

چابهار می‌تواند جایگزین کانال سوئز شود؟

همانگونه که در گزارش‌ها و خبرهای متعدد آمده، قرار است، منطقه آزاد چابهار و سواحل مکران در اقتصاد آینده ایران نقش مهمی ایفا کند و در همین راستا، توسعه چشمگیری برای سواحل مکران به عنوان دروازه ورودی ایران در نظر گرفته شده است. اما اینکه چابهار بتواند به عنوان یک جایگزین برای کانال سوئز نقش‌آفرینی کند شاید در نگاه نخست غیر ممکن به نظر برسد اما بسیاری از کارشناسان، این موضوع را شدنی عنوان کرده‌اند و با نگاهی اجمالی به نقشه‌ها و مسیرهای ریلی و ترانزیتی می‌توان دریافت که راه‌اندازی مسیر ریلی و اتصال چابهار به خطوط سراسری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، حمل بار کشتی‌ها از دریای عمان و بنادر چابهار به بندر انزلی، دریای خزر، بندر آستراخان روسیه، هامبورگ آلمان و استراسبورگ روسیه به دریای سیاه و اروپا محقق می‌شود.

«دریای سیاه در میانه کشورهای ترکیه، بلغارستان، رومانی، اوکراین، روسیه و گرجستان واقع شده است»

چابهار مدعی جایگزینی کانال سوئز



تجربه نشان داد که بسته شدن کانال سوئز (بین دریای مدیترانه و دریای سرخ) خسارت بسیار سنگینی به کشتی‌های تجاری که قصد عبور از این کانال را دارند وارد می‌کند ضمن اینکه اگر صرفاً همین کشتی‌ها، بار خود را در چابهار تخلیه و سپس از طریق خشکی به دریای سیاه برسانند حدود ۱۵ روز زودتر به مقصد خواهند رسید و این زودتر رسیدن، ضمن کاهش هزینه‌های آنها در کنار کوتاه‌تر شدن مسیر، برای ایران هم درآمد قابل توجهی به دنبال خواهد داشت.

«درصد قابل توجهی از تجارت دریایی دنیا از طریق کانال سوئز انجام می‌شود و هر اتفاقی که باعث مسدود شدن این تنگه شود، نوسانات زیادی بر اقتصاد جهانی خواهد گذاشت»

می‌گویند، طول کانال سوئز از بندر پورت سعید در ساحل دریای مدیترانه، تا شهر سوئز در کرانه دریای سرخ، ۱۶۳ کیلومتر است و یکی از منابع اصلی درآمد ارزی کشور مصر به شمار می‌رود.

اینکه امروز عبدالرحیم کردی مدیرعامل منطقه آزاد چابهار از جایگزینی مسیر چابهار بجای کانال سوئز سخن به میان می‌آورد نشان‌دهنده افق دید وی برای کسب درآمدهای سرشار در آینده است و نمی‌شود، این ایده را ناممکن عنوان کرد چراکه او می‌خواهد به استناد اسناد تاریخی بگوید ایرانی‌ها باید با یک تصمیم و روحیه جهادی و استفاده از همه امکانات و پشتیبانی‌ها، هر طور شده، این محور فوق‌العاده راهبردی را ایجاد کنند. کاری که می‌بایست حدود ۱۰۰ سال قبل انجام می‌شد.

«با یک بررسی مختصر در کتب و مقالات تاریخی متوجه خواهیم شد که حتی همین کانال سوئز حدود ۶ قرن قبل از میلاد به دستور «داریوش» فرمانروای ایرانی حفر شده است به گونه‌ای که در همان دوران، سه کشتی بزرگ تجاری می‌توانستند از کنار هم در این کانال عبور کنند. برخی می‌گویند داریوش از این کانال به عنوان جوی آب یاد کرده که می‌تواند سپاهیان را به پارس برساند»

و اما نکته مهم اینکه با توجه به امنیت بالا در خاک ایران و از طرفی احتمال بسته شدن‌های مجدد کانال سوئز در آینده، پیش‌بینی و مهیا کردن یک مسیر جایگزین و امن، یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر به شمار می‌رود و تاجر نیز به خوبی نسبت به این موضوع آگاه هستند. بنابراین اتصال راه‌آهن منطقه آزاد چابهار به خطوط سراسری ریلی کشور می‌تواند علاوه بر کاهش نگرانی تاجر کشورها و کاهش مسیر طولانی دریا، باعث رونق قابل توجهی در بحث بندری و کسب درآمدهای ارزی کشور بشود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در همین خصوص به طرح ساخت شهر لجستیکی این خطه اشاره کرد و گفت: جدای از خطوط ریلی، ۲ مؤلفه اتوبان و آسمان ایران هم برای حمل انواع کالا یا کانتینر به بنادر مختلف در مرزهای متعدد وجود دارد که در این ارتباط، ساخت بزرگراه و شهر فرودگاهی چابهار در دست احداث است.

وی در این راستا، اقدامات انجام شده برای تکمیل زیرساخت‌های مواصلاتی منطقه آزاد را تشریح و به تلاش‌های مدیران این منطقه برای حل مشکل احداث فرودگاه بین‌المللی اشاره کرد.

چابهار، قطب لجستیکی کشور



کردی با بیان اینکه چابهار در مناسبات جدید اقتصادی منطقه و حتی در رقابت‌های بین‌المللی نقش بسیار مهمی خواهد داشت افزود: شاید یکی از نکات بسیار مهم که تا ۲ یا سه دهه قبل مطرح نبود، این بود که فاصله مراکز تولید تا بازار چقدر است؟ طی سال‌های گذشته به مرور زمان، فاصله و شکاف‌ها خیلی کم شد. قیمت مواد اولیه، تکنولوژی و نیروی کار، جهانی شد و رقم‌های آن به هم نزدیک شدند.

وی ادامه داد: رفته رفته تکنولوژی‌ها یکسان شد. یک روزی شرکت اپل، موبایلی را تولید می‌کرد و می‌گفت کسی نمی‌تواند مثل من تلفن همراه تولید کند اما در حال حاضر، شرکت‌های خیلی زیادی هستند که محصولاتی تولید می‌کنند که در ظاهر و تکنولوژی آن‌ها، تفاوت چندانی با آیفون و اپل احساس نمی‌کنید و این یعنی شکاف‌های تکنولوژی کاهش پیدا کرده است.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار تصریح کرد: در این فضا، هزینه‌های رسیدن به محل مصرف و زمان رسیدن به آن اهمیت پیدا کرد و از اینجا شد که طی ۲ دهه گذشته، همه رقبای بزرگ در بازارهای منطقه‌ای تلاش کردند که فاصله با بازارها را کم کنند یا راه رسیدن به بازارها را کوتاه کنند و هزینه‌های خود را کاهش دهند.

وی اضافه کرد: وقتی چین می‌آید و ادعا می‌کند که می‌خواهم قدرت نخست منطقه‌ای و دنیا شوم، مجموعه‌ای از برنامه‌ها را در حوزه‌های مختلف همچون صنعت، پتروشیمی و سایر صنایع را فهرست و برای آنها برنامه‌ریزی می‌کند و مهمتر اینکه ابتکار و برگ برنده خود را جاده و کمربند عنوان می‌کند. یعنی چین می‌خواهد دسترسی و تسلط به بازارها از طریق شریان‌هایی که ایجاد می‌کند، داشته باشد.

وی با بیان اینکه این اتفاق، اهمیت کريدورها و راهگذرهای حمل‌ونقلی و توان برقراری ارتباط را نشان می‌دهد گفت: در چنین فضایی، وقتی به نقشه قسمت به هم پیوسته جهان منهای آمریکا نگاه می‌کنید، ایران مثل یک «جعبه تقسیم» است. درواقع مثل یک «ترمینال» است که در وسط این قسمت از خشکی‌های جهان قرار گرفته و می‌تواند نقش توزیعی را برای تمامی بازارهای بالا و پایین، شرق و غرب خود بازی کند.

کردی با اشاره به اینکه بسیاری از کشورها ایران را دور زده‌اند تصریح کرد: حتی چین هم که قصد تکمیل جاده ابریشم را داشت، ایران را دور زد ولی در نهایت همه آن‌ها چاره‌ای جز اینکه ایران را بپذیرند، نخواهند داشت.

وی اشاره کرد: وقتی تجار کشورها بخواهند از شرق آسیا به روسیه بروند، راهی جز این ندارند که از ایران عبور کنند و هرچقدر هم که ایران را دور بزنند، در نهایت این مسیر **کوتاه‌ترین و امن‌ترین** راه برای آن‌ها است.

به گفته رییس هیات مدیره منطقه آزاد چابهار، شاید به دلیل فضای سیاسی منطقه و فضاهای خارج از مناسبات اقتصادی، برای یک مقطع کوتاه این کار را بکنند (ایران را دور بزنند) اما در بلندمدت، **دورزدن ایران امکان‌پذیر نیست.**

وی با بیان اینکه در برنامه‌های توسعه‌ای داخل کشور بعد از اینکه مقام معظم رهبری به چابهار توجه ویژه نشان دادند و از سواحل مکران به عنوان گنج پنهان یاد کردند، دولت‌ها هم در یکی، دو دهه اخیر توجه ویژه‌ای به این منطقه نشان دادند و این توجه ویژه، در اسناد توسعه خود را نشان می‌دهد.

او با بیان اینکه بحث توسعه سواحل مکران در سند توسعه محور شرق در دهه ۶۰ مطرح بوده است گفت: این مسئله در سندهای توسعه و آمایش سیستان و بلوچستان، سند توسعه سواحل مکران، سند آمایش کشور، سند آمایش لجستیکی کشور و همه اینها دیده شده است و یک نقش متفاوت و پیرنگی را برای این پهنه که دروازه ورود ایران به بازارهای جهانی است، تعریف شده است.

وی با بیان اینکه برخی افراد هستند که سیستان و بلوچستان و چابهار را منطقه‌ای در انتهای ایران می‌دانند تاکید کرد: این در حالی است که اینجا (چابهار) ابتدا و دروازه ورود به ایران است.

کردی با اشاره به اسناد ذکر شده اظهار داشت: توسعه چابهار، به یک الزاماتی نیاز دارد. در سند آمایش لجستیکی، چهار شهر لجستیکی برای ایران تعریف شده که یکی از آنها چابهار است.

به اعتقاد مدیرعامل منطقه آزاد چابهار نخستین و مهمترین شهر لجستیکی ایران «چابهار» است، چراکه در ورودی کشور واقع شده است و مرکز توزیعی برای همه هاب‌ها (شبکه‌ها)، شهرها و مراکز لجستیکی دیگر به شمار می‌رود. به گفته او «البته تمامی ایران ماهیت لجستیکی دارد»

اکنون با توجه به مطالب بالا و تحقق توسعه بندر چابهار طی سال‌های اخیر، شتاب طرح احداث شهر لجستیکی و فرودگاه بین‌المللی، احداث و اتصال راه‌آهن چابهار به خط سراسری، انجام مطالعات اتصال چابهار به گوادر پاکستان از طریق مرز ریمدان و در نهایت با اتصال چابهار به دریای سیاه، فصل شکوفایی و بهره‌برداری از چابهار فرا می‌رسد.

«هم‌اکنون آبراه سوئز به عنوان میان‌بری برای کشتی‌های تجاری که از جنوب شرق آسیا، شرق آفریقا و قاره اقیانوسیه به سمت بندرهای قاره اروپا و آمریکا در رفت‌وآمد هستند، ساخته شده تا ناچار به دور زدن آفریقا یا انتقال زمینی بارها نباشند»

