

اولویت ما نه چین و نه هندوستان، بلکه ایران است/ برخی دستورالعمل‌ها روح مناطق آزاد را خدشه‌دار می‌کند

«موقعیت جغرافیایی راهبردی در کنار آبراه‌های بین‌المللی و نزدیکی به خطوط بین‌الملل کشتیرانی»، «تن‌ها بندر تجاری ایران در خارج از تنگه هرمز»، «نقطه اتصال کریدور شرق ایران به آب‌های آزاد» و «نزدیکترین بندر به بازارهای آسیای میانه و افغانستان» همه این‌ها مشخصات بی‌نظیر اقتصادی چابهار است که باعث شده بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی برای آن سرودست بشکافند به طوری که برخی ملاحظات سیاسی و موقعیت خاص این بندر باعث شد تا این بندر چندی پیش از تحریم‌های آمریکا نیز معاف شود که این مسئله می‌تواند به نقطه جهشی برای توسعه بیشتر این بندر تبدیل شود.

اما در کنار این ظرفیت‌های بالقوه وجود برخی از مشکلات ساختاری و قانونی باعث می‌شود تا تحرک لازم برای رسیدن به مسیر توسعه کند شود. در این خصوص با عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار به گفتگو نشستیم که متن آن در پی می‌آید:

* یکی از مشکلات اساسی در مناطق آزاد وجود حاکمیت چندگانه است؛ با وجود آنکه انتخاب مدیرعامل مناطق از سوی هیأت دولت انتخاب می‌شود و آن‌ها به عنوان عضو تام‌الاختیار در مناطق هستند، اما در برخی از موارد اختلاف نظرهای سلیقه‌ای و یا دخالت‌های متعدد از سوی مسئولان منطقه باعث می‌شود که برنامه‌ها به طور کامل اجرایی نشود؛ به نظر شما اگر این مسئله حل شود چه تاثیری در رشد مناطق آزاد خواهد داشت؟

– مناطق آزاد مانند دیگر مناطق سرزمین اصلی بوده و یک مسئولیت خاصی برایشان تعریف شده که تحقق این مسئولیت الزامات و ابزارهای متناسب با آن مأموریت‌ها را می‌طلبد. قرار است که این مناطق پیشرو توسعه باشند و روندها را تسریع کنند و باعث پیوند این مناطق با اقتصاد جهان شوند و طبیعی است که این امر قوانین و مقررات ویژه خود را لازم دارد. این ادبیات همه جای دنیا است و هر جایی که مناطق آزاد شکل می‌گیرد براساس مأموریتی که دارد این فضا را ترسیم می‌کنند و محدوده قوانین و مقررات متعارف این مأموریت را به خوبی پذیرفته‌اند. در ایران هم این اتفاق در ابتدای کار اتفاق افتاد و قانون اداره چگونگی مناطق آزاد تصویب شد که قانون مرفقی و خوبی است، اما در عمل دچار اشکال هستیم به طوری که بخشی از این قوانین یا تعلیق شده‌اند یا در اجرای آن‌ها انسجام وجود ندارد و یا حمایت لازم از آن‌ها صورت نگرفته است. مهمترین مسئله‌ای که برای تولیدکننده با فهم از مناطق آزاد در مقیاس بین‌المللی مهم است این است که بدانند در این منطقه با یک مجموعه حاکمیتی طرف گفتگو است و یک مجموعه و یک سازمان نیازمندی‌های او را تامین می‌کند و این سازمان خودشان مسئولیت دارند که با سایر نهادها ارتباط برقرار کنند، اما پیوند بین سرمایه‌گذار و نهاد باید از طریق این سازمان انجام شود که این جزء ادبیات نظری مناطق آزاد است.

ماده ۲۷ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تکلیف می‌کند که همه سازمان‌ها و نهادهای دولتی وظایف خود را در مناطق آزاد به مدیرعامل سازمان تفویض کنند. در برخی از دولت‌ها این تفویض صورت گرفته و نوساناتی را در عملکرد مناطق آزاد ایجاد کرده که روی خروجی آن‌ها اثر گذاشته است. البته اعتقاد من این است که مهمترین اصل در پیشبرد برنامه‌های مناطق آزاد تمرکز و انسجام مدیریتی است. اگر تجربه‌های ناموفقی در گذشته داشته‌ایم نباید صورت مسئله را پاک کنیم بلکه باید در مکانیسم اجرایی خود شفاف سازی کنیم.

اتفاق خوبی که در سال‌های گذشته رخ داده این است که اعتماد به مناطق آزاد بازگشته است و البته موضوعاتی که نیاز به بازسازی دارد مربوط به حوزه نظارت و عملکرد شفاف و دقت در بودجه ریزی مناطق آزاد است. دیوان محاسبات، سازمان بازرسی و سایر دستگاه‌های نظارتی نظارت‌های لازم را بر مناطق آزاد اعمال می‌کنند و الان وقت این است که همه وزارتخانه‌ها و نهادها تفویض

اختیارات را انجام دهند.

بخش دیگر نیز مربوط به بخشنامه‌هایی است که برای سرزمین اصلی وضع می‌شود. گاهی اوقات می‌بینیم که در بعضی از دستورالعمل‌ها، مناطق آزاد را هم اضافه می‌کنند و این افزودن مناطق آزاد به آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌های سرزمین اصلی می‌تواند روح مناطق آزاد را دچار خدشه کند که خوشبختانه این تعامل در دوره دکتر بانک با بسیاری از وزارتخانه‌ها برقرار شده و بسیاری از ناهماهنگی میان مناطق آزاد و بسیاری از دستگاه‌ها در حال رفع شدن است. به طور مثال در حوزه وزارت راه با مسئولان این بخش به تفاهم رسیده‌ایم. همچنین در چابهار بحث اینکه مناطق آزاد از بندر جدا باشد همواره یک معضل تاریخی بود که این مسئله نیز حل شد چرا که برای سرمایه‌گذاران نیز این مسئله قابل فهم نبود، اما خوشبختانه در این زمینه تفاهمی میان ما و سازمان بنادر انجام و در مجلس هم به تصویب رسید که این بنادر به مناطق آزاد الحاق شوند.

ما باید از ظرفیت‌های قانونی مناطق آزاد در قالب ماموریت‌هایی که مناسب این مناطق هستند استفاده کنیم که می‌تواند تجربه خوبی باشد، گواه آن هم اعداد و ارقام است، به طور مثال سال گذشته کارهای خوبی در منطقه انجام شد و تولید ما از رشد ۲۰ درصدی برخوردار بود. ضمن اینکه رشد سرمایه‌گذاری ظرف دو سال گذشته قابل قیاس با ۱۲ سال قبل نیست. همه این مسائل نشان دهنده این است که فرآیندها اصلاح شده و توافقات خوبی انجام شده که باعث افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران شده است.

*** معضل دیگر دور زدن قانون و پرداخت نکردن مالیات توسط برخی شرکت‌های بخش خصوصی است که مجوزشان را از مناطق آزاد گرفته‌اند، اما در خارج از این مناطق کار می‌کنند. به نظر شما چرا دستگاه نظارتی اقدام جدی در این باره نشان نداده‌اند؟**

– این مسئله هم یکی از خلاءهایی است که در حوزه نظارت وجود دارد. خوشبختانه به دلیل شفافیتی که در سازمان امور مالیاتی انجام شده و کنترل‌هایی که در فعالیت‌های اقتصادی انجام می‌دهند به یک مدلی رسیده‌اند که فعالیت در مناطق آزاد و خارج از منطقه را تفکیک می‌کند، یعنی فرق نمی‌کند که شرکت در خارج از منطقه آزاد باشد یا داخل. مسئله مهم این است که خدمت را در کجا انجام می‌دهند. اگر خدمت در مناطق آزاد و با نظارت انجام شود آن قسمت از فعالیت، مشمول معاف از مالیات خواهد بود، اما اگر شرکتی در داخل مناطق آزاد فعالیت می‌کند و در عین حال در سرزمین اصلی نیز فعالیت دارد تمام تراکنش‌ها و فعالیت‌هایش در سرزمین اصلی مشمول مالیات می‌شود.

*** در حوزه برندینگ منطقه آزاد چابهار چه اقداماتی انجام شده است؟**

– ماموریت‌های اصلی ما در حوزه مواد غذایی، لوازم و تجهیزات پزشکی، شیلات، پتروشیمی و فولاد است که آن‌ها را به صورت تخصصی دنبال می‌کنیم.

*** برنامه‌های شما برای توسعه چابهار چیست؟**

– از برنامه‌های توسعه تاکنون که در برنامه پنجم توسعه هستیم همواره از بند توسعه چابهار به عنوان محور توسعه شرق یاد شده است و به طور کلی توسعه محور بازرگانی و ترانزیت برای این بندر در اولویت است. تا به حال هم اقدامات خوبی در این زمینه انجام شده است و از محور چابهار تا سرخس زیرساخت‌های حمل و نقلی و ترانزیت در حال اجرا هستند. مهم این است که بسیاری از پروژه‌ها از روی کاغذ به مرحله عمل رسیده‌اند و شکل اجرایی به خود گرفته‌اند به طوری که پروژه راه آهن بیش از ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است یا اینکه بندر شهید بهشتی قرار است با ۸۶ میلیون تن به فاز نهایی برسد و خوشبختانه در حال حاضر کشتی‌ها در این بندر پهلو گرفته‌اند. از سوی دیگر در حوزه راه نیز آزادراه کنارک در حال اتمام است. برای فرودگاه چابهار نیز قدم‌های مهمی برداشته شده است و با خرید ۲۵۰ هزار هکتار زمین، در حال ساخت فرودگاه و ترمینال سازی برای مسافران هستیم.

همچنین برای ساخت فرودگاه کاربو در نقطه‌ای که ۲ سال پیش جانمایی شده بود و به دلایل مختلف به تاخیر افتاده بود امروز توجیه

لازم پیدا شده و قرار است با راه اندازی این خط به خطوط حمل و نقل هوایی بیفزاییم.

* چه برنامه‌هایی برای توسعه زیرساخت‌های گردشگری در چابهار دارید؟

– طبیعت بی نظیر و پتانسیل‌های یونیک بندر چابهار در منطقه همراه با ساحل‌های طلایی و دریای اقیانوسی تنها در این منطقه وجود دارد و همین امر باعث شده تا علاقمندان بسیاری به این بندر سفر کنند. البته تمهیداتی برای جذب بیشتر گردشگر به عمل آمده است که از آن میان می‌توان به راه اندازی باشگاه موج سواری در سال گذشته اشاره کرد. همچنین چندین هتل ۴ و ۵ ستاره و تعداد زیادی مجموعه هتل آپارتمان و اقامت‌های بوم‌گردی نیز در حال افتتاح هستند. از سوی دیگر در تلاش هستیم تا هزینه‌های سفر را تا جای ممکن برای مردم کاهش دهیم تا تعداد کسانی که به این بندر سفر می‌کنند افزوده شود.

این درحالی است که متاسفانه در حال حاضر وضعیت فرودگاه مسافری در چابهار مناسب نیست و به دلیل واقع شدن در محل فرودگاه نظامی، امکان توسعه دشوار و محدود به قوانین و مقررات است، اما در انتهای باند آن ۲۵۰ هکتار زمین را از نیروی هوایی خریداری کرده‌ایم و طراحی ترمینال مسافری جدید صورت گرفته و به زودی عملیات اجرایی آن آغاز می‌شود.

علاوه بر این فرودگاه، کارگو که دو سال قبل جانمایی شده بود و در فاصله ۶۰ کیلومتری چابهار قرار دارد در حال حاضر توجیه عملیاتی پیدا کرده تا بتوانیم حمل و نقل هوایی را با توجه به این که یکی از ویژگی‌های چابهار تبدیل شدن به هاب حمل و نقل در منطقه است، اضافه کنیم تا بدین ترتیب در منطقه چابهار همزمان شاهد توسعه حمل و نقل دریایی، هوایی، ریلی و جاده‌ای باشیم. علاوه بر این در حال مذاکره برای خرید هواپیماهای ایرباس و امبرائر هستیم، اما باید بدانید که نمی‌توانیم به صورت مستقیم با توجه به شرایط تحریم این هواپیماها را خریداری کنیم و باید جهت استفاده از این مدل هواپیماها، هواپیمای دست دوم خرید کنند. برنامه ما برای نوروز سال قبل بود، اما به دلیل شرایط به وجود آمده این مساله به تعویق افتاده و امیدواریم در آینده شاهد پیشبرد امور در این راستا باشیم.

* اولویت شما با توسعه گردشگری است یا بازرگانی و ترانزیت؟

– توسعه بندر چابهار به عنوان توسعه محور شرق همواره مطرح بوده و بازرگانی و ترانزیت نیز به عنوان یکی از اصول بنیادی این بندر همیشه مورد توجه بوده است. این بندر حتی در جنگ تحمیلی هم خدمات خوبی به کشور ارائه داد به طوری که بسیاری از کالاهای اساسی کشور از طریق این بندر تامین می‌شد، اما متاسفانه در سال‌های بعد از جنگ به دلیل ضرورت بازسازی کشور و محدودیت منابع این بندر به دست فراموشی سپرده شد، اما از زمانی که مقام معظم رهبری در مورد گنج پنهان سواحل مکران تاکیدات موكدی داشتند برنامه‌های توسعه‌ای از روی کاغذ درآمد و به روی خاک رسید و بیشتر حالت اجرایی به خود گرفت، به طوری که بسیاری از پروژه‌ها مانند پروژه راه آهن بیش از ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و همچنین بندر شهید بهشتی قرار است ۸۶ میلیون تن به فاز نهایی خود نزدیک شود و در حال حاضر کشتی‌ها در این بندر پهلو گرفته اند. این درحالی است که جاده‌ها از کیفیت خوبی برخوردار شده اند و آزادراه کنارک نیز درحال اتمام است.

* چرا چابهار تا این حد برای سرمایه‌گذاران خارجی مهم شده است و اولویت ایران چین است یا هند؟

– سه بازار عمده «آسیای میانه، روسیه و شرق اروپا»، «اتحادیه عرب و آفریقا» و «شرق آسیا» مورد توجه تولیدکنندگان جهانی است؛ اما جای مشترکی که دسترسی به همه این بازارها در آن بهینه باشد، چابهار است چرا که این بندر تنها بندر اقیانوسی ایران و سرزمین موج و مرجان واقع در قلب مکران بلوچستان و در فاصله ۶۴۵ کیلومتری جنوب زاهدان مرکز استان سیستان و بلوچستان قرار دارد و این بندر موقعیت مناسبی برای استقرار انواع صنایع سبک و سنگین دارد و بهترین مکان برای ترانزیت کالا و گردشگری است.

اولویت ما نه چین و نه هندوستان است بلکه اولویت اصلی ما ایران است و بازیگر اصلی در چابهار کشوری جز ایران نیست و اگر بخواهیم به سمت یک یا دو کشور سوق پیدا کنیم منافع اصلی خودمان را با منافع آن‌ها گره زده‌ایم. ما باید بتوانیم منافع کشورهایی نظیر

ژاپن و کشورهای اروپایی را درگیر چابهار کنیم.

همچنین طی دو سال جاری رقمی معادل ۳۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار مدنظر قرار گرفت. همچنین قراردادهای جدید سرمایه‌گذاری در ارتباط با شهرک دارویی و پتروشیمی با چینی‌ها و در خصوص شیلات با ژاپنی‌ها و کشورهای فرانسه و ژاپن مذاکراتی را انجام داده‌ایم و امیدوار هستیم بتوانیم قراردادهای مربوطه را به سرانجام برسانیم. حتی در همین رابطه «نارندرا مودی» نخست وزیر هند نیز چندی پیش هنگام شرکت در نشست سران کشورهای عضو سازمان همکاری شانگ‌های تاکید کرد که کشورش در توسعه طرح‌های منطقه‌ای از جمله بندر چابهار همکاری جدی خواهد داشت و ازسوی دیگر این کشور برای توسعه بندر چابهار ایران متعهد به سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری شده است. از طرف دیگر ایران و افغانستان در حال تایید ایجاد یک کریدور حمل و نقل بین‌المللی از طریق این بندر هستند و چند محموله گندم هند از طریق بندر چابهار به افغانستان ارسال شده است.

* میزان درخواست سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها در سال‌های اخیر در چابهار چه میزان بوده است؟

– در ۲ سال گذشته درخواست سرمایه‌گذاری رشد بیش از ۵۰۰ درصدی داشته است و مجموع قراردادهای سرمایه‌گذاری به تعداد بیش از ۴۰۰ قرارداد رسیده که ارزش پولی آن به ۳ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان می‌رسد. همچنین ۱۳۰ واحد سرمایه‌گذاری فعال داریم و ۱۶۷ درصد پروژه‌ها، بالای ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته اند، اما به طور کلی از سال ۹۲ تا امسال ارزش تولیدات چابهار بیش از ۲۰ برابر شده است که نشان می‌دهد با رویکرد ماموریت محور و تمرکز بر تولیدات این موفقیت به دست آمده است.

منبع: اقتصاد ۲۴

