

چرا جبل علی، جبل علی شد؟

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از برنا، در یادداشت امیر مقدم آمده است: چابهار در بدو تاسیس یعنی قریب 30 سال فاقد راه آهن و جاده ترانزیتی استاندارد بود، اکنون هم نه تنها هنوز راه آهن به چابهار نرسیده و این منطقه آزاد چابهار از نبود جاده های ترانزیتی ایمن و استاندارد رنج می برد، برای تامین نیازهای اولیه چون آب آشامیدنی هم با مشکل مواجه است. در مقابل منطقه آزاد جبل علی در بدو تاسیس از 7 هزار کیلومتر بزرگراه ترانزیتی و شهری برخوردار بوده است.

«مساحت منطقه آزاد چابهار 18 برابر منطقه آزاد جبل علی امارات است. اما ظرفیت تجاری بندر جبل علی بیشتر از 30 برابر منطقه آزاد چابهار!» «جبل علی یکی از پنج بندر بزرگ ترانزیتی در جهان است که به عنوان نقطه کانونی شبکه تجارت جهانی بازارهای شرقی و غربی را به هم پیوند می دهد.» «جبل علی سالانه حدود 85 میلیارد دلار درآمد دارد یعنی معادل 3 برابر کل درآمد نفتی ایران در سال 2021.» «جبل علی به تنهایی بیشتر از 10 درصد تولید ناخالص داخلی امارات را تشکیل می دهد» و ...

چه می شود که جبل علی با ظرفیت های بسیار کمتر، نقطه کانونی تجارت جهانی می شود و چابهار با همه داشته هایش برای جبل علی شدن راه دشوار و درازی پیش رو دارد؟ الزامات و اقتضائات یک منطقه آزاد به معنای واقعی کلمه برای چابهار چیست؟ بدون تردید سهل ترین مسیر برای تحقق این مهم، در پیش گرفتن تجربه های امتحان پس داده است و البته ظرفیت های قانونی برای تحقق آن؛ یعنی همان راهی که جبل علی در 40 سال گذشته پیمود و چابهار برای پیمودن آن در گام نخست نیازمند ماده 65 قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور.

سرمایه گذاری میلیارد ریالی یا میلیارد دلاری؟!؟

منطقه آزاد چابهار 16 سال بعد از منطقه آزاد جبل علی آغاز به کار کرد با یک تفاوت جزئی در سرمایه اولیه: منطقه آزاد چابهار با یک میلیارد ریال سرمایه اولیه و منطقه آزاد جبل علی با 2.5 میلیارد دلار سرمایه گذاری اولیه!

منطقه آزاد چابهار در سال 1993 با سرمایه اولیه ای معادل یک میلیارد ریال راه اندازی شد و مأموریت یافت با تکیه به درآمدهای حاصل از واردات، زیرساخت های منطقه آزاد را فراهم کند. در نتیجه از روز اول منطقه آزاد چابهار به جای بزرگ اندیشیدن، در مسیر تامین هزینه های روزمره قرار گرفت. در مقابل عملیات اجرایی تأسیس منطقه آزاد جبل علی در امارات از سال 1977 آغاز شد و پس از انجام هزینه ای بالغ میزان 2 و نیم میلیارد دلار برای ایجاد زیرساخت ها در سال 1985 افتتاح شد.

نکته قابل تأمل در رابطه منطقه آزاد جبل علی آن است که این منطقه آزاد زمانی به بهره برداری رسید که تمام زیرساخت های مورد نیاز یک منطقه آزاد در آن فراهم شده بود. برق، آب، فرودگاه پیشرفته، دفاتر کار، انبارهای سرپوشیده و سردخانه های مجهز، هتل ها و شبکه های دسترسی جاده ای از جمله زیرساخت های الزامی در رونق فعالیت های اقتصادی در یک منطقه آزاد به شمار می روند که در جبل علی، پیش از مرحله بهره برداری احداث شدند.

به عبارتی گویا و موجز، منطقه آزاد چابهار با 16 سال تاخیر نسبت به منطقه آزاد جبل علی، راه اندازی شد آن هم بدون بهره مندی از هر گونه امکانات و و زیرساخت اولیه!

جبل علی با مدیریت یکپارچه بندر و منطقه آزاد!

ویژگی دیگری که سبب شده است موقعیتی منحصر به فرد برای جبل علی در میان تمامی مناطق آزاد دنیا فراهم آید، بندر این منطقه آزاد

است. بندر جبل علي، به عنوان يکي از بزرگترين بندرگاه‌هاي دست‌ساز بشر با 14 كيلومتر پست اسکله با عمق آب‌خور مناسب، شرايط پهلوگيري کشتي‌هاي بزرگ حمل بار و کانتينر در جهان را مهيا کرده است.

در مقابل منطقه آزاد چابهار تا دو سال قبل که قانون توسعه محدوده منطقه آزاد در سال 1398، مصوب شود، دسترسی به بندر نداشت. به اين معنا که توليدکننده و بازرگان براي رسيدن به بندر به منظور واردات مواد اوليه و يا صادرات بايد از منطقه آزاد خارج مي‌شد و مطابق قوانين و ضوابط سرزمين اصلي عمل مي‌کرد. از سال 1398 به اين سو نيز که اين امکان با توسعه محدوده فراهم شده، عدم اجرائی ماده 65 قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور و عدم مدیریت یکپارچه و واحد، بروکراسی برای فعالان اقتصادی دو چندان شده و عملاً فعالیت اقتصادی با دست‌اندازهایی مواجه است.

هنوز در گیر و دار دریافت مجوزیم

منطقه آزاد جبل علي تنها 55 كيلومتر با فرودگاه بين‌المللي دبي به عنوان يکي از بزرگترين فرودگاه‌هاي جهان و 70 كيلومتر با فرودگاه شارجه دومين فرودگاه بزرگ امارات فاصله دارد؛ با اين حال، راه‌اندازي يك فرودگاه اختصاصی منطقه آزاد جبل علي و در داخل محدوده اين منطقه در دستور کار اين منطقه آزاد قرار گرفت تا در نهايت در سال 2010 فرودگاه بين‌المللي آل‌مکتوم در منطقه آزاد جبل علي راه‌اندازي شد. فرودگاه بين‌المللي آل‌مکتوم چنان منطقه آزاد جبل علي را توانمند کرده که کمتر منطقه آزاد تجاري در جهان قدرت رقابت با منطقه آزاد جبل علي را دارد. در مقابل چابهار سال‌هاست در گیر و دار گرفتن مجوزهای قانونی برای احداث فرودگاه است؛ روندی که با صدور موافقت‌های اصولی متعدد سازمان هواپیمایی کشوری هم هنوز به نتیجه نرسیده است.

محرومیت 30 ساله

چابهار در بدو تاسيس يعني قريب 30 سال فاقد راه‌آهن و جاده ترانزيتي استاندارد بود، اکنون هم نه تنها هنوز راه‌آهن به چابهار نرسیده و اين منطقه آزاد چابهار از نبود جاده‌هاي ترانزيتي ايمن و استاندارد رنج مي‌برد، برای تامین نیازهای اولیه چون آب آشامیدنی هم با مشکل مواجه است. در مقابل منطقه آزاد جبل علي در بدو تاسيس از 7 هزار كيلومتر بزرگراه ترانزيتي و شهري برخوردار بوده است.

زیر سایه ثبات قوانین

تعدد قانون بزرگترين چالش مبتلا به اقتصادها در کشورهاي کمتر توسعه‌يافته و در حال توسعه است. تعدد و تکرار آئين‌نامه‌ها و قوانين کسب‌وکارها را در چابهار به مانند ديگر نقاط کشور دچار بي‌ثباتي کرده و انگيزه سرمايه‌گذاري را کاهش مي‌دهد. قوانين، آئين‌نامه‌ها و بخشنامه‌هاي که بازه زماني صدورشان حتي به چند مورد در يك روز رسیده، همواره کسب‌وکارها را در شرايط بحراني‌تر قرار مي‌دهند. اين در حالي است که عموم قوانين و ضوابط سرمايه‌گذاري در منطقه آزاد جبل علي دست‌کم در سه دهه گذشته بدون تغيير بوده و کسب‌وکارها در سایه اين ثبات رشد کرده‌اند.

پیش‌شرطی به نام الزام اجرای ماده 65

گام زدن در مسیر توسعه و فراهم کردن زیرساخت‌ها و بستری که می‌تواند چابهار را به سوی جبل علي شدن هدايت کند، یک پیش‌شرط راهبردی دارد: مدیریت یکپارچه. همان اصلی که از سوی دولت سیزدهم در دستور توجه قرار گرفت و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد اين پیش‌شرط راهبردی را در دستور کار قرار داد.

به دنبال پیگیری‌های دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و تشکیل کارگروهی با حضور وزیر کشور و دبیر شوراي عالی مناطق آزاد را برای بررسی شفاف حقوقی و تعيين تکليف ضوابط مناطق آزاد و ارتباط آن با سرزمين اصلی، از سوی رئیس‌جمهور مقرر شد: با توجه به بند الف ماده 27 قانون چگونگی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ايران مصوب 1372 و الحاقات بعدی آن شهردار منطقه

آزاد، توسط شورای شهر انتخاب و حکم آن توسط مدیرعامل سازمان منطقه آزاد مربوطه صادر و فرماندار مناطق آزاد نیز با پیشنهاد مدیرعامل سازمان منطقه آزاد و با حکم وزیر کشور و رئیس گمرک مناطق آزاد با پیشنهاد مدیرعامل منطقه و با حکم رئیس سازمان گمرک جمهوری اسلامی ایران منصوب شود.

بدیهی است اجرای هر چه سریع‌تر ماده 65 قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور و مدیریت یکپارچه منطقه آزاد چابهار، این تنها مروارید اقیانوسی ایران را در مسیری قرار می‌دهد که سرمایه‌ای مولد و زاینده برای اقتصاد ایران باشد.

