

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

Political

سیاسی

نویسنده: دمیتری نفیودوف (DMITRY NEFYODOV)

برگردان: ا. م. شیری

۱۸ اگست ۲۰۲۴

گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب



ظرفیت رقابتی مسیر شرقی رو به افزایش است.

[چه کسی می‌تواند بگوید یا حداقل حدس بزند که چرا ایران از دهه ۱۳۸۰ از احداث ۱۶۰ کیلومتر راه آهن رشت- آستارا خودداری کرده و هنوز هم می‌کند.] - شیری
هند- ایران- آسیای مرکزی- روسیه: مرکز مهم لجستیکی اوراسیا در اطراف بندر چابهار در حال شکل‌گیری است.

وضعیت نظامی-سیاسی در حوزه خلیج فارس و در کل در خاور نزدیک و خاورمیانه فرصت کمی برای حل و فصل آن در کوتاه‌مدت و میان‌مدت باقی می‌گذارد. با وجود تمام مشکلات و دشواریها، حضور نظامی امریکا در منطقه همچنان تهدیدی برای مسیرهای تجاری بین‌المللی، از جمله بنادر ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز است و خواهد بود.

تحریم‌های غرب، فعالیت‌های خرابکارانه سرویس‌های اطلاعاتی اسرائیل و غرب در خاک جمهوری اسلامی ایران، تهدید دائمی درگیری نظامی و ناآرامی‌های داخلی و بالاخره، پروژه‌های جایگزین- همه این‌ها باعث نمی‌شود که مسیرهای تعیین‌شده از نظر نظامی از امنیت کمتری برخوردار شوند. بر این اساس، جذابیت آن‌ها برای ناقل‌های بین‌المللی، از جمله شرکت‌های باربری کاهش می‌یابد.

در متن این نگرانی‌ها، تقاضا برای بخش شرقی گذرگاه حمل‌ونقل بین‌المللی «شمال-جنوب» از طریق قزاقستان و ترکمنستان به بندر چابهار ایران در سواحل اقیانوس هند رو به افزایش است (به اهمیت بخش غربی در ادامه خواهیم پرداخت). لازم به ذکر است که چند روز قبل از درگذشت ناگهانی ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور ایران در سانه هوائی، این نقطه تدارکاتی مهم در کوتاه‌ترین مسیر جنوب-شرق و جنوب آسیا به خاورمیانه و اروپا به یک شرکت هندی به مدت ۱۰ ساله واگذار شد.

МАРШРУТ МТК «СЕВЕР — ЮГ»



Источники: Евразийский банк развития

بسیاری‌ها، اگر نگوئیم اکثر کارشناسانی که در بحث‌های کارشناسی اخیر در مورد چشم‌انداز گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب شرکت داشتند، موافقتی که یکسری عوامل سیاسی و اقتصادی مرتبط به هم در تغییر مسیر اصلی آن به بخش شرقی نقش دارند. در رابطه با پروژه‌های قفقاز، فکر استفاده فعال‌تر از مسیر راه‌آهن باکو-تفلیس-آخالقلای-قارص (آذربایجان-گرجستان-ترکیه) که بهره‌برداری از ظرفیت کامل آن بعید است، وسیعاً بیان می‌شود.

باید اذعان کرد که تعیین حجم حمل‌ونقل بار در طول گذرگاه حمل‌ونقل بین‌المللی، کار آسانی نیست. جریان بار مورد نظر با یک رقم کمابیش مبهم ۳۰ و حتی ۴۵ میلیون تن در سال تا سال ۲۰۳۰ تخمین زده می‌شود. اما این چقدر قابل دستیابی است؟

بر اساس گزارش کمیسیون بین‌دولتی روسیه و ایران، حجم مبادلات تجاری متقابل در سال ۲۰۲۳، ۱۷.۳ درصد کاهش یافته است. همچنین، در حالی که واردات از ایران ۸.۱۵ درصد افزایش یافت، کاهش ۲۷.۱ درصدی صادرات روسیه را تحت تأثیر قرار داد. الکساندر نواک، معاون نخست‌وزیر فدراسیون روسیه، درباره این ارقام اظهار داشت: «فرصت‌هایی برای توسعه تجارت نه تنها در محصولات کشاورزی، بلکه در بخش‌های انرژی،

پتروشیمی و مهندسی مکانیک نیز وجود دارد. اطمینان دارم که مبادلات تجاری بین کشورهای ما افزایش خواهد یافت».

رشد کل ترانزیت کالاهای صادراتی روسیه از طریق ایران در سال ۲۰۲۳، عمدتاً به دلیل حمل‌ونقل کانتینری، به ۱۵ تا ۲۰ درصد رسید. بنا به پیش‌بینی نواک، افزایش در این زمینه در سال ۲۰۲۴ بی‌شک ادامه خواهد داشت. در مسیر شرقی گذرگاه حمل‌ونقل بین‌المللی تا بندر چابهار و بالعکس، راه‌آهن روسیه قصد دارد در سال ۲۰۲۴ حداقل ۴۰۰۰ کانتینر حمل کند که نسبت به سال ۲۰۲۳ افزایش ۲ تا ۳ برابری خواهد داشت. شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی، قزاقستانی و ازبکستانی در این بخش از اوراسیا که بخش «شرقی» گذرگاه حمل‌ونقل بین‌المللی را به مسیر اصلی در حمل‌ونقل کانتینری تبدیل می‌کند، فعال هستند (چهار قطار در ماه).

نیکلای بیروکوف، نائب رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل و لجستیک روسیه می‌گوید: «در عین حال، بسیاری از کارگزاران ترابری متوجه هستند که علی‌رغم ارقام رشد و ظرفیت‌های حمل‌ونقل، ایران به دلیل تفاوت در سنت‌ها و موازین تجارت، کشوری باقی می‌ماند که هر بار باید کلیدهای خود را از نو انتخاب کند. تفاوت در قوانین، یکسری هنجارهای بین‌المللی غیرمعتبر در ایران (عمدتاً به دلیل تحریم‌ها) و اقدامات کارگزاران حمل‌ونقل روسی بر اساس قوانین محلی، به طور قابل توجهی بر درک فرآیند معامله تأثیر می‌گذارد. با این حال، مقامات ایرانی برای تطبیق قوانین داخلی کار با کالاها و جابه‌جائی آن‌ها با هنجارهای بین‌المللی، گام‌های مهمی برمی‌دارند».

آرکادی ایوانوف، مدیر توسعه لجستیک ترانس‌آسیا می‌گوید: «پرداخت خدمات حمل‌ونقل در داخل کشور یکی از نگرانی‌های مشترک صادرکنندگان، واردکنندگان، حمل‌کنندگان و حمل‌ونقل‌ها است. آن‌ها پول نقد را ترجیح می‌دهند و برای پرداخت‌های غیرنقدی منظم آماده نیستند. این مشکل هنوز در سطح دولتی حل نشده است». آن‌ها سعی کردند از طریق انتقال غیرنقدی به حساب دفاتر واسطه غیر ایرانی در دبی، ترکیه و هند، تا حدی آن را کاهش دهند. اما، به گفته ایوانوف، «همه با پیش پرداخت‌ها به حساب‌های تأییدشده در سایر کشورها موافق نیستند».

توسعه ناکافی زیرساخت بنادر روسیه در بحیره خزر و پرداخت‌ها به ازای ارائه خدمات تحت فشار تحریم‌ها، از جمله مشکلات دیگر هستند. ایوانوف تصریح می‌کند که مسیر ترانس خزر «نصف‌النهار» پتانسیل بالایی دارد، «اما به دلیل حضور بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل در آنجا و «شفاف نبودن» تعیین نرخ‌ها و تعرفه‌های آن‌ها، پیش‌بینی هنوز دشوار است. به گفته رئیس گروه روس-ایران اکسپو، «اگر بندر آستاراخان در پنج هکتار گسترش یابد، آنگاه بزرگ محسوب می‌شود. اما وسعت بنادر ایران در بحیره خزر از ۳۰ تا ۲۰۰ هکتار است». در صورت گسترش، بارگیری خواهد شد. حجم بار ۱۴ بندر آستاراخان در سال ۲۰۲۳ از ۱۰ تا ۶۰٪، ماخاچ‌قلعه از ۲۰-۳۰٪ متغیر بود. امید است شرکت سهامی عام شمال-جنوب که بر اساس آن تأسیس شده، به افزایش بار در بندر ماخاچ‌قلعه و همچنین اجرای طرح دیرینه راه‌اندازی کشتی ریلی با حرکت منظم به بندر ترکمن‌باشی و بنادر امیرآباد و کاسپین ایران کمک کند.

از دیگر «گلوگاه‌های» کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، کارشناسان عدم حضور ناوهای بزرگ اقیانوس‌پیما در بندرعباس در تنگه هرمز را باز هم ناشی از تحریم‌های ضدایرانی، شرایط متشنج نظامی-سیاسی و اختلافات بر سر جزایر بین ایران و امارات متحده عربی عنوان می‌کنند. علاوه بر این، در اینجا مشکل توسعه‌نیافتگی خطوط راه‌آهن، کمبود ناوگان واگن و تجهیزات بارگیری مجدد وجود دارد. نویسندگان برخی از نشریات به ماهیت اولویتی خط «غربی» گذرگاه بین‌المللی حمل‌ونقل که از خاک آذربایجان می‌گذرد، اشاره می‌کنند

و به نظر آن‌ها راه‌اندازی این خط می‌تواند «در هزینه و زمان تحویل با کانال سوئز رقابت کند... زمان حمل‌ونقل در آن مسیر از سن‌پترزبورگ به هند ۴۰ روز است، با این کار هزینه‌های تحویل همه ساله کاهش می‌یابد.

УЧАСТОК РЕШТ—АСТАРА НА МАРШРУТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР—ЮГ

ИСТОЧНИКИ: РЖД, ЕАБР.



مسائل مربوط به تکمیل و راه‌اندازی سریع این پروژه در سطوح دولتی و عالی کشور به طور مرتب مورد بحث قرار می‌گیرد (بر اساس برخی گزارش‌ها، سفر رئیس‌جمهور روسیه به باکو برنامه‌ریزی شده است)، اما مشکلات همچنان برجای خود باقی هستند. به این ترتیب، هنوز تاریخ مشخصی برای راه‌اندازی کل ۱۶۰ کیلومتر بخش راه‌آهن رشت - آستارا در شمال غرب ایران که ساخت آن از ابتدای دهه ۲۰۰۰ تاکنون ۵ بار شروع شده، تعیین نشده است) تاریخ بعدی: ۲۰۲۵ تعیین شده که حتی این هم دور از واقعیت است. (خزر آخوندوف، کارشناس سیاست حمل‌ونقل از باکو می‌گوید: «این کاملاً حیرت‌آور است. زیرا، در دهه گذشته تهران بودجه کافی برای ساخت بخش شرقی گذرگاه شمال-جنوب پیدا کرد [به چابهار]... در سال ۲۰۰۹-۲۰۱۵ خط ۶۵۰ کیلومتری اوزن - قزلبه-برکت-اترک- گرگان بین قزاقستان، ترکمنستان و ایران ساخته شد که از طریق قزاقستان به شبکه راه‌آهن روسیه متصل می‌شود».

بر این اساس، فدراسیون روسیه، قزاقستان، ایران و ترکمنستان در اواسط جولای در شهر آکتائو برای توسعه همزمان ظرفیت مسیر شرقی گذرگاه بین‌المللی حمل‌ونقل در مسیر چابهار و بالعکس، «نقشه راه» ۲۰۲۴-۲۰۲۵ را امضاء کردند. اجرای این سند این امکان را فراهم می‌آورد که ظرفیت سالانه این بخش از گذرگاه تا سال ۲۰۲۷ به

۱۵ میلیون تن در سال و تا سال ۲۰۳۰ به ۲۰ میلیون تن در سال افزایش یابد. نوسازی مشترک جاده در امتداد ساحل شرقی بحیره خزر مستلزم ایجاد یکسری انشعاب موازی از آن، افزایش ظرفیت بندر چابهار و ساماندهی مسیر منظم کشتی از چابهار به بندر بمبئی یا ناوا-شوا (هند) است. بر اساس اطلاعات موجود، این رویدادها شامل استفاده از بانکداری اسلامی می‌شود که در برخی شاخص‌ها در حد قابل توجهی با «کلاسیک» تفاوت دارد. آینده نشان خواهد داد که آیا برنامه‌های موجود اجراء می‌شود یا خیر. گذرگاه حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، به گفته ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، «باید به نمونه گسترده‌ترین همکاری بین‌المللی تبدیل شود». در عین حال، دخالت بیشتر کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در «برنامه کار» دشوار خاورمیانه، از حضور مخالفان تأثیرگذار این پروژه (به عنوان نمونه می‌توان به روابط نزدیک آذربایجان و اسرائیل اشاره کرد) حکایت می‌کند که نوید زندگی آسان به آن نمی‌دهد.

نقل از: [بنیاد فرهنگ ستراتیژیک](#)

۲۷ مرداد- اسد ۱۴۰۳