

استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری چین در کریدور تهران-مدیترانه

ضرورت اتصال ترانزیتی ایران-عراق-سوریه تا مدیترانه، ضرورت جذب سرمایه چین برای تکمیل خط آهن رشت-آستارا تا آذربایجان و روسیه، استفاده از ظرفیت چین برای ساخت خط آهن کرمانشاه-خسروی-خانقین-بغداد-لاذقیه و استانداردسازی ریل‌های پاکستان برای تکمیل کریدور شرق-غرب، برخی پروژه‌هایی است که ضرورت دارد در تفاهم ایران و چین دیده شود.

به گزارش خبرنگاران اقتصاد گزارش خبر؛ - سعید مودنی: روز شنبه هفتم فروردین ۱۴۰۰ بود که سند برنامه همکاری جامع جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین موسوم به برنامه ۲۵ ساله در تهران به امضای محمدجواد ظریف و «وانگ یی»، وزیرای خارجه دو کشور رسید. این سند ظرفیت‌ها و چشم انداز همکاری دوجانبه جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین در زمینه‌های مختلف از جمله اقتصادی، فرهنگی و غیره را مورد بحث قرار داده است.

در این حوزه توجه به بخش ارتباطات حمل‌ونقلی، ترانزیت و لجستیکی ایران، چین و کشورهای منطقه بسیار ضروری است و ضرورت دارد در تفاهم‌نامه ایران و چین به آن توجه خاص شود، به هر حال کشور ایران بر سر چهار راه ترانزیتی دنیا واقع شده است و باید از این ظرفیت هرچه بهتر استفاده شود. در راستای بررسی ابعاد مختلف الزامات و ضروریات حمل‌ونقلی دو کشور ایران و چین در تفاهم‌نامه ۲۵ ساله به سراغ یکی از محققان اقتصاد حمل‌ونقل و کارشناس ترانزیت رفتیم و با وی در این باره گفت‌وگو کردیم که به جهت طولانی بودن در ۲ بخش ارائه می‌شود. بخش اول گفت‌وگو پیش روی شماست.

علی ضیایی می‌گوید: «طبق تفاهم انجام شده و طبق اطلاعاتی که به دست آمده، قرار است در قبال قراردادهایی مبتنی بر فروش نفت و مسائل این چینی سرمایه‌گذاری کلانی از سوی کشور چین در کشور ایران انجام شود. این سرمایه‌گذاری‌ها در بخش‌ها و حوزه‌های مختلف است که یکی از این بخش‌ها حمل و نقل است.

ابتدا ضرورت دارد چند ملاحظه مطرح شود و سپس سراغ مصادیق برویم که سرمایه‌ها کجا می‌تواند انجام شود، این ملاحظات مهم است چون اگر رعایت نشود و برای این سرمایه که قرار است وارد شود بخواهیم خیلی سرخوش باشیم قطعاً مضرات آن از منافع آن بیشتر خواهد بود و به جای آنکه سودی به کشور برساند موجب می‌شود در بلندمدت ما متضرر شویم.»
* اجازه ندهیم روند خوداتکایی و شکوفایی صنعتی داخل مختل شود

در باره همکاری ایران و چین در حوزه حمل و نقل و ترانزیت توجه به چه ملاحظاتی مهم است؟ چه پیشنهاداتی را در این باره می‌توان روی میز گذاشت؟

ضیایی: این گشایش یک گشایش احتمالی است و نباید آن اشتباهی که در برجام مرتکب شدیم، اینجا هم مرتکب شویم و همه مسائل و خصوصاً توسعه همه زیرساخت‌ها را با قرارداد ایران و چین گره بزنیم. این می‌تواند در بدنه حاکمیتی کشور خطر ایجاد کنیم که نباید اجازه داد این اتفاق رخ دهد.

موضوع دیگر اینکه بالاخره در اثر تنگنای اقتصادی، کشور در حال رسیدن به سطحی از خوداتکایی و شکوفایی است و مجدداً اگر اجازه دهیم ورود سرمایه خارجی و قرارداد با کشورهای خارجی که مصداق فعلی آن همین کشور چین است، محقق شود، ممکن است آن روند خوداتکایی و شکوفایی صنعتی داخل مختل شود که نباید اجازه داد این اتفاق رخ دهد.

نکته بعد اینکه به خاطر تحریم‌های نفتی که علیه کشور ما اعمال شده است ایده‌هایی نو، جدید و بسیار کارآمد اخیراً در فضای اقتصادی کشور شکل گرفته و مطرح شده است، مسائلی نظیر صندوق‌های سرمایه‌گذاری پروژه که سرمایه‌های رسوب کرده و راکد شده در کشور که اتفاقاً بسیار گسترده است را جمع می‌کند و در توسعه اقتصادی، زیرساختی و صنعتی کشور دخیل می‌کند و به واسطه آن ماهیت موجب می‌شود راندمان صنعتی و بهره‌برداری کشور بسیار افزایش یابد و می‌تواند تحول سنگین اقتصادی در کشور بیافریند.

تاکنون به خاطر درآمدهای نفتی مسئولان به سمت این موضوعات نمی‌رفتند و اصلاً استقبالی هم نمی‌شد و کسی هم به این مسائل فکر نمی‌کرد اما این تحریم نفتی موجب شده است این فرصت به وجود آید و این روندهای توسعه نوین اقتصادی که در کشورهای توسعه یافته پیاده شده است، در ایران هم پیاده شود که دقیقاً مطابق با مَر اقتصاد مقاومتی است و سیاست‌های استعماری نیست و اگر مجدداً سرمایه‌ای که از خارج قرار است وارد کشور شود چه نفت، چه سرمایه‌گذاری چین و یا هر چیز دیگر اگر اجازه دهیم بیاید و جای این را بگیرد مجدداً این فرصتی که به وجود آمده را از دست می‌دهیم که نباید اجازه داد این اتفاق رخ دهد.

* دانش مذاکرات اقتصادی و صنعتی را باید تقویت کنیم

ایران و چین در گذشته قراردادهایی داشته اند، حال با توجه به این قراردادهای قبلی، در تفاهم نامه ۲۵ ساله، توجه به چه موضوعاتی با استفاده از تجربه قبلی ضرورت دارد؟

ضیایی: ضرورت دارد به تجربیات گذشته‌ای که داشته‌ایم، توجه کنیم، در مذاکرات خارجی خصوصاً در مذاکرات با چین یک واقعیت وجود دارد و آن این است که ما یک سری از قراردادهایی که سابقاً با چین داشته‌ایم موفقیت‌آمیز نبوده است.

از چه منظر می‌گویید این قراردادها موفقیت‌آمیز نبود؟

ضیایی: به دلایل مختلف این قراردادها موفقیت‌آمیز نبود، یکی از مهمترین دلایل این است که دانش مذاکرات اقتصادی و صنعتی در سطح جهانی چندان در کشور ما و درون نهادها و سازمان‌های ما وجود ندارد، ما مذاکراتی داشته‌ایم که در آنها چانه‌زنی شده است اما یا به ضرر ما تمام شده و یا مختل شده است و دست ما به جایی بند نبوده است که در این باره می‌توان به مذاکرات پس از برجام برای سرمایه‌گذاری خارجی اشاره کرد و نمونه‌های این مورد با چین هم وجود داشته و نیاز است که دانش مذاکره خارجی را حتماً به کار گیریم و حتماً قراردادهای دقیقی منعقد کنیم که در

آینده دچار مشکل نشویم.

مثلاً کشور چین در قراردادهای اقتصادی و سرمایه‌گذاری، اصلی را پیاده‌سازی می‌کند و آن این است که بین ۳۰ تا ۵۰ درصد مبلغ قرارداد باید صادرات کالا و خدمات از چین باشد، به عنوان مثال برای طرح‌های توسعه راه‌آهن و خط ریلی اکثر قریب به اتفاق ملزومات، توانمندی‌ها و اقلامی که برای احداث این خط آهن لازم است در کشور ما موجود است، ما در زمینه ریل، تراورس و سایر اقلام زیرسازی و روسازی در داخل کشور به بومی‌سازی رسیده‌ایم اما اگر کشور چین شرط ۳۰ تا ۵۰ درصد را اعمال کند فرصتی که می‌تواند برای فعال شدن ظرفیت‌های داخلی ما به وجود آید و همچنین فرصت‌های اشتغالزایی، از دست می‌رود.

طبق اعلام شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور حدوداً در هر پروژه ریلی ۲۰ درصد نیاز به اقلام خارجی است و اگر کشور چین با همان خط مشی گذشته ورود کند نه تنها این ظرفیت برای ما ایجاد نمی‌شود بلکه در پروژه‌هایی که روی زمین مانده است و می‌تواند با روش‌هایی نظیر صندوق پروژه توسط سرمایه داخلی و توانمندی‌های فنی و مهندسی و نیروی انسانی داخلی انجام شود این فرصت از دست می‌رود و به کشور چین می‌رسد و به همین خاطر نیاز است ما در مذاکرات کلانی که با کشور چین داریم این مسائل را مدنظر قرار دهیم و آنان را ملزم کنیم با ملاحظات ما برای سرمایه‌گذاری ورود کنند.

به عنوان مثال این طور که دوستان راه‌آهنی می‌گویند یکی از قراردادهای خوبی که ما با کشور چین در زمینه راه‌آهن داشته‌ایم قرارداد راه‌آهن گرگان - مشهد بود که مدل و تیپ قرارداد قابل قبول بود اما از سال ۹۸ (تابستان) خط اعتباری طرف چینی برقرار نشد و تأمین مالی آن هم صورت نگرفت.

* ایران می‌تواند منافع ریلی و ترانزیتی خود را به ابتکار یک کمربند - راه گره بزند

یکی از موضوعات بسیار مهمی که کشور چین در زمینه ترانزیت و حمل و نقل دنبال می‌کند، احیاء راه ابریشم و موضوع یک کمربند-راه است، در این حوزه ما از چه ظرفیت‌هایی در این باره می‌توانیم بهره ببریم؟

ضیائی: بله چین موضوع یک کمربند یک راه را مطرح کرده و موجب شده است این کشور سرمایه‌گذاری گسترده‌ای را در داخل کشورهای غربی خودش انجام دهد، در این طرح مقادیر خوبی از سرمایه‌ها، داخل کشورهای مختلف می‌نشیند که شامل روسیه، قزاقستان، عراق، پاکستان و غیره است، این طرح جامعی است، مهم این است که ایران از این جامعیت طرح استفاده کند و منافع ریلی و ترانزیتی که می‌تواند برای خودش در داخل سایر کشورها تعریف کند را به این ابتکار یک کمربند - راه گره بزند که اتفاقاً منطبق است و نیاز است از سوی ایران تأکید شود و به منصف ظهور برسد.

در موضوع یک کمربند-راه، محوریت سرمایه‌گذاری چین چگونه خواهد بود و این خط ترانزیتی با چه اهدافی دنبال می‌شود؟

ضیائی: کشور پاکستان یکی از بزرگترین متحدان چین در بحث ابتکار یک کمربند - راه است و چین حدود ۶۷ میلیارد دلار در پاکستان سرمایه‌گذاری کرده است؛ این موضوع شامل طرح‌های مختلفی نظیر تولید انرژی، حمل و نقلی، سرمایه‌گذاری صنعتی و غیره است که ما اینجا بیشتر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل را مد نظر داریم.

یکی از طرح‌هایی که زیر مجموعه یک کمربند یک راه در قرارداد چین و پاکستان مطرح شده است طرح CPEC است که برای ما خیلی اهمیت دارد، اگر ما بخواهیم منافع راهبردی و بلندمدت خود را در این تفاهم‌نامه بنگریم، از جمله منافع بسیار مهمی که ضرورت دارد حتماً ما به آن دست یابیم «بحث ترانزیت و خصوصاً ترانزیت شرق به غرب» است که چین را به اروپا متصل می‌کند.

برای ترانزیت شرق به غرب مسیرهای مختلفی مطرح شده است، برخی از این مسیرها درصدی فعال هستند و برخی هنوز فعال نشده‌اند، مسیری که از داخل خاک ایران می‌گذرد اصلاً فعال نشده‌اند، رقابتی بین کشورهای منطقه وجود دارد برای آنکه بتوانند نقش تأثیرگذارتری در اتصال بین چین و اروپا ایفا کنند، مثلاً یکی از مهم‌ترین کشورها، ترکیه است که بسیار در این باره تلاش می‌کند و البته موقعیت جغرافیایی خوبی هم دارد اما ایران تاکنون توجه چندانی به این فرصت نداشته است حتی پیشنهادهایی که از سمت چین مطرح شده است در سال‌های گذشته تقریباً نادیده گرفته شد.

* بررسی ۳ ظرفیت ترانزیتی منطقه برای اتصال چین به اروپا از طریق ایران

با توجه به ظرفیت جغرافیایی مناسب ایران، ما برای برقراری اتصال ریلی بین چین و اروپا و برقراری این مسیر ترانزیتی در کشور خود چه ظرفیت‌هایی داریم؟

ضیائی: ما برای اتصال به اروپا و برقرار کردن اتصال ریلی بین چین و اروپا از سمت شرق کشورمان سه گزینه داریم؛ یک گزینه کشورهای CIS است که قطارهای باری بتوانند در آن مسیر حرکت کنند، یعنی قطارهای باری وارد قزاقستان شود، از آنجا وارد ازبکستان شود و سپس ترکمنستان و پس از آن وارد ایران شود، این کریدور از نظر زیرساختی متصل و برقرار است اما از نظر مباحث نرم‌افزاری متوقف است، البته این کریدور برای مدت کوتاهی چند سال پیش برقرار شد و یک سری از قطعات ایران خودرو از طریق این کریدور از چین وارد کشورمان شد اما پس از آن این کریدور متوقف شد.

گزینه بعدی ما برای اتصال به چین، کشور افغانستان است که مرز مشترک هم با چین دارد اما این کشور ملاحظات زیادی دارد که موجب می‌شود این کریدور به راحتی از طریق افغانستان شکل نگیرد؛ مهم‌ترین بخش آن، امنیتی است، امنیتی که به عنوان خلاء در افغانستان مطرح است موجب شده است که کریدورهای ترانزیتی از این کشور شکل نگیرد. ما حتی برای واردات و صادراتمان با افغانستان بر بحث ترانزیت و حمل‌ونقل دچار مشکلات امنیتی هستیم به آن دلیل که جو خاصی که آنجا وجود دارد، همچنین در داخل خاک افغانستان زیرساخت حمل و نقلی مناسب وجود ندارد خصوصاً زیرساختی ریلی مناسبی ندارند و این موضوع هم مزید بر علت است و اگر بخواهیم زیرساخت‌های ریلی را آنجا توسعه دهیم مناطق شرقی این کشور که به چین متصل است تقریباً مناطق صعب‌العبوری است و این هم ملاحظات می‌آفریند.

کریدور دیگری هم پیش از این مطرح شد که از طریق کشورهای CIS عبور داشت، اما این کریدور هم متوقف است که یکی از مهم‌ترین دلایل توقف آن، مشکلات سیاسی ما با ترکمنستان است، یعنی وزارت نفت ما کلاً روابط را با ترکمنستان متوقف کرد و این چالش به بحث ترانزیت هم کشیده شده است؛ روابط ترانزیتی ما با ترکمنستان خیلی کاهش یافته است و تقریباً به سمت توقف پیش می‌رود.

* موضوع اتصال چین به ایران از طریق پاکستان در تفاهم ایران و چین دیده شود

طرح CPEC چه مزیتی برای ترانزیت ایران و منطقه می‌آفریند؟

ضیائی: یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که در این بحث باید مورد توجه قرار بگیرد موضوع کشور پاکستان است؛ چین سرمایه‌گذاری سنگینی را در داخل پاکستان انجام می‌دهد و یکی از مهم‌ترین موضوعات، همین CPEC است که محور آن اتصال حمل و نقل ریلی و جاده‌ای چین و پاکستان است که ریلی مهم‌تر است و این طرح پیش می‌رود.

البته در برخی از مراحل دو کشور چین و پاکستان با هم دچار اختلافاتی هم شده‌اند. مثلاً بخشی از این قرارداد کریدور ML1 است که جنوب پیشاور را به بندر کراچی متصل می‌کند، برای این کریدور چین تضمین‌های بیشتری از پاکستان خواسته است و پاکستان هم قبول نکرده است و این اتفاقاً به نفع ما است که چین از طریق پاکستان به آب‌های دهانه اقیانوس هند و دریای عمان متصل نشود بلکه ایده‌آل ما این است که چین از طریق پاکستان به ایران متصل شود و کالای چین از طریق بندر چابهار وارد دهانه اقیانوس هند شود.

حال در تفاهم ایران و چین از جمله کارهایی که باید ایران انجام دهد تأکید بر روی طرح CPEC است و اینکه اتصال ریلی بین چین و پاکستان هرچه زودتر برقرار شود و ما بتوانیم از طریق پاکستان به چین دسترسی پیدا کنیم.

* مشکل فقدان ریل‌های استاندارد در پاکستان

چه پیشنهادی در این باره بین ایران و چین قابل طرح است؟

ضیایی: ببینید نکته ای که در مورد پاکستان است و بسیار خوب است که ایران در تفاهم با چین، این موضوع را هم مورد تأکید قرار دهد، اتصال ریل استاندارد از طریق خاک پاکستان است؛ ریل ما به پاکستان از نظر زیرساختی وصل است اما استانداردهای ریلی ما متفاوت است. ریل کشور ما ریل استاندارد جهانی است (ریل ۱۴-۳۵) اما ریل پاکستان یک ریل خارج از حد استاندارد است، ریل هند و پاکستان (ریل ۱۶-۷۶) است که تقریباً در هیچ جای دنیا این ریل وجود ندارد و فقط در هند و پاکستان است و ریلی غیر استاندارد است و به ریل جنگی مشهور است. عرض این ریل متفاوت است و قطارهای ما نمی‌توانند به آن ریل ورود کنند و متقابلاً قطارهای آنها هم نمی‌توانند وارد ریل کشور ما و دیگر کشورها شود بنابراین مشکل در ارتباط بین ریلی بین چین و پاکستان هم وجود دارد، از طرف دیگر یکی از راه‌حل‌هایی که به عنوان تعویض بوژی مطرح است در مورد ریل پاکستان مصداق ندارد، بنابراین این اتصال ریلی امکان اجرایی شدن ندارد چون استانداردهای فنی واگن‌ها و بوژی‌ها با هم فرق می‌کند و در واقع مثل ریل ما و کشورهای شوروی سابق نیست که تعویض بوژی انجام دهیم و قطارها به راحتی در شبکه ریلی یکدیگر حرکت کنند.

به خاطر این تفاوت استاندارد ریلی، کشور چین پیشنهادی را به کشور پاکستان داده بود مبنی بر اینکه در داخل پاکستان ریل استاندارد (۱۴-۳۵) کار شود که ظاهراً پاکستان قبول نکرده است، البته چین چندین محور ریلی پاکستان را برای استاندارد شدن مدنظر قرار داده که پاکستان قبول نکرده است.

چیزی که برای ما اهمیت دارد این است که اگر در قالب CPEC اتصال ریلی بین پاکستان و چین برقرار شود یک اتصال ریلی بین چین و ایران از طریق پاکستان به وسیله ریل استاندارد احداث می‌شود که البته سرمایه‌گذاری سنگینی را می‌طلبد و قاعدتاً کشور چین می‌تواند از پس این سرمایه‌گذاری برآید و این طرحی است که باید ایران آن را در پازل خود بیاورد و در طرح یک کمربند - راه ما هم روی این موضوع تأکید کنیم و در تفاهم ایران و چین هم موضوع را مطرح کنیم که اتصال ریل استاندارد از طریق خاک پاکستان انجام شود چون برای چین و ایران اهمیت بسزایی دارد.

ببینید موضوع خط کریدوری ترانزیتی از چین تا مدیترانه از طریق ایران و بخشی کریدور پاکستان مهم است و در کریدور پاکستان فقط اتصال ریلی چین و ایران مدنظر ما است و بقیه‌اش رقباتی ترانزیتی ما هستند، به عنوان مثال اتصال پیشاور به کراچی در واقع بنادر ایران را دور می‌زند و رقیب ایران محسوب می‌شود و هر چقدر به تعویق بیفتد به نفع ما است.

* امکان استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری چین برای اتصال ایران به بندر لاذقیه سوریه

ظرفیت بعدی که ما می‌توانیم از تفاهم با چین استفاده کنیم و از طریق سرمایه‌گذاری چین آن را فعال کنیم بحث کریدور تهران - مدیترانه است که یکی از کریدورهای ترانزیتی بسیار راهبردی ما است، این کریدور چندین جنبه دارد اول آنکه مکمل کریدور شرق - غرب است که چین را به اروپا متصل می‌کند و ما اگر بتوانیم کالا را از چین به بندر لاذقیه سوریه برسانیم از آنجا می‌توانیم از طریق حمل و نقل ترکیبی و دریایی، به اروپا متصل شویم.

وجه دوم این موضوع بحث روابط اقتصادی و تحریم‌شکن بین ایران و کشورهای حوزه مقاومت یعنی عراق و سوریه است؛ مهم‌ترین مانع توسعه تجارت بین ایران و سوریه در حال حاضر نبود کریدورهای ترانزیتی است که البته بخشی از این مشکل مسائل امنیتی است که باید رفع شود و بخش دیگری هم نبود زیرساخت‌ها است، ما نیاز داریم که از نظر ریلی و بزرگراهی به سوریه متصل شویم.

طرح‌هایی که در این باره برای اتصال ریلی ایران و عراق مطرح شده است یکی اتصال ریلی شلمچه - بصره است و دیگر اتصال ریلی کرمانشاه-خسروی-خانقین است؛ پروژه ریلی شلمچه - بصره در حال پیگیری است اما کریدور اصلی و پروژه‌ای که اهمیت بالاتری دارد و می‌تواند بهترین اتصال را شکل دهد گزینه ریلی دوم (کرمانشاه-خسروی-خانقین) است که ما بتوانیم از طریق خانقین به عراق اتصال پیدا کنیم و این هم به سرمایه‌گذاری سنگین داخل ایران نیاز دارد تا اینکه به مرز برسیم و خط آهن ما داخل عراق امتداد پیدا کند و به بغداد برسد. البته خط آهن خانقین - بغداد هم یک خط ریلی معدنی است و عرض یک متر دارد و اصلاً کریدور ترانزیتی، تجاری و مسافرتی نیست و قطارهای استاندارد هم نمی‌توانند روی آن تردد کنند و آن خط ریلی هم باید مجدداً احداث شوند که همه این موارد مستلزم سرمایه‌گذاری زیرساختی است که در شرایط فعلی ممکن است از دست حاکمیت ایران برنیاید البته راه‌هایی وجود دارد نظیر صندوق سرمایه‌گذاری پروژه که می‌تواند آنها را فعال کند اما تا زیرساخت قانونی آن فراهم شود و افکار عمومی آن را قبول کنند شاید کمی زمان ببرد. این بستر سرمایه‌های ورودی چین ظرفیت مناسبی برای تکمیل این زیرساخت‌ها است که هم اتصال ریلی ما به عراق برقرار شود، خصوصاً از طریق خانقین، و هم اتصال ریلی عراق به سوریه تکمیل شود.

* ضرورت استفاده از ظرفیت چین برای اتصال ترانزیتی ایران-عراق-سوریه تا مدیترانه

البته در این باره بین عراق و سوریه تفاهماتی وجود دارد و در حال آغاز عملیات اجرایی هستند اما باید بررسی شود که این خط حتماً ترانزیتی باشد و بعد از فاز اتصال ایران به عراق اتصال عراق به سوریه مطرح است ما اگر بتوانیم از طریق خط ریلی به مرز بوکمال-القائم وصل شویم از آنجا یک خط ریلی داخل خاک سوریه می‌خواهیم که از بوکمال به بندر لاذقیه متصل شویم.

البته از آن منظر که جنگ‌هایی داخل کشور سوریه وجود داشته است بخشی از شبکه ریلی فعلی سوریه هم تخریب یا دزدیده شده است که باید ترمیم شود، البته از آن منظر که زیرسازی وجود دارد ترمیم این بخش خط ساده است در نتیجه با توجه به این موضوع اتصال ایران به مدیترانه از طریق قطعه‌ای از راه ابریشم و طرح یک کمربند-راه اتصال می‌تواند انجام شود همچنین اتصال بزرگراهی ایران تا مدیترانه، را داریم.

قطعا این پروژه تأمین مالی سنگینی نیاز دارد...

ضیائی: بله، چین می‌تواند در این حوزه حضور یابد و سرمایه‌گذاری کند، البته تأکید می‌شود که اتصال ریلی ایران تا مدیترانه و خصوصاً اتصال ریلی و بزرگراهی بین عراق و سوریه طرحی بسیار استراتژیک است که هر کشوری بتواند در قالب طرح‌های BOT آن را اجرا کند و خود هم بهره‌بردار را در دست بگیرد در حوزه غرب آسیا بسیار صاحب نفوذ می‌شود و نمونه آن آمریکا است که جاده‌ای را از بنادر جنوبی عراق به سمت الانبار در حال احداث دارد که یکی از اهدافش، قطعاً بحث یافتن حوزه نفوذ در آن منطقه است. چون بهره‌بردار را هم شرکت سازنده انجام می‌دهد که آمریکایی است و حالا اتصال ریلی و بزرگراهی بین ایران و مرز بوکمال هم قطعاً اتصال ترانزیتی بین‌المللی خواهد شد و همه کشورها از این ظرفیت استفاده خواهند کرد و هر کشوری بتواند این خط را احداث و بهره‌بردار کند برنده این پازل است. در نتیجه ایده‌آل ما این است که ایران و نه حتی چین، خود برای تکمیل،

احداث و توسعه این اتصال ورود کند اما خوب اگر اراده آن به هیچوجه در داخل کشور نباشد سرمایه‌گذاری چین می‌تواند جایگزینی برای این کریدور باشد.

* امکان جذب سرمایه چین برای تکمیل خط آهن رشت-آستارا تا آذربایجان و روسیه

غیر از کریدور شرق-غرب، در کریدور شمال-جنوب چه پروژه مهمی داریم که بتوان از ظرفیت سرمایه‌گذاری چین استفاده کرد؟

ضیائی: طرح بعدی که می‌تواند در دستور کار قرار گیرد خط آهن رشت - آستارا است که در پازل کریدور شمال - جنوب تعریف می‌شود، کریدور شمال - جنوب ما برای تکمیل چندین پیش‌نیاز لازم دارد که بخشی از این پیش‌نیازها هم زیرساختی هستند؛ اتصال ما از طریق ترکمنستان به شمال یعنی روسیه که در بالا هم عنوان شد در حال حاضر تقریباً متوقف است از طریق آذربایجان هم فقط اتصال جاده‌ای وجود دارد که البته مسائل سیاسی هم موجود است و اگر بخواهیم از طریق ریل به روسیه متصل شویم و از طریق خاک آذربایجان یعنی فقط با یک واسطه به روسیه وصل شویم باید شبکه ریلی خود را به شبکه ریلی آذربایجان متصل کنیم، طرحی که در حال حاضر در دستور کار است راه‌آهن رشت - آستارا است اما این راه‌آهن با توجه به شرایطی که دارد حدود یک میلیارد دلار هزینه احداث لازم دارد.

وزارت راه و شهرسازی پیش از این درباره این خط مذاکراتی با چین داشت، با ایتالیا صحبت‌هایی انجام شد، کشور آذربایجان هم زمانی قرار بود ۵۰۰ میلیون دلار از این خط را تأمین مالی کند اما هیچکدام به نتیجه نرسید اگر ایران فقط بخواهد برای اتصال ریلی به آذربایجان و بعد هم روسیه روی رشت - آستارا تمرکز کند این پروژه یکی از محلهایی است که سرمایه‌گذاری چین می‌تواند به آنجا وارد شود البته ما اگر دیپلماسی فعال داشته باشیم می‌توانیم فارغ از خط راه آهن رشت - آستارا سراغ خط جلفا برویم که مطلوب تر است اما طرح این موضوع فرصتی جداگانه می‌طلبد.