

کمتر از 2 سال از فعال شدن فاز نخست بندر شهید بهشتی چابهار، موسوم به دروازه ملل می‌گذرد و تا اینجای کار ضمن برآورده شدن رضایت کامل 3 کشور فعال در تفاهمنامه این بندر شامل ایران، هند و افغانستان، لذت تحریم ناپذیر بودن همکاری‌های چندملیتی در خطه «چهار بهار» ایران نیز تجربه شده است. این بندر به‌صورت بالقوه دروازه کریدور حمل‌ونقلی شمال - جنوب (نستراک) است که هند و چین را با حمل‌ونقل ترکیبی به آسیای میانه، روسیه و اروپا متصل می‌کند و روسیه نیز از هواداران استفاده از آن است.

به گزارش همشهری، بندر شهید بهشتی چابهار یکی از نخستین بخش‌های منتفع شده از طرح توسعه سواحل مکران است؛ طرحی که ده‌ها سال روی کاغذ مانده بود و عاقبت با ورود مقام معظم رهبری به ماجرا به‌صورت جدی موردتوجه قرار گرفته و به تدریج قطعه‌های پازل آن در حال جفت‌وجور شدن است. نوار ساحلی ایران در جنوب شرقی، تنها مرز آبی ایران با آب‌های اقیانوسی است و از این منظر، حتی نسبت به آب‌های استراتژیک خلیج فارس نیز برتری دارد. این مزایا باعث شده دروازه ملل برای تبدیل شدن به هاب تجارت کالایی و نفتی ایران مدنظر قرار بگیرد و البته آهسته و منقطع توسعه پیدا کند.

کریدور استراتژیک پشت دروازه ملل

مسیرهای شمال - جنوب و شرق - غرب ایران سال‌هاست که به‌عنوان کریدورهای استراتژیک و حیاتی جهان مطرح شده‌اند و اقدامات توسعه‌ای نیز برای عملیاتی کردن آنها انجام شده است؛ اما همچنان کاستی‌هایی به‌خصوص در حوزه قوانین و قواعد ترانزیت وجود دارد که امکان بهره‌برداری از ظرفیت‌های مستتر در این شاهراه‌ها مهیا نشده است. بندر شهید بهشتی چابهار از سال 92 و با حضور هندی‌ها در طرح توسعه فاز اول این پروژه رسماً به‌عنوان مطلع کریدوری است که شمال و جنوب ایران را به شاهراه‌های بین‌المللی متصل می‌کند معرفی شد و با سرمایه‌گذاری 85 میلیون یورویی هند، توافق افغانستان برای استفاده از ظرفیت‌های این بندر و بسیج امکانات و تخصص‌های داخلی برای احداث زیرساخت‌های این بندر سریعاً به بهره‌برداری رسید. این بندر به‌واسطه مختصات جغرافیایی قادر است کریدور شمال - جنوب را به‌گونه‌ای پشتیبانی کند که مسیرهای موازی با این کریدور را از رونق ببیند. کریدوری که یک‌سوی آن در جنوبی‌ترین نقطه استان سیستان و بلوچستان به آب‌های آزاد می‌رسد و سر دیگر آن از طریق بندر انزلی به آب‌های دریای خزر می‌پیوندد. تکمیل و توسعه شبکه ریلی در این مسیر، توسعه زیرساخت‌های بندری در دوسر کریدور و همچنین زمینه‌سازی برای اصلاح یا تنقیح قوانین و قواعد حوزه ترانزیت ازجمله اقداماتی است که سال‌ها برای تحقق آنها کار شده اما همچنان نیازمند تلاش و کار جدی هستند. از منظر عملیاتی شدن کریدور شمال جنوب، بندر شهید بهشتی چابهار را می‌توان برگ برنده این کریدور در رقابت با کریدورهای موازی میان جنوب و شرق آسیا با شمال و شرق اروپا تلقی کرد که صرفه اقتصادی مسیر ایران را در مقابل همه مسیرها تضمین می‌کند.

روس در شمال، چین در جنوب

یکی از مشخصات اصلی کریدور شمال - جنوب، فراهم کردن دسترسی آسان برای همه قدرت‌های اقتصادی آسیا، اوراسیا و اروپاست که باعث شده ظرفیت توسعه آن با استفاده از همکاری‌های چندملیتی افزایش پیدا کند؛ اما به‌نظر می‌رسد به‌دلیل نبود نقشه راه مشخص و منسجم برای فعال کردن کریدورهای بین‌المللی در ایران، کمتر از این ظرفیت‌ها استفاده شده است. کاهلی در توسعه کریدورهای زمینی در کشور تا جایی است که حتی چین، به‌عنوان بزرگ‌ترین حامی احیا، احداث و توسعه کریدورهای بین‌المللی هم نتوانسته است شراکت

قابل توجه به ایرانی ها ایجاد کند. این مسئله در ماجرای مسیر ریلی راه ابریشم که قرار بود امکان سیر سریع قطار باری و ترانزیتی از چین تا اروپا را مهیا کند، کاملاً واضح بود؛ چراکه این قطار برای 2 هفته در ورودی مرزهای شرقی ایران معطل ماند و برای خروج از ایران نیز با معطلی بیش از یک هفته ای مواجه شد و همه محاسبات چینی ها را به هم ریخت. حالا اما، با تغییر موازنه های اقتصادی در جهان و معرفی شاهراه های جدید در کشورهای همسایه ایران از جمله کریدور جنوب به شمال پاکستان که چین را از طریق بندر گوادر به آسیای میانه وصل می کند، دیگر مجال فرصت سوزی در ایران باقی نمانده و خصوصاً با ابراز علاقه روس ها برای فعال شدن کریدور شمال - جنوب باید حرکت جدی برای توسعه این شاهراه آغاز شود. تاکنون سختی استفاده از کریدورهای سرزمین ایران به قدری بوده است که کشورهای نظیر چین، حتی استفاده از فضای ناامن افغانستان و پاکستان و عبور از زیرساخت های نه چندان مدرن جمهوری های شوروی را به استفاده از مسیر ایران ترجیح داده اند.

علاقه پوتین به حضور در نستراک

کریدور شمال - جنوب به محموله های تجاری کمک می کند مسیر مبدأ تا مقصد را با کاهش حدود 50 درصدی مسافت، زمان و هزینه طی کنند و همین مسئله 3 کشور چین، هند و روسیه را به یکی از علاقه مندان اصلی استفاده از این مسیر تبدیل کرده است. از میان این 3 کشور، هند با حضور در طرح توسعه بندر چابهار، موفق شده است اختلافات با پاکستان را بی اثر کند و ضمن انتقال تجارت سودآور با افغانستان به این بندر، برای فتح بازارهای آسیای میانه خیز بردارد. همزمان چینی ها که سالهاست در توسعه بندر گوادر با پاکستان همکاری می کنند نیز به دنبال گرفتن سهمی در توسعه مکران و حضور در کریدور شمال - جنوب ایران هستند و به نظر می رسد با امضای نهایی توافقنامه 25 ساله با ایران از طریق حضور در توسعه پایتخت جدید نفتی ایران در بندر جاسک خود را به یکی از شرکای حاضر کریدور نستراک تبدیل کنند. چینی ها ثابت کرده اند که حتی در صورت راه اندازی کریدورهای موازی با مسیر ایران، بازهم از خیر حضور در کریدور ایران نمی گذرند همانگونه که در کنار فعال کردن مسیر جاده ابریشم در همسایه های شمالی ایران، همچنان خواستار شراکت ایران در طرح «یک کمربند یک راه» و دسترسی به مسیرهای موازی در ایران هستند. از سوی دیگر روسیه نیز آنگونه که عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار به تسنیم گفته است، شدیداً به جایگزینی کریدور شمال - جنوب از مسیر ایران (کریدور نستراک) با مسیر فعلی این کشور در تجارت با جنوب و شرق آسیاست و حتی ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه شخصاً انتقال تجارت بین این 2 شاهراه را پیگیری می کند. به گفته کردی، روسیه به دنبال این است که مسیر آستاراخان روسیه - انزلی - چابهار - بمبئی را جایگزین مسیر بمبئی - کانال سوئز - هامبورگ - سن پترزبورگ کند و در این تصمیم گیری به قدری صرفه اقتصادی کریدور نستراک بالاست که شخص رئیس جمهور روسیه را نیز مشتاق کرده است. بررسی ها نشان می دهد مسیر کریدور شمال - جنوب از طریق ایران 20 روز کوتاه تر از مسیر قبلی دسترسی روسیه به هند است و فاصله زمانی این نقطه را از 38 روز فعلی به 14 تا 16 روز می رساند.

