

۱,۱,۱ تحلیل مجمل تعیین بازدهی و گلوگاه حمل در راه آهن

۱. گاهی تحلیل های کارشناسی اشتباه، به نتیجه گیری نادرست منجر می شود. استنتاج هایی که معمولاً بر مبنای خرده مطالعات عارضه یابی غیر جامع انجام می شود، متأسفانه به تصمیماتی می انجامد که لاجرم به جای پیشگیری و درمان، بر بیماری نیز می افزاید.

۲. یک موضوع مهم، مبحث تعاریف بهره وری و بازدهی عوامل تولید خدمات در راه آهن است:

۲,۱. شاخص های بهره وری به سه گونه ی بهره وری سرمایه، بهره وری نیروی انسانی و بهره وری کل تقسیم می شود. در کشورهای پیشرفته، ابتدا توسط بانک مرکزی یا مرکز آمار مربوطه، میزان بهره وری های سه گانه ی مزبور در سطح کشور تعیین می شود. سپس با استفاده از آن، کلیه ی بخشهای اقتصادی (مثلاً حمل و نقل) و به تبع آن زیر بخشهای مربوطه (مثلاً حمل و نقل ریلی) به تعیین عوامل سه گانه ی بهره وری خود اقدام می کنند. در ایران به دلیل بسیار پیچیده بودن تعیین ارقام بهره وری ملی، این کار انجام نمی شود. لذا تعیین بهره وری سرمایه، نیروی انسانی و کل در راه آهن مقدور نیست. خاطر نشان می سازد تعیین بهره وری در مقیاس خرد (یک مزرعه یا واحد تولیدی) امکان پذیر است)

۲,۲. آنچه که به عنوان بهره وری در راه آهن شناخته می شود، در واقع نسبتهای بازدهی عوامل تولید خدمات ریلی است. این نسبتها با اینکه کاربری مناسبی دارد، ولی با کمی بی دقتی گاهی نتیجه گیری از آن گمراه کننده می شود. مثلاً در یک دوره معین، تعداد لکوموتیوهای راه آهن پس از جنگ به شدت کم گردیده و لذا مقدار نسبت تن- کیلومتر ناخالص حمل شده توسط لکوموتیوهای راه آهن ایران در جهان اول شده بود. مثل مرد بی پولی که که روزی ۲۰ ساعت کار می کند تا خرج زندگی خود را در بیاورد. این شاخص ناپایدار و به شدت فرسایشگر نیروی کشش ریلی، افتخار آمیز نبود و با خرید لکوموتیوهای جدید و کاهش فشار بی امان به لکوموتیوها، این شاخص هم تا حدی تعدیل شد.

۲,۳. از انواع دیگر اشتباه های کارشناسی، انتخاب نادرست ورودی و خروجی (ارقام صورت و مخرج نسبت بازدهی عامل تولید) است که به برداشت و تحلیل اشتباه می انجامد. در ادامه بحث به این موضوع پرداخته می شود.

۳. همانطور که در قسمتهای قبلی هم اظهار گردیده بود، هر سازمان از جمله راه آهن از مؤلفه ها و کارکردهای مختلفی تشکیل شده که می بایست مدیران مربوطه برای توسعه ی سازمان خود تمامی آنها را به طور متوازن و همزمان رشد دهند. این مؤلفه ها و کارکردها در راه آهن شامل سخت ابزار (خط، علائم، ساختمان، تأسیسات، دستگاهها، تجهیزات و ...) نرم ابزار (آیین نامه ها، دستورالعمل ها، مقررات، روشها، رویه ها، سیستم ها، تشکیلات و ...)، اطلاعات ابزار (فرایندهای تولید، دریافت، پردازش، گردش، تحلیل، انتشار، بازخورد و ...) و انسان ابزار (سیستمهای استخدام، ارتقاء، پرداخت و ایجاد انگیزه، آموزش های بدو و حین خدمت و ...) است. بنابراین موانع توسعه ی راه آهن فقط از نوع سخت ابزاری نیست. معمولاً در کشورهای در حال توسعه، عمده ی توجه مدیران به "رشد" سخت ابزار معطوف است و لذا به ندرت "توسعه" ی واقعی را تجربه می کنند. شاید این توجه ویژه به دلیل امکان ارائه ی نتایج حاصله به عموم و به تعبیری بریدن روبان انجام می گیرد.

۴. حال فرض شود که راه آهن هیچ مشکلی در زمینه های نرم ابزاری، اطلاعات ابزاری و انسان ابزاری ندارد و مدیران صرفاً باید به رفع گلوگاه های سخت ابزاری بپردازند. در این صورت برای تحلیل دقیق گلوگاه های موجود، ابتدا باید ورودی و خروجی های سیستم سخت ابزاری راه آهن دقیقاً مشخص شوند:

۴،۱. راه آهن دارای یک "شبکه ی اصلی" به طول تقریبی ۶ هزار کیلومتر است. در این بخش از شبکه، بیش از ۸۰ درصد بارها و مسافرین ریلی جابجا می شوند. طی چند دهه ی اخیر، همواره سطح تقاضای حمل، فراتر از ظرفیت محدود آن بوده است. بنابراین حمل و نقل جاده ای، بخش بزرگی از بارهای ریل پسند را در اختیار خود گرفته است. اگر از نقش بسیار کم رنگ راه آهن در حمل ترانزیت کالا و کانتینری صرف نظر شود، نمی توان عقب افتادگی راه آهن از حمل و نقل جاده ای در زمینه ی جابجایی مواد معدنی را نادیده گرفت.

۴،۲. مدت های زیادی است که توان پذیرش قطارهای باری و مسافری توسط این شبکه ی اصلی محدود بوده است. بنابراین هر چه بر تعداد قطارهای عبوری از آن افزوده شود، قطعاً سرعت حمل آنها به تناسب پایین می آید و در عملکرد کل تغییر محسوسی دیده نمی شود. هر چه از سرعت قطارها کاسته شود، تعداد ناوگان متوقف شده و منتظر جواز حرکت در طول شبکه بیشتر می شود. در این صورت، مالکین ناوگان ریلی برای انجام امور بارگیری و تخلیه در مبادی و مقاصد بار، با کمبود ناوگان مواجه می شوند. این احساس کمبود از نوع مصنوعی است و با افزایش ظرفیت حمل شبکه ی اصلی به راحتی مرتفع می گردد.

۴,۳. به هر حال سیاست اشتباهی که سالیان سال دنبال می گردد، اتصال هرچه بیشتر خطوط جدید کم بازده به شبکه ی اصلی از یک طرف و خرید ناوگان برای فعالیت در همین بخش از شبکه از طرف دیگر است.

۴,۴. هر از چند گاهی یک خط جدید که فاقد چشمه های بار است، به شبکه متصل می گردد و از آن صرفاً تعدادی قطار مسافری با سطح اشغال اندک به شبکه ی اصلی وارد می شود. ضمن اینکه بخش خصوصی هم بر اثر تشویق مدیران راه آهن و برای پاسخگویی به تقاضای صاحبان بار، مرتباً بر تعداد ناوگان خود می افزایند. این سیاستهای اشتباه موجب تراکم تردد بیش از اندازه ی قطارها در شبکه ی اصلی می شود.

۴,۵. با توجه به موارد فوق، اشتباه در تحلیل برخی از کارشناسان اینست که "ورودی" راه آهن را میزان طول خطوط جدید (ناکارآمد) و تعداد ناوگان ریلی محسوب می نمایند. در حالی که برای درست تحلیل کردن گلوگاه سخت ابزاری راه آهن، باید تغییر در ظرفیت شبکه ی اصلی طی یک دوره مورد انتظار (مثلاً از زمان خصوصی سازی) مد نظر قرار گیرد.

۴,۶. ایجاد تغییرات برای افزایش ظرفیت شبکه ی اصلی توسط سرمایه گذاری برای گشایش ایستگاهها، تراک بندی، دو خطه کردن، برقی نمودن، توسعه ی ایستگاهها، بهبود سیستمهای تخلیه و بارگیری و ... صورت می پذیرد.

۴,۷. بهترین روش تعیین تغییر ظرفیت شبکه ی اصلی، از طریق روش پیچیده ی بارگذاری بر روی شبکه است که باید بلافاصله پس از هر سال محاسبه شود. با عنایت به اینکه طی سالهای قبلی، میزان تغییرات در شبکه ی اصلی به دقت تعیین نشده یا لاقط ثبت نگردیده است، لذا اینک تعیین مقادیر ورودی سال های قبل دشوار به نظر می رسد.

۴,۸. روش دیگر تعیین ورودی راه آهن بر حسب میزان سرمایه گذاری برای افزایش ظرفیت شبکه ی اصلی است. در حال حاضر بررسی میزان سرمایه گذاری به تفکیک شبکه ی اصلی و عوامل مؤثر (خط، علائم و...) طی هر یک از سالهای گذشته نیز مشکل به نظر می رسد.

۴,۹. اما به طور کلی می توان ادعان نمود که بر مبنای سوابق چند دهه ی گذشته، در مجموع مبالغ سرمایه گذاری شده برای احداث خطوط جدید کم بازده و خرید ناوگان، چندین برابر مبالغ سرمایه گذاری

شده برای افزایش ظرفیت شبکه ی اصلی در هر سال بوده است. به همین دلیل وضعیت بازدهی کل عوامل حمل ریلی گاهی ثابت باقی مانده و مدتی هم بدتر می شود.

۴,۱۰. اندازه گیری عوامل مهم بازدهی نظیر تعداد واگنهای بارگیری شده، سرعت بازرگانی قطارها، متوسط تن- کیلومتر حمل شده به وسیله ی هر واگن، میزان کارکرد لکوموتیوها به لحاظ تناژ و مسافت پیموده شده و ... نشان می دهد که با وجود سرمایه گذاری های قابل توجه انجام گردیده، به دلیل نامتوازن بودن سرعت رشد این عوامل، وضعیت کلی چندان بهبود نیافته است.

۴,۱۱. مطالب بالا نشان می دهد که مدیران بخش حمل و نقل به اثربخشی سرمایه گذاری ها چندان توجهی ندارند، بلکه بیشتر به نمایی بودن اقدامات یا فشارهای سیاسی پاسخ می دهند. البته از تبعات این نوع سیاستگذاری ها، کاهش مستمر سهم ریلی از بخش حمل و نقل، کاهش سطح درآمدهای راه آهن و شرکتهای بخش خصوصی ریلی، تنزل انگیزه برای سرمایه گذاری بیشتر و بسیاری از مشکلات دیگر است که در این مجال قابل بازگو کردن نیست.

۵. بدین ترتیب احداث خطوط جدید کم بازده نه تنها برای راه آهن منفعتی ندارد، بلکه پس از افتتاح آن، علاوه بر تحمیل هزینه های سنگین نگهداری بر گرده ی راه آهن، موجب تراکم بیشتر تردد در شبکه ی اصلی می شود. ضمن اینکه باید از خرید ناوگانی که قرار است در شبکه ی اصلی فعالیت کند، گرفته شود.

۶. راه حل اساسی رفع گلوگاه های شبکه ی ریلی به دو صورت زیر ممکن است که در این نوشتار هم بر آنها تأکید می شود:

۶,۱. تمرکز سرمایه گذاری ها برای افزایش ظرفیت شبکه ی اصلی موجود.

۶,۲. احداث خطوط جدید فقط در راستای تحقق دو هدف اساسی زیر:

۶,۲,۱. کاهش بار ترافیکی شبکه ی اصلی موجود و متعادل کردن تقاضاهای حمل با ظرفیتهای مربوطه.

۶,۲,۲. ایجاد دالانهای ریلی داخلی پرظرفیت در راستای اتصال به دالانهای ریلی بین المللی.

۷. همانطور که ملاحظه گردیده، سرمایه گذاری در احداث خطوط کم بازده و تشویق بخش خصوصی برای خرید ناوگان جدید، از جمله سیاست های اشتباهی است که سالهاست توسط مسئولین وزارتخانه ی متبوع

و راه آهن پیگیری می شود. متأسفانه عده ای از کارشناسان حوزه ی ریلی، این سیاست اشتباه حاکمیتی را به بی رغبتی برای فعالیت مؤثر و ناتوانی مدیریتی بخش خصوصی راه آهن نسبت می دهند و به جای حوزه ی حاکمیتی، ناشیانه بخش خصوصی ریلی را ملامت می کنند.

۸. یکی از اهداف مهم برنامه ی پنجساله ی هفتم باید این باشد که سیاست گذاران حاکمیتی در قالب یکی از روشهای سرمایه گذاری مشارکتی و از طریق ارائه ی مشوق های مختلف همراه با تزریق تسهیلات کافی با سود مناسب، سرمایه گذاری های بخش خصوصی را به سمت توسعه ی ظرفیت شبکه ی اصلی هدایت کنند.

۹. ضمن اینکه، جای امیدواری است در برنامه ی پنجساله ی هفتم توسعه، مقرر گردیده که چگونگی سرمایه گذاری از محل منابع عمومی در زیربخش ریلی نیز مورد بازنگری جدی قرار گرفته و اصلاحات لازم صورت پذیرد.

۱,۲ بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور

قبل از آنکه به موضوع بندر چابهار پرداخته شود، لازم است کمی راجع به مشخصات توسعه ی همتای آن در سوی دیگر مرز پاکستان یعنی بندر گوادر طی چند دهه ی گذشته نگاشته شود. سرعت توسعه ی بندر گوادر و راه های پسرانه ای آن مثال زدنی است و قابل قیاس با بندر چابهار نیست.

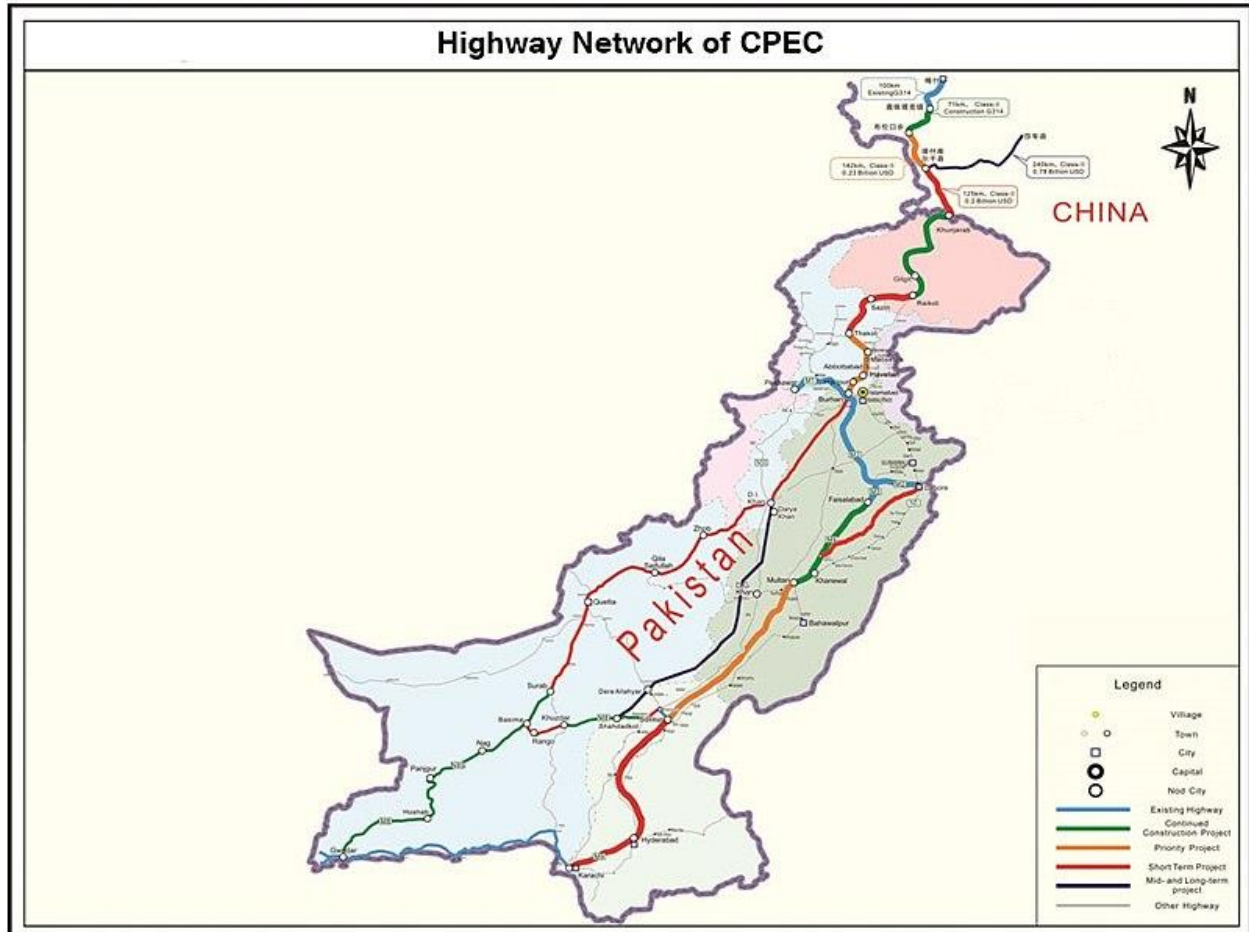
۱,۲,۱ دالان بندر گوادر - غرب چین

تا قبل از ایجاد بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان (واقع در آبهای دریای عمان) ، همه ی راهها به بندر راهبردی کراچی در جنوب شرقی این کشور ختم می شد. اما ناگهان دالانی بزرگ خلق گردید. این دالان که عمدتاً از نوع جاده ای و به طول ۳۰۰۰ کیلومتر است، بندر گوادر را به کاشغر در ایالت سین کیانگ متصل می کند. در امتداد آن نیز دالان ۳۵۰۰ کیلومتری دیگری از نوع جاده ی غربی- شرقی سراسری در چین قرار دارد. لازم به ذکر است که دالان دریایی انتقال سوخت از خلیج فارس به تنگه ی مالاکا در سنگاپور و از آنجا به شرق چین حدود ۱۲۰۰۰ کیلومتر است.

اما دالان گوادر- کاشغر، نه به دلایل اقتصادی صرف، بلکه به سبب امنیتی مد نظر قرار گرفته شده است. در دریای جنوبی چین، تنش زیادی بین چین با همسایگانش (برونئی، مالزی، فیلیپین و ویتنام) بر سر جزایر

اسپرتلی وجود دارد. ضمن اینکه با تایوان و ویتنام هم درباره جزایر پاراسل که توسط چین اشغال شده، دعوی حقوقی دامنه داری در حال طرح می باشد. آمریکا در این مناقشات طرف کشورهای همسایه را گرفته است. ضمن اینکه هندوستان نیز در زمینه ی آبراههای بزرگ اقیانوس هند با چین درگیری دارد. مجموع این تنشها، کشور چین را برآن داشته تا به منظور برقراری یک راه جایگزین برای انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی (به ویژه سوخت) به هنگام یک برخورد جدی منطقه ای یا بین المللی، زمینه های لازم برای تداوم فعالیتهای راهبردی خود را فراهم کند. این دالان عظیم، کوتاه ترین مسیر برای مبادله ی کالا بین غرب چین با کشورهای منطقه ی دریای عمان و خلیج فارس است.

البته دولت چین راه های دیگری را هم در قالب یک طرح عظیم در حال ساخت و راه اندازی دارد که متعاقباً به آن اشاره خواهد شد. به لحاظ امنیتی، یکی از راه ها، گسترش حمل و نقل و همچنین انتقال انرژی از طریق کشور روسیه است. مثلاً برای تضمین انتقال انرژی، احداث خطوط لوله ی راهبردی نفت و گاز سیبری به چین انجام گردیده است. شبکه های گسترده ی خطوط جاده ای و ریلی پر ظرفیت در سرتاسر اوراسیا، نه تنها تأمین حداقل نیازهای وارداتی و صادراتی کشور چین را تضمین می کند، بلکه با درگیر کردن منافع بسیاری از کشورهای دیگر، امنیت منطقه را هم برقرار می سازد.



بندر گوادر در منتهی الیه جنوب غربی پاکستان و در فاصله ی ۱۲۰ کیلومتری از مرز ایران قرار دارد. گوادر یک بندر طبیعی بسیار مناسب برای پهلوگیری کشتی های بزرگ است. این بندر راهبردی که به مدت ۲۰۰ سال تحت تسلط عمان بوده است، توسط آمریکایی ها شناسایی شد و در سال ۱۹۵۴ توسط پاکستان به مبلغ ۳ میلیون دلار از عمان خریداری و ظرف مدت ۴ سال بعد، رسماً ضمیمه ی خاک پاکستان گردید.

ابتدا دولت پاکستان امتیاز عملیات بندری گوادر را به مدت ۲۵ سال به یک شرکت سنگاپوری سپرد. ضمن اینکه برای مدت ۴۰ سال بعدی نیز آن را یک بندر آزاد بدون مالیات معرفی کرد. متعاقباً در سال ۲۰۱۵ دولت پاکستان بندر گوادر را به مدت ۴۳ سال به چین اجاره داد. کشور چین برای دستیابی به اهداف راهبردی خود، در حال بازسازی کل راه و راه آهن پاکستان است. مثلاً یک پروژه ی ساخت بزرگراه ۱۱۰۰ کیلومتری بین کراچی و لاهور را به انجام رسانده است. ایجاد و بازسازی زیرساختهای پاکستان باعث رشد تولید ناخالص داخلی این کشور به میزان قابل توجهی شده است.

چین در نظر دارد که ۴ مرحله ی توسعه ی بعدی این بندر، همراه با احداث دالان زمینی گوادر- شرق چین را با سرعت به مورد اجرا بگذارد. در سال ۲۰۱۵ عملیات فاز دوم توسعه ی بندر با سرمایه گذاری ۱/۶۲ میلیارد دلاری شروع شد و یکسال بعد بخشهایی از طرح مزبور رسماً افتتاح شد. طبق این برنامه، در سال ۲۰۱۸ برداشت اولیه، سال ۲۰۲۰ طرح کوتاه مدت، سال ۲۰۲۵ طرح میان مدت و سال ۲۰۳۰ طرح بلند مدت مورد بهره برداری قرار می گیرد.

فاز یک توسعه: این فاز در سال ۲۰۰۲ با سرمایه گذاری ۲۴۸ میلیون دلاری شروع شد و در سال ۲۰۰۷ افتتاح گردید (قبل از واگذاری آن به چین).

- < احداث سه اسکله ی چند منظوره و تسهیلات مربوطه برای ایجاد قابلیت پهلوگیری کشتی های فله بر ۳۰ هزار تنی و شناورهای کانتینربر ۲۵ هزار تنی. مجموع طول اسکله ها ۶۰۲ متر.
- < ایجاد کانال دسترسی به طول ۴/۵ کیلومتر که به عمق ۱۲/۵ متر لایروبی شده است.
- < ایجاد حوضچه چرخش به قطر ۴۵۰ متر و احداث یک اسکله ی خدماتی ۱۰۰ متری.
- < تأمین قایق های راهنما، یدک کش و شناورهای نقشه برداری (توپوگرافیکی).

فاز دوم توسعه: برای اجرای آن ابتدا ۲۲۹۲ هکتار به اراضی آن افزوده شد. سپس نسبت به سرمایه گذاری در انجام موارد ذیل اقدام شده است:

- < احداث ۴ اسکله ی کانتینری مجموعاً به طول ۳/۲ کیلومتر و یک پایانه ی فله ای برای کشتی های ۱۰۰ هزار تنی.

< ایجاد یک کانال دسترسی به عمق ۱۴/۵ متر.

< احداث یک بزرگراه ۴ بانده برای اتصال بندر به آزاد راه مکران.

< احداث یک فرودگاه بین المللی جدید در حوالی بندر.

< ایجاد پایانه ی شناور گاز مایع با ظرفیت ۵۰۰ میلیون فوت مکعب گاز در روز (برای بهره گیری از خط لوله ی گاز ایران به پاکستان).

< ایجاد منطقه ی ویژه ی اقتصادی به مساحت ۲۲۹۲ هکتار در حوالی بندر.

< راه اندازی یک آب شیرین کن بزرگ و تأسیس یک نیروگاه ۳۶۰ مگاواتی (با سوخت زغال سنگ).

اهداف بعدی:

< انجام لایروبی کانال دسترسی به عمق ۲۰ متر برای قبول کشتی های اقیانوس پیمای کلاس آینده.

< احداث ۱۵۰ پست اسکله تا سال ۲۰۴۵

< ارتقاء ظرفیت عملیاتی تا ۴۰۰ میلیون تن در سال.

در اینجا لازم است به چند مطلب مهم اشاره شود: اولاً بندر گوادر رقیب بندر چابهار نیست و برای مقاصد دیگری طراحی و توسعه یافته است. ثانیاً چین یکی از توانمندترین کشورها در سرمایه گذاری و قدرتمندترین مجریان طرحهای توسعه است. این کشور در نظر دارای تا طی یک دوره ی بلند مدت، مبلغ ۴۶ میلیارد دلار را برای توسعه ی منطقه ی گوادر و دالان گوادر- غرب چین سرمایه گذاری کند. البته بخشی از آن مربوط به ایجاد یک راه آهن پر ظرفیت است. چین به عنوان یکی از بزرگترین صادرکنندگان و واردکنندگان جهان، توانایی آن را دارد که از بنادر معظم متعلق به کشور خود، کشتی های اقیانوس پیما را به سمت بندر گوادر اعزام کند و همزمان کشتی های غول آسای نفت کش منطقه ی خلیج فارس را برای پهلوگیری و انتقال نفت توسط این بندر به مناطق غربی چین بفرستد. با اینکار به راحتی می تواند در کوتاه مدت گوادر را به یک مگاپورت تبدیل کند.

۱,۲,۲ جایگاه چابهار در اقتصاد ملی و بین المللی

به نظر کارشناسان جغرافیای اقتصاد، چابهار بهترین مکان در شمال دریای عمان برای دسترسی به اقیانوس هند است. از دهه ها پیش از انقلاب، این بندر به عنوان یک هاب بین المللی برای ایجاد ارتباطات ترانزیتی کالا بین بنادر شمالی اقیانوس هند و کشورهای حوزه ی خلیج فارس و آسیای مرکزی مطرح بوده است. قبل انقلاب قرار بود که چابهار با قبول کالاها از کشتی های سنگین و لاینرهای قاره پیما و سپس در قالب صادرات مجدد (تغییر اندازه کالاها و بسته بندی مربوطه، آنها را در احجام و مقادیر مورد نیاز هر یک از کشورهای دو حوزه ی یاد شده)، ارسال کند. این همان نقشی است که طی سه دهه گذشته مگاپورت دومی در حوزه ی خلیج فارس آن را ایفا می کرده است. ولی با توجه به ساخت بزرگترین بنادر جهان در تمامی کشورهای حوزه ی خلیج فارس طی دو دهه ی اخیر (از جمله ام القصر عراق) ، دیگر این نوع نیاز در منطقه کاملاً مرتفع شده است.

در برنامه حال حاضر توسعه ی چابهار، قرار است که این بندر کارکرد دروازه ی ورودی (یا خروجی) دالان ترانزیتی شمالی- جنوبی آینده را بر عهده گیرد. برای آن جایگاه تجاری بسیار بزرگی تعریف شده که بنا برآن، رابط تجاری بین مراکز رشد کسب و کار (هند) و کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان می گردد. به همین منظور، دولت ایران برنامه ی سرمایه گذاری برای ایجاد شبکه های پرفریت زمینی با هدف اتصال بندر چابهار به مرزهای میلک و شمتیغ (واقع در جنوب و شمال افغانستان) و از جانب دیگر به کشورهای شمالی شرق دریایچه ی خزر را در دستور کار خود قرار داده است.

طی دو دهه ی اول قرن میلادی حاضر، کشورهای تازه استقلال یافته شمال ایران با در اختیار داشتن نزدیک به ۵ درصد کل ذخایر جهانی نفت و ۳,۸ درصد کل ذخایر جهانی گاز، حجم مبادلات تجاری خود با سایر کشورها را به طور روز افزون زیاد کرده اند. این منطقه علاوه بر منابع عظیم انرژی، صاحب معادن غنی معدنی نیز می باشد. ارزش مبادلات آتی هند با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی، حدود ۱۶ میلیون تن و به ارزش ۱۷ میلیارد دلار در سال پیش بینی می شود. دولت هند برآنست که در رقابت با چین از طریق چابهار به این منابع و تجارت عظیم دست یابد.

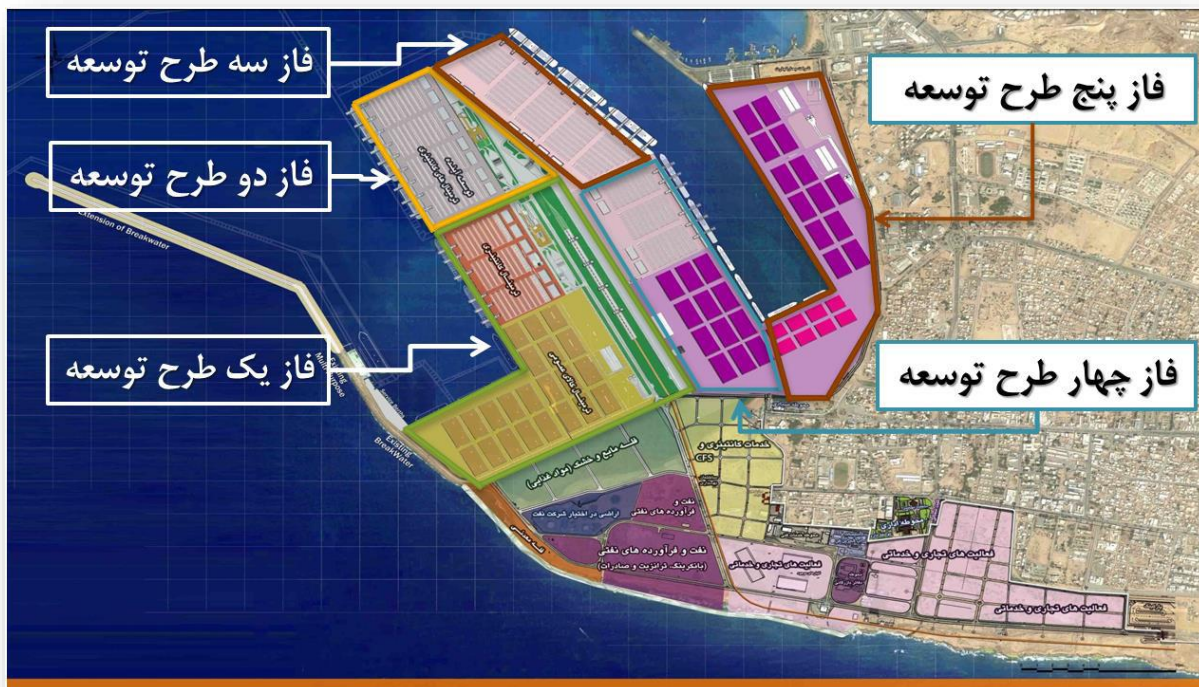
دالان تجاری هند- ایران- افغانستان موسوم به موافقتنامه ی چابهار در خرداد ماه سال ۹۵ توسط رؤسای دولتها و مجالس سه کشور مزبور امضاء شده است. بانکهای هند در نظر داشتند که با وامی به میزان ۸۵ میلیون دلار بابت خرید تجهیزات بندری و ۱۵۰ میلیون دلار خط اعتباری برای توسعه ی پسرانه ی بندری و ریلگذاری آن، در ایران سرمایه گذاری کنند. در مقابل این کمکها، یک اسکله ی این بندر به اجاره ی دراز مدت هندی ها دربیاید. با وجود این پیشرفتها، به دلیل اعمال تحریمهای آمریکا، مسئولین هندی در نیمه راه سرمایه گذاری، از ادامه ی انجام برنامه های توسعه بعدی امتناع کرده اند.

در این صورت ملاحظه می شود که سرمایه گذاری در بنادر چابهار و گوادر برای ایجاد دالان ها و مقاصد متفاوتی صورت می پذیرد و این دو بندر مستقیماً رقیب یکدیگر محسوب نمی شوند. کشور چین به منابع و بازارهای کشورهای افغانستان و جمهوری های شرق دریای خزر مستقیماً دسترسی داشته و برای دستیابی به این هدف نیازی به بندر چابهار ندارد. دولت هندوستان نیز به چابهار در قامت یک هاب بندری علاقه ای نشان نداده و سرمایه گذاری برای توسعه ی آن را تا حد رفع نیازهای خود می جوید. خاطر نشان می سازد کشور ژاپن نیز مذاکراتی را با دولت هندوستان برای سرمایه گذاری در چابهار انجام داده که احتمالاً متأثر از رقابت با کشور چین می باشد.

در مقایسه با نقش پررنگ کشور چین نسبت به توسعه ی بندر گوادر، دولت هند در امر توسعه بندر چابهار و زیرساختهای پسرانه ای آن صرفاً به ارائه ی فاینانس (با بهره ی نسبتاً سنگین) بابت واردات مواد معدنی، نفتی و کشاورزی از کشورهای شرق دریای خزر و افغانستان و صادرات محصولات صنعتی به آنها، اکتفا می کند. از اولین مذاکرات با دولت هند بیش از دو دهه می گذرد، ولی بنا بر دلایل مختلف، تاکنون پیشرفتهای اندکی حاصل شده است.

بندر چابهار از دو مجموعه بندری شهید بهشتی و شهید کلانتری تشکیل شده و بخشی از این بندر به عنوان یک منطقه آزاد تجاری معرفی گردیده است. شهید کلانتری همان بندر قدیمی و موجود است. اخیراً گلوبال پورت هندوستان قراردادی را با یکی از شرکتهای ایران امضاء نموده تا با سرمایه ای به میزان ۸۵ میلیون دلار، اسکله ی موجود به طول ۶۴۰ متر را بازسازی کند. ضمن اینکه ازدیاد عمق آب این بندر برای پهلوگیری حتی کشتی های اقیانوس پیما را نیز مهیا می سازد.

طرح توسعه ی شهید بهشتی با چند پست اسکله های کانتینری، فله و عمومی، نفتی در سال ۸۴ تهیه گردید که می بایست طی چهار مرحله انجام پذیرد. ظرفیت بندر چابهار ۲/۵ میلیون تن برای جابجایی انواع کالاها بوده است. طول اسکله ۹۸۰ متر، آبخور ۸-۱۴ متر، مساحت ۲۸۴ هکتار است. از طرف دیگر به منظور ارتقاء بندر چابهار به یک بندر معظم با مشخصات اقیانوسی، ضمن مدرن سازی زیرسازه ی بندری شهید کلانتری، احداث بندر جدید شهید بهشتی در دستور کار قرار گرفته است. با توسعه ی بندر شهید بهشتی و اجرای فاز نخست آن، ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در این بندر از ۵/۲ به ۶ میلیون تن افزایش خواهد یافت. در این فاز پروژه های احداث موج شکن ۱۶۵۰ متری، پایانه ی کانتینری شامل دو پست اسکله به طول ۶۴۰ متر و سه پست اسکله به طول ۵۸۰ متر، انجام لایروبی به میزان ۱۷ میلیون مترمکعب تا عمق ۱۶ متری و احیای اراضی در سطح ۱۹۵ هکتار به مورد اجرا در می آیند. علاوه بر موارد زیرسازه ای فوق، کشور هندوستان فاینانسی به مبلغ ۴۰۰ میلیون دلار را به منظور ایجاد تسهیلات و تأسیسات بندری، اختصاص می دهد. در شکل زیر وضعیت مراحل مختلف توسعه ی گذشته و آتی بندر شهید بهشتی نشان داده شده است.



اقدامات صورت پذیرفته از سوی سازمان بندر و دریانوردی جهت توسعه بندر شهید بهشتی چابهار باهدف افزایش ظرفیت سالانه ی تخلیه و بارگیری بندر تا ۶ میلیون تن، به شرح زیر است:

فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار (طرح توسعه سواحل مکران) شامل اجرای موج شکن و دایک

پیرامونی، لایروبی حدود ۸ / ۱۵ میلیون مترمکعب و احیای حدود ۲۰۳ هکتار، احداث ۲ پست اسکله کانتینری به طول ۷۴۰ متر و ۳ پست اسکله چندمنظوره به طول ۶۶۴ متر با ظرفیت ۵۰ تا ۱۰۰ هزار تن، ایجاد ترمینالهای کانتینری و چندمنظوره به وسعت حدود ۶۴ هکتار، تأمین ۱۶ دستگاه جرثقیلهای کانتینری و محوطه ای، ساختمانهای پشتیبانی و تأسیسات برقی و مکانیکی، دروازه های ورودی، خروجی و راههای دسترسی و دیگر موارد مرتبط به انجام رسیده است.

(این نوشتار ادامه دارد.)

سید منصور محمودی مشاور انجمن