

منطقه آزاد چابهار؛ رتبه یک سودآوری

هفته گذشته کلنگ احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار با حضور محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، زده شد. او درباره الزامات ساخت فرودگاه در این منطقه می‌گوید: «فرودگاه یکی از الزامات اساسی مناطق آزاد است زیرا اگر به دنبال جذب سرمایه‌گذار خارجی هستیم اما سرمایه‌گذار نتواند مانند همه جای دنیا بدون ویزا وارد منطقه آزاد شود دچار اشکال است. بنابراین از دهه هفتاد صحبت‌هایی درباره احداث فرودگاه در منطقه آزاد چابهار بوده است. اما هیچ‌گاه سناریوهایی که برای ساخت فرودگاه در منطقه آزاد چابهار پیش‌بینی شده بود، به نتیجه نرسیدند.» گفت‌وگوی سازندگی با مدیرعامل منطقه آزاد چابهار را در ادامه بخوانید؛

درباره شهر لجستیک و الزامات توسعه راه‌های حمل و نقل در چابهار توضیح دهید.

قوانین و مقرراتی که در مناطق آزاد وجود دارند بسیار سختگیرانه‌تر از سرزمین اصلی است. اما نگاه توسعه‌ای که درباره سواحل مکران و تمرکزی که بر چابهار در این روزها وجود دارد همه سیاستمداران و مسئولان را به این نتیجه رساند که ما باید برای چابهار فرودگاه مستقلی داشته باشیم. بخشی از دلایل ساخت فرودگاه در این منطقه نیاز منطقه آزاد به مرز هوایی و تسهیل ورود و خروج سرمایه‌گذاران است اما بخش مهم‌تر آن که برای ما اهمیت دارد مفهوم شهر لجستیک است. زیرا بر اساس طرح جامع شهر لجستیک کشور، ۴ شهر با این مختصات در ایران وجود دارند؛ تهران، چابهار، بندرعباس و بندر امام خمینی (ره). در نتیجه حتما باید امکانات و خدمات برای شهر لجستیک فراهم شود. بنابراین حتی اگر به دنبال ورود گردشگر به چابهار هم نباشیم به یک فرودگاه باری در این جا نیاز داریم.

با همین مبانی و منطق مجوز این فرودگاه صادر شده است. در اسفند سال ۹۷ با وزیر راه و شهرسازی توافق کردیم که با سرمایه‌گذاری منطقه آزاد، فرودگاه را بسازیم. اسفندماه توافق انجام شد و از فروردین ماه پیگیر صدور موافقت اصولی شدیم. در مهر ماه موافقت اصولی صادر شد. بر اساس مطالعاتی که انجام شده برآورد ما این است که با حدود ۵۵۰ تا ۶۰۰ میلیارد تومان بتوانیم فاز اول را راه اندازی کنیم. منابع مورد نیاز برای این بخش که طی برنامه زمانی سه ساله پیش‌بینی شده را از منابع داخلی سازمان منطقه آزاد تعریف کردیم. در سال‌های گذشته به لحاظ درآمدی وضعیت خوبی داشتیم در نتیجه برای فاز اول نیاز مالی نداریم. برای ساخت هم با شرکت بزرگ فرودگاه‌ساز خارجی تفاهمنامه‌ای را که طراحی، تامین مالی و ساخت را با هم انجام دهد امضا کردیم. قرارداد نهایی با آنها امضا شده است و در تفاهمنامه ۴۵۰ میلیون دلار پیش‌بینی فاینانس برای این پروژه کردیم. ضمن اینکه با تعدادی از سرمایه‌گذاران حوزه کارگو در ایران مذاکراتی را انجام دادیم و زمینه حضور سرمایه‌گذار داخلی به عنوان شریک در فرودگاه را هم فراهم کرده‌ایم.

گفته می‌شود زمین‌هایی که برای فرودگاه در نظر گرفته شده مالک‌های خصوصی دارند، چگونه با آنها به توافق رسیده‌اید؟

اراضی که برای فرودگاه در نظر گرفته شده ۲۸۱۵ هکتار است؛ ۵۰۰ تا ۶۰۰ هکتار زمین برای یک فرودگاه با اشل فازی یک که مدنظر ماست، کفایت می‌کند. مجموع اراضی که معارض داشته و به مردم تعلق دارد کمتر از هزار هکتار است و مابقی آن آزاد است و جزو منابع ملی به حساب می‌آید، آن را هم با بنیاد مسکن و همچنین منابع طبیعی توافق کردیم که به منطقه آزاد و ساخت فرودگاه تعلق بگیرد. صورت جلسه‌ای را با مردم به عنوان مالکین خصوصی امضا کردیم. با مجموعه عمرانی استانداری هم توافقاتی صورت گرفته است که بر این اساس در مورد زمین‌هایی که به مردم تعلق دارند پاسخگوی اراضی مردم در توافقی که صورت گرفته، هستیم. به همین دلیل برای برآورده کردن حق مردم ممکن است جابه‌جایی و تهاتر هم صورت بگیرد. بنابراین در این زمینه نگرانی وجود ندارد چون با مردم به عنوان مالکین خصوصی، منابع طبیعی، بنیاد مسکن و هم استاندار توافقاتی انجام شده است و عملاً در اجرای کار معارضی

در شرایط تحریم چگونه امکانات ساخت فرودگاه فراهم خواهد شد؟

ما ۴۰ سال است که تحریم هستیم بنابراین مشکلی در ساخت فرودگاه نداریم و آن را حتما می‌سازیم. ضمن اینکه سازنده‌های خوب داخلی داریم که می‌توانند این کار را انجام دهند. فقط بخشی از تجهیزات است که باید از خارج کشور تامین شود آنها را هم به شیوه‌ای که دیگر موارد مورد نیاز را تهیه می‌کنیم وارد خواهیم کرد.

نیازهای منطقه آزاد به راه‌های حمل و نقل تا چه اندازه حیاتی است؟

ویژگی مهمی که چابهار با فرودگاه پیدا می‌کند تکمیل ۴ ابزار مهم حمل و نقلی است. چابهار به عنوان شهر لجستیک، هر چهار ابزار حمل و نقل را همزمان دارد و این موضوع حتما اثرات خوبی در رونق بندر، ریل، جاده خواهد داشت و به عنوان مکمل ابزارهای حمل و نقل، کمک‌کننده است. نکته دیگر درمورد فرودگاه که می‌تواند به همه صنایع و فعالیت‌های منطقه کمک کند، مدیریت زمان است. سرمایه‌گذاری که می‌خواهد وارد یک منطقه شود مهم‌ترین مساله برای او زمان است تا بتواند مدیریت زمان انجام دهد. بنابراین اگر سرمایه‌گذاری به هر دلیلی نیاز داشته باشد که در منطقه حضور یابد با وجود یک فرودگاه این امکان را خواهد داشت در هر زمانی که می‌خواهد ورود و خروج کند. این مساله بر رونق فعالیت‌های سرمایه‌گذاران در چابهار اثر مثبتی خواهد داشت و افق روشن‌تری را برای صاحبان سرمایه برای حضور در منطقه ترسیم خواهد کرد.

واردات خودرو به مناطق آزاد محدود شده است. در این مورد نظر شما به عنوان مدیرعامل منطقه آزاد چابهار چیست؟

هیچ محدودیتی برای واردات این وسیله به مناطق آزاد وجود ندارد. اما آنچه مهم است بین منطقه آزاد و سرزمین اصلی مقررات گمرکی لازم است که آن هم تابع مقررات واردات خودرو از خارج کشور است. بنابراین طبق قانون محدودیتی وجود ندارد اما با توجه به شرایط خاصی که در حال حاضر در آن قرار داریم ضرورت مدیریت تقاضای ارز در دستور کار است. شرایط ما به نوعی شرایط جنگی به حساب می‌آید بنابراین طبیعی است که مناطق آزاد هم سهمی از این هزینه‌ها را بپردازند. اما درباره چابهار چون شعاع حرکت حداکثر ۳۰ کیلومتر است پیشنهادی مطرح شده بر این اساس که برای تامین نیازهای منطقه آزاد بتوان واردات خودرو را دوبار از سر گرفت. منتها هنوز به مرحله تصمیم‌گیری نرسیده است.

نظر شما درباره اینکه سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد هم مشمول مالیات شده، چیست؟

افزایش گروه‌های مالیاتی باعث تاثیر منفی روی منطقه آزاد خواهد شد. چون مکانیزم شفاف مالیاتی نداریم به گروه‌های مالیاتی اضافه می‌کنیم و همین باعث می‌شود تا گروه‌هایی که مشمولین واقعی مالیات هستند فرار مالیاتی داشته باشند. مکانیزم مالیات باید اصلاح شود. به عقیده من حذف مالیات در استان سیستان و بلوچستان یک مقوله کاملاً امنیتی است زیرا ایجاد شغل کردن به معنی برقراری امنیت در منطقه است آن هم در شرایطی که مردم برای کمترین مقدار پول دست به هر کاری می‌زنند. بنابراین با مالیات گرفتن از مناطق آزاد بعضی از کارگاه‌ها مجبور به تعطیلی هستند. اگر سرمایه‌گذاری، منطقه آزاد را برای تولید انتخاب می‌کند برای این است که مالیات پرداخت نکند چون اگر قرار بر پرداخت مالیات باشد در همان تهران فعالیت خود را انجام می‌دهد و مناطق آزاد را برای فعالیت انتخاب نمی‌کند. من معتقدم تصمیم در افزایش گروه‌های مالیاتی عجولانه است و اثرات منفی در مناطق آزاد خواهد داشت زیرا منطقه

آزاد را به عنوان یک مفهوم استاندارد بین‌المللی پذیرفته‌ایم و هیچ کدام از همسایه‌های ما در مناطق آزاد مالیات نمی‌گیرند. با این حال خیلی‌ها انتظار دارند که مناطق آزاد ایران هم مانند دیگر منطقه‌های آزاد در کشورهای همسایه باشند و به این فکر نمی‌کنند که چه امکاناتی برای مناطق آزاد ایران فراهم شده که آنها را در مقام مقایسه با دیگر کشورها قرار می‌دهیم.

معتقدم بحث ورود به مالیات مناطق آزاد تردید جدی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ایجاد می‌کند و ما را از مسیر اصلی خودمان منحرف خواهد کرد و سرعت ما را کند می‌کند؛ بنابراین باید راه‌های جایگزینی برای آنها وجود داشته باشد. با این حال حضور تولیدکننده‌ها این روزها در مناطق آزاد بیشتر شده و روند مثبتی داشته و این موضوع باید حمایت شود اما مطمئناً وضع مالیات بر منطق آزاد حتماً به ضرر اقتصاد کشور خواهد بود. در نتیجه بهتر است ابزار کنترل جدی بر گروه‌هایی که مشمول پرداخت مالیات هستند وجود داشته باشد نه اینکه گروه‌های مالیات‌دهنده را افزایش دهند. با این نوع نگاه به مناطق آزاد باید خیلی زود منتظر این باشیم که منطقه‌های آزاد در کشورهای همسایه میزبان سرمایه‌گذاران ایرانی و از دیگر کشورها باشند.

بهمن ماه سال گذشته همایشی با نام توسعه چابهار برگزار شد، از نتایج آن بگویید.

همایش توسعه چابهار که بهمن ماه سال گذشته برگزار شد در تصویرسازی و برندینگ این منطقه به جهت تعداد کشورهای که برای بازدید به اینجا آمدند موثر بود و بیشتر هم موضوع مارکتینگ بندر در آن همایش مطرح بود. در راستای این هدف توافقنامه ایران و هند و افغانستان توسط سازمان بنادر برنامه‌ریزی شده بود. مذاکرات بسیار خوبی برای مدیریت بار افغانستان از طریق چابهار در آن اجلاس مطرح شد. هر قدر که رفت‌وآمد سرمایه‌گذاران خارجی به چابهار بیشتر شود و گروه‌های بیشتری به این منطقه رفت‌وآمد کنند، در بلندمدت روی برندینگ و ترافیک مسافر و سرمایه‌گذار موثر خواهد بود.

سرمایه‌گذاری در نیمه نخست سال ۹۸ را در منطقه آزاد چابهار، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در سه سال گذشته به اندازه ۱۰ سال پیش از آن قرارداد سرمایه‌گذاری منعقد کرده‌ایم. کل سرمایه‌گذاری محقق‌شده در سال ۹۳، ۶۳ میلیارد تومان بوده که این عدد در سال ۹۷ به ۹۸۲ میلیارد تومان رسیده است. در سال ۹۸ هم در ۶ ماهه نخست سال تقریباً به ۸۰۰ میلیارد تومان رسیده‌ایم که به طور حدودی با کل سال ۹۷ برابری می‌کند و معتقدیم تا پایان سال ۹۸ این عدد بزرگتر خواهد شد. اگر خط انتقال گاز به چابهار هر چه سریع‌تر برسد، یک تحول جدی در بحث واحدهای تولیدی خواهیم داشت. خط انتقال گاز در حال اجرا است و گفته‌اند تا اردیبهشت ۱۴۰۰ به چابهار خواهد رسید و به این معنی است که صنعت و تولید در این شهر وارد فصل جدیدی خواهد شد. در بحث بازاریابی و جذب سرمایه‌گذار کارهای بسیار زیادی انجام داده‌ایم و همین باعث شده تا در میان دیگر مناطق آزاد رتبه یک درآمد را داشته باشیم.

درباره حوزه مسئولیت اجتماعی چقدر فعالیت داشته‌اید؟ به نظر می‌رسد مردم شهر قدیم چابهار همچنان نگاهی منفی به منطقه آزاد دارند.

این نگاه طبیعی است. یک روز فنی را کنار شهر چابهار کشیده‌اند و گفته‌اند شما مردم جدا و ما هم می‌خواهیم این طرف فنی شهر جدیدی بسازیم؛ با مردمی خاص و امکانات و خدماتی خاص. این تبعیض و دوگانگی آثاری را بر جای خواهد گذاشت. دلیل نگاه منفی مردم شهر قدیم هم این است که حس تبعیض در آنها ایجاد شده است. احساس دوگانگی و تبعیض باعث به‌وجودآمدن ناهنجاری‌های اجتماعی عمیقی خواهد شد. برای رسیدن به یکپارچگی در طرح توسعه پیشنهاد یکی شدن بخش قدیم شهر و منطقه آزاد

را مطرح کردیم و مطالعاتی را با کمک دانشگاه تهران انجام دادیم تا بتوانیم به تغییر دیدگاه در مردم شهر قدیم نسبت به منطقه آزاد کمک کنیم. در ۲۵ سال گذشته منطقه آزاد ۲۰ کلاس درس در چابهار ساخته است اما ما همین الان حدود ۱۰۰ کلاس درس در حال ساخت داریم. ۱۳ مدرسه هم قرار است در آینده به بهره‌برداری برسند. این اتفاقات آن نگاه را عوض خواهد کرد. در حوزه بهداشت و درمان امکانات و خدمات خوبی را برای مردم تهیه کرده‌ایم. البته در جاهایی موفق بوده‌ایم و در بخش‌هایی هم نتوانسته‌ایم تأثیرات لازم را داشته باشیم. علی‌رغم اینکه به نفع منطقه آزاد نخواهد بود اما اعتقاد ما این است که این فنس باید برداشته شود و باید منافع مردم با منافع منطقه درگیر شود و آنها از نفع منطقه سود ببرند.

در سال‌های گذشته جذب سرمایه در منطقه آزاد چابهار چقدر سودآور بوده است؟

در سال ۹۲ مجموع تولیدات در منطقه آزاد چابهار ۵۰ میلیارد تومان بوده و ۴۶ واحد تولیدی هم در منطقه فعال بوده اند اما امروز ما با ۲۶۶ واحد فعال که پروانه بهره‌برداری دارند روبه‌رو هستیم. به این معنی که تولیدات ما از سال ۹۲ تا ۹۶ بیش از ۲۰ برابر شده است. در واقع ۵۰ میلیارد تومان به ۱۰۸۳ میلیارد تومان تبدیل شده است. عدد کوچک است اما روندی که طی می‌کند درست و مثبت است.

معصومه رضایی / روزنامه سازندگی

