

کریدور چابهار فرصتی برای شکست حصر افغانستان در خشکی

مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور تشکلهای معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران از فرصت ها، مشوق ها و تخفیف های بی نظیری در بندر چابهار برای حضور و سرمایه گذاری بخش خصوصی افغانستان در حوزه های احداث انبارهای سرپوشیده تا مخازن و پایانه های نفتی خبر می دهد و تأکید می کند، با توجه به این که ایران شریک اول تجاری در صادرات به افغانستان است، سرمایه گذاری بیشتری از سوی بخش خصوصی کشور در بندر چابهار صورت بگیرد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، مهدی اشرفی که در یک گفت و گو با صدای افغان (آوا) در تهران سخن می گفت، با بیان این که افغانستان یک کشور محصور در خشکی است، خاطرنشان کرد که ایران با پتانسیلی که نه تنها در چابهار، بلکه در کریدور ترانزیتی ایران، هند و افغانستان موسوم به موافقت نامه چابهار دارد، محلی برای فرار و رهایی افغانستان از انحصار از خشکی است.

وی با اشاره به این که هزینه های تولید و تبادل کالا و تجارت در کشورهایی که محصور در خشکی اند، بالا است، تصریح کرد که فرصت بندر چابهار، فرصت بی نظیری برای افغانستان است که با دسترسی به آب های آزاد و کاهش هزینه های تبادل با دنیای پیرامونی خود، بتواند بیشترین استفاده را ببرد.

مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور تشکلهای معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی ایران با بیان این که هند نمی تواند تنها مبدأ صادرات و واردات افغانستان باشد، تأکید کرد که در آینده نه چندان دور و با توسعه ای که در صنایع افغانستان شکل می گیرد، افغانستان نیاز دارد به بازارهای مصرف در اروپا، صنایع تولیدی در چین و حتی بازارهای شرق آسیا متصل شود و این دسترسی میسر نخواهد شد مگر این که یک اتحاد استراتژیک بین افغانستان و یکی از بنادر متصل به آب های آزاد شکل بگیرد که امروز با تمهیداتی که جمهوری اسلامی ایران اندیشیده، این فرصت در بندر چابهار فراهم است.

مشوق های خوب و آمادگی برای کاهش و حذف هزینه های حمل و نقل

وی تصریح کرد که در حوزه چابهار اتفاقات خوبی به خصوص برای افغانستان افتاده؛ هم فرصت های سرمایه گذاری بی نظیری شکل گرفته و هم مشوق های خوبی به خصوص برای تجار و سرمایه گذاران افغانستانی در نظر گرفته شده است.

دکتر اشرفی در ادامه به برخی از مشوق های ارائه شده برای تجار و سرمایه گذاران افغانستانی در بندر چابهار اشاره کرد:

- حقوق و عوارض بندری در بندر چابهار تا ۸۰ درصد تخفیف داده شده؛

- اگر کشتی ها بتوانند سرویس های منظم کشتی رانی داشته باشند، در هزینه های تخلیه و بارگیری (THC) شان تا ۹۰ درصد تخفیف لحاظ شده؛

- انبارداری کانتینرهای خالی تا ۷۵ درصد تخفیف داده شده؛

- و حتی برای بار ترانزیتی گندم هند به افغانستان، هزینه های انبارداری صفر در نظر گرفته شد.

وی گفت که در ادامه انتقال گندم هند به افغانستان، در حال حاضر شاهد ترانزیت حیوانات از هند به افغانستان اند و این تجربه کمک می کند که ترانزیت در این مسیر قدم به قدم شکل بگیرد.

این مقام مسئول در حوزه تجاری سازی خدمات و کریدورهای حمل و نقل خاطرنشان کرد که قرار است در ماه عقرب سال جاری، به همت سازمان بنادر و کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران، اولین جلسه شورای هماهنگی کریدور چابهار به عنوان کریدور ترانزیتی ایران، هند و افغانستان برگزار شود که در کنار آن، روز معرفی فرصت های سرمایه گذاری تحت عنوان روز بازاریابی تدارک دیده شده و این فرصت به تجار افغانستان کمک خواهد کرد با پتانسیل های بندر چابهار و در مسیرهای ترانزیتی هند، افغانستان و ایران بیشتر آشنا شوند.

وی در ادامه به هزینه های ترانزیت بین دو کشور اشاره کرد و گفت که این آمادگی از طرف ایران وجود دارد که هزینه های حمل و نقل و ترانزیت با افغانستان به صورت متقابل کاهش پیدا کند و حتی این هزینه ها متقابلاً حذف گردند.

فرصت ها و مشوق های بی نظیر بندر چابهار برای سرمایه گذاری بخش خصوصی افغانستان؛ از احداث انبارهای سرپوشیده تا مخازن و پایانه های نفتی - آوا

شکل گیری سرمایه گذاری تاجران افغانستان در بندر چابهار

مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور تشکلهای معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی ایران از شکل گیری سرمایه گذاری تاجران افغانستان در بندر چابهار خبر داد و گفت: سرمایه گذاری تجار افغانستان در بندر چابهار شکل گرفته است. در مراکز لجستیکی که ما در بندر چابهار داریم، طرف های افغانستانی در حال سرمایه گذاری اند، اما این به هیچ عنوان راضی کننده نیست و امیدواریم با توجه به این که ایران شریک اول تجاری افغانستان است، این سرمایه گذاری مشترک با حجم بیشتری شکل بگیرد.

فرصت ها و مشوق های بی نظیر بندر چابهار برای سرمایه گذاری بخش خصوصی افغانستان؛ از احداث انبارهای سرپوشیده تا مخازن و پایانه های نفتی - آوا

حوزه های سرمایه گذاری؛ از احداث انبارها تا پایانه های نفتی

وی تصریح کرد که تاجران و سرمایه گذاران افغانستان می توانند در حوزه های زیر و با تخفیف ها و مشوق های بسیار سرمایه گذاری کنند؛

- در حوزه احداث انبارهای سرپوشیده و مکانیزه؛

- احداث محوطه های نگه داری کانتینری و موضوعات مرتبط با لجستیک؛

- احداث پایانه های نفتی برای ترانزیت یا سواپ فرآورده های نفتی از محل بندر چابهار؛

- سرمایه گذاری در ایجاد مخازن نفتی؛

- ایجاد کارخانه های تولیدی یا صنایع ارزش افزوده در پس کرانه بندر و در منطقه آزاد چابهار؛

- تولید انرژی و بهره برداری از نیروگاه های برق.

ایجاد مدیریت کریدور

دکتر اشرفی در ادامه از ابتکار معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی ایران برای ایجاد یک نقطه تماس واحد در حوزه تجارت و ترانزیت برای سرمایه گذاران و تاجران خارجی خبر داد و گفت: "با ابتکاری که در معاونت حمل و نقل وزارت راه و تلاش های شخص جناب آقای وزیر انجام شده، مفهومی به نام «مدیریت کریدور» ایجاد شده که به دنبال ایجاد یک نقطه تماس واحد با تجار و

به گفته وی، این مدیریت، نقطه تماس واحد بین تجار و تمام ذی‌نفع‌های داخلی ایران خواهد بود و هماهنگی بین آن‌ها را انجام می‌دهد.

این مقام مسئول در حوزه بندر چابهار تصریح کرد که در حال حاضر مدیریت کریدور برای کریدور چابهار مشغول به کار است و به‌خصوص در حوزه ترانزیت گندم، این مدیریت نقش کلیدی برای هماهنگی و اجرای موفقیت‌آمیز این انتقال داشت.

وی تأکید کرد، درس‌هایی که ایران، افغانستان و هند از این تجربه گرفته‌اند، سبب خواهد شد که مدیریت کریدور چابهار روزبه‌روز بالغ‌تر خواهد شد و هماهنگی‌های خوبی را در راستای حل دغدغه‌های تجار به وجود خواهد آورد.

زیرساخت‌های کافی برای عملکرد فعلی بندر چابهار وجود دارد

دکتر اشرفی در مورد آمادگی‌های زیرساختی و جاده‌ای بندر چابهار برای توسعه حمل‌ونقل و ترانزیت با افغانستان گفت: "بندر چابهار در حال حاضر دارای یک ظرفیت ۸ میلیون تنی است، و تقریباً ما چیزی نزدیک به یک و نیم میلیون تن عملکرد تخلیه و بارگیری را در این بندر در سال ۱۳۹۶ داشتیم. این عملیات تخلیه و بارگیری نشان‌دهنده وجود زیرساخت‌های مکفی برای عملکرد فعلی بندر چابهار است".

به گفته وی تجربه موفق انتقال بار ترانزیتی گندم هند به افغانستان نشان می‌دهد که لینک‌های ارتباطی در حوزه جاده‌ای وجود دارد؛ ولی معتقدند که این ظرفیت برای آینده ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک این کشور کافی نیست و به دنبال این‌اند که این ظرفیت‌ها را توسعه بدهند.

اما مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی ایران تأکید کرد که حال حاضر هیچ نگرانی برای تجار در ایجاد ارتباط، نه‌تنها بین مرزهای افغانستان و بندر چابهار، بلکه حتی با سایر بنادر ایران وجود ندارد.

۳۳ درصد پیشرفت فیزیکی خط آهن چابهار- زاهدان

وی در مورد خط آهن چابهار - زاهدان و اتصال آن به شبکه خط آهن ایران گفت: "ایجاد ارتباط ریلی بین چابهار - زاهدان و اتصال چابهار به شبکه ریلی ایران از یک‌سو و از سمت دیگر، اتصال شبکه ریلی افغانستان به شبکه ریلی ایران از مرز شمتیغ، در دستور کار است تا بتواند جواب‌گوی توسعه آتی بندر چابهار و افزایش تبادلات معنی‌دار و بسیار زیاد بین ایران و افغانستان، چه در حوزه واردات و صادرات و چه در حوزه ترانزیت و دسترسی صنایع و تجار افغانستان به آب‌های آزاد باشد".

دکتر اشرفی خاطر نشان کرد که تاکنون پروژه خط آهن چابهار - زاهدان به طول ۶۰۰ کیلومتر، ۳۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشته که پیش‌بینی می‌شود با ظرفیت انتقال ۷.۷ میلیون تن کالا، تا سال ۱۳۹۹ به اتمام برسد.

وی افزود: در ادامه ما شاهد اتصال چابهار به سرخس برای دسترسی به CIS و از این طرف، برای دسترسی افغانستان به مرز شمتیغ هستیم. مرز شمتیغ هم پیشرفت خیلی خوبی داشته و با مساعدتی که هر دو کشور داشته‌اند، پروژه خواف - هرات پیشرفت خیلی مناسبی داشته است.

این مقام مسئول در حوزه بندر چابهار تأکید کرد: توسعه بندر چابهار، خط ریلی چابهار - زاهدان، خط ریلی شمتیغ و اتصال خواف به هرات، همه این‌ها قطعات یک پازل‌اند و ایران به دنبال آن است که با تکمیل این قطعات، بتواند به یک رشد شگرف در همکاری‌های حمل‌ونقل بین دو کشور برسد.

استقبال از برنامه ازبکستان برای احداث خط آهن شمال - غرب افغانستان

وی از برنامه ازبکستان برای اتصال خط آهن از شمال به غرب افغانستان را یک خبر بسیار خوب خواند و ضمن تبریک به خاطر این پیشرفت، خاطرنشان کرد که افغانستان نه تنها با کمک چابهار می‌تواند از موقعیت محصور در خشکی بیرون بیاید، بلکه با توسعه خطوط ریلی‌اش، بتواند به یک چهارراه برای اتصال به کشورهای حوزه آسیای مرکزی (CIS) هم تبدیل شود.

اشرفی با توجه به علاقه‌مندی چین برای اتصال مستقیم به افغانستان در ولایت بدخشان نیز گفت، از آنجایی که شبکه ریلی ایران به ترکیه و اروپا وصل است، با اتصال چین و افغانستان از طریق مرز بدخشان و تکمیل اتصال افغانستان و ایران، این شبکه می‌تواند آلترناتیوی برای اتصال مسیرهای چین به اروپا باشد.

متن کامل گفت‌وگوی ویژه دکتر مهدی اشرفی، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکلهای معاونت حمل‌ونقل و ترانسپورت وزارت راه و شهرسازی ایران با خبرنگار صدای افغان در تهران، به شرح زیر است:

افغانستان به‌خصوص به دنبال مشکلاتی که در استفاده از مسیرهای ترانزیتی و بندری پاکستان دارد، از سال‌ها پیش حساب ویژه و خاصی روی بندر چابهار باز کرده و به همراه هند، برای استفاده از ظرفیت‌های این بندر، سرمایه‌گذاری نموده است. در نهایت، با امضای توافق‌نامه سه‌جانبه بندر چابهار، اکنون این بندر با تمام ظرفیت‌ها و پتانسیل‌هایی که دارد، در اختیار دولت و مردم افغانستان قرار گرفته است. به‌عنوان مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکلهای معاونت حمل‌ونقل و ترانسپورت وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران و کسی که مسائل مربوط به تجاری کردن مسیرهای ترانزیتی عملاً زیر نظر شما پیش می‌رود، نگاه و تعریف شما از مسأله افغانستان و بندر چابهار چیست؟

آقای وزیر در افتتاحیه بندر چابهار، از این بندر به‌عنوان دروازه ملل نام برد؛ این عبارت نشان‌دهنده نوع نگاه وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران به بندر چابهار است. ما این بندر را صرفاً یک بندر منطقه‌ای یا ملی نمی‌بینیم، بلکه یک بندر بین‌المللی می‌بینیم که تمام کشورهای همسایه و منطقه از جمله افغانستان می‌توانند از پتانسیل‌های خدادادی و سرمایه‌گذاری که در این بندر انجام شده، بهره‌مند شوند.

کشور افغانستان یک کشور لند لاک یا محصور در خشکی است و ایران با پتانسیلی که نه تنها در چابهار، بلکه در کریدور ترانزیتی ایران، هند و افغانستان موسوم به موافقت‌نامه چابهار دارد، محلی برای فرار و رهایی افغانستان از انحصار از خشکی است. همان‌طور که می‌دانید، کشورهایی که محصور در خشکی‌اند، خواه‌ناخواه هزینه‌های تبادل با دنیای پیرامون‌شان افزایش پیدا می‌کند و باعث می‌شود که توسعه و رونق تجارت، در این کشورها خیلی سخت شکل بگیرد. بر این اساس، فرصت بندر چابهار، فرصت بی‌نظیری برای افغانستان است که با دسترسی به آب‌های آزاد و کاهش هزینه‌های تبادل با دنیای پیرامونی خود، بیشترین استفاده را ببرد. همان‌طور که می‌دانید، هند نمی‌تواند تنها مبدأ صادرات و واردات افغانستان باشد، بلکه در آینده نه‌چندان دور و با توسعه‌ای که در صنایع افغانستان شکل می‌گیرد، افغانستان می‌تواند به بازارهای مصرف در اروپا، صنایع تولیدی در چین و حتی بازارهای شرق آسیا به‌عنوان یک موتور محرک توسعه اقتصادی توجه داشته باشد، و دسترسی میسر نخواهد شد مگر این که یک اتحاد استراتژیک بین دولت افغانستان و یکی از بنادر متصل به آب‌های آزاد شکل بگیرد که خدا را شکر امروز با تمهیداتی که جمهوری اسلامی ایران اندیشیده، این فرصت فراهم است و انشالله بخش دولتی و هم بخش خصوصی و تجار افغانستان بتوانند از این فرصت استفاده کنند؛ چون ما معتقدیم هیچ اتحاد استراتژیکی بدون حضور موثر بخش خصوصی و تجار شکل نمی‌گیرد.

ایران با محوریت چابهار، می‌تواند تا حدی مشکلاتی که در حال حاضر افغانستان برای دسترسی به آب‌های آزاد دارد را مرتفع کند و از محل چابهار و مرزهای زمینی ایران، مسیرهای جدیدی به بازارهای جدید به‌خصوص ترکیه ایجاد شود. امکاناتی که در حال حاضر وجود دارد، چه از طریق مراکز لجستیک چابهار و چه مرزهای زمینی، ما آمادگی داریم برای دستیابی افغانستان به بازارهای جدید

چه سهولت‌ها و مشوق‌هایی برای بخش خصوصی و تجار افغانستان در بندر چابهار وجود دارد؟

خوشبختانه در حوزه چابهار اتفاقات خوبی مخصوصاً

سرمایه‌گذاری تجار افغانستان در بندر چابهار شکل گرفته است. در مراکز لجستیکی که ما در بندر چابهار داریم، طرف‌های افغانستانی در حال سرمایه‌گذاری‌اند، اما این به هیچ‌عنوان راضی‌کننده نیست و امیدواریم با توجه به این‌که ایران شریک اول تجاری افغانستان است، این سرمایه‌گذاری مشترک با حجم بیشتری شکل بگیرد.

با افغانستان افتاده؛ هم فرصت‌های سرمایه‌گذاری بی‌نظیری شکل گرفته و هم مشوق‌های خوبی به‌خصوص برای تجار و سرمایه‌گذاران افغانستانی در نظر گرفته شده است. من فقط برخی از اعداد و ارقام را خدمت شما عرض می‌کنم که تمایل ایران را برای جذب سرمایه‌گذاری‌ها نشان می‌دهد؛

- حقوق و عوارض بندری در بندر چابهار تا ۸۰ درصد تخفیف داده شده؛

- اگر کشتی‌ها بتوانند سرویس‌های منظم کشتی‌رانی داشته باشند، در هزینه‌های تخلیه و بارگیری (THC) شان تا ۹۰ درصد تخفیف لحاظ شده؛

- انبارداری کانتینرهای خالی تا ۷۵ درصد تخفیف داده شده؛

- و حتی برای بار ترانزیتی گندم هند به افغانستان، با توجه به این‌که این بار آذوقه و مایحتاج ملت افغانستان بود، هزینه‌های انبارداری صفر در نظر گرفته شد.

خدا را شکر شاهد ترانزیت بار گندم ۱۱۰ هزار تنی در اولین تلاش سه کشور برای حمل بار ترانزیتی بودیم که در بندر چابهار تخلیه شد و بندر چابهار نقشی کلیدی در شکل‌گیری زنجیره ترانزیتی بین هند و افغانستان داشت.

در ادامه انتقال گندم هند به افغانستان، ما در حال حاضر شاهد ترانزیت حبوبات از هند به افغانستان هستیم که نشان می‌دهد تجربه ترانزیت گندم، تجربه مناسبی بوده و برای ما هم درس‌هایی داشته، این تجربه کمک می‌کند که ترانزیت در این مسیر قدم‌به‌قدم شکل بگیرد و همکاری سه کشور با محوریت چابهار اتفاق بیافتد.

ما در ماه آبان (عقرب) سال جاری، به همت سازمان محترم بنادر و کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، در تدارک برگزاری اولین جلسه شورای هماهنگی کریدور چابهار به‌عنوان کریدور ترانزیتی ایران، هند و افغانستان هستیم، که در کنار آن، یک روز معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری تحت عنوان روز بازاریابی تدارک دیده شده است. این فرصت به تجار افغانستان و بین‌المللی کمک خواهد کرد با پتانسیل‌های بندر چابهار و در مسیرهای ترانزیتی هند، افغانستان و ایران بیشتر آشنا شوند و بتوانند حلقه‌های تجاری شکل‌دهنده این مسیر ترانزیتی را افزایش بدهند.

چه سهولت‌ها و مشوق‌هایی برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت بخش خصوصی افغانستان در بندر چابهار وجود دارد؟

از نظر ما هزینه‌های ترانزیت و هزینه‌های دیگری که بین دو کشور وجود دارد، قابل کم کردن است و این مسأله در نشست‌هایی که بین سازمان‌های متولی راهداری دو کشور، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ایران و وزارت ترانسپورت افغانستان انجام شده، مطرح شده که این آمادگی از طرف ایران وجود دارد که این هزینه‌ها به‌صورت متقابل کاهش پیدا کند. این کاهش هزینه‌ها منجر به کاهش هزینه

تبادل برای افغانستان خواهد شد و فرصت‌های جدیدی برای تولید کالا با قیمت‌های پایین‌تر و تجاری کردن مسیر فراهم خواهد گردید. هر قدر شما این هزینه‌های تبادل را کاهش بدهید، فرصت‌های جدیدی برای تولید، تبادل و صادرات کالا از مسیر ایران شکل می‌گیرد و این آمادگی هم در ایران وجود دارد، تا آنجا که طرف افغانستان حاضر است و آمادگی دارد، ما هم این هزینه‌ها را کاهش بدهیم و حتی به صفر برسانیم.

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی افغانستان در بندر چابهار تاکنون چگونه بوده است؟

ایران نه تنها خودش سرمایه‌گذاری کرده، بلکه از سرمایه‌گذاری تجار کشورها به خصوص تجار افغانستان استقبال می‌کند تا آن‌ها بیایند در این‌جا سرمایه‌گذاری کنند؛ کما این که سرمایه‌گذاری تجار افغانستان در بندر چابهار شکل گرفته است. در مراکز لجستیکی که ما در بندر چابهار داریم، طرف‌های افغانستانی در حال سرمایه‌گذاری‌اند، اما این به هیچ عنوان راضی‌کننده نیست و امیدواریم با توجه به این که ایران شریک اول تجاری افغانستان است، به نسبت این حجم از مراودات و سابقه طولانی مودت و دوستی بین دو ملت، این سرمایه‌گذاری مشترک با حجم بیشتری شکل بگیرد.

سرمایه‌گذاری تجار افغانستانی در کدام حوزه‌ها بوده، آیا شما آماری در مورد حجم این سرمایه‌گذاری‌ها دارید؟

نه متأسفانه، فعلاً آمار دقیقی ندارم، ولی من می‌توانم زمینه‌های سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف را بازگو کنم؛

- در حوزه احداث انبارهای سرپوشیده و مکانیزه؛

- احداث محوطه‌های نگهداری کانتینری و موضوعات مرتبط با لجستیک؛

- احداث پایانه‌های نفتی برای ترانزیت یا سواپ فرآورده‌های نفتی از محل بندر چابهار؛

- سرمایه‌گذاری در ایجاد مخازن نفتی؛

- ایجاد کارخانه‌های تولیدی یا صنایع ارزش افزوده در پس کرانه بندر و در منطقه آزاد چابهار؛

- تولید انرژی و بهره‌برداری

با ابتکاری که در معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و تلاش‌های شخص جناب آقای وزیر انجام شده، مفهومی به نام «مدیریت کریدور» ایجاد شده که به دنبال ایجاد یک نقطه تماس واحد با تجار و سرمایه‌گذاران در حوزه ترانزیت بین‌المللی است. در حال حاضر مدیریت کریدور برای کریدور چابهار مشغول به کار است و به خصوص در حوزه ترانزیت گندم، این مدیریت نقش کلیدی برای هماهنگی و اجرای موفقیت‌آمیز این انتقال داشت.

از نیروگاه‌های برق. این‌ها بخشی از محورهایی است که برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار وجود دارد و با مشوق‌هایی که در نظر گرفته شده، به خصوص در حوزه عملیات بندری، می‌تواند زمینه بسیار مناسبی برای حضور تجار افغانستان در این منطقه باشد.

در نشست اخیری که میان وزیر ترانسپورت افغانستان با مقام‌های جمهوری اسلامی به خصوص رئیس سازمان بنادر و کشتی‌رانی و وزیر راه و شهرسازی صورت گرفت نیز یک قسمت عمده مذاکرات در مورد کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت بین دو کشور بود، توافقات در این حوزه چگونه بوده و چگونه عملیاتی خواهد شد؟

قرار شد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ایران، به عنوان متولی موضوع حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور از طرف ایران این مسأله را

دنبال کند و جلسات کارشناسی را برگزار نماید، و طبق همان توافقی که بین دو کشور انجام شده، در مرحله اول به صورت دوطرفه نسبت به کاهش هزینه‌ها اقدام کنند و در مراحل بعدی، حتی در صورت موافقت، آن را به صفر و حذف عوارض برسانند.

یکی بندر و دیگری منطقه آزاد چابهار است، تا چه اندازه هماهنگی و تعامل بین این دو بخش یا منطقه برای جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، به‌خصوص از افغانستان وجود دارد؟ چون این دو منطقه، مربوط به دو سازمان در جمهوری اسلامی ایران می‌شود؛ سرمایه‌گذاران افغانستان از مدت‌ها قبل در منطقه آزاد چابهار حضور دارند و از سهولت‌های این منطقه استفاده می‌کنند؟

بر اساس ابتکاراتی که معاونت حمل‌ونقل اندیشیده، ما معتقدیم که سازمان‌های متنوع و مختلف برای ایران معنی دارد، ولی برای طرف‌های خارجی و تجار و افراد بین‌المللی، فقط یک نقطه تماس در ایران وجود دارد که وظیفه هماهنگی نه تنها بین این دو سازمان، بلکه هماهنگی ارگان‌های مختلفی که در حوزه ترانزیت درگیرند را به عهده دارد. در همین خصوص، با ابتکاری که در معاونت حمل‌ونقل و وزارت راه و تلاش‌های شخص جناب آقای وزیر انجام شده، مفهومی به نام «مدیریت کریدور» ایجاد شده که به دنبال ایجاد یک نقطه تماس واحد با تجار و سرمایه‌گذاران در حوزه ترانزیت بین‌المللی است. این مدیریت، نقطه تماس واحد بین تجار و تمام ذی‌نفع‌هایی که در داخل ایران فعال‌اند، خواهد بود و هماهنگی بین آن‌ها را انجام می‌دهد. در حال حاضر مدیریت کریدور برای کریدور تجاری چابهار مشغول به کار است و به‌خصوص در حوزه ترانزیت گندم، این مدیریت نقش کلیدی برای هماهنگی و اجرای موفقیت‌آمیز این انتقال داشت. این تجربه موفق می‌تواند در سایر حوزه‌ها هم راهگشا باشد. درس‌هایی که ما، طرف‌های افغانستان و خود دولت هند از این تجربه گرفته، سبب خواهد شد که مدیریت کریدور چابهار روزبه‌روز بالغ‌تر خواهد شد و هماهنگی‌های خوبی را در راستای حل دغدغه‌های تجار به وجود آورد تا تاجرانی که وارد ایران می‌شوند، نگران درگیری با سازمان‌های مختلف نباشند، بلکه با یک نقطه تماس واحد می‌توانند مشکلات‌شان را حل کنند.

این مدیریت کریدور به لحاظ ساختاری و سازمانی عملاً ایجاد شده است؟

بله، مدیریت کریدور در معاونت حمل‌ونقل وزارت راه وجود دارد و با استفاده از ابزارهایی که در اختیار دارد، می‌تواند در راستای حل مشکلات و ایجاد هماهنگی میان تاجران و سرمایه‌گذاران خارجی با نهادهای مسئول در داخل ایران اقدام کند. یکی از ابزارهایی که مدیریت کریدور برای ایجاد هماهنگی‌ها دارد، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور است که موضوعات مرتبط با ترانزیت و لجستیک را به صورت خاص در کارگروه‌های ویژه مورد بحث و بررسی و حل مشکل قرار می‌دهد.

مسیرهای ترانزیتی منتهی به بندر چابهار تا چه اندازه آماده بهره‌برداری است؛ مسیرهایی که بتواند به چندین نقطه مرزی بین دو کشور ایران و افغانستان متصل شود. ما در سفر به بندر چابهار دیدیم که کارها در قسمت ایجاد خط آهن چابهار در حال انجام است؟

بندر چابهار در حال حاضر دارای یک ظرفیت ۸ میلیون تنی است، و تقریباً ما چیزی نزدیک به یک و نیم میلیون تن عملکرد تخلیه و بارگیری را در این بندر در سال ۱۳۹۶ داشتیم. این عملیات تخلیه و بارگیری نشان‌دهنده وجود زیرساخت‌های مکفی برای عملکرد فعلی بندر چابهار است. این که ما موفق شدیم بار ترانزیتی گندم هند را به افغانستان منتقل کنیم، نشان می‌دهد که لینک‌های ارتباطی ما در حوزه جاده‌ای وجود دارد؛ ولی ما معتقدیم که این ظرفیت آینده ارتباطات، حمل‌ونقل و لجستیک کشور کافی نیست و به دنبال این هستیم که این ظرفیت‌ها را توسعه بدهیم. بنابراین در حال حاضر هیچ نگرانی برای تجار در ایجاد ارتباط نه تنها بین مرزهای افغانستان و بندر چابهار، بلکه حتی با سایر بنادر ایران وجود ندارد. در حال حاضر، در بندر شهید رجایی

بندر چابهار در حال حاضر دارای یک ظرفیت ۸ میلیون تنی است، و تقریباً ما چیزی نزدیک به یک و نیم میلیون تن عملکرد تخلیه و بارگیری را در این بندر در سال ۱۳۹۶ داشتیم. این عملیات تخلیه و بارگیری نشان‌دهنده وجود زیرساخت‌های مکفی برای عملکرد فعلی بندر چابهار است.

بندرعباس که مهم‌ترین بندر کشور است، ناوگان افغانستان تردد دارد.

ایران از لحاظ پس‌کرانه و لینک‌های ارتباطی با بنادر، وضعیت خوبی دارد، ولی با توجه به این که ما طرح‌های توسعه داریم و می‌خواهیم ظرفیت‌های بندر چابهار از این ۸ میلیون تن نیز فراتر برود؛ بر این اساس، ایجاد ارتباط ریلی بین چابهار - زاهدان و اتصال چابهار به شبکه ریلی ایران از یک سو و از سمت دیگر، اتصال شبکه ریلی افغانستان به شبکه ریلی ایران از مرز شمتیغ، در دستور کار است تا بتواند جواب‌گوی توسعه آتی بندر چابهار و افزایش تبادلات معنی‌دار و بسیار زیاد بین ایران و افغانستان، چه در حوزه واردات و صادرات و چه در حوزه ترانزیت و دسترسی صنایع و تجار افغانستان به آب‌های آزاد باشد. تاکنون این پروژه به طول ۶۰۰ کیلومتر، ۳۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشته با ظرفیت انتقال ۷.۷ میلیون تن کالا، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۱۳۹۹ به اتمام برسد.

در ادامه ما شاهد اتصال چابهار به سرخس برای دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی (CIS) و از این طرف برای دسترسی افغانستان به مرز شمتیغ هستیم. مرز شمتیغ هم پیشرفت خیلی خوبی داشته و با مساعدتی که هر دو کشور داشته‌اند، پروژه خواف - هرات پیشرفت خیلی مناسبی داشته است.

توسعه بندر چابهار، خط ریلی چابهار - زاهدان، خط ریلی شمتیغ و اتصال خواف به هرات، همه این‌ها قطعات یک پازل‌اند و ایران به دنبال آن است که با تکمیل این قطعات، بتوانیم به یک رشد شگرف در همکاری‌های حمل‌ونقل بین دو کشور برسیم.

دیده می‌شود بهره‌برداری از پروژه خواف - هرات با تأخیر مواجه شده است. ریاست جمهوری افغانستان علاقه‌مند است این پروژه هرچه زودتر بین دو کشور مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. این پروژه چه زمانی آماده بهره‌برداری خواهد بود؟

تا جایی که من خبر دارم، روند پروژه مطابق برنامه بوده و قسمت چهارم پروژه که فکر می‌کنم کشور ایتالیا مسئولیت آنرا به عهده گرفته، کار خود را انجام می‌دهد. از این طرف و در ایران نیز جانمایی نهایی ایستگاه شمتیغ در دستور کار است که کارهایش در حال انجام است و بعید می‌دانم که مشکل خاصی در روند این پروژه وجود داشته باشد. هماهنگی‌ها در حوزه‌های مختلف زمان‌بر است، ولی قسمت ایران، تکمیل شده، ایستگاه مرزی هم در دست احداث است و انشالله در آینده نه چندان دور، شاهد افتتاح این مسیر خواهیم بود.

خبر جالب هم این است که ازبکستان در حال آماده شدن برای احداث خط آهن حیرتان در شمال افغانستان تا هرات در غرب کشور است. هم‌چنین چین و پاکستان نیز علاقه‌مند اند به این خط آهن بپیوندند. علاوه بر استفاده‌هایی که افغانستان از ایران می‌برد، توسعه خط آهن در افغانستان و اتصال آن به خط آهن ایران، چه مزایایی برای جمهوری اسلامی خواهد داشت؟

این خبر بسیار خوبی برای افغانستان است که نه تنها با کمک چابهار بتواند از موقعیت محصور در خشکی بیرون بیاید، بلکه با توسعه خطوط ریلی‌اش، بتواند به یک چهارراه برای اتصال به کشورهای آسیای مرکزی (CIS) هم تبدیل شود، و این خبر بسیار خوبی است و من تبریک می‌گویم.

کشور ایران هم با نگاه حسن هم‌جواری و این که توسعه همسایگان را به مثابه توسعه خود می‌داند، از تمام پروژه‌هایی که بتواند به توسعه حمل‌ونقل و به دنبال آن توسعه اقتصادی کشورهای همسایه منجر شود، استقبال می‌کند. اگر پروژه‌ای که شما ذکر کردید و اتصال از طریق مرز بدخشان به چین و تکمیل اتصال به افغانستان و ایران نهایی شود، از آنجایی که شبکه ریلی ایران به ترکیه و اروپا وصل است، این شبکه می‌تواند ترانزیتی برای اتصال مسیرهای چین به اروپا باشد و از این محل، هر دو کشور منتفع خواهند شد.

ما در سفر به بندر و منطقه آزاد چابهار به یک سری مشکلات اقامتی سرمایه‌گذاران افغانستانی و رفت‌وآمد آن‌ها برخوردیم. نگاه شما به این مشکلات چیست؟

به هر حال، سرمایه‌گذاری در کشورهای همسایه، کشورهای خارجی، تابع مقررات و قوانین داخلی آن کشورهاست، یعنی سرمایه‌گذاران

باید بپذیرند که مطابق قوانین و عرف داخل آن کشورها رفتار کنند. ما از حوزه وزارت راه و شهرسازی، معاونت حمل و نقل، تمام تلاش مان برای ایجاد یک فضای امن، مناسب و تسهیل شده برای تجار و سرمایه گذاران افغانستان است، ولی به هر حال، این به معنی راهی برای عدم تمکین به مقررات داخلی کشور نیست، ولی ما سعی می کنیم مشکلات خاصی در این حوزه برای طرف های افغانستان ایجاد نشود.

