

■ بندر چابهار را باید یکی از بهترین مسیرهای اتصال به آب‌های آزاد برای کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان و نیز دروازه هند به آسیای میانه و افغانستان دانست که به دلیل معافیت از تحریم‌های آمریکا، موقعیت ویژه‌ای را برای کاهش تأثیرات تحریم‌های اقتصادی فراهم کرده است

سه‌شنبه ۲۹ شهریور ۱۴۰۱
وطن‌امروز | شماره ۲۵۸۴
[اقتصادی]



بررسی ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی بندر مازندران از تحریم چابهار

چابهار؛ دروازه تجارت ایران

تسریع تکمیل خط آهن چابهار - زاهدان، ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی و حل اختلافات حقوقی و بین‌المللی بین ایران و هندوستان از اصلی‌ترین اقداماتی است که برای به ثمر رسیدن ظرفیت بندر چابهار احتیاج است

شهر خاش از طرف زاهدان به شبکه ریلی کشور متصل می‌شود. در حال حاضر کل این پروژه بیش از ۶۰ درصد پیشرفت داشته است.

افتتاح نیروگاه بخار سیکل ترکیبی چابهار

همزمان با گسترش جمعیت چابهار و استقرار صنایع در این منطقه و افزایش نیاز به استفاده از انرژی، با حضور رئیس بنیاد مستضعفان واحد بخار نیروگاه سیکل ترکیبی چابهار در منطقه استراتژیک سواحل مکران افتتاح شد. این واحد بخار که با سرمایه‌گذاری ۴۰۰۰ میلیارد تومانی بنیاد مستضعفان به بهره‌برداری رسید، ظرفیت تولید برق را در کشور ۱۶۰ مگاوات افزایش داد و تولید برق در این نیروگاه نیز به ۵۷۵ مگاوات رسید. بر این اساس، راه‌اندازی این واحد بخار در آغاز فصل گرما و اوچ‌گیری مصرف برق، پروژه در مناطق جنوبی و شرقی، تأثیر بسزایی در تأمین مصارف خانگی و صنعتی کشور دارد.

احداث این واحد بخار در منطقه استراتژیک و محروم چابهار علاوه بر افزایش توان تولید انرژی در کشور، برای حدود ۴۹۰ نفر از نیروهای متخصص و بومی منطقه اشتغال‌زایی داشته است.

هندهای عامل وقفه در توسعه چابهار؟

چیزی حدود ۵ سال از امضای موافقتنامه تاسیس دالان تجاری ایران - هند - افغانستان (موسوم به توافقنامه چابهار) می‌گذرد. قرار بر این بود بر اساس این توافقنامه، چابهار به یک دروازه جدید برای دالان ترانزیتی بین جنوب و شرق و همچنین جنوب و شمال تبدیل و با اتمام راه‌آهن چابهار - زاهدان و اتصال آن به خط ریلی زاهدان - سرخس، بندر چابهار به نقطه اتصال بین کشورهای مختلف از جمله هندوستان با افغانستان، کشورهای آسیای میانه و قفقاز تبدیل شود و به گسترش همکاری‌های منطقه‌ای بین ایران و همسایگانش به طور موثر کمک کند.

با وجود این فرصت‌ها برای چابهار اما اخیراً به دلایلی شاهد افت جایگاه آن در مسیرهای ترانزیتی، وارداتی و صادراتی هستیم که اختلافات اپراتور هندی و شرکت ایرانی طرف قرارداد آنها در بندر شهید بهشتی، تبعات قطع سرویس‌های منظم و مستقیم خطوط کشتیرانی کانتینری، روی کار آمدن طالبان در افغانستان و تغییر مواضع این کشور در برابر هند و مسیر ترانزیتی از طریق ایران و تحقق نیافتن برنامه‌های ایران در اتصال ریلی چابهار به شبکه سراسری راه‌آهن از جمله دلایلی است که باعث شده کردیدور شمال - جنوب هم به کار چابهار و موافقتنامه دالان تجاری بین ۳ کشور نیاید.

آمارهای رسمی سازمان بنادر نشان می‌دهد در ۲ سال گذشته، بندر شهید بهشتی چابهار ۸۰ درصد فعالیت‌های کانتینری و ترانزیتی خود را در دست داده به طوری که مجموع عملیات کانتینری بندر شهید بهشتی در سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱ با افت ۸۰ درصدی به ۱۴۵۰ تی‌ای‌یو (TEU) کاهش پیدا کرده است.

این در حالی است که وزیر بنادر و کشتیرانی هند یک ماه پیش در سفر خود به چابهار با تأکید بر تعهد به افزایش ظرفیت، بهره‌وری و توسعه تجهیزات بندر چابهار، گفت: پیشرفته‌ترین تجهیزات را در این بندر مستقر می‌کنیم. «سارباناندا سونوال» در حاشیه بازدید از بندر چابهار اظهار کرد: دولت هند و ایران با یکدیگر همکاری می‌کنند تا پیشرفته‌ترین تجهیزات را در بندر چابهار مستقر کنیم و شرایط را برای افزایش ترافیک کالا و رونق این بندر فراهم آوریم.

وی در پاسخ به اینکه هند و ایران به چه میزان در بخش تجارت دریایی از ظرفیت بندر چابهار استفاده کرده‌اند؟ توضیح داد: ما متعهد به افزایش ظرفیت، بهره‌وری و توسعه تجهیزات در بندر چابهار هستیم و به این موارد تعهد داریم و باید چشم‌انداز رهبران خود را در راستای توسعه چابهار محقق کنیم. وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند گفت: به دستور نخست‌وزیر هند و به منظور تقویت و توسعه روابط دو جانبه ایران و هند به بندر چابهار آمده‌ام.

■ مزیتی به نام صنایع فراساحل ویژگی مهم دیگر در حوزه توسعه اقتصاد دریامحور در بندر چابهار، اهمیت صنایع فراساحل با تأکید بر حوزه آب‌های عمیق است که در کشور ما کمتر به آن پرداخته شده است. در زمینه ذخایر نفت و گاز یا مخازن هیدروکربوری، سهم خشکی حدود ۹ درصد، منابع دریایی کم‌عمق حدود ۲۴ درصد و منابع دریایی زیرساخت‌ها، پیشرفت فناوری اکتشاف و استخراج نفت از آب‌های عمیق، ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های غول‌پیکر، به دلیل عمق بالای بندر، یک فرصت ویژه است. نیاز سایر کشورها به منابع نفتی ایران و افزایش صادرات طی یکی، دو سال اخیر با وجود تحریم‌ها، بیانگر اهمیت صنایع فراساحلی بندر چابهار است.

در کنار این، چابهار را باید بهشت آبی‌پروری کشور دانست، هر چند که جایگاه هدف‌ها در بین کشورهای آبی‌پرور دارد. این در حالی است که حدود ۳۰۰ هزار فرصت شغلی در حوزه شیلات چابهار و کنارک در زمینه پرورش میگو، صید با کشتی‌های پیشرفته دنیا، پرورش ماهی در قفس، تکثیر آبزیان و ایجاد صنایع و کارخانه‌های وابسته وجود دارد. به گفته کارشناسان، درآمد حاصل از توسعه صید صنعتی و تجاری با درآمد‌های نفتی قابل رقابت است و برای چابهار نقش بی‌بدلی در این زمینه ایفا می‌کند. این امر می‌تواند رتبه ایران را در حوزه آبی‌پروری در دنیا به طور قابل توجهی بهبود بخشد.

بر اساس پیش‌بینی سازمان جهانی فائو درباره نقش آبی‌پروری در تأمین غذا، اشتغال، ارزآوری و توسعه روستایی، سهم محصولات غذایی دریایی با رشد حدود ۱۵ درصدی در سال ۲۰۳۰ به ۶۲ درصد خواهد رسید. بر این اساس، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری در حوزه تکثیر انواع ماهیان دریایی و صنایع وابسته مانند توسعه فناوری پرورش ماهی در قفس، تولید خوراک آبزیان، پرورش میگو و... از فرصت‌های مهم بندر چابهار در حوزه توسعه اقتصاد دریاست.

امید چابهار به دولت سیزدهم

با وجود آنچه درباره ظرفیت‌های بی‌شمار چابهار و پتانسیل‌های بالقوه موجود در این منطقه گفته شد اما شواهد نشان می‌دهد بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها و توسعه اقتصادی این منطقه با اما و اگرهای فراوانی روبه‌رو است. بررسی آمار منابع رسمی نشان از این دارد که در دولت گذشته و با وجود همه تأکيدات برای توسعه چابهار پروژه سواحل مکران و متعاقباً بندر شهید بهشتی، متولیان بندر چابهار اقدام قابل توجهی در این راستا نکرده‌اند. این در حالی است که کارشناسان معتقدند توسعه و توجه به این منطقه و بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود در چابهار، منجر به رشد اقتصادی منطقه و در نهایت رشد اقتصادی کشور خواهد شد. در این راستا دولت سیزدهم برنامه‌های مختلفی را برای توسعه چابهار در دستور کار خود قرار داده است. تکمیل خط آهن چابهار - زاهدان از جمله برنامه‌هایی است که دولت وعده داده با انجام آن، گام مثبتی در اتصال چابهار به شبکه ریلی سراسری کشور بردارد. این طرح به جهت ایجاد کردیدور ریلی شرق کشور، اتصال بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به شبکه ریلی، کمک به توسعه سواحل مکران از طریق ایجاد ارتباط ریلی، اتصال کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی و ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد اقتصادی منطقه، اهمیت فراوانی دارد.

این خط‌آهن به طول ۶۳۴ کیلومتر از شهرهای چابهار، نیک‌شهر، ایران‌شهر، خاش و زاهدان عبور می‌کند که طول آن با احتساب ایستگاه‌ها به ۷۵۰ کیلومتر می‌رسد و در گام نخست، قطعه‌های ۷ و ۸ این پروژه حداقل خاش تا زاهدان به طول ۱۵۵ کیلومتر (با احتساب ایستگاه‌ها حدود ۱۸۰ کیلومتر) به بهره‌برداری خواهد رسید و

لجستیکی برای افغانستان شده است. بندر چابهار که به ولایت زابل افغانستان متصل است، از طریق مسیر دلارام - زرنج قابل دسترسی است و ضمن فراهم کردن امکان دسترسی جایگزین به دریای عمان و خلیج‌فارس برای افغانستان، آنها را از وابستگی به مسیرهای نامطمئن پاکستان بی‌نیاز می‌کند. بی‌جهت نیست ۲۳ درصد شرکت‌های ثبت‌شده در سازمان منطقه آزاد چابهار متعلق به افغان‌هاست!

از آنجا که ۹۵ درصد نیازمندی‌های افغانستان از طریق واردات انجام می‌شود، بندر چابهار می‌تواند بهترین مسیر برای ترانزیت کالاهای افغانستان باشد. همچنین ۲ میلیارد تن مواد معدنی و سنگ‌های قیمتی در افغانستان می‌تواند از طریق چابهار به دنیا حمل شود. البته به دلیل تحولات و شرایط سیاسی ناشی از حاکمیت طالبان، امکان بهره‌برداری مناسب از این مسیر ترانزیتی، اکنون کاملاً مهیا نیست.

گردشگری؛ نقطه عطف چابهار

اهمیت بندر چابهار محدود به تجارت و ترانزیت و ترانشیپ کالا نیست، بلکه در حوزه جابه‌جایی مسافر و توسعه گردشگری دریایی نیز این بندر از ظرفیت‌های بی‌شماری برخوردار است. ترمینال مسافری بندر چابهار از بزرگ‌ترین ترمینال‌های مسافری بین‌المللی در منطقه با زیربنایی بیش از ۴۰۰۰ مترمربع است که امکان پذیرش ۶۰۰ مسافر را به طور همزمان دارد. ساخت و تجهیز این ترمینال بین‌المللی مسافری دریایی در سال ۱۳۹۵ موقعیت مناسبی برای توسعه گردشگری و افزایش مرادوات تجاری فراهم کرده است.

همچنین فاصله نزدیک بندر چابهار با بنادر کشورهای همسایه و اطراف ایران در جنوب کشور، از ظرفیت‌های استراتژیک این بندر در حوزه مسافری است. فاصله بندر چابهار با مسقط ۱۵۱ مایل، کراچی ۳۶۰ مایل، دوی ۳۶۴ مایل و بمبئی ۷۶۸ مایل است. کواتهای مسافت‌ها، علاوه بر امکان گسترش ترانزیت کالا و مبادلات تجاری با عمان، پاکستان، امارات و هند، فرصت‌های ارزشمندی در حوزه حمل‌ونقل دریایی مسافر و کاهش اثرات تحریم‌ها از طریق گسترش مبادلات بازرگانی ایجاد کرده است.

عدم انتظار نوبت کشتی‌ها

یکی از چالش‌ها مهم در بنادر و پسکرانه‌های ترانزیتی، ازدحام کشتی‌ها در جریان ترانزیت دریایی است، لذا کاهش نوبت زمان‌دهی و صفر شدن زمان انتظار اتفاق مهمی در این حوزه محسوب می‌شود. البته ازدحام بنادر فقط به خاطر تراکم کشتی‌های در انتظار نوبت برای تخلیه و بارگیری کالا نیست، بلکه سایر حلقه‌های زنجیره تأمین، مانند حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی به عنوان پل ارتباطی پسکرانه‌ها با بنادر نیز حائز اهمیت هستند. در این زمینه، بندر چابهار به خاطر برخورداری از ویژگی عدم انتظار نوبت کشتی نسبت به سایر بنادر کشور، مزیت قابل توجهی دارد. همچنین بازاریابی برای ایجاد ترافیک بار و کالا با وجود تحریم و جذب ۲۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در نیمه دوم دهه ۱۳۹۰ از اقدامات مؤثر در این زمینه محسوب می‌شود.

این مزیت در کنار آب‌های عمیق در خلیج چابهار که شرایط پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ایجاد تأسیسات بندری را فراهم کرده، موجب شده این بندر نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاص داشته باشد. بندر چابهار قابلیت پهلودهی به کشتی‌هایی با بالاترین آب‌خور در بین بنادر کشور را دراز است. در فاز اول توسعه این بندر، زیرساخت‌های بندری مانند ساخت اسکله با عمق ۱۷ متر، امکان حضور انواع کشتی‌ها و نیز فرصت تخلیه و بارگیری انواع محصولات و کانتینرها فراهم شده است.

با توسعه زیرساخت‌ها و تبدیل بندر چابهار به بندری بدون محدودیت عمق در سطح جهانی و عمیق‌ترین بندر ایران، کشتی‌های اقیانوس‌پیما و غول‌پیکر، مشکلی برای پهلوگیری در این بندر ندارند. با توجه به قرارگیری چابهار در خارج از محدوده خلیج‌فارس و تنگه هرمز، این اتفاق، فرصت ویژه‌ای برای خنثی‌سازی تحریم‌ها در سایر حوزه‌های دریایی فراهم می‌کند.

از دیگر مزیت‌های بندر چابهار برای هند است. با این همه، در زمینه توسعه بندر چابهار طی سال‌های گذشته تاکنون، مشکلات زیر بین ایران و هند وجود داشته است به طوری که از مجموع ۸۵ میلیون دلار که قرار بود توسط هند در چابهار سرمایه‌گذاری شود، حدود یک‌سوم آن انجام شده است و توسعه خط‌آهن ۶۳۰ کیلومتری چابهار - زاهدان برای گسترش ترانزیت کالا، توسط هندی‌ها به نتیجه نرسید.

ناگفته نماند بندر چابهار فقط محدود به دروازه هند به آسیای میانه و ارتباط با بنادر شرقی در آسیا نیست، بلکه حمل کالاهای مختلف به تنها بندر اقیانوسی ایران، از ۴ گوشه جهان، نشان‌دهنده موقعیت ترانزیتی این بندر برای مقابله با تحریم‌هاست. حمل رول‌آهن از بندر کوانگ‌پانگ کره جنوبی، حمل برنج و گندم از بنادر کاندا و موندرا در هند، حمل کود شیمیایی از بندر هامبورگ آلمان و حمل شکر از بندر سانتوس برزیل به بندر چابهار، تنها بخشی از ظرفیت‌های غنی این بندر در حوزه ترانزیت کالا محسوب می‌شود.

ترانزیت و ترانشیپ در چابهار

پتانسیل قابل توجه بندر چابهار در ترانشیپ کالا علاوه بر ترانزیت، از مسیرهای مهم برای دور زدن تحریم‌هاست. ترانشیپ از روش‌های حمل‌ونقل ترکیبی برای انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر است. مرسوم‌ترین شیوه آن، حمل‌ونقل دریایی است که بار بدون تخلیه و بارگیری مجدد، وارد کشتی دیگری شده و به مقصد نهایی ارسال می‌شود.

ترانشیپ به ۲ دلیل توسط تاجران به کار گرفته می‌شود؛ یکی برای دور زدن تحریم‌هایی که برای کشور مقصد لحاظ شده و دیگری صرفه‌جویی در هزینه‌هایی که قرار است بابت مبادله کالا پرداخت شود. در این زمینه، بندر چابهار، بهترین بندر ترانشیپ به کشورهای خلیج‌فارس و کم‌هزینه‌ترین مسیر ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان است.

بندر چابهار به دلیل ویژگی منحصر به فرد خود یعنی کوتاه‌ترین مسیر به بندر شانگهای در چین به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری جهان، نقطه عطف مهمی در ترانزیت دریایی در بین بنادر کشور محسوب می‌شود. این امر بویژه با توجه به تعاملات سازنده چین و ایران و امضای سند همکاری ۲۵ ساله، اهمیت ویژه‌ای دارد. فاصله ۶ بندر باهنر، راجایی، لنگه، امام خمینی، خرمشهر و آبادان تا شانگهای بین ۶۵۰۰ تا بیش از ۷۱۰۰ مایل دریایی است، در حالی که فاصله بندر چابهار تا شانگهای، حدود ۶۲۰۰ مایل است. فاصله کمتر بندر چابهار با بندر شانگهای که پرترافیک‌ترین و بزرگ‌ترین بندر تجاری دنیاست، بیانگر موقعیت و جایگاه استراتژیک بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی ایران در بین سایر بنادر برای کاهش اثرات اقتصادی تحریم‌هاست.

در همین راستا معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه نیز گفته است: بازار ما با کشورهای عضو شانگهای به بیش از ۹ میلیارد دلار می‌رسد که فقط به حوزه انرژی محدود نمی‌شود و شامل مواردی مثل صدور کالا، خدمات مهندسی و انتقال تکنولوژی نیز است. علاوه بر اینکه تمرکز کاری جمهوری اسلامی ایران در سازمان شانگهای روی مساله ترانزیت و کشورهای محصور در خشکی است تا جایی که در اغلب ملاقات‌های رئیس‌جمهور ایران با مقامات حاضر در اجلاس سازمان شانگهای، درخواست آنها بر برخورداری از مکان‌هایی در بندرعباس و چابهار بود تا از این طریق بتوانند کالا جابه‌جا کنند. به گفته مهدی صفری، با عضویت ایران در سازمان شانگهای، تمام کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد راه پیدا می‌کنند که این یک فرصت مهم در اقتصاد و تجارت ایران محسوب می‌شود.

چابهار؛ فرصتی برای افغانستان

علاوه بر آنچه گفته شد، بندر چابهار مسیر ترانزیتی ویژه‌ای در محور شرق برای مبادلات تجاری با افغانستان است و عملیاتی شدن این بندر منجر به کاهش هزینه‌های

گروه اقتصادی؛ یکی از دروازه‌های تجاری مهم و استراتژیک ایران که به عنوان دروازه اقیانوسی کشورمان نیز شناخته می‌شود، بندر «چابهار» است. این بندر به دلیل قابلیت‌های بی‌شمار از جمله واقع شدن در ۲ کردیدور ترانزیتی بین‌المللی شمال - جنوب و شرق - غرب، هاب پیوندهنده منطقه و تنها بندر اقیانوسی ایران است که یک مسیر باصافه، مطمئن، سریع، ایمن و درآمدزا برای توسعه مبادلات بازرگانی ایران فراهم کرده است. بندر چابهار را باید یکی از بهترین مسیرهای اتصال به آب‌های آزاد برای کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان و نیز دروازه هند به آسیای میانه و افغانستان دانست که به دلیل معافیت از تحریم‌های آمریکا، موقعیت ویژه‌ای را برای کاهش تأثیرات تحریم‌های اقتصادی فراهم کرده است.

به گزارش «وطن امروز»، مزیت ویژه کردیدور شمال - جنوب، کوتاه کردن مسیر دسترسی به اروپا برای کشورهای آسیای میانه هند و کشورهای دیگر است. این مسیر حدود ۷۲۰۰ کیلومتر (تقریباً ۶۰ درصد) کمتر از مسیر دریایی کانال سوئز است و زمان ارسال کالا را از بیش از ۴۰ روز، به ۲۰ روز کاهش می‌دهد.

همکاری بنادر فعال موندرا و کاندا در هند با پورت اپراتور بندر شهید بهشتی در چابهار و افزایش ارتباط بندر چابهار با شبکه حمل‌ونقل ریلی و زمینی بین‌المللی با همکاری شرکت‌های هندی در همین راستاست.

از سوی دیگر بندر چابهار به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج‌فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است که با وجود ارتباط با ۲ بندر گوادر در پاکستان و چابهار در ایران با داشتن موقعیت استراتژیک و مهم، قابلیت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه (کردیدور تجاری شمال - جنوب) را دارد.

معافیت تحریمی؛ یک فرصت

بندر چابهار معاف از تحریم‌های آمریکاست. این معافیت یک فرصت بی‌نظیر برای ایران فراهم کرده تا به واسطه اتصال به آب‌های آزاد و منافع سرشار آن برای آسیای میانه، بویژه کشورهای محصور در خشکی، موقعیت ویژه‌ای برای کاهش تأثیرات تحریم‌ها فراهم کند. علاوه بر ظرفیت‌های ارزشمند بندر چابهار در حوزه ترانزیت و ترانشیپ کالا، ظرفیت‌های این بندر در سایر حوزه‌های اقتصاد دریا بویژه گردشگری دریایی، صنایع فراساحل، آبی‌پروری، شیلات و صنایع وابسته، یکی از برگ‌های برنده ایران است. تحقق اقتصاد ۲۰ میلیارد دلاری و فرصت شغلی یک میلیون نفری در طول سال است اما به واقع این پرسش مطرح می‌شود که در شرایط معافیت بندر چابهار از تحریم‌های آمریکا چگونه می‌توان از پتانسیل‌های متنوع تجاری، ترانزیتی، گردشگری و شیلات بهترین و بیشترین بهره‌برداری را کرد؟

در این راستا هند یکی از کشورهای است که نگاه ویژه‌ای به بندر چابهار داشته و برای دور زدن تحریم‌ها، این بندر را بهترین فرصت می‌داند. ارسال ده‌ها کانتینر برنج، چای، قهوه و غذای دریایی هند از طریق بندر گرجستان به روسیه و جایگزینی بنادر گرجستان با چابهار در اوایل امسال با انتقال حدود ۲۰۰۰ تن گندم از هند با ۴۱ کامیون افغان از طریق پاکستان به افغانستان در سال ۲۰۲۲ از جمله اقدامات هند برای بهره جستن از موقعیت بندر چابهار است.

از سوی دیگر، چابهار مقصد عمده سرمایه‌گذاری‌های هند در ایران است. هند از ۵ سال گذشته بر اساس موافقتنامه چابهار و تأسیس کردیدور حمل‌ونقل بین‌المللی بین ایران، افغانستان و هند، در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کرد تا به بازار افغانستان و آسیای مرکزی دست یابد. حذف کشورهای واسط مانند پاکستان در مبادلات کالا