

یک راهکار برای جلوگیری از انزوای ایران در معادلات ترانزیتی

تنها شانس ایران برای جلوگیری از انزوا در معادلات ترانزیتی، راهاندازی کریدور شمال جنوب است.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از تین نیوز، یکی از کاربران این شبکه خبری با بیان این مطلب در مورد خطر حذف یا انزوای ایران از معادلات ترانزیتی منطقه، در پاسخ به این مطلب تین نیوز که «آیا با تحولات پیدا و پنهان ژئوپلیتیک خاورمیانه و آسیای جنوب شرقی، ایران در آستانه حذف از ترانزیت کالا در منطقه است؟ با اینکه تا سال ۲۰۳۰ میلادی هنوز بیش از یک دهه باقی مانده، با توجه به زیرساخت های موجود ایران و سرمایه گذاری های کلان کشورهای منطقه در پروژه های عمرانی برای پیدا کردن مسیرهای جایگزین ایران، حذف ایران از نقشه ترانزیتی منطقه در سیزده سال آینده، با احتمال بالایی پیش بینی می شود» نوشت: تنها شانس ایران برای جلوگیری از انزوا در معادلات ترانزیتی، راهاندازی کریدور شمال جنوب است و باید با اوراق مشارکت، اوراق خزانه اسلامی و صندوق توسعه ملی، اعتبار راه آهن چابهار- سرخس و همین طور راه آهن رشت- آستارا و راه آهن- کرمانشاه- خسروی که ظرفیت بالایی دارند، تامین شود.

وی تاکید کرد: همچنین باید پس از پروژه های مربوط به کریدور شمال- جنوب، در زمینه کریدور شمالی از مشهد تا گرگان و سپس از آن جا به ساری و آستارا سرمایه گذاری شود.

وی با بیان این که هر چند به دلیل مزیت حمل و نقل دریایی میان بندر ترکمن باشی- باکو و سپس انتقال آن از باکو تا تفلیس و قارص، ایران شانس زیادی در محور خاور به باختر ندارد، افزود: همچنین ایران می تواند با دعوت از سرمایه گذاران چینی راه آهن ایران ارمنستان را راه اندازی کند که به طور قطع تاثیر خیلی مثبتی در ترانزیت ایران از خلیج فارس تا دریای سیاه به اروپا دارد.

چندی پیش مطلبی در تین نیوز منتشر شد که در آن عنوان شده بود: در نبود سرمایه گذاری مناسب برای ساخت و تکمیل کریدورهای ترانزیتی، کشورهای منطقه بیکار نبوده اند و در حال تکمیل زیرساخت های حمل و نقلی خود هستند. چین و هند در آسیای جنوب شرقی، دو کشوری که در دهه آینده بالاترین میزان رشد اقتصادی را دارند، به دنبال مسیر ارزان تر و کوتاه تر برای ترانزیت کالاهای تولیدی خود هستند.

در این گزارش آمده بود: روی کاغذ، گفته می شود که به صرفه ترین مسیر برای این کشورها عبور از کریدورهای موجود در ایران و اتصال به اروپا است، اما تحولات جدید نشان می دهد که «زمان بر» شدن پروژه های عمرانی در ایران از یک سو و تحولات سیاسی اقتصادی در منطقه از سوی دیگر، موجب شده است که «مسیرهای جایگزین» نیز پیشنهاد و حتی ایران از برخی مسیرهای ترانزیتی کنار گذاشته شود.

