

نباید اجازه دهیم که چابهار محل رقابت هند و چین شود

چابهار تایمز: چابهار یکی از شریان‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی محسوب می‌شود و به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. بدون تردید، اتصال خط آهن سراسری به چابهار از سمت زاهدان که در دولت یازدهم آغاز شد و هم‌اکنون پیشرفت خوبی داشته، موقعیت چابهار و بندر چابهار را بیش‌ازپیش ویژه‌تر و جذاب‌تر خواهد کرد. از سوی دیگر، اتصال چابهار به خط راه‌آهن اصفهان-تهران-رشت-آستارا (ایران)-آستارا (آذربایجان)-سوچی (روسیه) و هلسینکی (فنلاند) تمام معادلات ترانزیتی منطقه را تغییر خواهد داد. علاوه بر این، بازار نوپا اما بسیار مهم اوراسیا که در حال شکل‌گیری است و به‌سوی توسعه پرشتاب حرکت می‌کند، چابهار را به‌عنوان دروازه طلایی خود پیش رو دارد تا بتواند کالاهای شرق آسیا را از این مسیر به شمال اروپا و حوزه کشورهای اسکاندیناوی برساند.

برای بررسی موقعیت استراتژیک چابهار در حوزه کشورهای اتحادیه اوراسیا با محسن پاک‌آیین، سفیر پیشین ایران در کشورهای تایلند، زامبیا، ازبکستان و جمهوری آذربایجان، گفتگویی انجام داده‌ایم 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؟

جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، حلقه اتصال چند قاره از جمله آسیا، آفریقا و اروپاست. بهره‌برداری از این ظرفیت به‌ویژه در امر حمل‌ونقل و ترانزیت کالا، می‌تواند به ارزآوری و کسب درآمد اقتصادی برای کشور بیانجامد. ایران در دو بخش دالان‌های شمال-جنوب و شرق-غرب می‌تواند در حوزه ترانزیت فعال باشد. منطقه آزاد چابهار یکی از مناطقی است که دارای ظرفیت و امکانات بالای ترانزیتی است و در صورت ایجاد یا تکمیل زیرساخت جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی می‌تواند به یک محور مهم حمل‌ونقل در منطقه تبدیل شود. این منطقه چهارراه کریدورهای شمال به جنوب و غرب به شرق است و به‌عنوان یکی از پنج محور مواصلاتی جهان نیز توسط سازمان ملل شناخته می‌شود. کشورهای همسایه ایران در آسیای جنوبی و مرکزی بخصوص افغانستان، کشورهای عضو اتحادیه آسه آن در جنوب شرقی آسیا، کشورهای آفریقایی و حتی اروپا می‌توانند از این مزیت ترانزیتی منتفع شوند. برخورداری از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی و ریلی و جاده‌ای، چابهار را می‌تواند به محور ترانزیتی منطقه مبدل سازد.

در این رابطه اتمام پروژه راه‌آهن زاهدان - چابهار بسیار مهم است. خوشبختانه رهبر معظم انقلاب اجازه داده‌اند که برای اجرای این پروژه از منابع صندوق توسعه ملی استفاده شود. در اخبار بود که این پروژه تا پایان خدمت دولت دوازدهم تمام می‌شود که در صورت تحقق این وعده، گام بزرگی برای تقویت جایگاه ترانزیتی چابهار برداشته خواهد شد. ساخت راه‌آهن چابهار سرخس نیز مهم است و موجب تحول در دالان حمل‌ونقل شمال-جنوب خواهد شد.

چابهار، تنها منطقه اقیانوسی ایران محسوب می‌شود و کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان که به آب‌های آزادراه ندارند، چشم‌اندازی وسیع در قبال چابهار ترسیم کرده‌اند. چگونه می‌توان از این ظرفیت چابهار، به شکلی مطلوب برای جذب سرمایه‌گذاری بهره‌مند شد؟

به عقیده من برای توسعه اقتصادی منطقه چابهار باید اولویت را به جذب سرمایه‌های داخلی و توانمندی‌های بخش خصوصی داد و درعین‌حال از سرمایه‌های خارجی نیز استفاده کرد. هندی‌ها با توجه به اهمیتی که برای حضور و نفوذ خود در افغانستان قائل هستند، برای سرمایه‌گذاری در چابهار تمایل نشان داده‌اند. در سوم خرداد 1396 موافقت‌نامه‌ای در این زمینه میان روسای جمهور ایران، افغانستان و نخست‌وزیر هند منعقد شد. هند کشور دوست ایران است و می‌تواند در پیشرفت اقتصادی چابهار سهمیم باشد؛ اما نباید فقط

در هند یا هر کشور دیگری متوقف شد. به اعتقاد من هر کشور دیگری هم که علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در چابهار باشد، باید جذب شود. ضرورتی ندارد ما در دعوی هند و پاکستان و یا رقابت‌های هند و چین وارد شویم و نباید اجازه دهیم که چابهار محل رقابت‌های هند و پاکستان و چین شود. این مسائل به خود آنان مربوط است. فضا باید برای سرمایه‌گذاری دیگر کشورها از جمله چین، کشورهای خلیج فارس مثل عمان، کشورهای مرکز و شرق آسیا و هر کشور علاقه‌مند دیگری فراهم شود. من در سال‌های 1389 و 90 در ستاد افغانستان وزارت امور خارجه، شاهد علاقه‌مندی هندی‌ها برای ورود در چابهار بودم. در آن زمان قرار بر سرمایه‌گذاری پانصد میلیون دلاری آن‌ها بود اما ظاهراً در حال حاضر، 150 میلیون دلار آورده‌اند.

این در حالی است که چین 46 میلیارد دلار در بندر گوادر و در مجاورت چابهار سرمایه‌گذاری کرده است. چینی‌ها علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در چابهار هم بودند و هنوز هم می‌توانند جذب شوند. در واقع باید به همه کشورها فرصت داد و برای جذب آنان پیش‌قدم شد. هند، پاکستان، افغانستان، عمان، مالزی و ... همه دوستان ما هستند و چابهار برای آنها نزدیک‌ترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای دستیابی به آب‌های دریای عمان و ورود به افغانستان است. البته حل مسائل بوروکراتیک و تأمین امنیت سرمایه‌گذاران در منطقه نیز می‌تواند مشوق کشورهای خارجی باشد. همچنین به بندر گوادر پاکستان به‌عنوان بندر رقیب چابهار نگاه شود. معیار ما باید همکاری باشد و کاری به دعوای سنتی دیگر کشورها نداشته باشیم. پاکستان نیز دوست ماست و می‌توانیم همکاری خوبی بین دو منطقه داشته باشیم.

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؟

سال گذشته میان ایران و اتحادیه اوراسیا، موافقت‌نامه‌ای امضا شد. نقش بندری چابهار در مبحث موافقت‌نامه تجاری اوراسیا می‌تواند پررنگ باشد و این بندر یک فرصت و ظرفیت مناسب برای تقویت ترانزیت و تجارت در اوراسیا است. امیدواریم استفاده مناسب از توافق‌نامه اوراسیا، موجب توسعه تجارت ایران با کشورهای آن شود و در این رابطه باید ظرفیت‌های بندری چابهار را به کشورهای حوزه اوراسیا معرفی نمود. در این صورت با توجه به موافقت‌نامه اوراسیا می‌توان چشم‌انداز مثبتی برای منطقه چابهار پیش‌بینی کرد.

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

هدف اصلی اقتصاد مقاومتی کاهش وابستگی اقتصاد کشور به درآمدهای نفتی است. برای رسیدن به این هدف باید حوزه‌های دیگر اقتصادی مثل ترانزیت و تجارت و گردشگری تقویت شود. منطقه آزاد چابهار یک ظرفیت قدرتمند ترانزیتی است و می‌تواند تسهیل‌کننده تجارت باشد و موجب جذب گردشگران به ایران باشد. لذا در هر سه حوزه به ترتیب اولویت باید سرمایه‌گذاری کرد و انشاءالله در سایه تلاش و خودباوری، نتیجه مناسب حاصل خواهد شد.

