

ضرورت الحاق بندر چابهار به منطقه آزاد

برنامه توسعه بندر چابهار از چند سال پیش وارد فاز اجرایی شد و با تاکید مکرر رهبر معظم انقلاب شتاب گرفت اما اکنون با وجود حضور شریک خارجی در کنار توسعه عمق، تجهیزات و زیرساخت‌های لازم هنوز این بندر نتوانسته است به محیطی جذاب برای حضور سرمایه‌گذاران و صاحبان کالا و کشتی تبدیل شود.

کاهش ترافیک کشتی‌ها در کنار عبور کانتینرهای ترانزیتی با حداقل تشریفات و حداقل هزینه برای ورود به مبادی و کاهش زمان ماندگاری کالا در بندر از جمله مواردی است که می‌تواند مزیت اقتصادی بندر چابهار را به رخ کشیده و به انتخاب نخست تجار در منطقه تبدیل کند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار «محمد راستاد» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوری روز سه‌شنبه در خصوص موانع توسعه چابهار به خبرنگار اقتصادی ایرنا، گفت: با سرمایه‌گذاری انجام شده و ظرفیت فراهم شده در این بندر سهم کمتر از یک درصدی بندر در حمل و نقل کشور خسران محسوب می‌شود.

وی ادامه داد: با گذشت دو سال از بهره‌برداری فاز نخست بندر هنوز نتوانسته‌ایم شاهد اشتغال و رونق اقتصادی در این منطقه با جذب کشتی و کالای بیشتر باشیم.

راستاد گفت: اکنون دغدغه جدی این است که باید صاحب کالا، کشتی و صاحب بار تمایل بیشتری برای حضور در این بندر داشته باشد. نکته دیگر رسیدن به یک اجماع واحد، پیرامون اهمیت توسعه بندر چابهار است. اکنون درباره اهمیت این بندر اجماع و اتفاق نظر داخلی وجود دارد.

وی ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی، منطقه آزاد چابهار و مقام‌های استانی باید تلاش کنند که این همراهی را ایجاد کرده و مخالفت و مقاومت در مقابل توسعه چابهار را به حداقل برسانند.

ضرورت الحاق بندر چابهار به منطقه آزاد

وی ادامه داد: ما در مجاورت منطقه آزاد باید در حداقل زمان ممکن از تسهیلات و مزایای قانونی منطقه آزاد بهره می‌بریم اما همه اقداماتی که برای الحاق بندر به منطقه آزاد در نظر گرفته شده تاکنون منجر به عملیاتی‌شدن این هدف نشده است و کماکان تجار و صاحبان بار باید ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده پرداخت کنند.

راستاد گفت: این در حالی است که همه بنادر کشور جزو مناطق ویژه اقتصادی هستند اما بندری در مقیاس بندر چابهار همچنان گمرک عادی محسوب می‌شود؛ هرچه زودتر مصوبات و تصمیمات الحاق بندر چابهار به منطقه آزاد باید عملیاتی شود.

وی تاکید کرد: برای اقتصادی کردن بندر چابهار باید همه اجزا همزمان با هم فعال و هماهنگ باشند تا این بندر بتواند مزیت اقتصادی خود را اثبات کند.

معاون وزیر راه با بیان اینکه توسعه زیرساخت بندری برای اقتصادی بودن محیط بندر کفایت نمی‌کند، گفت: سازمان بنادر دسترسی دریایی مناسبی ایجاد کرد؛ زیرساختی که می‌تواند موجب پذیرش بزرگترین کشتی‌های فله‌بر شود.

راستاد اضافه کرد: با این حال، دسترسی پس کرانه‌ای محدود، عدم امکان استفاده از مزیت چند وجهی، تشریفات اداری و همچنین

بروکراسی و مسائل گمرکی باعث شده است صاحبان کالا و بار حتی از امکانات موجود پیرامون بندرهم نتوانند استفاده کنند.

در همین راستا «محمدعلی حسنزاده» معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی نیز از هزینه‌های بالای جابجایی کالا در این بندر به عنوان مانع گمرکی توسعه چابهار یاد کرد.

وی به خبرنگار اقتصادی ایرنا گفت: سازمان راهداری و گمرک در بندر چابهار جابجایی بار بین بندر شهید بهشتی و منطقه آزاد را مشمول ترانزیت بین دو منطقه می‌دانند و از صاحبان کالا تضمین گمرکی می‌خواهند؛ این تضمین گمرکی هزینه تمام شده جابجایی کالا را بین بندر شهید بهشتی و منطقه آزاد بالا می‌برد.

حسنزاده افزایش هزینه جابجایی بار بین بندر و منطقه آزاد را رقم قابل توجهی نسبت به سایر بنادر دانست و گفت: هزینه حمل کالا با کامیون نیز در این بندر بالا است.

