

اين جغرافيا بازارهاى مختلفى را در دنيا به هم وصل مى كند. در يك دهه اخير در فضاى رقابت بين المللى هزينه هاى حمل و نقل و سرعت رسيدن به بازار، نقش و وزن زيادى پيدا كرده است و همه به دنبال كوتاه كردن مسيره ها هستند. مسير متعارفى كه الان هند را به روسيه متصل مى كند مسير كانال سوئز است كه انتقال از آن 36 روز به طول مى كشد، اما با استفاده از حمل و نقل تركيبى و از مسير چابهار اين زمان 14 روز است. همه صاحبان كالا و سرمايه به دنبال كوتاه كردن مسير هستند. به همين دليل توجه به چابهار جذب شده است. نکته مهم ديگر كه در تغيير نگاه به چابهار تأثير گذاشته است توجه به توسعه سواحل مكران است و توصيه رهبرى اهتمام دولت ها براى توسعه مكران را به دنبال داشته است. براى توسعه چابهار بندر شهيد بهشتى بزودى به ظرفيت 8.5 ميليون تن مى رسد. روز گذشته شاهد آغاز ساخت خط اتصال ريلى چابهار به زاهدن بوديم. اين خط تحول بزرگى در مسير چابهار ايجاد و نگاه سرمايه گذاران را به سمت چابهار جذب مى كند.

وظيفه، مأموريت و مسئوليت ما به عنوان متولى توسعه چابهار، تسهيل گرى و روانسازى براى حضور سرمايه گذاران در منطقه و استفاده از اين فرصت و پتانسيل است. تلاش نخست ما رفع برخى دغدغه هاى سرمايه گذاران بوده است. پيشرفت پروژه ها و رفع تعارضات، قوانين و مقررات بين منطقه آزاد با بندر بين منطقه آزاد با مرز آبي، زمينى و هوايى را در دست اجرا داريم. تلاش زيادى انجام گرفت تا مرزها مشخص شود. سال گذشته محدوده منطقه آزاد از 14 هزار هكتار به 82 هزار هكتار تغيير كرد. در طرح جديد مرز زمينى، دريايى و هوايى پيش بينى شده است. با ساخت فرودگاه مسأله مرز هوايى حل مى شود. با توسعه بندر شهيد بهشتى در داخل منطقه مرز دريايى داريم. نقطه صفر مرزى ريمدان هم محدوده منفصلى به مساحت 6 هزار هكتار مشخص كرديم كه مرز خشكى ما با كشور پاكستان و اتصال ما به پروژه سپيك چين است كه غرب چين را به گوادى پاكستان وصل مى كند. با حل مشكلات فنى و حقوقى كه در قوانين و مقررات وجود داشته، الزام بعدى ما توسعه زيرساخت ها است.

مليارد تومان پروژه عمرانى در حال اجرا در منطقه داريم. اين پروژه ها عموماً آماده سازى ارضى، توسعه شبكه هاى آب و برق و اين دست پروژه ها هستند. اين اقدامات در فراهم كردن زمينه ها براى ورود سرمايه گذاران به چابهار نقش مهمى دارند. توسعه صنايع در منطقه هم مدنظر است. فولاد و پتروشيمى 2 صنعت بالادستى است كه يا ظرفيت خوبي در حال ساخت است. مجموعه فولادى با ظرفيت 1.6 ميليون تن با پيشرفت 30 درصدى در حال ساخت است. كنسرسیومى بين فولاد مباركه و چادرملو براى ساخت صنايع فولادى 10 ميليون تنى تشكيل شده است كه تحولى در صنايع و مجتمع هاى فولادى در منطقه است. در حوزه هاى صنايع پايين دستى، كوچك و متوسط و تكميل خوشه هاى صنعتى هم اقدامات مؤثرى انجام شده و بسيارى صنايع استقرار پيدا كرده اند.

در 3 سال گذشته بيش از 500 قرارداد سرمايه گذارى در چابهار منعقد كرده ايم كه عموماً به ارزش ريالى بيش از 6 هزار ميليارد تومان است كه اين عدد منتهى پتروشيمى و فولاد است. سرمايه گذارى در پتروشيمى و فولاد بيش از 20 هزار ميليارد تومان است. تحقق اين سرمايه گذارى ها بسيارى پروژه هاى شهرى و عمرانى ديگر را محقق مى كند و فضا فراهم مى شود تا سرمايه گذاران در حوزه هاى مكمل هم حضور پيدا كنند. چابهار پايتخت دريايى ايران خواهد بود. اين منطقه نقش بسيار مؤثرى در رقابت منطقه اى و ديپلماسى اقتصادى براى ما دارد. تا به حال در شرايط تحريمى چابهار در تحرک ديپلماسى اقتصادى ما نقش مؤثرى داشته است. چابهار توانسته به دليل پتانسيل ها و ظرفيت ها، بخش عمده اى از مسائل را در محدوده خودش دور كند.

ما بايد تلاش كنيم تمام توان، سياست و برنامه ها متمرکز باشد تا فعاليت هاى چابهار سرعت بگيرد. آنچه امروز مانع توسعه چابهار و آزاردهنده است، نگاه هاى بخشى بين دستگاه ها است. اين تفاوت نگاه ها زمان را از ما مى گيرد. بايد با ايجاد هم افزايى و تعامل به توسعه سرعت دهيم چرا كه رقبای ما بيرون از اين فضاها، در حال پيشرفت هستند. كشور هاى حاشيه درياى عمان به سرعت در حال

پیشرفت پروژه‌ها هستند. همه دغدغه و نگرانی ما این است که دوباره زمان را از دست بدهیم و فرصت را به کشورهای حاشیه خلیج فارس بدهیم. استدعای ما از متولیان سیاستگذاری و اجرا در حوزه‌های مختلف این است که رفتارهای موازی، متعارض و متضاد رفع شود. با مجموعه این اقدامات و پروژه‌های محرک توسعه، 5 سال آینده چابهار متفاوت نسبت به آنچه امروز می‌بینیم، خواهیم داشت.

