

# خط ریلی چابهار سرخس؛ از جلب سرمایه گذاری چین تا مهار استراتژیک طالبان

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از بازار، پس از مدت‌ها انتظار برای پیشرفت فیزیکی چشمگیر و البته جدی در برنامه ریزی‌های دولت برای توسعه خط ریلی ترانزیتی چابهار به سرخس، نهایتاً «جواد قناعت»، استاندار خراسان جنوبی روز ۲۳ خرداد ماه از واگذاری قطعه خط بیرجند قائن یونسی به طول ۲۸۱ کیلومتر به پیمانکاران این پروژه خبر داد.

قناعت در سخنان خود تأکید کرد: این پروژه با پیگیری‌های انجام شده و با دستور رئیس‌جمهور در دو سفر به استان از محل تهاتر نفت تأمین اعتبار شده است. استاندار خراسان جنوبی همچنین از آمادگی همه دستگاه‌ها مبنی بر تسهیل شرایط کاری پیمانکاران خبر داده و دستور برگزاری جلسات هماهنگی دستگاه‌های متولی (برق، آب، منابع طبیعی و سوخت) را در سریع‌ترین زمان ممکن صادر کرد.

اما در خصوص این سخنان جواد قناعت و پروژه ریلی سرخس چابهار چند نکته وجود دارد که در ادامه به آنها اشاره خواهیم کرد.

## اهمیت تأمین مالی پروژه از محل تهاتر نفتی

همانطوری که می‌دانیم، در موضوع تهاتر طی سال‌های گذشته، همواره دو مدل پیش روی کشور ما و پیمانکاران قرار داشته است. تهاتر مهمتر البته با شرکای خارجی همچون هند و چین و برخی کشورهای CIS انجام شده و در مدل داخلی نیز همین تهاتر با واسطه طرف ایرانی انجام خواهد شد که در حقیقت هر دو مدل به نقطه ختم می‌شوند.

اما در خصوص اصل موضوع یعنی تأمین مالی پروژه از محل تهاترهای نفتی باید گفت که با توجه به اهمیت بالای این پروژه استراتژیک، امری بسیار هوشمندانه و لازم‌الاجرا به نظر می‌رسد. در حقیقت می‌توان گفت که بهترین مسیر هزینه‌کرد درآمدهای نفتی در توسعه بخش‌های زیرساختی (منظور تمامی زیرساخت‌های کشور و نه صرفاً بخش راهسازی است) خواهد بود. بر کسی پوشیده نیست که بهره‌برداری از این پروژه مواهب اقتصادی و حتی اجتماعی گسترده‌ای برای دو استان کم‌بهره کشور یعنی سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی خواهد داشت که می‌تواند منجر به تغییر اساسی در وضعیت معیشت سکنه آنها شود.

## لزوم ترغیب چینی‌ها به حضور در پروژه چابهار-سرخس

ساخت پروژه چابهار - زاهدان در ابتدا به طرف هندی واگذار شد که متأسفانه علیرغم صدور معافیت تحریمی از سوی دولت آمریکا در زمان ریاست جمهوری دونالد ترامپ برای این بندر، هندی‌ها ساخت پروژه بندر چابهار را رها کرده و به تعهدات خود عمل نکردند.

اگرچه میزان تنش میان ایران و غرب طی سال‌های اخیر با روابط تنش‌آمیز میان پاکستان با آمریکا و اروپا قابل قیاس نیست، اما حقیقت امر این است که چینی‌ها کار ساخت بندر گوادار پاکستان و زیرساخت‌های ارتباطی آن را بر عهده گرفتند که میزان پیشرفت فیزیکی آن پروژه با پروژه چابهار ایران مقایسه‌ناپذیر است.

از سوی دیگر، راه اندازی یک مسیر ترانزیتی به تنهایی دردی از کشور دوا نخواهد کرد. چراکه رونق یک مسیر ترانزیتی در گرو قدرت بازیگران شریک در آن و همچنین اتصال به چشمه بار و البته بازار مناسب است. از همین روی و با توجه به ترک پروژه از سوی هند،

بهرتر است همکاری با چینی ها و دعوت از آنها برای اتمام کار نیمه تمام هند در بخش بندری ساخت و بهره برداری از راه آهن این پروژه سودمند در دستور کار تهران قرار گیرد.

## وابسته سازی کابل به ایران

در منازعات قدرت آن هم در بُعد منطقه ای، همواره کشوری برگ برنده را در دست خواهد داشت که همسایگان را بیشتر به خود وابسته سازد. اگرچه پکن، اسلام آباد و طالبان به تازگی برای ادامه مسیر کیدور CEPC به داخل افغانستان و اتصال به ازبکستان از طریق مرز ترمز به توافق رسیده اند، اما باید توجه داشت که چینی ها نیز به دلیل عدم ثبات و امنیت کافی در پاکستان و به ویژه افغانستان، دل خوشی از راه اندازی مسیر ترانزیتی و عبور دادن آن از این دو کشور نداشته و به صورت منطقی مسیر ایران را ترجیح می دهند.

حال فرض کنیم پروژه چابهار - سرخس به شرکت های چینی واگذار شد؛ چه اتفاقی خواهد افتاد؟ در صورت واسپاری این پروژه به شرکت های چینی، علاوه بر تحکیم بیشتر روابط میان تهران و پکن و ورود دو کشور به فاز همکاری های تجاری گسترده با یکدیگر، به احتمال زیاد، موضوع کشیده شدن مسیر ترانزیتی کیدور CPEC به داخل خاک افغانستان به دلیل مسائل امنیتی و همچنین صعب العبور بودن مسیر به نسبت مسیر هموار ایران، منتفی خواهد شد؛ موضوعی که نهایتا افغانستان را بار دیگر محصور و به ایران وابسته خواهد کرد.

به یاد داشته باشیم که در اوج بحران غذا در افغانستان (پیش از روی کار آمدن طالبان)، دولت هند مسیر بندر چابهار را برای انتقال گندم های خود به افغانستان انتخاب کرده و در آن زمان، وابستگی افغانستان به ایران تا حد زیادی افزایش یافت.

این ایجاد وابستگی بیشتر طالبان به ایران حتی از بروز مشکلات امنیتی با تهران مانند درگیری های مرزی اخیر تا حد زیادی جلوگیری خواهد کرد. اهمیت این موضوع تا جایی است که حتی در دیگر اختلافات موجود با طالبان همچون مساله تقسیم آب هیرمند نیز دست ایران در مذاکرات تا حد زیادی بازتر خواهد شد.

## افزایش سرمایه گذاری خارجی در ایران، فاکتور امنیت بخش به اقتصاد

سرمایه گذاری های خارجی اگرچه در ظاهر تنها به تامین مالی پروژه های زیرساختی کمک می کنند، اما حقیقت امر این است که این سرمایه گذاری ها در حقیقت به نوعی تضمین کننده امنیت اقتصادی کشور به ویژه در مواجهه با تحریم های اقتصادی است.

به یاد داشته باشیم که اگر در برخی ادوار، سرمایه گذاری خارجی قابل توجهی را در ایران شاهد بودیم، نه تنها دولت های اروپایی، بلکه شرکای آسیایی ایران مانند هند نیز به سادگی زیر بار پذیرش و اعمال تحریم ها نمی رفتند؛ همانگونه که در قضیه بندر چابهار این معافیت با فشار دهلی نو از سوی واشنگتن صادر شد.

البته باید توجه داشت که فاصله امضای برجام تا خروج واشنگتن از آن به نسبت سال ها تحریم های تلمبار شده پشت مرزهای ایران به اندازه ای نبود که بتوان در این فرصت کوتاه نسبت به جذب سرمایه گذار خارجی در پروژه های زیرساختی اقدام نمود.

