

سواحل مکران در مدار توسعه | چرا ورود هندی‌ها به چابهار مهم است؟

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری تسنیم؛ بندر چابهار به‌صرفه‌ترین و مطمئن‌ترین بندر در جنوب شرق ایران و به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در خارج از خلیج فارس و تهدیدات آن، می‌رود تا نقش غیرقابل انکاری را به‌عنوان یک هاب ترانزیت، ترانشیب و صادرات و واردات را در آینده اقتصاد ایران ایفا کند.

بندر چابهار تنها برای ایران با اهمیت و راهبردی نیست؛ موقعیت جغرافیایی این بندر و قرارگیری آن در دهانه ورودی عمان و نزدیکی به اقیانوس هند و مسیرهای اصلی تجارت دریایی موجب شده؛ چابهار به‌صرفه‌ترین و مطمئن‌ترین مسیر و کریدور برای اتصال کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد باشد.

5 کشور محصور در خشکی مستقل مشترک المنافع (CIS) آسیای میانه شامل ترکمنستان، تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان و قرقیزستان و همچنین افغانستان منابع طبیعی بسیاری دارند که توجه ابرقدرت‌های اقتصادی نظیر چین و هند را برای تامین پایدار منابع طبیعی آینده‌شان به خود جلب کرده‌اند.

بر اساس مطالعات انجام شده، آسیای میانه در کمترین تخمین 17.2 و در بیشترین 49.7 میلیارد بشکه ذخایر شناخته شده یا 5 درصد از کل ذخایر جهانی نفت و 6.65 تریلیارد مترمکعب یا 3.8 درصد کل ذخایر جهانی گاز را داراست؛ این منطقه به علاوه افغانستان، علاوه بر منابع انرژی، معادن غنی معدنی نیز دارد.

چین برای دسترسی به بازارهای آسیای میانه و افغانستان توسعه بندر گوادر پاکستان در 65 مایلی شرق چابهار را در دستور کار قرار داده؛ بندر گوادر قرار است با اتصال به استان سین کیانگ چین و همچنین اتصال به جاده معروف ابریشم مقدمات دسترسی چین به منابع و بازهای دست‌نخورده افغانستان و آسیای میانه را برای مبادلات کالایی و انرژی فراهم کند. هند نیز قرار است با توسعه بندر چابهار به افغانستان و CIS دست یابد.

بندر چابهار به مراتب به‌صرفه‌تر و مطمئن‌تر از گوادر برای اتصال آسیای میانه به آب‌های آزاد و مبادلات تجاری است؛ چراکه اولاً گوادر در ایالت بلوچستان پاکستان واقع شده و تحرکات تروستی و شورش در منطقه بلوچستان پاکستان معضلی برای توسعه این بندر برای چین است؛ ثانیاً دسترسی ریلی و جاده‌ای چابهار به افغانستان و آسیای میانه به مراتب آسان‌تر از دسترسی سخت گوادر به سبب وجود کوه‌ها و مناطق صعب‌العبور برای جاده‌سازی به افغانستان و CIS است.

هند یک میلیارد دلار در چابهار سرمایه‌گذاری می‌کند

موافقت‌نامه اولیه ترانزیتی چابهار برای دسترسی هند به افغانستان و آسیای میانه و همچنین دسترسی این کشورها از راه کریدوری امن و به‌صرفه به آب‌های آزاد، خرداد 95 میان روسای جمهور ایران و افغانستان و همچنین نخست‌وزیر هندوستان امضا شد.

ارزش مبادلات هند با افغانستان و کشورهای آسیای میانه حدود 16 میلیون تن کالا به ارزش 17 میلیارد دلار در سال است و هند می‌خواهد با توسعه بندر چابهار علاوه بر تبادل این مبادلات به منابع طبیعی افغانستان و آسیای میانه از راه چابهار دست یابد.

در موافقت‌نامه ترانزیتی چابهار، هند متعهد شده به مراتب چیزی بیش از یک میلیارد دلار را صرف توسعه بندر و راه‌های ارتباطی و ترانزیتی چابهار کند؛ در این موافقت‌نامه که در سفر بهمن ماه 96 رئیس‌جمهور به هندوستان نهایی شد؛ به تفصیل هند 85 میلیون دلار را صرف تجهیز دو اسکله بندر چابهار به تجهیزات و امکانات تخلیه و بارگیری کالا، 150 میلیون دلار را صرف توسعه پس‌کرانه بندر

چابهار و هم‌چنین حدود 900 میلیون دلار را هم صرف توسعه و تکمیل راه‌آهن چابهار- زاهدان- سرخس می‌کند.

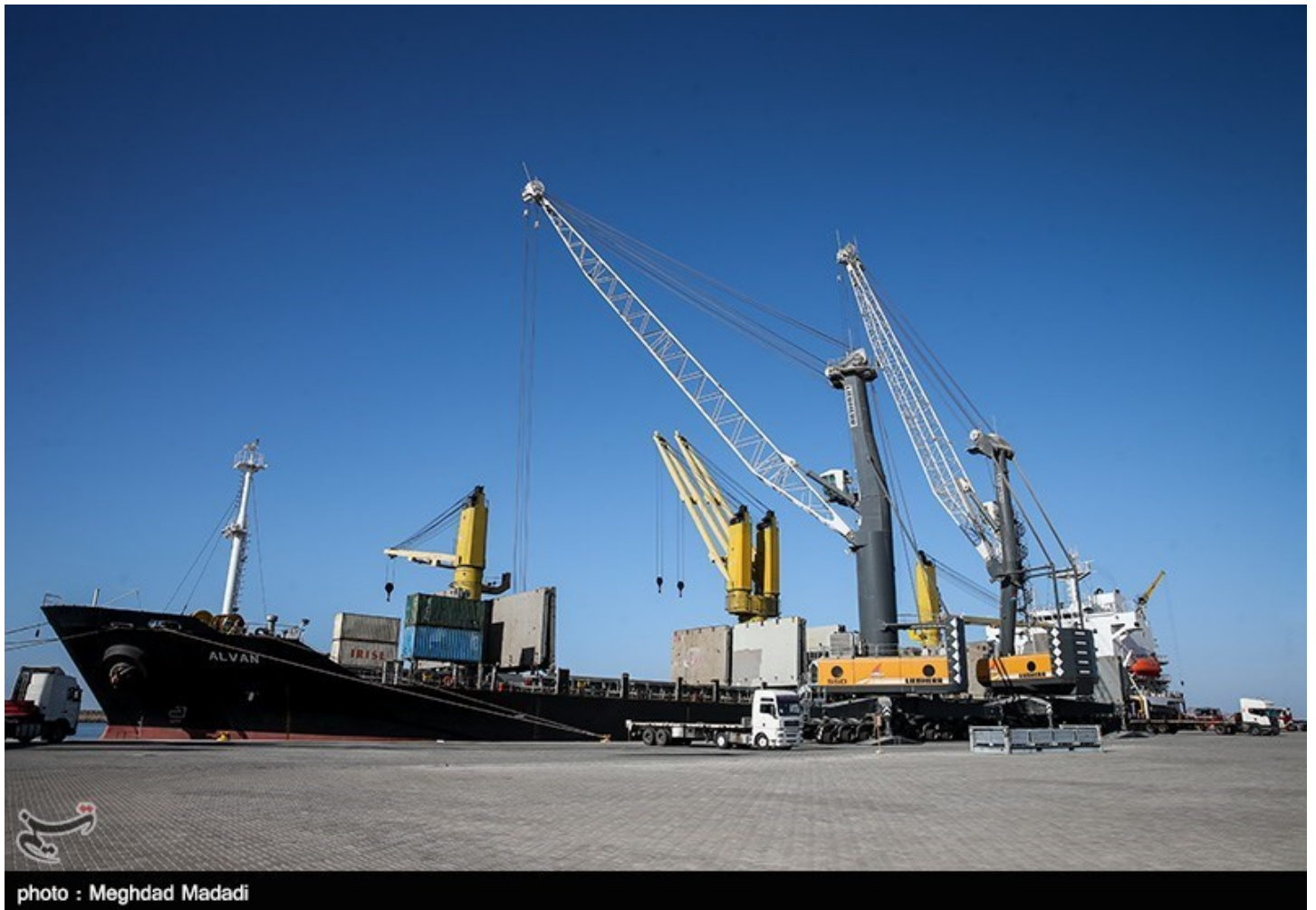
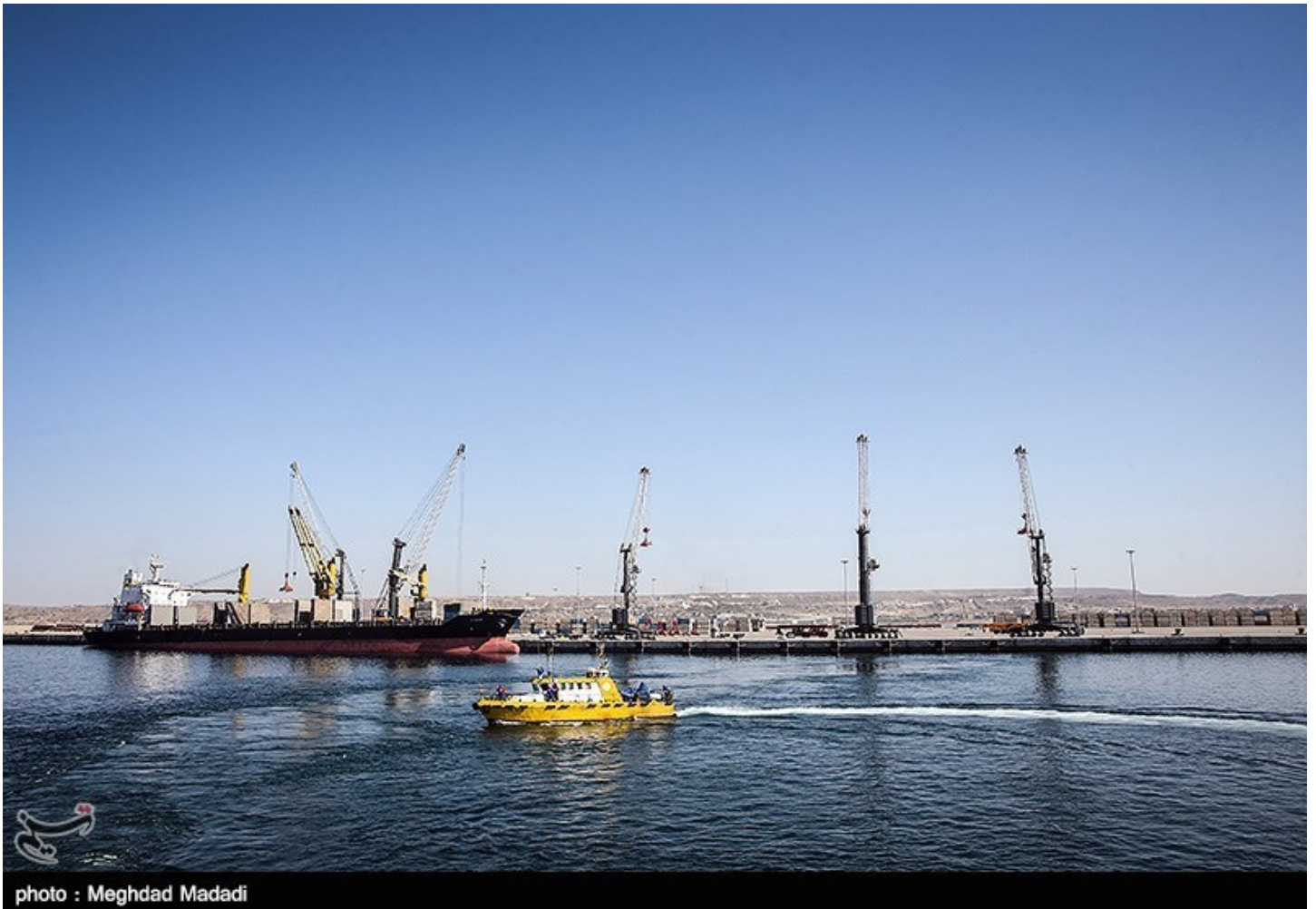


photo : Meghdad Madadi

سرمایه‌گذاری هند در بندر و پسرکانه‌های بندری و ریلی چابهار از آن‌جهت اهمیت دوچندان پیدا می‌کند که بندر گوادر پاکستان به‌عنوان رقیب چابهار برای دسترسی به بازار و منابع افغانستان و آسیای میانه با سرعت روزافزونی در حال توسعه است؛ چین متعهد شده در یک برنامه منجم 15 ساله، 62 میلیارد دلار در بندر و زیرساخت‌ها و پسرکانه‌های ریلی و جاده‌ای گوادر پاکستان سرمایه‌گذاری کند؛ در این برنامه منجم چین، گوادر در سال 2050 میلادی با توانایی پهلوهی 88 کشتی مادر به‌صورت هم‌زمان به‌ظرفیت تخلیه و بارگیری 400 میلیون تن در سال می‌رسد و جایگزینی برای بندر دوی امارات در منطقه می‌شود.

بندر گوادر پاکستان به‌عنوان رقیب چابهار با خیز بلند چین در حال توسعه است و این‌درحالی است که نه میزان توسعه و نه مقدار سرمایه‌گذاری در این بندر با چابهار هم‌خوانی دارد؛ گوادر در حالی تاکنون 700 میلیون دلار از سرمایه‌گذاری خارجی چینی‌ها را جذب کرده که چابهار تاکنون در جذب سرمایه‌گذاری خارجی هندی بی‌نصیب بوده؛ همچنین در طرح توسعه بندر چابهار، ظرفیت نهایی این بندر به 77 میلیون تن در سال می‌رسد که یک پنجم ظرفیت نهایی گوادر پاکستان است. علاوه بر این‌ها چین 62 میلیارد دلار در گوادر سرمایه‌گذاری می‌کند و این در حالی است که سرمایه‌گذاری هند در چابهار و پسرکانه‌های آن حدود یک میلیارد دلار است.

توسعه روزافزون گوادر پاکستان و جذب سریع صاحبان کالا در این بندر به‌گواه کارشناسان موقعیت بندر چابهار را برای نیل کالاهای آسیای میانه و افغانستان به چابهار در خطر قرار داده است؛ با وجود توسعه روز افزون گوادر توسط چین، هند به دلیل تحریم‌های آمریکا و ترس از مجازات شدن تاکنون از سرمایه‌گذاری در چابهار طفره رفته است؛ اما و اگرهای هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار از ابتدای امضا موافقتنامه چابهار پیش از این در گزارش مفصلی با عنوان "اما و اگرهای هند برای چابهار؛ آیا سرمایه‌ی مهاراجه‌ها بالاخره به تنها بندر اقیانوسی ایران می‌آید؟" در خبرگزاری تسنیم منتشر شده است.



هند در مرحله اول چابهار را به 32 دستگاه تجهیزات تخلیه و بارگیری مجهز می کند

وزیر راه و شهرسازی اما 16 شهریورماه در جریان سفر به هند از نهایی شدن قرارداد توسعه چابهار توسط هندی ها خبر داد و گفت هند تا یک ماه آینده قرارداد توسعه بندر چابهار را عملیاتی می کند؛ اما همانطور که پیشتر گفته شد سرمایه گذاری هند در چابهار در سه مرحله صورت می گیرد که فعلاً مرحله اول تجهیز و توسعه اسکله های بندر چابهار به ارزش 85 میلیون دلار، عملیاتی می شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران می گوید: هند دو لنگرگاه فاز اول بندر چابهار را به 32 دستگاه جرثقیل عملیاتی و امکانات تخلیه و بارگیری کالا به ارزش 85 میلیون و 286 هزار دلار تجهیز می کند؛ فاز اول توسعه بندر شهید بهشتی چابهار شامل 5 پست اسکله، 2 پست اسکله کانتینری و 3 پست اسکله کالای عمومی است که هند دو لنگرگاه را تجهیز می کند.

محمد راستاد می افزاید: بخش اول تجهیزات هند شامل 4 جرثقیل عملیاتی- بندری اصطلاحاً گنتری کرین را هند سفارش داده و تا حدود یک سال و نیم دیگر این جرثقیل ها به چابهار آورده می شوند. علاوه بر خرید جرثقیل و تجهیزات تخلیه و بارگیری، هند یک خط اعتباری 150 میلیون دلاری نیز برای توسعه بندر چابهار اختصاص داده است که در حال تطبیق تجهیزات مورد نیاز برای سرمایه گذاری روی ترمینال مواد غله در مرحله اول است.

یک کارشناس بندری نیز می گوید: سرمایه گذاری هند در چابهار توسط شرکت هندی آی پی جی ال به عنوان نماینده هند و یک شرکت ایرانی به عنوان نماینده ایران صورت می پذیرد؛ شرکت هندی که شریک ایرانی دارد، دو لنگرگاه بندر چابهار را در قالب قرارداد BOT به مدت 10 سال از ایران اجاره می کند، آن ها را با تجهیزات تخلیه و بارگیری تجهیز می کند و پس از 10 سال تجهیزات را به ایران تحویل می دهد.

حسین شهدادی در گفت‌وگو با تسنیم می‌افزاید: در مدت این 10 سال شرکت هندی و ایرانی اپراتوری تخلیه و بارگیری دو لنگرگاه را به دست می‌گیرند و درآمدهای تخلیه و بارگیری بین این ایران و هند تقسیم می‌شود و پس از 10 سال و رسیدن به درآمد مطلوب، تجهیزات هندی به ایران واگذار می‌شود.

همچنین بنا به اعلام سازمان بنادر و دریانوردی درآمدهای حاصل از تخلیه و بارگیری کالا در بندر چابهار میان ایران و هند در مدت این 10 سال بدین صورت خواهد بود:

پنج سال اول قرارداد		رویه های گمرکی
سهم مستاجر (شرکت هندی)	سهم موجر (سازمان بنادر)	
۴۰	۶۰	واردات
۷۰	۳۰	ترانزیت و ترانشیپ
۵۰	۵۰	صادرات و غیره

پنج سال دوم قرارداد		رویه های گمرکی
سهم مستاجر (شرکت هندی)	سهم موجر (سازمان بنادر)	
۳۰	۷۰	واردات
۶۰	۴۰	ترانزیت و ترانشیپ
۵۰	۵۰	صادرات و غیره

تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان با سرمایه‌گذاری هندی‌ها

علاوه بر سرمایه‌گذاری 85 و 150 میلیون دلاری هند در بندر چابهار که قرارداد 85 میلیون دلاری آن به گفته وزیر راه نهایی شده، همانطور که پیشتر گفته شد، هند قرار است 900 میلیون دلار هم در تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان- سرخس سرمایه‌گذاری کند.

از آنجایی که عمده بارهای ترانزیتی که هند قرار است از راه بندر چابهار به افغانستان و آسیای میانه صادر و وارد کند با تناژ بالا و طی مسافت طولانی ریل پسندند، اتصال سریع چابهار به خط ریلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

محور ریلی چابهار-زاهدان-مشهد-سرخس به طول 1370 کیلومتر به عنوان طولانی‌ترین و اقتصادی‌ترین محور ریلی ایران در دو

قطعه در حال ساخت است، قطعه اول به طول 610 کیلومتر قرار است چابهار را به زاهدان و به شبکه ریلی کشور تا مرز میلک (مرز مشترک ایران و افغانستان) متصل کند و قطعه دوم نیز زاهدان را به بیرجند و سپس سرخس به طول 760 کیلومتر متصل می‌کند و امکان اتصال ریلی چابهار با مرز ترکمنستان و آسیای میانه نیز فراهم می‌شود.

با توجه به سرمایه‌گذاری هند روی چابهار و امکان اتصال سریع‌تر دو کشور هند و افغانستان به هم با دور زدن پاکستان و صدا البته اتصال ریلی سریع‌تر به صرفه‌ترین بندر ایران به خط ریلی کشور، قطعه اول راه چابهار از اهمیت بالاتری برخوردار است.

محور ریلی چابهار- زاهدان به طول 610 کیلومتر از سال 89 آغاز شد اما به دلیل کمبود اعتبارات با وقفه‌ای سه ساله رو به رو شد و دوباره در سال 92 این بار توسط قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) شدت گرفت. قطعه دوم آن هم از زاهدان تا سرخس به تازگی اواخر سال گذشته آغاز شده است.

محور ریلی چابهار- زاهدان با محدودیت اعتبارات داخلی 7 سال است روی ریل بی‌پولی جلو می‌رود و به‌گواه کارشناسان جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و خارجی تنها راه برای به اتمام رسیدن به موقع آن است.



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل می‌گوید: فاینانس هندوستان برای راه‌آهن چابهار- زاهدان که از خرداد 95 و در جریان سفر نخست‌وزیر هند به ایران با یک توافق‌نامه ابتدایی وارد فرآیند اجرایی شد سرانجام با سفر بهمن‌ماه 96 رئیس‌جمهور به هند نهایی و اجرایی شده است.

خیرالله خادمی در گفت‌وگویی می‌افزاید: هند در مجموع حدود 900 میلیون دلار به صورت فاینانس به روی پروژه راه‌آهن چابهار- زاهدان ظرف 3.5 سال (سالانه یک هزار میلیارد تومان) سرمایه‌گذاری می‌کند. در جریان اجرای این پروژه فرآیند زیرسازی و اجرای

روسازی با طرف ایرانی خواهد بود که حدود 70 درصد از پروژه است و 30 درصد باقی مانده نیز از سوی هندی‌ها انجام می‌شود؛ همچنین کنترل کیفیت و نظارت بر پروژه نیز به عهده طرف هندی خواهد بود.

وی تصریح می‌کند: راه آهن چابهار- زاهدان حدود 32 درصد پیشرفت فیزیکی دارد و در صورت رسیدن منابع مالی لازم می‌توان امیدوار بود که کار ظرف همان 3.5 سال مدنظر به‌طور کامل اجرایی شود.

هرچه باشد جذب سریع سرمایه‌گذاری مهارجه‌ها در چابهار با توجه به محدودیت اعتبارات دولتی تنها راه برای تکمیل به‌موقع زیرساخت‌های بندری و پسرانه‌ای چابهار برای تبدیل شدن به هاب ترانزیت، صادرات و واردات در داخل برای ایران و در خارج برای آسیای میانه و افغانستان است. به‌گواه کارشناسان توسعه روزافزون و جذب سریع بار و کالای آسیای میانه و افغانستان به‌گوادری که می‌رود تا جایگزین بندر بزرگی چون دویی امارت شود در پس تعلل در تکمیل زیرساخت‌های بندری و پسرانه‌ای چابهار می‌تواند خساراتی به کشور وارد کند که جبران آن چندین دهه زمان ببرد.

گزارش از سیدامیرحسین عظیمی

