

کریدورهای نا تمام

نسخه دستوری برای پیشرفت کشور چاره ساز نیست! #۴۷؛ فراموشی جایگاه روابط بین‌المللی در پیشبرد اهداف کریدورها

بحث پیشرفت و توسعه کریدور ارس، گامی بزرگ برای ترانزیت ایران است. در حالی که برخی کشورها نظیر ترکیه به دنبال دور زدن ایران در این کریدور هستند، معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل عز دستور ویژه رئیس جمهوری برای تامین مالی این پروژه خبر داده است. اما آیا کریدور با یک دستور مسعود پزشکیان توسعه می‌یابد یا به مسائل دیگری مانند بهبود روابط بین‌المللی نیاز بیشتری دارد؟

به گزارش گروه صنعت و تجارت _ پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت ، ارتباط ایران با کشورهای همسایه و تقویت جایگاه ترانزیتی، همواره نقش مهمی برای توسعه اقتصادی ایران داشته و در این میان، موضوع کریدورها از مهم‌ترین عوامل مورد توجه

بازیگران منطقه است. یکی از این کریدورها، کریدور ارس است. احداث کریدور ارس برای ایران از جنبه‌های اقتصادی، ژئوپلیتیکی و امنیتی اهمیت حیاتی دارد. این کریدور که ایران را از طریق آذربایجان به دیگر کشورها متصل می‌کند، یکی از مسیرهای کلیدی در توسعه تجارت منطقه‌ای و افزایش تعاملات اقتصادی محسوب می‌شود.

توسعه کریدور ارس باعث کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل کالا می‌شود و از وابستگی ایران به مسیرهای جایگزین می‌کاهد. همچنین، این پروژه نه تنها به توسعه مناطق شمال غرب کشور کمک می‌کند، بلکه منجر به تقویت جایگاه ایران در طرح‌های بین‌المللی مانند جاده ابریشم نوین و کریدور شمال-جنوب نیز می‌شود.

البته این اهداف و برنامه‌هایی هستند که تا کنون فقط روی کاغذ آمده‌اند و تا رسیدن به مرحله اجرا و عملیات فاصله زیادی دارند. از جمله که کشورهای منطقه موانع زیادی پیش روی ایران در تحقق این اهداف قرار داده‌اند و سعی دارند با همکاری یکدیگر، ایران را در کریدورهای منطقه‌ای پشت سر بگذارند.

در چنین شرایطی محمدرضا کدخدازاده، معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل، از دستور ویژه رئیس جمهوری برای تامین مالی کریدور ارس خبر داده است.

احتمالا این دستور ویژه صرفا به محلی برای دست‌اندازی به منابع بانکی تبدیل شود و مانند بسیاری از پروژه‌های دیگر منظور از تامین مالی تزریق نقدینگی جدید به اقتصاد کشور از طریق بانک‌ها باشد.

این در حالی است که تحریم‌ها و انزوای بین‌المللی، قبل از تامین مالی ایران را از کریدورهای جاده‌ای عقب نگه داشته است.

بر همین اساس اکنون این پرسش مطرح است که آیا کریدور ارس با یک دستور ویژه بالاترین مقام اجرایی کشور توسعه می‌یابد یا قبل از هر اتفاقی نیاز به بهبود روابط بین‌المللی و نقش‌آفرینی مثبت ایران در مسائل منطقه‌ای دارد؟

کریدور ارس آذربایجان را راحت‌تر و سریع‌تر به نخجوان می‌رساند

آن طور که ایلنا گزارش داده، محمدرضا کدخدازاده، معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل، درباره آخرین وضعیت علمیات عمرانی در کریدور ارس اظهار داشت: پروژه کریدور ارس به نام کلاله به جلفا مطرح بوده و حدود ۱۰۷ کیلومتر است. از این ۱۰۷ کیلومتر حدود ۴۰ کیلومتر آزادسازی شده تا پایان امسال، ۲۰ کیلومتر از این مسیر آسفالت خواهد شد.

به گفته او، این کریدور موازی زنگزور است. موضوع ترجیح ارس به زنگزور برای آذربایجان مطرح نیست، اما مسیر ارمنستان قطعا صعب‌العبورتر از مسیر ایران است و کریدور ارس، آذربایجان را راحت‌تر و سریع‌تر به نخجوان می‌رساند.

لازم به ذکر است که کریدور ارس و کریدور زنگزور دو مسیر راهبردی برای اتصال آذربایجان به نخجوان هستند، اما از نظر ژئوپلیتیک و اقتصادی تفاوت‌های مهمی دارند. تفاوت‌های این دو کریدور، نشان از تغییر نقش و منافع بازیگران منطقه دارد.

کریدور ارس از خاک ایران عبور می‌کند و مسیر اصلی برای ارتباط آذربایجان با نخجوان است. این مسیر نه تنها موجب افزایش تجارت منطقه‌ای می‌شود، بلکه ایران را به عنوان یک بازیگر کلیدی در ترانزیت منطقه‌ای تثبیت می‌کند. همچنین ایران از این مسیر برای تقویت روابط اقتصادی و سیاسی با کشورهای همسایه استفاده می‌کند.

در مقابل، کریدور زنگزور از ارمنستان می‌گذرد و به آذربایجان امکان دسترسی مستقیم به نخجوان را بدون عبور از ایران می‌دهد. این کریدور در پی توافقنامه پایان جنگ قره‌باغ مطرح شد و از نظر ژئوپلیتیکی برای آذربایجان اهمیت زیادی دارد. البته باید گفت که زنگزور همواره موضوع مناقشه بین

ارمنستان و آذربایجان بوده و منجر به تشدید جنگ بین این دو کشور شده است.

با این که شاید در نگاه اول بتوان گفت که هر یک از این دو کریدور منافع آذربایجان را در نهایت در پی دارد، اما منافع ایران در گرو توسعه کریدور ارس است. کریدور ارس ایران را به یک محور ترانزیتی مهم تبدیل می‌کند، در حالی که زنگزور می‌تواند موقعیت ایران را تضعیف کند.

کاهش زمان حمل‌ونقل کالا و خدمات از طریق کریدور ارس

احمد فتاح‌زاده، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تبریز، عنوان کرد: پیش‌تر یک مسیر تجاری به آذربایجان از طریق جلفا وجود داشت و از بیل‌سوار به جلفا و از آن‌جا به نخجوان می‌رسید. حال قرار است که این جاده توسعه داده شود و علاوه بر آن یک پل از آغ‌بند به آذربایجان زده شود. از این دو پروژه تحت عنوان کریدور یاد می‌شود.

او ادامه داد: اگر این دو پروژه راه‌اندازی شوند، تحول جدی در مسیر حمل‌ونقل اتفاق می‌افتد. حتی باید گفت که این پروژه در تسهیل تجارت بین ایران و چین نیز کمک می‌کند. زیرا قطاری که از آذربایجان می‌گذرد، هشت روزه وارد چین می‌شود. یعنی می‌توان به سادگی کالا و خدمات را از آغ‌بند به چین فرستاد و از سوی دیگر واردات از سوی چین هم تسهیل می‌شود.

وی افزود: این پروژه به سرعت در حال پیشروی است و وقتی تمام شود، به اقتصاد کشور کمک زیادی خواهد کرد. در حال حاضر جاده و تونل‌های موردنیاز در این راه، در دست احداث است. وقتی این پروژه راه بیفتد، به دلیل کمتر شدن هزینه حمل‌ونقل، کالاها با قیمت پایین‌تر به دست مصرف‌کنندگان خواهد رسید و این موضوع بر همه مردم اثرگذار خواهد بود.

عضو اتاق بازرگانی تبریز تشریح کرد: احداث این کریدور برای ایران بسیار مهم است و صرفه اقتصادی دارد. ایران اگر از این خط بهره‌مند شود، کرایه‌های حمل‌ونقل کمتر می‌شود و کالا سریع‌تر می‌رسد. در حال حاضر، حمل‌ونقل از طریق راه‌آهنی که از ترکیه به چین می‌رسد، حدود ۱۱ روز زمان می‌برد. از این رو، پیشبرد این پروژه برای ایران بسیار باصرفه است.

او بیان کرد: هرچه سریع‌تر این پروژه محقق شود، منافع بیشتری را در بر خواهد داشت. اما متأسفانه وضعیت نقدینگی وزارت راه و کمبود اعتبار، این پروژه را با مشکل مواجه کرده است. اگر سریع‌تر تامین مالی پروژه اتفاق بیفتد، این کریدور سریع‌تر راه‌اندازی می‌شود. اما وقتی تامین مالی با مشکل مواجه باشد، تولید نیز زمان خواهد برد.

فتاح‌زاده در نهایت خاطرنشان کرد: این دو پروژه به قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا داده شده و امکانات آن‌ها بسیار بیشتر از پیمانکارهای شخصی است. از این رو، این امید وجود دارد که سریع‌تر این پروژه افتتاح شود و وضعیت اقتصاد رو به بهبود حرکت کند.