

ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان برای فعال سازی راه آهن کریدور شمال- جنوب به توافق رسیدند

به گزارش روابط عمومی وامور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل «وطن امروز»، یک ماه پیش بود که عضویت کامل ایران در سازمان همکاری شانگهای رسماً اعلام شد. عضویت کامل ایران در سازمان همکاری شانگهای نقش کشورمان را در 3 طرح زیرساختی ابتکار کمربند و جاده، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدور شمال- جنوب بیش از پیش پررنگ کرده است. ابتکار کمربند و جاده، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدور شمال- جنوب به عنوان طرح های کلیدی در حوزه اتصالات زیرساختی می توانند در تقویت منافع مشترک کشورهای در حال توسعه و تقویت صلح در این منطقه نقش ایفا کنند. نکته مهم اما اینجاست که ایران حلقه وصل 3 طرح زیرساختی فوق است. ایران می تواند از طریق کریدور شمال - جنوب حلقه وصل جنوب و شمال اوراسیا باشد و آسیای مرکزی و روسیه را به هند پیوند دهد. همچنین کریدور شمال- جنوب می تواند زیرساخت سخت همگرایی در قالب «اوراسیای بزرگ» را تقویت کند.

راه آهن 160 کیلومتری رشت- آستارا و کریدور شمال به جنوب از چنان اهمیتی برخوردار است که مقام معظم رهبری در دیدار با رئیس جمهور روسیه بر آن تأکید و در عین حال، در سفر رئیس جمهوری اسلامی ایران به مسکو، احداث راه آهن رشت- آستارا جزو مصوبات سفر و توافقات بین 2 رئیس جمهور ایران و روسیه قرار گرفت.

* صرفه جویی میلیون دلاری با کریدور شمال- جنوب

کریدور شمال- جنوب مهم ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپاست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا 40 درصد کوتاه تر و از نظر هزینه تا 30 درصد ارزان تر است. کریدور شمال- جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای مسیر این راه گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده ها، ترمینال ها و مسیرهای ریلی خود می پردازند. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می کند. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این کریدور می تواند در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه های شرقی و آسیای میانه نقش داشته باشد.

با فعال سازی کریدور شمال- جنوب صرفه جویی احتمالی در حدود 2500 دلار در هر 15 تن محموله نسبت به مسیر معمول کانال سوئز به دست می آید. همچنین زمان حمل و نقل را می توان به 25 تا 30 روز در مقایسه با 40 تا 60 روز از طریق سوئز کاهش داد. به عنوان مثال، طی کردن مسیر بین بمبئی و مسکو تنها 19 روز (در مقابل 32 تا 37 روز از طریق کانال سوئز) طول می کشد و مسافت را از حدود 16112 کیلومتر (8700 مایل دریایی) به حدود 7075 کیلومتر کاهش می دهد. به همین ترتیب، حمل و نقل بین هند و فنلاند تنها 21 روز طول می کشد که حدود 45 روز از حالت معمول کمتر است.

پیش از این محمد مخبر، معاون اول رئیس جمهور با اشاره به اهمیت تکمیل خط ریلی رشت- آستارا گفته بود: با تکمیل این ایستگاه و اتصال آن به کشورهای همسایه شمال کشور، ایران به عنوان یک مسیر تجاری بین المللی مهم شناخته خواهد شد تا جایی که مدت زمان جابه جایی کالا از مسیر شرق آسیا به اروپا از طریق کریدور ایران از 45 به 17 روز کاهش می یابد که جذابیت بسیار بالایی برای بازرگانان و صادرکنندگان کالا در داخل و خارج ایران در سطح قاره های آسیا و اروپا خواهد داشت.

کریدور ترانزیتی بین المللی شمال- جنوب، کالاهای صادراتی از سواحل غربی هند را از بندرعباس و بندر چابهار در ایران و کشورهای آسیای میانه و روسیه به اروپا انتقال می دهد. هندی ها با داشتن شرایط اقتصادی مناسب، شدت علاقه مند به استفاده از کریدور شمال- جنوب برای عرضه ارزان تر کالا و محصولات خود به بازارهای جهانی هستند. در واقع کالاهای هندی برای رسیدن به روسیه و اروپا به بندرعباس ایران در خلیج فارس تحویل داده شده و از آنجا از طریق حمل و نقل ریلی یا جاده ای به دریای خزر رسیده و از طریق دریای خزر به سمت روسیه حمل می شود.

بزرگ‌ترین ویژگی مسیر شمال- جنوب کوتاه کردن زمان حمل‌ونقل کالاهاست. کشورهای استفاده‌کننده از مسیر هر چند ممکن است در ابتدای راه‌اندازی این کریدور متحمل هزینه‌های مالی و اقتصادی شوند ولی با فعال شدن آن و کاهش فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه و اروپا، به سرعت هزینه‌ها جبران می‌شود.

* فرصت طلایی کریدور شمال- جنوب

به دنبال حمله روسیه به اوکراین و اعمال تحریم‌های گسترده کشورهای اروپایی و آمریکا علیه روس‌ها، علاوه بر توقف حمل‌ونقل دریایی به بنادر مهم روسیه، راه‌آهن سراسری شرقی- غربی این کشور هم کارآیی خود را از دست داده است. بنابراین در حال حاضر روسیه بیش از هر زمان دیگری برای مبادله کالا و تجارت 8 میلیارد دلاری با هندوستان و کشورهای جنوب و شرق آسیا به مسیر کریدور شمال- جنوب نیاز پیدا کرده است.

از طرف دیگر، دولت هند علاقه‌مند به استفاده از کریدور شمال- جنوب برای عرضه ارزان‌تر کالاها و محصولات خود در بازارهای جهانی است. کالاهای هندی برای رسیدن به روسیه و اروپا ابتدا به بندرعباس و خلیج فارس منتقل و سپس از راه زمینی به دریای خزر و روسیه حمل می‌شوند. یکی از 2 کریدور شمال- جنوب اصلی در ایران شامل محور شرقی است که با اتصال راه‌آهن چابهار- زاهدان در سال آینده می‌تواند به عنوان حلقه اتصال جنوب آسیا به افغانستان و آسیای میانه عمل کند. کریدور دیگر نیز از بندرعباس (بندر شهیدرجایی) آغاز شده و به شاخه‌های دیگر در شمال، شمال غرب و شمال شرق متصل می‌شود.

آخرین آمارهای رسمی هند نشان می‌دهد در نخستین ماه تحریم‌های روسیه (ماه مارس) صادرات هند به این کشور افتی 70 درصدی داشته اما وارداتش بیش از 2 برابر شده است. علت اوج‌گیری واردات مربوط به جهش خرید نفت هند از روسیه است که از 30 هزار بشکه در روز به بیش از 700 هزار بشکه افزایش یافته است. از طرفی سال گذشته میلادی نیز کل تجارت روسیه و هند 13.5 میلیارد دلار بوده که از مسیرهای دریایی کانال سوئز و بدون استفاده از خاک ایران انجام شده است. با توجه به افزایش چشمگیر صادرات نفت روسیه به هند، بتدریج محصولات و کالاهای هندی نیز جای خود را بیش از پیش در بازار روسیه باز کرده و مسیرهای صادراتی هند به روسیه اهمیتی دوچندان پیدا خواهد کرد. در این راستا اصلی‌ترین راه حمل‌ونقل برای تعاملات روسیه و هند، کریدور شمال- جنوب خواهد بود.

