

# آیا چابهار مهم‌ترین معبر تجاری جهان است؟

**حسام‌الدین یوسفی\*** : چین برای گذر از ایالات متحده و تصاحب عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان یک هدف بیشتر ترسیم نکرده است: تصاحب راه‌ها از طریق مگا پروژه راه ابریشم. در کارآمدی این راهبرد چین برای اشراف به تجارت جهان، همین بس که آمریکا نیز چاره‌ای جز مقابله به مثل نیافته و در تدارک تعریف مسیر جدیدی است در قالب طرح کلان اقتصادی ایندوپاسیفیک. قراردادن چابهار در نقطه کانونی این دو طرح بزرگ و البته طرح «دروازه جهانی» اتحادیه اروپا، این پرسش راهبردی را به ذهن متبادر می‌کند که آیا چابهار، مهم‌ترین معبر تجاری جهان است؟

## جایگاه چابهار در برنامه 2035 چین

چشم‌اندازها و برنامه‌های اقتصادی چین، خبری از ابر اقتصادی در سال 2035 می‌دهد که بالاتر از آمریکا، به عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان دست یافته است. بدون تردید عنصر راهبردی و بنیادی این برنامه‌ها و چشم‌اندازها هم یافتن مزیت رقابتی و برتری جویی با تکیه بر در اختیار داشتن «راه» است. رویکردی که برای اولین بار در سال 2013 با عنوان «ابتکار کمربند و راه» مطرح شد و از سال 2017 با هدف احاطه به مسیرهای دسترسی به بازارهای جهانی، چین اجرای این طرح بلندپروازانه را آغاز کرد. هسته مرکزی این طرح که کریدور اقتصادی چین و پاکستان (سی‌پک) نام گرفته، غرب چین یا ایالت کاشغر را به بندر گوادر پاکستان وصل می‌کند. چینی‌ها با این کریدور اقتصادی از شمال پاکستان وارد شده و به گوادر می‌رسند. این کریدور در عین حال که چین را به سهولت به آسیای میانه و روسیه می‌رساند، مسیر دسترسی به بازار شمال آفریقا و خاورمیانه را کوتاه می‌کند و امکان ادامه مسیر سهل و ارزان به اروپا را بدون گذر از کانال سوئز فراهم می‌کند؛ اما از منظر اقتصادی و سهل‌الوصول بودن، ادامه این مسیر از گوادر و تحقق همه این مزیت‌ها برای چین، یک راه بیشتر ندارد: چابهار. با این حال تعلل ما برای آزاد کردن ظرفیت‌های چابهار به منظور نقش‌آفرینی در این کریدور اقتصادی حیاتی، پروژه بزرگ چین را با اخلاص مواجه نمی‌کند؛ بلکه برنامه چین از طرق دیگری ادامه می‌یابد و محتمل‌ترین آن: افغانستان.

## چابهار و سایه سنگین یک مسیر جایگزین

چابهار شاید در حساس‌ترین نقطه از معبری قرار گرفته که می‌تواند چین را از طریق کریدور اقتصادی به آسیای میانه، روسیه و حتی اروپا برساند یا حتی مزیت‌هایی مانند تأمین انرژی ارزان و امکان ادامه مسیر زمینی به سمت شمال و غرب، کفه چابهار را نسبت به همسایه‌اش یعنی بندر گوادر پاکستان بسیار سنگین‌تر کند؛ اما تعلل در استفاده از ظرفیت‌ها و مزیت‌ها ممکن است چین را به سمت تغییر مسیر از چابهار به افغانستان هدایت کند. چنان‌که نشانه‌های این تغییر رویکرد نیز آشکار شده و در حاشیه اجلاس اخیر همسایگان افغانستان که در چین برگزار شد، دولت چین موافقت خود با پیوستن افغانستان به مگا پروژه ابریشم را ابراز کرد. پیوستن افغانستان به کمربند اقتصادی جاده ابریشم از مسیر کریدور اقتصادی چین-پاکستان به معنای تقویت مسیرهای ترانزیتی پاکستان به ویژه بندر گوادر است که چین و پاکستان را به آسیای مرکزی متصل می‌کند و طبیعی است که پیوستن افغانستان به مگا پروژه ابریشم از مسیر کریدور اقتصادی چین-پاکستان می‌تواند به تضعیف موقعیت چابهار منجر شود.

اتحادیه اروپا هم طرح کلان اقتصادی خود مبتنی بر مزیت راه را موسوم به «دروازه جهانی» کلید زده است. این طرح کلان با هدف تقویت زنجیره‌های عرضه و رقابت مؤثر با مگا پروژه ابریشم چین طراحی شده و اجرای آن به‌زودی آغاز می‌شود. اواخر خردادماه سال گذشته در نشست رهبران گروه ۷ (آمریکا، ژاپن، آلمان، ایتالیا، بریتانیا، کانادا و فرانسه) بر سر یک چارچوب بازسازی و توسعه توافق شد که مهم‌ترین بخش آن طرح «دروازه جهانی» اتحادیه بود و گفته می‌شود گزینه جایگزین کشورهای درگیر در پروژه کمربند-جاده چین خواهد بود. در صورت اجرائی شدن این طرح چابهار نقش و ظرفیتی بسیار کلیدی و حیاتی خواهد داشت. بندر چابهار هاب لجستیک کلیدی در شمال اقیانوس هند محسوب می‌شود. هند به‌عنوان مهم‌ترین شریک اتحادیه اروپا در این بندر حضور دارد؛ بنابراین امکان جلب همکاری شرکت‌ها و اتحادیه اروپا در چابهار را نمی‌توان نادیده گرفت. افزون بر این کریدور شمال-جنوب که هند و جنوب شرق آسیا را به شمال اروپا متصل می‌کند، می‌تواند در ردیف پروژه‌های اولویت‌دار اتحادیه اروپا در قالب «دروازه جهانی» قرار گیرد.

### مسیر ایالات متحده نیز از چابهار می‌گذرد

در ماه‌های گذشته، پس از مدت‌ها گمانه‌زنی درباره واکنش عملی ایالات متحده به مگا پروژه ابریشم چین، دولت بایدن سرانجام طرح کلان چارچوب اقتصادی ایندوپاسیفیک را به‌عنوان رقیبی برای پروژه چینی مطرح کرد. دولت بایدن مدعی است چارچوب اقتصادی ایندوپاسیفیک ۶۰ درصد جمعیت جهان و ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را در بر می‌گیرد. از جمله اهداف این طرح که عیناً در سند طرح به آن اشاره شده، طراحی مسیرهای جدید در زنجیره تأمین و جلوگیری از اختلالات احتمالی در زنجیره‌های تأمین از طریق مدیریت ترسیم نقشه جهانی راه‌هاست. این رویکرد همان نقطه تمرکز طرح روی مزیت راه‌هاست. در گام نخست هم ایالات متحده با ۱۲ کشور شامل استرالیا، هند، ژاپن، برونئی، اندونزی، مالزی، فیلیپین، سنگاپور، تایلند، ویتنام، کره جنوبی و نیوزیلند این توافق را منعقد کرده و گفته گام دوم این طرح اتصال شرق و غرب آسیاست؛ بدیهی است که بندر چابهار کوتاه‌ترین و در دسترس‌ترین معبر برای وصل کردن شرق و غرب آسیاست؛ مسیری که به سهولت از طریق اقیانوس هند، کشورهای جنوب شرق آسیا و هند را به خاورمیانه و آسیانه میانه می‌رساند.

### آیا چابهار، مهم‌ترین معبر تجاری جهان است؟

حال دوباره بازگردیم به همان پرسش نخست: آیا چابهار، مهم‌ترین معبر تجاری جهان است؟ به اتکای آنچه مرور کردیم، اگر پاسخ‌مان مثبت صددرصدی هم نباشد، بدون شک چابهار را در میان مهم‌ترین معابر تجاری جهان جای می‌دهیم که فراتر از یک ظرفیت محلی، می‌تواند در قواره اقتصاد ملی و بین‌المللی نقش‌آفرینی کند.

### چه باید کرد؟

حال با این اهمیت و جایگاه که از چابهار گفته شد، چابهار چگونه می‌تواند نقش کلیدی ایفا کند. بله، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی چابهار برای رقابت و نقش‌پذیری است. ریل یکی از مهم‌ترین پروژه‌هایی است که در تکمیل آن نباید لحظه‌ای درنگ کرد و حتی اگر همه پروژه‌های توسعه‌ای زیرساختی را تعطیل کنیم و راه‌آهن چابهار به زاهدان و شبکه سراسری را به اتمام برسانیم، باز هم برد کرده‌ایم.

فرودگاه، شهر فرودگاهی که در زنجیره حمل و نقل، پازل دیگری است. داشتن فرودگاهی که بتواند ظرفیت‌های حمل و نقل و کارگو را فعال کند. توسعه زیرساخت‌های بندری در چابهار که بخش اعظم راه پیموده شده و با تجهیز بندر و توسعه پس‌کرانه‌ها و پارک‌های لجستیکی می‌تواند جذاب‌تر شود و سپس راه ترانزیتی که در کنار موارد پیش‌گفته حلقه دیگر زنجیره زیرساخت‌های حمل و نقل است. در انتها توسعه منطقه استراتژیک ریمدان که در سال 98 به‌عنوان یک نقطه منفصل به منطقه آزاد چابهار الحاق شد تا به بازار بزرگ پاکستان متصل شود. سرعت‌بخشیدن به تک‌تک این پروژه‌ها می‌تواند به چابهار در تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین معابر دنیا کمک کند.

\* مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار

