

توسعه در مکران ۷ فرصت مهم برای کشور ایجاد می‌کند

ایده درست پزشکیان



«باید تولید را از تهران بیرون ببریم، به دریا نزدیک کنیم، جایی که تامین آب و برق آن در آینده مشکل نباشد، محلی که ترازیت مواد اولیه و صادرات محصولات با حداقل هزینه و زمان انجام شود.» این متن کوتاهی است که مسعود پزشکیان رئیس‌جمهور منتخب روز گذشته در توییتر خود منتشر کرد، متنی که با استقبال کارشناسان و اقتصاددانان روبه‌رو شد. یکی از اقتصاددانان در این خصوص نوشت: «همین یک خط می‌تواند ایده مرکزی دولت چهاردهم باشد و از سیاست خارجی تا سیاست صنعتی آن را جهت دهد.» اقتصاددان دیگری هم نوشت: «این ایده، یک تحول اساسی است که می‌تواند موتور رشد یک دهه آینده کشور شود. راه آن نیز توسعه مکران است. قدم اول نیز حمایت همه‌جانبه دولت از تاسیس شهر جدید مکران مرکزی است.»

اما نگاهی تاریخی به مطالعات و پژوهش‌های مرتبط با توسعه منطقه مکران نیز نشان می‌دهد برای اولین‌بار در سال ۱۳۰۶ شمسی، یک مقاله در روزنامه‌های حبل‌المتین کلکته با عنوان «راه‌آهن چابهار یا اعظم‌الطرق تجارتي؟» به پهلوی اول پیشنهاد می‌کند همه بودجه کشور را صرف راه‌اندازی راه‌آهن چابهار کرده و از طریق آن به اروپا وصل شود، اقدامی که دو بازار عمده حاشیه اقیانوس هند و اروپا به هم متصل و در تجارت جهانی، تحولات شگرفی را رقم می‌زد. تجربه دیگر، پیشنهاد مهندسان مشاور ستبران در طرح آمایش سرزمین سال ۱۳۵۴ است. این طرح شرق کشور را به عنوان محور توسعه (برای تاکید روی توسعه این منطقه به عنوان یک پیشران پیشنهاد داده و در ادامه توضیح داد تمام صنایع انرژی‌بر و آب‌بر ایران باید به سمت سواحل مکران بروند و ما دیگر نباید صنایع فولاد و پالایشگاه در اصفهان و نقاط مرکزی ایران داشته باشیم. در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی نیز بسیاری از کارشناسان خواستار انتقال یا ساخت صنایع جدید انرژی‌بر و آب‌بر و نیروگاه‌ها در کنار سواحل مکران شدند. در همین خصوص، رهبر انقلاب نیز در سال ۱۳۸۶ فرمان استقرار نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل عمان و تشکیل کارگروه ویژه به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور در دولت را صادر کردند که بر طبق آن، زیرساخت‌های موردنیاز توسعه این منطقه باید شکل بگیرد.

۷ فرصت بزرگ مکران برای ایران

براساس پژوهشی که در مرکز پژوهش‌های آینده‌نگری (زیرمجموعه سازمان برنامه‌وبودجه) انجام شده، اگر بخواهیم از بیرون به مساله مکران نگاهی بیندازیم، به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی آن، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور و توسعه سواحل مکران در سبند انتخاب نهایی قرار می‌گیرد و باید تمامی ظرفیت‌ها را حول موضوع آب مطرح کرد. مهم‌ترین مساله مکران، قدمت ۱۰۰ساله آن است و همواره در طول تاریخ توصیه شده که راه‌آهن چابهار به اروپا راه‌اندازی شود تا کانال سوئز را رونق بيفتد. گزارش‌های مختلف برخی از مهم‌ترین ظرفیت‌های منطقه مکران را به شرح زیر بیان می‌دانند:
۱- اتصال دهنده کریدورهای متنوع و ارتباطات ژئوپلیتیک ایران با جهان،
۲- هاب انرژی و زنجیره‌های شیمیایی (پیشران اصلی توسعه)،
۳- صنایع معدنی و فرآورده‌های فلزی (پیشران اصلی توسعه)،
۴- شیلات و کشاورزی گرومیسری (اقتصاد محلی/بومی)،
۵- قطب گردشگری ساحلی و دریایی تخصصی (اقتصاد محلی/بومی)،
۶- قطب مبادلات مالی عاری از تحریم و
۷- مبادلات و توسعه مرزی زمینی و دریایی با هند، افغانستان، پاکستان، عمان و… همچنین براساس پژوهشی که توسط مرکز نیاورزی کوثر منتشر شده، در نگاه اول مکران تنها نقطه دسترسی ایران به آب‌های آزاد است. این موضوع مزایای راهبردی امنیتی و اقتصادی ویژه‌ای برای کشور به همراه دارد. از سوی دیگر وجود رودهای خروشان در منطقه کنارک که از ظرفیت چند میلیارد مترمکعب آبی که به دریای عمان می‌ریزد، تنها بخش کوچکی از آن مهار شده است، نشان از ظرفیت‌های خاص این منطقه دارد. نوع آب‌وهوای گرمسیری منجر به ایجاد بزرگ‌ترین مزرعه موز ایران در این منطقه شده است. در بعد گردشگری نیز وجود گل‌افشان و برخی جاذبه‌های منحصربه‌فرد دیگر، ظرفیت‌های سرشار این منطقه را نشان می‌دهد. از بعد امنیتی منطقه مکران تنها راه‌هایی ما به آب‌های آزاد است. به یک معنا مکران تنظیم‌گر بخشی از سیاست خارجی کشور بوده و جایی است که حاکمیت می‌تواند کریدورهای متنوعی برای کشورهای شمالی و جنوبی داشته باشد. دو ظرفیت ویژه دیگر در مکران، ایجاد دو پیشران اصلی توسعه صنعتی، یعنی هاب انرژی و زنجیره‌های شیمیایی و درکنار آن، توسعه صنعت فولاد است که به خاطر آب‌بر بودن آنها از یک‌سو و نزدیکی به بازار اقیانوس هند، جایابی هاب سوم پتروشیمی کشور در دولت هشتم در مکران صورت گرفت. ظرفیت دیگر این منطقه، مربوط به حوزه شیلات است. طبق آمارهای سازمان شیلات کشور، نزدیک به ۸۰ درصد ظرفیت صید کشور از دریای عمان



است، یعنی درکنار خلیج فارس و دریای خزر، حدود ۸۰ درصد را دریای عمان تامین می‌کند و مهم‌تر از آن، مساله آبی‌پروری است که نزدیک به یک‌چهارم آبی‌پروری کل کشور که نزدیک به ۵۰ هزار هکتار است، در جنوب سیستان و بلوچستان جایابی شده است.

از پایتخت اقتصادی ایران تا ساخت ۲۷ شهر ساحلی

موضوع مکران از موضوعات داغ انتخابات ریاست‌جمهوری اخیر بود. آنجایی که محمدباقر قالیباف وعده داد اگر رئیس‌جمهور شود، پایتخت دوم و اقتصادی ایران را در سواحل دریای عمان خواهد ساخت. وی بیان داشت این پایتخت اقتصادی در افرق ۱۲۱۴ اقتصاد کشور را متحول می‌کند. گرچه واژه پایتخت اقتصادی ایران اولین‌بار از سوی محمدباقر قالیباف مطرح شد، اما از سال‌های گذشته مکان‌یابی ۲۷ شهر ساحلی در دولت سیزدهم مطرح شده و گفته می‌شود تاکنون عملیات اجرایی شهر جدید خلیج فارس و شهر جدید مکران مرکزی آغاز شده‌اند. وزیر راه‌وشهرسازی اخیراً در نشست خبری مدعی شده از اتفاقات بسیار خوبی طرح ۲۷ شهر ساحلی بود. وی گفت مکان‌یابی هر ۲۷ شهر ساحلی در شورای عالی معماری و شهرسازی به اتمام رسیده است. کارشناسان اقتصادی می‌گویند اکثر شهرهای بزرگ دنیا درکنار دریا مستقر شده‌اند، این درحالی است که سواحل جنوبی کشور ما از توسعه اقتصاد بی‌بهره بوده و حتی افراد فقیر درکنار ساحل و دریایی از ثروت خدادادی زندگی می‌کنند که با توسعه دریامحور باید توجه ویژه‌ای به توسعه مبتنی‌بر صنایع دریایی شود. براساس اظهارات مسئولان وزارت راه‌وشهرسازی، در گام اول مطالعه مکان‌یابی ۲۷ شهر شروع شد و این سولات مطرح شد که کدام نقاط در سواحل جنوبی ظرفیت ایجاد سکونتگاه‌های جدید دارند، در گام دوم سناریوی کلی ۲۷ شهر و سکونتگاه جدید که هر شهر چه نقشی داشته باشد و اینکه همه اینها بر اصل توسعه دریامحور خواهد بود. براساس اظهارات معاون معماری و شهرسازی وزیر راه درخصوص فعالیت‌ها و نقش و جایگاه آتی این شهرها، پیش‌بینی شده در برخی شهرها صنایع پتروشیمی، در برخی دیگر گردشگری، در برخی صنایع فولاد یا مشاغل کشاورزی و تولید فناوری و حتی پرورش ماهیان و آبزیان راه‌اندازی و مستقر شود. به‌گفته مهرداد بذریاش، وزیر راه‌وشهرسازی در طرح ایجاد ۲۷ شهر جدید در سواحل جنوبی در مرحله اول برای هر شهر حداقل پنج‌هزار خانوار پیش‌بینی شده و این شهرها با محوریت یک صنعت پیشرو مانند صنعت پتروشیمی، صنعت فولاد، گردشگری یا کشاورزی احداث خواهد شد. همچنین گفته می‌شود این شهرها برای پذیرش ۳۰ هزار خانوار طراحی خواهند شد.

پیش‌نیازهای برنامه جامع توسعه مکران

در گزارش‌های پژوهشی مختلف و ازجمله گزارش‌های بازوی پژوهشی سازمان برنامه و بودجه، یکی از ضعف‌های مهم در فرآیند توسعه منطقه مکران، نبود یک برنامه اجرایی منسجم و همراستا با برنامه‌های راهبردی تدوین‌شده برای منطقه ذکر شده است. این ضعف آنجا نمود بیشتری پیدا می‌کند که با توجه به بکر بودن منطقه، نهادها و دستگاه‌های اجرایی مختلف در حال انجام پروژه‌های متعددی هستند که در محدوده وظایف دستگاه متبوع خود است. در بسیاری موارد حتی این پروژه‌ها و برنامه‌هایی که دستگاه‌ها در پیش گرفته‌اند ممکن است همراستا با یکدیگر نباشد.
۱- مدیریت منطقه (مدیریت رفع تعارض)،
۲- ایجاد صندوق توسعه مکران (مدیریت پهنه توسعه فضایی سرزمین)،
۳- تدوین برنامه اجرایی یکپارچه منطق بر برنامه راهبردی،
۴- تعیین سیاست‌های کلان ژئوپلیتیک و نحوه تعامل با شرکا و رقبای بین‌المللی چین، روسیه، هند، پاکستان، افغانستان، کشورهای حوزه خلیج فارس، آسیای میانه، عراق و…،
۵- یکپارچه‌سازی و اصلاح قوانین و بخشنامه‌های ترازینتی (تسهیل و تسریع در فرآیند‌های ترازینتی)،
۶- یکپارچه‌سازی و اصلاح قوانین و بخشنامه‌های گمرکی (تسهیل و تسریع در فرآیند‌های گمرک)،
۷- اصلاح قوانین و بخشنامه‌های مربوط به امنیت سرمایه‌گذاری و تضمین‌های آن،
۸- تصویرسازی آینده منطقه (براساس سازمان قضایی مطلوب)،
۹- تدوین شاخص‌های نتایج و پیامد منطق بر برنامه راهبردی،
۱۰- ایجاد سامانه پایش ارزیابی و تحقق برنامه راهبردی،
۱۱- تدوین سازوکارهای نحوه مشارکت و سرمایه‌گذاری جامعه محلی در برنامه‌های توسعه منطقه و بهره‌مندی از منافع آن،
۱۲- ایجاد و به‌روزرسانی سامانه یکپارچه پروژه‌های کلیه دستگاه‌های اجرایی منطقه مکران و پروژه‌های ملی مرتبط با منطقه (مکانی و موضوعی- در دست اجرا و مطالعاتی)،
۱۳- تهیه نقشه مالکیت زمین و کاداستر منطقه مکران با اولویت پهنه‌های تجمع فعالیت،
۱۴- تهیه آمارهای موضوعی جمعیت و نیروی انسانی، فعالیت و اشتغال، کارگاه‌ها، مسکن و
۱۵- ایجاد و به‌روزرسانی سامانه یکپارچه اطلاعات مکانی منطقه.

پیشنهادی برای تامین مسکن گروه‌های کم‌درآمد

نمی‌توانند این روند را سامان دهند.

براین اساس عرضه مسکن کوچک‌مترانه به عنوان هدف و سیاست مسکن، بلکه به عنوان نیاز رو به تزاید مسکن باید در برنامه ریزی مسکن به خصوص در کلاشهرها مدنظر قرار گیرد؛ موضوعی که به‌طور مستقیم با استطاعت مسکن رابطه خطی و مستقیم دارد. آمار به‌دست‌آمده از گزارش بانک مرکزی از بازار مسکن نشان می‌دهد ۵۸ درصد واحدهای مسکونی معامله‌شده مساحت کمتر از ۸۰ مترمربع را دارند. به همین سبب ساخت و حمایت از مسکن در استطاعت از ضروریات تامین مسکن اقشار کم‌درآمد بوده و درکنار آن ایجاد یک نظام حمایتی جامع دربخش مسکن نیز باتوجه به شرایط خاص اقتصادی کشور مهم و حیاتی است.

یکی از پیش‌نیازهای بنیادین تدوین متون، قانونی توجه به شفافیت و صراحت متن جهت جلوگیری از تفسیرپذیری بیش از حد قانون و امکان نظارت دقیق بر حسن اجرای آن است. همچنین ارائه چهارچوب طرح و تبیین دقیق الزامات در نظر گرفته‌شده در این راستا از اهمیت بسزایی برخوردار است. به این منظور تلاش شده تا بسته سیاستی- عملیاتی پیشرو تا حدودی با قوانین موجود به‌ویژه قانون جهش تولید مسکن مصوب ۱۷/۵/۱۴۰۰ و قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن مصوب ۲۵/۹/۱۳۸۷ و همچنین مقررات نهاد‌های مؤثر در حوزه مسکن از جمله مصوبات هیات وزیران، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و شورای عالی مسکن دارای تطابق بوده و با مدنظر گرفتن رویکردهای نوین برنامه‌ریزی مسکن باشند، از سوی دیگر متن مزبور سعی دارد ضمن تاکید بر لزوم بازتعریف سطوح و روش‌های مختلف حمایتی اثرگذاری و اصابت برنامه‌ها به

قطار ترانزیتی ایران - چین راه‌اندازی شد

به گزارش خبرنگار روزنامه «فرهیختگان»، مراسم راه‌اندازی مجدد قطار ترانزیتی ایران - چین با حضور سیدمیرعاد صالحی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن به همراه معاون سفیر چین، سفیر قزاقستان و کاردار سفارت ترکمنستان، روز ۳ تیرماه در بندر خشک ریلی تهران (آپرین) برگزار شد و فاز نخست کریدور ریلی چین - ایران - اروپا به بهره‌برداری رسمی رسید. این پروژه یکی از ثمرات دولت سیزدهم پس از سال‌ها مذاکره مستمر با همسایگان بوده است. معاون وزیر راه و شهرسازی در آغاز این مراسم این اقدام را یکی از نتایج دیپلماسی قوی دولت شهید رئیسی بیان کرد و ادامه داد: «امروز فاز اول کریدور ریلی چین - ایران - اروپا را به بهره‌برداری رساندیم و امیدواریم این کریدور که حاصل زحمات چندین‌ساله شهیدجمهوری نپلماسی حمل‌ونقل ریلی دولت سیزدهم بود و با همکاری وزارت امور خارجه، ریاست جمهوری و وزارت راه و شهرسازی به ثمر نشست، به‌طور کامل راه‌اندازی شود و همه بتوانند از اثرات این اقدام سودمند تا سال‌ها بهره ببرند.»

کاهش زمان انتقال کالا به یک‌سوم

میرعادصالحی در ادامه با اشاره به اثرات مثبت راه‌اندازی قطار کانتینری دو سر بار ایران-چین، گفت: «این کریدور، زمان سیر بار نسبت به حمل‌ونقل دریایی را به شدت کاهش داده و امنیت و ایمنی بالایی دارد و این مسیر تمام ریلی که از چین، قزاقستان و ترکمنستان می‌گذرد مورد توجه تجار و صاحبان بار قرار خواهد گرفت.» مدیرعامل راه‌آهن ایران در این مراسم با بیان اینکه همکاری‌های بین‌کشورمان با ترکمنستان و قزاقستان بیش از پیش مستحکم شده است، ادامه داد: «در تاریخ حمل‌ونقل ریلی ایران برای نخستین‌بار توانستیم در کریدور شمال به جنوب، محصول راهبردی کود پتاس را از روسیه تا بندرعباس به طول ۶۸۰۰ کیلومتر به‌صورت تمام‌ریلی منتقل کنیم.»
رئرضی جعفری، معاون بازرگانی و بهره‌برداری شرکت راه‌آهن نیز در مراسم رونمایی از قطار ترانزیتی ایرانی چین با اشاره به ثمربخشی مذاکرات سالانه و مستمر بین کشورهای همسایه اظهار داشت: «طی دو سه سال اخیر، مذاکرات پیوسته‌ای بین راه‌آهن چین، قزاقستان و ترکمنستان برقرار بوده و مقرر شده در فاز اول طبق توافقات، هفته‌ای یک قطار از ظرفین به صورت دو سر بار راه‌اندازی شود.»

تثبیت دروازه تجارت سریع و امن به اروپا

جعفری در ادامه با بیان اینکه از دو سال گذشته، راه‌اندازی قطارهای باری ایران - چین و بالعکس در مسیر شاخه جنوبی راه ابریشم در دستور کار راه‌آهن های ایران و چین قرار گرفته، از تثبیت دروازه تجارت سریع و امن از چین به اروپا خبر داد. میرعاد صالحی نیز در ادامه با تاکید بر اثرات مثبت دیپلماسی تجاری دولت سیزدهم گفت: «تجربه سال گذشته کود پتاس و تجربه خرداد و تیرماه امسال که بیش از ۵۵۰۰ تن محصول ذغال سنگ طی ۷ قطار، تقریباً هفت‌ه‌ای یک قطار، از آمیزد روسیه‌هاز مسیر ریلی ایران به هندوستان ترانزیت شد، مجموع زمان حداثرک ۵ روز عبور کالا را از ایران مشاهده کردیم و امید است با استقبال صاحبان کالا این اتفاقات ادامه‌دار باشد.»

تعرّفه قابل رقابت قطار ترانزیتی در برابر حمل‌ونقل دریا

مدیرعامل شرکت راه‌آهن ج.ا.ا در ادامه تصریح کرد: «این مسیر از نظر زمان ۵۰ درصد زمان سیر از طریق دریاست و از نظر تعرفه نیز قابل رقابت با دریاست.»
در ادامه این مراسم سفیر قزاقستان با بیان آینده این کریدور در ارتباط با اروپا اظهار داشت: «در آینده نزدیک این مسیر ریلی به ترکیه و اتحادیه اروپا متصل خواهد شد.
اتنلاپا اوبالیاف از ارتباط قزاقستان با ایران گفت: «قزاقستان با ایران از طریق دریای خزر همسایه است و پروژه‌های زیربنایی را در بنادر ازبلی، امیرآباد و کاسپین دنبال می‌کند.»

نیاز کشور به گندم نان تامین شد

مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی ایران گفت: «افزایش تحویل گندم به دولت، نیاز یک سال آینده کشور به گندم نان تامین شد. به گزارش تسنیم سعیدراد، مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی ایران روز یکشنبه ۳ تیرماه حجم گندم تحویل گرفته‌شده از کشاورزان را ۷ میلیون و ۳۸۳ هزار تن اعلام کرد که با احتساب گندم خریداری شده توسط سازمان تعاون روستایی، نیاز سالانه برای تولید نان مصرفی کشور تامین شده است.»
روز شنبه نیز محمد علی نیکبخت، وزیر جهاد کشاورزی با اشاره به خرید بیش از ۸ میلیون تن گندم از کشاورزان، اعلام کرد برای دومین سال پی درپی ۱۰۰ درصد نیاز گندم نان کشور با دسترس تولیدکنندگان ایرانی تامین شده است. این رقم تاکنون ۱۸ درصد بیشتر از حجم گندم خریداری شده در مدت مشابه پارسان است. سعیدراد ارزش گندم تحویل داده شده به شرکت بازرگانی دولتی را ۱۳۴ هزار میلیارد تومان عنوان کرد و این رقم ۱۵ درصد بیشتر از زمان مشابه سال گذشته است.

کمک ودیعه اجاره و تکوین اجاره‌داری حرفه‌ای چاره‌ساز خواهد بود.

ه) برنامه ریزی برای حمل‌ونقل همگانی مناسب و به‌صرفه نیز از بخش‌های مکمل هر برنامه مسکن است هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل در سید هزینه‌های خانوار بعد از مسکن و خوراک قرار دارد و در اغلب کشورهای پیشرو در زمینه مسکن گروه‌های کم‌درآمد یارانه‌های گسترده‌ای در این بخش از سمت دولت پرداخت می‌شود.

و تدوین و اجرایی‌سازی سیاست‌های تشویقی احداث واحدهای مسکونی با رویکرد مسکن حداقل و مسکن در استطاعت از موارد ضروری در جهت تداوم سکونت گروه‌های کم‌درآمد دریافت میانی شهرهاست. افزایش عرضه مسکن لزوماً به معنای حل مشکل گروه‌های کم‌درآمد و اقشار کم‌برخوردار نیست. به‌طور مصداقی در بین سرشماری‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ به‌رغم افزایش قابل‌توجه تولید مسکن هم‌زمان سهم مستاجرین نسبت به مالکین افزایش یافته و سهم خانه‌های خالی و خانه‌دوم‌نسبت به کل موجودی مسکن نیز نسبت به سرشماری پیشین افزایش قابل‌توجهی داشته است.

ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری توجه و تناسبی به موضوع استطاعت مسکن و مسکن کم‌درآمد هانداشته‌اند و از این جهت به‌نظر می‌رسد برنامه‌ریزی شهری و برنامه‌ریزی مسکن باید به‌طور همگام در طرح‌های جامع و تفصیلی مدنظر قرار گیرد و با برخی تسهیلات کارشناسی شده متناسب با ویژگی‌های محل، طرح همچون تغییر در حد نصاب تفکیک قطعات، تغییر ضوابط بر و کف و پارکینگ و سطح اشغال و نحوه توده‌گذاری بتواند نقش بسزایی به افزایش صرفه ساخت مسکن در استطاعت ایفا کند.