کریدور شمال- جنوب 5000 کیلومتر نزدیکتر 30 درصد ارزانتر

خدابخشی، لیلا

پس از جاده ابریشم، ایارن بار دیگر محور یک جاده استراتژیک برای اتصال جنوب و شمال جهان قرار گرفت

کریدور شمال-جنوب: 5000 کیلومتر نزدیک‏تر 30 درصد ارزان‏تر لیلا خدابخشی‏ 21 قرن پیش،ایران محور"جاده‏"ای بود که از گوشه جنوب‏شرق دریای‏خزر،آسیای‏ مرکزی را به پشت دیوارهای چین می‏رساند و"ری‏"را به پکن وصل می‏کرد؛جاده‏ای که‏ "ابریشم‏"اش می‏خواندند.امروز کشورمان در قالب یک دالان،شمال دنیا را به جنوب آن‏ متصل می‏کند.

کریدور حمل و نقل بین‏المللی شمال-جنوب از بندر مومبای(بمبئی)در هند به‏ بندرعباس،تهران،امیرآباد و انزلی کشیده می‏شود و از آنجا آسیا را از طریق دریای خزر به آستاراخان،مسکو بندر سن‏پترزبورک و هلسینکی در فنلاند وصل می‏کند.به این‏ ترتیب مسیر دستیابی دو قاره را پنج هزار کیلومتر کوتاه‏تر کند.

مسیر سنتی کانال سوئز که تاکنون مهمترین راه دستیابی شرق به غرب دنیا بوده،12 هزار کیلومتر است.راه‏اندازی کریدور شمال-جنوب این مسیر را تا 40 درصد کوتاه‏تر و 30 درصد ارزان‏تر می‏کند.موافقتنامه این کریدور در سال 1379 بین سه کشور ایران،روسیه و هند امضاء شد.اما تا زمانی که کشور امین(ایران)دبیرخانه کریدور را تشکیل دهد و تجهیز زیربناها به برنامه‏های توسعه‏ای سه کشور راه پیدا کند دو سال طول‏ کشید.اکنون ده کشور به طور رسمی عضو کریدور شمال-جنوب‏ هستند.

محمدجواد عطرچیان،رئیس دبیرخانه کریدور حمل و نقل شمال- جنوب و مدیرکل ترانزیت و پایانه‏های مرزی سازمان راهداری‏ در توضیح پیرامون برنامه‏های توسعه زیربناها در ایران به عنوان یکی‏ از سه کشور اصلی طرح کریدور شمال-جنوب می‏گوید:

برنامه سوم و چهارم توسعه کشور با چشم‏انداز توسعه ترانزیت کالا و مسافر تدوین‏ شد و در واقع تمام توسعه ترانزیت با محور کریدور شمال-جنوب برنامه‏ریزی شده است. مثلا راه‏آهن قزوین-رشت-انزلی-آستاراخان در اولویت حمل و نقل ریلی بوده که اکنون‏ فاز اول مطالعاتی آن به اتمام رسیده است.با احداث آن راه‏آهن بندرعباس مستقیما به‏ هلسینکی متصل می‏شود.در واقع این راه،حلقه مفقوده در کریدور بود.در بخش حمل و نقل جاده‏ای هم توسعه و بهسازی راه‏ها با اولویت راه‏هایی که به کریدور مرتبط هستند از 20 میلیون تن‏ ظرفیت ترانزیت در بازار منطقه سهم‏ ایران 20 درصد است‏ در دستور کار قرار گرفت.

وی سپس با اشاره به نوسازی ناوگان کشور از خرید پنج هزار کامیون نو سخن می‏گوید که با این اقدام از سن ناوگان حمل و نقل کشور کاسته خواهد شد.به این ترتیب 15 هزار کامیون بر روی 20 هزار کیلومتر شبکه ترانزیتی کشور در حرکت خواهند بود.البته اولویت‏ تخصیص منابع با محور ترانزیتی است.

در بخش دریایی هم بندر امیرآباد به طور خاص برای کریدور شمال-جنوب توسعه‏ یافته و اکنون فعال است.همزمان در بندر انزلی و بندرعباس هم اسکله‏ها توسعه داده‏ شده است.

با وجود برنامه‏هایی که عطرچیان به آن‏ها اشاره می‏کند،به نظر می‏رسد تنها با توسعه‏ زیربناها،نمی‏توان به رونق ترانزیت در ایران امیدوار بود.

وی در تأکید موضوع می‏گوید:هر چند باید به سرعت در ساخت زیربناها پیشرفت کنیم،ولی تنها تأسیسات زیربنایی کافی‏ نیست.باید موانع روبنایی و فیزیکی هم برطرف شوند.در همین‏ زمینه قانون‏"حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران‏"تدوین شده و قانون امور گمرکی هم که‏ بسیار قدیمی و مربوط به 30 سال پیش بود مورد بازنگری قرار گرفت و اکنون در هیئت دولت در حال بررسی است.به موازات‏ این تلاش‏ها شورای هماهنگی کریدور با حضور معاونت‏های‏ راه‏آهن،جاده‏ای،بندری و گمرک تشکیل شده است تا موانع‏ موجود مورد بررسی قرار گیرد.

چند سالی است که از موضوع ترانزیت به عنوان یک قطب درآمدزا برای کشور سخن‏ گفته می‏شود.در کنار آن بحث هزینه فایده نیز مطرح است.اینکه مزایای اقتصادی‏ راه‏اندازی کریدور برای ماچیست؟یعنی در مقابل هزینه‏هایی که می‏کنیم،چه سودی‏ نصیب کشور خواهد شد؟

عطرچیان می‏گوید:مدتی است در تلاشیم این دیدگاه را ترویج کنیم که ترانزیت بعد از"ایمنی‏"مهمترین موضوع قابل بحث راه است و برای رونق ترانزیت،کریدور شمال-جنوب بهترین موقعیت است.این کریدور از چهار نظر برای ما اهمیت دارد،که‏ مهمترین آنها درآمدزایی است.

میزان ترانزیت کالا از ایران در سال گذشته هفت میلیون تن بود که برای بخش‏ خصوصی و دولتی 5/1 میلیارد دلار درآمد داشت.پیش‏بینی می‏شود در صورت کسب‏ سهم مناسب از کریدور،درآمد کشور از محل ترانزیت کالا و مسافر تا پایان برنامه چهارم‏ توسعه به سه میلیارد دلار برسد.

در حالیکه هم‏اکنون از 20 میلیون تن ظرفیت ترانزیت در بازار منطقه،ایران 20 درصد سهم دارد.با تکمیل توسعه زیربناها،روان‏کاوی امور،ساده‏سازی قوانین کاهش هزینه‏ها می‏توان سهم ایران را افزایش داد.اما نباید تنها به توسعه زیربناها اهمیت داد و از بقیه امور غافل ماند.از جمله مهمترین موضوعات،روابط سیاسی-اجتماعی کشورمان با دنیاست. به بیان دقیقتر،باید مناسبات خود را با کشورهای هدف،مانند اتحادیه اروپا و کشورهای‏ جنوب‏شرقی آسیا گسترش دهیم.ایران در منطقه از اثبات و امنیت زیادی برخوردار است‏ و مسیر مطمئنی برای ترانزیت کالا است.به جرات می‏توان گفت ایران چهارراه ترانزیت‏ جهانی است.کریدور شرق-غرب،شاخه جنوبی کریدور تراسه کا( )،کریدور جاده ابریشم و کریدور آلتید همگی از ایران می‏گذرد.بنابراین کشور ما در تقاطع مهمترین‏ راههای حمل و نقل آسیا و اروپا قرار دارد و این موقعیت ممتاز و کم‏نظیر است که به ما امکان تعامل با کشورهای دیگر را می‏دهد.بازار بالقوه 20 میلیون تنی در مسیر کریدور شمال و جنوب می‏تواند به عنوان یک رقم درآمدی جدید مورد توجه قرار گیرد.درآمدی‏ به جز نفت و گاز،اگر به دنبال درآمدهای جدیدی به جز نفت هستیم‏ باید ترانزیت را جدی بگیریم،یک مثال گویا در این باره،درآمد شش‏ میلیارد دلاری دوبی از سرویس‏"فری شاپ‏"فرودگاه آن کشور است. به راستی چرا نباید این درآمدهای بالقوه منطقه را جذب کنیم؟

گشوده شدن هر راهی با خود توسعه و آبادانی به همراه دارد و کریدور شمال-جنوب با توجه با ابعاد فعالیت در آن می‏تواند تاثیر عمیق اقتصادی داشته باشد.عطرچیان در همین زمینه از اشتغال‏زایی،عمران و آبادانی و امنیت به عنوان سه فاکتور دیگر نام می‏برد و می‏گوید:در واقع در تمام مسیرهایی که کریدور از آنها عبور می‏کند،طرح‏های عمرانی اجرا می‏شود،و ما ملزم به‏ حفظ امنیت این مسیرها خواهیم بود و این فعالیت‏ها شغل‏های‏ جدیدی را ایجاد می‏کنند.اهمیت این مسیر تا بدان جاست که با جدی شدن امر، کشورهای دیگری نیز برای حضور در طرح اعلام آمادگی کرده‏اند.از خرداد ماه 1381 که کلیه کارهای اجرایی به توافق‏نامه کریدور در سه کشور-ایران-هند و روسیه‏ صورت گرفت و به تصویب مجالس و سران این کشور رسید،اکنون هفت عضو جدید هم به کریدور اضافه شده است.قزاقستان،روسیه سفید،عمان،تاجیکستان، ارمنستان،آذربایجان و روسیه هم رسما عضو کریدور شده‏اند.البته کشورهای ترکیه، اوکراین،بلغارستان و قرقیزستان هم تقاضای عضویت داده‏اند که در حال بررسی است. از سوی دیگر دو کشور هند و روسیه هم در حال توسعه زیر ساخت‏های خود هستند. هر چند به دلیل نقش عمده ایران،برنامه‏های جدی‏تری در کشور ما طراحی شده است، اما اکنون در هر سه بندر بمبئی در هند،آستاراخان و ماهاچ‏قلعه در روسیه طرح‏های‏ توسعه‏ای متعددی انجام و بندر لاکان در روسیه هم به راه‏آهن سراسری متصل‏ شده است.

مزیت‏های کریدور شمال-جنوب تنها در کوتاه‏تر و ارزان‏تر شدن مسیر عبور خلاصه‏ نمی‏شود.هم‏اکنون،یک چهارم از جمعیت دنیا یعنی 5/1 میلیارد نفر در سه کشور تأسیس‏ کننده کریدور شمال-جنوب زندگی می‏کنند که همین موضوع هم موقعیت خاصی به‏ این کریدور می‏دهد.

از راه‏آهن سراسری تا کریدور شمال-جنوب

توجه جهانی به مسأله حمل و نقل زمینی در آسیا و اقیانوسیه و برنامه‏ریزی برای‏ توسعه هماهنگ آن از اواخر دهه 1960 میلادی آغاز شد.اولین فعالیت‏های متشکل‏ بین‏المللی در این زمینه از سوی کمیسیون اقتصادی-اجتماعی برای آسیا و اقیانوسیه‏ (اسکاپ)آغاز شد.ارتباط تجاری ملل شرق و غرب(آسیا و اروپا)از طریق پروژه‏ راه‏آهن و بزرگراه سراسری آسیا اولین پروژه‏ای مطرح شد،اما هیچگاه به اجرا درآمد دوبس از سرویس‏ «فری شاپ»فرودگاه‏ شش میلیارد دلاری‏ چرا نباید این درآمدهای‏ بالقوه منطقه را بتوانیم‏ جذب کنیم‏ در نیامد.

با توسعه و رشد وضعیت اقتصادی کشورهای جنوب شرقی و شرق آسیا در اواسط دهه 80 میلادی،حجم تجارت آسیا و اروپا به 1500 میلیارد دلار(یک سوم از حجم‏ تجارت جهانی)رسید.رشد اقتصادی در آسیا و فروپاشی نظام‏های متمرکز اقتصادی‏ موجب شد تا سازمان ملل متحد و اسکاپ پروژه توسعه شبکه حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید)را در دهه 90 با هدف روان‏ساری جریان تجارت در آسیا و اروپا طراحی کنند. در پروژه حمل و نقل آلتید،سه کریدور شمالی،جنوبی و مرکزی پیشنهاد شد که هر سه جهت شرقی-غربی داشتند.

کریدور شمالی به موازات راه‏آهن سراسری سیبری و از طریق قزاقستان،روسیه و روسیه سفید به اروپای متصل می‏شد.کریدور مرکزی با عبور از ترکمنستان و دریای‏خزر به قفقاز و بنادر شمالی دریای سیاه و از آنجا به اروپای مرکزی متصل می‏شد.کریدور ژجنوبی آلتید با عبور از ترکمنستان و شمال ایران به ترکیه،بلغارستان و سایر نقاط اروپا می‏رسید.

تحولات دهه 90،که با فروپاشی شوروی آغاز شد و با ایجاد کشورهای جدید در آسیا و اروپای شرقی و شکل‏گیری بازارهای جدید در این قاره ادامه یافت،مشکلاتی در زمینه‏ سرمایه‏گذاری در مسیر آلتید به وجود آورد.این مشکلات موجب شد کمیسیون اروپا در سال 1993 کریدور حمل و نقل اروپا،قفقاز و آسیای میانه را،که از دریای خزر و دریای‏ سیاه عبور می‏کرد،و به کریدور"تراسه‏کا"موسوم بود،پیشنهاد کند.تراسه‏کا جهت شرقی- غربی داشت و از نظر مسیر کریدور تراسکا شامل ده مسیر در مرکز و جنوب اروپاست که شبکه‏ای از حمل و نقل چند وجهی را تشکیل‏ می‏دهد.

در سال 1998 اتحادیه بین‏المللی راه‏آهن‏ها،مسیر ترانزیتی ریلی‏ "جاده ابریشم‏"را معرفی کرد.این کریدور از چین آغاز می‏شود و با عبور از کشورهای آسیای میانه،از سرخس-رازی در خاک ایران به‏ ترکیه و از آنجا به اروپا متصل می‏شود.

راهی از شمال به جنوب دنیا

کریدور حمل و نقل بین‏المللی شمال-جنوب در سال 1993 از سوی وزرای حمل و نقل کشورهای اروپا،در اجلاس کمیسیون اروپا در هلسینکی‏ معرفی شد.این مسیر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا،اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه اقیانوس هند،خلیج‏فارس و جنوب شرقی آسیا برقرار می‏کند.تا پیش از شکل‏گیری این کریدور،صاحبان کالا و بازرگانان حوزه خلیج‏فارس‏ برای ارسال کالاهای خود به اروپای مرکزی،شمال اروپا و روسیه از مسیر دریا و آبهای‏ آزاد استفاده می‏کردند.در این مسیر کالاها از اقیانوس هند،دریای‏عمان،خلیج‏عدن‏ دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه حمل می‏شوند.کالاهایی هم که مقصد نهایی‏شان جنوب روسیه و اوکراین است از طریق دریای سیاه به بندر اودسا منتقل‏ می‏شوند.کالاهایی که مقصد آها اروپای شمالی یا شمال روسیه است با گذر از تنگه‏ جبل الطارق،اقیانوس اطلس،دریای مانش و دریای بالتیک به شمال اروپا،هلسینکی یا بندر سن پترزبورگ انتقال می‏یابند.با این حال استفاده از کریدور شمال-جنوب نسبت‏ به مسیر سنتی ترانزیت کالا از طریق کانال سوئز موجب دو برابر شدن سرعت حمل و نقل کالا بین دو قاره می‏شود.

بخشی از کریدور شمال-جنوب از خاک ایران می‏گذرد،با تکمیل راه‏آهن قزوین‏ -آستارا در قلمرو ایران-امکان دسترسی جاده‏ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه هم مسیر می‏شود.چند وجهی‏بودن،ارزان بودن و کوتاه‏تر بودن کریدور شمال- جنوب موجب برتری این مسیر نسبت به راه‏های دیگر حمل ونقل میان آسیا و اروپا شده‏ است.از سوی دیگر تقاطع‏های متعددی این مسیر با کریدورهای آسیای میانه و اروپا از جمله تراسه‏کا و آلتید،مزیت مهم دیگری است.

توسعه مناسبات حمل ونقلی،افزایش حجم دسترسی به بازارهای جهانی،افزایش‏ حجم حمل و نقل کالا و مسافر،تأمین امنیت سفر،ایمنی و حفظ محیط زیست،هماهنگ‏ سازی سیاست‏های حمل و نقلی،و تدوین قوانین مورد نیاز از جمله مهمترین اهداف سه‏ کشور ایران،هند وروسیه برای تأسیس این کریدور است.