

عبدالرحیم کردی مدیرعامل منطقه آزاد چابهار در یادداشتی در روزنامه ایران نوشت: مرور تجارب توسعه‌ای چینی و مانیفست این کشور برای رسیدن به قدرت اول اقتصادی دنیا و اقداماتش برای رسیدن به این ادعا یعنی ابتکار جاده و کمربند گویای اهمیت جغرافیا، دسترسی به بازار، نقش توزیعی منطقه‌ای و ارتباطات به عبارتی زمان و هزینه رسیدن به بازار است و ایران از این باب در نقطه‌ای قرار گرفته است که تمام کریدورهای ارتباطی شرقی و غربی و شمال به جنوب راهی کم هزینه‌تر، سریع‌تر و امن‌تر از ایران پیدا نمی‌کنند. در دهه‌های ابتدایی بعد از انقلاب صنعتی به دلیل گسترش سریع صنایع مبتنی بر تکنولوژی و شکاف‌های تکنولوژیکی و تفاوت در کیفیت نیروی انسانی، هزینه‌های حمل‌ونقل در قیمت تمام شده اهمیت و اولویت اندکی داشت و منجر به نادیده گرفتن مسیرهای ارتباطی تاریخی شده بود، اما با شروع عصر انفجار اطلاعات و تجربه رشدهای سریع در تمام مناطق جهان، به مرور سهم حمل و نقل در قیمت تمام شده افزایش یافت، از طرفی انواع قراردادهای فروش و نحوه تسویه حساب مشتریان با صاحبان کالا که عمدتاً مشروط به تحویل کالا بود، فاکتورهای زمان و هزینه دسترسی به بازار را به‌عنوان دو متغیر جدید در سهم و مؤثر وارد صحنه رقابت نمود و به‌عبارتی اهمیت زمان و هزینه را در رقابت در بازارهای مصرف دوجندان کرد. این فاکتورها چین صنعتی مدعی قدرت اول منطقه را واداشت تا در کنار تمام برنامه‌های اقتصادی‌اش ابتکار جاده و کمربند را شاه بیت موفقیتش در این مسیر عنوان کند.

چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی که در اولین سند توسعه منطقه‌ای بعد از انقلاب به‌عنوان موتور محرکه توسعه شرق کشور مطرح و البته ظرفیت‌سازی‌های زیادی هم در این خصوص صورت گرفت بعد از توجهات ویژه رهبر معظم انقلاب در دهه ۸۰ در این آرایش اقتصادی جدید جهانی به‌عنوان یک بازیگر اصلی مورد توجه اقتصادهای بزرگ منطقه‌ای قرار گرفته است. رشدهای اقتصادی پایدار کشورهای آسیای میانه در یک دهه اخیر و ضرورت ارتباط اقتصادشان با بازارهای جهانی از طریق آب‌های آزاد، همین طور هدف قرار گرفتن این مناطق توسط اقتصادهای نوظهور به‌ویژه هند و از طرفی پیوندهای اجتناب‌ناپذیر سایر همسایگان شمالی ایران از جمله روسیه و کشورهای آسیای میانه، پرداختن به این منطقه را بیشتر کرد. تلاش روسیه و هند برای یافتن مسیر جدید ارتباطی و تأکید بر راه‌اندازی کریدور شمال به جنوب از طریق بنادر آستاراخان، انزلی، چابهار و بمبئی در کنار موافقتنامه چابهار بین سه کشور افغانستان، ایران و هند و درخواست کشورهای آسیای میانه برای ورود به آب‌های آزاد از طریق چابهار، این منطقه مهم و استراتژیک را به‌عنوان یکی از قانون‌های اصلی توجه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای دسترسی بهینه به بازارهای بزرگ جهانی وارد فصل جدیدی کرده است. بدون تردید این منطقه برای تولیدکنندگان ترکیه و اروپا، که منافع بلندمدت و استراتژیکی را در کشورهای آفریقایی دنبال می‌کنند رقیب جدی نخواهد داشت.

چین هم برای توجیه اقتصادی مناسب در پروژه CPEC (کریدور اقتصادی چین - پاکستان) چاره‌ای جز اندیشیدن به اتصال گواتر به چابهار از طریق [مرز] ریمدان و ادامه مسیر به سمت غرب و شمال ندارد. مجموعه این پیوندها و ضرورت‌های استراتژیک؛ چابهار را به‌عنوان یک پروژه بین‌المللی به لحاظ اقتصادی توجیه پذیر کرده است. این مهم در پی توجهات ویژه رهبر معظم انقلاب در دولت یازدهم و دوازدهم مورد اهتمام جدی قرار گرفته و چابهار را به یک کارگاه پروژه‌های عمرانی تبدیل کرده است؛ تکمیل زیرساخت‌های ارتباطی شامل جاده، ریل، فرودگاه و بندر امکان انتخاب هر وسیله حمل و نقلی را برای صاحبان کالا در یک نقطه فراهم می‌کند. این ویژگی چابهار در کنار مزیت‌های رقابتی اقتصاد ایران خصوصاً در پیوندهای تاریخی با کشورهای هدف، انرژی ارزان و نیروی انسانی با کیفیت نوید بخش حضور تولیدکنندگان بزرگ منطقه‌ای و جهانی در یک شرایط مناسب و آرام سیاسی منطقه است. منطقه آزاد چابهار که براساس توصیه‌های سیاست‌های توسعه محور شرق در دهه ۷۰ ایجاد شد به دلیل نواقصی از جمله عدم دسترسی به بندر و محدودیت‌های بارگذاری صنعتی در جهت رقابت‌های زیست محیطی و همین‌طور محدودیت‌های زیرساختی نتوانسته بود نقش واقعی خودش را در این سال‌ها بیابد. در سال گذشته و در پی اهتمام دولت و برنامه‌های استراتژیک منطقه‌ای با تصویب مجلس شورای

اسلامی افزایش محدوده چند برابری یافته است تا با رفع محدودیت‌های قانونی اتصال به بنادر دیگر بتواند آماده این حجم از توسعه باشد.

بدون تردید در شرایط جدید چابهار به‌عنوان یک امکان مهم اقتصادی برای تعامل با جهان و بهره‌گیری به نفع اقتصاد ملی و محلی آماده شده است.

