

# تکلیف هندی‌ها در چابهار تا دو ماه دیگر معلوم می‌شود

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد چابهار به نقل از ایسنا، موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و برخورداری از یک جغرافیای خاص، کشورهای همسایه را بر آن داشته که از خاک ایران به عنوان یک مسیر ترانزیتی استفاده کنند؛ یکی از این همکاری‌ها، استفاده از موقعیت ترانزیتی ایران برای هند است. در این میان بندر چابهار می‌تواند به عنوان یک نقطه مهم و استراتژیک و در راستای کریدور ترانزیتی شمال - جنوب در یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی جریان کالا و مسافر بین ایران، هند، افغانستان، کشورهای منطقه و آسیای میانه فعالیت کند.

هند از طریق انعقاد قرارداد یکی از شرکت‌های خصوصی خود و با تعهد سرمایه‌گذاری به میزان ۸۵ میلیون دلار برای خرید تجهیزات مورد نیاز بندر چابهار، از سال ۱۳۹۷ وارد طرح توسعه فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار شد که به دلیل مشکلات ثانویه ایجاد شده از جمله تحریم‌ها، جهت خرید و تأمین تجهیزات مذکور، این قرارداد به‌طور کامل اجرایی نشد؛ اما سال گذشته اعلام شد که تأمین تجهیزات سنگین راهبردی به مبلغ مجموع ۲۴ میلیون دلار انجام شده است.

علی‌اکبر صفایی - مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی - خردادماه بود که درباره وضعیت اپراتور هندی در چابهار گفت: در جلساتی که داشتیم، چند مورد اختلاف نظر بوده و در ۱۰ سال گذشته نیز اختلاف نظرهایی را که برای قرارداد بلندمدت به نتیجه نرسیده بود، حل‌وفصل کردیم و در آینده نزدیک قرارداد بلندمدت نهایی می‌شود که یک اقدام خوب در حوزه بین‌المللی برای بندر چابهار خواهد بود.

## قرارداد نیمه‌کاره در آستانه ۱۰ ساله شدن

چابهار که در جنوب شرقی ایران واقع است، به عنوان دروازه‌ای برای دسترسی هند به بازارهای آسیای میانه در نظر گرفته شده و ریشه‌های این پروژه به سال ۲۰۰۳ باز می‌گردد که دو کشور بر سر توسعه آن به توافق رسیدند. با این حال، این ابتکار عمل به دلیل تحریم‌های غرب علیه برنامه هسته‌ای ایران با موانعی مواجه شد.

به دنبال آن سفیر هند در تهران تیرماه امسال گفت که هند برای رشد اقتصادی و تجاری از طریق بندر چابهار برنامه‌ریزی ویژه‌ای را در دستور کار خود دارد. «رودرا گائوراو شِرسِت» تأکید کرد: چابهار نقطه عطف تحول اقتصادی منطقه است و برای هند فرصتی طلایی یدک می‌کشد و موقعیت چابهار در گسترش مبادلات تجاری در منطقه، اورآسیا و حتی اروپا منحصر بفرد است.

حالا کشتیرانی اعلام کرده که به گفته منابع مطلع، انتظار می‌رود هند و ایران تا سپتامبر ۲۰۲۳ (شهریور - مهر ۱۴۰۲) و قبل از اجلاس جهانی دریایی هند ۲۰۲۳ که برگزاری آن در دهلی نو برای ماه اکتبر برنامه‌ریزی شده، یک قرارداد بلندمدت برای توسعه بندر چابهار امضا کنند. بدین ترتیب پس از سال‌ها مذاکره، دهلی نو و تهران قراردادی چند ساله را امضا می‌کنند که به هند اجازه می‌دهد بندر شهید بهشتی چابهار را به صورت بلند مدت توسعه دهد.

در حال حاضر هند و ایران قرارداد توسعه بندر چابهار را به مدت یک سال تمدید کردند. با این حال، هند از ایران خواسته که به یک پیمان بلندمدت متعهد شود و اطمینان لازم برای سرمایه‌گذاری و برنامه‌های توسعه هند را فراهم کند. این قرارداد بلند مدت برای ۱۰ سال دیگر نیز می‌تواند به طور خودکار تمدید شود. یکی از مقامات وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌های هند گفته که مفاد قرارداد

بلندمدت ماه آینده نهایی خواهد شد و احتمالاً در ماه سپتامبر توافق‌نامه‌ای امضا می‌شود.

مذاکرات قرارداد بلندمدت پیش از این به دلیل اختلاف نظر در مورد بند داوری متوقف شد. ایران قبلاً با توجه به محدودیت‌های قانون اساسی خود برای رسیدگی به اختلافات در دادگاه‌های خارجی، از بندهایی در مورد داوری بین‌المللی ناراضی بود. با این حال، هر دو طرف قرار است به یک راه حل دست یابند که اجازه می‌دهد پرونده‌های اختلافات احتمالی به دادگاه‌های داوری بین‌المللی در مکان‌های بی‌طرف مانند سنگاپور و دبی منتقل شود. هند قبلاً پیشنهاد کرده بود که موضوعات داوری در دبی یا بمبئی مطرح شوند. اختلاف نظر در مورد سایر بندها، مانند تضمین حداقل ترافیک مورد نظر ایران نیز راه حل خواهد شد و مسیر توسعه سریع زیرساخت‌های بندر را برای اطمینان از رسیدن به سطح قابل قبولی از ترافیک کشتی و کالا به این مکان استراتژیک هموار می‌کند.

### هند و ایران در آستانه امضای قرارداد بلندمدت برای توسعه بندر چابهار

در سال ۲۰۱۶ میلادی، شرکت‌های ایندیا پورترز گلوبال با مسئولیت محدود (IPGL) و آریا بنادر ایرانیان قرارداد توسعه بندر شهید بهشتی چابهار را امضا کردند. هند تأمین ۸۵ میلیون دلار برای توسعه بندر چابهار به همراه اعطای یک خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری را متعهد شد. از سال ۲۰۲۳ میلادی، هند شش جرثقیل دروازه‌ای به مبلغ ۲۵ میلیون دلار برای توسعه بندر شهید بهشتی تأمین و مستقر کرده، ولی با این حال، ایران از تلاش‌های هند ابراز نارضایتی می‌کند. به طوری که سفیر سابق ایران در هند، پیشرفت کار توسعه چابهار را «بسیار کند» توصیف کرد.

اگر چه در سال ۲۰۱۶، در جریان سفر نخست وزیر نارندرا مودی به تهران، هند، ایران و افغانستان توافق‌نامه‌ای را برای توسعه چابهار به عنوان کریدور تجاری و حمل‌ونقل برای پیوند دادن اقتصادهای خود به یکدیگر امضا کردند؛ اما از سرگیری تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران در سال ۲۰۱۹ و سقوط دولت رسمی افغانستان در سال ۲۰۲۱، کار را در بندر چابهار پیچیده و کند کرد، اما سال گذشته تیمی از وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند از ایران بازدید و مذاکرات برای توسعه چابهار دوباره سرعت گرفت.

بر اساس داده‌های دولتی، شرکت دولتی IPGL که بندر شهید بهشتی چابهار را اداره می‌کند، از زمانی که فعالیت خود را در سال ۲۰۱۸ آغاز کرده تا ماه می ۲۰۲۳، بیش از ۶,۵۶ میلیون تن محموله فله از استرالیا، بنگلادش برزیل، آلمان، روسیه و امارات متحده عربی را جابه‌جا کرده است. هند برای سال ۲۰۲۳ میلادی جابه‌جایی بار ۱۳ هزار و ۲۸۲ تی‌ای‌یو را در پایانه شهید بهشتی هدف قرار داده در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۲ فقط ۳۰۹۶ تی‌ای‌یو بوده است. به گفته کارشناسان در صورت اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی، میزان جابه‌جایی کالا از طریق آن به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت.

