

رونمایی از بازیگر جدید عرصه ترانزیت/ نقش عمان در ارتباط دریایی ایران با آفریقا

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد چابهار به نقل از تین نیوز، در آستانه سفر سلطان عمان به تهران این سوال مطرح می‌شود که آیا پادشاهی عمان در حال تبدیل شدن به بازیگر جدید در کریدورهای بین‌المللی است؟ علاوه بر سیاست خارجی موثر عمان در قبال مسایل و تنش‌های منطقه‌ای، در چند سال اخیر این کشور با ساخت و سازهای عظیم بندری و همچنین عقد قراردادهای بین‌المللی در حوزه ترانزیت و تجارت در حال ورود به کریدورهای بین‌المللی و تبدیل شدن به عاملی تاثیرگذار در حمل و نقل بین‌الملل است.

تا پیش از این، عمانی‌ها همواره خود را مشتاق سرمایه‌گذاری و حضور در بندر چابهار ایران نشان می‌دادند، اما اکنون این کشور برای آنکه بتواند نقش آفرینی موثری در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا کند، پا را فراتر گذاشته است، به نحوی که کارشناسان از تلاش این کشور برای ایجاد ارتباط دریایی بین ایران و آفریقا خبر می‌دهند.

این باور وجود دارد که کشورهای شرق، جنوب و مرکز آفریقا برای کاهش وابستگی خود به کانال سوئز به دنبال کریدورهای جدید ترانزیتی جایگزین باشند. حالا عمان نیز به عنوان بازیگر جدید ترانزیتی قصد دارد تا نام خود را مطرح سازد. برنامه ویژه عمان برای ساخت بندر بزرگ دقم در سواحل دریای عرب (دریایی مابین اقیانوس هند و دریای عمان) خود گویای هدف بزرگ دور بودن دقم از تنگه هرمز و دسترسی مستقیم و بی‌واسطه این بندر با اقیانوس از جمله ویژگی‌های مثبت این بندر تازه تاسیس است. در واقع، عمان می‌تواند در آینده‌ای نه چندان دور به عنوان حلقه واسط کشورهای آفریقایی (شرق، جنوب و مرکز) با کریدور جنوب شمال ایران نقش آفرینی کند.

این سوال مطرح است که با وجود کانال سوئز، کشورهای آفریقایی شرق و جنوب این قاره چه دلیلی برای استفاده از کریدور جنوب شمال ایران دارند تا بتوانند دسترسی سریع‌تری به اروپا داشته باشند؟ جواب را می‌توان در تنش‌های چند سال اخیر برخی کشورهای آفریقایی با مصر دانست. ابرپروژه سد النهضه که در سر رشته‌های رود نیل در اتیوپی در حال احداث است موجب بروز اختلافات گسترده مصر با اتیوپی شده، چرا که احداث این سد زنگ خطر جدی را برای اقتصاد و کشاورزی مصر به صدا درآورده است تا جایی که مصر در چند سال اخیر اتیوپی را تهدید به حمله نظامی کرده است.

با توجه به این ماجراها این گمان می‌رود که کشورهای آفریقایی برای رها شدن از سلطه مصر بر تجارت دریایی به مسیر ایران برای دسترسی آسان‌تر به اروپا نیم‌نگاهی داشته باشند. در این میان، عمان با علم به تنش‌های پیش‌آمده و همچنین قابل‌پیش‌بینی در آینده میان مصر و دیگر کشورهای آفریقایی در صدد است که نقش واسط را در اتصال آفریقایی‌ها به اروپا از طریق ایران ایفا کند.

در همین زمینه، چندی پیش (25 اردیبهشت ماه) سایت بازار در گزارشی با عنوان « مسقط دروازه تجارت ایران با آفریقا؛ لزوم تکمیل حلقه‌های مفقوده کریدور جنوب شمال » نوشت: « تکمیل حلقه‌های مفقوده کریدور جنوب شمال در داخل کشور می‌تواند سبب جهش تجارت تهران و مسقط به عنوان دروازه ورود کالاهای ایرانی به بازارهای آفریقایی و افزایش وابستگی اقتصادی سیاسی دو کشور شود.

اخیرا علی‌اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار با وزیر حمل و نقل، ارتباطات و فناوری اطلاعات عمان سعید بن حمود المعولی اعلام کرده که جمهوری اسلامی ایران برای راه‌اندازی و اتصال کریدورهای شمال جنوب و شرق غرب، پروژه‌هایی چون تأمین کشتی‌های تجاری به ویژه در دریای خزر، سرمایه‌گذاری در نادر و افزایش ظرفیت‌های ریلی را در دست انجام و عملیاتی سازی دارد. افزون بر این از چندی پیش، خط منظم کانتینری بین بندرعباس در هرمزگان و بنادر عمان ایجاد شده است. اتصال کریدور

جنوب شمال (دریای خزر در شمال به دریای عمان و خلیج فارس در جنوب) با تکمیل مسیر ریلی رشت - کاسپین - آستارا موجب توسعه تجارت ترانزیتی ایران در منطقه شده و درآمدهای سرشار را نصیب کشور می سازد که در شرایط کنونی تحریم و فشارهای اقتصادی بر ایران بسیار کارگشا است.

در صورتی که ایران بتواند با سرعت و پویایی مسیرهای ریلی مناسب برای پیوند کشورهای چون عمان به آسیای میانه را شکل دهد و با سیاست گذاری درست در حوزه راه، مانع از تثبیت مسیرهای کریدوری کشورهای رقیب مانند ترکیه و باکو شود، خواهد توانست علاوه بر درآمد سرشار اقتصادی، بازیگری خود را در عرصه سیاسی و فرهنگی افزایش دهد و نیز بر امنیت و قدرت خود بیفزاید و به همین منظور لازم است تا نسخه های جدیدی برای ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیک کشور در مواجهه با ژئوپلیتیک نوین منطقه اندیشیده و پیاده سازی شود (شبکه ترانزیتی ایران به جای مسیرها و کریدورهای مستقل). روند تجاری ایران و عمان نشان از آن دارد که ارزش تجارت دو کشور در سال ۱۴۰۰ برابر با ۱ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار بوده و در سال ۱۴۰۱ این رقم رشد ۵۵۰ میلیون دلاری داشته و به ۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار رسیده است و در صورت تسهیل روند تجارت میان دو کشور رسیدن به هدف گذاری ۳ میلیارد دلاری در کوتاه ترین زمان امکان پذیر است.

ایران با تکیه بر موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک استثنایی خود می تواند دسترسی بسیاری از کشورها را به منطقه ویژه آسیای مرکزی فراهم کند که عمان هم از این قاعده مستثنی نیست. بر همین اساس، با استفاده از کریدور شمال - جنوب و امکانات بنادر شهید رجایی، شهید بهشتی و چابهار در جنوب و بنادر انزلی، آستارا و امیرآباد در شمال و همچنین روابط دیپلماتیک حسنه میان تهران، مسکو و دهلی نو به عنوان سه عضو کلیدی این دالان تجاری، ایران می تواند نقش مسیری ایمن، کم هزینه و مقرون به صرفه را برای توسعه تعاملات ترانزیتی با عمان ایفا کند. چندین سال قبل ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان (موافقت نامه عشق آباد) را با هدف تاسیس کریدور جدید حمل و نقل بین المللی و ترانزیتی که کشورهای آسیای مرکزی را با بنادر خلیج فارس اتصال می دهد، به امضا رساندند، پس از مدتی قطر از این توافق نامه خارج شد، اما قزاقستان به آن پیوست.»

به گزارش تین نیوز، احداث بندر دقم در سواحل دریای عرب (دریایی مابین اقیانوس هند و دریای عمان) از جمله ابر پروژه های زیر ساختی این کشور است که ضمن ایجاد یک لنگرگاه مطمئن و امن به دور از تنش های احتمالی محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز، این کشور را به مسیر میان بر بین آفریقا با اروپا مبدل کند.

از طرفی این نگرانی وجود دارد که توسعه سریع بندر گوادر پاکستان با سرمایه گذاری گسترده چینی ها جایگاه بندر چابهار را تحت الشعاع قرار دهد. نباید فراموش کنیم که اتصال آسیای میانه به دریاهای آزاد (اقیانوس هند) از طریق افغانستان و پاکستان مستلزم عبور از کوهستان های سرسخت افغانستان و شمال پاکستان است. همچنان لازم به ذکر است که افغانستان در یک مرحله گذار سیاسی و پیچ تاریخی قرار گرفته که آینده کاملا مبهمی را برای این کشور رقم زده است، لذا ارتباط ریلی افغانستان و پاکستان بعید است که در آینده ای کوتاه و حتی میان مدت رقم بخورد، مگر آنکه معجزه ای رخ دهد و راه صد ساله یک شبه پیموده شود.

لازم به ذکر است که علاوه بر خطوط ریلی، هزینه های حمل و نقل جاده ای در ایران در مقایسه با دیگر کشورها ارزان تر است. سوخت در ایران به وفور وجود دارد، در صورتی که پاکستان و افغانستان محتاج سوخت هستند.

