

# گواذر امکان رقابت با بندر چابهار را ندارد / با الحاق بندر به منطقه آزاد، هزینه گمرکی و ترانزیتی حذف شد

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار عبدالرحیم کردی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا درباره الحاق بندر چابهار به محدوده منطقه آزاد و تاثیر آن در عملکرد بندر اظهار داشت: چابهار بر اساس سند آمایش لجستیک کشور یکی از چهار شهر لجستیک کشور است و نقش بسیار مهمی در کریدور شمال- جنوب دارد که آن هم برآمده از سند توسعه محور شرق است.

وی افزود: در تمام دهه‌های گذشته به دلیل نبود زیرساخت‌ها و امکانات نمی‌توانست اتفاق جدی در چابهار رخ دهد چراکه زیرساخت‌های مورد نیاز برای تحقق مأموریت‌های این منطقه وجود نداشته است اما در سال‌های گذشته شاهد آن بودیم که زیرساخت‌ها یکی پس از دیگر وارد مدار می‌شوند.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار اظهار داشت: ظرفیت بندر شهید بهشتی در گذشته 2.5 میلیون تن بود که به دلیل اشکالات در پهلوگیری کشتی‌ها از تمام این ظرفیت استفاده نمی‌شد اما خوشبختانه طی توسعه‌ای در بندر شکل گرفته امروز ظرفیت این بندر به 8.5 میلیون تن رسیده است.

کردی با اشاره به احداث راه آهن چابهار - زاهدان گفت: پس از جذب بار موضوع مهم دیگر مسیر عبور بار از این بندر است که مهم‌ترین مسیر، افغانستان و راه ورود به آسیای میانه است و به همین دلیل نسبت به احداث راه آهن چابهار - زاهدان اقدام شد تا هر چه زودتر چابهار به شبکه سراسری ریل متصل شود و راه آهن یک دسترسی مناسب در این مسیر محسوب می‌شود.

وی افزود: یکی از زیرساخت مهم دیگر که چابهار را دارای توجیه اقتصادی می‌کند، راه آهن چابهار - زاهدان است که در این مسیر هم راه آهن پیشرفت فیزیکی 60 درصدی دارد. به دلیل محدودیت‌های منابعی که در دولت وجود داشت نگران تامین منابع برای تکمیل این پروژه بودیم که خوشبختانه با دستور رهبری مبنی بر استفاده 300 میلیون یورویی از صندوق توسعه ملی این نگرانی هم برطرف شد و امکان تحقق این پروژه در سال 1400 وجود دارد.

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار درباره مشخصات این پروژه گفت: این راه آهن در 8 قطعه در حال ساخت است به جز یک قطعه که دارای تونل بلندی است، سایر قطعات آماده ریل گذاری هستند و البته امکان اینکه ارتباط را به صورت گسسته هم برقرار کنیم وجود دارد، با این وجود سرجمع پیشرفت فیزیکی پروژه تا مرحله قبل از ریل گذاری حدود 60 درصد است.

کردی با بیان اینکه بیشترین منفعت الحاق بندر به منطقه آزاد چابهار نصیب فعالان اقتصادی می‌شود اظهار داشت: این بنگاه‌ها نیاز به مواد اولیه یا مسیری برای صادرات دارند. در شرایط قبل از الحاق، برای عبور از فاصله کمتر از 3 کیلومتری بین منطقه و بندر نیازمند یک رویه گمرکی بوده که یا باید ترانزیت انجام می‌شد یا اینکه فرایند گمرکی را طی می‌کردند این اقدامات هزینه زیادی را برای صاحبان کالا به دنبال داشت. از این رو شاهد آن بودیم که عده‌ای کالاهایش را در منطقه آزاد چابهار تولید اما از بندر عباس صادر می‌کردند.

وی افزود: این الحاق ضمن اینکه هزینه‌های اضافی را حذف می‌کند و هزینه‌های بندری را کاهش می‌دهد، می‌تواند عامل افزایش جذب بار به بندر چابهار باشد و ترافیک بیشتری را برای بندر چابهار ایجاد کند و همه می‌دانیم که خط کشتیرانی منظم برای هر بندری مهم‌ترین عامل توسعه آن بندر و منطقه است.

این مقام مسئول ادامه داد: برآورد ما این است که با یکسان سازی مقررات و کاهش تعرفه‌هایی که به ماهیت و ذات مناطق آزاد

برمی‌گردد شاهد توسعه چشمگیری در منطقه باشیم که باعث رونق به دلیل افزایش بار و رونق به دلیل افزایش تولید خواهد شد.

کردی درباره فعالیت بندر چابهار با وجود رقیب خود یعنی بندر گوادر تاکید کرد: بندر چابهار مشتری خاص خود را دارد و مسیر از طریق بندر چابهار کوتاه‌تر است و اگر ظرفیت سازی مقرراتی ادامه داشته باشد و سهولت‌های نرم افزاری بیشتری را فراهم کنیم، امکان رقابت با بندر چابهار وجود ندارد چراکه شرایط به لحاظ بعد مسافت و امنیت از مسیر چابهار بسیار بهتر است و همسایگان هم تمایل بیشتری برای استفاده از این مسیر دارند اما باید سرعت تکمیل ظرفیت‌ها را به اجرا برسانیم.

وی همچنین درباره تعداد خودروهای دپو شده در گمرک چابهار گفت: حدود 8 خودروی دپو شده در منطقه آزاد چابهار وجود داد که با مصوبه اخیر ترخیص می‌شوند.

