

هدف توسعه چابهار، تبدیل شدن به قطب ترانزیت است

گفت‌وگو: مرضیه حسینی

در سال‌های اخیر، روند ایجاد یا تکمیل زیرساخت‌های الزامی برای توسعه منطقه آزاد چابهار سرعت چشمگیری به خود گرفته است. اهمیت تسریع در ایجاد زیرساخت‌ها وقتی بیشتر به چشم می‌آید که توجه نماییم تقریباً جمعیتی معادل 800 میلیون نفر در بالادست چابهار وجود دارد که شامل پاکستان، افغانستان، کشورهای آسیای میانه، قفقاز و شرق اروپا می‌شود و بازاری پرجمعیت‌تر را در پایین دست چابهار یعنی در کشورهای حاشیه اقیانوس هند را شاهد هستیم. با اطمینان می‌توان گفت در نقشه جهان، هیچ نقطه‌ای مناسب‌تر از چابهار برای وصل کردن این دو بازار به یکدیگر وجود ندارد و روشن است که اتصال این دو پهنه که هم به لحاظ مصرف، بسیار گسترده است و هم کانون‌های بزرگ تولید مواد اولیه و محصول نهایی را در خود جای داده، چه تحول عظیمی را در چابهار و حلقه‌های ارتباطی‌اش در محور شرق پدید می‌آورد.

از میانه‌های دهه 1360 که بحث توسعه منطقه‌ای در ادبیات اقتصادی کشور مطرح شد، توسعه محور شرق مدنظر برنامه‌ریزان بوده و از برنامه دوم توسعه به بعد همواره احکامی درباره توسعه این محور در اسناد برنامه تکرار شده که متأسفانه هیچ‌گاه هم عملی نشده است. به طوری که اگر از حمل‌ونقل و ترانزیت یا توسعه تجارت به عنوان مأموریت کانون‌های فعالیت در شرق ایران صحبتی به میان می‌آمده است، می‌توان گفت تا پایان برنامه سوم هیچ اقدام اجرایی برای گسترش ترانزیت و حمل‌ونقل در شرق صورت نگرفته بود.

در این شرایط کاهش هزینه حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین پارامترهای کاهش قیمت تمام‌شده محصول است. در واقع سهم تکنولوژی در رقابت کم شده و به همان میزان اهمیت زمان و قیمت دسترسی به بازارهای مصرف فزونی یافته است. امروز برای انتقال نفت از خلیج فارس به بازار مصرف بزرگی به نام چین، می‌بایست حدود 15 هزار کیلومتر را طی کرد، در حالی که با فعال شدن کریدور شرق ایران، این مسافت را به 3 هزار و 500 کیلومتر کاهش می‌یابد. کاهش قیمت و مدت‌زمان رسیدن کالا به بازار هدف، یک مزیت رقابتی بزرگ برای تولیدکننده ایجاد می‌کند و به همین خاطر است که شاهد اشتیاق قدرت‌های اقتصادی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای توسعه زیرساخت‌های چابهار هستیم.

همچنین بندر چابهار نقش کلیدی در توسعه منطقه ایفا می‌کند. این بندر جان تازه‌ای به کریدور بین‌المللی شمال و جنوب می‌بخشد و رشد اقتصادی کشورهای منطقه را تسریع می‌کند. بندر چابهار می‌تواند زمینه دسترسی هند به آسیای میانه را بدون نیاز به عبور از پاکستان فراهم کند. در نتیجه، هند با استفاده از این بندر، برگ برنده‌ای برای مقابله بانفوذ چین در منطقه خواهد داشت.

یکی از راهبردهای کلیدی سازمان منطقه آزاد چابهار، ایفای نقش در اقتصاد ملی است؛ با این افق دید که پتانسیل‌های چابهار در مقیاس ملی مورد بهره‌برداری قرار گیرد. راهکاری که برای عملیاتی کردن این راهبرد در نظر گرفته شده، ایجاد صنایع بالادستی فولاد و پتروشیمی، سیاست‌گذاری تجاری جدید و توسعه زیرساخت‌های ترانزیت است. توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی یعنی بهبود کیفیت جاده‌ها، توسعه ظرفیت بندر و اتصال به شبکه ریلی از دیگر اقدامات مهم برای نقش‌آفرینی در اقتصاد ملی محسوب می‌شود. همچنین تقویت اقتصاد منطقه‌ای است که با راهکار ایجاد شهرک‌های تخصصی، ایجاد صنایع پایین دست فولاد و پتروشیمی و... در حال انجام است.

کاملاً واضح و مبرهن است که برای رسیدن به توسعه اقتصادی و کسب درآمدهای پایدار، ابتدا لازم است زیرساخت‌های این توسعه ایجاد گردد؛ داشتن بندر، فرودگاه، جاده‌های ترانزیتی مناسب و ده‌ها مورد دیگر که در صورت عدم وجود هرکدام، رسیدن به اهداف تعیین شده اقتصادی و تجاری امکان‌پذیر نیست؛ کما اینکه شاهد هستیم سازمان منطقه آزاد چابهار برای دستیابی به اهداف موردنظر،

مطالعات دقیقی را درخصوص توسعه زیرساخت‌ها در سال گذشته به پایان رساند و در سال جاری مشغول به اجرای پروژه‌های عدیده و عظیمی در سطح منطقه می‌باشد تا همان‌گونه که در کشور و همچنین در سطوح بین‌المللی انتظار می‌رود، به ایفای نقش در منطقه و جهان بپردازد. به همین منظور با جناب آقای دکتر گرشاسب خزائی معاون فنی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد چابهار به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید.

- به‌عنوان اولین سؤال بفرمایید، با توجه به مطالعات و دغدغه‌ای که در حوزه توسعه دارید، چشم‌انداز توسعه چابهار و مسیر آینده این منطقه را چطور ارزیابی می‌کنید؟

اولین گام برای رسیدن به یک چشم‌انداز توسعه، تدوین استراتژی و اهداف توسعه است. در ارتباط با چابهار، ما دو سند خیلی بالادستی ملی داریم: یکی سند توسعه سواحل مکران و دیگری هم سند توسعه محور شرق؛ این دو سند یکجا باهم تلاقی می‌کنند و آن دقیقاً چابهار است. چابهار نقش بسیار مهم ملی در این سندها دارد که اگر اتفاق بیافتد، اتفاق‌های خوبی برای رشد اقتصاد ملی رقم می‌خورد؛ امنیت ملی و قدرت چانه‌زنی ما در اقتصاد بین‌الملل و امنیت بین‌الملل بالا می‌رود، یعنی همین‌قدر تصور کنید که اگر بتوانیم محور توسعه شرق را توسعه دهیم و راه بیندازیم، قدرت چانه‌زنی ما با خیلی از کشورها بیشتر می‌شود؛ یعنی می‌توانیم به کشورهایی که می‌خواهند بارشان از شرق دنیا به غرب دنیا برود، بگوییم که می‌خواهیم به چه قیمتی و با چه شرایطی کارکنیم؛ که عملاً امنیت ملی ما هم با آنها بالا برود. یعنی آنها حاضر نباشند که امنیت ایران دچار مخاطره شود، چرا که فکر کنند خودشان هم در آن سهم هستند.

از این نظر خیلی مهم است که این محور غیر از ارزش اقتصادی مستقیم برای محرومیت‌زدایی از شرق کشور، یک ارزش بالایی در امنیت و اقتصاد ملی دارد.

- اهداف و چشم‌اندازی که بیان کردید، چگونه قابلیت تحقق پیدا می‌کند؟

اولین و مهم‌ترین هدف توسعه چابهار، تبدیل‌شدن به یک قطب ترانزیت است. در سند لجستیک کشوری نیز اولین نقطه برای تبدیل‌شدن به شهر لجستیک را چابهار ذکر کرده است. شهر لجستیک در تعریف ساده، تمامی امکانات انتقال، پردازش، توسعه و انبارش کالا را در خود دارد. یک هاب است که کالا از نقاط مختلف دنیا وارد آن شده، تفکیک می‌شود، بسته‌بندی می‌گردد، حتی برخی فعالیت‌ها برای ایجاد ارزش‌افزوده روی آن انجام می‌شود و در آخر به بازارهای مصرف صادر می‌گردد.

به روایتی ۲۰ تا ۲۵ درصد ارزش هر کالا مربوطه به لجستیک است؛ حال مقایسه کنید که با توجه به قیمت سوخت، امنیت مسیرها نسبت به کشورهای همسایه و کوتاهی مسیرها، چه ظرفیت اقتصادی در این بخش قرار دارد. ظرفیتی که نه تنها اقتصاد ملی، که بازار کشورهای منطقه خصوصاً افغانستان را متحول می‌سازد. دبی، نمونه موفق یک شهر لجستیک است. ببینید دبی با لجستیک و صادرات مجدد کالا چه رشدی را تجربه کرده است. تبدیل به هاب مالی و تجاری خاورمیانه شده است. این ظرفیت در چابهار هم وجود دارد. ولی در شرایط فعلی خیلی با این چشم‌انداز فاصله داریم. در واقع چابهار ظرفیت تبدیل‌شدن به قطب ترانزیت را دارد، اما ابتدا زیرساخت‌هایی لازم دارد تا آن ظرفیت را به دست بیاوریم.

- این الزامات چه هستند و چطور محقق می‌شوند؟

وقتی درباره ظرفیت لجستیکی حرف می‌زنیم، در واقع در خصوص چند پارامتر صحبت می‌کنیم که کنار هم و در ارتباط باهم، هزینه لجستیک را تعیین می‌کند. هزینه، تنها پارامتری است که یک تاجر هندی، افغان یا تاجیک را علاقه‌مند می‌کند کالای خود را از مسیر بندر عمان، گوادر یا چابهار حمل کند. البته امنیت هم فاکتور قابل ملاحظه است، ولی آن را هم می‌توان در قالب نرخ بیمه به قیمت تمام‌شده حمل اضافه کرد.

بنابراین اگر می‌خواهیم چابهار تبدیل به هاب لجستیک شود، باید خدمات متنوع لجستیکی را به پایین‌ترین قیمت نسبت به رقبا تأمین کرد. ولی چه فاکتورهایی قیمت لجستیک را تأمین می‌کند؟

چابهار موقعیت ژئوپلیتیک را دارد، دارای بندر می‌باشد و به اقیانوس وصل است، کوتاه‌ترین مسیر را به آسیای میانه و حتی اروپا دارد، از امنیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است که مسیرهای جایگزین مثل سیپک و لاجورد این امنیت را ندارند. تجار سایر کشورها وقتی می‌خواهند تا افغانستان یا اروپا بروند، باید ۱۰ کشور جابه‌جا شوند، از یک گمرک به گمرک دیگر تا هماهنگی‌ها صورت گیرد و از مسیرهای ناامن و پرتنش قبایلی پاکستان عبور کند. ولی اینجا یک کشور امن است با قیمت سوخت پایین. سوار می‌شوید در انزلی پیاده می‌شوید، در ماکو پیاده می‌شود، در سرخس کالا را تحویل می‌دهید؛ خیلی ساده، خودت را به آسیای میانه، ترکیه یا روسیه می‌رسانی، پس خیلی اتفاق خوبی است.

برای اینکه این اتفاق در چابهار بیفتد، اول‌ازهمه نیاز دارد روی خطوط ترانزیت کار شود، یعنی بندر با ظرفیت عملیاتی واقعی می‌خواهد، راه‌آهن، جاده و بزرگراه می‌خواهد، شهر فرودگاهی می‌خواهد و جالب این است که فاقد همه این‌هاست.

برای مقایسه می‌توانید دبی را ببینید که به معنای واقعی شهر لجستیک است. بندر جبل علی با ظرفیت عظیم بندری آن در کنار فرودگاه دبی که چندین سال به‌عنوان فرودگاه برتر دنیا انتخاب شده است و ناوگان حمل‌ونقلی فعال. این‌ها ظرفیتی فراهم می‌کند که بیشتر از درآمد نفت، درآمد ناشی از صادرات مجدد کالا دارد. برای تجارت در خاورمیانه و آسیای میانه مجبور است کالا را به آنجا ببرد و حالا پردازش کند، یا اگر لازم است یک‌تکه دیگر به آن اضافه و یا از آن کم می‌شود و بعد دوباره صادرات و پخش می‌شود، مثل یک انبار بزرگ می‌ماند.

برای اینکه این اتفاق در چابهار رقم بخورد، فرودگاه لازم است، راه‌آهن و بزرگراه می‌خواهد، تجهیز و تکمیل بندر لازم است، ساخته پارک‌های لجستیک و تیرپارک‌ها نیاز است. این‌ها همه اضلاعی هستند که ایجادشان در کنار هم تنوع ترانزیت و هزینه لجستیک را برای قیمت تمام‌شده کالا توجیه‌پذیر می‌کنند.

- با توجه به اهمیتی که برای نقش لجستیک در توسعه چابهار بیان کردید، چه پروژه‌های اجرایی در حوزه لجستیک در حال اجرا دارید؟

برای رسیدن به هدف تبدیل چابهار به هاب لجستیک شرق کشور، چند پروژه کلیدی تعریف کرده‌ایم که اگر به نتیجه برسند، تحول مهمی در مسیر تبدیل شدن چابهار به هاب لجستیک ایجاد می‌کند. این پروژه‌ها به‌طور عمده شامل احداث فرودگاه جدید چابهار، ساخت آزادراه برای اتصال صنایع منطقه آزاد به بندر و احداث مجموعه پارک‌های لجستیکی ۴ گانه منطقه آزاد است.

دقت کنید، بندر شهید بهشتی در چابهار ساخته شده است ولی برای آنکه بتوان از ظرفیت آن به‌طور کامل استفاده نمود، باید اول‌ازهمه تجهیز شود و سپس شبکه ارتباطی پایین‌دستی آن این ظرفیت را پوشش دهد. گفته می‌شود ظرفیت ایجادشده در فاز یک بندر 8.5 میلیون تن است، ولی با توجه به محدودیت‌های پسرکرانه و تجهیزات بندری، آنچه در عمل محقق شده حدود 2.5 میلیون تن است.

حتی اگر در افق طرح، ظرفیت نهایی هر ۴ فاز محقق شود؛ بازهم شبکه ریلی که بار را از بندر حمل کند، تکمیل نشده و جاده‌هایمان هم ظرفیت‌های کافی را ندارند. با عنایت رهبری، اعتبار مناسبی به خط راه‌آهن اختصاص یافته و امید داریم روند تکمیل پروژه تسریع گردد. ولی این به‌تنهایی کافی نیست، متوسط نسبت حمل بار از مسیر ریلی در کشور ۵ درصد است و حتی در بهترین حالت (در بندر امام) این نسبت به حدود ۱۳ درصد می‌رسد؛ یعنی حجم بالایی از بار باید از طریق جاده و بزرگراه حمل شود.

منطقه آزاد چابهار به‌عنوان بخشی از این پازل بزرگ، یک پروژه مهم در حوزه جاده‌ای تعریف کرده است. آزادراهی به طول تقریبی ۶۰ کیلومتر که از بندر شهید بهشتی آغاز و مجموعه فرودگاه، صنایع سنگین و پارک لجستیک منطقه آزاد را به یکدیگر متصل می‌کند و از این لحاظ نقش قابل‌ملاحظه‌ای در شکل‌گیری مفهوم شهر لجستیک در چابهار دارد. موافقت‌های اساسی با مجموعه وزارت راه برای اجرای این پروژه در قالب آزادراهی با اخذ عوارض انجام شده است. برخی ملاحظات فنی باقی‌مانده است، برای آنکه مطمئن شویم در دسترسی و ارتباطات جامعه محلی اخلاقی ایجاد نگردد؛ که ان‌شاءالله با حل شدن آنها این پروژه در سال ۹۹ آغاز خواهد شد.

دومین پروژه کلیدی، ایجاد لجستیک پارک‌ها در منطقه آزاد چابهار است. در دنیا، لجستیک پارک‌ها با تجمیع مدل‌های حمل‌ونقلی، امکانات برتری را برای انبارش، فرآوری، پردازش و حمل کالا ایجاد کرده است. در بازنگری طرح جامع منطقه آزاد پارک لجستیک را در چهار پیکره متفاوت بررسی و جانمایی کرده‌ایم: بخشی برای کالاهای تجاری، بخشی برای صنایع سبک، بخشی در جوار صنایع سنگین و دست‌آخر در شهرک فرودگاهی. در حال حاضر در مرحله آماده‌سازی بخش کالای تجاری هستیم که در جوار بندر کلانتری قرار گرفته و ساخت انبارها، مجموعه‌هایی بسته‌بندی، بارانداز، خدمات اداری، خدمات خودروبی و... را در خود دارد. تعداد زیادی سرمایه‌گذار، اعلام آمادگی برای همکاری در ساخت این مجموعه کرده‌اند، چراکه بازگشت سرمایه قابل قبولی دارد. با راه‌اندازی این پارک، تجار می‌توانند با بهره‌گیری از معافیت‌های مناطق آزاد، کالای خود را پیاده‌سازی، بسته‌بندی و از طریق جاده، راه‌آهن یا فرودگاه، به مقصد حمل نمایند.

- لطفاً در ارتباط با احداث فرودگاه چابهار هم توضیحاتی بفرمایید؛ چه زمانی شاهد فرودگاه بین‌المللی منطقه آزاد چابهار خواهیم بود.

برای تکمیل پازل لجستیکی که عرض کردم، نیاز به احداث یک شهر فرودگاهی با امکان انتقال بار و مسافر به مقاصد کشورهای هدف (افغانستان، پاکستان، عمان و هند) و بازار داخلی است. فرودگاه نظامی موجود، ظرفیت و الزامات لازم برای این هدف را نداشته، لذا پروژه احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار را در قالب شهرک فرودگاهی تعریف و پیگیری کردیم.

فرودگاه جدید، یک فرودگاه بین‌المللی با طول باند ۴ کیلومتر و ظرفیت حدود ۱ میلیون مسافر در سال است که می‌تواند نقش کلیدی در تکمیل زنجیره ترانزیتی چابهار و البته توسعه گردشگری داشته باشد. در طراحی فرودگاه، بر جایگاه شهرک فرودگاهی و اهمیت بخش لجستیک در این شهرک فرودگاهی تأکید شده است. در واقع آنچه این پروژه را برای سرمایه‌گذاران جذاب می‌نماید، همان بخش لجستیکی فرودگاه است. پیمانکار پروژه انتخاب شده است و در حال مذاکره برای تأمین مالی آن از محل فاینانس هستیم.

خدا را شکر امروز اجماع خوبی بر سر این موضوع ایجاد شده است و همه به این نتیجه رسیده‌اند که چابهار نیاز به یک فرودگاه مستقل و مطابق با الزامات بین‌المللی دارد. امیدوارم با حمایت‌هایی که انجام می‌شود، اعطای مجوزها تسریع شود و بر اعمال سلیقه‌هایی که پیش‌ازین هم مانع اجرای پروژه شده‌اند، فائق بیاییم.

البته خدمات‌رسانی به فرودگاه نظامی موجود را نیز متوقف نکرده‌ایم. از اردیبهشت‌ماه سال جاری بازسازی سالن مسافری را به جد آغاز کرده‌ایم و با پیشرفت ۹۰ درصدی پروژه، ان‌شاءالله در مهرماه شاهد بازگشایی آن خواهیم بود. اگر سالن قبلی را تشریف آورده باشید، حتماً دیده‌اید که وضعیت بسیار نامناسبی بر آن حاکم بود و در بدو ورود، بسیاری از گردشگران و سرمایه‌گذاران را از سفر به چابهار

منصرف می‌کرد. به خاطر نوع کار بازسازی و محیط نظامی فرودگاه، کار دشواری بود که در زمان کمی اتمام یافت. ان شاء الله که از شرمندگی مردم و فعالان اقتصادی منطقه درآمده باشیم.

