

برای «نبض آینده تجارت ایران» چه کرده‌ایم؟

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایرناپلاس، منطقه ساحلی مکران در جوار دریای عمان که دو بندر مهم چابهار و جاسک در آن قرار دارد، امید این روزهای ساکنان سیستان و بلوچستان برای توسعه و آبادانی این مناطق است. این منطقه مجاور آب‌های آزاد اهمیت استراتژیک و ژئوپولیتیک زیادی دارد و از این رو بنا شد تا در دو سند بالادستی برنامه ششم توسعه و سند مختص به توسعه سواحل مکران به مرکز تولید، صنعت، تجارت و ترانزیت تبدیل شود و امروز با سرعت و با جدیت برنامه‌های متنوع خود در حوزه‌های مختلف را پیگیری می‌کند.

از زمان برنامه ششم توسعه، توجه و سرمایه‌گذاری در سواحل مکران، معروف به دروازه طلایی کشور مورد توجه است؛ کشورهایی چون هند، کره جنوبی و چین برای سرمایه‌گذاری در مکران وارد شده‌اند و دولت برای تحقق برنامه‌های بلندمدت اقدامات موثری انجام داده است.

اقدامات دولت روحانی برای توسعه مکران

دولت روحانی برای توسعه این منطقه پراهمیت و استفاده از ظرفیت‌های آن برای توسعه منطقه گام‌های مهمی برداشته که از جمله یکی از آن‌ها، عملیاتی کردن پروژه گازرسانی است. این اقدام دولت برای صنایعی همچون مجتمع پتروشیمی، کارخانه‌های فولاد و واحدهای جنبی آنها، نیروگاه‌های برق و سایر صنایع مستقر در جنوب استان بویژه منطقه آزاد چابهار که نیازمند گاز هستند، بسیار مفید خواهد بود و به توسعه و ایجاد اشتغال در این منطقه نیز کمک خواهد کرد.

ساخت خط آهن چابهار-زاهدان از دیگر اقدامات توسعه‌ای دولت در این منطقه بوده است که در تجارت و صنعت تحول مهمی ایجاد خواهد کرد. برای اهمیت آن باید یادآور شد ظرفیت کشور در بخش توسعه راه‌آهن همیشه حداکثر تا ۱۷۰ کیلومتر در سال بوده اما فقط مسیر ریلی چابهار-زاهدان ۶۲۸ کیلومتر است.

محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی چندی پیش درباره ابعاد مختلف توسعه در مکران به راه‌آهن زاهدان چابهار اشاره کرده و گفت: حجم بار پیش‌بینی شده در افق راه‌آهن چابهار-زاهدان هفت میلیون تن است که پیش‌بینی می‌شود بلافاصله در حدود سه سال پس از بهره‌برداری این طرح مهم ملی اهداف مورد نظر محقق شود.

سرعت عملیاتی شدن پروژه نیز نوید دهنده است. برای اجرای طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان حدود ۶۲۸ کیلومتر ریل‌گذاری می‌شود و تاکنون کل پروژه ۴۳ درصد پیشرفت، زیرسازی کل پروژه ۵۹ درصد، زیرسازی مسیر چابهار-ایران شهر ۷۴ درصد و زیرسازی ایران شهر-زاهدان ۳۲ درصد و تاکنون پیشرفت مالی پروژه ۳۸ درصد بوده است.

عباس خطیبی معاون ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور نیز در خصوص هزینه‌های این پروژه مهم گفت: ۳۰ میلیون یورو از مصوبه ۳۰۰ میلیون یورویی خط آهن چابهار مصرف شد و با کارسازی ۷۰ میلیون یورو دیگر، تاکنون یک سوم مصوبه ۳۰۰ میلیون یورویی رهبری در خط آهن چابهار اختصاص یافته است. زیرساخت‌های ارتباطی سواحل مکران نیز اهمیت ویژه‌ای دارد که دولت بر بزرگراه‌هایی مثل بم-زاهدان-میرجاوه، زاهدان-زابل، زاهدان-نهبندان و زاهدان-خاش تاکید کرده است.

افزایش حجم تخلیه و بارگیری در بندر چابهار نیز از دیگر اقدامات توسعه‌ای در منطقه بوده که به همت برنامه‌ریزی‌های دولت ممکن شده است.

طبق گفته محمد اسلامی، حجم تخلیه و بارگیری بار در بندر چابهار در سال ۱۳۹۷، ۹۲۰ هزار تن بود که سال ۹۸ به بیش از سه میلیون تن رسید و پیش‌بینی می‌شود حجم تخلیه و بارگیری در این بندر امسال به بیش از چهار میلیون تن برسد. همچنین حجم تردد جاده‌ای در محور چابهار-ایران شهر از ۴۰۰ هزار تردد سال ۱۳۹۷، به ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تردد در سال گذشته افزایش یافته است. در عین حال ساخت بیمارستان و فرودگاه سراوان و منطقه ویژه اقتصادی در سیستان از طرح های افتتاح شده و در دست اجرا و اقدام در سیستان و بلوچستان است.

حجم تخلیه و بارگیری بار در بندر چابهار در سال ۱۳۹۷، ۹۲۰ هزار تن بود که سال ۹۸ به بیش از سه میلیون تن رسید و پیش‌بینی می‌شود حجم تخلیه و بارگیری در این بندر امسال به بیش از چهار میلیون تن برسد. همچنین حجم تردد جاده‌ای در محور چابهار-ایران شهر از ۴۰۰ هزار تردد سال ۱۳۹۷، به ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تردد در سال ۹۸ افزایش یافته است.

در جاده چابهار-زاهدان چند آزادراه افتتاح شده، کاری که در مدت یک سال و نیم انجام گرفت؛ برابر با با کار انجام شده در مدت هفت تا هشت سال. اتصال راه‌آهن چابهار به خط سراسری از خواسته‌های دیرینه مردم سیستان و بلوچستان بوده که همواره به علت مشکلات بودجه‌ای معوق مانده بود اما در دولت روحانی سرانجام این پروژه کلید خورد.

همچنین راه آهن چابهار-زاهدان-سرخس-مشهد قرار است یکی از طولانی‌ترین و مهم‌ترین خطوط راه‌آهن در کشور باشد. در نهایت بهره‌برداری از این مسیر خط ریلی می‌تواند به رشد و توسعه اقتصادی مکران و سیستان و بلوچستان کمک کند. دولت در عین حال برای توسعه بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار سرمایه‌گذاری‌های خوبی انجام داده است.

راه‌اندازی مرحله نخست توسعه بندر شهید بهشتی، گاز رسانی به چابهار، ساخت مجتمع‌های بزرگ پتروشیمی و فولاد، توسعه فعالیت‌های شیلاتی و ایجاد اسکله‌های صیادی، رونق اراضی زیر کشت میگو و صدها طرح بزرگ و کوچک دیگر را نیز باید به اقدامات مهم دولت برای آبادانی این منطقه به حساب آورد.

یکی دیگر از اقدامات بسیار مهم دولت، موافقت با ایجاد بازارچه مرزی پسابندر در نقطه صفر مرز دریایی چابهار و دشتیاری در ۹۰ کیلومتر شهر چابهار بوده که قرار است، نقش مهمی در تجارت با پاکستان داشته باشد. تاکنون ۱۳ میلیارد ریال برای برخی زیرساخت های بازارچه مرزی پسابندر هزینه شده است.

همه اقدامات توسعه‌ای دولت در این مناطق در کنار جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی است که می‌تواند نقش مهم و اثرگذاری بر اقتصاد کل کشور و زندگی ساکنان مناطق در مجاورت آب‌های آزاد داشته باشد.

توسعه سواحل مکران با مشارکت اجتماعات محلی

نکته مهمی که در سند توسعه منطقه ساحلی مکران مصوب سال ۹۸ توسط شورایی عالی آمایش سرزمین نیز مورد تاکید قرار گرفته، توسعه اجتماعات محلی از طریق آموزش‌های پایه و فنی و حرفه‌ای و همچنین بالابردن سطح آموزش عالی است. در همین راستا تمرکز سازمان فنی و حرفه‌ای کشور در هماهنگی با دیگر ساختارهای توسعه‌ای که در منطقه مکران به کار گرفته شد، مشارکت اجتماعات محلی و آموزشی مهارتی در این مناطق بود.

چنانکه به‌تازگی علی اوسط هاشمی رئیس سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور در این جلسه به قانون توسعه سواحل مکران پرداخت و بیان داشت: باید از ظرفیت این قانون برای سواحل بندر استفاده و سند توسعه مهارت سواحل مکران را بر مبنای یک برنامه آموزشی مهارتی برای توانمندسازی ساحل نشینان به کاربرد. سند مهارتی استان باید بازنگری شده و طبق توسعه سند استان و سواحل مکران باشد. الگوی دریایی بندری و ساحلی باید از نظر حوزه کاری خودمان فعال شود و طراحی یک سیستم آموزشی جدید با ساختار نو ایجاد کنیم که در آن راهی برای پوشش اشتغال ساحلی بیش از ۱۳۰۰ کیلومتر باشد. باید صنایع بزرگ را کنار ساحل ایجاد کنیم و از نعمت ساحل برای معیشت حداکثر بهره را ببریم و این ضرورت ملی است.

ضعف تاریخی در برخورد با مناطق آزاد و تجاری

پرسشی که در این زمینه مطرح می‌شود اینکه توسعه منطقه آزاد و تجاری و سرمایه‌گذاری برای آن باید از کجا آغاز شود؟ مجیدرضا حریری عضو اتاق بازرگانی تهران معتقد است، توسعه مناطق آزاد و تجاری بدون توجه به ریشه‌های تاریخی و فرهنگی ممکن نیست و از این رو دولت می‌تواند از نظرهای کارشناسان برای بهبود اقداماتش استفاده کند. وی افزود: اگر بنا باشد هرکسی ۱۰ شهر بزرگ و معروف دنیا را نام ببرد، حداقل ۸ شهر، در کنار آب‌های آزاد قرار گرفته‌اند. از جمله شهرهای بزرگی مانند نیویورک و بارسلون چنین موقعیت جغرافیایی خاصی دارند.

حریری ادامه داد: تمدن بشری کنار آب‌های آزاد شکل گرفته است. در کشور ما تمدن‌ها به طور تاریخی از زمان هخامنشیان و مادها داخل نقاط مرکزی شکل گرفته است و این رویکرد، نقطه ضعف تاریخی ما بوده و مربوط به یک دوره یا امروز نیست. در نتیجه دولت‌ها از ابتدا برای امنیتشان پایتخت‌ها را در نقاط مرکزی بنا کرده‌اند.

توسعه خدمات مالی و بانکی مناطق آزاد

این عضو اتاق بازرگانی با اشاره به علل نبود آبادانی واقعی در مناطق مجاور آب‌های آزاد گفت: عمده سیاست‌های دولت‌ها تاکنون در قبال مناطق آزاد تشدید تقاط صنعتی مانند عسلویه بوده؛ خوب است دولت دست به اقداماتی از جمله تاسیس و توسعه شبکه‌های بانکی، مالی و تجاری بزند. این مساله مربوط به همه دولت‌ها و حتی تاریخ ماست و فقط مختص امروز نیست. به نوعی گرایش ما به درونگرایی و بی‌توجهی به مرزهای مجاور آب‌های آزاد در اقتصاد کشور تاثیر مهمی داشته است که در نتیجه یک مزیت بسیار مهم را از دست داده‌ایم.

وی ادامه داد: در ۵ دهه اخیر از اواخر دهه ۴۰ شمسی، بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار در صنعت فولاد سرمایه‌گذاری شده است. شاید اگر این صدها میلیارد دلار را به آب‌های آزاد آورده بودیم و جاده احداث کرده و محل درآمد ترانزیت و خدمات مالی و بانکی در این منطقه ایجاد می‌کردیم، صدها برابر بیشتر مزیت نصیبمان می‌شد.

حریری با تاکید بر اینکه نباید نگاه دولت به مناطق آزاد و ویژه تجاری نگاه صنعتی صرف باشد، گفت: در کنار توسعه اقتصادی مناطق آزاد باید خود منطقه نیز آباد شود. ظرفیت‌های فراوانی در کشور ما وجود دارد و باید به همه ظرفیت‌های منطقه توجه شود. به طور نمونه می‌توانیم از شرق هرمزگان در مجاورت دریای عمان، مراکز توریستی و تفریحی ایجاد کنیم. تنها بخشی که در دریای عمان و خلیج فارس امکان موج‌سواری دارد، در منطقه جاسک است. امکانات ایجاد موج‌سواری در کشور ما حتی در شرق آسیا نیز نظیر ندارد. وی افزود: باید فکرهای جدیدی به این مناطق وارد کنیم. دولت نباید فقط نگاه صنعتی به ساحل مکران داشته باشد. البته نگاه صنعتی نیز بسیار ضروری و لازم است. دولت می‌تواند به راه‌اندازی‌های فرودگاهی نیز بپردازد. به این ترتیب امکان اتصال شرق و غرب و پروازهایی که می‌نشینند، وجود خواهد داشت.

معافیت مالیاتی کافی نیست

عضو اتاق بازرگانی تهران اضافه کرد: باید در سواحل مکران مناطق آباد، بنادر تجاری، شهرک‌های صنعتی، مناطق تجاری، تفریحی، مالی، بیمه‌ای و پولی تعریف شود. دولت‌ها همیشه برای کاهش مالیات در مناطق آزاد تلاش کرده‌اند اما فقط این اقدام جوابگو نیست؛ اگرچه بسیار مفید بوده است.

حریری گفت: ما باید در راستای توسعه سواحل مکران سرمایه‌های ملی و خارجی را به آن مناطق جذب کنیم. در کل این مناطق تراکنش جمعیتی پایین است و بنابراین باید به شکلی عمل کنیم که تراکم جمعیت را در منطقه آزاد بالا ببریم. در انجام برنامه‌های اقتصادی در مناطق آزاد نیز اتکای صرف به ظرفیت‌های مردمی نیز درست نیست. با توجه به ظرفیت‌های ویژه سواحل مکران استفاده صرف از ظرفیت‌های ملی هم جوابگو نیست بلکه باید به صورت پیمان‌های مدیریتی برای اداره بنادر و مشارکت با کشورهای خارجی کار را پیش ببریم.

