

چابهار دروازه ایران به اوراسیا

امروز بازار شرق آسیا با جمعیت دو میلیون نفر، بازار ۸۰۰ میلیون نفری در آسیای میانه، قفقاز، شرق اروپا و بازار جنوب آفریقا، از برجسته‌ترین فرصت‌های اقتصادی هستند که سواحل مکران با آن روبروست و چابهار به‌عنوان اصلی‌ترین کانون فعالیت‌های تجاری در این منطقه است که می‌تواند انتخابی طلایی برای ترانزیت، ترانشیپ، صادرات و واردات کالا باشد و معادلات منطقه‌ای و حتی بین‌المللی را به نفع ایران تغییر دهد.

به گزارش سایت خبری پرسون، قرار گرفتن چابهار در مسیر دو کریدور بین‌المللی باعث شده تا این بندر بی‌همتا، پتانسیل تبدیل شدن به بازار هدف برای قریب به ۴۰ درصد جمعیت جهان را داشته باشد و بهترین و بهینه‌ترین بستر برای توسعه تجارت و حمل‌ونقل در آن فراهم شود. چابهار نقطه‌ای استراتژیک و یکی از حساس‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب است که راه ترانزیتی روسیه، CIS و دیگر کشورهای شمال اروپا به کشورهای حوزه اقیانوس هند را نسبت به بندرعباس، ۳۴۰ مایل نزدیک‌تر می‌کند و امکان ارتباط با خلیج فارس و پهنه‌های جنوبی آسیا را هم فراهم می‌سازد. همچنین این بندر یکی از مهم‌ترین راه‌های کریدور شرق-غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور به شمار می‌آید.

بندر گوادر پاکستان رقیب بندر چابهار

با توجه به حضور رقیب اصلی بندر چابهار یعنی بندر گوادر در جنوب ایالت بلوچستان پاکستان که به سرعت در حال رشد و توسعه است و سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی که از سوی قدرت‌های جهانی مانند چین در این منطقه در حال انجام است، اهمیت موقعیت استراتژیک بندر چابهار دوچندان خواهد بود.

بندر چابهار چه مشکلاتی دارد؟

اگرچه براساس اظهارات مقامات سازمان بنادر و دریانوردی، ظرفیت بندر چابهار هم اکنون به هشت میلیون تن رسیده است، اما ترافیک پایین کالا در مقایسه با دیگر بندرهای جنوب کشور از جمله موارد ضعف این بندر به شمار می‌آید.

همچنین به‌رغم آنکه بندر چابهار یک بندر اقیانوسی است و توانایی ایجاد ارزش‌افزوده و صادرات مجدد کالاها را دارد، اما شرایط برای چنین موضوعی فراهم نشده است. به‌رغم وجود موارد قوت، ضعف در تجهیزات بندری و همچنین فقدان زیرساخت‌های کافی و مناسب در کرانه‌ها و پسکرانه‌های این بندر، مانند راه‌آهن، جاده‌های استاندارد و فرودگاه بین‌المللی و تأسیسات مربوط به آب، برق و فاضلاب از مهم‌ترین موانع توسعه‌یافتگی بندر چابهار به شمار می‌آید.

یکی دیگر از کاستی‌های این بندر فقدان نهادها و شرکت‌های بومی است. براساس اظهارات برخی از کارشناسان اقتصادی، کمتر از سه درصد کارمندان و مسئولان سازمان بنادر و کشتیرانی چابهار و کمتر از یک درصد از مدیران ارشد در مجتمع‌های مختلف در چابهار و پروژه‌های مختلف

صنعتی - تجاری در چابهار، بومی هستند. این در حالی است که براساس آخرین آمار و اطلاعات مرکز آمار ایران نزدیک به ۹۰۰ نفر تحصیل‌کرده بیکار و در مجموع بیش از ۸۰۰۰ نفر جمعیت فعال اقتصادی بیکار در شهر چابهار وجود دارد.

این آمارها نشان می‌دهد که وجود پروژه‌های کلان در منطقه چابهار ارتباط مستحکمی با توسعه اجتماعی و اقتصادی استان سیستان و بلوچستان و ایجاد فرصت‌های شغلی برای اقتصاد بومی آن منطقه نداشته است.

در حال حاضر یکی از مشکلات اساسی که معیشت صیادان بومی در بندر چابهار را تهدید کرده، حضور کشتی‌های بزرگ چینی جدای از کشتی‌های داخلی، در دریای عمان برای صیدهای ترال (یک نوع روش ماهیگیری است که به‌جای قلاب ماهیگیری با تورهای قیفی شکل بسیار بزرگ اقدام به ماهیگیری در سطح وسیع انجام می‌شود) است که نه تنها تهدیدی بر معیشت صیادان بومی منطقه است، بلکه اثرات مخرب زیست‌محیطی زیادی نیز به همراه دارد. بنابراین، برطرف کردن مشکلات موجود و حمایت از این صیادان و فعال‌سازی کارگاه‌های صنعتی برای صید ماهی نه‌تنها می‌تواند مشکلات معیشتی صیادان را بهبود بخشد، بلکه به اشتغالزایی در شهرستان چابهار نیز کمک خواهد کرد.

نداشتن زیرساخت‌های اساسی، ازجمله جاده ترانزیتی، ریل و فرودگاه ازجمله ضعف‌های اساسی این منطقه محسوب می‌شود که سبب شده تا در دو دهه گذشته فراز و فرودهای زیادی را شاهد باشد. موقعیت جغرافیایی، وضعیت آب و هوا و بعد مسافت چابهار با مرکز کشور و فاصله ۵۰ کیلومتری فرودگاه کنارک با منطقه آزادچابهار همیشه به عنوان یکی از نقاط ضعف در جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی این منطقه مطرح بوده و مشکلات زیادی را برای ساکنان چابهار، دشتیاری، کنارک و شهرهای اطراف و به‌ویژه فعالان اقتصادی منطقه آزاد بوجود آورده است.

مزایای بندر چابهار

از مهم‌ترین موارد قوت بندر چابهار وجود آب‌های عمیق و وضعیت جوی پایدار و جزر و مد محدود (به واسطه ارتباط با اقیانوس) در این بندر است که شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ با ظرفیت بالای ۸۰ هزار تن و همچنین ایجاد تأسیسات بندری فراهم کرده است. شیب ملایم سواحل بندر چابهار از دیگر موارد قوت این بندر است. وجود شیب ملایم در سواحل بنادر می‌تواند امکان انجام عملیات اوراق‌سازی کشتی‌ها به‌عنوان یک صنعت را فراهم کند؛ برای نمونه، بنگلادش از این مزیت در بندر چیتاگونگ استفاده کرده است. دسترسی به محصولات کشاورزی مانند خرما و همچنین برخی از انواع مواد معدنی مانند سنگ آهک و گرانیات از دیگر فرصت‌هایی است که می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری در ایجاد صنایع پردازش محصولات کشاورزی یا صنایع پردازش مواد معدنی به افزایش اشتغال‌زایی و سطح رفاه بندر چابهار منجر شود و زمینه توسعه آن را فراهم کند.

وجود جاذبه‌های طبیعی، مانند کوه‌های مینیاتوری یا تالاب لیپار موسوم به تالاب صورتی در سواحل بسیار زیبا و بکر بندر چابهار از دیگر فرصت‌های این بندر به‌شمار می‌آید.

با وجود آنکه بکر بودن این مناطق خود عاملی برای جذب گردشگران خارجی بوده، اما نبود زیرساخت‌های و امکانات رفاهی مناسب سبب شده تا دسترسی گردشگران به این مناطق دشوار باشد. ایجاد امکانات لازم برای حمل‌ونقل مسافران می‌تواند شرایط ورود گردشگران به این منطقه را فراهم و نقش مهمی در توسعه صنعت توریسم کشور ایفا کند.

چابهار دروازه ورود شرق به غرب

چابهار به عنوان دروازه ورود شرق به غرب هر چند برای تحقق این نقش ارتباطی رقبای بزرگی همچون مناطق آزاد «صحرار» و «دقم» عمان و «گوادر» پاکستان را در کنار خود می‌بیند، اما مزیت‌های نسبی و طبیعی آن سبب شده تا رقبا نیز به اهمیت ژئوپلیتیک و اقتصادی این منطقه اعتراف کنند.

چابهار به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاسی و استراتژیک ملی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه مجزا، نقطه‌ای کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت‌های اقتصادی آن محسوب می‌شود. در زمان جنگ تحمیلی بندر چابهار به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان (مکران) و ارتباط با آب‌های آزاد و دوری از مرکز بحران نقش مهمی در صادرات و واردات ایفا کرد. قرار گرفتن چابهار در یک خلیج موقعیت بندری ایده‌آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این حسن نیستند.

جاذبیت‌های سرمایه‌گذاری در صنایع پتروشیمی کشور، به‌ویژه در شهرستان چابهار به سبب اتصال به آب‌های آزاد اقیانوس هند و سهولت دسترسی به بازارهای هدف، از مهم‌ترین مزیت‌های آن است. به گونه‌ای که دسترسی به بازارهایی مانند چین، هند و پاکستان که بیشترین محصولات پتروشیمی ایران را مصرف می‌کنند، از طریق ایران و به ویژه بندر چابهار در مقایسه با کشورهای همسایه و سایر بنادر داخلی ساده‌تر، اقتصادی‌تر و سریع‌تر است.

به اعتقاد برخی از کارشناسان حوزه بندر و کشتیرانی، موقعیت جغرافیایی مناسب بندر چابهار امکان احداث ایستگاه سوختگیری برای کشتی‌های منطقه را فراهم کرده است. درحال حاضر کشتی‌ها و شناورهایی که در خلیج فارس تردد می‌کنند، سوختگیری خود را از بندر فجیره امارات متحده عربی انجام می‌دهند، در حالی که این امکان در بنادر جنوب ایران ازجمله بندر چابهار وجود دارد.

نکته مهمی که در خصوص ظرفیت‌های بندر چابهار باید مدنظر قرار داد آن است که به بندر چابهار تنها به‌عنوان محلی برای ترانزیت و بارگیری کالا نباید نگاه شود، بلکه باید احداث صنایع تولیدی برای صادرات و به طور کلی فراهم‌سازی فرایند تولید نیز مورد توجه قرار گیرد.

مزایای الحاق شهر چابهار به منطقه آزاد

طرح توسعه محدوده منطقه آزاد چابهار در دی ماه ۱۳۹۸ از سوی مجلس شورای اسلامی تصویب و پس از تایید شورای نگهبان الحاق شهر چابهار به منطقه آزاد رسماً اعلام و از سوی رئیس‌جمهور ابلاغ شد.

اضافه شدن شهر چابهار به محدوده منطقه آزاد، در کنار معافیت این بندر از تحریم‌های آمریکایی سبب می‌شود تا چابهار به عنوان دروازه توسعه جنوب شرق در اجرای مأموریت‌های اصلی خود در شکوفایی اقتصادی کشور قدرت و شتاب بیشتری بگیرد و علاوه بر تأثیرگذاری در منطقه، نقشی بین‌المللی در این زمینه ایفا کند.

منطقه آزاد بنا بر تعریف بین‌المللی، منطقه و محدوده حراست شده بندری و غیربندری است که از بعضی مقررات جاری کشور خارج بوده و با بهره‌گیری از مزایایی نظیر معافیت‌های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی، عدم وجود تشریفات زائد ارزی، اداری و مقررات دست و پاگیر و همچنین سهولت و تسریع در فرآیندهای صادرات و واردات، با جذب سرمایه‌گذار خارجی و انتقال فناوری به توسعه سرزمین اصلی کمک می‌کند.

با اضافه شدن مناطق جدید، محدوده منطقه آزاد چابهار از ۱۴ هزار هکتار به ۸۰ هزار هکتار افزایش یافت؛ این الحاق شامل شهر چابهار، بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری، شهر جدید تیس، اراضی شرق چابهار و یک نقطه منفصل مرزی در ریمدان، مرز ایران و پاکستان است.

ارتقاء این منطقه و تبدیل آن به کانون اصلی حمل و نقل ترانزیت در چهارچوب توسعه محور شرق کشور، اتصال به شبکه ریلی و گاز، امکان ساخت صنایع پایین دستی با شروع بکار صنایع سنگین نظیر پتروشیمی، فولاد و ساخت فرودگاه بین‌المللی، از جمله فرصت‌های آینده بندر و منطقه آزاد چابهار است.

در سال ۹۸ بهروز آقایی، مدیرکل وقت بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، نیز گفته بود که ۹۰ درصد تجارت دریایی از تنگه هرمز عبور می‌کند و ۹۰

درصد صادرات نفتی نیز به این حوزه مربوط است، در حالی که سهم بندر چابهار در تبادلات کالایی فقط یک درصد است.

تأکید بر بندر چابهار در تفاهم‌نامه ایران و عمان

در نوزدهمین کمیته مشترک اقتصادی دو کشور ایران و عمان، تفاهم‌نامه همکاری اقتصادی ایران و عمان به امضا رسید و طرفین بر تقویت ارتباطات اقتصادی و تجارت دریایی دو کشور از طریق بندر چابهار تأکید کردند. این تفاهم‌نامه در مسقط به امضای «سیدرضا فاطمی‌امین» وزیر صمت جمهوری اسلامی ایران و «قیس محمد یوسف اللواتی» وزیر صنعت و تجارت عمان رسید.

در این رابطه ناصر روانبخش، سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، با اشاره به پروژه اتصال اقیانوس هند به دریای سیاه که این روزها مطرح است، گفته که قرار گرفتن ارمنستان در این مسیر ترانزیتی بین ایران و گرجستان به‌عنوان نقطه اتصال‌دهنده و پل ترانزیتی چابهار به بنادر شرق دریای سیاه، به‌ویژه بندر «پوتی» در گرجستان خواهد بود که کمک زیادی به انتقال سریع و ارزان محموله ترانزیتی از این مسیر در مقایسه با مسیر دریایی کانال سوئز خواهد کرد.

او همچنین خاطرنشان کرده که بازار بزرگ کشورهای اوراسیا و تمایل این کشورها به انجام تبادلات کالایی و تجاری با کشورهای حاشیه خلیج فارس، دریای عمان و هند، فرصت مناسبی برای استفاده از زیرساخت‌های بنادر ایران در جنوب، به‌ویژه بندر چابهار و استفاده از کشور ارمنستان به عنوان دروازه ورود به کشورهای اوراسیا خواهد بود.

فرصت‌های بزرگ سرمایه‌گذاری در بندر چابهار

آماده شدن زیربنای در بخش‌های مختلف اقتصادی، فرهنگی و گردشگری در این بندر زمینه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری با سود سرشار و بازگشت سریع سرمایه را فراهم کرده است.

یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش‌روی بندر چابهار، امنیت بالای شهرستان چابهار در مقایسه با رقیب اصلی این بندر یعنی بندر گوادر پاکستان است. اگرچه تاکنون کریدور پاکستان - چین از مبدأ بندر گوادر، مزیت‌ها و فرصت‌های زیادی، به‌ویژه برای پاکستان و چین به همراه داشته و خواهد داشت، اما باید توجه داشت که استفاده از فرصت‌های موجود در بندر گوادر در فضای باثبات سیاسی و امنیتی امکان‌پذیر است و ناپایداری سیاسی در داخل خاک پاکستان از یک‌سو و از سوی‌دیگر عبور کریدور چین - پاکستان از ایالت کشمیر به‌عنوان منطقه مورد مناقشه هند و پاکستان، از مهم‌ترین موانع بر سر راه توسعه و موفقیت این بندر هستند که اگرچه برای بندر گوادر یک تهدید به شمار می‌آید، اما برای بندر چابهار می‌تواند به‌عنوان یک فرصت مطرح شود.

مشارکت در فاز دوم طرح توسعه بندر شهید بهشتی، ساخت ترمینال نفتی و پتروشیمی، ساخت انبار کالاهای خشک، ایجاد مخازن فرآورده‌های نفتی و خوراکی، انبار رو باز و محوطه ترمینال و اسکله مسافری دریایی، مراکز رفاهی و خدماتی، محوطه‌های نگهداری لجستیک کانتینر، کارخانه کشتی‌سازی و اوراق کشتی، ایجاد مرکز خدمات‌رسانی به کشتی‌ها نظیر تعمیرات، آذوقه و سوخت‌رسانی و ایجاد صنایع کوچک پایین‌دستی پتروشیمی، از جمله فرصت‌های سرمایه‌گذاری کلان چابهار هستند که نیازمند حضور سرمایه و شرکت‌های بزرگ داخلی است.

ساخت سیلوی غلات، خطوط انتقال فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی، صنایع غذایی مرتبط با صنعت شیلات، صنایع جانبی محصولات کشاورزی، تولید انرژی، صنایع فلزی و فولاد، پردازش مواد معدنی و کانی، ایجاد پایانه ویژه ترانزیت و سواپ فرآورده‌های نفتی، ساخت مجتمع‌های تخصصی و سردخانه‌ای به منظور صادرات و واردات کالای فاسدشدنی، خدمات بانکرینگ، ایجاد مرکز توزیع کالای صادراتی به کشورهای همسایه، مجتمع کارگاهی تعمیرات استراتژیک و غیراستراتژیک، جمع‌آوری مواد زائد و تصفیه آب کشتی‌ها، ساخت کارخانه آرد و کارخانجات ملزومات بسته‌بندی و خوراک دام و طیور، از دیگر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر چابهار است.

با توجه به مشکلات و فرصت‌های بندر چابهار، امید است مسئولان امر برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های عظیم این بندر برنامه‌ریزی لازم را داشته باشند و با ایجاد زیرساخت‌ها، شرایط را برای ورود سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به این بندر فراهم کنند تا شاهد رونق اقتصادی این منطقه باشیم.