

ارتقا جایگاه اقتصادی-سیاسی ایران با راهاندازی کریدور شمال-جنوب

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از مهر اکثر کارشناسان متفق القول هستند که ایران به عنوان چهار راه حمل و نقلی منطقه و نیز محل تلاقی شرق به غرب دنیا، می تواند از این موقعیت خدادادی به سود توسعه اقتصادی و حتی سیاسی-فرهنگی خود استفاده ببرد.

با این حال آنچه کارشناسان را نگران کرده، تعلل ایران در استفاده از این مزیت جغرافیایی و فرصت سوزی برای تبدیل این مزیت جغرافیایی به یک مزیت رقابتی است. به گونه ای که کشورهای همسایه آبی-خاکی ایران حتی علی رغم امنیت سیاسی-نظامی و همچنین زیرساخت های ریلی-جاده ای به مراتب کمتر از ایران، در حال ترغیب کشورهای اصلی تولید و مصرف کننده کالا در شرق (چین، هند و روسیه) و غرب (اروپا و آمریکا) برای سرمایه گذاری در توسعه زیرساخت های ریلی، جاده های، دریایی و فرودگاهی خود هستند. نمونه این اقدامات سرمایه گذاری ۴۶ میلیارد دلاری چین در احداث زیرساخت های بندری پاکستان است. فارغ از اینکه آیا این ادعا امکان اجرایی در ایران دارد یا خیر، اما معمولاً برای اثبات ادعاهایی از این دست، کشور لهستان را به عنوان مرکز ترانزیت اروپا شاهد مثال می آورند که توانسته با مدیریت خوب در صنعت لجستیک، به قطب ترانزیت و حمل و نقل جاده ای اروپا و پل ارتباطی شرق و غرب قاره سبز تبدیل شود. همچنین در حجمی کوچکتر می توان به موفقیت ترکیه در کسب بیشترین سهم از بازار ترانزیت جاده ای منطقه شمال خاورمیانه، قفقاز، اروپای شرقی و آسیای میانه با استفاده از نوسازی ناوگان جاده های همراه با آزادسازی واقعی قیمت سوخت اشاره کرد.

کریدور شمال-جنوب؛ مزیت جغرافیایی ایران که باید مزیت رقابتی شود

در حال حاضر علاوه بر کریدورهای ۱۰ گانه جاده های داخلی و اتصال آنها به کشورهای منطقه و همسایه، زیرساخت های دو کریدور ریلی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی نیز در کشور گسترده شده است. با این حال با توجه به زیرساخت های خوبی که در بنادر جنوبی کشور داریم و نیز سرمایه گذاری کلانی که در توسعه بندر شهید بهشتی چابهار انجام شده و نزدیکی این بندر از منطقه شرق کشور به آسیای میانه و کشورهای حوزه CIS در حال حاضر بهترین مسیر برای توسعه ترانزیت، کریدور شمال به جنوب است.

از دیگر مزایای این کریدور، علاقه مندی دو قطب اقتصادی جنوب آسیا و شرق اروپا (هند و روسیه) به استفاده از این کریدور -بخش مسیر ایران- برای انجام تبادلات اقتصادی خود است.

اقیانوس ها و قاره های مسیر کریدور شمال-جنوب و جایگاه ایران

کریدور شمال - جنوب شامل این مسیر اصلی است: بندر بمبئی - اقیانوس هند - خلیج فارس - بندر انزلی در جنوب غرب دریای خزر (یا بندر امیرآباد در جنوب شرق دریای خزر) - بندر آستاراخان - مسکو - اروپای شمالی و شرقی.

بنابراین کریدور شمال - جنوب یک مفهوم وسیع از مسیر ترانزیتی را شامل می شود که تعداد زیادی زیرکریدور در خود دارد. از جمله زیرکریدورهای این کریدور بزرگ که از خاک ایران عبور می کند می توان به کریدور بندر چابهار - افغانستان (جاده ای و ریلی در صورت تکمیل راه آهن خواف - هرات) بندر چابهار - سرخس - آسیای میانه، کریدور بندرعباس به آسیای میانه (ریلی، جاده ای و دریایی از بندر امیرآباد)، کریدور بندرعباس - قفقاز - روسیه (جاده ای، ریلی و دریایی از بندر انزلی در صورت تکمیل راه آهن رشت - انزلی - آستارا) و کریدور بندرعباس - ترکیه (اعم از زمینی و ریلی) اشاره کرد.

همه این موارد نشان می دهد تسریع در دو مسیر ریلی چابهار - سرخس و نیز قزوین - رشت - آستارا از اهم اقدامات مورد نیاز برای تکمیل این کریدور و توسعه زیربنای حمل و نقلی کشور است و می بایست وزارت راه و شهرسازی و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور از احداث مسیرهای غیر ضروری و غیر اقتصادی همچون اتصال راه آهن به مراکز استان های کم جمعیت با اهداف مسافری به احداث مسیرهای ریلی ترنزیتی و پُردرآمد تغییر مأموریت دهند.

مسیر فعلی کریدور شمال-جنوب: عبور از کانال سوئز/ مسیرهای جایگزین و اقتصادی

در حال حاضر کشورهای عضو کریدور شمال- جنوب برای تبادلات تجاری خود از مسیر «بندر بمبئی- اقیانوس هند- خلیج عدن (باب المندب) - دریای سرخ- کانال سوئز- تنگه جبل الطارق- اقیانوس اطلس- دریای مانش- دریای بالتیک» استفاده می کنند.

با این حال طبق مطالعات و بررسی های انجام شده در دفتر تجاری سازی و امور تشکلهای معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، برآورد ذی نفعان اقتصادی و صاحبان کالا حاکی از آن است که کریدور شمال- جنوب در مقایسه با مسیر سنتی کانال سوئز نزدیک به ۲۵ درصد هزینه حمل و ۳۰ درصد زمان حمل به صرفه تری دارد.

در کنار مسیر اصلی تعریف شده، شش مسیر جایگزین نیز جهت اتصال کشور هندوستان به روسیه با عبور از قلمرو سرزمینی ایران تعریف شده است:

بندر بمبئی- بندرعباس- آستارا- باکو- آستراخان- مسکو- سنت پترزبورگ

بندر بمبئی- بندرعباس- یزد- اینچه برون- ترکمنستان- قزاقستان- مسکو- سنت پترزبورگ

بندر بمبئی- بندرعباس- مرز نوردوز- ارمنستان- گرجستان- داغستان- مسکو- سنت پترزبورگ

بندر بمبئی- بندرعباس (یا بندر چابهار) - سرخس- ترکمنستان- ازبکستان- قزاقستان- روسیه

بندر بمبئی- بندرعباس (یا بندر چابهار) - مرز بازرگان- ترکیه- دریای سیاه- بندر سامسون- بندر نوروسیسک- مسکو- سنت پترزبورگ

بندر بمبئی- بندرعباس (یا بندر چابهار) - مرز بازرگان- ترکیه- دریای سیاه- بندر سامسون- بندر اودسا- اوکراین- مسکو- سنت پترزبورگ

مدیر کریدورها: راه آهن رشت-آستارا؛ کلید توسعه کریدور شمال-جنوب

امین ترفع، مدیر کریدورهای بین المللی معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی مدتی قبل درباره اهمیت این کریدور گفته بود: کشور هندوستان دومین خریدار بزرگ نفت و شریک تجاری ایران در خصوص توسعه بندر چابهار و همچنین متولی برگزاری رالی دوستی کریدور شمال- جنوب است. این موارد نشان دهنده انگیزه بالای کشور هندوستان برای مشارکت در راه اندازی این کریدور است.

به گفته او، در حال حاضر روسیه تحت تحریم های اقتصادی اروپا قرار دارد و انگیزه بالایی برای جایگزین کردن مسیرهای عبوری از ایران به جای مسیر سنتی کانال سوئز دارد. همچنین دو مرکز تماس در ایران و روسیه با موضوعات لجستیکی، ریلی، دریایی و جاده ای در وزارت راه و شهرسازی ایران و وزارت حمل و نقل روسیه ایجاد شد تا نه تنها ارتباط نزدیک طرفین را حفظ کنند بلکه ارتباط دو وزارتخانه را در دراز مدت در این کریدور پایدار نگاه دارد.

مدیر کريدورهاى بين‌المللى، نقش جمهورى آذربايجان در شاخه ريلى کريدور را کليدى خوانده و گفته بود: مشارکت و سرمايه‌گذارى آذربايجان در ساخت و توسعه راه‌آهن رشت-آستارا نشان از انگيزه بالاي اين کشور براى راه‌اندازى کريدور شمال-جنوب و رفع حلقه‌هاى مفقوده اين کريدور دارد.

ترفع گفته بود: آمادگى که امروز در ميان اعضاى مهم کريدور شمال-جنوب وجود دارد، طى سال‌هاى اخير کم‌نظير است.

وى از شروع مطالعات در زمينه گردشگرى در کريدور شمال-جنوب خبر داده و افزوده بود: کارگروھى در ذيل کميته اجرائى وزراى راه کشورهاى عضو اين کريدور تشکيل شده که مسائل مربوط به گردشگرى را پيگيرى مى‌کنند و به زودى اولين پيشنهاده‌ها و راهکارهاى خود با محتوای چگونگى توسعه گردشگرى در بين کشورهاى عضو کريدور را ارائه خواهد کرد.

موانع و مزايای راه اندازى کريدور شمال-جنوب

ترفع کريدور حمل و نقلی را مجموعه‌اى از زیرساخت‌هاى حمل‌ونقلی شامل مسيرها و مدهاى مختلف حمل‌ونقلی مانند جاده، ريل، بندر و ...، به همراه بخش هاى نرم‌افزارى شامل فرايندها، رويه‌ها، قوانين و مقرراتى مى‌داند که به منظور جابه‌جايى بار و مسافر بين دو نقطه ايجاد مى‌شود.

اين مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازى اهداف ايجاد کريدور را توسعه اقتصادى، اجتماعى، گردشگرى، روابط تجارى، ايجاد شغل و کاهش فقر عنوان کرده و با اشاره به مفهوم کريدورهاى توسعه‌اى گفته بود: کريدور توسعه‌اى مجموعه‌اى از زیرساخت‌هاى سخت افزارى و نرم افزارى يکپارچه است، که به ابزارى براى توسعه اقتصادى و اجتماعى مناطق جغرافيايى بدل مى‌شود بنابراین افزايش کسب و کارها و عمليات تجارى و اقتصادى در کريدور، با استفاده از زیرساخت‌ها افزايش مى‌يابد و با افزايش استفاده از زیرساخت‌ها علاوه بر ايجاد صرفه جويى ناشى از اقتصاد مقياس، زیرساخت‌ها نيز توسعه مى‌يابند و اين چرخه در کريدورهاى توسعه‌اى بطور مستمر ادامه دارد.

چرا کريدور شمال-جنوب به نتيجه نمى‌رسد؟

ترفع، مدير کريدورهاى بين‌المللى معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازى آسيب هاى موجود در کريدور شمال-جنوب را براساس مطالعه انجام شده، اينگونه تشریح کرد:

فقدان رویکرد جامع نگر در کشور امين موافقتنامه

تعيين متولى بخشى براى کريدور

توافق هاى قيمت گذارى غير اجرائى و غير رقابتى

در نظر نگرفتن بخش خصوصى و تجار به عنوان مالکان بار در توافقات دولتى

بخشى نگرى در فقدان محوريت دبیرخانه منسجم کريدور جهت هماهنگى اقدامات در داخل و ميان اعضا

رویکرد غالب دولتى بدون توجه به لزوم خلق ارزش و ايجاد مزيت رقابتى براى تجار

رویکرد حمل و نقلی صرف به کريدور

نگرش زیر ساخت محور به جای بازار محورى

فاصله قابل توجه نگرش دولتی از بخش خصوصی

اکتفا به مزیت ژئوپلیتیکی و غفلت از رقابت بین المللی

تحریم های بین المللی

معاون آخوندی: راه آهن رشت انزلی تا ۲.۵ سال دیگر

در همین ارتباط، خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور نیز در خصوص توسعه کریدور شمال - جنوب و لزوم توسعه آن مدتی قبل گفته بود: اقدامات خوبی در جهت تکمیل کریدورهای ریلی کشور به خصوص شمال - جنوب و نیز توسعه راه آهن به بنادر کشور در راستای ترانزیت هرچه بهتر کالا صورت گرفته است.

وی افزود: کریدور ریلی از بندرعباس تا تهران و از تهران تا قزوین تکمیل شده است و تکمیل کریدور ریلی قزوین-رشت در دو شاخه به انزلی و آستارا در دستور کار قرار دارد و این درحالی است که کریدور ریلی قزوین-رشت تا چند ماه آینده به مرحله بهره برداری می رسد.

معاون وزیر راه با اشاره به اینکه کریدور ریلی رشت-انزلی نیز طی ۲.۵ سال آینده به مرحله بهره برداری می رسد، گفت: در حال فعالیت بر روی این کریدور هستیم. به همین دلیل ایجاد ۴۰ کیلومتر ریل در دستور کار قرار دارد.

بهره برداری از کریدور ریلی رشت-آستارا؛ ۵ ساله

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور همچنین به کریدور ریلی رشت-آستارا اشاره و اعلام کرد: این کریدور با مسافتی ۱۷۰ کیلومتر ظرف مدت پنج سال با سرمایه ای معادل ۳ هزار میلیارد تومان به بهره برداری می رسد.

چابهار باید به شبکه ریلی متصل شود

خادمی در ادامه صحبت هایش به سرمایه گذاری کلان کشور در بندر چابهار به عنوان اولین بندر اقیانوسی کشور اشاره و بیان کرد: نگاه کلان وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه بندر چابهار است و به همین منظور تکمیل پس کرانه ریلی و جاده ای آن از جمله برنامه هایی است که با سرعت عملیاتی خواهد شد.

وی ادامه داد: مسیر ریلی چابهار به زاهدان که در ادامه به زابل، بیرجند و مشهد می رسد در دو بخش مدنظر قرار گرفته است تا چابهار به مسیر ریلی کشور متصل شود.

اهمیت کریدور شمال-جنوب در دیدار پوتین و ولایتی

بر اساس این گزارش تسریع در راه اندازی کریدور شمال - جنوب به حدی ارزشمند است که یکی از محورهای اصلی دیدار دو ساعته پنج شنبه هفته گذشته علی اکبر ولایتی مشاور رهبر انقلاب در امور بین الملل با ولادیمیر پوتین رئیس جمهور روسیه در مسکو بود.

راه اندازی این کریدور برای روسیه نیز از اهمیت بالایی برخوردار است؛ به گونه ای که حاضر به سرمایه گذاری ۱.۲ میلیارد یورویی برای برقی کردن راه آهن گرمسار - اینچه برون به عنوان یکی از مهم ترین بخش ها و محورهای موجود در کریدور شمال - جنوب است. قراردادی که سال گذشته تفاهم نامه آن میان شرکت های دولتی راه آهن ایران و روسیه به امضا رسید و تیرماه امسال با حضور وزیر راه و شهرسازی متن نهایی قرارداد آن امضا شد.

جریات نشست پوتین-ولایتی درباره کریدور شمال-جنوب/علاقه پوتین به چابهار

ولایتی پس از اتمام دیدار دو ساعته خود با پوتین، از اظهار رضایت روسیه و جمهوری اسلامی ایران، از همکاری‌ها در توسعه راه‌آهن خبر داد و خاطرنشان کرد: طی ده روز گذشته، مقدمات عملیاتی برقی کردن راه‌آهن اینچ‌برون- گرمسار در شهر ساری آغاز شد و آقای پوتین بر سرمایه‌گذاری در این حوزه اعلام آمادگی کرد.

وی افزود: پوتین بر کریدور شمال- جنوب به خصوص کریدور سن‌پترزبورگ - چابهار تأکید داشت که برای حمل کالا از آسیای جنوبی و آسیای جنوب شرقی از طریق ایران، باعث صرفه‌جویی ۴۰ درصدی در زمان و هزینه می‌شود.

به گزارش مهر پیگیری و تمایل شدید طرفین درگیر در کریدور شمال- جنوب و پیگیری‌های متعدد آنها از مقامات ایرانی برای به سرانجام رسیدن این پروژه مهم که درآمدهای ارزی سرشازی را نصیب کشور خواهد کرد، بیانگر لزوم تسریع در برنامه‌های عمرانی و زیربنایی دولت در این حوزه و تحقق آن تا سند چشم‌انداز ۲۰ ساله جمهوری اسلامی ایران است.

