ضرورت نجات تهران

با معامله بین گزینه‌های سخت و آسان مسکن‌سازی

رفع معضل مسکن کشور حتی در کلانشهرها، با ادامه نهضت ملی مسکن و واگذاری زمین به مردم به‌صورت توامان، رفع می‌شود اما معضل مسکن تهران، راهکارهای دیگری دارد. تهران اگر چه حدود ۱۱ میلیون نفر جمعیت شب خواب دارد اما بار شش میلیون نفر جمعیت پیرامون خود در استان البرز و شهریار و رباط کریم و ورامین و... را هم طی روزها، بر دوش می‌کشد؛ یعنی حدود ۲۰ درصد جمعیت کشور در پایتخت سیاسی- اداری یا اطراف آن جمع شده‌اند. تمام اطراف تهران ساخته شده و حتی کوه‌ها و کویرهای پیرامون این ابرشهر از تاراج مافیای زمین و مسکن در امان نمانده و صرفاً لکه‌هایی مانده است.

باد دشت شهریار که روزگاری اکسیر حیات تهران بود اکنون وسیله ممات این شهر است. بادی که روزگاری رایحه باغات را به تهران هدیه می‌داد؛ اکنون آلودگی کرج و شهریار را به ارمغان می‌آورد. چرا؟! چون سیاستگذاری برای اطراف تهران، بدون در نظر گرفتن تبعات آن برای پایتخت صورت گرفته است. ضمن اینکه توسعه عمودی به گونه‌ای و افقی به شکل دیگری عرصه را بر تهران در ۵۰ سال گذشته تنگ کرده است. ظرفیت تهران مدتهاست که تکمیل شده؛ پس برای نجات قله دماوند و توچال و... از دست مافیای طماع زمین و مسکن، باید کاری کرد!

اعطای زمین به مردم، بار مسکن‌سازی را تا حدود زیادی از دوش دولت برمی‌دارد و سرمایه‌های دلاری و سکه‌ای مردم را برای تأمین مسکن خود و فرزندانشان به میان می‌آورد و به حاکمیت اجازه می‌دهد که روی حل معضل تهران که بر کل کشور سایه انداخته، متمرکز شود.

اعطای زمین به مردم؛ باربرداری از دوش دولت

جایی برای توسعه شهر تهران وجود ندارد و الحاق برخی زمین‌ها در حاشیه جنوبی شهر هم، دردی را دوا نمی‌کند و صرفاً به نفع دارندگان آن زمین‌هاست. ضمن اینکه، به عده‌ای که به دنبال کوه‌خواری و ساخت و ساز در اطراف منابع آب شرب مردم تهران در شمال و شمال شرقی هستند بهانه می‌دهد. به این ترتیب برای مردم تهران علاوه‌بر تنگی جا، نه هوا می‌ماند نه آب سالم. البته همین حالا هم راه‌های درون و اطراف تهران قفل است و تصور کنیم اگر حادثه‌ای رخ بدهد چگونه امدادرسانی خواهد شد؟! برف چند سال پیش (دوره وزارت عباس آخوندی) تمام راه‌های ورودی و خروجی تهران را مسدود کرد. ریزش پلاسکو، منطقه مرکزی تهران که مرکز حکمرانی کشور است را تا روزها، قفل کرد. گویا زلزله استانبول، برخی مسئولان ما را بیدار نکرده که دنبال الحاقات جدید به تهران هستند. خیابان‌ها را به وقت صبح، ساعت تعطیلی ادارات و مدارس و عصرگاهان، ببینیم؟! جایی برای تردد هست؟!

البته وقتی امکان توسعه شهر نباشد اما جبران‌ناپذیر هستند برای یک منفعت زودگذر.

اعطای زمین به مردم، بار مسکن‌سازی را تا حدود زیادی از دوش دولت برمی دارد و سرمایه‌های دلاری و سکه‌ای مردم را برای تأمین مسکن خود و فرزندانشان به میان می‌آورد و به حاکمیت اجازه می‌دهد که روی حل معضل تهران که بر کل کشور سایه انداخته، متمرکز شود.

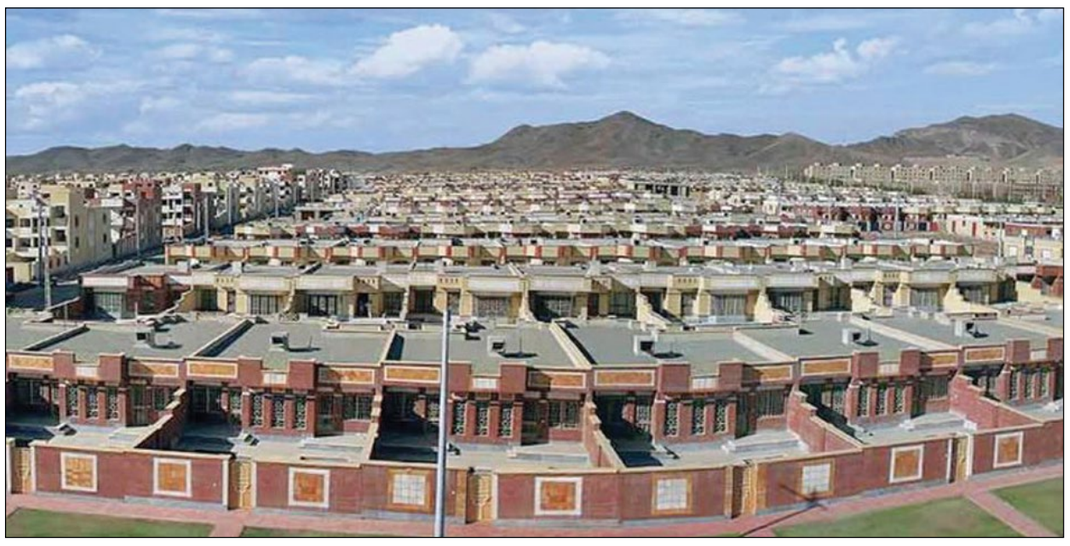
راهکارهای کوتاه مدت کاهش قیمت مسکن در تهران

راهکارهای کوتاه مدت جلوگیری از افزایش و ایجاد روند کاهش قیمت مسکن در تهران؛ اهتمام جدی بر دریافت مالیات بر ثروت و دارایی و تعیین سقف قیمتی برای املاک از طریق مالیات، جلوگیری از تقاضاهای ملکی بانک‌ها و شرکت‌های دولتی به عنوان بزرگ‌ترین عامل گرانی مسکن در تهران و کشور و الزام آنها به فروش املاک در پایتخت و شناسایی املاک مسکونی در اشغال مشاغل تجاری و اقتصادی است. برخی با استناد به ضعف اجرای قانون تعیین سقف برای ودیعه اجاره، تعیین سقف قیمتی از طریق مالیات را غیرممکن می‌دانند اما تجربه کشورهایی چون آلمان و فرانسه در دهه‌های قبل از سال ۲۰۰۰ نشان می‌دهد که این امر برای یک بازه زمانی ده تا ۲۰ ساله شدنی است به شرط اینکه طرح‌های میان و بلندمدت هم توامان اجرا شود.

شناسایی املاک مسکونی در اشغال مشاغل تجاری هم واحدهای زیادی را به بازار مسکونی عرضه می‌کند. قانون به برخی صنوف اجازه می‌دهد که در املاک مسکونی، فعالیت شغلی داشته باشند اما به وضوح مشاغل تجاری و اقتصادی بسیاری در تهران در املاک مسکونی دایر شده که به لحاظ قانونی، حق چنین کاری را نداشتند و باید برچیده شود.

البته اعطای تسهیلات خرید ملک در شهرستان‌ها باید به لحاظ حجم و تعداد هم بیشتر از تهران باشد؛ مخصوصاً شهرهای نزدیک تهران (منظور کرج، ورامین و شهریار نیست) مثل قزوین، اراک، سمنان، زنجان، همدان، کاشان و برخی شهرهای کم تراکم مازندران و گیلان در حال «شدن» هستیم. از طرفی واقعیت‌های کشور و تهران، امکان انتقال پایتخت سیاسی از تهران را نمی‌دهد که جای باز کردن دلائل آن در این نوشته نیست؛ هر چند، شکل‌گیری تهران همچون دیگر کلان‌شهرهای کشورمان با دلائل مذهبی، تاریخی و اقتصادی نبوده بلکه این شهر پس از انتخاب به عنوان پایتخت، ظرف ۲۰۰ سال به ابرشهر کنونی تبدیل شده است. بنابراین، حق اول سکونت در تهران از آنِ بعد سیاسی- اداری است.

دولت و شهرداری باید با چند طرح کوتاه‌مدت که گزینه سخت است جلوی تقاضا و افزایش قیمت در پایتخت را گرفته و در عوض در دیگر شهرها و حتی کلان‌شهرها از گزینه آسانِ توسعه شهر استفاده کنند؛ به شَرط اعطای زمین به مردم، نه مافیای زمین و مسکن.



دارایی و تعیین سقف قیمتی برای املاک از طریق مالیات، جلوگیری از تقاضاهای ملکی بانک‌ها و شرکت‌های دولتی به عنوان بزرگ‌ترین عامل گرانی مسکن در تهران و کشور و الزام آنها به فروش املاک در پایتخت و شناسایی املاک مسکونی در اشغال مشاغل تجاری و اقتصادی است. برخی با استناد به ضعف اجرای قانون تعیین سقف برای ودیعه اجاره، تعیین سقف قیمتی از طریق مالیات را غیرممکن می‌دانند اما تجربه کشورهایی چون آلمان و فرانسه در دهه‌های قبل از سال ۲۰۰۰ نشان می‌دهد که این امر برای یک بازه زمانی ده تا ۲۰ ساله شدنی است به شرط اینکه طرح‌های میان و بلندمدت هم توامان اجرا شود.

شناسایی املاک مسکونی در اشغال مشاغل تجاری هم واحدهای زیادی را به بازار مسکونی عرضه می‌کند. قانون به برخی صنوف اجازه می‌دهد که در املاک مسکونی، فعالیت شغلی داشته باشند اما به وضوح مشاغل تجاری و اقتصادی بسیاری در تهران در املاک مسکونی دایر شده که به لحاظ قانونی، حق چنین کاری را نداشتند و باید برچیده شود.

البته اعطای تسهیلات خرید ملک در شهرستان‌ها باید به لحاظ حجم و تعداد هم بیشتر از تهران باشد؛ مخصوصاً شهرهای نزدیک تهران (منظور کرج، ورامین و شهریار نیست) مثل قزوین، اراک، سمنان، زنجان، همدان، کاشان و برخی شهرهای کم تراکم مازندران و گیلان در حال «شدن» هستیم. از طرفی واقعیت‌های کشور و تهران، امکان انتقال پایتخت سیاسی از تهران را نمی‌دهد که جای باز کردن دلائل آن در این نوشته نیست؛ هر چند، شکل‌گیری تهران همچون دیگر کلان‌شهرهای کشورمان با دلائل مذهبی، تاریخی و اقتصادی نبوده بلکه این شهر پس از انتخاب به عنوان پایتخت، ظرف ۲۰۰ سال به ابرشهر کنونی تبدیل شده است. بنابراین، حق اول سکونت در تهران از آنِ بعد سیاسی- اداری است.

راهکارهای بلندمدت

مهم‌ترین راهکار بلندمدت جلوگیری از افزایش و ایجاد روند کاهش قیمت مسکن در تهران؛ تعیین شناسنامه کاربردی تهران و خروج برخی کاربری‌ها از پایتخت سیاسی- اداری کشور است که می‌تواند منجر به مهاجرت معکوس شود. تهران در حال حاضر مرکز تمام کاربری‌های کشور است؛ چیزی که در پایتخت‌های پیشرفته جهان وجود ندارد. به عنوان مثال پاریس؛ یک شهر سیاسی- گردشگری است که به تازگی مرکز حکمرانی آن از مرکز گردشگری جدا شده اما تا سال‌ها، این دو بعد، در مرکز شهر متمرکز بود اما مراکز اقتصادی و... در شهرهایی چون مارسی قرار دارد.

با این‌حال انتظار اینکه تهران در مدت کوتاهی به آن استاندارد برسد غیرمعقول است. به قول برخی صاحبنظران آنها «شده»اند و ما در حال «شدن» هستیم. از طرفی واقعیت‌های کشور و تهران، امکان انتقال پایتخت سیاسی از تهران را نمی‌دهد که جای باز کردن دلائل آن در این نوشته نیست؛ هر چند، شکل‌گیری تهران همچون دیگر کلان‌شهرهای کشورمان با دلائل مذهبی، تاریخی و اقتصادی نبوده بلکه این شهر پس از انتخاب به عنوان پایتخت، ظرف ۲۰۰ سال به ابرشهر کنونی تبدیل شده است. بنابراین، حق اول سکونت در تهران از آنِ بعد سیاسی- اداری است.

بعد اقتصادی تهران کجا برود؟

بنابراین ابعاد دیگر کاربری تهران باید از این شهر خارج شود که مهم‌ترین آن، بعد اقتصادی و تجاری است. یکی از مزایای خروج بعد اقتصادی و تجاری از تهران، کنترل قیمت ساختمان و در آینده دورتر معکوس شدن آن خواهد بود.

این کار هم باید از دولت و حاکمیت شروع شود. البته وزارتخانه‌ها، ولو اقتصادی و فرهنگی و... جزو دستگاه‌های سیاسی- اداری هستند و امکان خروج ندارند اما شرکت‌های تابعه، به‌خصوص آنهائی که اصل کارشان در شهرستانهاست چرا باید ساختمان‌های عریض و طویل در تهران داشته باشند؟! خروج این شرکت‌ها، زمینه را برای خروج بخش خصوصی هم فراهم می‌کند. برخی صنوف با ابرشهر تهران، سنخیت ندارند و زمانی ایجاد شده‌اند که تهران شهر کوچکی بوده است. البته بخش مرکزی شهر در گذشته انبار شده بود اما طی سال‌های اخیر به همه شهر گسترش یافته است.

اکنون سؤال این‌جاست که بعد اقتصادی تهران کجا برود؟ دو مدل در دنیا وجود دارد. یکی ساخت شهر یا شهرهایی جدید و دیگری انتقال به شهر یا شهرهای موجود. تجربه‌ها و واقعیات، نشان می‌دهد که گزینه اول در کشور ما شدنی نیست. ایجاد شهرهای تجاری همچون سلفچگان و... در پس از انقلاب که شیوه اول است هم نتیجه نداد. توسعه شهرهایی چون اراک و قزوین در سال‌های قبل از انقلاب با هدف انتقال کارخانه‌های اطراف پایتخت، به دلیل عدم انتقال شرکت‌های دولتی و سازمان‌های تابعه وزارتخانه‌ها به آن شهرها هم نتیجه نداد.

بنابراین استفاده از شیوه‌های ترکیبی چاره کار است؛ یعنی شرکت‌ها و سازمانهای اقتصادی و تجاری دولتی و خصوصی باید کنار هم باشد. در این زمینه تا زمانی که اقتصاد ما دولتی است امکان تکثر بخشیدن به مراکز اقتصادی سخت است. گزینه آسان، تعیین دو شهر به عنوان مراکز تجاری و اقتصادی است. به عنوان مثال شهرهایی چون قزوین، اراک و سمنان که خیلی هم از پایتخت سیاسی- اداری دور نیستند و امکانات هم دارند می‌توانند گزینه آسان باشند هر چند گزینه‌های ایده‌آل امثال چابهار، کیش و بندرعباس در جنوب و انزلی، آستارا، امیرآباد و امثالهم در شمال است.

البته اگر اقتصاد ما خصوصی بود توزیع مراکز اقتصادی بهتر انجام می‌شد چرا که بخش خصوصی به دنبال تولید ارزان و فروش با قیمت هر چه بالاتر است بنابراین، تمایل به تولید در شهرهای کوچک و فروش در شهرهای بزرگ دارد اما مدیران اقتصادی دولتی همواره می‌خواهند در مرکز باشند.

با این‌حال، انتقال کارخانه‌های تهران به شهرک‌های صنعتی دیگر کلان‌شهرها و انتقال مراکز تجاری و اقتصادی به همان کلان‌شهرها، راهکارهایی است که تا حداقل ۵۰ سال، مشکل را حل می‌کند. همچنین توزیع مراکز علمی و دانشگاهی هم باید مد نظر باشد. به عنوان مثال چرا شیراز؛ پایتخت علوم پزشکی، تبریز؛ پایتخت علوم ریاضی، اراک؛ پایتخت علوم فنی و اصفهان؛ پایتخت فرهنگ و هنر نیست؟! براستی جای کسب علوم نفتی تهران است یا اهواز و بوشهر؟!

بازتوزیع جمعیت در ایران پهناور

ایران با وسعت بیش از یک میلیون و ۶۴۸ هزار کیلومتر مربع، بیش از سه برابر فرانسه ۵۰۴ هزار کیلومتری و پنج برابر هر یک از کشورهای ژاپن و آلمان و انگلیس مساحت دارد که حدود سه چهارم آن به‌راحتی قابل سکونت است و ۸۷۰۰ کیلومتر هم مرز دارد و مرز در اقتصاد؛ یعنی تجارت و درآمد. تمایل به زندگی در مرزهای افغانستان و پاکستان، نیازمند مشوق‌های دولتی است اما بقیه مرزهای ما، جاذبه‌های طبیعی و اقتصادی بسیار دارد. وجود همسایه‌های متمول در شمال، غرب و جنوب کشور؛ طبیعتاً باید جاذب جمعیت باشد اما تمرکز سرمایه‌ها از سوی دولت‌ها در تهران، مرزنشینان را هم به تهران کشانده است.

شرایط زندگی مطلوب اگر در مرزهای شرقی فراهم شود و سرمایه‌ها از بند مرکز، آزاد شود بازارهای ۲۴۰ میلیونی پاکستان وافغانستان و سه میلیارد نفری هند و چین؛ درآمد زیادی نصیب مرزنشینان شرقی کشور خواهد کرد.

ایران، ۳۱ مرکز استان دارد که به غیر از تهران و کرج؛ تراکم بالایی ندارند. در هر استان هم حداقل دو شهر پر امکانات وجود دارد. هر چند ایده آل این است که شهرها برای گرفتار نشدن در انواع آلودگی و ترافیک و... از یک میلیون نفر کمتر جمعیت داشته باشند (طبق بررسی‌ها، مشکلات کلان‌شهرها از جایی شروع می‌شود که جمعیت آنها از یک میلیون نفر فراتر می‌رود) اما چرا گزینه اول مهاجرت از روستاهای کل کشور؛ تهران یا کرج است؟! چرا روستایی ملایری به همدان و روستایی آذربایجانی به تبریز مهاجرت نمی‌کند؟! چون تمرکز سرمایه‌ها، اشتغال و حتی جذابیت‌ها در تهران و اطراف آن است. چرا بناهای جذابی چون برج میلاد و پل طبیعت، فقط در تهران ساخته می‌شود؟!

راهکارهای کوتاه‌مدت جلوگیری از افزایش و ایجاد روند کاهش قیمت مسکن در تهران؛ اهتمام جدی بر دریافت مالیات بر ثروت و دارایی و تعیین سقف قیمتی برای املاک از طریق مالیات، جلوگیری از تقاضاهای ملکی بانک‌ها و شرکت‌های دولتی به عنوان بزرگ‌ترین عامل گرانی مسکن در تهران و کشور و الزام آنها به فروش املاک در پایتخت و شناسایی املاک مسکونی در اشغال مشاغل تجاری و اقتصادی است.

تهران؛ پایتخت کشور است و قفل شدن آن یعنی قفل شدن کشور. تهران مثل انسان بسیار چاقی می‌ماند که برای نجات از مرگ، چاره‌ای جز کاهش وزن ندارد. نابودی تهران، می‌تواند کل کشور را دچار مشکل کند بنابراین باید با تمرکززدایی؛ بار این شهر را کاهش داد. فرونشست ۱۷ متری زمین، وجود رشته گسل‌ها و سیل‌خیزی؛ تهران چاق و تنبل را در معرض خطرات گوناگون قرارداده است و تلاقی معضلات طبیعی و مشکلات ساخته انسان در این ابرشهر و پیرامون آن، باید مسئولان ما را به فکر اقدامات جدی بیندازد.

قاسم رحمانی

چابهار را از انتظار هند خارج کنیم

بنادر چابهار و گوادر اهمیتی استراتژیک در اقتصاد آینده منطقه وجهان دارند اما اختلافات فاحشی را تجربه می‌کنند و توسعه گوادر در حالی است که چابهار برای توسعه مطمئن‌تر و به‌صرفه‌تر است.

در حال حاضر بسیاری از کشورها برای تجارت متکی به بنادر خود هستند. بنادر از جمله عوامل تسریع در فرآیند توسعه اقتصاد ملی و منطقه‌ای و یکی از حلقه‌های اصلی حمل‌ونقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا است. بنادر چابهار و گوادر که در جغرافیای ایران و پاکستان موقعیت دارند و جزئی از خاورمیانه و جنوب آسیا محسوب می‌شوند طی سال‌های گذشته مورد توجه قدرت‌های اقتصادی مطرح در سطح نظام بین‌الملل به‌خصوص چین و هند قرار گرفته‌اند. هم اکنون کشورهای چین، هند، پاکستان و ایران باهم رقابت دارند تا توسعه بنادرگوادر و چابهار را به سرانجام برسانند.

بندر گوادر کجاست؟

بندر گوادر در ایالت بلوچستان پاکستان و در ساحل دریای عرب قرار گرفته است. طرح تأسیس این بندر عمیق نخستین بار در سال ۱۳۳۲ شمسی مطرح شد؛ یعنی زمانی که مالکیت این بندر در اختیار پادشاهی عمان (جدا شده از عثمانی) بود. نهایتاً با کمک آمریکا به عنوان میانجی و پس از ۲۰۰ سال حاکمیت پادشاهی عثمانی بر این بندر و با پرداخت سه میلیون دلار بهای خرید آن از سوی پاکستان به عمان در تاریخ ۸ دسامبر ۱۹۵۸ به اسلام آباد فروخته شد و به طور رسمی به عنوان بخشی از خاک پاکستان اعلام شد.

فاصله گوادر در خاک پاکستان از بندر کراچی به عنوان بزرگ‌ترین شهر تجاری و پایتخت سابق پاکستان، ۵۳۳ کیلومتر و فاصله آن از مرز ایران نیز ۱۲۰ کیلومتر است. همچنین فاصله دریایی بندر گوادر از سواحل کشور عمان حدود ۳۸۰ کیلومتر برآورد شده است.

طرح‌های اولیه توسعه بندر گوادر در سال ۱۹۹۲ مطرح شد اما طی سال‌های بعد به دلیل نبود منابع لازم برای توسعه این بندر از یک‌سو و اعمال تحریم‌های بین‌المللی علیه اسلام‌آباد به دلیل آزمایش بمب هسته‌ای پاکستان در ماه مه ۱۹۹۸ منجر به اجرائی نشدن پروژه احداث و توسعه بندر گوادر شد.

در نهایت، فرآیند اجرائی شدن فاز نخست توسعه بندر گوادر در سال ۲۰۰۲ با انجام توافق میان دو کشور پاکستان و چین و قرار سرمایه‌گذاری پکن در این پروژه وارد مرحله مطالعه و ساخت شد. کار ساخت این فاز در سال ۲۰۰۷ به پایان رسید و نهایتاً در سال ۲۰۰۸، این پروژه عمرانی با ورود محموله ۷۰ هزار تنی گندم به این بندر در تاریخ ۱۵ مارس ۲۰۰۸ راه‌اندازی شد.

اما طرح‌های جدید توسعه گوادر نخستین بار در سال ۲۰۰۷ به عنوان یکی از طرح‌های پیشنهادی توسعه‌طلبانه پرویز مشرف؛ نخست‌وزیر وقت پاکستان مطرح شد. دولت مشرف رقمی حدود ۲۴۸ میلیون دلار برای توسعه این بندر در نظر گرفت.

اهمیت بندر گوادر برای کشورهای آسیای شرقی

بندر گوادر که جزئی از جغرافیای پاکستان در ایالت بلوچستان است توسعه آن هم به لحاظ اقتصادی و هم به لحاظ سیاسی و امنیتی برای پاکستان، چین و کشورهای محیط پیرامونی از ارزش و اهمیت خاصی برخوردار است.

این بندر برای پاکستان از نقطه نظر اقتصادی دارای اهمیت است. از آنجایی که تمام فعالیت‌های اقتصادی و داد و ستد در این کشور به بندر کراچی متمرکز شده است با توجه به تهدیدات امنیتی از ناحیه رشد تروریسم در داخل پاکستان، خصوصاً در حومه بندر کراچی، این کشور به منظور اینکه فعالیت‌های اقتصادی‌اش در معرض آسیب کمتری قرار داشته باشد و از جانبی هم رشد و بالندگی اقتصادی را شاهد باشد، تصمیم گرفت تا بندر گوادر را که موقعیت استراتژیک دارد، توسعه دهد. توسعه بندر گوادر در داخل پاکستان سبب رشد و پویایی اقتصادی در تمام پاکستان به خصوص در ایالت فقیرنشین و کمتر توسعه یافته بلوچستان خواهد شد.

چین یکی از مطرح‌ترین کشورهای جهان خصوصاً در عرصه اقتصادی است و در دو دهۀ اخیر در این زمینه رشد چشمگیری داشته است. رشد بی‌نظیر چین در زمینۀ اقتصادی، مستلزم دسترسی به منابع انرژی است. از این رو این مسئله به اولویت اساسی چین در عرصه بین‌المللی مبدل شده است.

با توجه به شدت رقابت میان ایالات متحده آمریکا و چین، توسعه گوادر از نقطه نظر امنیتی نیز می‌تواند چین را در موقعیت بهتری قرار دهد و این کشور با ایجاد و داشتن پایگاه‌های نظامی در نقاط استراتژیک از جمله در گوادر و خاورمیانه، می‌تواند برنامه‌هایی با رویکرد نظامی داشته باشد.

رقابت چابهار و گوادر

بندر چابهار اما تنها بندر اقیانوسی ایران است که می‌تواند ما را بدون واسطه به آب‌های آزاد متصل کند. عمق دریا در سواحل چابهار، به پهلوگیری کشتی‌های سنگین کمک می‌کند که این امر برای افزایش تجارت خارجی ایران حائز اهمیت است. همین‌طور توان هاب و کانونی شدن چابهار برای مرکز تجارت خارجی و ترانزیت منطقه بسیار بالا است.

بنادر چابهار و گوادر، در نزدیکی یکدیگر هستند. هر دو به اقیانوس هند راه دارند و می‌توانند راه کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به آب‌ها باشند. باوجود آنکه چابهار و گوادر اهمیتی استراتژیک در اقتصاد آینده منطقه و جهان دارند اما در روند توسعه اختلافات فاحشی را تجربه می‌کنند؛ چین، گوادر پاکستان را با روند رو به افزایشی تجهیز و توسعه می‌کند اما هند هنوز سرمایه‌گذاری اولیه خود در چابهار را نیز اجرائی نکرده است.

چین در یک برنامه منسجم ۱۵ ساله متعهد شده ۶۲ میلیارد دلار در گوادر سرمایه‌گذاری کند و تاکنون نیز ۱۴ میلیارد دلار از حجم سرمایه‌گذاری تعهدی خود را وارد میدان کرده است؛ این در حالی است که هند حداکثر متعهد شده حدود یک میلیارد دلار در چابهار سرمایه‌گذاری کند که هنوز هیچ‌کدام را عملی و وارد میدان نکرده است.

علاوه‌بر حجم سرمایه‌گذاری در میزان و مقدار توسعه دو بندر نیز اختلافات فاحشی وجود دارد. بندر گوادر در برنامه منسجم چین قرار است تا سال ۲۰۵۰ توانایی پهلوگیری ۸۸ کشتی مادر به‌صورت همزمان را داشته باشد و به ظرفیت تخلیه و بارگیری ۴۰۰ میلیون تن در سال برسد؛ این در حالی است که بندر چابهار قرار است در فاز نهائی و با آماده شدن پسکرانه‌های ریلی و جاده‌ای به ظرفیت ۷۷ میلیون تن در سال برسد.

چین در یک برنامه منسجم ۱۵ساله متعهد شده ۶۲ میلیارد دلار در گوادر سرمایه‌گذاری کند و تاکنون نیز ۱۴ میلیارد دلار از حجم سرمایه‌گذاری تعهدی خود را وارد میدان کرده است؛ این در حالی است که هند حداکثر متعهد شده حدود یک میلیارد دلار در چابهار سرمایه‌گذاری کند که هنوز هیچ‌کدام را عملی و وارد میدان نکرده است.

برتری چابهار نسبت به گوادر

توسعه گوادر در حالی است که چابهار نسبت به گوادر برای توسعه مطمئن‌تر و به‌صرفه‌تر است. دسترسی گوادر به جاده معروف ابریشم و سپس کشورهای آسیای میانه به‌دلیل کوهستانی بودن و صعب‌العبور بودن مناطق سخت و هزینه‌بر است و این در حالی است که به گواه کارشناسان دسترسی چابهار به جاده معروف ابریشم و آسیای میانه راحت‌تر و کم‌هزینه‌تر است.

علاوه‌بر دسترسی؛ امنیت نیز در بلوچستان پاکستان که از قضا گوادر نیز در آن واقع است تبدیل به یک معضل بزرگ برای چین شده است؛ گروه‌های تروریستی امنیت را در بلوچستان پاکستان و منطقه اطراف گوادر مختل کرده‌اند. دولت پاکستان در این منطقه قدرت کمی دارد و توانایی برقراری امنیت مسیرهای ترانزیتی هدف چین را ندارد.

کمبود زمین و میزان بالای بهای انرژی در گوادر و پاکستان نیز از دیگر معضلاتی است که چینی‌ها با آن دست و پنجه نرم می‌کنند؛ همه این‌ها دست به دست هم داده‌اند تا چابهار نسبت به گوادر برای سرمایه‌گذاری و توسعه مطمئن‌تر و به‌صرفه‌تر باشد.

با توجه به همین ویژگی‌های منحصربه فرد چابهار؛ چینی‌ها قبلاً در زمان دولت دهم با وجود آنکه درگیر پروژه گوادر بودند پیشنهاد ۶۰ میلیون یورویی برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار و اتصال این بندر به جاده معروف ابریشم را داده‌اند.

با این تفاسیر به‌نظر می‌رسد باید در شرایط حاضر و تعلل مکرر هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار به‌سراغ چینی‌ها رفت؛ به‌ویژه آنکه هند از برجام تاکنون مرتباً بهانه تعلل در توسعه چابهار را اول از ترس بازگشت تحریم‌ها و حالا خود تحریم‌ها گذاشته و به‌نظر می‌رسد خیلی محتاطانه و کند حرکت می‌کند. با حرکت فعلی هند و با توجه به نیاز مبرم چابهار به‌درگیر کردن منابع مالی بین‌المللی در توسعه به‌نظر می‌رسد این بار هم ایران در جذب بار و کالا علی‌رغم موقعیت ویژه و منحصر به فرد چابهار عقب می‌افتد.

باتوجه‌به‌ویژگی‌های منحصربه فرد چابهار؛ چینی‌ها قبلاً در زمان دولت دهم با وجود آنکه درگیر پروژه گوادر بودند پیشنهاد ۶۰ میلیون یورویی برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار و اتصال این بندر به جاده معروف ابریشم را داده بودند.

به‌نظر می‌رسد باید در شرایط حاضر و تعلل مکرر هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار به‌سراغ چینی‌ها رفت؛ به‌ویژه آنکه هند از برجام تاکنون مرتباً بهانه تعلل در توسعه چابهار را اول از ترس بازگشت تحریم‌ها و حالا خود تحریم‌ها گذاشته و به‌نظر می‌رسد خیلی محتاطانه و کند حرکت می‌کند. موجب عقب افتادن چابهار می‌شود.

مشکلات گوادر

بر اساس یکی از ارزیابی‌های صورت گرفته، برای آنکه بندر گوادر به یک بندر و گذرگاه تمام عیار تبدیل شود وجود خطوط ریلی در آن ضروری است. اما احداث این خط ریلی بیش از یک دهه طول خواهد کشید. در طول این مدت، مواصلات فراساحلی در بنادر رقیب منطقه به طور چشمگیر بهبود خواهد یافت و بیش از پیش نقص‌های بندر گوادر مشهود خواهد شد.

در طول سال‌های آتی، شبکه بزرگراه‌های پاکستان به طور کامل به سمت کراچی گسترش خواهند یافت. در همین دهه آتی، خطوط عمده ریلی از کراچی به پیشاور احتمالاً نوسازی و متعاقب آن عبور و مرور ترابری سریع‌تر خواهد شد. در راستای تقویت هر دو بندر فوق، دولت پاکستان باید بیش از پیش تلاش کند تا راه مواصلاتی فراساحلی از بندر کراچی را با دور زدن راه‌های پر ازدحام این شهر احداث کند.

در ادامه همین مسیر احداث شده، بندر گوادر می‌تواند حجم قابل توجهی محموله ترابری را جذب کند. مقامات بندر اعلام کرده‌اند تا عمق ۲۰ متری می‌توان کار لایروبی را انجام داد اما در حال حاضر، توان تجارت ترانزیتی بندر گوادر احتمالاً بیشتر از همه بنادر پاکستان است اگرچه دورنمای روشنی از حیث رشد تجارت ترانزیتی و کسب و کار ترابری محموله‌ای در پاکستان دیده نمی‌شود.

با توجه به محیط رقابتی منطقه، بندر گوادر به محرک‌های محلی متعددی جهت رشد نیاز خواهد داشت. این بندرگاه باید به عنوان ابزاری برای توسعه منطقه ساحلی مکران پاکستان و به طور گسترده منطقه بلوچستان جنوبی این کشور مورد استفاده قرار گیرد که در زمینه فعالیت‌های صنعتی در بخش‌های صنعتی، صادرات مواد معدنی و گردشگری قطب شناخته شده است.

یکی از راهبردهای رشد بندر گوادر باید تقویت توانمندیهای بلوچستان جنوبی - خط ساحلی طویلش که تاکنون به اندازه کافی بهره‌برداری نشده و منابع معدنی سرشارش - بحث و بررسی و برطرف‌سازی چالش‌های فراگیر آن است. این منطقه که تشنه آب است نیازمند احداث سدهای کوچک و پروژه‌های مختلف نمک‌زدایی است تا برای افراد محلی آب شرب همراه با محصولات غذایی تازه فراهم آید.

بندر گوادر گذرگاه اقتصادی چین و پاکستان

بندر گوادر یکی از بنادر مهم مواصلاتی در پاکستان است و بخش زیادی از تجارت ۶۴ میلیارد دلاری چین و پاکستان از طریق این بندر صورت می‌پذیرد. همچنین این بندر در چارچوب گذرگاه اقتصادی چین و پاکستان نیز دارای اهمیت ویژه‌ای است. هم اکنون ۸۵ درصد از نفت وارداتی چین از تنگه مالاگا به این کشور انتقال می‌یابد و بندر گوادر در آینده پتانسیل تبدیل به ترمینالی برای انتقال نفت از غرب آسیا به چین را دارد. همچنین پکن در نظر دارد بخشی از صادرات خود را از جاده مواصلاتی چین-پاکستان به بندر گوادر منتقل کرده و سپس از این بندر به آسیای غربی و اروپا ارسال کند.

خبرگزاری مهر