

# چشم‌انداز چابهار خبر از تحولی عظیم در نقشه تجارت جهان می‌دهد

## زیر پوست سواحل مکران

در جایی که مدرسه رفتن کودکان حتی در میان عشایر و جوامع کوچ‌رو در دستور کار نظام اجتماعی قرار دارد، یا در جایی که برای سلامت کودکانی که هنوز تا تولد آنها ماه‌ها باقی است نظارت‌ها و امکانات جدی وجود دارد و یا دولت‌ها خود را در محاسباتی استراتژیک موظف می‌یابند امکانات ورود به حوزه‌های بسیار تازه و حتی سری علوم را برای کشور فراهم سازند یا به فکر مهار فراری‌ترین رودها و نهرهای کشور باشند، می‌توان چشم‌اندازی از موقعیت آینده را نیز یافت و با چشم‌اندازهای دیگر کشورها مقایسه کرد. به زبان ساده‌تر، بسیاری از ظرفیت‌آفرینی‌هاست که امروز هزینه است و فردا درآمد و پتانسیل یا نیروی نهفته‌ای است که انباشتگی آن در آینده فوران می‌کند و جایگاه برتر می‌آفریند.

به استناد همین فاکتورهای ملموس و مشهود می‌توان آینده‌ای روشن را برای چابهار پیش‌بینی کرد؛ چشم‌اندازی فراتر از راه‌اندازی چند طرح تولیدی یا تکمیل پروژه‌های ملی؛ چشم‌اندازی به وسعت نقش‌آفرینی در نقشه تجارت جهانی با دایره‌ای اثرگذارتر از کانال سوئز.

حال این چشم‌انداز چه ابعاد و جزئیاتی دارد، موضوع گفت‌وگویی با عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار است.

\*\*\*

## جناب آقای کردی! حضرتعالی بارها در گفت‌وگوها در نشست‌های رسمی و غیررسمی و در تشریح برنامه‌های چابهار خبر از تحولاتی عظیم در منطقه آزاد چابهار در آینده نزدیک داده‌اید؛ منظور از این تحولات چیست؟

نگاهی به گذشته و تاریخچه منطقه آزاد چابهار نشان می‌دهد که چابهار با یک سابقه مطالعاتی روشن تبدیل به منطقه آزاد شد. چنانکه در سند توسعه محور شرق به صراحت عنوان شده که در چابهار منطقه آزاد راه‌اندازی شود. همان سند مهمترین کارکرد توسعه شرق کشور را تجارت و بازرگانی مشخص کرده و نقشی که برای چابهار متصور شده است، در واقع موتور یا محرکی است که توسعه را به شرق کشور پمپاژ کند. این سند از برنامه دوم توسعه در جریان بوده است؛ اما هیچگاه شکل اجرایی به خود نگرفت، چراکه بسترهای آن مهیا نبود. طی سال‌های گذشته زیرساخت‌های آن تا اندازه‌ای شکل گرفت است و به عنوان نمونه فاز اول بندر شهید بهشتی به بهره‌برداری رسید، خط آهن پیشرفت مناسبی دارد و به نوعی کریدور جنوب به شمال بیشتر از همیشه به شکلی که در سند توسعه شرق کشور به آن اشاره شده، نزدیک شد.

در طرح جامع فولاد که منطقه چابهار یکی از نقاط هدف توسعه فعالیت‌های فولادی است. بر اساس طرح جامع پتروشیمی چابهار هاب سوم پتروشیمی کشور است. طرح جامع لجستیک کشور چابهار را یکی از 4 شهر لجستیک کشور معرفی نموده است. سند توسعه محور شرق چابهار را نقطه آغاز کریدور شرق دانسته است. و در نهایت منویات مقام معظم رهبری برای توسعه سواحل مکران به عنوان نقشه راه توسعه، مسیر حرکت را روشن نموده است. همه این فاکتورها در کنار هم قرار گرفته و با سرعتی باورنکردنی چابهار را به سمت و سوی سوق می‌دهد که در آینده‌ای نزدیک هم قطبی برای تولید و هم‌هایی بزرگ برای تجارت و ترانزیت کالا در قواره بین‌المللی می‌شود.

تمامی این ظرفیت‌ها و اقتضائات مربوط به امروز و دیروز نیست و از طرح برخی از آن‌ها قریب به دو دهه می‌گذرد؛ چه اتفاقی ویژه‌ای می‌تواند در چابهار رخ دهد که منشاء تحول شود و حتی فراتر از اقتصاد ملی، اقتصادهای منطقه و تجارت جهانی را تحت‌الشعاع قرار

فصل توسعه چابهار تازه از راه رسیده و به تازگی توجه‌پذیر شده است. توجه‌پذیری اقتصادی چابهار هم دو دلیل عمده دارد؛ نخست توسعه و تکمیل زیرساخت‌ها بر اساس ظرفیت‌های ذاتی آن است که به درستی مورد اعنایت مقام معظم رهبری قرار گرفت و طی حدود یک دهه سرعت تکمیل زیرساخت‌های توسعه‌ای افزایش یافت و در مسیر تجهیز و تکمیل قرار دارند.

و اما دیگر مزیت چابهار که پشتوانه بزرگی به شمار می‌رود و به تازگی رخ عیان کرده، ایفای نقش به عنوان کریدور جنوب به شمال است. حمل‌ونقل ترکیبی از مسیر چابهار این مزیت را دارد که مسیر تجارت کالا از جنوب آسیا به روسیه و بالعکس را که اکنون از کانال سوئز انجام می‌شود را به نصف کاهش دهد و این کاهش چشمگیر زمان حمل‌ونقل، قیمت تمام شده کالاهای صادراتی را به صورت معنی داری کاهش می‌دهد. به همین رو روسیه به دنبال تحقق این مسیر جدید از چابهار است. بنابراین ظرفیت‌های چابهار در کوتاه کردن مسیرهای حمل‌ونقلی نقشه تجارت جهانی و نقش‌آفرینی به عنوان هاب حمل‌ونقلی در بازرگانی جهان، همان مزیت نهفته چابهار است که امروز عیان شده و روز به روز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

**یعنی شما می‌فرمائید چابهار با تکیه بر همین فاکتور مزیت رقابتی در حوزه جغرافیایی که هزینه‌های حمل را کاهش می‌دهد، می‌تواند جای خود را در نقشه ترانزیتی جهان باز کند؟**

آنچه امروز چابهار را به لحاظ اقتصادی دارای توجه اقتصادی بیشتری کرده، تغییر آرایش اقتصادی منطقه است. به دلیل اینکه اکنون عوامل مهم تعیین، قیمت تمام‌شده کالا دیگر تکنولوژی، نیروی کار یا مواد اولیه نیستند، بلکه فعالان اقتصادی بر مبنای هزینه حمل و نقل و زمان رسیدن به بازار رقابت می‌کنند. بنابراین جغرافیا، اهمیت استراتژیک و مهمی پیدا کرده است. کشور چین هدف‌گذاری کرده در سال 2050 بتواند قدرت اول اقتصادی دنیا باشد، برای دستیابی به این خواسته خود، ابتکار جاده و کمربند را مطرح کرده است. بسیار روشن است که این کشور قصد دارد با تکنولوژی، تولید، نفت و پتروشیمی قدرت اول منطقه باشد، اما می‌گوید با جاده و کمربند به این مهم دست پیدا می‌کنم. در این فضا که حمل و نقل و زمان اینقدر اهمیت دارد، صاحبان کالا برای توزیع یا تولید می‌خواهند در نقطه‌ای مستقر شوند که در بهینه‌ترین زمان ممکن بتوانند خودشان را به مشتری برسانند. از زمانی ظرفیت‌های چابهار مورد توجه قرار گرفته که این تصویر و قاعده مبنای تصمیم‌گیری برای حضور در یک مکان برای تولید یا توزیع کالا شد.

**شما از تبدیل شدن چابهار به قطب تولیدی و صنعتی هم صحبت کردید، اما ظاهراً نقش‌آفرینی چابهار در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، فقط مزیت ترانزیتی برای چابهار به همراه می‌آورد و نه تولیدی؟**

تا همین یک دهه گذشته هزینه حمل‌ونقل سهم چندانی در قیمت تمام شده کالا نداشت و فاکتورهای تعیین‌کننده قیمت تمام شده شامل سرمایه، نیروی انسانی و تکنولوژی و مواردی از این دست بود. اما از حدود یک دهه گذشته و با نزدیک شدن فاکتورهای مورد اشاره در همه جای دنیا به هم، فاکتوری جدید مطرح شد و آن هزینه حمل بود. هزینه حمل هم شامل هزینه‌های کامل حمل‌ونقل در زنجیره ارزش می‌شود. یعنی چه از زمانی که مواد اولیه به مراکز تولید می‌رسد و چه زمانی که محصول یا کالای تولیدشده به بازارهای مصرف می‌رود. در این شرایط حمل‌ونقل و محاسبه هزینه‌های حمل در قیمت تمام‌شده مورد توجه جدی قرار گرفت.

همزمان با پررنگ شدن محاسبه هزینه حمل‌ونقل در قیمت تمام شده، ظرفیت بزرگ و واقعی چابهار در عرصه بازرگانی جهانی نمود پیدا کرد. چابهار در نقطه‌ای استراتژیک از جهان قرار گرفته که می‌تواند هاب حمل‌ونقل کالا و مسافر در منطقه باشد و حتی شرق دور را با هزینه کمتر در مقایسه با مسیر عای متعارف به آسیای میانه، روسیه و یا اروپا متصل کند. حتی می‌توان گفت فعالیت منطقه آزاد چابهار از زمانی توجه اقتصادی پیدا کرد که قیمت حمل و نقل به عنوان فاکتور کلیدی تعیین قیمت تمام شده کالا شد.

**آیا مصداقی هم دارید که تولیدکننده حاضر باشد تنها به واسطه همین مزیت‌های کاهش هزینه‌های حمل، پروسه تولیدش را به چابهار**

یک شرکت بزرگ مشتقات نفتی آلمانی برای سرمایه‌گذاری به چابهار آمده بود و در حال بررسی دقیق‌تر و ریزتر چابهار بود؛ این شرکت نفتی اصرار داشت که کارخانه خود را از آلمان به چابهار منتقل کرده و در چابهار ادامه فعالیت دهد. اصرار زیاد شرکت آلمانی جای سؤال پیش آورده بوده که آنها چه مزیتی در چابهار دیده‌اند که می‌خواهند کسب‌وکار خود را از اساس به چابهار منتقل کنند. مدیر کمپانی آلمانی توجیه جالبی داشت که بر موقعیت استراتژیک چابهار صحنه می‌گذاشت. دلیل اصرار این کمپانی آلمانی برای حضور و فعالیت در چابهار، دسترسی سهل به بازارهای مصرف بود. مدیر این کمپانی بزرگترین بازارهای عمده هدف‌شان را آسیای میانه، شمال آفریقا و جنوب آسیا می‌دانست و حضور در چابهار این مزیت را به همراه داشت که سهل‌ترین شکل دسترسی را به بازارهای هدف داشته باشد.

**اما شاید همین مزیت حمل‌ونقلی برای تولیدکنندگان داخلی و حضور بازارهای داخلی، کارکرد عکس داشته باشد و نه تنها مزیت نباشد که حتی منعی برای توسعه تولید باشد؛ در شرایط کنونی مهمترین بازار مصرفی ایران، تهران با 10 میلیون نفر جمعیت است. حال این بازار مصرفی حدود 2 هزار کیلومتر با چابهار فاصله دارد و دورتادور تهران را نیز غول‌های بزرگ تولیدی و قطب‌های قوی صنعتی فرا گرفته‌اند؛ به این معنا که کالای تولیدی در چابهار برای رسیدن به بازار مصرفی تهران باید 2 هزار کیلومتر را طی کرده و با تولیداتی رقابت کند که به تهران چسبیده‌اند؛ در چنین رقابتی، تولیدات چابهار از پیش بازنده هستند؟**

تمرکز چابهار در تولید صادراتی است؛ موقعیت جغرافیایی چابهار امکان تولید برای داخل را از چابهار گرفته و مزیت‌های آن را در تولید برای صادرات قرار داده است. شاید مهمترین دلیل اینکه ظرفیت‌های و پتانسیل‌های چابهار در حوزه تولید چندان شکوفا نشده هم این بوده که تولیدکنندگان برای بازار مصرف خود نگاه به داخل داشته‌اند.

از سوی دیگر اگر به جانب شرقی چابهار نگاه کنیم در فاصله 700 کیلومتر به کراچی با 20 میلیون نفر شامل جمعیت پیرامونی می‌رسیم. به این معنا که تولیدات چابهار به جای حرکت به سمت پایتخت و ورود به رقابت نابرابر با تولیدات پایتخت، به سهولت و با طی مسافت 700 کیلومتر می‌تواند به کراچی برسد؛ بازاری که هم خود 20 میلیون نفر جمعیت دارد و هم اینکه، هاب توزیع کالا برای بازار 200 میلیون نفری پاکستان است. این تغییر نگرش و رویکرد در مطالعات بازار بین‌الملل زمینه‌ای برای تحرک تولید در سواحل مکران و آغاز فصل جدیدی در تولید در چابهار شد. چنین رویکردی در چابهار سبب شد تعداد واحدهای تولیدی از حدود 50 واحد در سال 93 به قریب 270 واحد تولیدی در سال 98 برسد.

**حالا که جمع‌بندی صحبت‌ها به اینجا رسید که حمل‌ونقل، مزیت غیرقابل رقابت در منطقه است، پردازیم به زیرساخت‌ها؛ آیا این مزیت بزرگ چابهار با یک فرودگاه کوچک نظامی که خارج از محدوده منطقه آزاد هم قرار دارد، به نظر شما قابل شکوفا شدن است؟**

به نکته بسیار ظریفی اشاره کردید؛ چالشی که اکنون چابهار در حوزه فرودگاهی دارد، نظامی بودن فرودگاه فعلی چابهار و کنارک است. فرودگاه فعلی چابهار و کنارک به عنوان یک فرودگاه نظامی کد شده و بعضاً تجار و بازرگانان برای تردد در یک فرودگاه نظامی ممکن است با چالش‌هایی مواجه شوند. بنابراین این فرودگاه فعلی خود گاه مانعی برای تردد تجار در چابهار به شمار می‌رود. از سوی دیگر فاصله 45 کیلومتری فرودگاه کنارک و چابهار با محدوده منطقه آزاد، مانعی برای تردد تجار و سرمایه‌گذاران به چابهار است. یک اصل مهم در منطقه آزاد، تردد بدون روادید است. به این معنا که افراد بدون دریافت روادید ایران می‌توانند به مناطق آزاد وارد شده و در نهایت از مناطق آزاد خارج شوند. اما قرار گرفتن فرودگاه فعلی خارج از محدوده منطقه آزاد، عملاً این مزیت را از بین برده است. به این معنا که بازرگان خارجی که قصد سفر به منطقه آزاد چابهار را دارند به طور مستقیم وارد منطقه آزاد نمی‌شود و در نتیجه برای سفر به منطقه آزاد باید روادید گرفته و وارد خاک ایران شود. در نتیجه برای یک سرمایه‌گذار خارجی تفاوت چندانی ندارد که به پایتخت کشور وارد شود یا منطقه آزاد؛ باید همان روال معمول دریافت روادید را طی کند. شهر فرودگاهی چابهار در پاسخ به این نیازها و چالش‌ها با مدیریت سازمان منطقه آزاد چابهار در حال اجراست.

با توجه به اینکه طرح ساخت فرودگاه چابهار در دو دهه گذشته چندین بار مطرح شده و به سرانجام نرسیده، به عنوان پرسش پایانی اینکه این فرودگاه چابهار در چه مرحله‌ای از ساخت قرار دارد و چه زمانی به بهره‌برداری می‌رسد؟

احساس نیاز به ساخت و راه‌اندازی فرودگاه چابهار طی دهه هفتاد و هشتاد نیز بارها مطرح شد و حتی دو مرتبه کلنگ ساخت این فرودگاه به زمین زده شد. اما هر بار به دلایلی ساخت فرودگاه به تعویق افتاد. تا اینکه در سال 97 و با مساعدت وزیر راه و شهرسازی پروسه ساخت فرودگاه چابهار به سازمان منطقه آزاد چابهار واگذار شد. وزارت راه و شهرسازی در اسفندماه 97، سازمان منطقه آزاد چابهار را به عنوان سرمایه‌گذار و مجری ساخت شهر فرودگاهی چابهار پذیرفت. به دنبال این توافق، منطقه آزاد چابهار طی کمتر از 6 ماه موافقت اصولی ساخت فرودگاه را دریافت کرد و در شهریورماه 98 مذاکرات ساخت با سرمایه‌گذارها و پیمانکاران آغاز شد.

کار ساخت فرودگاه با منابع داخلی سازمان منطقه آزاد آغاز شده و قرار است در فاز اول یک باند فرودگاه، ترمینال و تاسیسات مورد نیاز برای ظرفیت یک میلیون مسافر راه‌اندازی شود. زمان‌بندی راه‌اندازی فاز اول فرودگاه نیز 18 ماه در نظر گرفته شده است. فرودگاه چابهار با ایده خدمت‌رسانی بار و مسافر طرح‌ریزی شده که در محدوده منطقه آزاد باشد و استانداردهای لازم یک فرودگاه بین‌المللی را برای ترانزیت مسافر و برنامه‌های تجاری را داشته باشد. وجود این فرودگاه خود می‌تواند محرکی برای توسعه سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار باشد. قرارداد توسعه این فرودگاه در قالب قرارداد EPCF با یک شرکت خارجی (چین) و در قالب شهر فرودگاهی در سال گذشته منعقد شده است و پس از طی تشریفات قانونی و مشروط به تحقق فاینانس خارجی آغاز خواهد شد.

