

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایرنا، موضوع شکل گیری مناطق آزاد تجاری کشورمان از سال 1368 در قالب نخستین برنامه پنج ساله توسعه (72- 1368) کلید خورد؛ این مناطق تاکنون عمری بیش از سه دهه را پشت سرگذاشته و منطقه آزاد تجاری، صنعتی چابهار با افزون بر 2 دهه فعالیت در حاشیه دریای عمان و اتصال به بازارهای چند صد میلیون نفری اکنون هویت یافته است.

براساس تعاریفی که از مناطق آزاد در ابعاد بین المللی ذکر شده، این مناطق در واقع محدوده حراست شده بندری و غیر بندری محسوب می شود که مشمول برخی از مقررات جاری کشور مربوطه نمی شود و در حقیقت خارج از آن چارچوب است و با بهره گیری از مزایای معافیت های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، نداشتن تشریفات زائد ارزی، اداری و مقررات دست و پاگیر و همچنین سهولت و تسریع در فرآیندهای صادرات و واردات با جذب سرمایه گذاری خارجی و انتقال فناوری به توسعه سرزمین اصلی کمک می کند.

صاحب نظران و فعالان رسانه ای در یادداشت های خود همواره از سه عنصر جذب سرمایه گذاری، ایجاد اشتغال فراگیر و رونق بخشیدن به تجارت به عنوان مهمترین محورهای برنامه ریزی شده در مناطق آزاد تجاری یاد کرده اند، اما تحقق این اهداف، با موانعی از قبیل ضعف زیر ساخت ها و بروکراسی اداری همراه شده که هریک از مناطق آزاد تجاری در این ارتباط با فراز و فرودهایی همراه هستند.

آمارهای رسانه ای، گویای آن است که در سطح کشور بیش از 60 منطقه آزاد تجاری و ویژه اقتصادی شکل گرفته اند و بیشتر آنها شناسنامه ای با قدمت 2 دهه را ثبت کردند و در این عرصه نیازمند زمان بیشتر و بهره گیری از الگوهای موفق جهانی هستیم.

** شناسنامه چابهار

منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار در اردیبهشت 1370 بر اساس مصوبه هیات وزیران با تعیین 14 هزار هکتار از اراضی شرق خلیج چابهار به عنوان منطقه آزاد هویت پیدا کرد و در واقع در مجاورت شهرستان چابهار و در حاشیه دریای عمان شکل گرفت.

بررسی موقعیت جغرافیایی منطقه آزاد چابهار گویای آن است که این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل می شود.

علاوه براین، اتصال مستقیم به آب های آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس آسیب پذیری این منطقه را در مواقع بروز بحران کاهش می دهد و موقعیت راهبردی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و سایر کشورهای جهان فراهم می آورد.

امروز مراجع بین المللی به ویژه سازمان ملل هم به این نکته اذعان دارد که چابهار یکی از مهم ترین راه های کریدور شرق - غرب و جنوبی ترین راه این کریدور محسوب می شود.

بررسی ها گویای آن است که کارشناسان سازمان ملل از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که پیش بینی کرده اند، ۲ کریدور از ایران می گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی ترین کریدور شرقی - غربی جهان به حساب می آید، این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می شود.

امروز چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب های آزاد است، اهمیت فراوانی دارد و تامین زیرساخت ها با رویکرد کوتاه، میان و بلند مدت می تواند، هرچه بیشتر جایگاه این منطقه را برای جمهوری اسلامی ایران، کشورهای منطقه و جهان راهبردی سازد.

فعالیت منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار هر چند که قدمتی بالغ بر ربع قرن دارد، اما شاید دهه 70 خورشیدی با مشخصه بازسازی معنا پیدا کرد که بعد از تخریب وسیع جنگ تحمیلی بروز و ظهور، کمتر توجه به چابهار که در فاصله 1961 کیلومتری پایتخت واقع شده، مورد انتظار بوده، به روز شدن حساب ها که جای خود دارد.

«عبدالرحیم کردی» رئیس هیات مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار در این ارتباط گفت: امروز منطقه آزاد چابهار در هر حوزه ای پروژه تعریف شده دارد و کنترل پروژه هم انجام می شود و در سال 96 حساب ها بعد از 25 سال به روز شد و این گام مهمی در مسیر شفاف سازی محسوب می شود.

به گفته وی، ارزش تولیدات منطقه آزاد چابهار در سال 93 بالغ بر 50 میلیارد تومان بود که در پایان سال 96 با رشد بیش از 20 برابر به رقم یک هزار و 83 میلیارد تومان رسید، سال گذشته افت پیدا کرد، اما امسال تلاش می شود که روند رشد تداوم یابد.

**** شفافیت و برنامه پذیری رویکرد فعالیت در مناطق آزاد**

کارشناسان اقتصادی معتقدند ماهیت و قوانین در مناطق آزاد بر اساس فعالیت صد در صد پایدار و با تکیه بر توان بخش خصوصی است؛ در عین حال قوانین و مقررات مناطق آزاد به عنوان یک الگو برای تحرک بخشی به فعالیت های اقتصادی محسوب می شود و رویه هایی را خارج از سرزمین اصلی دنبال می کند.

واقعیت اینکه، نکته مهم و حایز اهمیت برای توسعه عملکرد مناطق آزاد، بهره گیری از ابزارهایی که فعالیت در این بخش را شتاب بخشد و دولت های یازدهم و دوازدهم به این موضوع توجه ویژه ای دارند.

رئیس منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار بر این باور است که امروز اجرایی شدن شفافیت و برنامه پذیرکردن در مناطق آزاد موجب نظم امور و نظارت پذیری شده و بودجه سالیانه همزمان با دولت، مصوب و متناسب با آن عمل می شود.

کردی گفت: شرایط حاضر در چابهار بسیار متمایز نسبت به گذشته است؛ برای ثبت شرکت، حداکثر ظرف 48 ساعت کار انجام می شود، درحالی که در گذشته چهار ماه وقت سپری می شد و 270 فرآیند پیش روی یک سرمایه گذار برای فعالیت قرار داشت، اما اکنون پنج تا 10 مسیر مشخص تعریف شده است.

**** مهمترین نکته بازار**

کردی اضافه کرد: چابهار به عنوان هاب منطقه هم از نظر تامین مواد اولیه و نیز صادرات محصول نهایی جایگاه ممتازی دارد که باید مدیریت شود.

به گفته وی، کشورهای آسیای میانه نیاز جدی به تامین نیازهای خود از این منطقه دارند، بنابراین تخلیه و بارگیری، فاکتور مهم و کلیدی است و ضرورت دارد ابزارهای لازم برای تسهیل این مهم به کار گرفته شود.

کردی خاطرنشان کرد: چابهار در منطقه رقیب ندارد و مهمترین نکته در حقیقت بازار است که 700 تا 800 میلیون نفر را با خود همراه دارد.

وی در جمع دبیران و سردبیران اقتصادی رسانه های همگانی توضیح داد: سرمایه گذاری هایی که برای ایجاد زیر ساخت های لازم در این منطقه صورت می گیرد، با بازگشت و بهره دهی بالا همراه خواهد شد.

**** ترانزیت ماموریت اصلی چابهار**

چابهار یکی از شهرهای جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان و در واقع به منزله تنها بندر اقیانوسی کشور محسوب می شود که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است.

برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار - میلک» نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان موجب سرمایه گذاری های لازم در بخش های مختلف حمل و نقل به ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیر ساخت های حمل و نقل در محور شرق کشور و حمایت های دولت موجب شده که امروز بندر چابهار تبدیل به قطب ترانزیت شود.

کردی ضمن اعلام اینکه ترانزیت به عنوان ماموریت اصلی منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار محسوب می شود، گفت: جاده های این

منطقه ظرفیت جابه جایی 2 میلیون تن بار در سال را دارد و با اجرای طرح های توسعه تا هشت میلیون تن قابلیت افزایش خواهد داشت.

وی اضافه کرد: خط آهن هم در بهترین حالت قابلیت حمل 2 تا 2.5 میلیون تن بار را در سال پاسخگو باشد و این موضوع مورد توجه است.

به گفته کردی، منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار بر روی موضوع توسعه بندری توجه لازم با مشخصه نسل جدید بنادر برای پذیرش کشتی های غول پیکر است، در عین حال توسعه 2 صنعت بزرگ پتروشیمی و فولاد که اولی 18 سایت برای فعالیتشان پیش بینی شده و دومی اکنون فولاد مکران با ظرفیت 1.6 میلیون تن در حال اجراست.

**** موقعیت و ظرفیت بندری چابهار**

بندر راهبردی چابهار در دریای عمان واقع است و بندر تجاری اقیانوسی جمهوری اسلامی ایران، استان سیستان و بلوچستان را به آسیای مرکزی و افغانستان مرتبط می کند.

ظرفیت بندر چابهار بیش از هشت میلیون و 500 هزار تن است که به عنوان یکی از بزرگترین بنادر تجاری منطقه می تواند موجبات اتصال جنوب و شرق آسیا و سایر همپیمانان اقتصادی منطقه ای را به هم متصل سازد.

بهره برداری از مرحله اول بندر چابهار، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر از 2.5 میلیون تن به هشت میلیون تن افزایش می یابد. به دلیل موقعیت ممتاز اقتصادی و ترانزیتی و همچنین تاسیسات عظیم بندری برای نقل و انتقال کالا با ظرفیت اسمی 15 میلیون تن بندر راهبردی چابهار می تواند از راه های مهم ترانزیتی برای آینده منطقه باشد.

کردی در ارتباط با توسعه زیرساخت های چابهار توضیح داد: افتتاح مرحله نخست بندر شهید بهشتی در سال گذشته در حقیقت به رونق اقبال به چابهار نقش مهمی داشته است.

وی خاطر نشان ساخت: توسعه در حوزه بندری لحظه ای نیست و پس از تکمیل زیر ساخت، بستر پاسخگویی به نیازمندی ها و قابلیت های مورد انتظار فراهم می شود و کار پیش خواهد رفت.

کردی این را هم گفت که هفته پایانی فروردین امسال میزبان چهار فروند کشتی در بندر بودیم، در حالی که در گذشته، ماهیانه یک کشتی در چابهار پهلو می گرفت.

اکنون چابهار امکان پهلوگیری کشتی های 100 هزار تنی را دارد و پیش بینی شده در مرحله دوم، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر به 20 میلیون تن برسد و در مرحله پنجم یا پایانی این ظرفیت به 80 میلیون تن خواهد رسید.

**** فرودگاه بین المللی چابهار؛ نمادی از توسعه**

ساخت فرودگاه بین المللی چابهار در واقع خارج از محدوده منطقه آزاد جانمایی و تصویب شده، اما با الحاق اراضی مربوطه به منطقه آزاد، این نیز در بطن قرار می گیرد، واقعیت اینکه متولی اصلی ساخت و بهره برداری از فرودگاه غیرنظامی، شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی است، در عین حال منطقه آزاد چابهار متقاضی ساخت این فرودگاه است.

کردی پیرامون فرودگاه بین المللی چابهار توضیح داد: فرودگاهی که در این منطقه ساخته می شود، مشخصه بین المللی دارد و اکنون با مجری طراحی و ساخت در حال گفت و گو هستیم و در عین حال با سرمایه گذار خارجی نیز به مذاکره نشسته ایم و مرحله نخست مدت زمان 2 ساله پیش بینی شده است.

پیش از این اعلام شد در قالب بودجه سال 98 مبلغ 200 میلیارد تومان اعتبار برای فرودگاه بین المللی چابهار پیش بینی شده است. رئیس سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار اضافه کرد: فرودگاه بین المللی در حقیقت به منزله نماد توسعه باید بالاترین استانداردهای روز را داشته باشد و پس از بهره برداری، امکان توسعه بخشیدن به آن هم فراهم می شود.

مجموعه فرودگاهی که برای چابهار در نظر گرفته شده، در چارچوب یک شهر فرودگاهی برای دوره زمانی 10 ساله است و در مرحله نخست آن ظرفیت یک میلیون نفری در برنامه دیده شده است.

گزارش: حسین عضدی فسا

