

چابهار، نقطه اتصال بازارهای جهانی به یکدیگر است

چابهار تایمز/ تهمینه انصاری: منطقه آزاد چابهار در منطقه جنوب شرقی کشور قرار دارد. منطقه‌ای که تنها بندر اقیانوسی ایران در آن قرار دارد. اهمیت این منطقه زمانی آشکار می‌شود که ایران در بحث تجارت و در راستای ارتقای وضعیت خود از طریق این منطقه اقدام کند. این منطقه پیدا کردن موقعیت نهایی خود با چالش‌های بسیاری مواجه بوده و هست اما گفته می‌شود که در حال حاضر فصل چابهار فرا رسیده است. با عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار درباره افق پیش روی این منطقه و چالش‌هایی که در مسیر رسیدن به آنچه از آن انتظار می‌رود گفت‌وگو شده که در ادامه می‌خوانید:

زمانی که نام منطقه آزاد مطرح می‌شود اکثر مردم عام منطقه آزاد کیش و قشم را به یاد می‌آورند. چرا عنوان منطقه آزاد کمتر کسی را به یاد منطقه آزاد چابهار می‌اندازد؟

در حال حاضر منطقه آزاد چابهار یکی از جدی‌ترین مناطق آزاد در کشور است. اینکه شاید از بین مردم عادی کمتر کسی منطقه آزاد چابهار را بشناسد، شاید به دلیل جذابیت‌های گردشگری در منطقه آزاد کیش و قشم وجود دارد و مأموریت‌های گردشگری در چابهار به دلایل بسیاری که بخشی از آن به دلیل بعد مسافت و یا نبود زیرساخت‌های مسافرت و یا اقامت در این بندر است، کمتر مورد توجه قرار گرفته است مسئله‌ای که در حال حاضر با برگشت چابهار به مأموریت اصلی خود در محافل بین‌المللی، تخصصی و سرمایه گذاری، چابهار در جایگاه اول در بین مناطق آزاد تجاری است.

با توجه به اینکه چین شریک تجاری ایران است و با استناد به تفاهم نامه ۲۵ ساله و حتی ورود ایران به گروه شانگهای تجارت ایران با این کشور وارد فصل تازه‌ای شده است، نقش بندر چابهار را برای ارتباط بین ایران و چین چطور ارزیابی می‌کنید؟

اگر به تاریخ ایران رجوع کنیم، زمانی قبل از اینکه صاحب نفت باشیم، همیشه در اسناد متون تاریخی می‌بینید نقشه ایران یک نقش لجستیکی بوده و ایران ارتباطات گسترده‌ای داشته است. تغییراتی که در حوزه پیشرفت تکنولوژی و بعد از انقلاب صنعتی اتفاق افتاد و دسترسی‌هایی که به اطلاعات و دانش و تکنولوژی وجود داشت رقابت از بخش لجستیک و هزینه‌های حمل و نقل را به سمت دسترسی به بازارها، صاحبان تکنولوژی و مواد اولیه منحرف کرد تا در دو سه دهه گذشته که دوباره ماجرا تغییر کرد به سمت لجستیک. تصویری که امروز از چابهار به عنوان دروازه ورودی وجود دارد این است که ایران بحث لجستیک را به عنوان ویژگی بارز قبل از نفت و گاز و منابع طبیعی داشته و دوباره این ویژگی به این کشور برگشته و به همین دلیل در دو دهه گذشته و تغییر آرایشی که در منطقه خاورمیانه وجود دارد باعث شده ارتباطاتی که در شمال و جنوب ایران از جمله کریدورهایی که در حال حاضر دوباره آن‌ها صحبت می‌شود و اتصالات که از پایین به بالا برقرار میکند، همه این بهترین و مهمترین مسیرها از ایران بگذرد و دروازه ورودش در ایران هم چابهار است. به همین دلیل است که این روزها گفت‌وگو در مورد چابهار تقریباً در همه محافل بین‌المللی هست و بخش عمده‌ای بازار مواد اولیه و بازار مصرف از چابهار تامین می‌شود و این به اعتقاد من به دلیل تغییر آرایش است که در اقتصاد منطقه شکل گرفته و این وزنی که عوامل و نهادهای تولید در قیمت تمام شده کالا پیدا کردند به نفع چابهار است و ما را به این مساله می‌رساند که امروز فصل چابهار

فرا رسیده است.

همه این مواردی که به آن اشاره کردید از قبل هم در کشور وجود داشته اما چرا در حال حاضر به این مسئله رسیده‌ایم که فصل چابهار فرا رسیده است؟

در دو دهه گذشته وقتی دو کالا با یکدیگر رقابت می‌کردند بخش عمده از حاشیه‌های سود آنها بر سر تکنولوژی بود کالایی که تکنولوژی بهتری داشت مدعی می‌شد که من رقیبی ندارم. در بعضی از صنایع این رقابت در حوزه دسترسی به مواد اولیه بود هر جایی که دسترسی به مواد اولیه آسان‌تر بود تولید هم طبیعتاً به راحتی انجام می‌شد. امروز با تحولاتی که در حوزه حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی شکل گرفته، به عنوان مثال کشتی‌های ۴۰۰ هزار تنی که از برزیل وارد دریای عمان می‌شوند، مواد اولیه را با قیمتی پایین‌تر به ما می‌فروشند که نشان می‌دهد این فضای رقابتی از بین رفته است اما همچنان دو مسئله وجود دارد که نتوانستند برای فضای رقابتی برای آن راه حلی پیدا کنند یکی هزینه حمل و نقل کالا و یکی زمان.

در نهایت کسی برنده این رقابت تولید کالا می‌شود که بتواند دو پارامتر هزینه و زمان را به حداقل ممکن برساند. با توجه به تصویری که ما از قیمت تمام شده کالا و زمان مصرف شده داریم به این نتیجه می‌رسیم که در حال حاضر فصل، فصل چابهار است.

چرا با وجود بنادر تجاری دیگری مثل ابوظبی که مثل چابهار محدودهایی از جمله تحریم ندارند برای بارگیری یا حضور کشتی‌های بازرگانان و تجار انتخاب نمی‌شوند؟

از دو منظر می‌توان این مسئله را مورد بررسی قرار داد یکی اینکه بندرهایی مثل دبی یا ابوظبی که در جنوب دریای عمان قرار دارند، نمی‌توانند رقابت جدی برای بنادر شمالی دریای عمان و خلیج فارس باشند دلیل این مسئله هم پس‌کرانه‌ها و دسترسی‌هایی است که به بازارها دارند. اگر بخواهیم چابهار را با بنادر شمالی دریای عمان و خلیج فارس مقایسه کنیم باید به خاطرم‌ان بیاوریم که تا چند سال گذشته ما شرایط بحرانی در شمال دریای عمان و خلیج فارس داشتیم تا اندازه‌ای که حتی با وجود فعالیت تمامی صاحبان مشاغل سرمایه و صاحبان بنادر اگر شرایط بحرانی در این منطقه حاکم می‌شد باعث می‌شد تا تمامی فعالیت‌های این بنادر متوقف شود، در صورتی که این تهدید و این شرایط بحرانی برای یک بندر اقیانوسی مثل چابهار وجود نخواهد داشت. بنابراین چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران و دروازه ورود به اقتصاد ایران حکم یک اتصال را برای همه بازارهای پس‌کرانه‌ای ایران به بقیه دنیا دارد.

تا چه اندازه چابهار برای این مأموریت آماده است؟

دو بخش به حوزه زیرساخت‌ها یا نیازمندی‌های آمادگی چابهار برای حضور در یک همچین رقابت بین‌المللی نیاز داشتیم. بخش اول زیرساخت‌های پشتیبان یا خارج از خود چابهار هست که به زیرساخت‌های حمل و نقل بر می‌گردد از جمله جاده، ریل و بندر که خوشبختانه اتفاقات خیلی خوب در بندر اتفاق افتاده است؛ فاز اول به بهره‌برداری رسیده و آمادگی پذیرش کشتی دارد محدودیتی هم برای تجهیزات تخلیه و بارگیری وجود ندارد. بخش ریلی موضوع مهمی است که چابهار به زاهدان باید اتصال داده می‌شد که با وجود شرایط نامساعد اقتصادی که در اثر تحریم‌ها بود، شرایط اقتصادی را قدری ناپایدار کرد و سرعت این پروژه کم شد. پروژه امسال باید به بهره‌برداری می‌رسید با این حال برنامه ما این است که تا یک سال و نیم آینده یعنی پایان ۱۴۰۱ اتصال چابهار به شبکه سراسری ریل را برقرار کنیم. از آن طرف زیرساخت دیگری که برای توسعه در چابهار مورد نیاز بود، برنامه‌ریزی گاز و انتقال گاز از ایران بود که

تا امروز جزو پروژه‌هایی است که پیشرفت فیزیکی بسیار مناسبی دارد و به اعتقاد من تا قبل از پایان سال می‌توان ۱۴۰۰ به پایان خواهد رسید.

بخش دوم نیازمندی‌های چابهار این بود که سرمایه‌گذاران به فضا و بستری نیازمند بودند که بتوانند ورود پیدا کنند و به شرایط مناسبی برای استقرار پیدا کنند. چابهار با یک تبعیض تاریخی مواجه بود که به یک محدودیت و عامل ضد توسعه برای این منطقه تبدیل شده بود. جانمایی اولیه که برای منطقه آزاد چابهار شکل گرفته بود خیلی به توسعه این منطقه کمک نمی‌کرد. یک منطقه ۱۴ هزار هکتاری را نزدیک به شهر چابهار به عنوان منطقه آزاد در نظر گرفته بودند که برای توسعه هیچ مرزی از جمله مرز هوایی زمینی و دریایی نداشت درحالی که ذات منطقه آزاد با تمامی مرزهایش تعریف می‌شد. یکسری فعالیت‌های بازرگانی در این منطقه انجام می‌شد که سودآوری چندانی نداشت و همه اینها با اینطرح توسعه سواحل مکران، طرح‌های فولاد و صنایع پتروشیمی همزمان شده بود. تمامی این صنایع محدود به این پهنه ۱۴ هزار هکتاری بود که با توجه به نگرانی‌های محیط زیستی و تبعات زیست محیطی خیلی به نظر تاثیرگذار نمی‌رسید.

راهکاری که برای این موضوع در نظر گرفتید، چه بود؟

برای مقابله با این تعارض‌ها مادر سال ۹۸ بعد از پیگیری‌های ۱۵ تا ۱۶ ساله که از زمان آغاز به کار منطقه آزاد چابهار بود، الحاق بنادر و طرح توسعه محدوده منطقه آزاد چابهار را به تصویب مجلس رساندیم و ابلاغ کردیم. ما طرح جامع پهنه ۸۲ هزار هکتاری چابهار را با همه الزاماتی که در اسناد بالادستی و اقتضائات بین‌المللی بود، تهیه کردیم. چشم اندازی که ما از این طرح تا سال ۲۰۴۰ برنامه‌ریزی کرده‌ایم ایجاد یک پایتخت دریایی است که نزدیک به بیش از ۲ میلیون جمعیت در خود دارد و در افق طرح یعنی یک بازه ۵۰ ساله چابهار یک جمعیت ۵ میلیونی را در خود جای خواهد داد. چابهار به مرکز تجارت منطقه تبدیل خواهد شد و اتصال بازارهای شمال به جنوب و شرق به غرب را در دستور کار خود خواهد داشت.

تحریم‌ها تا چه اندازه بر این منطقه و فعالیت اقتصادی آن‌ها تاثیر داشته‌اند؟

اگر با نقص‌ها و چالش‌هایی مواجه می‌شویم و حضور کم رنگ‌تری از فعالیت بندر می‌بینیم به این دلیل است که زنجیره خدمات ما کامل نیست. باری که به بندر چابهار می‌رسد، قصد ماندن در این بندر را ندارد و برای این بار زمان و هزینه مهم است. بارهای سیاسی و بارهایی که به محدودیت‌های تحریمی توجه می‌کنند در اقتصاد دنیا خیلی بارهای زیادی نیستند و صاحبان کالا و تجارت‌کننده‌های بزرگ به قیمت‌های تمام شده خودشان نگاه می‌کنند. مثلاً می‌توانید باری را از چابهار به روسیه برسانید و همین بار اگر از مسیر جایگزین چابهار حرکت کند حدود ۳۸ تا ۴۰ روز زمان می‌برد اما از طریق چابهار ۱۴ تا ۱۸ روز زمان می‌برد پس طبیعی است که این بار هیچ وقت از مسیر متعارف خودش نخواهد رفت. پیش شرطش هم این است که از طریق راه‌آهن چابهار را به انزلی وصل کنیم. بدون تردید اگر این اتصال ریلی برقرار شود، قیمت و زمان حمل کالا با سایر بنادر قابل مقایسه نخواهد بود. اگر این زنجیره خدمات را کامل کنیم، هزینه‌های تحریم را بالا برده‌ایم. شد. چون تصویب قانون یک موضوع است و اجرایی کردن آن و عملیاتی نمودن آن موضوع دیگری است. ضعف ادراکی در اجرایی کردن قانون وجود دارد، یک نوع مناسبات فسادآمیز وجود دارد که این موضوع را نمیشود انکار کرد که هر طرح خوبی بخواهد اجرا شود آن را خنثی می‌کند. بازارهای تهران پر از یخچال‌های سایید بای سایید کره ای است این‌ها از کجا آمده‌اند؟ این مناسبات فساد از هر قانونی که تصویب شود جلوگیری می‌کند. به این صورت که قانون تصویب شده است اما قاچاقچیان این قانون را نادید می‌گیرند. دولت باید در درجه اول این مشکل را حل کند که بخشی مهمی از فساد جلوگیری شود.