

چابهار؛ قلب تپنده توسعه اقتصادی مکران

گزارش: علی هاشمی

مکران، مکران یا مکوران، از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس‌بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. امروزه در هند و در پاکستان شهرهایی بنام مکران وجود دارد. مکران در دوره‌های مختلف تاریخی بخشی از قلمرو ایران بوده است. مکران در نوشته‌های مسالک و ممالک و التقویم اقلیم دوم و از کرمان تا رود مهران (ایندوس) نامیده شده است.

در این میان، چابهار کانون توسعه محور شرق و به نوعی قلب توسعه اقتصادی، تجاری و گردشگری مکران در جنوب سیستان و بلوچستان است. چابهار با ظرفیت‌های بیشمار اقتصادی، تجاری، ترانزیتی، گردشگری، کشاورزی و متصل بودن به آب‌های آزاد قلب توسعه شرق و جنوب شرق به ویژه منطقه مکران محسوب می‌شود. چابهار با توجه به موقعیت راهبردی، بزرگترین بندر اقیانوسی کشور است که اهمیت زیادی برای سرمایه‌گذاران ایرانی و کشورهای حاشیه اقیانوس هند و همسایگان ایران دارد.

نظام جمهوری اسلامی ایران برای توسعه و آبادانی این منطقه برنامه‌های ویژه‌ای تدارک دیده که از جمله آنها توسعه سواحل مکران است، به طوری که رهبر معظم انقلاب و ریاست جمهوری تاکید زیادی برای آبادسازی آن دارند.

اشتغال افراد بومی نیز یکی از اولویت‌ها است که ایجاد طرح‌هایی نظیر پتروشیمی، فولاد، اسکله‌های صیادی، بندر هشت و نیم میلیون تنی شهید بهشتی، طرح‌های بزرگ و کوچک شیلاتی، خدماتی و تولیدی ازجمله آنها می‌باشد.

اهمیت جایگاه ژئوپلیتیک سواحل مکران

یکی از مهم‌ترین قابلیت‌های منطقه مکران، مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان و به طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی (از طریق ترکمنستان) است که یک راه غیرقابل چشم‌پوشی برای این کشورهای محصور در خشکی (به جز پاکستان) به دریاهای آزاد محسوب می‌شود.

استان سیستان و بلوچستان بالاخص شهر چابهار در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد. این امر، منطقه مکران را به عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق مطرح می‌کند. در صورت راه‌اندازی محور ترانزیتی کشور، که از بندر چابهار آغاز و با عبور از شهرهای استان سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی، رضوی و شمالی به کشورهای آسیای میانه ختم می‌شود، این منطقه به سوی توسعه حرکت خواهد کرد.

بندر چابهار یکی از چهارراه‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز محسوب می‌شود. این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. چابهار نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاص خود را دارد. آب‌های عمیق در خلیج چابهار، شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و ایجاد تاسیسات بندری را فراهم می‌کند. این بندر، مهم‌ترین بندر تجاری خارج از حوضچه خلیج فارس است و از نظر سیاسی و راهبردی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند. قرار گرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی برای توسعه فیزیکی در آینده به آن می‌بخشد که بسیاری از بنادر دنیا، از آن محرومند.

این اهمیت و موقعیت آنجایی بیشتر خودنمایی می‌کند که علیرغم تحریم‌های خصمانه دشمن، بندر چابهار معاف از این تحریم‌ها می‌شود؛ چراکه که در صورت عدم کارایی این بندر، کشورهای زیادی در منطقه خصوصاً افغانستان قطعاً دچار مشکلاتا بحرانی خواهند شد، آن هم در شرایطی که این کشور در حال بازسازی و توسعه اقتصادی خود است.

با نگاهی به دو بندر چابهار در منطقه آزاد چابهار و گوادر در پاکستان می‌توان به نکته بسیار بااهمیتی درخصوص بندر گوادر پاکستان رسید که این بندر در اصل یک بندر راهبردی و نظامی در منطقه تلقی می‌شود و به تعبیر کارشناسان منطقه‌ای، چین بیشتر به دنبال اهداف نظامی خود در بندر گوادر است تا تجاری؛ برعکس در بندر چابهار هدفگذاری اصلی بر پایه تجارت و ترانزیت بنا شده و اهمیت بندر چابهار بر این مهم است که راه اقیانوس هند را به خلیج فارس و به تبع آن به آسیای میانه متصل می‌کند و با این نگاه الزاماً نمی‌توان با نگاه رقیب به این دو بندر در منطقه نگرست.

این مزیت‌ها و ویژگی‌ها، دولتمردان سایر کشورها را ترغیب کرد تا در صدد سرمایه‌گذاری در این بندر مهم برآیند. اولین کشور که برنده ابتدایی این رقابت بود، هندوستان می‌باشد که طی توافقی موسوم به توافق چابهار، سه کشور هند، ایران و افغانستان را در جهت توسعه هر چه بیشتر این بندر متحد کرد.

هندوستان در حال حاضر تجارتی معادل نهصد میلیون دلار با کشور افغانستان دارد و قصد دارد تا سال 2020 این سطح تجارت را به دو میلیارد دلار افزایش دهند؛ شاید در نگاه اول این میزان از تجارت خیلی حجم قابل قبولی برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار از طرف هندوستان نباشد، ولی باید به این نکته توجه ویژه داشت که ظرفیت و مزیت منطقه‌ای بندر چابهار برای بدل شدن به یک پروژه چندین میلیاردی در منطقه مدنظر هندی‌ها است که اهمیت و توجیه سرمایه‌گذاری آنها را در این پروژه عظیم ترانزیتی بیشتر می‌کند.

نقش سواحل مکران در تبدیل ایران به یک قدرت فرامنطقه‌ای

سواحل جنوب شرقی ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های فرامنطقه‌ای برای ایران تعیین کننده باشد و توان تحرک میان آب‌های اقیانوسی را به نیروی دریایی ایران ببخشد. این به معنای گسترش حوزه عملیات نظامی ایران، فراتر از حوضچه خلیج فارس و امکان تبدیل آن به یک قدرت دریایی استراتژیک است. برخلاف محیط بسته خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، با پیوند دادن ما به آب‌های آزاد، امکان این تبدیل را به ما می‌دهد. وجود پایگاه هوایی چابهار و توسعه آن می‌تواند قدرت نظارتی و کنترل ایران را بر بخش شمالی اقیانوس هند افزایش دهد. مرزهای آبی کرانه‌های عمان و کنترل یکی از آبراه‌های اصلی و استراتژیک جهان، تسلط ایران را بر مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند تضمین می‌کند و از طریق تجمع منافع دیگران، با تولید امنیت از طریق همکاری‌های بین‌المللی، هزینه تأمین امنیت منطقه را به عهده دیگران می‌گذارد.

سواحل و آب‌های جنوب شرق ایران دارای عمق استراتژیک خاصی است که توان بالایی را برای ایران در مقابله با چالش‌های دفاعی-امنیتی منطقه تضمین می‌کند. اگرچه تفکر راهبردی دفاعی ایران در جنوب، بر خلیج فارس متمرکز است، چنانچه صحنه عملیاتی ایران قبل از ورود به خلیج فارس، از دریای عمان طراحی شود، توان استراتژیک مضاعفی در اختیار ایران قرار می‌گیرد. استراتژی دریایی، نقش عمده‌ای در توسعه فرامنطقه‌ای کشور بازی می‌کند. بر طبق نظریه آلفرد ماهان، از پدران علم استراتژی، نظارت بر دریاها، اولین گام در راه کسب قدرت برتر جهانی است. به نظر وی در نزاع بین قدرت‌ها، نیروهایی که در موقعیت برتر دریایی قرار دارند، از امکانات بیشتری برای در دست گرفتن ابتکار عمل نظامی برخوردارند. همین امر لزوم توجه جدی به امکانات و قابلیت‌های سواحل مکران را، در تدوین یک استراتژی دفاعی-امنیتی جامع برای کشور، برجسته می‌سازد.

از میان فرصت‌های موجود در این منطقه به طور فهرست‌وار می‌توان به چند مزیت شاخص اشاره کرد:

(الف) وزن ژئوپلیتیک ایران در منطقه دریای عمان

(ب) پیوندهای فرهنگی-اجتماعی و مذهبی با مردم کشورهای منطقه

(ج) وجود پتانسیل‌های لازم جهت توسعه زیرساخت‌های اجتماعی و فرهنگی

(د) وجود حس مشارکت محلی و بومی مردم منطقه در تولید امنیت

(ر) وجود حس تعلق و گسترش اعتماد بین مردم مرزنشین، دولت و مردم کشور

(ز) وجود نیاز مردم منطقه به آموزش‌های زیست محیطی و دریایی

چابهار با جغرافیایی بهتر و مستعدتر از دبی

بندر چابهار در جنوب شرقی‌ترین نقطه جغرافیایی کشور، به عنوان دروازه ترانزیت شرق ایران و منطقه‌ای استراتژیک برای توسعه صنعت ترانزیت شناخته می‌شود. این ویژگی ممتاز، در دیگر مناطق ساحلی جنوب حتی کشورهای حاشیه خلیج فارس دیده نمی‌شود. چابهار به عنوان حلقه تکمیلی زنجیره محور ترانزیت شرق کشور در بعد ملی و در بعد فراملی، به عنوان پل ارتباطی کشورهای آسیای میانه و جنوب شرق آسیا برای ورود به بازارهای جهانی است. این منطقه از نظر ژئواکونومیک، فرصتی طلایی برای کشور و دور نمایی بسیار روشن برای ترانزیت کالا از طریق محور شرق ترسیم می‌کند.

شهر بندری چابهار با مساحتی قریب به 17 هزار و 150 کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر 200 هزار نفر در استان سیستان و بلوچستان، در مجاورت دریای عمان و در نزدیک‌ترین فاصله با آب‌های آزاد جهان یعنی اقیانوس هند، قرار گرفته است. این بندر به عنوان یگانه بندر اقیانوسی ایران در جهان معرفی شده است.

این مزیت منطقه آزاد چابهار نسبت به سایر مناطق آزاد کشور از یک سو امکان دسترسی سریع به آب‌های آزاد اقیانوسی هند و از سوی دیگر اتصال به شبکه راه‌های زمینی کشور را میسر کرده است. مسیر چابهار کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت برای ارسال کالا به کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، قرقیزستان، قزاقستان و شرق روسیه بوده که این ترانزیت با کمترین هزینه نسبت به مسیرهای دیگر برآورد شده است.

این در حالی است که منطقه دبی با مساحت شهری 12 هزار و 128 کیلومتر مربع و با تراکم جمعیتی بیش از 40 هزار و 818 بر کیلومترمربع است. دبی گران‌قیمت‌ترین شهر در منطقه و بیستمین شهر گران‌قیمت جهان به شمار می‌آید. در همین راستا، بندر جبل‌علی که در جنوب این شهر قرار دارد، به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد امارات شناخته می‌شود. از این رو نقطه اتصال بندر جبل‌علی به حوزه‌های ترانزیتی، تنها از طریق آب‌های آزاد بوده، که این نشان از محدودیت این منطقه در حوزه ترانزیتی است. بررسی پتانسیل‌های جغرافیایی و ترانزیتی چابهار و بندر جبل‌علی نشان می‌دهد که منطقه چابهار پتانسیل‌های ترانزیتی بسیار بیشتری نسبت به بندر جبل‌علی دارد، چراکه علاوه بر دسترسی این منطقه به آب‌های آزاد، از راه‌های زمینی و هوایی نیز می‌تواند کالا ترانزیت کند، به طوری که این بندر در مجاورت خود، با کشورهای در حال توسعه، با سرانه مصرف بالا، همسایه بوده و این فرصتی است تا برای صادرات مجدد به این

کشورها، در موقعیت‌های مناسب در اختیار داشته باشد.

نقش بندر چابهار در توسعه مراودات بین‌المللی کشور

بندر چابهار با بیش از 8.5 میلیون تن ظرفیت در تخلیه و بارگیری، جایگاه مهمی در مسیر کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق و غرب دارد و هم‌اکنون فرصت‌های سرمایه‌گذاری زیادی در این بندر برای تمام سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به وجود آمده است.

این بندر به عنوان دروازه ترانزیتی کشور در کریدور بین‌المللی شرق-غرب می‌تواند در زمینه ترانزیت و ترانشیب کالا به بنادر جنوبی کشورهای خلیج فارس ایفای نقش کند و با افتتاح طرح توسعه فاز اول بندر چابهار، این بندر در حال حاضر در منطقه به کانون‌های داد و ستد و تجارت بین‌المللی تبدیل شده است.

بندر چابهار به علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه در آینده‌ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور جایگاه ویژه‌ای در ترانزیت کالا در کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق-غرب خواهد داشت.

با سرمایه‌گذاری بیش از یک میلیارد دلار در این بندر، ظرفیت بندر چابهار به 8.5 میلیون تن رسیده و در فازهای بعدی ظرفیت بندر چابهار به 85 میلیون تن در سال 2020 افزایش خواهد یافت.

در حال حاضر کشورهای زیادی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری چابهار هستند و اتصال خط آهن سراسری به چابهار از زاهدان که در دولت یازدهم آغاز شد و هم‌اکنون حدود 40 درصد پیشرفت داشته است، موقعیت چابهار و بندر چابهار را بیش از پیش ویژه‌تر و جذاب‌تر خواهد نمود.

عملیات تکمیلی بندر چابهار از سال 62 به طور جدی آغاز شد و با تکمیل 4 پست اسکله فلزی، عملاً فعالیت‌های بندری در این بندر کلید خورد؛ با جنگ تحمیلی عراق بر علیه ایران و با تاکید دولت بر لزوم داشتن بندری در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس توسعه این بندر در دستورکار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفت.

بندر چابهار در زمان جنگ تحمیلی به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و دوری از مرکز بحران نقش مهمی در صادرات کشور ایفا کرد و قرار گرفتن این بندر در خارج از خلیج فارس موقعیت بندری ایده‌آلی را برای توسعه فیزیکی این بندر در دو کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب به وجود آورد.

اتصال ریلی به کشورهای افغانستان، پاکستان، عراق، جمهوری آذربایجان و ترکمنستان و استفاده از ظرفیت بندر چابهار توسط کشورهای منطقه در کریدور شمال-جنوب از مهم‌ترین اولویت‌های ایران برای توسعه بندر چابهار است.

اتصال اقیانوس هند به کشورهای آسیای میانه از برنامه‌های مهم ایران در این منطقه است و ایران همواره به دنبال توسعه همکاری‌های خود با کشور افغانستان و هندوستان است؛ به همین سبب دولتمردان از هرگونه سرمایه‌گذاری کشورهای منطقه در توسعه محور شرق استقبال می‌کنند.

ایجاد مخازن نگهداری روغن خوراکی و سوخت‌رسانی، ارائه خدمات به کشتی‌های تجاری، ایجاد کارخانه‌های فرآورده‌های بسته‌بندی، ایجاد صنایع کوچک پایین دستی پتروشیمی، خوراک دام و طیور و فرآورده‌های نفتی، احداث محوطه‌های نگهداری کانتینری و احداث محوطه‌های نگهداری آهن‌آلات از مهم‌ترین فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر چابهار است.

احداث و بهره‌برداری از نیروگاه برق، احداث پایانه ویژه ترانزیت و سوآپ فرآورده‌های نفتی، ایجاد مجتمع‌های کارگاهی و تعمیرات کشتی و ساخت کارخانه‌های کشتی‌سازی از دیگر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در این بندر چابهار می‌باشد.

اعطای مشوق و تسهیلات ویژه در بندر چابهار

به منظور توسعه فعالیت‌های بندری در بندر چابهار، سازمان بنادر و دریانوردی معافیت‌ها و تسهیلات قانونی برای صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی در این بندر در نظر گرفته است که تخفیف 30 درصدی در کلیه ردیف‌های حقوق و عوارض بندری از آن جمله است.

سازمان بنادر و دریانوردی برای ورود کشتی‌های کانتینری به بندر چابهار معافیت‌ها و تسهیلاتی در نظر گرفته است که تخفیف حداقل 30 درصد در هزینه‌های تخلیه و بارگیری کانتینر نسبت به سایر بنادر جنوبی کشور و ارائه تخفیفات پلکانی به خطوط کشتیرانی از دیگر معافیت‌های بندری در چابهار است.

تخفیف 75 درصدی در انبارداری کانتینرهای وارداتی و 85 درصدی در انبارداری کانتینرهای صادراتی و ترانزیت خارجی، تخفیف 30 درصدی در هزینه‌های باربری و انبارداری برای کالاهای غیرکانتینری نسبت به سایر بنادر کشور، واگذاری اراضی به صورت اجاره بلندمدت در قالب قراردادهای سرمایه‌گذاری به روش‌های مختلف از سایر تسهیلات و معافیت‌های سازمان بنادر در بندر چابهار است.

واگذاری زمین به شکل استیجاری با قیمت رقابتی به صورت بلند و کوتاه‌مدت به متقاضیان و سرمایه‌گذاران، امکان سرمایه‌گذاری جهت انجام خدمات لجستیکی با بهترین مشوق‌ها و امکان برنامه‌ریزی و اجرای حمل و نقل ترکیبی و ورود تجهیزات موضوع قرارداد مشارکت در بندر چابهار با توجه به مقررات حاکم بر مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی از سایر معافیت‌ها و تسهیلات دولت در این بندر است.

تبدیل بندر چابهار به قطب اقتصادی منطقه

بندر چابهار هم‌اکنون دارای 15 پست اسکله به طول 3 کیلومتر است و کشتی‌های بزرگ جهان با 16.5 متر عمق می‌توانند در این بندر پهلوگیری کنند و در حال حاضر باراندازهای این بندر نیز به بیش از 600 هزار مترمربع افزایش یافته است.

چابهار دارای ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی و ترانزیتی بالایی است و این بندر می‌تواند به قطب اقتصادی منطقه تبدیل شود. همه کشتی‌های بزرگ تجاری جهان به سهولت می‌توانند در بندر چابهار پهلو بگیرند؛ این مهم می‌تواند نقش بسزایی در واردات و صادرات کالاهای اساسی و عمومی از طریق این بندر داشته باشد و در آینده با تکمیل فازهای بعدی در نهایت ظرفیت این بندر به بیش از 85 میلیون تن افزایش خواهد یافت.

بندر چابهار با قرار گرفتن در شمال اقیانوس هند و شرقی‌ترین نقطه سواحل کشور موسوم به سواحل مکران از نظر جایگاه حمل و نقل چندوجهی بین‌المللی در مسیر 2 کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب دروازه طلایی ترانزیت به کشورهای کشورهای آسیای میانه و افغانستان به حساب می‌آید.

بزرگترین بندر اقیانوسی کشور قابلیت پهلودهی به کشتی‌های با بالاترین آبخور در بنادر کشور تا 16 متر را داراست و قرار گرفتن این بندر در خارج از محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین مزیت‌ها و قابلیت‌های آن در مسیر ترانزیتی محور شرق کشور است.

نقش سازمان منطقه آزاد چابهار در توسعه سواحل مکران

بی‌شک منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از قطب‌های اصلی اقتصاد از منظر تجاری و صنعتی مستقر در محدوده سواحل مکران و محرک توسعه منطقه، از جذابیت‌های ویژه‌ای برای سرمایه‌گذاران برخوردار می‌باشد و سازمان منطقه آزاد چابهار به عنوان نهاد مدیریتی و سازمان دهنده این منطقه آزاد، دارای طرح‌ها و برنامه‌های ویژه‌ای در جهت توسعه منطقه و جذب و جلب سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی جهت فعالیت در منطقه می‌باشد.

هفته نامه مناطق آزاد

