

# گام دوم تجاری در کریدور ایرانی

«خان جان الکوزی» معاون اتاق تجارت افغانستان دیروز اعلام کرد: «امروز (روز شنبه) روز مهمی برای اقتصاد افغانستان است، چرا که علاوه بر صادرات از بندر چابهار، واردات نیز آغاز شده است.» در واقع ماموریت اصلی منطقه بندر چابهار ترانزیت است. ایران، هند و افغانستان بیش از دو سال پیش توافقنامه‌ای تحت عنوان «موافقت‌نامه چابهار» امضا کردند. این توافق‌نامه راهبردی به منظور تأسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی به امضا رسید و مقرر شد بندر چابهار به مرکز منطقه‌ای ترانزیت، انرژی و تجارت تبدیل شود. توسعه این بندر برای کشورهای هند، افغانستان، آسیای میانه و بسیاری از کشورهای اروپایی اهمیت زیادی دارد؛ چراکه موقعیت جغرافیایی بندر چابهار یکی از بهترین مسیرهای ترانزیتی را فراهم می‌آورد. منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار در اردیبهشت ۱۳۷۰ بر اساس مصوبه هیات وزیران با تعیین ۱۴ هزار هکتار از اراضی شرق خلیج چابهار به‌عنوان منطقه آزاد هویت پیدا کرد و در واقع در مجاورت شهرستان چابهار و در حاشیه دریای عمان شکل گرفت. بررسی موقعیت جغرافیایی منطقه آزاد چابهار نشان می‌دهد این منطقه به وسیله شبکه حمل‌ونقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل می‌شود. علاوه بر این، اتصال مستقیم به آب‌های آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس آسیب‌پذیری این منطقه را در مواقع بروز بحران کاهش می‌دهد و موقعیت راهبردی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و سایر کشورهای جهان فراهم می‌آورد. امروز مراجع بین‌المللی به‌ویژه سازمان ملل هم به این نکته اذعان دارند که چابهار یکی از مهم‌ترین راه‌های کریدور شرق - غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور محسوب می‌شود. بررسی‌ها گویای آن است که کارشناسان سازمان ملل از مجموع سه کریدور حمل‌ونقل جهانی که پیش‌بینی کرده‌اند، ۲ کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی - غربی جهان به حساب می‌آید؛ این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود. امروز چابهار به‌دلیل موقعیت راهبردی که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است، اهمیت فراوانی دارد و تأمین زیرساخت‌ها با رویکرد کوتاه، میان و بلندمدت می‌تواند هرچه بیشتر جایگاه این منطقه را برای ایران، کشورهای منطقه و جهان راهبردی سازد. در حال حاضر نیز شرایط مناسب برای سرمایه‌گذاری در این بندر مهیا شده و شرکت‌های داخلی و خارجی می‌توانند از این فرصت جدید استفاده کنند. توافق‌نامه سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان، عملاً نقشه ژئوپلیتیک جنوب آسیا را تغییر خواهد داد؛ به‌ویژه با معاف شدن بندر چابهار از دور جدید تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، این فضا برای کشور فراهم می‌شود تا جذب سرمایه‌گذاری خارجی را در این منطقه افزایش دهد.

## استارت فعالیت ترانزیتی در چابهار

پنجم اسفند ماه سال گذشته، نخستین محموله صادراتی افغانستان با حضور سفرای ایران و هند و رئیس‌جمهور افغانستان، به چابهار ارسال شد. این محموله ۷۵۰ تنی شامل سنگ «تالک»، «ماش» و میوه خشک بود که از شهر زرنج مرکز استان نیمروز به چابهار و از آنجا به هند انتقال یافت. حال نخستین محموله ۵۰۰ تنی برنج وارداتی از هند، وارد بندر چابهار ایران شده و قرار است به مقصد افغانستان، این بندر را ترک کند. مسیر چابهار به‌دلیل نزدیکی مسافت با افغانستان، نزد تجار و بازرگانان این کشور، اهمیت ویژه‌ای یافته است. تجار افغانستانی نیز توسعه روابط تجاری میان ایران و افغانستان را به نفع دو کشور می‌دانند و خواهان تسریع در توسعه بندر چابهار هستند. افغانستان، ایران و هند در سوم خرداد ماه سال ۱۳۹۵ توافق‌نامه استفاده از این بندر را در تهران امضا کردند که اکنون به مرحله اجرایی رسیده است. همچنین رئیس‌جمهوری افغانستان میزان صادرات این کشور برای سال ۱۳۹۸ را دو میلیارد دلار هدف‌گذاری کرده است که بخشی از آن از مسیر چابهار خواهد بود.

عبدالرحیم کردی، مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار درخصوص ظرفیت‌های جاده‌ای این منطقه چنین توضیح می‌دهد: جاده‌های منطقه چابهار ظرفیت جابه‌جایی ۲ میلیون تن بار در سال را دارد و با اجرای طرح‌های توسعه تا ۸ میلیون تن قابلیت افزایش خواهد داشت. خط آهن هم در بهترین حالت قابلیت حمل ۲ تا ۲/۵ میلیون تن بار را در سال پاسخگو است و این موضوع مورد توجه است. اکنون چابهار امکان پهلوگیری کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی را دارد و پیش‌بینی شده در مرحله دوم، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر به ۲۰ میلیون تن برسد و در مرحله پنجم یا پایانی این ظرفیت به ۸۰ میلیون تن خواهد رسید. بر اساس گزارش «ایرنا»، کردی عنوان می‌کند: چابهار به‌عنوان هاب منطقه هم از نظر تامین مواد اولیه و هم صادرات محصول نهایی جایگاه ممتازی دارد که باید مدیریت شود. کشورهای آسیای میانه نیاز جدی به تامین نیازهای خود از این منطقه دارند؛ بنابراین تخلیه و بارگیری، فاکتور مهم و کلیدی است و ضرورت دارد ابزارهای لازم برای تسهیل این مهم به‌کار گرفته شود. چابهار در منطقه رقیب ندارد و مهم‌ترین نکته در حقیقت بازار است که ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون نفر را با خود همراه دارد. به گفته او، توسعه ۲ صنعت بزرگ پتروشیمی و فولاد که اولی ۱۸ سایت برای فعالیتشان پیش‌بینی شده و دومی فولاد مکران با ظرفیت ۱/۶ میلیون تن است، در حال اجراست. کردی در ارتباط با توسعه زیرساخت‌های چابهار توضیح می‌دهد: افتتاح مرحله نخست بندر شهید بهشتی در سال گذشته به رونق اقبال به چابهار نقش مهمی داشته است. البته توسعه در حوزه بندری، به‌صورت لحظه‌ای نیست و پس از تکمیل زیرساخت، بستر پاسخگویی به نیازمندی‌ها و قابلیت‌های مورد انتظار فراهم می‌شود و کار پیش خواهد رفت. او درخصوص فرودگاه بین‌المللی چابهار توضیح داد: فرودگاهی که در این منطقه ساخته می‌شود، مشخصه بین‌المللی دارد و اکنون با مجری طراحی و ساخت در حال گفت‌وگو هستیم. در عین حال با سرمایه‌گذار خارجی نیز به مذاکره نشسته‌ایم و مرحله نخست مدت زمان ۲ ساله پیش‌بینی شده است. رئیس سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار اضافه کرد: فرودگاه بین‌المللی در حقیقت به منزله نماد توسعه باید بالاترین استانداردهای روز را داشته باشد و پس از بهره‌برداری، امکان توسعه بخشیدن به آن هم فراهم می‌شود.

