

نگاهی به دیپلماسی فعال دولت سیزدهم
برای احیای کریدورهای انتقال بین‌المللی کالا

ایران، کانون ترانزیت جهان

■ فائزه سادات یوسفی

روزنامه‌نگار

امروزه با توجه به تحولات منطقه و جهان، ژئوپلیتیک اهمیت خود را بیش از گذشته نشان می‌دهد، به طوری که بسیاری از کشورها با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود در معادلات منطقه‌ای و حتی بین‌المللی نقش‌آفرینی می‌کنند. یکی از موارد بسیار مهم در مسأله ژئوپلیتیک، راه‌های مواصلاتی به سایر کشورها بخصوص کشورهایی است که در وضعیتی بسر می‌برند که موقعیت ژئوپلیتیکی نامناسبی دارند و یا به دنبال مسیرهایی هستند که در مبادلات تجاری دارای کمترین هزینه و بیشترین سود و امنیت اند. موقعیت ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی با توجه به همجواری با مسیرهای آبی از شمال و جنوب و مصون ماندن از مناقشات در منطقه به‌عنوان تقاطع جهانی می‌تواند نقش محوری در ترانزیت کالا از مسیر شرق به غرب و شمال به جنوب بازی کند.

توجه دولت سیزدهم به کریدورهای ترانزیتی

تعامل با کشورهای منطقه و ارتباطات در سطوح اقتصادی و سیاسی مهم‌ترین و اساسی‌ترین رویکرد دولت سیزدهم است. در دوره قبل به دلیل معطوف بودن سیاستگذاری‌های دولت به غرب و مغفول ماندن از فضای منطقه‌ای، فرصت‌های بسیاری از دست رفت. به‌عنوان مثال ترانزیت کالا در سال‌های گذشته روند رو به کاهشی داشته به طوری که در سال ۹۹ به کمترین میزان یعنی ۷ میلیون تن رسید. از این رو دولت اکنون در تلاش است با افزایش کریدورهای ترانزیتی بین کشورهای منطقه و افزایش مبادلات، هم با جبران گذشته عواید اقتصادی را به آن بازگرداند و هم نقش کلیدی کشور در تحولات منطقه‌ای را به سایر کشورها خاطرنشان کند.

اهمیت کریدور شمال جنوب

کریدورها فارغ از نقشی که در شکوفایی اقتصادی دارند، در تعاملات سیاسی نیز نقش

نقطه ضعف آن را پررنگ‌تر کرده است که به موجب آن روسیه پس از این اتفاق و حتی قبل از جنگ اوکراین به راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب تأکید کرد.

اصلی‌ترین فعالیت این کریدور، انتقال محموله‌های روسی از طریق ایران به هند است که بر اساس آن، در چند روز گذشته اولین محموله از خاک ایران به مقصد هند منتقل شد.

این بار به صورت آزمایشی از مبدأ سن‌پترزبورگ واقع در روسیه به بندر آستاراخان منتقل و از طریق دریای خزر وارد ایران و بندرانزلی می‌شود و از آنجا از طریق جاده و ریل به بندرعباس و سپس از آنجا توسط کشتی‌های کانتینربر به بندر «ناواشیوا»ی هند انتقال پیدا می‌کند. پیش‌بینی زمانی که برای ترانزیت این محموله در نظر گرفته شده، کمتر از ۲۵ روز است.

دولت برای بالا بردن ظرفیت و پتانسیل بنادر شمالی کشور در حال اصلاح و ارتقای زیرساخت‌های مناسب برای این امر است. بر این اساس بنادر آماده پذیرش انواع کانتینر، کانتینرهای یخچالی، کشتی‌های رورو، بار فله و انواع کالاهای نفتی و مخازن نیز پذیرای انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی می‌باشند.

در این میان، تولید مشترک کشتی میان ایران و روسیه بر اعتبار کریدور شمال-جنوب افزوده است چراکه این اقدام گامی در جهت تأمین تجهیزات مورد نیاز برای انجام مبادلات در این کریدور خواهد بود.

کریدور عبوری شمال-جنوب از ایران مسیری تحریم‌ناپذیر و امن است و کارشکنی و تغییر رویه همسایگان نیز در آن تأثیری ندارد.

تحریم‌های روسیه و ایران

با توجه به تحریم غرب علیه روسیه، به کارگیری این کریدور دارای اهمیت ویژه‌ای است چراکه این کشور با استفاده از این کریدور می‌تواند کالاهای و اجناس خود را از این مسیر وارد بازارهای آسیایی کند که از نظر صرفه زمانی و اقتصادی در بهترین وضعیت قرار دارد. بنابراین، وضعیت کنونی روسیه، نقش‌آفرینی

سازنده‌ای را بازی می‌کنند. آغاز به کار کریدور شمال به جنوب که از آن به‌عنوان بزرگ‌ترین کریدور جهان نیز یاد می‌شود، سهم بسزایی در ارتقای جایگاه ایران و روابط با کشورهای مختلف دارد.

ایران دارای دو کریدور شمال به جنوب است که قرارداد آن در سال ۱۳۷۹ به امضای وزیران حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید اما تاکنون گام مؤثری برای اجرایی شدن آن وجود نداشته است. یکی از آنها محور شرقی است که با تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان در سال آینده و پیوند دریای عمان به بنادر دریای خزر، جنوب آسیا را به افغانستان و آسیای میانه متصل می‌کند. دومین کریدور نیز بندرعباس را به صورت چهار شاخه به شمال، شمال غرب و شمال شرق کشور مرتبط می‌کند.

کریدور شمال به جنوب به موجب کاهش زمان حمل‌ونقل از ۲۵ تا ۳۰ روز در مقایسه با ۴۰ تا ۶۰ روز و صرفه اقتصادی در حدود ۲۵۰۰ دلار در هر ۱۵ تن نسبت به کانال سوئز، ارزش ویژه‌ای دارد. علاوه بر آن، مسیر کانال سوئز بسیار پرترافیک و شلوغ است و حادثه مسدود شدن مسیر توسط کشتی در سال گذشته،



ویژه‌نامه



ایران

چهارشنبه
۲ شهریور ۱۴۰۱