

آیا کم‌اثر کردن تحریم‌ها از مسیر چابهار محقق می‌شود؟

عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، در گفت‌وگویی مبسوط و تفصیلی به واکاوی این پرسش مهم پرداخته که ظرفیت‌های چابهار چگونه تحریم‌ها را کم‌اثر می‌کند؟

چابهار نقطه استراتژیکی برای کشور محسوب می‌شود، چه ظرفیت‌هایی در این بخش نهفته است؟

چابهار به‌عنوان پشتیبان و مرکز توسعه‌ای برای شرق کشور در سند توسعه محور شرق تعریف شده و برای اینکه به‌عنوان موتور محرک بتواند ایفای نقش کند، پیش‌بینی شده در سال 62-63 در چابهار منطقه آزاد تجاری-صنعتی شکل بگیرد. منطقه آزاد چابهار، اولین منطقه آزادی است که برآمده از یک سند توسعه منطقه‌ای است. در سند توسعه محور شرق، اصلی‌ترین مأموریت شرق کشور، حمل‌ونقل و ترانزیت و تجارت و بازرگانی است. ایجاد منطقه آزاد چابهار برای تحقق آن پیشنهاد شده است. برای دستیابی به هر دو هدف، نیازمند ورودی قوی در آب‌های گرم و ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی مناسب به سمت شمال بودیم که پروژه راه‌آهن، جاده و بندر با همین هدف آن زمان پیش‌بینی شده بود. بنابراین پروژه‌هایی به این منظور، در راستای طرح توسعه محور شرق پیش‌بینی و عملیاتی شدند. آنچه امروز چابهار را به لحاظ اقتصادی دارای توجیه اقتصادی بیشتری کرده، تغییر آرایش اقتصادی منطقه است؛ به دلیل اینکه اکنون قیمت تمام‌شده کالا بر مبنای تکنولوژی، نیروی کار یا مواد اولیه، تنها مزیت‌های رقابتی محسوب نمی‌شود، بلکه فعالان اقتصادی بر مبنای هزینه حمل‌ونقل و زمان رسیدن به بازار رقابت می‌کنند. بنابراین جغرافیا، اهمیت استراتژیک و مهمی پیدا کرده است. بر همین اساس هم کشور چین هدف‌گذاری کرده در سال 2050 بتواند قدرت اول اقتصادی دنیا باشد و برای دستیابی به این خواسته خود، برنامه ابتکار یک کمربند-یک جاده را مطرح کرده است. بسیار روشن است که این کشور قصد ندارد با تکنولوژی، تولید، نفت و پتروشیمی قدرت اول منطقه باشد. با وجود اینکه به همه این موارد احتیاج دارد، اما می‌گوید با جاده و کمربند به این مهم دست پیدا می‌کنم. در این فضا که حمل‌ونقل و زمان این قدر اهمیت دارد، صاحبان کالا برای توزیع یا تولید می‌خواهند در نقطه‌ای مستقر شوند که در بهینه‌ترین زمان ممکن بتوانند خودشان را به مشتری برسانند. از زمانی ظرفیت‌های چابهار مرکز توجه قرار گرفته که این تصویر و قاعده مبنای تصمیم‌گیری برای حضور در یک مکان برای تولید یا توزیع کالا شد. در جاده ابریشم، نقش ترمینالی و ارتباطی ایران در طول تاریخ وجود داشته و امروز دوباره این امکان برای کشور فراهم شده است که بتواند از طریق تنها بندر اقیانوسی ایران، به آب‌های گرم دسترسی داشته باشد. زیرساخت جاده‌ای و بندری این منطقه نیز مخاطب بسیاری از سرمایه‌گذاران بزرگ ملی و بین‌المللی شده است. بر اساس طرح‌های جامع و اسناد بالادستی، تولید 20 میلیون تن مواد پتروشیمی و 10 میلیون تن فولاد در چابهار پیش‌بینی شده و همین‌طور بندری که در فازهای مختلف تا 80 میلیون تن بار را جابه‌جا کند؛ تحقق این اعداد، چابهار را به پایتخت دریایی ایران تبدیل خواهند کرد. همه کشورهای دنیا که به آب دسترسی دارند، در کنار آب، پایتخت و ظرفیت اقتصادی فراهم کرده‌اند و این شرایط چابهار را به سمتی می‌برد که به پایتخت دریایی ایران تبدیل شود.

بر این اساس می‌توان در نظر داشت که بندر چابهار بتواند بنادر مهم منطقه مانند بندر صحار عمان و بندر جبل‌علی امارات را کنار بزند؟

چابهار همه بنادر منطقه‌ای را تحت تأثیر قرار خواهد داد. گاهی در شرایط یکسان شما می‌توانید با بازی سیاسی، تحریم منطقه‌ای را تقویت یا تضعیف کنید؛ اما گاهی توجیه اقتصادی آن قدر بزرگ است که قابل جبران نیست. اکنون اهمیت وزن هزینه‌های حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده روشن شده است. به خاطر همین هم صاحب کالا به تحریم کاری ندارد و برایش مهم نیست در کدام بندر ایرانی یا غیرایرانی کار کند؛ برای او تنها قیمت تمام‌شده و سودش مهم است و اکنون چابهار این امکان را برای صاحب کالا فراهم می‌کند. بنابراین صاحب کالا راه خود را حتی با دورزدن یا ریسک تحریم، پیدا می‌کند. این تصویری است که در مسیر حرکت می‌کنیم. اگر هنوز محقق نشده، به این خاطر است که هنوز کش‌وقوس‌هایی وجود دارد؛ اما فکت‌هایی خیلی قوی داریم که دنیا به آن رسیده است.

این کش‌وقوس‌ها کجاست؟

کش و قوس‌هایی در رقابت وجود دارد. زمان برای صاحبان کالا خیلی مهم است؛ اما هنوز نتوانسته‌ایم هماهنگی بین دستگاه‌های متولی را ایجاد کنیم. هنوز وقت‌کشی و عدم هماهنگی بین دستگاه‌های اجرائی در کشور وجود دارد که باید این اتفاق به‌زودی حل شود. در حال حاضر روسیه می‌خواهد کریدور شمال به جنوب موسوم به راه‌گذر ترانزیتی شمال - جنوب (NOSTRAC) را به سرعت عملیاتی کند؛ چون این کشور را به هند وصل می‌کند. کشورهای آسیای میانه در تمام سال‌های گذشته پیشرفت چندانی نداشته‌اند؛ اما در چند سال گذشته چهار، پنج درصد رشد اقتصادی را تجربه می‌کنند که به معنای توسعه و افزایش حجم مبادلات است. ازبکستان، قزاقستان و قزاقستان به دنبال این هستند که در چابهار پایگاهی داشته باشند و بتوانند پیوندهایشان را بیشتر کنند. بنابراین چابهار در چند سال آینده به مرکز بسیار بزرگ توزیعی و تولیدی در صنایع خاص تبدیل خواهد شد و بسیاری از پیوندهای شمال به جنوب و شرق به غرب را از این کانال مدیریت خواهیم کرد.

شاهد بودیم که هند اخیرا صحبت کرد که امتیاز گرفته‌ایم در تحریم هم در چابهار بمانیم. چه کشورهایی برای حضور و همراهی در چابهار تمایل دارند؟ چین هم ابراز علاقه‌مندی کرده است؟

معتقدم جذابیت و توجیه اقتصادی چابهار آن‌قدر زیاد است که حتی کشورهای در حال رقابت به دلیل حضور دیگری، پا پس نمی‌کشند. اگر ما به مأموریت خودمان به‌عنوان بازیگر اصلی این صحنه درست عمل کنیم، می‌توانیم منافع همه کشورها را در بخش‌های مختلف درگیر کنیم. اگر هند در بندر و حمل‌ونقل برای رسیدن به افغانستان کار می‌کند، منافاتی ندارد که چین در حوزه پتروشیمی و فرودگاه به ما کمک کند یا ژاپن در حوزه شیلات و صنایع وابسته به آن حضور داشته باشد، یا در کشورهای اروپایی خصوصا صنایع معدنی با ایتالیا هیچ منافاتی با هم ندارند که کار کنند. معتقدم به‌عنوان بازیگر اصلی این صحنه باید دنبال این باشیم که بر اساس ظرفیت‌ها و مزیت‌های هر کشوری، منافع پایدار دائمی برای خودمان با آن کشورها تعریف کنیم و به اقتضای تخصص‌ها و مزیت‌های رقابتی که آن کشورها دارند، برایشان فایل باز کنیم. در چابهار مذاکره کرده و تفاهم داریم که با ژاپن در حوزه شیلات حتما کار کنیم. با ایتالیا در حوزه معدن و سنگ‌های معدنی حتما کار خواهیم کرد. با چین در حوزه فرودگاه قرارداد EPCF (طراحی، ساخت و تأمین مالی) در شهر چابهار به ارزش 450 میلیون یورو داریم. فاز یک را خودمان شروع کرده‌ایم؛ اما قرارداد را دنبال می‌کنیم.

این قرارداد چه زمان امضا شده؟

قرارداد سال 98 با علم به شرایط بعد از برجام امضا شده است. چابهار این ظرفیت را دارد که همه کشورها را علاقه‌مند به حضور کند. سیاست ما این نیست که صرفا با یک کشور کار کنیم و تخم‌مرغ‌هایمان را در یک سبد بگذاریم. با هندی‌ها سابقه دیرینه همکاری داریم و تا زمانی که کار کنند، حتما از حضور آنها استفاده می‌کنیم. پیوندهای اقتصادی و فرهنگی با هند داریم ولی به این معنا نیست که با چین کار نخواهیم کرد.

به‌هر حال چین در گوادر پاکستان هم حضور دارد. از سوئی هند نیز با پشتوانه آمریکا حرکت می‌کند. به‌همین دلیل به نظر می‌رسد بین چین و هند کمی اختلاف برای حضور در چابهار وجود داشته باشد. بلکه رقابت‌ها بین خودشان است اما در بستر ما، خودمان تعیین‌کننده شرایط هستیم و با همه کشورهایی که مزیت رقابتی دارند و قواعد بازی برد-برد ما را تعریف می‌کنند، کار خواهیم کرد. اکنون هم باب گفت‌وگو برای همه‌شان باز است.

همکاری تجار و بازرگانان بیشتر از سمت کدام کشورهاست؟

از 45 کشور، شرکت ثبت‌شده در منطقه داریم. در حال حاضر پاکستانی‌ها در حوزه فراوری مواد غذایی و تولید مواد پتروشیمی فعال هستند، افغان‌ها در حوزه مواد غذایی، تجارت، حمل‌ونقل و ترانزیت فعال هستند و اخیرا یکی، دو سرمایه‌گذار در حوزه فراوری مواد معدنی در حال کار هستند. چینی‌ها هم فعال هستند. چند شرکت اروپایی داریم که متأسفانه فعلا کارهایشان را متوقف کرده‌اند، با هلندی‌ها در محصولات گلخانه‌ای قرارداد خیلی خوبی داریم و منتظر روشن شدن فضا هستند. از ترکیه شرکت ثبت‌شده داریم. ترک‌ها خیلی علاقه‌مند به سواحل جنوب ایران هستند؛ به جهت اینکه راهشان را به آفریقا به‌عنوان بازار هدف استراتژیک نزدیک می‌کند و ما هم در این زمینه مذاکراتی داشته‌ایم و شرکت‌هایی ثبت کرده‌اند و در حال برنامه‌ریزی برای فعالیت هستند. به دلیل اینکه

زیرساخت‌هایمان از روند قابل‌قبولی برای تحقق کامل برخوردار شده‌اند، بسیاری از سرمایه‌گذاران در حال اعتماد و شروع فعالیت‌هایشان هستند. رسیدن گاز به چابهار نقطه عطفی برای شروع فعالیت‌های صنعتی است. برای هر فعالیت صنعتی در چابهار سوخت و انرژی مهم است و در سال 1400، گاز و راه‌آهن را در چابهار خواهیم داشت و تلاشمان این است که فاز یک فرودگاه هم در 1400 به بهره‌برداری برسد. مجموعه این عوامل بستر خوبی را برای حضور همه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم خواهد کرد و سهولت لازم را برایشان ایجاد می‌کند که حضور داشته باشند. مجموعه این اقدامات خدماتی است که در این دولت ارائه شده و در حال به ثمر نشستن است.

فرودگاه در چند فاز تعریف شده؟

دو بخش. بخش دوم ممکن است فازبندی شود. بخش اول را با منابع داخلی سازمان شروع کرده‌ایم و براساس طرح جامع، فرودگاه سه باند خواهد داشت و ظرفیت امکان توسعه تا 15 میلیون نفر مسافر پیش‌بینی شده است. اما در فاز یک که می‌خواهیم سریع‌تر بحث تردد حل شود، برای یک میلیون مسافر در سال یک باند در نظر گرفته‌ایم و بخشی از فعالیت‌ها را شروع کرده‌ایم. خوشبختانه از اوایل تیر امسال که قرارداد ابلاغ شده، پیشرفت خیلی خوبی را شاهد هستیم و تعداد زیادی پیمانکار داخلی مشغول شده‌اند. شرکتی محلی به‌عنوان طرف قرارداد با چین در نظر گرفته شده و در تلاش هستیم که از تمام ظرفیت‌های داخلی استفاده می‌کنیم که فاز یک به بهره‌برداری برسد. احداث شهر فرودگاهی، بخش دوم کار است که دو باند، مجموعه کارگو و پشتیبانی و خدمات موردنیاز شهر فرودگاهی پیش‌بینی خواهد شد و در قرارداد چینی‌ها، فرایند اجرائی نهایی می‌شود تا بتوانیم از این ظرفیت استفاده کنیم و به‌عنوان یکی از قابلیت‌های مهم در کنار بندر، راه‌آهن و جاده، فرودگاه را هم داشته باشیم که این امر مهم‌ترین ویژگی چابهار است که در کنار رقبا، متفاوتش می‌کند، زیرا چهار ابزار حمل‌ونقل را در کنار هم داریم و صاحب کالا می‌تواند تصمیم بگیرد که از کدام ظرفیت استفاده کند.

یکی از حلقه‌های مفقوده کریدور شرقی، اتصال راه‌آهن چابهار به زاهدان است. این پروژه در چه مرحله‌ای است؟

برای این پروژه نیز مانند پروژه بندری، با خارجی‌ها در حال مذاکره هستیم اما هیچ‌وقت کار متوقف نشده است و با همت و تلاش پیمانکاران داخلی و تدبیری که در وزارت راه‌وشهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی وجود داشت، این بندر بدون کمک خارجی‌ها به بهره‌برداری رسید و اکنون فعال است. راه‌آهن هم با توان و امکانات داخلی شروع کرده‌ایم و با تأمین‌کنندگان خارجی هم مذاکره داشته‌ایم و اکنون از پیشرفت خیلی خوبی برخوردار است. ریل‌گذاری از زاهدان شروع شده و در نیمه سال 1400 قطعاً اتصال راه‌آهن کامل و چابهار به شبکه سراسری راه‌آهن وصل می‌شود. فاز دوم یعنی بخشی که زاهدان را به سرخس وصل می‌کند، خیلی مهم است که باید تمام توان و انرژی‌مان را بگذاریم که این پروژه محقق شود. تلاشی که برای اتصال راه‌آهن از چابهار به زاهدان انجام شده، زمانی معنا و جذابیت دارد که قطعه دومش یعنی از زاهدان به سرخس هم عملیاتی شود که در دستور کار دولت است اما هنوز اقدام اجرائی در آن حوزه شکل نگرفته است.

آستان قدس قرار است به این قسمت ورود کند؟

آستان قدس برای اجرای فاز دوم در حال بررسی است، سرمایه‌گذاران دیگری هم به این پروژه مهم علاقه‌مندی نشان داده‌اند.

اگر پس‌کرانه تکمیل شود، از بعد تجاری و گردشگری می‌تواند جذابیت‌های ویژه‌ای برای چابهار ایجاد کند. در مورد ساخت پسرکانه

به‌عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی چه کرده‌اید؟

در باب توسعه وقتی دنبال ایجاد هاب اقتصادی با دو مأموریت تولید و تجارت هستید، ابزارها و اجزای بسیار زیادی را باید کنار هم بگذارید که درست عمل کند. ایجاد منطقه آزاد، شهرک‌های صنعتی، تأمین آب و برق و... مکان تولید را فراهم می‌کند و در همین راستا نیز صنایع در حال استقرار هستند. بخشی هم مربوط به تجارت و حمل‌ونقل است که بندر و راه‌آهن به لحاظ زیرساخت و ابزار شکل گرفته‌اند اما در همه این اتفاقات یکسری پیوندها را نیاز داریم که بتوانیم از این ظرفیت‌ها درست استفاده کنیم. تجارب جهانی نشان می‌دهد که پارک‌های لجستیکی و مراکز توزیعی می‌توانند محل خوبی برای پیوند دادن ابزارهای حمل‌ونقل با صاحبان کالا و تولیدکننده‌ها باشند و بتوانند امکانات توزیع‌شان را به‌گونه‌ای به هم ارتباط دهند که هم زمان و هم هزینه‌هایشان را مدیریت کنند. بندر

شهید بهشتی فرض بر اینکه در این مقطع با ظرفیت 20 میلیون تن مشغول به فعالیت باشد، پسرکانه‌ای نیاز دارد که حداقل بتواند بخشی از این کالاها را دپو کرده و بخشی را طی قالب فرایندهایی، بسته‌بندی و مجدد صادر کند. بنابراین نیازمند فضایی بزرگ‌تر از چیزی است که اکنون در اختیار دارد. برای این کار هم طبیعتاً در طرح جامع بندر، پیش‌بینی شده که فضایی در خارج از شهر چابهار ایجاد شود. اشکالی که در چابهار به دلیل کم‌دقتی به وجود آمده، این است که بندر چابهار دقیقاً متصل به شهر چابهار است و شهر، بندر را احاطه کرده و امکان توسعه پسرکانه‌ای ندارد، بنابراین بندر باید بتواند خود را به پشت شهر برساند و امکانات پسرکانه‌ای را توسعه دهد.

چه راه‌حلی برای آن وجود دارد؟

خوشبختانه تعارض تاریخی که در چابهار بین منطقه آزاد و شهر چابهار وجود داشت و موجب شده بود که همه اجزا جداگانه از هم باشند که بر ایند این ناهماهنگی‌ها و تعارض‌ها بود، در اتفاق ارزشمندی که در سال گذشته رخ داد و نقطه عطف تاریخی در پیشبرد مباحث توسعه در این منطقه خواهد بود، برطرف شد. سال گذشته محدوده منطقه آزاد چابهار از 14 هزار هکتار به 82 هزار هکتار توسعه یافته و شهر چابهار، بندر و تعدادی روستا که در حاشیه چابهار هستند و در حال تبدیل به سکونتگاه‌های غیررسمی بودند، به محدوده منطقه اضافه شدند که بسیاری از مشکلات را حل خواهد کرد. در این راستا سازمان چند اقدام مهم را در دستور کار قرار داده است. اول اینکه طرح جامع را برای کل محدوده آغاز کرده است. خدمات اجتماعی، آموزش، بهداشت و موضوع توانمندسازی را برای کل این محدوده در دستور کار دادیم. خدمات عمومی شهری را سعی کردیم بین منطقه و شهر به سمت یکپارچگی ببریم؛ یعنی تناقضی که بین منطقه آزاد و شهر در اذهان عمومی وجود داشت، با یکسان‌سازی کیفیت زندگی و خدمات عمومی در تمامی بخش‌ها در حال برطرف شدن است. در این زمینه اقدامات مشارکتی را با بخش خصوصی آغاز کرده‌ایم که به سبب ورود شهر به محدوده منطقه آزاد، برای آن جذابیت ایجاد شده است. یکی از سیاست‌هایی که تأکید داریم و دنبال خواهیم کرد، این است که بخشی از ساخت‌وسازهای مراکز خرید و تفریحی را از محدوده فعلی خارج کرده و به سمت شهر ببریم که توزیع متناسب فرصت‌ها در کل محدوده شکل بگیرد و شهر هم به لحاظ کیفیت زندگی و ساخت‌وساز ارتقا پیدا کند. در طرح جامع شهر چابهار به‌عنوان یک شهر لجستیک پیش‌فرض، الزامات زیادی در حوزه مجموعه‌های انبار، خدمات پشتیبان برای حمل‌ونقل و ترانزیت، محل استقرار و ورود و خروج کامیون‌ها، راه‌آهن و فرودگاه و... در نظر گرفته شده که در قاعده منسجمی با هم کار خواهند کرد. بعد از طرح توسعه، اولین اقدام در پایان سال، مشاور طرح جامع انتخاب شد و اکنون هم گزارش‌ها را مرحله به مرحله ارائه می‌دهد. تأکید جدی‌ای را در بحث مطالعات اجتماعی و فرهنگی در طرح جامع داشتیم، یعنی پیوست فرهنگی و اجتماعی که برای این طرح تهیه خواهد شد، مسئله بسیار مهمی است. در تلاش هستیم که اگر توسعه و پیشرفت اقتصادی، تعارضاتی را با جوامع محلی ایجاد کرده، در نظر بگیریم و مورد مطالعه قرار دهیم. در تلاشیم که از نقاط قوت و ضعف‌شان استفاده کنیم که تجربه متفاوتی را از توسعه منطقه‌ای در چابهار به نام و اعتبار جمهوری اسلامی ایران به نمایش بگذاریم.

در زمینه توسعه گردشگری که یکی از نقاط قوت منطقه محسوب می‌شود، چه کرده‌اید؟

گردشگری یک فرایند و زنجیره است که نمی‌شود با ایجادکردن محل اقامت، با صرفاً داشتن جذابیت طبیعی و هر جزء به‌تنهایی انتظار توسعه را داشته باشیم که محل درآمد هم باشد. صنعت گردشگری در دنیا خیلی از صنایع را پشت سر می‌گذارد. خیلی از کشورها از این محل درآمد ارزی برای خودشان حاصل کرده‌اند. اما در ایران گردشگری مباحث خاصی دارد که حتماً متولیان امر در وزارت میراث فرهنگی و گردشگری دنبال می‌کنند. در مورد چابهار دو وجه کاملاً متفاوت داریم. اول ترس تاریخی که در سال‌های گذشته و با خیانتی که سینما به این منطقه کرده، در ذهن مردم نشسته و احساس ناامنی که در اثر همین تصاویر در مردم نگرانی برای حضور در این منطقه ایجاد کرده است. از طرف دیگر به لطف فضای مجازی و شرایطی که در سال‌های گذشته تغییر کرده، تصاویر و تجربیات گردشگران برای مردم منتشر شده و تعداد گردشگران را افزایش داده است مثلاً در سال 93 روزانه گاهی یک پرواز به چابهار داشتیم یا گاهی نداشتیم، اما در دو سال گذشته پروازها به روزی چهار یا شش تا رسیده و هیچ روز بدون پروازی نداریم. این امر نشان می‌دهد که ترافیک رفت‌وآمد به چابهار زیاد شده است، اما همه این رفت‌وآمدها، از آن گردشگرانی که منجر به افزایش درآمد برای مردم منطقه شوند،

نیستند، چون هنوز این حلقه را کامل نداریم. در کنار اینکه باید هتل را توسعه دهیم، هزینه رفت و آمد باید کاهش پیدا کند و پرکردن اوقات فراغت گردشگر را هم باید پیش‌بینی کنیم. خوشبختانه در این سال‌ها توانسته‌ایم طرح تفصیلی کاملی را در حاشیه خلیج چابهار تهیه کنیم و از امسال اجرا را شروع کرده‌ایم. هم‌زمان با شروع ساخت فرودگاه، ساخت مجموعه‌های اقامتی خیلی متنوعی را از هتل‌های آپارتمانی تا پنج‌ستاره شروع کرده‌ایم و اکنون 9 هتل در حال ساخت است که اولی پایان امسال به بهره‌برداری خواهد رسید و امکانات اقامتی در دو، سه سال آینده شکل خوبی می‌گیرد. همچنین بر تفریحات دریایی متمرکز شده‌ایم. مسیرهای ارتباطی به نقاط جذاب گردشگری طبیعی مخصوصاً به جاده ساحلی که به سمت گوادر و شرق می‌رود، در حال دوبانده‌شدن است. از طرف دیگر به سمت کنارک هم در جاده ساحلی اتفاقات خوبی می‌افتد. در حال تقویت توسعه بوم‌گردی و مراکز اقامت روستایی با کمک دهیاری و میراث فرهنگی هستیم. آموزش برای تولیدرها و صاحبان فعالیت‌های مرتبط با گردشگر را در دستور کار قرار داده‌ایم و در دانشگاه‌ها آموزش می‌دهند. با مجموعه این اقدامات در آینده خیلی نزدیک، خصوصاً بعد از راه‌اندازی فرودگاه، سهولت سفر و ایجاد هتل‌ها به‌عنوان یکی از مقاصد مهم گردشگری در مقیاس داخلی و بین‌المللی، شاهد رشد گردشگری در چابهار خواهیم بود.

منطقه آزاد چابهار قطعاً مسئولیتی در قبال جامعه پیرامون خود دارد. در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود چه کرده‌اید؟

در ماده یک قانون چگونگی اداره مناطق آزاد، اهداف مناطق آزاد، عمران، آبادانی و کمک به مناطق هم‌جوار به‌عنوان مأموریت‌ها و اهداف اصلی مناطق آزاد در نظر گرفته شده است. منتها به نظرم غفلت‌های جدی‌ای در این زمینه صورت گرفته است. به‌عنوان نمونه تأکید شده باید منابع را صرف توسعه زیرساخت‌ها در محدوده منطقه کنید؛ بنابراین ظرفیت قانونی را باید اصلاح می‌کردیم. مطالعه مهمی را با کمک دانشگاه تهران انجام داده‌ایم. به‌عنوان کسی که از گذشته به‌نوعی در منطقه تردد داشتم و نگاه جامع محلی را نسبت به منطقه می‌دانستم، دریافته بودم که با وجود یک سازمان اقتصادی در منطقه، همیشه اعتراض و نارضایتی در بین مردم منطقه وجود داشت. از مرکز مطالعات اجتماعی دانشگاه تهران خواستیم بررسی کند که این تعارض‌ها ناشی از چه چیزی است. متوجه شدیم این تعارضات ناشی از تبعیض و تفاوتی است که بین منطقه آزاد و سرزمین اصلی، در سال‌های گذشته شکل گرفته و متأسفانه در سازمان به این موضوع خیلی کم‌توجه و بی‌توجه بودیم. متأسفانه این شکاف زیاد شده و باید در موردش فکر کرد و این تعارض و ناهنجاری را که در آینده بحران‌ساز خواهد شد، مرتفع کنیم. بنابراین براساس تجارب جهانی به مفهوم مسئولیت اجتماعی در قالب مجموعه‌ای از راهبردها و پروژه‌ها رسیدیم که سه محور اصلی را برای ما تعریف کرد. آن سه محور، آموزش، بهداشت و توانمندسازی بود. در حوزه آموزش مجموعه اقدامات در سال‌های گذشته با کل گذشته منطقه قابل قیاس نیست، یعنی بیش از صد کلاس درس را در یکی، دو سال گذشته ساخته و تحویل داده‌ایم. تعدادی کلاس درس در حال ساخت هم داریم. در بحث کیفیت آموزش، برای معلمان و دانش‌آموزان نخبه که در روستاها هستند، مرکز شبانه‌روزی دبیرستانی در منطقه ایجاد کرده‌ایم. همچنین آموزش‌های دانشگاهی رشته‌هایی که برای صنایع آتی نیاز هستند را ترویج داده‌ایم. از دانشگاه‌های بزرگ مانند دانشگاه شریف و دانشگاه علم و صنعت خواسته‌ایم تا در راستای توانمندسازی و آموزش نیروی انسانی با ما همراه باشند. در حوزه بهداشت هم با وزارت بهداشت و دانشگاه علوم پزشکی جنوب استان در بخش درمان و بهداشت همکاری داریم. در زمینه آی‌سی‌یو، آنژیوگرافی و تجهیزات درمانی در بیمارستان‌ها سعی کردیم کمک کنیم و در مورد آموزش مردم برای پیشگیری از بیماری‌ها هم متمرکز شده‌ایم، چون درمان بسیار پرهزینه است و می‌توان با بخش کوچکی از همان هزینه در حوزه بهداشت، مانع بیماری‌ها شد. در کنار سیاست‌ها و برنامه‌های وزارت بهداشت این کارها را دنبال می‌کنیم و همراه‌شان هستیم. در حوزه توانمندسازی زنان و جوانان و مهیا کردن‌شان برای شغل‌هایی که نسبت به انجام آنها توانا هستند، وارد عمل شده‌ایم. به‌عنوان نمونه در حوزه زنان توانمندسازی در بخشی را در دستور کار قرار دادیم که به زنجیره کسب‌وکارشان در بازاریابی و فروش کمک می‌کند. در همین راستا، سوزن‌دوزی را در نظر گرفتیم که قابل توجه و اثربخش بوده است. همچنین معتقدیم در بحث نشاط اجتماعی و ورزش، فرهنگ عمومی، ساخت مدارس و کتابخانه‌های روستایی باید بیشتر کار کنیم. 27 مجموعه ورزشی و 18 زمین چمن در حال ساخت داریم. این حجم از پروژه‌های عمرانی در این چند محور، نقطه عطفی در رویکرد و نگاه مردم به فرایندهای توسعه و سازمان‌های توسعه‌ای در منطقه شده است. اگر توسعه سواحل مکران قرار باشد اتفاق بیفتد، نگاه مردم باید به روندهای توسعه تغییر کند و این تغییر نگاه صرفاً از طریق این خدمات و توجه کردن به کیفیت زندگی و ابعاد مختلف زندگی مردم است. اعتماد ایجادشده حاصل توسعه است و در زندگی مردم اثر مثبت خواهد داشت. اینها نکاتی است که در نگاه برنامه‌ریزان بااهمیت است.

