

چرا «چابهار» «جبل‌علی» نشد؟

در یادداشت حسام الدین یوسفی آمده است: «مساحت منطقه آزاد چابهار 18 برابر منطقه آزاد جبل‌علی امارات است اما ظرفیت تجاری بندر جبل‌علی 33 برابر منطقه آزاد چابهار است!» سطحی‌ترین و عامه‌پسندترین قیاس‌ها، این دست مقایسه‌ها است: مقایسه دو عدد بدون بازخوانی عقبه دو نقطه در ظاهر مشابه! و در نهایت کسب این نتیجه که: «ما در استفاده از ظرفیت‌های مان کم‌کاری کرده‌ایم». هدف این گزارش، دفاع از کار «شده» و «نشده» در منطقه آزاد چابهار یا دیگر مناطق آزاد ایران نیست، اما بد نیست برای نمونه روند موفقیت منطقه آزاد جبل‌علی را بازخوانی کنیم تا ببینیم چرا «چابهار»، «جبل‌علی» نشد؟

چابهار میلیارد ریالی؛ جبل‌علی میلیارد دلاری!

منطقه آزاد چابهار 16 سال بعد از منطقه آزاد جبل‌علی آغاز به کار کرد با یک تفاوت جزئی در سرمایه اولیه: منطقه آزاد چابهار با یک میلیارد ریال سرمایه‌گذاری اولیه و منطقه آزاد جبل‌علی با 2.5 میلیارد دلار سرمایه‌گذاری اولیه!

منطقه آزاد چابهار در سال 1993 با بودجه اولیه‌ای معادل یک میلیارد ریال راه‌اندازی شد و سی‌وششمی به عنوان نخستین مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار ماموریت یافت با تکیه به درآمدهای حاصل از واردات، زیرساخت‌های منطقه آزاد را فراهم کند. در نتیجه از روز اول منطقه آزاد چابهار به جای بزرگ اندیشیدن، در مسیر تامین هزینه‌های روزمره قرار گرفت. دفتر کار اولین مدیرعامل منطقه آزاد چابهار که هنوز نیز در منطقه آزاد به عنوان یادگاری حفظ شده، در واقع یک اتاقک کانتینری است.

در مقابل عملیات اجرایی تأسیس منطقه آزاد جبل‌علی در امارات از سال 1977 آغاز شد و پس از انجام هزینه‌ای بالغ میزان 2.5 میلیارد دلار برای ایجاد زیرساخت‌ها در سال 1985 افتتاح شد. نکته قابل تأمل در رابطه منطقه آزاد جبل‌علی آن است که این منطقه آزاد زمانی به بهره‌برداری رسید که تمام زیرساخت‌های مورد نیاز یک منطقه آزاد در آن فراهم شده بود. برق، آب، فرودگاه پیشرفته، دفاتر کار، انبارهای سرپوشیده و سردخانه‌های مجهز، هتل‌ها و شبکه‌های دسترسی جاده‌ای از جمله زیرساخت‌های الزامی در رونق فعالیت‌های اقتصادی در یک منطقه آزاد به شمار می‌روند که در جبل‌علی، پیش از مرحله بهره‌برداری احداث شدند.

به عبارتی گویا و موجز، منطقه آزاد چابهار با 16 سال تاخیر نسبت به منطقه آزاد جبل‌علی، راه‌اندازی شد آن هم بدون بهره‌مندی از هر گونه امکانات و و زیرساخت!

چابهار محروم از بندر؛ جبل‌علی با بزرگترین بندر دست‌ساز بشر!

ویژگی دیگری که سبب شده است موقعیتی منحصر به فرد برای جبل‌علی در میان تمامی مناطق آزاد دنیا فراهم آید، بندر این منطقه آزاد است. بندر جبل‌علی، به‌عنوان یکی از بزرگترین بندرگاه‌های دست‌ساز بشر با 14 کیلومتر پست اسکله با عمق آبخور مناسب، شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ حمل بار و کانتینر در جهان را مهیا کرده است. در مقابل منطقه آزاد چابهار تا بهمن‌ماه سال 1398 که قانون توسعه محدوده منطقه آزاد، مصوب شود، دسترسی به بندر نداشت. به این معنا که تولیدکننده و بازرگان برای رسیدن به بندر به منظور واردات مواد اولیه و یا صادرات باید از منطقه آزاد خارج می‌شد و مطابق قوانین و ضوابط سرزمین اصلی عمل می‌کرد.

منطقه آزاد چابهار از زمان تاسیس یعنی سال 1993 تا سال 2019 دسترسی به بندر در محدوده منطقه آزاد نداشت. این در حالی است منطقه آزاد جبل علی در بدو بهره‌برداری در سال 1985 یعنی هشت سال پیش از تاسیس منطقه آزاد چابهار، مجهز به سه پایانه دریایی با ظرفیت پذیرش نامحدود کشتی بوده است.

چابهار محروم از فرودگاه؛ جبل علی با 3 فرودگاه بین‌المللی

منطقه آزاد جبل علی تنها 55 کیلومتر با فرودگاه بین‌المللی دبی به عنوان یکی از بزرگترین فرودگاه‌های جهان و 70 کیلومتر با فرودگاه شارجه دومین فرودگاه بزرگ امارات فاصله دارد. با این حال، راه‌اندازی یک فرودگاه مختص منطقه آزاد جبل علی و در داخل محدوده این منطقه در دستور کار این منطقه آزاد قرار گرفت تا در نهایت در سال 2010 فرودگاه بین‌المللی آل‌مکتوم در منطقه آزاد جبل علی راه‌اندازی شد. فرودگاه بین‌المللی آل‌مکتوم چنان منطقه آزاد جبل علی را توانمند کرده که کمتر منطقه آزاد تجاری در جهان قدرت رقابت با منطقه آزاد جبل علی را دارد.

این در حالی است که تنها دسترسی منطقه آزاد چابهار به فرودگاه از طریق فرودگاه کنارک است که یک فرودگاه نظامی بوده و نه تنها پرازهای بین‌المللی چون امارات، اتحاد، ترکیش، بریتیش، ایرفرانس، لوفتهانزا و ... وارد این فرودگاه نمی‌شود، که حتی تجار و بازرگانان بین‌المللی نیز ترجیح می‌دهند از فرودگاه‌های نظامی تردد نکنند. از سوی دیگر فرودگاه کنارک خارج از محدوده منطقه آزاد قرار داشته و عملاً مزیت تردد در منطقه آزاد را برای بازرگانان و سرمایه‌گذاران خارجی را ندارد. چراکه سرمایه‌گذار خارجی برای عزیمت به چابهار، ابتدا باید مراحل دریافت روادید را طی کرده، وارد سرزمین اصلی شده و سپس به منطقه آزاد چابهار برود.

آب آشامیدنی و راه؛ قرار گرفتن در طیف صفر و صدی

چابهار در بدو تاسیس یعنی 29 سال فاقد راه‌آهن و جاده ترانزیتی استاندارد بود، اکنون نیز با تمام تلاش‌های صورت گرفته، نه تنها هنوز راه‌آهن به چابهار نرسیده است، که منطقه آزاد چابهار از ضعف و نبود جاده‌های ترانزیتی ایمن و استاندارد رنج می‌برد. این در حالی است که منطقه آزاد جبل علی در بدو تاسیس یعنی 36 سال قبل مجهز به 7000 کیلومتر بزرگراه ترانزیتی و شهری بوده است.

وضعیت چابهار و جبل علی در تامین آب شیرین هم بی‌شبهت به وضعیت راه‌های دسترسی نیست و این دو منطقه در دو طرف یک طیف صفر و صدی قرار گرفته‌اند. چابهار کمبود شدید آب شیرین مواجه بوده و جبل علی کاملاً تامین است و هیچ مشکلی در تامین آب‌شیرین ندارد.

چابهار در معرض سیل قانون؛ جبل علی پشت سد ثبات

آب، آبادانی می‌آورد؛ اما ناتوانی بشر در مدیریت حجم زیادش منجر به سیل و ویرانی می‌شود. قانون نیز همین است، وجودش لازمه توسعه بشریت است، اما حجم انبوه و تعدد و تکثرش، نظم زندگی را بر هم می‌زند. حجم زیاد قانون دیگر توسعه و آبادانی به همراه ندارد که سبب می‌شود و بنیان‌های اقتصاد را سست و متزلزل می‌کند. تعدد قانون که برخی اقتصاددانان مانند حتی از آن با عنوان «مرض تصویب قانون» یاد می‌کنند، چالش مبتلا به اقتصادها در کشورهای کمتر توسعه‌یافته و در حال توسعه است. تعدد و تکثر آئین‌نامه‌ها و قوانین کسب‌وکارها را در چابهار به مانند دیگر نقاط کشور دچار بی‌ثباتی کرده و انگیزه سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. قوانین

آئین‌نامه‌ها و بخشنامه‌هایی که بازه زمانی صدورشان حتی به چند مورد در یک روز رسیده، همواره کسب‌وکارها را در شرایط بحرانی‌تر قرار می‌دهند.

این در حالی است که عموم قوانین و ضوابط سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد جبل‌علی دست‌کم در سه دهه گذشته بدون تغییر بوده و کسب‌وکارها در سایه این ثبات رشد کرده‌اند.

چرا چابهار، جبل‌علی نشد؟

به تمام زیرساخت‌ها و زیربناهایی که شالوده توسعه جبل‌علی را فراهم آورده‌اند، انواع مشوق‌های ریز و درشت منطقه آزاد جبل‌علی و البته ثبات مدیریت را هم بیفزایید تا روشن شود چرا چابهار، جبل‌علی نشد!

