

نصرت‌الله تاجیک در یادداشتی در روزنامه اعتماد، نوشته است: چند سالی است که صحبت از اجرای کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال- جنوب به عنوان یک مگا پروژه می‌شود که نه تنها ظرفیت پیوند چندین کشور را دارد بلکه قادر خواهد بود، محور توسعه منطقه‌ای شود. این کریدور می‌تواند اقیانوس هند و خلیج فارس را از مسیر ایران به دریای خزر سپس از روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا پیوند بدهد و مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا 40 درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا 30 درصد ارزان‌تر است. ایران، روسیه و هند از سال 2000 میلادی تاکنون برای فعال کردن این کریدور با مسیرهای چندگانه شامل دریا، خط آهن و جاده از طریق مسیرهای جاده‌ای موجود و با توسعه خط آهن در میان این مسیر به مسافت 7200 کیلومتر پیشرو بودند.

در گام‌های بعدی اجرایی شدن این کریدور 10 عضو جدید شامل جمهوری آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه به آن پیوستند و بلغارستان نیز به عنوان عضو ناظر در آن حضور دارد. هم‌اکنون بر اساس گزارشی که روزنامه اکونومیک تایمز هند روز سه‌شنبه منتشر کرد، شرکت راه آهن روسیه و بزرگ‌ترین نهاد حمل و نقل باری هند این تفاهم‌نامه را برای تسهیل و تسریع اجرای طرح ایجاد کریدور بین‌المللی شمال به جنوب از طریق ایران تفاهم‌نامه همکاری امضا کردند تا مقدمات اجرایی این کریدور را به منظور رایج خدمات پشتیبانی مشترک بیشتر به این طرح کریدور بین‌المللی فراهم آورند.

اجرای این کریدور بین‌المللی که سال‌هاست به تاخیر افتاده، می‌تواند نقش ویژه‌ای به کشورهای عضو و به خصوص کشورهایی نظیر هند که دارای اقتصاد نوظهور هستند، نقش بزرگ‌تری برای توسعه اقتصادی کشورهای اوراسیا و افغانستان بازی کنند و در عین حال می‌تواند نه تنها درآمد قابل توجهی از محل ترانزیت نصیب ایران کند بلکه می‌تواند در اشتغالزایی همچنین تبادلات کالاهای فرهنگی و گردشگری کشور نیز موثر واقع شود. به طور کلی وقتی از موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و تاثیرات آن در سیاست خارجی کشور، تنظیمات و تعاملات بین‌المللی همچنین رفاه و توسعه مردم صحبت می‌کنیم، بخشی از آن به نقشی که ما در کاهش هزینه ترانزیت کالا و طبعاً کم کردن قیمت تمام شده و رقابتی شدن کالاها می‌توانیم داشته باشیم، بازمی‌گردد.

بحث کریدور شمال- جنوب عمدتاً بحثی بود از طریق دو بندر مهم ایران یعنی چابهار در دریای عمان و بندر عباس در خلیج فارس به آسیای میانه که در نتیجه از یک سو از سمت غرب به ترکیه و اروپا هدایت می‌شود و از سوی دیگر از شمال به سمت آسیای میانه و روسیه توسعه می‌یابد. یک بخش دیگری که البته از طراحی‌های نسبتاً خوب هم محسوب می‌شود، بحث اتصال چابهار در دریای عمان بدون ورود به خلیج فارس به این کریدور بین‌المللی است. این طرح از منظر اقتصاد سیاسی و تاثیراتی که موقعیت ژئوپلیتیکی ما در ارتباط بین کشورها دارد، می‌تواند امتیاز بزرگی به حساب آید. یعنی ما از قبل این ارتباطات می‌توانیم بسیاری از ترتیبات دیگر از جمله سیاسی و اقتصادی را هم مد نظر داشته باشیم.

اما بحثی که در روزهای اخیر مطرح شده است مبنی بر اینکه دولت هند و روسیه برای تسهیل و تسریع اجرای طرح ایجاد کریدور بین‌المللی شمال به جنوب از طریق ایران تفاهم‌نامه همکاری امضا کرده‌اند باید گفت این مطلب جدیدی نیست و سالیان درازی است که هر زمان جلسات دو جانبه و چند جانبه بین هند و ایران، هند و روسیه، ایران و روسیه یا ایران و هند و به هر حال هر اجلاسی که داشته‌ایم این بحث مطرح شده و می‌شود. منتها طرح مورد بحث، نیاز به یک اراده سیاسی منطقه‌ای و بین‌المللی دارد. ما باید بتوانیم آن را اجرایی کنیم تا بتوانیم از توانمندی‌های ترانزیتی کشور بهره ببریم.

به نظر من یکی از مهم‌ترین اقداماتی که دولت می‌تواند نسبت به این اتفاق داشته باشد همین بحث ترانزیت جاده‌ای و تقویت این

کریدور بین‌المللی و تاسیس هر چه سریع‌تر نهادهای مورد نیاز از جمله مدیریت منسجم و واحد یا فراهم کردن زیرساخت‌های اصلی، چه سخت‌افزاری چه نرم‌افزاری در این زمینه است. بحث کریدور، بحثی سخت‌افزاری و تنها جاده‌ای و بندری تنها نیست بلکه به عوامل متعدد دیگری مخصوصاً مدیریت کریدور و نحوه ترانزیت و گمرکات برمی‌گردد.

خوشبختانه آن‌طور که شنیده شده است، گویا مسوولان امر در حال برنامه‌ریزی یک اجلاس بین‌المللی به محوریت چابهار هستند که قرار است هفتم اسفند برگزار شود که البته این اجلاس به دنبال جنبه‌های مختلف این ترانزیت است. گویا اجلاس دیگری هم با نمایندگان هند در زمینه مطالعاتی در سال آینده خواهد بود. این موارد قدم‌های بسیار خوبی است که برداشته می‌شود تا در این زمان بتوانیم با روش‌های نرم‌افزارانه کشور را از این چالش‌های تحریم بیرون ببریم. یعنی در واقع بهترین فرصت و روشی است که می‌تواند از موقعیت ژئوپلیتیکی کشورمان به نفع سیاست خارجی بهره برد.

هم توسعه اقتصادی هم ایجاد شغل و رضایتمندی خواهیم داشت هم بسیاری از نکاتی که چنین پروژه‌هایی به عنوان مگا پروژه می‌تواند دنبال کنند و تاثیرات سیاسی- اجتماعی مثبتی به جای گذارند. البته شرط اصلی این توفیقات یک نظام اداری سالم و کارآمد است تا بتوانیم از فواید چنین پروژه‌هایی استفاده کنیم. اگرچه ایران هم همواره علاقه‌مند اجرایی شدن چنین پروژه‌ای بوده اما با توجه به چالش‌های اساسی کشور در زمینه سیاسی و اقتصادی و مخصوصاً فساد و ناکارآمدی اقتصادی، تنها امید این می‌تواند باشد که مسوولان چه بسا با حاکمیتی شدن این مگا پروژه دولت را پشتیبانی کنند تا دولت هم بتواند چنین پروژه‌هایی را سریع‌تر عملیاتی کند. البته در بحث راه و جاده و راه آهن بخش‌هایی از آن مهیاست اما بخش‌هایی نیز باید سرمایه‌گذاری شود.

اما من فکر می‌کنم در خصوص نرم‌افزاری و مدیریت دچار مشکلات جدی هستیم. به فرض اینکه بندر و جاده و راه آهن هم داشته باشیم اما نتوانیم آن را مدیریت کنیم، نباید انتظار داشته باشیم از این پروژه موفقیتی حاصل شود. مدیریت و فراهم کردن وسایل جانبی برای این پروژه در اولویت نخست است. در بحث ترانزیت بخشی از آن به گردشگری، بخشی دیگر به امنیت و مباحث دیگری نیز مربوط است. بنابراین این مگا پروژه نیاز به یک مدیریت قوی چند جانبه دارد. مدیریت و حل مشکلات این مگا پروژه از مباحث بین بخشی مهم راه آهن و کشتیرانی و بندر، فرودگاه، ارتباطات و مسائل فرهنگی و امنیت است. زیرساخت‌های ارتباطی کشور باید فراهم شود و مهم‌تر از همه زیرساخت‌های فناوری ارتباطات و الکترونیکی شدن کارهای اجرایی گمرکی چنین پروژه‌ای است.

\*منبع: روزنامه اعتماد 1397، 11، 18

