

چابهار پیشرفته، ایران را به کشوری غیرقابل رقابت تبدیل می‌کند

به‌هرحال، چابهار اینک به کلیدواژه‌ای اصیل و پایدار در ادبیات اقتصادی ایران تبدیل شده و تقریباً هیچ سخنرانی‌ای از رئیس‌جمهور کشور را نمی‌توان یافت که در آن اسمی از چابهار نبرد. اینجاست که می‌شود بیش‌ازپیش به اهمیت و استراتژی چابهار همیشه‌بهار برای آینده ایران، پی برد. آینده‌ای بدون نفت و با تکیه بر درآمدهای ترانزیتی. نفت، کالایی است که روزی به پایان خواهد رسید اما «راه» و «مسیر» ترانزیتی همواره پایدار خواهد بود و می‌توانیم بخاطر موقعیت استراتژیک کشورمان، یورو و دلار کسب کنیم. چابهار تایمز برای بررسی و آنالیز نقش اساسی و فوق‌العاده مهم چابهار در اقتصاد ایران و منطقه با «فریدون مجلسی»، دیپلمات سابق و تحلیلگر روابط و حقوق بین‌الملل، گفتگویی داشته که در ادامه از نظر می‌گذرد.

نقش منطقه آزاد چابهار در اتصال کریدورهای شمال-جنوب و شرق - غرب را چگونه ارزیابی می‌کنید؛ چگونه می‌توان از پتانسیل چابهار در بحث ترانزیت به پول‌سازی و ارزآوری برای کشور رسید؟

چابهار را من شخصاً از نزدیک دیدم و موردبررسی قرار داده‌ام؛ این منطقه، موقعیتی بی‌نظیر و استراتژیک دارد چراکه تنها بندرگاه اقیانوسی ایران است و می‌تواند پذیرای بزرگترین کشتی‌ها روز جهان باشد.

ضمناً ما باید به پاکستان و بندر گوادر که با کمک چینی‌ها در حال توسعه است، توجه داشته باشیم بخاطر اینکه اگر ما در شتاب توسعه، وقت را هدر بدهیم، درواقع امتیازهای یک رقابت اقتصادی ترانزیتی تمام‌عیار را از دست داده‌ایم.

چابهار هم‌اکنون تنها وسیله و دریچه امید افغانستان برای دسترسی به آب‌های آزاد به بشمار می‌رود منتهی باید تمام سازوکارها و اقدامات، فراهم شود. بعنوان مثال، باید راه‌آهن چابهار به زاهدان، زاهدان به مشهد هر چه سریع‌تر تکمیل شود که این کریدور در کوتاه‌ترین فاصله می‌تواند به ترکمنستان و خطوط شمالی جاده ابریشم متصل شود. همچنین از زاهدان باید با یک اتصال مهم‌تر که از یک خط قدیمی تقریباً رهاشده‌ای است که باید به میرجاوه و پاکستان وصل شود. همچنین در نزدیک مشهد خط آهن هرات باید تکمیل و مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. این خط آهن می‌تواند مستقیماً به چابهار وصل شود ولی از همه این‌ها مهم‌تر این است که دولت ایران با درک اهمیتی که چابهار دارد، استراتژی محکم تجاری و بین‌المللی خودش را داشته باشد و ازلحاظ سیاسی بکوشد که از التهاب و تنش و هر ماجرای حاشیه‌ای، دوری گزیند. اجازه داده شود که روابط بین‌المللی و تجارت بین‌المللی روالی طبیعی خود را طی کند و چابهار در آنجا فرصت داشته باشد که بالاترین سطوح تجارتی را تجربه کند. وقتی که توسعه در کشور سراسری شود آن موقع همه‌چیز به اصفهان، تهران، مشهد و تبریز به اصطلاح منحصر نخواهد شد. در آن زمان هست که در فاصله تقریباً دو هزار کیلومتری خط دریایی از خرمشهر تا چابهار خودش می‌توانیم یک ترافیک بزرگ تجاری را انجام دهیم که به ارزانترین قیمت تمام می‌شود و تقریباً هیچ منطقه‌ای در دنیا پیدا نمی‌شود که توان رقابت با این مسیر و لاین آبی را داشته باشد. این مسیر می‌تواند جابجایی‌هایی را بین بنادر غربی خلیج فارس تا چابهار و بالعکس انجام دهد و این طرح استراتژیک و بزرگی است که احتیاج به توسعه اجتماعی خود چابهار دارد. حاشیه‌نشینان چابهار باید تبدیل به شهرنشین و شهروند شوند. ایجاد اشتغال، ایجاد کشاورزی‌های منطقه‌ای که بتواند نیازهای منطقه‌ای را برطرف کند و ایجاد درآمد برای خود محلی‌ها داشته باشد. آنجا یک شبکه اشتغال‌زایی و کارآفرینی نیاز هست که بتواند توسعه جامع محور را پیش ببرد. فقط این نیست که بندری را بسازیم و چند تا بارانداز و بارگیری انجام بدهیم و کالا بیاوریم و کالا را سوار کامیون کنیم، بفرستیم. آنجا باید به اصطلاح بافته شود توسعه با منطقه، با شهر، با فراتر از آنجا و به صورت یک ایستگاه بزرگ تجارت بین‌المللی ایران باید تکمیل شود. آنجا بهترین موقعیت دریایی و بندری را دارد و باید به آنجا به بهترین وجه رسیدگی شود.

چابهار، تنها منطقه اقیانوسی ایران محسوب می‌شود و کشورهای آسیای مرکزی (CIS) و افغانستان که به آب‌های آزاد راه ندارند، چشم‌اندازی وسیع در قبال چابهار ترسیم کرده‌اند. چگونه می‌توان از این ظرفیت چابهار، به شکلی مطلوب بهره‌مند شد؟

این برای این است که چابهار مستقیماً وارد دریای عمان و اقیانوس هند می‌شود. همان‌طور که پیشتر هم گفتم، اصل مهم این است که شبکه ارتباطی مستقیم‌تری یعنی ترکمنستان (عشق‌آباد) که به مشهد هم که نزدیک است را به چابهار متصل کنیم. البته این به معنای داشتن یک چشم‌انداز کامل و جامع است که بصورت هم‌زمان، جاده زمینی یعنی سفر با اتومبیل و کامیون و راه‌آهن را که از قدیم در برنامه بوده، در نقشه راه توسعه چابهار ببینیم. در حال حاضر، این مسیر در حال تکمیل شدن است و این شبکه باید بتواند به بهترین شکل ممکن، کار کند؛ یعنی راه‌آه‌نی که به هرات متصل شود و بقیه‌اش را خود افغانستان و همکاران بین‌المللی‌اش می‌دانند که هرات را به قندهار و به کابل متصل کنند. توسعه اقتصادی همسایه‌ها قطعاً به نفع ما هم خواهد بود. این به معنای آن است که می‌توانیم با هم کار کنیم، ثروت آفرینی کنیم، بازار بزرگتری در منطقه تشکیل بدهیم و آهنگ توسعه را شتاب دوچندان ببخشیم. البته در حاضر، این برنامه‌ها به علت شیوع کرونا احتمالاً دچار وقفه شده‌اند اما باید حواسمان باشد که باید این استراتژی را به سرعت ادامه داد و شبکه راه‌آهن و راه‌های ارتباطی و توسعه اجتماعی محلی را با جدیت دنبال کنیم. خیلی مهم است که در آنجا و اطراف چابهار آن حاشیه‌نشین‌ها را با یک برنامه‌ریزی مرتب و یک سرمایه‌گذاری که یک مقداریش باید در بخش کشاورزی باشد، توانمند کنیم. تولیدات آنجا باید میوه‌های گرمسیری مثل تولید موز، تولید تمر هندی و... که سالانه میلیون‌ها از منابع ارزی کشور صرف واردات آن‌ها می‌شود، باشد. تولید همه این میوه‌ها در آنجا امکان‌پذیر است. کارهای کشاورزی که به اصطلاح گل‌خانه‌ای است و با کمترین مصرف آب امکان‌پذیر است باید در دستور کار قرار بگیرد. باید بتوانیم تمام تولیدات مورد نیاز مناطق اطراف خودشان را تأمین کنند، مردم چابهار باید دارای درآمد منطقی و خوبی شوند و از بهترین و بالاترین زیرساخت‌های بهداشتی و در سطح مطلوبی برخوردار شوند. تأکید می‌کنم بدون توسعه اجتماعی منطقه نمی‌شود روی موفقیت چابهار حساب کرد؛ این وظیفه کسانی که از بندر و از توسعه آن بهره‌مند هستند، آن‌ها باید مردم منطقه را هم در توسعه و پیشرفت خودشان شریک کنند.

نقش چابهار که به خطوط ریلی مجهز شده باشد و در حوزه ترانزیت یک ایستگاه استراتژیک محسوب شود را در توسعه مناسبات و همکاری‌ها با اتحادیه اوراسیا را چگونه می‌بینید؟

بینید دنیا، دنیای ارتباط با همسایگان است. حمل‌ونقل بیشترین هزینه‌ها را در تجارت بین‌المللی ایجاد می‌کند، همسایگان ما هم کشورهای هستند که بندر ترانزیتی ندارند، وقتی تسهیلات و ظرفیت‌های این بندرگاه در اختیار به‌خصوص دو کشور افغانستان و ترکمنستان قرار بگیرد یا از طریق افغانستان، کشور بزرگ ازبکستان هم به آن بپیوندد، طبیعتاً این خط تجاری برای هیچ کشوری قابل رقابت نیست. کسی نمی‌تواند در این صورت با ایران رقابت کند. مثلاً کشورهای اروپایی باید از مسافت‌های بسیار دور، کالاهای خودشان را به آنجا برسانند به‌خصوص کالاهایی ساختمانی مثل انواع تیرآهن، سیمان و... در ایران تولید این دست کالاهای بسیار زیادی پیدا کرده است، خب این‌ها موادی هستند که سنگین هستند، نسبتاً ارزان هستند و اضافه شدن هزینه‌های حمل‌ونقل، این‌ها را غیرقابل رقابت می‌کند! برای ایران این یک وضعیت استثنایی است، آن‌ها متقابلاً اگر چنین کالایی دارند ایران برای آنها یک بازار استثنایی محسوب می‌شود. همه جای دنیا روابط بین همسایگان از همه‌جا بیشتر است، در این مورد ما 2 همسایه مستقیم و 2 تا همسایه غیرمستقیم مثل ازبکستان داریم و روسیه هم که از طریق دریای خزر به این خط می‌تواند متصل شود. برای اینکه حوزه دریای خزر هم به این شبکه متصل شود شما باید بتوانید از دریای عمان با شبکه ریلی به دریای خزر و از آن طریق به سایر کشورهای ساحلی یعنی روسیه و اوکراین و... دسترسی داشته باشید. این موقعیت استثنایی چابهار است و موقعیتی است که باید برای آن برنامه‌ریزی لازم صورت بگیرد و با توسعه روابط بازرگانی با همسایگان از هزینه‌های وارداتی کشور در جاهای دورتر به شدت خواهد کاست.

به نظر شما، منطقه آزاد چابهار در چه زمینه‌های می‌تواند در اقتصاد بدون اتکا به نفت ایران، نقش‌آفرینی کند؟

اقتصاد نفتی در حال حاضر با بحران مواجه است ولی حتی اگر این بحران را هم رد کند تدریجاً از اهمیت سابقش کاسته شده است. علت آن هم این است که اقتصاد ایران خوشبختانه و امیدوارانه روزه‌به‌روز آن‌قدر بزرگ می‌شود که نفت فقط یک بخش کوچکی از آن را تشکیل می‌دهد. بعد استان بزرگ سیستان و بلوچستان نباید به‌صورت یک بخش فراموش‌شده نگاه شود، بلکه باید به‌عنوان منطقه زرخیزی تلقی شود که نیازمند توسعه اقتصادی و اشتغال مردم بومی خودشان است. دوم اینکه منطقه آزاد چابهار پل ارتباطی‌ای است که بین اقیانوس هند و سایر نقاط ایران محسوب می‌شود، یعنی بسیاری از کالاهای مصرفی در مشهد و تهران حتی در اصفهان هم با تکمیل شبکه ارتباطی ریلی می‌تواند از طریق چابهار چه برای واردات چه برای صادرات بهره‌مند شوند، این موقعیتی استثنایی است و می‌تواند تجارت ایران را از این‌رو به آن رو کند. هر چه تجارت از مسیر چابهار، توسعه داد شود به معنای ارزآوری بیشتر برای کشورمان.

