

براساس توافقات انجام شده بین دو کشور چین و پاکستان، چینی‌ها در یک بازه زمانی ۱۵ ساله، ۶۲ میلیارد دلار در بندر «گوادر» پاکستان در ۶۵ مایلی چابهار سرمایه‌گذاری می‌کنند که تاکنون ۱۴ میلیارد دلار از حجم سرمایه‌گذاری خود را وارد میدان کرده‌اند.

بندر «صحار» عمان هم در یک بازه زمانی ۱۰ ساله، ۲۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی جذب کرده و بندر تازه تاسیس «دوقم» عمان نیز خود را برای تبدیل شدن به یک هاب توزیعی منطقه‌ای آماده می‌کند.

آمار سرمایه‌گذاری در بندر گوادر و صحار در حالی است که حجم سرمایه‌گذاری‌ها در بندر چابهار طی سال‌های اخیر ناچیز بوده و همکاری با بخش خصوصی هندوستان هم هنوز آغاز نشده است.

در این شرایط یعنی اعمال تحریم‌های آمریکا علیه ایران و اما و اگرهایی که این تحریم‌ها در همکاری فی مابین ایران و هندوستان ایجاد می‌کند و همچنین با توجه به اهمیت توسعه بندر چابهار همگام با بنادر اطرافش، روزنامه تعادل گزارشی از وضعیت کنونی این بندر تهیه کرده است.

بندر «گوادر» پاکستان و بندر «چابهار» دو بندری هستند که با توجه به تحولات منطقه به زودی در آرایش سیاسی-اقتصادی جدید به دو بندر راهبردی خارج از خلیج فارس تبدیل می‌شوند. این دو بندر که با فاصله حداکثر ۶۵ مایل از هم قرار دارند و در سال‌های اخیر شاهد حضور ابرقدرت‌های اقتصادی با سرمایه‌گذاری‌های عظیم برای دسترسی به بازارهای افغانستان و آسیای میانه بوده‌اند.

بندر «گوادر» با سرمایه‌گذاری عظیم چینی‌ها خود را آماده می‌کند تا در سال ۲۰۵۰ میلادی به ظرفیت ۴۰۰ میلیون تن در سال برسد و علاوه بر ارتباط شرق آسیا، چین و حوزه اقیانوس هند با آسیای میانه و افغانستان، ارتباط مستمر چین را به عنوان آنتن فرعی جاده ابریشم با قفقاز، روسیه و شرق اروپا برقرار کند.

بخش عمده فعالیت‌های اقتصادی، تولیدی و ترانزیتی از خلیج فارس در حال حرکت به سمت دریای عمان است؛ در حال حاضر ۹۰ درصد تجارت دریایی ایران در بنادر خلیج فارس، ۹ درصد در دریای خزر و تنها یک درصد در عمان است.

در چابهار تاکنون حداکثر یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری داخلی صورت گرفته و افق توسعه آن‌هم رسیدن به ظرفیت ۷۷ میلیون تن در سال است که نه با افق ۴۰۰ میلیونی گوادر و نه با سرمایه‌گذاری ۱۴ میلیارد دلاری چینی‌ها متناسب است.

جزئیات قرارداد با هندی‌ها

در بندر چابهار براساس مطالعاتی که مشاور در گذشته انجام داده و این مطالعات هم تصویب شده است، مبنای سرمایه‌گذاری در ۴ فاز برای توسعه بندر چابهار لحاظ شده است که 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.

قرارداد 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 و هزینه آن معادل ۸۵ میلیون دلار است، ۶۴۰ متر اسکله و ۷۰ هکتار محوطه و تامین تجهیزات مدنظر قرار گرفته است.

اگزیم بانک هند، کانال اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری برای توسعه و تجهیز بندر چابهار در نظر گرفته است که می‌توان از این خط اعتباری برای تجهیزات ریلی، ترمینال‌ها و فازهای بعدی توسعه‌ای بندر چابهار استفاده کرد.

واکنش طرفین به همکاری در چابهار

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، تاریخ شروع و فعال شدن قرارداد اصلی منوط به دریافت ۱۵۰ میلیون دلار بود که در الحاقیه جدید این شرط حذف و قرار شد هر زمان که تجهیزات از طرف شرکت هندی به ایران برسد، مابقی ترمینال در اختیار طرف هندی قرار گیرد یعنی به محض اینکه تجهیزات خریداری شده توسط شرکت هندی به ترمینال برسد قرارداد اصلی می‌تواند وارد فاز عملیاتی شود، درواقع طرف ایرانی تلاش کرده تا می‌تواند موانع پیش روی فعالیت هندی‌ها در چابهار را بردارد.

چندی پیش سوراب کومار، سفیر هند در ایران اعلام کرد که دولت هند به دنبال تسریع در سرمایه‌گذاری و حضور در بندر شهید بهشتی چابهار است؛ سفیر هند همچنین گفت که دولت هند خواهان آن است که قرارداد موقت، اصلی و مسائل بانکی با سرعت پیش برود تا همکاری‌ها بین ایران و هند در این خصوص گسترش پیدا کند.

روزنامه تعادل

