

فقط توسعه بندر چابهار به هند واگذار شده است/حق مالکیت هیچ بندری واگذار نمی‌شود

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از سازمان بنادر و دریانوردی، واگذاری بندر شهید بهشتی چابهار مدتی است مورد مناقشه قرار گرفته است. برخی تصور می‌کنند سازمان بنادر و دریانوردی این بندر را به هندی‌ها واگذار کرده است. اما چنین اقدامی در هیچ جای دنیا رخ نمی‌دهد چرا که حاکمیت امکان واگذاری فعالیت‌های خود را ندارد و تنها، موضوع اپراتوری در بنادر دنبال می‌شود.

حال با حضور هندی‌ها در بندر استراتژیک چابهار به عنوان اپراتور (که برای هر دو طرف اهمیت به سزایی دارد) ضمن توسعه و رونق بندر چابهار می‌توان اشتغال را در آن منطقه به میزان چشمگیری افزایش داد و کشور هند نیز در کوتاه‌ترین مسیر ممکن به بازار افغانستان که شریک اقتصادی این کشور است، دست پیدا می‌کند.

برای شفاف شدن وضعیت حضور اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی چابهار و تنویر افکار عمومی، پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی با محمدعلی حسن زاده معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت وگویی انجام داده است که در ادامه می‌آید:

آیا بندر چابهار به هندی‌ها واگذار شده است؟

در تمام فعالیت‌های مربوط به هر بندر یک قسمت اعمال حاکمیت و جایگاه دولت است و قسمتی دیگر مربوط به عملیات و راهبری است. با این تعریف این مطلب که بندر چابهار به هندی‌ها واگذار شده است به جهت نقش اعمال حاکمیت و جایگاه دولت درست نیست. هرگز نمی‌توان چنین واگذاری را حتی تصور کرد؛ چرا که حاکمیت و مالکیت بنادر قابل واگذاری نیست. یعنی اینکه بگوییم یک بندر در ایران داریم که صفر تا صد آن دست یک کشور دیگر است، در ایران و سایر کشورها محال است. در همه کشورها حاکمیت بنادر از سوی دولت‌ها است.

لازم به ذکر است که تا سال ۱۳۷۵ راهبری عملیات در بنادر توسط سازمان بنادر انجام می‌شد. در آن مقطع همه فعالیت‌های توسعه ای، تأمین تجهیزات و... بر عهده سازمان بنادر بود. به چنین بندری، بنادر دولتی می‌گفتند. در دنیا هم چنین امری رواج داشت. از یک مقطعی به بعد بنادر دولتی به بنادر ابزاری تبدیل شدند. یعنی دولت‌ها اسکله‌ها را می‌سازند و تجهیزات را می‌خرند و دولت قوانین و مقررات را برای نواحی بندری تعیین و اعمال می‌کند. بعد از آن به صورت اکران عمومی و یا مذاکره‌ای راهبری و اپراتوری بنادر دنبال می‌شود.

چگونه راهبری یک بندر به صورت مذاکره ای واگذار می‌شود؟

در بخش مذاکره ای با یک اپراتور بین المللی قرارداد منعقد می‌شود و عملیات بندر و ترمینال به یک اپراتور واگذار می‌شود. در برخی اوقات هم اکران بین المللی صورت می‌گیرد. مانند بندر گوادر پاکستان که در اکران بین المللی، یک شرکت سنگاپوری برنده شد ولی بعدها که دولت پاکستان و چین قرارداد امضا کردند سنگاپور کنار گذاشته شد و راهبری بندر گوادر به چینی‌ها واگذار شد.

راهبری بندر چابهار چگونه دنبال می‌شود؟

در موضوع بندر چابهار بر اساس مطالعاتی که مشاور در گذشته انجام داد و این مطالعات تصویب شد مبنای سرمایه گذاری قرارداد ۴ فاز برای توسعه بندر چابهار لحاظ شده است. با عملیاتی شدن این ۴ فاز ظرفیت این بندر استراتژیک به ۷۷ میلیون و ۲۰۰ هزار تن می‌رسد.

قرار است راهبری یک فاز از ۴ فاز بندر شهید بهشتی چابهار توسط اپراتور هندی (IPGL) انجام شود. این شرکت در بنادر هند و سایر کشورها فعالیت اپراتوری دارد. طرح سرمایه‌گذاری هندی‌ها در زمینه تامین تجهیزات در قالب قرارداد ۱۰ ساله است.

نقش راهبری از دیدگاه سازمان بنادر و دریانوردی چه تعریفی دارد؟

زمانی که یک کشتی به برج کنترل در هر بندر اعلام ورود می‌کند سازمان بنادر به عنوان مرجع حاکمیتی (برج کنترل) کشتی را تحویل می‌گیرد و در لنگرگاه مستقر می‌کند. بعد از آن اپراتور بندر (شرکت هندی) بار کشتی را تخلیه و کالا را نگهداری می‌کند و بعد از آنکه گمرک مجوز داد آن کالا از دروازه بندر خارج می‌شود. بنابراین راهبری و اداره کردن ترمینال فاز یک بندر شهید بهشتی به منزله واگذاری بندر چابهار نیست.

لازم به توضیح است که ما در بندر چابهار در حال ساخت ترمینال مواد معدنی هستیم و یا ترمینال نفتی فعال و ترمینال گاز مایع هم داریم. بدین جهت سایر ترمینال‌ها ربطی به اپراتور هندی ندارد.

حضور هندی‌ها در بندر چابهار چگونه خواهد بود؟

قرارداد ما با اپراتور شرکت هندی در دو قالب موقت و اصلی است. قرارداد موقت ۱۸ ماهه (یک سال و نیم) است و مربوط به اجاره و بهره‌برداری بخشی از فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار است. موضوع قرارداد اپراتوری ۱۰ هکتار (محوطه کانتینری، کالا، ساختمان اداری، رفاهی، تعمیرگاه و...) از فاز اول بندر شهید بهشتی ۳۶۰ متر اسکله کانتینری و چند منظوره و در نهایت استفاده از تجهیزات موجود و اجاره بخشی دیگر است. در قرارداد اصلی که مدت آن ۱۰ سال است ۶۴۰ متر اسکله و ۷۰ هکتار محوطه و تامین تجهیزات مدنظر قرار گرفته است.

چرا قرارداد ۱۰ ساله سازمان بنادر و دریانوردی از همان ابتدا شروع نشد و قرارداد موقت اجرایی شد؟

فعال و اجرایی شدن قرارداد اصلی با شرکت اپراتور هندی حدود یکسال تا یکسال و نیم زمان می‌برد؛ از آنجا که سازمان بنادر و دریانوردی تجهیزات خریداری کرده و دولت مصمم است که بندر چابهار را در حوزه ترانزیت و به خصوص تجارت با کشورهای CIS فعال کند ما اپراتوری را می‌خواهیم که کار راهبری را انجام دهد. اپراتوری که در حال حاضر در بندر شهید کلانتری چابهار فعالیت می‌کند به عنوان بخشی از کار خود راهبری بندر شهید بهشتی را هم بر عهده دارد. یعنی به عنوان بخشی از کار خودش این مهم را پیگیری می‌کند.

لذا تا زمان شروع قرارداد اصلی، اپراتوری می‌خواهیم که به صورت موقت فعالیت کند. از این رو شرکت هندی برای قرارداد موقت مذاکرات خود را شروع کرد. در حال حاضر نیز راهبری موقت در مرحله ارایه ضمانت نامه است.

از سویی شرکت هندی باید یک اپراتور ایرانی به عنوان شریک خود داشته باشد. شرکت هندی (IPGL) اکران عمومی کرده و شریک داخلی اش با این شرکت هندی همراه شده است. این شراکت برای ایران هم بسیار خوب است چرا که کارگر از سمت ایران است و بندر شهید بهشتی می‌تواند یکی از بنادر اشتغالزای کشور باشد و از طرفی تا قبل از قرارداد اصلی روند جذب کالا و فعال سازی این بندر سرعت می‌گیرد. در این زمان اپراتور هندی برای تامین تجهیزات می‌تواند اقدام کند.

آیا گشایش اعتبار از طرف هندی‌ها صورت گرفته است؟

اکزیم بانک هند کانال اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری برای توسعه و تجهیز بندر چابهار در نظر گرفته است. لذا می‌توان از این خط

اعتباری برای تجهیزات ریلی، ترمینال ها و فازهای بعدی توسعه‌ای بندر چابهار استفاده کرد.

قرارداد موقت برای هندی ها صرفه اقتصادی دارد یا قرارداد اصلی که ۱۰ ساله است؟

بندر چابهار مانند بندر شهید رجایی و سایر بنادر کشور فعال نبوده است و حتی سازمان بنادر و دریانوردی در این مقطع به عنوان یک بنگاه درآمدزا به بندر چابهار نگاه نمی کند. سازمان بنادر خواستار فعال سازی این بندر است بدین جهت تا ۹۰ درصد تخفیفات بندری را به بندر چابهار اختصاص داد.

هندی ها هم تمایل دارند که در جنبه های راهبردی حضور داشته باشند چرا که شریک استراتژیک افغانستان هستند. هندی ها ترجیح می دهند به صورت مستقیم و به واسطه کوتاه بودن مسیر دریایی بنادر هند و چابهار از این مسیر استفاده کنند و در افغانستان حضور پررنگی داشته باشند. لذا هندی ها با تجهیز کارگاهی، نصب تجهیزات، آشنا شدن با فرآیند گمرکی ایران و ... برای قرارداد اصلی حضور در بندر شهید بهشتی چابهار آماده می شوند.

