

ایران در بحث توسعه چابهار حامی هیچ کشوری نیست

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایلنا، محمد راستاد درخصوص راهبردهای کلان و توسعه‌ای بندر چابهار اظهار داشت: لازم است به علت موقعیت جغرافیایی بندر چابهار، بر روی توسعه ترانزیت در این بندر تمرکز جدی داشته باشیم و زمینه‌ها را بابت رشد این موضوع فراهم کنیم.

وی ادامه داد: توافقنامه سه‌جانبه ایران-افغانستان-هندوستان موسوم به توافقنامه چابهار یک ظرفیت خوب است تا بتوانیم حجم قابل توجهی از کالا را باتوجه به تقاضایی که در این دو کشور وجود دارد، انجام و عملیات ترانزیت شکل بگیرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: در این زمینه نکته دیگر این است که بندر چابهار از منظر قابلیت پذیرش کشتی‌های سایز بزرگ از نظر ساختارهای بندری و دریایی تجهیز شده است. به همین خاطر یکی از راهبردهای مهم این است که سهم قابل توجهی از کالاهای اساسی که در احجام بالا وارد کشور می‌شوند، به سمت چابهار سوق داده شوند.

وی افزود: به این ترتیب از طرف دیگر با در نظر گرفتن عمده فعالیت‌های بندری ایران که از مسیر تنگه هرمز و در طول سواحل خلیج فارس انجام می‌گیرد، بندر چابهار مهمترین بندر کشور خارج از تنگه هرمز و در سواحل دریای عمان و اقیانوس هند است. بندری که یک جایگاه ویژه و منحصربه‌فرد برای کشور داشته و به همین خاطر ظرفیت ایجاد شده ۸.۵ میلیون تن در سال برای آن یک عدد قابل توجه است.

وی ادامه داد: با این اوصاف در افزایش حجم سهم چابهار در صادرات و واردات کشور، به دست آوردن یک موقعیت ویژه در ترانزیت و کریدورهای ترانزیتی، این بندر جزو اولویت‌های اصلی است که رشد و توسعه آن در دستور کار قرار دارد. البته در این زمینه برنامه ویژه‌ای هم برای جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و سرمایه‌های خارجی در تجهیز، توسعه و بهره‌برداری تدارک دیده شده که خوشبختانه در این خصوص دستاوردهای خوبی را هم شاهد بوده‌ایم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه چین مدت‌هاست برنامه بلندمدتی برای تثبیت نقش خود به عنوان یک تامین کننده از طریق جاده ابریشم دارد و از طرفی هم هند سعی دارد کریدور شمال و جنوب را فعال کند که این موضوع به یک رقابت بین این دو کشور تبدیل شده است و آیا حضور هند در چابهار به معنای حمایت ایران از این کشور است، اظهار داشت: در کریدور اقتصادی هند - پاکستان یا سیپک از خود چین به سمت شمال اقیانوس هند مسیری است که می‌تواند واردات و صادرات چین را از این مسیر میانبر که برای این کشور هم جاذبه دارد، پوشش دهد.

وی ادامه داد: در این زمینه به جز هند کشورهای ساحلی شبه قاره هندوستان، شرق قاره آفریقا و کشورهای عربی و سریلانکا به دنبال یک مجرای ارتباطی با کشورهای آسیای میانه هستند. کشورهایی که به دریای آزاد دسترسی ندارند و این مجرا یا کریدوری که از بندر چابهار به آن سمت است عملاً تداخلی با ایده چینی‌ها ندارد چرا که این یک بازار متفاوت است.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: هند می‌خواهد محصولات صادراتی خودش را به آسیای میانه و افغانستان برساند و بازداشتن باشد و از طرفی هم آنها می‌خواهند از طریق چابهار به دریای آزاد و هندوستان دسترسی داشته باشد و به همین خاطر این دو مسیر و محدوده، بازاری نیستند که همدیگر را تهدید کنند. هرکدام می‌توانند جاذبه خودشان را داشته باشد و بنابراین نمی‌توان گفت که در تقابل دو قدرت ایران سمت یک کشور را گرفته چرا که ما در حال انجام و پیاده کردن برنامه‌های خودمان هستیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص صحبت‌های وزیر امور خارجه ایران در مورد چابهار که حرف از دعوت چینی‌ها برای سرمایه‌گذاری در این بندر حرف به میان آورد و اینکه در این بندر بحث رقابت با بنادر منطقه وجود ندارد و تنها بحث همکاری است، گفت: دقیقا این صحبت درست است چرا که وقتی محدوده بازار شما متفاوت است رقابت معنا نداشته و به نوعی شاهد همکاری، مشارکت و مبادله تجاری هستیم و می‌تواند زمینه‌هایی برای مبادله کالا بین چابهار و گوادر و دیگر بنادر پاکستان وجود داشته باشد.

وی افزود: به دنبال این هستیم که بحث کشتی‌های رو-رو مسافری بین کراچی و بندر چابهار برقرار شود و از طرف دیگر اگر چنانچه برای فازهای توسعه‌ای بندر چابهار هر کشوری تقاضا داشته باشد باب مذاکره باز بوده و تهدیدی برای سرمایه‌گذاران فعلی نیست که در انحصار آن‌ها باشیم. یعنی محدوده کاری سرمایه‌گذاران فعلی مشخص است و در خارج از محدوده کار به دیگر متقاضیان سپرده خواهد شد.

معاون وزیر و شهرسازی در واکنش به این موضوع که آیا با این رویکرد بندر چابهار مهمترین بندر ایران در آینده خواهد بود، گفت: در این زمینه نمی‌توان گفت که بندر چابهار مهمترین بندر ایران خواهد شد چرا که هم اکنون حداقل ۶۰ درصد تجارت دریابرد کشورمان در بندر شهید رجایی انجام گرفته و در آنجا متمرکز است.

وی افزود: زیرساخت‌ها و ظرفیت‌هایی که در بندر شهید رجایی وجود دارد به هیچ وجه قابل قیاس نیست اما از لحاظ موقعیت جغرافیایی بندر چابهار یک بندر منحصربه‌فرد است و برنامه‌ریزی‌های خاص خودش را دارد.

وی تاکید کرد: قطعا با اتصال راه‌آهن به بندر چابهار یک کریدور پایدار و پررونق با توجیه اقتصادی و با مزیت رقابتی بالا را می‌توان انتظار داشت که برقرار بماند.

راستاد تصریح کرد: به همین خاطر در این ایده هر بندر مأموریت خاص خودش را در کشور دارد. بندر چابهار بخشی از صادرات و واردات کشور را تامین می‌کند که در حوزه ترانزیت با توسعه سایر شقوق حمل و نقل متصل به بندر نه تنها موجب رونق بلکه عمران و آبادانی مناطق جنوب شرق کشور خواهد شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با اشاره به برنامه‌های سازمان برای اتصال و همکاری بنادر جنوب کشور برای جابه‌جایی داخلی کالا (کاپوتاژ) که کم هزینه‌تر خواهد بود، گفت: ایده کاپوتاژ کالا یعنی جابه‌جایی کالای داخلی از طریق دریا یک ایده مهم و راهبردی است که در این زمینه تجربیات بسیار خوبی داشته‌ایم.

وی افزود: به عنوان مثال کاپوتاژ غلات از بندر امام به چابهار یک صرفه‌جویی قابل توجه و مزایای زیست‌محیطی بالایی را برای کشور می‌تواند در پی داشته باشد.

راستاد گفت: در همین زمینه عملا برای بنادر کوچکتر، مأموریتی که تعریف شده کاپوتاژ و ترانشیب کالاهای داخلی است. موضوعی که اگر نهادینه شود و بازرگانان و صاحبان کالا برای مراودات خود مسیر دریایی را انتخاب کنند جدا از تخفیفات ویژه بندری، حداقل حقوق و عوارض را خواهند داشت. این موضوع و اجرایی شدن آن در بنادر ما می‌تواند منافع بلندمدت و قابل توجهی را برای کشور به همراه داشته باشد که این مساله جزو سیاست‌های اصلی سازمان بنادر و دریانوردی بوده و از این رویکرد حمایت می‌کند.

