

چینی ها متقاضی اتصال چابهار به گوادر شدند

کمتر سخنرانی و اظهار نظری از رییس جمهوری در مقیاس ملی سراغ داریم که نامی از «سواحل مکران» و «چابهار» در آن مطرح نشده باشد؛ این طرح مساله از زبان رییس دولت، نشان دهنده اولویت دولت های حسن روحانی و دغدغه های او برای بکارگیری این ظرفیت در جنوب شرق کشور است.

در ارتباط با آخرین وضعیت «چابهار» و مسایل مبتلا به این بندر و منطقه آزاد، با «عبدالرحیم کردی» مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار به گفت و گو نشستیم.

وی معتقد است با توجه به موقعیت و ظرفیت های ایجاد شده در بندر چابهار، این بندر می تواند به بندری بی رقیب در منطقه تبدیل شود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در این گفت و گو همچنین به ارتباط بندر چابهار با بندر گوادر در پاکستان می پردازد و می گوید: این دو بندر الزاماً رقیب هم نیستند، بلکه می توانند همکار یکدیگر باشند.

بندر گوادر که در جنوب پاکستان و در 72 کیلومتری بندر چابهار قرار دارد، بخشی از طرح راهروی اقتصادی مشترک چین و پاکستان است که با هدف اتصال مناطق شرقی چین به آبهای گرم دریای عمان، خلیج فارس و اقیانوس هند و کوتاه شدن مسیر تجارت چین با جهان در دستور کار قرار گرفته است.

متن کامل این گفت و گو را در ادامه می خوانید:

چابهار در دولت های یازدهم و دوازدهم به کانون توجه رییس جمهوری و دولت تبدیل شده است؛ به نظر شما دلیل این توجه چیست و چه ویژگی هایی چابهار را از دیگر مناطق متمایز کرده است؟

دلیل این توجه موقعیت استراتژیک چابهار و قرار گرفتن در تقاطعی از برنامه های توسعه ای کشور است؛ ما دو سند مهم توسعه منطقه ای در شرق کشور داریم؛ نخست توسعه سواحل مکران و دوم توسعه محور شرق، که چابهار تقاطع این دو سند است. چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور و کوتاه ترین مسیر برای دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و افغانستان به آبهای آزاد به شمار می رود.

علاوه بر این، آنچه چابهار را به منطقه ای خاص تبدیل کرده، توجیه اقتصادی و نقشی است که چابهار می تواند در زمینه ترانزیت منطقه و جهان ایفا کند؛ در این ارتباط، آسیای میانه و افغانستان فقط با جنوب آفریقا و شرق آسیا سالانه حدود 14 میلیون تن و 150 میلیارد دلار مبادلات تجاری دارند که چابهار نزدیک ترین مسیر برای اتصال این دو نقطه است و هیچ مسیر قابل رقابتی برای این تبادل کالا وجود ندارد.

دسترسی به بازار، شاخص دیگری است که چابهار را از دیگر رقبای منطقه ای خود متمایز کرده است؛ به عنوان نمونه، اصلی ترین رقیب چابهار دو بندر «دوقوم» و «صحار» در حاشیه دریای عمان است که پشت سر آنها فقط 40 میلیون نفر جمعیت وجود دارد اما چابهار، حدود 800 میلیون نفر جمعیت را می تواند پوشش دهد.

با توجه به این ظرفیت ها، آیا تصور نمی کنید که دیر دست به کار شده ایم و آیا فکر نمی کنید بندر رقیب یعنی گوادر در پاکستان با همکاری چینی ها از چابهار سبقت گرفته است؟

باید بدانیم که صرفاً ظرفیت بندری ملاک نیست؛ در گوادر فقط توسعه بندری صورت گرفته است و ظرفیت ارتباط و اتصالی با کشورهای شمالی و بازارهای هدف خود را ندارد در حالی که ترانزیت جاده ای چابهار با ظرفیت خوبی قابل بهره برداری است. البته این نکته را هم باید مورد توجه قرار دهیم که گوادر الزاماً رقیب چابهار نیست و این دو بندر می توانند با یکدیگر همکار باشند؛ در

این ارتباط، چینی‌هایی که در بندر گوادر فعالیت می‌کنند، متقاضی اتصال چابهار به گوادر شده‌اند تا بتوانند از محور ترانزیتی این بندر استفاده کنند.

چه چشم اندازی برای آینده چابهار متصور هستید؟

برای استفاده از این ظرفیت، اقداماتی توسط دولت آغاز شده که مهمترین آنها، توسعه بندر چابهار است؛ فاز نخست پروژه توسعه بندر چابهار حدود یک ماه پیش توسط رییس جمهوری افتتاح شد و به این ترتیب، ظرفیت 8.5 میلیون تن تخلیه و بارگیری در این بندر ایجاد و همچنین قابلیت پهلوگیری کشتی‌های 100 هزار تنی میسر شد که با این اقدام، فصلی جدید در حمل و نقل و ترانزیت آن منطقه آغاز خواهد شد. در فاز دوم، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر به 20 میلیون و در فاز نهایی که فاز پنجم است، این ظرفیت به 80 میلیون تن می‌رسد.

بندر چابهار به واسطه حضور منطقه آزاد در پشت آن، یک بندر عملیاتی و نسل چهارم بنادر خواهد بود؛ یعنی علاوه بر اینکه می‌توان عملیات تخلیه و بارگیری و توزیع کالا را در این منطقه انجام داد، فرآوری و تولید نیز در پس کرانه این بندر - یعنی منطقه آزاد چابهار- فعال خواهد بود.

در این ارتباط، هم اکنون دو صنعت پتروشیمی و فولاد در منطقه فعال شده‌اند؛ ظرفیت واحد پتروشیمی در فاز نخست 8.5 میلیون تن و ظرفیت واحد فولادی 1.6 میلیون تن است که به این ترتیب، هم اکنون فقط 12 میلیون تن بار برای بندر در منطقه آزاد چابهار تولید می‌شود.

برای استفاده از مزیت‌های هم‌جواری بندر و منطقه آزاد در چابهار، آیا پای صنایع دیگری هم به این منطقه باز می‌شود؟

ظرفیت ایجاد شده در پتروشیمی و فولاد تا 10 سال آینده جای توسعه دارد؛ علاوه بر این، توجه خوبی به صنایع تکمیلی پتروشیمی و فولاد شده و در بحث آلومینیوم نیز برنامه ریزی‌هایی صورت گرفته است.

این محصولات جزو سبد صادراتی ما به کشورهای آسیای میانه است؟

خیر؛ هر چند بخشی از این محصولات قابل صدور به کشورهای آسیای میانه است اما برای صادرات به کشورهای آسیای میانه و کشورهای حاشیه دریای خزر، بهتر است روی مناطق آزاد شمال کشور مانند منطقه آزاد انزلی تمرکز کنیم و از منطقه آزاد چابهار برای اتصال به آبهای آزاد و صدور کالا از این مسیر متمرکز شویم.

فاز نخست بندر چابهار توسط رییس جمهوری افتتاح شد، آیا فعالیت بندر آغاز شده است؟

بندر چابهار از حدود یک ماه پیش کار خود را شروع کرده و در نخستین توافق، قراردادی برای انتقال یک میلیون تا یک و نیم میلیون تن گندم از هند به افغانستان امضا شده است؛ همزمان با این قرارداد، مذاکرات دیگری هم در حال انجام است.

به نظر شما، برای توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار چه الزامات دیگری وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد؟

اولویت نخست این است که باید پیوندهای پشت بندر را تقویت کنیم؛ باید احداث خط ریلی را سرعت ببخشیم و چابهار را به شبکه ریلی سراسر کشور وصل کنیم؛ البته این پروژه در حال اجراست اما نیاز به منابع و سرعت بیشتری دارد. علاوه بر این، ابزارهای حمل و نقل ترانزیتی مانند استانداردهای جاده‌ای نیز باید تقویت شود تا بتوانیم از این مسیر نیز برای توسعه بندر استفاده کنیم.

برای روان شدن کار در این منطقه، باید به لحاظ قوانین و مقررات ارتباط بین بندر و منطقه آزاد را هر چه سریعتر برقرار کنیم؛ در این خصوص مباحثی در زمان افتتاح فاز نخست، توسط وزیر راه و شهرسازی مطرح شد که بر اساس آن به زودی تفاهم‌هایی صورت می‌گیرد و این نگرانی سرمایه‌گذاران نیز برطرف می‌شود. به نظر من اگر بحث قوانین و مقررات را برطرف کنیم و زیرساخت‌ها هر چه زودتر مهیا شود، چابهار به یک بندر بی‌رقیب در منطقه تبدیل خواهد شد.

