

منطقه آزاد چابهار وارد فصل جدیدی از توسعه می‌شود

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از اخبار آزاد مناطق، ایران در طول تاریخ چند هزار ساله خود به مناسب شرایط ویژه سوق الجیشی و جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب (از جمله در مسیر راه‌های معروف اکو و ابریشم) که از نظر ترانزیتی مورد توجه بوده است، شاهره ملل لقب گرفته است.

فروپاشی شوروی سابق برای جامعه بین‌المللی واقعه‌ای تاریخی و مهم بود. این حادثه محیط سیاسی-جغرافیایی جهان را به صورت وسیعی دگرگون کرد و موقعیت ممتاز و فرصت طلایی را برای ایران به وجود آورد. با توجه به شرایط مذکور و قابلیت دسترسی ایران به آب‌های آزاد مهم منطقه نظیر خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر، اهمیت ترانزیت کالا از ایران را در سال‌های اخیر دوچندان کرد و مسیرهای ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق ایران مورد توجه خاص جهانیان قرار گرفته است و در کنار این مزیت‌ها ذاتی، ایجاد مزیت‌های نسبی مناطق آزاد کشور در شمال و جنوب کشور به این ظرفیت جامعه عمل داده است.

با توجه به این که بندر چابهار به لحاظ دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز دارای موقعیت خاص استراتژیک می‌باشد و در مواقع بحرانی در خلیج فارس می‌تواند نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفا کند، فاصله ۱۶۴۷ کیلومتری چابهار تا مشهد به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی با کشورهای افغانستان و آسیای میانه، بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان و نیز قرار گرفتن چابهار در مسیر مشهور کریدور ترانزیت شمال-جنوب و شرق-غرب بر اهمیت آن افزوده است؛ همچنین با توجه به این که بندر چابهار کانون توسعه محور شرق بوده و منطقه شرق کشور نسبت به سایر مناطق کشور از توسعه یافتگی کمتری برخوردار است، می‌توان از مزیت ترانزیت جهت توسعه این منطقه استفاده بهینه نمود.

چنانچه ایران بخواهد از طریق ایجاد امکانات مناسب و زیربنایی حمل و نقل کالا به رقابت با کشورهای منطقه برخیزد، باید به مطالعه، تشریح ویژگی‌ها و امتیازات تمامی روش‌های حمل و نقل انبوه و با بررسی نیازمندی‌ها و خواسته‌های مشتریان بالفعل و بالقوه خدمات ترانزیت کالا یک برنامه جامع و کامل توسعه بسترهای حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی را تهیه کند؛ بدیهی است امکان ارائه خدمات متنوع و انعطاف‌پذیر ترانزیت کالا یک امتیاز مهم در برآورد ساختن خواسته‌های مشتریان خدمات ترانزیت کالا محسوب می‌شود. از طرف دیگر بکارگیری شیوه‌های حمل و نقل که از طریق انبوه‌سازی ارائه خدمات هزینه و قیمت تمام‌شده آن را کاهش می‌دهند نیز امتیاز دیگری جهت کسب رضایت مشتریان است.

در این میان شیوه حمل و نقل دریایی به دلیل ویژگی‌های ذاتی خود، توانایی کسب هر دو امتیاز را دارد. به عبارت دیگر در بین انواع روش‌های حمل و نقل بین‌المللی، روش حمل و نقل دریایی هم بیشترین تنوع و انعطاف‌پذیری در شیوه‌های حمل و نقل را برآورده می‌سازد و هم در مقایسه با سایر روش‌ها از هزینه کم‌تری برخوردار است. باید توجه نمود که گسترش امکانات زیربنایی حمل و نقل از جمله تاسیس و تجهیز بنادر و ناوگان‌های دریایی نقشی پایدار و بلندمدت در توسعه اقتصادی و سیاسی ایفا می‌کند. به عبارت دیگر دیربازده بودن این گونه سرمایه‌گذاری‌ها نباید مانعی در برابر توجه به این بخش باشد و توسعه امکانات حمل و نقل دریایی علاوه بر تاثیر مستقیمی که بر رشد تولید ناخالص ملی دارد، زمینه‌های شکوفایی و توسعه صنعتی و اقتصادی در سایر بخش‌ها را نیز فراهم می‌آورد.

توسعه خوشه‌ای فعالیت‌های مختلف صنعتی و تجاری در بنادر اصلی

ایجاد و گسترش خوشه‌ای فعالیت‌های مختلف صنعتی و تجاری در بنادر اصلی و مهم بین‌المللی، در طول دهه گذشته از شتاب زیادی برخوردار بوده است که به طور طبیعی در طول دهه جاری نیز ادامه یافته و اکنون در بسیاری از بنادر دنیا، حتی بنادر منطقه، در حال

تکوین و توسعه است. تامین و ارائه خدمات جدید در بنادر نه تنها موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و منافع حاصله از آن می‌شود، بلکه در عین حال جذابیت لازم را برای نگهداری مشتریان فعلی و جلب مشتریان بالقوه و جدید برای بندر به وجود می‌آورد و موجب حفظ و بهبود و تقویت قابل توجه موقعیت رقابتی بندر نیز می‌شود. به منظور پایداری مزیت رقابتی لازم است تا توسعه خدمات ارائه شده از جانب بندر و یا سرمایه‌گذاری‌های لازم به منظور پیش‌تاز بودن در رقابت به صورت مستمر ادامه داشته باشد.

پایداری مزیت رقابتی ناشی از اعمال این نوع استراتژی می‌تواند منتج به افزایش بهره‌وری اقتصاد مقیاس از طریق افزایش حجم کالای وارد شده به بندر و یا افزایش تعداد کشتی‌های ورودی به بندر شود. مدت زمان لازم برای اعمال این گونه استراتژی‌ها، با فرض این که بنادر رقیب نیز استراتژی مشابهی اعمال نمایند. هرچند در بیشتر موارد بنادر رقیب از اعمال استراتژی مشابه پرهیز خواهند کرد و به جای اجرای استراتژی‌های مشابه، به دنبال استراتژی می‌روند که برای آنها مناسب باشد، یعنی از نظر مالی کم‌هزینه‌تر و سرمایه‌گذاری در آن توجیه‌پذیر باشد.

افزایش حجم عملیات کانتینری، مرهون سرمایه‌گذاری در تکنولوژی نوین، به خصوص تکنولوژی جراثیل‌های تخلیه و بارگیری و هم‌آهنگی سیستم‌های تخلیه و بارگیری کانتینر و تجهیزات پشتیبانی است که در نهایت باعث افزایش تخلیه و بارگیری به میزان صددرصد طی دو دهه اخیر شده است؛ از این رو امروزه این صنعت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا به شمار می‌رود و به صورت طبیعی کشورهایی که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار می‌گیرند، می‌توانند بیشترین بهره را از این تجارت نصیب خود سازند.

با استقرار نظم در افغانستان و پاکستان؛ فعال شدن بازار این دو کشور و امکان دسترسی به آب‌های آزاد از طریق جنوب شرقی ایران نیز، فعال کردن محور ترانزیتی شرق درآمد بسیار بالایی را برای کشور به ارمغان خواهد آورد. با توجه به این که نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل (به عنوان مسئله مهم حمل و نقلی) به منظور تامین نیازهای نسل‌های بعد و توجه به زمینه‌های اجتماعی آن در توسعه پایدار مورد توجه است، بررسی کمی و دقیق عناصر تشکیل‌دهنده این سیستم اهمیت ویژه‌ای دارد و جمهوری اسلامی ایران دارای ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی از سمت شمال و جنوب است و از جانب شرق و غرب نیز دارای ارتباطات زمینی مناسب با همسایگان خود می‌باشد و به دلیل ارتباط آن با آب‌های آزاد، اهمیت فوق‌العاده زیادی برای ایفای نقش ترانزیت کالا دارد. علاوه بر آن که محل ارتباط کشورهای آسیای میانه با کشورهای آسیای جنوبی و آسیای جنوب شرقی با آفریقا می‌باشد، مناسب‌ترین راه برای ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا نیز است و می‌تواند به عنوان پلی برای ترانزیت کالا و واسطه تجاری بین کشورهای مذکور عمل نماید.

بسیاری از کشورها علاقه‌مند هستند تا کالاهای خود را از طریق ایران به سایر نقاط دنیا صادر نمایند. مهم‌ترین دلیل، کوتاه شدن مسیر انتقال کالا به میزان بسیار زیادی می‌باشد که امتیاز برجسته‌ای محسوب شده و تسهیلات جابه‌جایی و ارتباطی آسان‌تر و ارزان‌تر را فراهم می‌نماید. آن چه مهم است، این است که با رونق گرفتن امر ترانزیت کالا منابع زیادی نصیب کشور ایران به عنوان یک پل ترانزیت می‌شود و با توجه به اهمیتی که در محور ترانزیتی شرق کشور وجود دارد، می‌بایستی به توسعه زیرساخت‌های بندری و پسکرانه‌های مربوطه سرعت مضاعفی داده تا بتوان از فرصت‌های استراتژیک و موقعیت مناسب فیزیکی و سرزمینی بهره‌برداری شایسته‌ای به عمل آورد.

در صورتی که بتوانیم نسبت به تکمیل زیرساخت‌ها و رفع موانع در این محور اقدام نماییم، حتی به فرض قرار گرفتن در شرایط برابر با مسیرهای ترانزیتی رقیب، مسیر ایران از شانس توفیق بیشتری برای جذب کالاهای ترانزیتی و تجاری کشورهای آسیای میانه و به ویژه غرب افغانستان برخوردار می‌باشد و با توجه به این که بندر چابهار به لحاظ دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز دارای موقعیت خاص استراتژیک می‌باشد و در مواقع بحرانی در خلیج فارس می‌تواند نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفا کند.

در این شرایط مسئولین کشور با انجام سرمایه‌گذاری‌های لازم در بخش‌های زیربنایی و توسعه امکانات و تجهیزات پیشرفته سعی می‌کنند که چابهار تبدیل به یک بندر مگاپورت و بین‌المللی در سطح منطقه شود که سهم عمده این سرمایه‌گذاری‌ها در بحث ترانزیت

کالا به مقصدهای افغانستان و کشورهای آسیای میانه می‌باشد. بر این راستا سازمان بنادر و دریانوردی که یک سازمان تخصصی در امور حاکمیتی و حمل و نقل دریایی و سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار یکی از استراتژی‌های مهم خود را توسعه ترانزیت از بندر چابهار قرار داده‌اند که پروژه‌هایی نیز در راستای این استراتژی در حال انجام است (توسعه اسکله‌ها، انبارها و...).

امروز چابهار به عنوان حلقه تکمیلی زنجیره محور ترانزیت شرق کشور با توجه به جایگاه خاص در بعد ملی به عنوان راه کار «توسعه محور شرق» و در بعد فراملی به عنوان «پل ارتباطی به کشورهای آسیای میانه و کشورهای جنوب شرق آسیا» برای ورود به بازار جهانی و در هم‌پیوندی اقتصاد کشورمان با اقتصاد جهانی مطرح است. همین موضوع مسئولیت خطیری را نشان می‌دهد که در صورت حمایت موثر دولت می‌تواند در ایجاد رشد و تحول در صادرات، بهره‌مندی از سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، افزایش اشتغال، انتقال تکنولوژی، افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور نقش موثری را ایفا نماید.

با توجه به اهمیت استراتژیکی منطقه آزاد چابهار از نظر مرزهای جغرافیایی در ایجاد امنیت اجتماعی و اقتصادی از یک طرف و تلاش وافر بنادر آزاد کشورهای رقیب و همجوار (گوادر پاکستان) در تسلط بازارهای منطقه و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از طرف دیگر، تحقق اهداف کلان اقتصادی در محور شرق مستلزم طراحی سیاست‌های کلان اقتصادی کشور و توجه جدی و بیش از پیش مسئولان نظام برنامه‌ریزی از طریق تخصیص منابع کافی و لازم است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار:

ایران، نقطه اتصال آسیا، آفریقا و اروپا است

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار با اشاره به نگاه هوشمندانه رهبر معظم انقلاب در ضرورت توسعه سواحل مکران، از تامین فاینانس ۴۵۰ میلیون دلاری چینی‌ها برای ساخت فرودگاه چابهار خبر داد و گفت: هم‌اکنون ۵۳ هزار تن برنج در انبارهای بندر چابهار رسوب شده است.

عبدالرحیم کردی اظهار کرد: چابهار تقریباً بیش از یک دهه است به سر زبان‌ها افتاده است و شروع این مباحث نیز با عنایت ویژه رهبر معظم انقلاب بود که سواحل مکران را به عنوان گنج پنهان مورد توجه قرار دادند.

وی با تاکید بر این که این نگاه، عنایت هوشمندانه و تیزبین رهبر معظم انقلاب از اصول علم اقتصاد برمی‌آید، افزود: مواد اولیه روزی عامل مهم تعیین‌کننده بود، در مقطعی نیروی کار در قیمت تمام‌شده تاثیر بسزایی داشت؛ اما از دو دهه قبل این فضا تغییر کرد و به این معنا که دسترسی به نیروی کار به راحتی امکان‌پذیر بود و شکاف فناوری به شدت کم شد و فضا برای رقابت آنچنانی وجود نداشت.

رئیس هیات مدیره سازمان منطقه آزاد چابهار تصریح کرد: اما برای یک عامل نتوانسته‌اند راه حلی پیدا کنند و آن هزینه حمل و نقل و زمان رسیدن به بازار است. یعنی سرعت و قیمت کالا به بازار، اهمیت بالایی در قیمت تمام‌شده داشت.

کردی با اشاره به این که دسترسی آسان به بازارهای هدف به عامل مهم تعیین‌کننده قیمت تمام‌شده تبدیل شده است، اظهار داشت: با این تفکر، همه به دنبال کوتاه کردن مسیرهای خود هستند و کریدورهای جدید و ابزارهای نوین حمل و نقل وارد بازار حمل و نقل و لجستیک شده‌اند. همه اینها تعاریف جدیدی را به وجود آورده‌اند که ایران در این جغرافیا نقش و اهمیت ویژه‌ای دارد.

وی گفت: سه بازار بسیار مهم در آسیا، آسیای جنوب شرقی و شمال آفریقا قرار دارند؛ چه در بازار مصرف و چه در مواد اولیه این بازارها سهم بسیاری زیادی را به خود اختصاص می‌دهند. بهترین نقطه برای اتصال این مناطق و جنوب آفریقا به یکدیگر، ایران است.

تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان با اختصاص بودجه از صندوق توسعه ملی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار افزود: در این جغرافیا به دلیل موقعیت ژئوپولیتیک می‌توانیم بگوییم رسیدن به آب‌های آزاد برای ایران یک فضای بی‌رقیب است.

وی با تأکید بر این که امروز به فصل چابهار و سواحل مکران رسیده‌ایم، اضافه کرد: به دنبال توجه رهبر معظم انقلاب، دولت‌ها توجهاتی به توسعه مکران داشته‌اند. در دولت یازدهم و دوازدهم توسعه زیرساخت‌های سواحل مکران شتاب خوبی به خود گرفته است.

رئیس هیات مدیره سازمان منطقه آزاد چابهار با یادآوری این که راه‌آهن چابهار-زاهدان ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، اذعان داشت: با موافقت رهبر معظم انقلاب، ۳۰۰ میلیون دلار از منابع صندوق توسعه ملی برای تکمیل این پروژه اختصاص می‌یابد و تعهدی که وزارت راه و شهرسازی برای سرعت دادن به این طرح دارد، نیمه اول سال ۱۴۰۰ این خط‌آهن به شبکه سراسری متصل خواهد شد.

فاینانس ۴۵۰ میلیون دلاری چین برای ساخت فرودگاه چابهار

کردی با یادآوری این که فاصله فرودگاه کنارک تا چابهار همواره به عنوان یک دغدغه بوده است، اظهار کرد: با نگاه توسعه‌ای دولت، مهرماه امسال موافقت اصولی فرودگاه چابهار با سرمایه‌گذاری و اجرای سازمان منطقه آزاد چابهار اخذ شد. در این راستا توافق‌نامه با پیمانکار امضا شده و مجوز هزینه‌کرد آن را از دولت دریافت کرده‌ایم و به زودی عملیات اجرایی این پروژه آغاز خواهد شد.

وی با بیان این که این پروژه سه سال زمان می‌برد که میزان سرمایه‌گذاری آن ۵۵۰ میلیارد تومان است، افزود: تاییدیه دولت چین برای فاینانس ۴۵۰ میلیون دلاری این پروژه صادر شده که ظرفیت فرودگاه در فاز اول یک میلیون نفر خواهد بود.

تبدیل چابهار به یک قطب فولادی در منطقه

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار با اشاره به این که طرح توسعه منطقه آزاد چابهار در دستورکار مجلس است، گفت: بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری در این طرح قرار دارند و می‌توانند مسائل مرز دریایی را برطرف کنند. با تصویب این طرح توسعه در مجلس، چابهار به فصل جدید از توسعه وارد خواهد شد.

کردی با اشاره به این که تولید ۱۰ میلیون تن فولاد در طرح توسعه سواحل مکران پیش‌بینی شده است، اظهار داشت: در این راستا در منطقه آزاد چابهار چند مجتمع فولادی در حال ساخت است و چابهار به یک قطب فولادی در منطقه تبدیل خواهد شد. در حوزه پتروشیمی نیز ۲۰ میلیون تن محصولات بارگذاری شده که در فاز یک ۸/۵ میلیون تن مجوزهای محیط زیست مشخص شده است. سه واحد از این مجتمع‌ها که ۳/۵ میلیون تن محصولات پتروشیمی تولید می‌کنند، در حال ساخت می‌باشند.

وی با اشاره به این که خط انتقال گاز از ایرانشهر به چابهار اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۰ به بهره‌برداری می‌رسد، افزود: مبنای کار اقتصادی در چابهار فولاد و پتروشیمی به صورت ۱۰۰ درصد در سبد صادراتی قرار دارد.

رئیس هیات مدیره سازمان منطقه آزاد چابهار با تأکید بر این که جنس فولاد و پتروشیمی به گونه‌ای است که توسعه‌ای برون‌زا بوده‌اند و گپ و شکافی را در این فعالیت اقتصادی داشته‌اند، اظهار کرد: برای توسعه پایدار تأکید کرده‌ایم که این فعالیت‌ها باید روی اشتغال منطقه تأثیرگذار باشد. برای این کار، توسعه خوشه‌های پتروشیمی و فولاد در دستورکار قرار دارد که می‌توان به قطعه‌سازی، پروفیل‌سازی و... اشاره کرد که در این زمینه ۵ واحد پایین دستی فولاد در منطقه داریم.

وی با اشاره به این که در حوزه پتروشیمی حدود ۲۳ واحد پایین دستی داریم که محصولات تولیدی آنها ۱۰۰ درصد صادر می‌شود، گفت: اشتباه است که برای تهران ۱۰ میلیون نفری با فاصله بیش از ۲۰۰۰ کیلومتری از چابهار تولید انجام دهیم، ما باید برای کراچی که فاصله ۷۰۰ کیلومتری با چابهار و جمعیت ۲۰ میلیون نفری دارد، تولید کنیم.

کردی با یادآوری واردات برنج با قیمت ۱۲۰۰ تن در هر تن به کشور، افزود: در حال حاضر ما برنج نیمه آماده قهوه‌ای از پاکستان با قیمت تنی ۶۰۰ تا ۷۰۰ دلار وارد کشور می‌کنیم. در این راستا ۲۰ واحد فرآوری برنج در چابهار راه‌اندازی شده که به ازای هر واحد، ۸۰ نفر ایجاد اشتغال می‌شود.

رشد چشمگیر تولیدات در منطقه آزاد چابهار

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار همچنین با اشاره به این که ۷۰ درصد تن ماهی کشور و ۳۴ درصد آبزیان کشور از چابهار و کنارک تامین می‌شود، اظهار نمود: حدود ۳۰ هزار نفر اشتغال در این بخش‌ها در سواحل مکران داریم.

کردی، با بیان این که به دنبال ورود این کارهای اقتصادی به سفره مردم هستیم، اضافه کرد: ارزش تولیدات از ۵۰ میلیارد تومان در سال ۹۲ به حدود ۵۰۰ میلیارد تومان در سال ۹۶ رسیده است. در سال ۹۷ به دلیل نوسانات نرخ ارز این عدد ۳۰ درصد (۳۴۵ میلیارد تومان) کاهش یافت. در ۷ ماهه امسال به حدود ۳۲۸ میلیارد تومان رسیده که انتظار داریم در ماه‌های پایانی سال شتاب بیشتری به خود بگیرد.

رسوب قطعات خودرو در منطقه آزاد چابهار وجود ندارد

رئیس هیات مدیره سازمان منطقه آزاد چابهار در خصوص واردات قطعات خودرو و دپو آنها در منطقه آزاد چابهار، اظهار کرد: معمولاً رسوب کالا در مناطق آزاد خیلی کم اتفاق می‌افتد و موارد پیش آمده متأثر از سیاست‌های سرزمینی مانند شرایط اقتصادی یا برخی بخشنامه‌ها بود.

وی ادامه داد: در سال گذشته و پیش از مسائل اقتصادی، خیلی از تولیدکنندگان پیش‌بینی‌هایی را برای تامین کالای مورد نیاز خود انجام دادند؛ در این راستا بخش عمده‌ای از نیازها را وارد شد که مقداری از آن در بنادر رسوب شده بود.

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در پایان با تاکید بر این که رسوب قطعات خودرو در منطقه آزاد چابهار نداریم، گفت: فقط در حوزه برنج حدود ۵۳ هزار تن در انبارهای مناطق آزاد رسوب کرده که دلیل آن لغو بخشنامه ممنوعیت فصلی واردات برنج است. در حالی که واردکنندگان برای واردات برنج برنامه‌ریزی کردند که در تابستان این ممنوعیت برقرار شد. به همین دلیل کالای در مسیر یا در انبارها فرصت ترخیص پیدا نکردند که به محض لغو این ممنوعیت این برنج‌ها بلافاصله وارد بازار مصرف خواهد شد.

