

این استان به سبب موقعیت خاص جغرافیایی، پراکندگی زیاد، گستره بیش از ۱۸۰ هزار کیلومترمربع به عنوان پهناورترین استان کشور و همچنین وجود مرزهای طولانی، ساحل زیبای دریای عمان، آب و هوایی متنوع و وجود چهار فصل از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های زیادی برخوردار است.

در این میان به نظر می‌رسد وجود بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران که به دلیل نزدیکی به بازارهای جنوب و جنوب‌شرق آسیا از یک سو و بازارهای آسیای میانه و افغانستان و کشورهای GLS از سوی دیگر نه تنها برای کشور که از اهمیتی فرامنطقه‌ای برخوردار است، یکی از مزیت‌های منحصر به فرد اقتصادی استان به‌شمار می‌رود.

کارشناسان می‌گویند، این بندر به دلیل قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما بیش از ۹۰ هزار تن یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال - جنوب و شرق به غرب بازرگانی جهان است و درعین حال به دلیل داشتن جاذبه‌های فراوان و زیبای تاریخی، طبیعی و گردشگری از یک سو و وجود سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی برای ایجاد ده‌ها طرح بزرگ و کوچک همچون پتروشیمی، فرودگاه، فولاد و... و در کنار وجود منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار به عنوان موتور محرک توسعه اقتصادی منطقه شرق و همچنین توسعه سواحل مکران نقش مهمی را در اقتصاد کشور دارد.

در عین حال تمدید معافیت بندر چابهار از تحریم‌ها، می‌تواند نقطه قوتی برای این منطقه برای گسترش و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و همکاری با دیگر کشورها باشد.

ناگفته نماند، بندر چابهار به دلیل بهره‌مندی از موقعیت استراتژیک، وجود زیرساخت‌های حمل و نقلی و همچنین قرار گرفتن در خارج از تنگه هرمز و دسترسی به اقیانوس هند مورد توجه بسیاری از سرمایه‌گذاران بین‌المللی از جمله هند، چین، پاکستان، افغانستان و... قرار گرفته است.

در اینجا همچنین باید به وجود بازارهای مصرف در پسکرانه این بندر و دسترسی به کانون‌های انرژی به عنوان دیگر پارامترهای توجه سرمایه‌گذاران خارجی اشاره داشت، به‌طوری‌که روند سرمایه‌گذاری‌ها در این منطقه نسبت به ۱۰ سال قبل از رشد خوبی برخوردار شود، به همین دلیل دکتر عبدالرحیم کردی رئیس سازمان منطقه آزاد چابهار تأکید دارد: متوقف ساختن توسعه چابهار به عنوان یک نقطه قانونی در مناسبات دیپلماسی اقتصادی معنایی ندارد.

کارشناسان می‌گویند: اتخاذ راهبردهای هوشمندانه، درست و به‌موقع می‌تواند تحولات بزرگی را در آینده این منطقه رقم بزند؛ چنانکه از آن‌جمله می‌توان به انعقاد قرارداد ایران، هند و افغانستان برای ترانزیت کالاهای هند به افغانستان از طریق بندر چابهار اشاره داشت که این امر توانسته است با گره زدن منافع دو کشور هم‌پیمان آمریکا با این منطقه، سبب معافیت چابهار از تحریم‌های آمریکا شود.

عبدالرحیم کردی مدیرعامل منطقه آزاد چابهار در این زمینه می‌گوید: موقعیت استراتژیک چابهار و تغییر وزن نهاده‌های تولید و قیمت تمام شده کالا را با افزایش وزن هزینه‌های حمل و نقل جایگاه این منطقه را در صدر فهرست بررسی امکان‌سنجی اغلب پروژه‌های تولیدی خصوصاً صنایع و انرژی تثبیت کرده است.

با این وجود به نظر می‌رسد علیرغم اینکه اولین توجهات به این منطقه با محور حمل و نقل و ترانزیت از حدود ۲۵ سال پیش در قالب برنامه دوم صورت گرفت، با این حال در طی این سال‌ها روند توسعه به‌خصوص در منطقه چابهار چندان مطلوب نبوده است. اگرچه

باید اشاره داشت به دنبال توصیه مقام رهبری که از سواحل مکران به عنوان یک گنج پنهان و پیشران اقتصادی یاد کردند، توجهات به این بخش از کشور مجدداً جلب شد و این موضوع در نهایت منجر به سند توسعه سواحل مکران شد که بدین ترتیب چابهار را در کنار سند توسعه محور شرق به نقطه تلاقی این دو سند متصل می‌کند.

باید اشاره داشت: در همین راستا ایجاد سازمان منطقه آزاد چابهار در اردیبهشت سال ۷۰ در اراضی شرق خلیج چابهار به مساحت ۱۴ هزار هکتار توانست به نقطه اتکای مهم و اساسی در زندگی اقتصادی، اجتماعی و سیاسی منطقه تبدیل شود.

هرچند گفته می‌شود در طی ۲۵ سال گذشته به دلیل محدودیت‌های مختلف آنچنان که باید از فرصت‌های پیش آمده بهره‌گیری لازم نشده است، اما به گفته مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، با شروع به کار دولت آقای روحانی و ایجاد شفافیت و برنامه‌پذیرکردن این مناطق، گام‌های خوبی از سال ۹۳ تاکنون برداشته شده، به‌طوری که حجم تولیدات این منطقه از ۵۰ میلیارد تومان در سال ۹۳ به ۱۰۸۳ میلیارد تومان در پایان سال ۹۶ رسیده که رشدی ۲۰ برابری را داشته است.

نگاهی به فعالیت‌های صورت گرفته در این منطقه نشان می‌دهد که چابهار در تلاش برای کسب سهم بیشتر از اقتصاد ملی در سال‌های اخیر از طریق تبدیل شدن به کانونی برای دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از یک سو و بهره‌گیری از امکانات پسرانه‌ای سرزمین مادری که در استان‌های سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی و کرمان وجود دارد، توانسته است الگوی موفق را در بخش‌های مختلف حمل و نقل و ترانزیت، ایجاد صنایع سنگین و سبک و همچنین گردشگری از خود به نمایش بگذارد. البته در این میان به نظر می‌رسد در چارچوب توسعه محور شرق و با وجود زیرساخت‌های موجود، بنا بر آنچه دکتر کردی می‌گوید: ترانزیت و حمل و نقل می‌تواند به عنوان مأموریت اصلی منطقه آزاد چابهار حرف اول را بزند.

گفته می‌شود از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل که کارشناسان بر جهان تعریف و پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد که در این میان چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی- غربی جهان است. گفتنی است؛ طرح جامع ایجاد بندر چابهار در سال ۵۲ با پیمانکار مربوطه منعقد شد و پس از انقلاب به دلیل کمبود منابع مالی بخشی از طرح به تعویق افتاد و فقط بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج‌شکن آغاز و به سرانجام رسید.

در این میان عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری که یکی از دو بندر چابهار است، از سال ۶۲ به‌طور جدی آغاز شد و با تکمیل ۴ پست اسکله فلزی عملاً به بهره‌برداری رسید. همچنین بندر شهید بهشتی به عنوان دومین بندر چابهار با توجه به جنگ تحمیلی در سال ۶۱ احداث شد.

دکتر آقایی مدیرکل دریانوردی استان سیستان و بلوچستان می‌گوید: بندر چابهار در قالب یکی از بنادر مهم کشور با ظرفیتی بالغ بر ۷۷ میلیون تن به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در منطقه و همچنین دستیابی به آبهای آزاد بین‌المللی از طریق اقیانوس هند از موقعیت استراتژیکی برخوردار است. باید اشاره داشت: وجود چنین موقعیت منحصر به فردی از جمله ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقلی اعم از دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی سبب شده تحركات خوبی را در این زمینه شاهد باشیم.

به‌طوری که به گفته دکتر آقایی حجم سرمایه‌گذاری‌های انجام شده توسط بخش خصوصی در سال گذشته به ۱۰۰۰ میلیارد تومان رسیده و این بندر به چهارمین بندر کانتینری کشور تبدیل شده است.

وی از چابهار به عنوان بندر بدون محدودیت نام برده و می‌افزاید: این بندر از لحاظ پذیرش انواع کشتی‌ها با سازه‌های مختلف هیچ مشکلی نداشته و از سوی دیگر با توجه به تخفیفات و تشویقات تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای پیش‌بینی شده، کار تخلیه و بارگیری در این بندر طی سال گذشته از بیشترین حجم در طول تاریخ این بندر برخوردار شده است.

باید یادآور شد: احداث مخازن پتروشیمی و نفتی، کارخانه آب شیرین‌کن، جمع‌آوری مواد زائد کشتی‌ها، احداث ترمینال تمام مکانیزه

مواد معدنی، ایجاد انبار مکانیزه نگهداری کالا، مخازن نگهداری L.P.G در بندر شهیدبهرشتی و همچنین مخازن فرآورده‌های نفتی و انبارهای چندمنظوره ازجمله دیگر مزیت‌های ایجاد شده در این بندر توسط بخش خصوصی است. ناگفته نماند، اگر چه وجود ظرفیت‌های این‌چنینی در بندر چابهار می‌تواند بخش ورود هر چه بیشتر صاحبان کالا و در کنار آنها خطوط کشتیرانی و در نتیجه درآمدزایی و اشتغالزایی بالا برای این منطقه باشد، اما به نظر می‌رسد وجود یک زنجیره حمل و نقل با استفاده از روش‌های مختلف اعم از جاده، ریل و هوایی در جهت تحقق اهداف در نظر گرفته برای بهره‌گیری از تمامی پتانسیل‌های موجود این حوزه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر دارد.

