

شکوفایی مزیت چابهار در تقاطع تجارت جهانی

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایسنا، در یادداشت عبدالرحیم کردی آمده است: رقابت در بازارهای بین‌المللی برای به دست آوردن سهم بیشتر در تجارت جهانی، روزه‌روز فشرده‌تر و پیچیده‌تر می‌شود. در این میان، تولیدکنندگان و تجاری موفق می‌شوند که با برخورداری از فن‌آوری روز در بخش تولید و بهره‌گیری صحیح از مدیریت علمی بازار در بخش توزیع و حمل‌ونقل، بتوانند قیمت تمام‌شده و هزینه‌های تجاری را برای عرضه محصولی استاندارد کاهش دهند. بر این اساس، تجارت جهانی و حمل‌ونقل در انواع مختلف زمینی، دریایی و هوایی، دو پدیده جدانشدنی هستند. خدمات حمل‌ونقل کارآمد، شرط لازم برای انجام تجاری موفق است.

از حدود یک دهه گذشته و با نزدیک شدن فاصله فاکتورهای تعیین‌کننده قیمت تمام‌شده از جمله هزینه سرمایه، نیروی انسانی، تکنولوژی، مواد اولیه و مواردی از این دست در همه جای دنیا به هم، فاکتوری جدید مطرح شد و آن هزینه حمل بود. هزینه حمل هم شامل هزینه‌های کامل حمل‌ونقل در زنجیره ارزش می‌شود. یعنی چه از زمانی که مواد اولیه به مراکز تولید می‌رسد و چه زمانی که محصول یا کالای تولیدشده به بازارهای مصرف می‌رود. در این شرایط حمل‌ونقل و محاسبه هزینه‌های حمل در قیمت تمام‌شده مورد توجه جدی قرار گرفت.

مزیت حمل‌ونقلی، ارزشمندتر از نفت و طلا

اگر حمل‌ونقل را از سنگاپور بگیری، تقریباً چیزی از اقتصاد آن نمی‌ماند؛ اما سنگاپور با تکیه بر همین ظرفیت‌های حمل‌ونقلی همچون دریا و فرودگاه پهلو می‌زند. اینکه سنگاپور با کمتر از ۶ میلیون نفر جمعیت و با تنها ۷۲۰ کیلومتر مربع مساحت، غول لجستیکی جهان می‌شود، به پشتوانه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی همچون شهر فرودگاهی و بنادر عظیم است. سنگاپور در رقابت با آلمان برای کسب سهم بیشتر از بازار لجستیک جهان است.

کشور چین نیز هدف‌گذاری کرده در سال ۲۰۵۰ بتواند قدرت اول اقتصادی دنیا باشد و برای دستیابی به این خواسته خود، برنامه ابتکار جاده و کمربند را مطرح کرده است. بسیار روشن است که این کشور قصد ندارد با تکنولوژی، تولید، نفت و پتروشیمی قدرت اول منطقه باشد و مزیت جغرافیایی را در نظر گرفته است. با وجود اینکه به همه این موارد احتیاج دارد، اما می‌گوید با جاده و کمربند به این مهم دست پیدا می‌کنم. امارات و قطر و ترکیه نیز موقعیت مشابهی دارند. کشور امارات که به لحاظ موهبت‌های خدادادی و طبیعی کمترین مزیت‌های لجستیکی را در خود داشته است، طی دهه‌های اخیر رشد چشمگیری در ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های لجستیکی داشته باشد. کشور امارات در حالی به‌عنوان هاب لجستیکی در منطقه و دنیا مطرح است که برخلاف ایران در حوزه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) هیچ مزیتی ندارد.

چابهار و فرصت شکوفایی بر بستر حمل‌ونقل

چابهار امروز در نقطه‌ای ایستاده که سنگاپور ۴۰ سال قبل ایستاده بود. سنگاپور در سال ۱۹۸۱ پروژه ساخت و توسعه باند چهار

کیلومتری و ترمینال شماره ۱ فرودگاه چانگی را کلید زد و روزبه‌روز به ظرفیت‌های آن افزود تا باگذشت چهار دهه یکی از سه هاب بزرگ لجستیکی جهان باشد. چابهار نیز همچون سنگاپور دسترسی به آبهای آزاد اقیانوسی داشته و حتی موقعیت بسیار مطلوب‌تری در نقشه تجارت جهانی دارد، ظرفیت‌های بندری و بارانداز تجاری را داراست و در نهایت امتیازات منطقه آزاد، شرایط فعالیت اقتصادی را در چابهار سهل کرده است.

چابهار در نقطه‌ای استراتژیک از جهان قرار گرفته که به پشتوانه ظرفیت‌های حمل‌ونقلی می‌تواند هاب حمل‌ونقل کالا و مسافر در منطقه باشد و حتی شرق دور را با کمترین هزینه به آسیای میانه، روسیه و یا اروپا متصل کند. در این فضا که حمل‌ونقل و زمان اینقدر اهمیت دارد، صاحبان کالا برای توزیع یا تولید می‌خواهند در نقطه‌ای مستقر شوند که در بهینه‌ترین زمان ممکن بتوانند خودشان را به مشتری برسانند.

مزیت‌های حمل‌ونقل، گنج پنهان چابهار

امروز ارزش و توانمندی چابهار در ایفای نقش ترانزیتی در جهان و تحقق کریدور جنوب به شمال را تمام کشورهای جهان درک کرده و کشورهایی که منافعشان به این کریدور گره می‌خورد، توجه خاصی به چابهار دارند. کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا برای ورود به بازار شمال آفریقا، روسیه و شرق اروپا، نزدیک‌ترین و ارزان‌ترین مسیرشان از چابهار است. تجار و تولیدکنندگان اروپایی نیز برای حضور در قلب بازار بزرگ آسیای میانه و حتی جنوب آسیا، نیاز به یک هاب تولید، توزیعی و ترانزیتی دارند که چابهار می‌تواند این نقش را برای آن‌ها بازی کند.

دیگر مزیت چابهار که پشتوانه بزرگی به شمار می‌رود و به‌تازگی رخ عیان کرده، ایفای نقش به‌عنوان کریدور جنوب به شمال است. حمل‌ونقل ترکیبی از مسیر چابهار این مزیت را دارد که مسیر تجارت کالا از جنوب آسیا به روسیه و بالعکس را که اکنون از کانال سوئز انجام می‌شود را به کمتر از نصف کاهش دهد و این کاهش چشمگیر زمان حمل‌ونقل، قیمت تمام‌شده کالاهای صادراتی را به‌شدت کاهش می‌دهد.

کم‌اثر کردن تحریم‌ها به‌واسطه مزیت حمل‌ونقلی

مزیت‌های حمل‌ونقلی، حتی هزینه تحریم کردن ایران را برای دیگر کشورها بالا می‌برد؛ چراکه استفاده از این مسیر جدید، چنان مقرون‌به‌صرفه است که اقتصادهای درگیر این مسیر، برای حضور در بازار رقابت چاره‌ای جز استفاده از مزیت‌های ترانزیتی چابهار نخواهند داشت. به همین رو این مدل چابهار می‌تواند الگویی برای دیگر مناطق آزاد باشد تا هزینه تحریم ایران در دیگر مرزها هم برای همسایگان و دیگر کشور بالا برود و به‌مرور تحریم‌ها کم‌اثر و حتی بی‌اثر شوند.

روسیه و هند به‌شدت روی این مسیر ترانزیتی و حمل‌ونقلی تمرکز داشته و بنا دارند تا این مسیر اجرایی شود. حتی کشورهای حوزه خلیج فارس نیز برای ورود به بازار کشورهای آسیای میانه به دنبال حضور در چابهار و استفاده از مزیت‌های کریدور جنوب به شمال هستند.

تعطل و تأخیر، مزیت چابهار را از بین می‌برد

تحولات و توسعه تجارت در جهان با سرعت بسیار بالایی اتفاق می‌افتد. کشورهای حوزه خلیج فارس که تا دو دهه پیش سهمی در نقشه ترانزیتی و تجاری جهان نداشتند، امروز هاب‌های بزرگ ترانزیتی و لجستیکی جهان را با چالش مواجه کرده‌اند. ایرلاین‌های قدرتمند اروپایی مانند لوفت‌هانزا و ایرفرانس و بریتیش‌ایرویز قافیه رقابت را به هواپیمایی‌های امارات و اتحاد و قطری باخته‌اند. تحولاتی که به سرعت رخ می‌دهد، بر پایه همین ظرفیت‌های حمل‌ونقلی است. ظرفیت‌های حمل‌ونقلی نیز مزیت رقابتی چابهار در تجارت جهانی است. اما سرعت چابهار برای همگامی با تحولات جهانی حمل‌ونقل پایین بوده و هرگونه تعلل در راه‌اندازی زیرساخت‌های مهمی همچون شهر فرودگاهی و راه‌آهن و تجهیز مسیرهای زمینی و دریایی، مزیت رقابتی چابهار را برای همیشه از بین می‌برد.

