

چرا چابهار منطقه‌ای استراتژیک است؟/ سرمایه‌گذار هندی پس از تحریم‌ها کارش را متوقف کرد

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از رویداد ۲۴، بندر چابهار شبیه به هیچ یک از مقاصد توریستی ایران نیست؛ از موج‌های ۲۰ متری دریای عمان گرفته تا پدیده خارق العاده پیوستن کویر به دریا، چابهار را به منطقه‌ای با ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و توریستی قابل توجه تبدیل کرده است. با این حال اگرچه چابهار یکی از اولین مناطقی بوده که به عنوان منطقه آزاد شناخته شده اما هیچ یک از شاخصه‌های ظاهری مناطق آزاد را نمیتوان به آن اطلاق کرد. اولین برخورد توریست با این منطقه، سالن ترانزیت فرودگاه نظامی کنارک است که با یک چادر از بیابان‌های اطراف تمیز داده شده است.

با تمام مشکلاتی که وجود دارد، مدیر عامل منطقه آزاد چابهار می‌گوید استراتژی منطقه آزاد از تجارت به تولید تغییر کرده و بخشی از آثار آن در رشد قراردادهای سرمایه‌گذاری تولید قابل رویت است و آثار دیگر آن در توسعه بندر چابهار و پیشرفت این منطقه در طولانی مدت مشخص خواهد شد.

به گزارش رویداد ۲۴ بندر چابهار برای ایران اهمیت استراتژیک دارد؛ این منطقه، تنها تکه‌ای از خاک ایران است که از تحریم‌های آمریکا معاف شده است و هر چند این گفته تنها روی کاغذ معنی دارد و در عالم واقع چنین اتفاقی نیفتاده است، اما همین موضوع نصفه نیمه نیز باعث شده قرارداد ایران با هندوستان برای توسعه چابهار، مانند سایر قراردادهای خارجی ایران مشکل نداشته باشد.

مشکلات زیرساختی در بندر چابهار بهانه‌ای برای گفتگو با مدیرعامل منطقه آزاد چابهار شد. عبدالرحیم کردی که دانش آموخته رشته اقتصاد است وجود مشکلات زیرساختی را رد نکرد و به شوخی درباره راه حل این مشکلات گفت: می‌خواهیم در تهران بنر بزنیم «لطفاً به چابهار نیایید»

کردی در گفت‌وگوی خود با رویداد ۲۴، اهمیت استراتژیک چابهار را بررسی کرده و اقداماتی که در منطقه آزاد انجام شده را توضیح داده و امیدوار است در آینده‌ای نزدیک سرمایه‌گذاران و توریست‌هایی که به چابهار می‌آیند، با تصویری دیگر مواجه شوند؛ تصویری که نخستین ندای آن توسعه است.

او مأموریت اصلی مناطق آزاد را تولید محصولات و نزدیکی آنها به مقاصد صادراتی خواند و کارنامه خود در انجام این مأموریت را خوب ارزیابی کرد. عبدالرحیم کردی مدیرعامل منطقه آزاد چابهار در گفت‌وگو با رویداد ۲۴ درباره اهمیت چابهار در توسعه صادرات ایران گفت: لزوم توسعه سواحل مکران در کنار تعاملات و تغییر معادلات اقتصادی بین المللی با اهمیت یافتن حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا، چابهار را در سال‌های اخیر در موقعیت استراتژیکی قرار داده است.

کردی معتقد است همه تولیدکنندگان می‌خواهند در نقطه‌ای مستقر شوند که فاصله‌شان به بازار مصرف بهینه باشد و این مساله اساسی رقابت در شرایط فعلی اقتصاد دنیاست چرا که یکسان سازی اطلاعات، همگن شدن تکنولوژی و دسترسی همگانی به مواد اولیه سبب شده تنها وجه متمایزکننده آن‌ها مساله هزینه حمل و نقل باشد.

چابهار بازارهای شرق آسیا را به آفریقا و اروپا وصل می‌کند

او می‌گوید: چابهار، سواحل مکران و به طور کلی ایران در موقعیتی قرار گرفته‌اند که می‌تواند بازارهای شرق و جنوب شرق آسیا را به آسیای میانه، روسیه، شرق آفریقا و اروپای شرقی وصل کند. مسیر ایران از سمت سواحل مکران و بندر چابهار بهینه‌ترین مسیر است.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار درباره توافقی‌های انجام شده برای توسعه بندر چابهار در سال‌های اخیر گفت: در سه سال گذشته مجموعه قراردادهای سرمایه‌گذاری که در چابهار منعقد کردیم، از مجموع قراردادهای ده سال قبل بیشتر شده است. تعداد قراردادهای ما در سه سال رشد بیش از ۵۰۰ درصدی داشته است. مثلاً مجموع تولیدات سال ۹۲، ۵۶ میلیارد تومان بوده در حالی که این رقم در سال ۹۶ به ۱۰۸۳ میلیارد تومان رسیده؛ یعنی رشد بیش از ۲۰ برابری را تجربه کرده است.

استراتژی منطقه آزاد چابهار از تولید به تجارت تغییر کرد

کردی گفت: در منطقه آزاد چابهار ما یک تغییر استراتژی از تجارت به تولید داشتیم که آثار آن در رشد قراردادهای سرمایه‌گذاری تولید قابل رویت است؛ هند توافقی‌هایی با سازمان بنادر دارد و ما با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی هند در دو حوزه فولاد و فروآلیاژها و حوزه پتروشیمی مذاکره کردیم. البته با شرایط جدید و تحریم‌های آمریکا علیه ایران، سرمایه‌گذار بخش خصوصی هند هم کارش را متوقف کرده تا فضای تجارت با ایران شفاف‌تر شود اما در حوزه بندر و راه آهن توافقی‌هایی بین دو دولت هند و ایران منعقد شده که هنوز هندی‌ها به توافقاتشان پایبندند.

۳۰۰ شرکت خارجی در منطقه آزاد چابهار سرمایه‌گذاری کرده‌اند

او در مورد سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی در چابهار گفت: حدود ۳۰۰ شرکت سرمایه‌گذاری از ۱۷ کشور در منطقه آزاد به ثبت رسیده است؛ این شامل کشورهای آسیایی، آفریقایی و اروپایی است. عمده فعالیت‌های این شرکت‌ها نیز در حوزه حمل و نقل و ترانزیت و بازرگانی است. تعدادی شرکت در حوزه تولید، شیلات، مواد غذایی و پتروشیمی نیز به ثبت رسیده است. بیشتر این شرکت‌ها در مراحل اولیه سرمایه‌گذاری هستند و چند شرکت هم در حال بهره‌برداری هستند.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار در مورد شرکت‌های خارجی که در منطقه آزاد به بهره‌برداری رسیدند، گفت: شرکت‌هایی در حوزه شیلات، در حوزه‌های پایین دستی پتروشیمی و مواد غذایی با سرمایه‌گذار خارجی به بهره‌برداری رسیده است. این شرکت‌ها به سرمایه‌گذارانی از کشورهای افغانستان، پاکستان و یک مجموعه چینی تعلق دارند. مجموعه چینی در حوزه قطعه‌سازی مشغول به بهره‌برداری است.

او درباره مشارکت اروپایی‌ها در چابهار نیز افزود: با فرانسوی‌ها و ایتالیایی‌ها در حال همکاری هستیم. این‌ها در حوزه شیلات و صنایع کوچک و متوسط فعال هستند، اما سرمایه‌گذاری آن‌ها هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

کردی درباره آخرین وضعیت راه آهن چابهار-زاهدان افزود: قطعه اول راه آهن چابهار-زاهدان که بخش چابهار تا ایرانشهر است، ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. آنچه می‌دانم این است که وزارت راه به دنبال نهایی کردن این پروژه است. به ویژه اینکه این پروژه اجازه رهبری برای برداشت ۳۰۰ میلیون یورویی از صندوق توسعه ملی را نیز دریافت کرده و به نظر می‌رسد تا سال ۱۴۰۰ به بهره‌برداری خواهد رسید.

عملیات اجرایی فرودگاه چابهار چند هفته دیگر آغاز می‌شود

او در مورد پروژه‌های ملی در چابهار گفت: سه پروژه بندر، راه آهن و خط انتقال گاز با سرعت خوبی در حال انجام است. حلقه مفقوده زیرساخت‌های منطقه آزاد چابهار، فرودگاه بود که با حمایت وزیر راه و شهرسازی و استاندار سیستان و بلوچستان موفق شدیم در ابتدای مهر ماه موافقت اصولی ساخت فرودگاه منطقه آزاد چابهار را دریافت کنیم. مطالعات و طراحی فرودگاه شروع شده و مذاکره با پیمانکاران نیز خوب پیش رفته است. برنامه داریم به زودی در هفته‌های آینده عملیات اجرایی ساخت فرودگاه را آغاز کنیم.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار در مورد پیمانکار پروژه ساخت فرودگاه چابهار گفت: پیمانکار این پروژه داخلی است و تامین منابع هم از طریق منابع داخل سازمان و فایننس‌های خارجی قرار است انجام بگیرد. اگر فایننس خارجی تامین شود، تغییراتی را در ساخت پروژه خواهیم داد در غیر این صورت با پیمانکار داخلی به کار خود ادامه می‌دهیم. توافق اولیه برای فاز اول ۵۵۰ میلیارد تومان بوده و

فازهای بعدی هنوز بر آورد هزینه نشده است. پیش بینی یک میلیون مسافر در فاز یک انجام شده است.

