

کانال سوئز بسته شود این مسیرها جایگزین هستند | فرصت‌های روسیه، ایران و هند برای رقابت با کانال سوئز

بحران انسداد کانال سوئز طی هفته‌های گذشته، بار دیگر مسئله کریدورهای جایگزین برای تجارت بین‌المللی را مورد توجه رسانه‌ها قرار داد؛ کریدورهایی که ضمن کاهش هزینه‌ها، مخاطرات کمتری را هم پیش روی حمل‌ونقل دریایی کالا قرار دهند.

در این میان، روسیه، ایران و هند مهم‌ترین فرصت‌ها را برای رقابت با کانال سوئز در اختیار دارند؛ کانالی که هم‌اکنون به‌تنهایی ۱۲ درصد از تجارت جهانی را پوشش می‌دهد. ویژگی هر یک از این کریدورها چیست و چه فرصت‌هایی برای رقابت با کانال سوئز طی سال‌های آینده پیش روی آنهاست؟

کریدور قطب شمال

یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری مطرح برای رقابت با کانال سوئز، کریدور دریای شمال روسیه، موسوم به کریدور قطب شمال است. این کریدور بنادر روسیه را به بسیاری از کشورهای جنوب شرق آسیا متصل می‌کند. در عین حال پروژه بزرگ خط لوله گاز روسیه به اروپا نیز از همین کریدور دریایی عبور می‌کند. مهم‌ترین ویژگی‌های این مسیر «امنیت، کوتاهی مسیر و در نتیجه کاهش هزینه‌های تجاری» عنوان شده است. باید توجه داشت که این ویژگی‌ها در سایه افزایش مصرف گاز در اروپا و آسیا طی سال‌های آینده بسیار با اهمیت خواهد بود.

دولت روسیه طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های چشمگیری برای توسعه زیرساخت‌های تجاری در این کریدور انجام داده است. به ادعای خبرگزاری اسپوتنیک، هم‌اکنون میانگین زمان لازم برای دسترسی به بنادر آسیایی از طریق کریدور قطب شمال ۱۵ روز کمتر از کانال سوئز است. افزایش دمای کره زمین و نابودی بسیاری از موانع یخی در این منطقه باعث شده روسیه به‌طور جدی روی کریدور قطب شمال برای صادرات نفت و گاز به اروپا و آسیا طی دهه‌های آینده حساب کند. یوری تروتینوف، معاون نخست‌وزیر روسیه در این باره می‌گوید: «ابر پروژه کریدور قطب شمال، نقطه آغازی بر تغییر مسیرهای تجارت بین‌المللی است. جهان پس از حادثه انسداد کانال سوئز بار دیگر به اهمیت تعیین کریدورهای جایگزین پی برد و بدون شک مهم‌ترین گزینه، دریای شمال روسیه است.»

اگرچه کریدور قطب شمال یک گزینه حقیقی برای رقابت با کانال سوئز به شمار می‌رود، اما در عین حال مقامات و رسانه‌های روسیه درباره میزان آمادگی آن بزرگ‌نمایی می‌کنند. پایگاه خبری-تحلیلی بلومبرگ درباره مشکلات این مسیر تجاری می‌نویسد: حرکت کشتی‌ها در برخی از نقاط این کریدور بدون همراهی یخ‌شکن‌ها ممکن نیست و این مسئله، هزینه تجارت در خطوط عرضی دریای شمال روسیه را بالا می‌برد. دولت روسیه به‌منظور حل این مشکل، قراردادی درازمدت با شرکت روس اتم برای زدودن موانع یخی در دریای شمال منعقد کرده است تا با کاهش هزینه‌های تجاری، جذابیت بیشتری برای خطوط کشتیرانی در این کریدور نمایان شود. جالب آنکه هم‌اکنون، حتی دولت روسیه هم در بسیاری از موارد، کانال سوئز را برای صادرات انرژی به کشورهای اروپایی ترجیح می‌دهد؛ تا جایی که ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار بشکه نفت این کشور در پی انسداد کانال سوئز با تأخیر به بنادر اروپا رسید. براساس آمار منتشر شده از سوی وزارت بازرگانی روسیه، مجموعه صادرات صورت گرفته از طریق کریدور قطب شمال سالانه ۳۰ میلیون تن است. با این حال، شکی نیست که چشم‌انداز روشنی پیش روی این کریدور طی سال‌های آینده قرار دارد.



• کریدور شمال-جنوب با محوریت ایران

دومین گزینه پیش روی تجارت جهانی برای عبور از مسیرهای طولانی و پرریسک، کریدور شمال-جنوب با محوریت ایران است. خطوط اصلی این کریدور در سال ۱۹۹۳ توسط اتحادیه اروپا طراحی شد و ۷ سال بعد در نشست مشترک از سوی نمایندگان ۳ کشور روسیه، هند و ایران به امضا رسید. علاوه بر ۳ کشور نامبرده که با تکیه به بنادر خود، نقشی کلیدی در برقراری این کریدور ایفا می‌کنند، نام کشورهای نظیر عمان، ترکیه، قزاقستان، ارمنستان، آذربایجان، قرقیزستان، تاجیکستان، بلاروس، اوکراین، بلغارستان و حتی سوریه نیز در این مسیر تجارت بین‌المللی به چشم می‌خورد. این کریدور براساس مجموعه‌ای از خطوط دریایی و راه‌آهن طراحی شده که طول آنها به بیش از ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتر می‌رسد. این مسیر تجاری از شهر بمبئی و اقیانوس هند آغاز شده، با عبور از خلیج فارس به خاک ایران می‌رسد و در نهایت به سن پترزبورگ و شهر هلسینکی در فنلاند (نقطه توزیع کالا در اروپا) منتهی می‌شود.

مهم‌ترین ویژگی کریدور شمال-جنوب، هزینه‌های ارزان به شمار می‌رود؛ به گونه‌ای که تجار در انتقال هر ۱۵ تن کالا از این مسیر، ۲۵۰۰ دلار نسبت به کانال سوئز صرفه‌جویی می‌کنند. همچنین با تکمیل زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقل، مدت زمان انتقال کالا از این مسیر بسیار کوتاه‌تر از کانال سوئز خواهد بود. براساس پیش‌بینی‌های بلومبرگ، با رفع موانع پیش روی تکمیل کریدور شمال-جنوب، میزان انتقال کالا از این مسیر در همان مراحل اولیه به سالانه ۶ میلیون تن خواهد رسید؛ رقمی که می‌تواند تا سقف ۲۰ میلیون تن نیز افزایش یابد. اما از چه رو گفته می‌شود که محوریت این کریدور جهانی با ایران است؟ زیرا تکمیل این مسیر تجاری بدون تأسیس شبکه‌ای گسترده از خطوط آهن و جاده در داخل ایران ممکن نیست. شبکه الجزیره در این باره می‌نویسد: کالاهای صادراتی از بنادر هند پس از ورود به خاک ایران در ۴ مسیر توزیع شده و به‌سوی ۱۵ همسایه این کشور حرکت می‌کنند. بنابراین می‌توان گفت ایران که در قلب کریدور شمال-جنوب قرار دارد از موقعیتی کلیدی در تجارت اروپا-آسیا برخوردار است.

ایران از سال‌های گذشته پروژه تأسیس و تکمیل ۱۰ کریدور داخلی از شمال به جنوب و شرق به غرب را در دستور کار خود قرار داده است؛ پروژه‌هایی که گفته می‌شود بیش از ۷۰ درصد آن به پایان رسیده است. تکمیل بندر چابهار در کنار توسعه خطوط داخلی، تحولی مهم برای تقویت جایگاه تجاری ایران در سطح منطقه و جهان ایجاد خواهد کرد. بحران سیاسی میان ایران و آمریکا و مشخصاً تحریم‌های اقتصادی علیه ایران، یکی از مهم‌ترین موانع پیش روی کریدور شمال-جنوب به حساب می‌آید.

همشهری- سیاووش فلاح پور

