

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم

بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Politica;

سیاسی

نویسنده: ولادیمیر چوشکین (VLADIMIR CHUSHKIN)

برگردان: ا. م. شبیری

۰۷ اپریل ۲۰۲۳

توسعه مسیر حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب



مشکل ارتباطات حمل و نقلی و دسترسی به بازارها، یکی از مهم‌ترین دشواری‌های اوراسیا است. موقعیت قاره‌ای، به ویژه، موقعیت کشورهای آسیای مرکزی، هزینه‌های حمل و نقل را افزایش می‌دهد، تولید را بی‌سود می‌کند، سود شرکت‌ها و رفاه عمومی را کاهش می‌دهد. روابط اقتصادی خارجی بین کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا با تمام وسایل حمل و نقل در خدمت همه انواع فعالیت‌های اقتصادی تأمین می‌شود. مسیر حمل و نقل بین‌المللی «شمال-جنوب» که یک عنصر کلیدی در چارچوب حمل و نقل اوراسیا (شبکه راه‌های حمل و نقل بین‌المللی در فضای اوراسیا در امتداد محورهای شرق-غرب و شمال-جنوب) است، به اکثریت کریدورهای حمل و نقل عرضی که برای حمل و نقل بین‌المللی کالا در اوراسیا استفاده می‌شود، می‌پیوندد و کوتاه‌ترین مسیر برای حمل و نقل کالا بین کشورهای اوراسیا و جنوب آسیا، شرق آفریقا و خاورمیانه محسوب می‌شود.

گذرگاه بین‌المللی «شمال – جنوب» که امکان انتخاب یکی از سه مسیر حمل کالا را فراهم می‌کند، شامل زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و آبی داخلی، بنادر بحیره خزر (آستراخان، اولیا (روستائی در آستراخان. م.)، ماخاچ قالا، باکو-الت، آکتائو-کوریک، ترکمن‌باشی، انزلی، نوشهر، امیرآباد، بنادر خلیج فارس (بندرعباس و چابهار)، مراکز بازرسی جاده‌ای و راه آهن و همچنین فرودگاه‌های بین‌المللی می‌باشد.



توسعه گذرگاه‌های حمل و نقل بین‌المللی یکی از ابزارهای کلیدی برای توسعه تجارت، همکاری‌های اقتصادی بین کشورها و همچنین، یک انگیزه برای تقویت یکپارچگی اقتصادی منطقه است. امضای موافقتنامه بین‌دولتی حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب مبنای قانونی ایجاد کریدور شمال-جنوب است، که سه کشور جمهوری هند، جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ امضاء کردند. قزاقستان در سال ۲۰۰۳، جمهوری بلاروس و سلطنت عمان در سال ۲۰۰۴، جمهوری تاجیکستان در سال ۲۰۰۵، جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۰۶ به این توافقنامه ملحق شدند. جمهوری‌های ارمنستان، سوریه و بلغارستان از سال ۲۰۰۶ عضو ناظر هستند. چهار کشور از پنج کشور عضو اوراسیا به این توافق پیوستند. ترکمنستان با وجود این که خط جدید ژاناوزن - قیزیل‌قایا - برکت - اترک - گرگان که در سال ۲۰۱۴ افتتاح شد و در واقع، به عنوان یکی از مسیرهای گذرگاه بین‌المللی حمل و نقل در سمت شرقی بحیره خزر که با عبور از خاک این جمهوری، قزاقستان، ترکمنستان و ایران را به هم متصل می‌کند، هنوز به این موافقتنامه ملحق نشده است.

مزیت اصلی گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب نسبت به سایر مسیرها، از جمله، نسبت به مسیر بحری از طریق کانال سوئز، کاهش قابل توجه زمان حمل و نقل است. بنابراین، زمان تحویل کالا از بمبئی (هند) به سنت‌پترزبورگ در مسیر سنتی کانال سوئز از ۳۰ تا ۴۵ روز و زمان رسیدن کالا از بمبئی به روسیه در مسیر زمینی شمال-جنوب گذرگاه بین‌المللی می‌تواند از ۱۵ تا ۲۴ روز متغیر باشد. زمان تحویل کالا در امتداد مسیر شرقی کریدور با عبور از قزاقستان و ترکمنستان می‌تواند به ۱۸-۱۵ روز کاهش یابد. پس از راه‌اندازی قطعه راه‌آهن آستارا-رشت در ایران، زمان تحویل کالا از طریق گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب باز هم بیشتر کاهش می‌یابد.

کاهش زمان تحویل برای یکسری از کالاهایی که می‌توانند در طول راهرو حمل شوند (غذا، منسوجات، لوازم خانگی، تجهیزات الکترونیکی) حیاتی است. اجرای پروژه‌های زیرساختی بزرگ در بخش حمل و نقل نه تنها زمان سفر و هزینه‌های عملیاتی را برای شرکت‌های حمل و نقل کاهش می‌دهد، حتی به دلیل اثرات غیرمستقیم، به توسعه پایدار کمک می‌کند.

بنابراین، توسعه گذرگاه بین‌المللی علاوه بر افزایش حجم تجارت، به ساخت شهرک‌های صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی در طول مسیر ترانزیتی و همچنین، توسعه همکاری در تولید کالا و خدمات، ایجاد زنجیره تولید و تدارکات جدید بین کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای بزرگ در حال توسعه خلیج فارس و اقیانوس هند، از جمله

ایران، هند و پاکستان کمک می‌کند. بر این اساس، مشاغل جدید ایجاد می‌شود، چشم‌انداز رشد اقتصادی بهبود می‌یابد و رفاه جمعیت منطقه رشد می‌کند. انگیزه افزایش اهمیت مسیرهای حمل و نقل در امتداد محور شمال-جنوب در سال‌های اخیر، تعامل فعال اتحادیه اقتصادی اوراسیا با هند و ایران به عنوان بخشی از اجرای مفهوم اوراسیای بزرگ و همچنین، فعال‌سازی ترکمنستان و سایر کشورهای منطقه در مورد توسعه کریدورهای ترانزیتی و چندوجهی بوده است. در ماه مه ۲۰۱۸، اوراسیا یک توافق موقت با ایران امضاء کرد که به تشکیل منطقه آزاد تجاری انجامید. مذاکرات برای انعقاد توافقنامه برای ایجاد یک منطقه آزاد تجاری بین اتحادیه اقتصادی اوراسیا و هند در حال انجام است. اتحادیه اقتصادی اوراسیا با درک نیاز ستراتیژیک برای ادغام در بازارهای جهانی و زنجیره‌های تولید بین‌المللی، فعالانه از ابزار منطقه آزاد تجاری استفاده می‌کند. بر این اساس، کریدورهای حمل و نقلی که اروپا و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را با کشورهای واقع در بخش جنوبی قاره اوراسیا پیوند می‌دهد، هر چه بیشتر در شبکه مسیرهای اصلی حمل و نقل در فضای وسیع اوراسیا قرار می‌گیرند.

در سال ۲۰۲۱، بانک توسعه اوراسیا تأثیرات عظیم و استفاده نشده این کریدور نه تنها در توسعه خطوط حمل‌ونقل نصف‌النهاری بین شمال شرقی اروپا و جنوب آسیا، بلکه، در ایجاد زنجیره‌های حمل و نقل و تدارکات جدید در گذرگاه‌های مزدوج اوراسیا، به ویژه، بین روسیه و ترکیه از طریق آذربایجان، و همچنین بین چین و ایران از طریق قزاقستان و ترکمنستان را مورد مطالعه و بررسی قرار داد. این مطالعه امکان افزایش کارایی حمل و نقل و روابط اقتصادی در اوراسیا را از طریق مشارکت گسترده‌تر در ساختار حمل و نقل بین‌المللی ارتباطات حمل و نقلی کشورهای منطقه، به ویژه، مشارکت کشورهای محصور در خشکی که چارچوب حمل و نقل اوراسیا برای آن‌ها یک کلید دستیابی به بازارهای بین‌المللی است، نشان داد.

با توجه به این واقعیت که چارچوب حمل و نقل اوراسیا به چین، هند و اتحادیه اروپا می‌رسد، می‌تواند به عنوان یک پایه مادی برای اوراسیای بزرگ عمل کند. علی‌رغم این که گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب در برخی زمینه‌ها مانند روسیه-آذربایجان، قزاقستان-ترکمنستان-ایران و همچنین در ارتباطات داخلی این کشورها با موفقیت فعالیت می‌کند، تحقق ظرفیت بین قاره‌ای آن از بالتیک تا اقیانوس هند، بسیاری از موانع زیربنایی، تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای را از میان برمی‌دارد.

توسعه بیشتر کریدور هم با اجرای پروژه‌های سرمایه‌گذاری با هدف توسعه و نوسازی زیرساخت‌های حمل و نقل و هم با اجرای اقدامات در زمینه زیرساخت‌های نرم، از جمله، رفع موانع، ایجاد شرایط مطلوب برای حمل و نقل بین‌المللی و عبور از مرزهای دولتی مرتبط است. حمل و نقل و عبور از مرزهای دولتی هر سه مسیر کریدور «شمال-جنوب» و انواع حمل‌ونقل از نظر زیرساخت اصلی و کمکی، ناوگان شناورهای بحری و رودخانه‌ای، ناوگان وسایل نقلیه ریلی و کانتینری، هر یک به درجات مختلف ظرفیت سرمایه‌گذاری دارند. علاقه به توسعه کریدور بین‌المللی «شمال-جنوب» به عنوان عنصری از «تدارکات جدید» همچنان در حال افزایش است.

رؤسای گمرکات جمهوری آذربایجان، ایران و روسیه در ۲۲ اگست ۲۰۲۲، یک تفاهمنامه برای تسهیل تردد ترانزیت امضاء کردند. در جولای ۲۰۲۲، یک مجموعه کانتینری جدید از روسیه به هند از طریق قزاقستان، ترکمنستان و ایران در امتداد مسیر شرقی این کریدور با موفقیت ارسال گردید. در عین حال، معلوم شد بیش از ۴۰ مانع مختلف در زمینه زیرساخت‌های فیزیکی و نرم، از توسعه موفقیت‌آمیز گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب جلوگیری می‌کند. به منظور رفع موانع زیرساختی در هر سه مسیر گذرگاه، پروژه‌های ساخت، بازسازی و نوسازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل با اهمیت بین‌المللی در حال اجراء یا در دست برنامه‌ریزی برای اجراء است. مجموع سرمایه‌گذاری برای اجرای آن‌ها ۳۸

میلیارد و ۲۰۰ میلیون دالر برآورد شده است که به ترتیب ۳۸ درصد و ۳۴ درصد آن برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل شمال-جنوب روسیه و ایران مورد نیاز است. سهم قزاقستان از کل هزینه پروژه‌های توسعه گذرگاه «شمال-جنوب» ۱۶.۵ درصد است.

برگرفته از: [بنیاد فرهنگ ستراتیژیک](#)

بی‌نوشت مترجم: به این ترتیب، معلوم می‌شود هدف اصلی تلاش‌های ایران برای ایجاد و تشدید تنش با جمهوری آذربایجان و حتی، با جمهوری ترکمنستان (به سبب بدهی گازی به این جمهوری)، در متن آشتی عربستان و ایران، سنگ‌اندازی در راه احداث راه‌آهن رشت-آستارا و ممانعت از راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب است. و گرنه، بزرگنمایی نفوذ اسرائیل در آذربایجان و دالان زنگزور، آشکارا یکسری بهانه‌های بنی‌اسرائیلی هستند که به نظر می‌رسد نفوذی‌های فکری و فزیک‌ی غرب و اسرائیل در نهادهای تصمیم‌گیری کشور مطرح می‌کنند و پیش می‌برند. علاوه بر این، در حالی که ۱۳۲ کیلومتر از مرز ایران و آذربایجان ۳۰ سال در کنترل نیروهای ارمنستان بود و نیروهای ارمنستان مسیر قطار ایران به روسیه را از سال ۱۳۶۷ تا کنون قطع کرده‌اند، ایران حتی یک بار نگفت که آقای ارمنستان در مرز ما با آذربایجان چه می‌کند، چرا راه قطار ما را قطع کرده‌ای، آیا روشن نیست چرا اکنون برای دالان زنگزور در خاک یک کشور دیگر که نه ربطی به ایران دارد و نه جنبه اقتصادی یا امنیتی به آن، یقه‌درانی می‌کند؟

گذشته از این‌ها، اوضاع سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و معیشتی وخیم ایران نشان می‌دهد که نفوذ فکری و فزیک‌ی عوامل غرب و اسرائیل در ارگان‌های حاکمیتی و حتی در بدنه جامعه ایران و تأثیرگذاری آن‌ها در تصمیم‌گیری‌ها از هر کشور مفروض دیگر بیشتر است. بنابراین، حاکمیت ایران، قبل از دست زدن به هر کاری، باید حساب خود را با نفوذی‌ها تصفیه کند.

مطالب مرتبط:

- [خط رویارویی در ترکمنستان](#)

- [مشارکت راه‌آهن ملی روسیه در احداث خط رشت-آستارا در ایران](#)

۱۶ فروردین-حمل ۱۴۰۲