

بندر گوادر فرصتی برای تسریع در توسعه چابهار

در سال های اخیر تحولات اقتصادی و سیاسی سرعت سرسام آور یافته و همه روزه شاهد اتفاقات مهم در جهان هستیم که در این میان سرعت تغییرات در منطقه خاورمیانه با توجه به منابع انرژی عظیم و موقعیت استراتژیک جغرافیایی و تلاقی منافع کشورهای پر قدرت شتاب بیشتری دارد.

دلایل تلاش برای افزایش حضور نظامی و سیاسی کشورهای مختلف در منطقه از ابعاد مختلف قابل تحلیل و بررسی است اما بی شک در پس تمامی این تحرکات اهداف اقتصادی دنبال می شود.

شکل گیری بندر و فرودگاه دبی به عنوان یکی از مراکز مهم لجستیک، تاسیس بندر بزرگ صلاله در عمان، بندر گوادر در پاکستان و فرودگاه بزرگ استانبول بارزترین مشهودترین تلاش ها برای حضور شرکت های بزرگ در منطقه و استفاده دولت های منطقه در استفاده از موقعیت ها است.

دولت ایران نیز از سال ها پیش به منظور جذب سرمایه گذاری های خارجی اقدام به تاسیس مناطق آزاد در جنوب ایران کرد و برای هر یک از این مناطق اولویت های ویژه ای قائل شد که در این میان چابهار با اولویت سرمایه گذاری برای ترانزیت کالا و تولید اهمیت ویژه دارد.

عقد قرارداد استراتژیک همکاری بین هند- ایران و افغانستان بعد از 29 سال از تاسیس این منطقه آزاد به خوبی اهمیت این منطقه و صحت تصمیم گیری برای تاسیس این منطقه در منتهی الیه مرزهای ایران در جنوب غرب کشور را نشان می دهد.

بندر گوادر؛ بزرگترین بندر لجستیک

اما در 29 سال گذشته و در زمانی که ما با اما و اگرها به دنبال توسعه منطقه آزاد چابهار بودیم در منطقه چه گذشت. بندر صلاله در عمان به عنوان هاب اصلی کشتی های کانتینر بر و بندر گواتر به عنوان بزرگترین بندر لجستیک با سرمایه گذاری چین در پاکستان راه اندازی شد و هنوز بسیاری از بارها از مبادی مختلف در جهان به مقصد ایران از بندر دبی و توسط لنج ها و کشتی های کوچک به بنادر جنوبی منتقل می شود.

در تمامی این سال ها بارها بر لزوم تسریع در احداث خط آهن بین چابهار و کرمان تاکید شد، جاده مرزی و حتی احداث خط آهن به موازات مرزهای ایران و پاکستان نیز مورد بحث قرار گرفت اما، (اما و اگرها) اجازه نداد که این خطوط در اولویت قرار گیرد.

در سال 97 ایران و هند یک قرارداد امضا کردند که بر اساس آن شرکت های هندی مجوز سرمایه گذاری در چابهار در قبال بهره برداری ده ساله قسمتی از بندر را دریافت کردند. در پی این قرارداد متاسفانه برخی افراد و رسانه ها با شعارهای «چابهار فروخته شد» و «هندی ها در چابهار چکار می کنند» و... به تخطئه این قرارداد پرداختند.

از طرفی هم آنان و یا برخی افراد نیز که آشنایی چندانی با تحولات جهانی در اقتصاد ندارند بندر گوادر را به عنوان رقیب بندر چابهار معرفی و ضمن انتقاد از دولت تاکید داشتند که ایران در سرمایه گذاری در این بندر سستی کرده و وقت را از دست داده است.

اهمیت بندر چابهار

در رابطه با سرمایه‌گذاری باید گفت سرمایه اعم از داخلی و خارجی یک پدیده فرار است و تنها جایی می‌نشیند که امنیت کامل داشته باشد و سرمایه‌گذاران تنها در شرایط خاص ریسک‌پذیر هستند، سرمایه‌گذاری‌های هندو در ایران در این شرایط به خوبی اهمیت بندر چابهار و موقعیت استراتژیک و غیر قابل انکار موقعیت ممتاز ایران در منطقه را نشان می‌دهد و عقد این قرارداد اتفاق مبارکی است که باید قدر آن را دانست.

نگاه به جغرافیای اقتصادی و سیاسی منطقه نشان می‌دهد برخلاف آن چیزی که برخی رسانه‌ها سال‌ها از بندر گوادر به عنوان رقیب چابهار نام بردند این بندر نه تنها رقیب بندر چابهار نیست بلکه با کمی دقت و بررسی‌های تخصصی می‌توان از تاسیس این بندر به عنوان فرصتی برای توسعه هرچه بیشتر و سریعتر چابهار و حتی جنوب شرق ایران استفاده کرد.

بندر گوادر پاکستان که به مدت 49 سال در اختیار چین قرار گرفته است یک بندر مهم برای انتقال بار و انرژی بین چین و منطقه است و اصولاً چین به انتقال بار از این بندر به افغانستان و آسیای مرکزی که به عنوان استراتژی تاسیس چابهار از آن یاد می‌شود، نیاز ندارد.

چین که هدف رسیدن به بازارهای جهانی از کوتاهترین و با صرفه‌ترین راه‌ها را پی‌گیری می‌کند با احداث خطوط راه‌آهن و همچنین جاده‌های مختلف و خط لوله انتقال نفت تلاش دارد بخش شرقی این کشور را به دریای عمان وصل کرده و از این بندر به عنوان یک مرکز لجستیک کالا در منطقه استفاده کند.

تاسیس این بندر در منطقه فقیرنشین پاکستان در مرزهای ایران کاهش بیکاری و افزایش درآمد افراد در منطقه را در پی خواهد داشت که خود می‌تواند منجر به ایجاد امنیت در جنوب شرق ایران و توسعه مبادلات کالا بین ایران و پاکستان شود.

بندر چابهار و تبدیل به مرکزی برای ترانزیت کالاهای چینی

در این میان اگر بندر چابهار و خطوط ترانزیتی ایران صرفه اقتصادی داشته باشد بی‌شک این بندر به مرکزی برای ترانزیت کالاهای چینی در مسیر ترانزیت شمال و جنوب و مخصوصاً جنوب غرب به غرب تبدیل خواهد شد که لازمه وقوع این اتفاق توجه تخصصی به موضوعات حمل و نقل و لجستیک با در نظر گرفتن واقعیت‌های جهان امروز است.

ایجاد زمینه‌های سرمایه‌گذاری صرفاً با دادن شعار و تاکید بر امنیت و موقعیت استراتژیک ایران به تنهایی کافی نیست بلکه در جهانی که همه کشورها برای جلب سرمایه‌گذار تلاش می‌کنند باید برنامه‌ریزی‌های دقیق انجام داد و در این بازار به شدت رقابتی از تمامی ابزارها برای جلب سرمایه‌گذار استفاده کرد.

عقد قراردادهای بلندمدت، ارائه تضمین برای حمایت از سرمایه‌گذار (اعم از داخلی و خارجی)، ارائه مجوزهای ویژه برای اجاره‌های بلندمدت و یا خرید و استملاک اراضی توسط شرکت‌های خارجی و تسهیل در آمد و شد و اقامت سرمایه‌گذاران و کارکنان خارجی شرکت‌های سرمایه‌گذار از جمله این امتیازات است.

چندی قبل و بعد از بحث‌های طولانی در ایران تصمیم گرفته شد که برای سرمایه‌گذاران خارجی اقامت پنج ساله داده شود این درحالی است که در بسیاری از کشورها و حتی کشورهای پیشرفته برای جذب سرمایه‌گذار ضمن قبول دوتابعیتی بودن افراد به سرمایه‌گذاران و متخصصان تابعیت نیز داده می‌شود.

لزوم توجه به واقعیت‌های منطقه و جهان

البته در استقبال از سرمایه‌گذاری و استفاده از موقعیت‌ها نباید بدون حساب و در نظر گرفتن منافع ملی عمل کرد اما در عین حال نمی‌توان بدون توجه به واقعیت‌های منطقه و جهان با طرح شعارهای جنجالی ضمن دلسرد و محتاط کردن مقامات و دست اندرکاران و معطل گذاشتن امکانات، سرمایه‌گذاران را فراری داد.

محدویت در آبراه سوئز و رشد روز افزون هزینه گذر کشتی از این کانال، خطر دزدان دریایی و راه‌زنی‌های دولت‌های قدرتمند به بهانه‌های مختلف و ایجاد مزاحمت برای کشتیرانی در آب‌های آزاد نیاز به یافتن مسیرهای امن برای انتقال بار بین غرب و شرق و جنوب و شمال را بیش از پیش افزایش داده و هرگونه تامل در استفاده از موقعیت کنونی منجر به از دست رفتن فرصت‌ها و سوق یافتن سرمایه‌ها به سوی مسیرهای رقیب خواهد شد.

شایان ذکر است قرارداد کریدور اقتصادی چین-پاکستان، به ارزش حدود 45 میلیارد دلار، اردیبهشت ۹۴ میان دو کشور به امضا رسید و اجرای این پروژه با سرعت زیاد انجام شده و بخش‌هایی از آن به بهره‌برداری رسیده است.

چین آبان ماه ۱۳۹۴ به منظور اجرا و توسعه طرح‌های اقتصادی در بندر «گوادر» پاکستان، مدیریت و بهره‌برداری از امکانات آن را به مدت ۴۳ سال به اجاره خود در آورد.

پاکستان با چین 438 کیلومتر مرز مشترک دارد و طول مسیر بندر گوادر تا شهر کاشابی در شرق چین حدود 3 هزار کیلومتر اعلام شده است.

مهدی سمسار - تین نیوز

