

■ ایران می‌تواند از طریق کریدور شمال - جنوب حلقه وصل جنوب و شمال اوراسیا باشد و آسیای مرکزی و روسیه را به هند پیوند دهد. همچنین کریدور شمال - جنوب می‌تواند زیرساخت سخت همگرای در قالب «اوراسیای بزرگ» را تقویت کند؛ کشورهای استفاده‌کننده از مسیر هر چند ممکن است در ابتدای راهاندازی این کریدور متحمل هزینه‌های مالی و اقتصادی شوند ولی با فعال شدن آن و کاهش فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه و اروپا، به سرعت هزینه‌ها جبران می‌شود

راهاندازی کریدور شمال - جنوب با کاهش چشمگیر در زمان و هزینه ترانزیت کالا، ایران را به اصلی‌ترین حلقه تجارت آسیا و اروپا تبدیل می‌کند

کریدور توسعه



از سوی آذربایجان، گرجستان، بلاروس، روسیه و حتی فنلاند مواجه می‌شود. البته تنش‌ها میان آذربایجان و ارمنستان در چند ماه گذشته و ایجاد درگیری مجدد در بخش یراسخ ارمنستان که قطعه‌ای از مسیر مورد توافق طرف‌ها برای برقراری خط ریلی شمال - جنوب بوده و مورد تأکید مقامات دیپلماتیک جمهوری اسلامی واقع شده است، نشان‌دهنده سیاست رقابت منفی توسط جبهه ترکی - آذربایجانی در تصاحب کریدور هاست. این در حالی است که چند ماه پیش نیز نمایندگان هیات دیپلماتیک کشور هند بر لزوم حضور ارمنستان در کریدور شمال - جنوب تأکید داشتند. ۳ کشور ایران، ارمنستان و گرجستان مدت‌هاست قصد دارند ارتباط ریلی خود را از طریق مسیر تهران - جلفا - یراسخ - ایروان - تفلیس برقرار کنند و در صورت تحولات نامطلوب، ارتباط ارمنستان با ایران قطع خواهد شد. بخش یراسخ یک منطقه کلیدی است که اتصال شمال و جنوب ارمنستان را فراهم می‌کند. ارمنستان سال‌هاست نتوانسته از مزیت منطقه‌ای خود در آسیای میانه استفاده کند و در نوعی محاصره قرار دارد اما حال که در چارچوب پروژه استراتژیک کریدور شمال - جنوب این فرصت را به دست آورده که تجارت خود را تقویت کند، آذربایجان درصدد است با ایجاد نامی در منطقه کلیدی یراسخ، این فرصت را از رقیب سنتی خود بگیرد.

رو - کریدور شمال جنوب مسیر معمول کریدور شمال جنوب

کاهش فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه و اروپا، به سرعت هزینه‌ها جبران می‌شود. یکی از ۲ کریدور شمال - جنوب اصلی در ایران شامل محور شرقی است که با اتصال راه‌آهن چابهار - زاهدان در سال آینده، این کریدور مهم در محور شرقی می‌تواند به عنوان حلقه اتصال جنوب آسیا به افغانستان و آسیای میانه عمل کند. کریدور دیگر نیز از بندرعباس (بندر شهید رجایی) آغاز شده و به ۴ شاخه دیگر در شمال، شمال غرب و شمال شرق متصل می‌شود؛ در حال حاضر کریدور بندر شهید رجایی - بندر امیرآباد که تنها بندر

جنوب برای عرضه ارز ترانزیت کالا و محصولات خود در بازارهای جهانی هستند. در واقع کالاهای هندی برای رسیدن به روسیه و اروپا به بندرعباس ایران در خلیج فارس تحویل داده شده و از آنجا از طریق حمل‌ونقل ریلی یا جاده‌ای به دریای خزر رسیده و از طریق دریای خزر به سمت روسیه حمل می‌شود. بزرگ‌ترین ویژگی مسیر شمال - جنوب کوتاه کردن زمان حمل و نقل کالاهاست. کشورهای استفاده‌کننده از مسیر هر چند ممکن است در ابتدای راهاندازی این کریدور متحمل هزینه‌های مالی و اقتصادی شوند ولی با فعال شدن آن و

گروه اقتصادی: اواخر شهریور سال جاری بود که ایران به عضویت کامل سازمان همکاری شانگهای درآمد. عضویت کامل ایران در سازمان همکاری شانگهای نقش کشورمان را در ۳ طرح زیرساختی ابتکار کمربند و جاده، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدور شمال - جنوب بیش از پیش پررنگ کرده است. ابتکار کمربند و جاده، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدور شمال - جنوب به عنوان طرح‌های کلیدی در حوزه اتصالات زیرساختی می‌توانند در تقویت منافع مشترک کشورهای در حال توسعه و تقویت صلح در این منطقه نقش ایفا کنند. نکته مهم اما اینجاست که ایران حلقه وصل ۳ طرح زیرساختی فوق است. ایران می‌تواند از طریق کریدور شمال - جنوب حلقه وصل جنوب و شمال اوراسیا باشد و آسیای مرکزی و روسیه را به هند پیوند دهد. همچنین کریدور شمال - جنوب می‌تواند زیرساخت سخت همگرای در قالب «اوراسیای بزرگ» را تقویت کند. در واقع ایران با بهره‌گیری از موقعیت استراتژیک خود در آسیای میانه با بازیگری مهم در پیشبرد طرح‌های اقتصادی و توسعه‌محور کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای و اتحادیه اوراسیا باشد. با فعال سازی کریدور شمال - جنوب صرفه‌جویی احتمالی در حدود ۲۵۰۰ دلار در هر ۱۵ تن محموله نسبت به مسیر معمول کانال سوئز به دست می‌آید. همچنین زمان حمل‌ونقل را می‌توان به ۲۵ تا ۳۰ روز در مقایسه با ۴۰ تا ۶۰ روز از طریق سوئز کاهش داد. به عنوان مثال، طی کردن مسیر بین بمبئی و مسکو تنها ۱۹ روز (در مقابل ۲۲ تا ۳۷ روز از طریق کانال سوئز) طول می‌کشد و مسافت را از حدود ۱۶۱۱۲ کیلومتر (۸۷۰۰ مایل دریایی) به حدود ۷۰۷۵ کیلومتر کاهش می‌دهد. به همین ترتیب، حمل‌ونقل بین هند و فنلاند تنها ۲۱ روز طول می‌کشد که حدود ۴۵ روز از حالت معمول کمتر است. موفقیتنامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی

گفت‌وگو با مدیر عامل شرکت کشتیرانی دریای خزر درباره ابعاد مسیر دریایی خزر

گسترش کشتیرانی در خزر؛ پیش‌نیاز راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب

است مسؤوولان کشور با مکاتبات و مذاکراتی، از افزایش بارویه این هزینه‌ها جلوگیری کنند. برای مثال وزارت امور خارجه با راهبرد دیپلماتی اقتصادی به حل این مشکلات بپردازد. کاپیتان تفتی در پاسخ به این سوال که چه اقدامات و راهکارهایی را برای تسهیل و رونق هر چه بیشتر مسیر دریایی جهت صادرات به کشور روسیه گره‌گشا می‌داند، تأکید کرد: در این راستا باید حوزه‌های پیشین و پسین مدنظر قرار گیرد. برای مثال باید زیرساخت‌های ریلی بندر شمالی تکمیل شود. در حال حاضر از میان ۶ بندر کشور در دریای خزر تنها بندر امیرآباد به شبکه ریلی متصل است و نیاز است بندر دیگر مانند بندر کلسپین و استارا به شبکه ریلی متصل شوند تا کالاها با ارزان ترین قیمت و ایمن‌ترین مسیر به بندر منتقل شوند.

است که این دستاورد بر فعال سازی کریدور شمال - جنوب تأثیر بسزایی خواهد داشت. در همین مدت صادرات دریایی ایران نیز بیش از ۲۵ درصد رشد داشته است که این رونق در تعداد سفرهای کشتی‌ها هم مشهود است. در ۷ ماه اول سال ۱۴۰۰ حدود ۲۷۰ سفر انجام شده است که این رقم در مدت مشابه سال ۱۳۹۹، ۲۵۱ سفر بوده است. یعنی در این مدت چیزی حدود ۱۲۰ سفر بیشتر انجام شده است.

کاپیتان تفتی درباره راه‌اندازی کشتی‌های رو - رو تأکید کرد: راه‌اندازی خط کشتیرانی رو - رو نیاز به الزامات و زیرساخت‌هایی دارد؛ یک موضوع پاراه سوختی است که دولت به کامیون‌داران می‌دهد که در صورت حمل با کشتی‌های رو - رو آن را قطع می‌کند این در حالی است که این پارانه باید به عنوان مشوق به کامیون‌داران تعلق گیرد تا آنان نیز ترغیب به استفاده از مسیر دریایی و کشتی‌های رو - رو شوند. مساله دیگر بحث مجوزهای تردد کامیون‌های ایرانی در دیگر کشورها و اصطلاحاً دوزیولاق است که باید دید پس از اینکه کامیون‌ها در بندر کشور هدف پیاده شدند چگونه می‌توانند به مسیرهای خود ادامه دهند. موضوع دیگر قیمت خرید یا اجاره کشتی‌های رو - رو در خزر است که در حال حاضر با توجه به شرایطی که وجود دارد، قیمت آن منطقی به نظر نمی‌آید و باید در زمان و شرایط مناسب دست به این اقدام زد.

نیز از انواع کالاهای عمومی مانند مصالح ساختمانی، شیشه و انواع سیمان تا انواع کالاهای مصرفی مانند خشکبار، انواع میوه و صیفی‌جات و در کل مواد غذایی تازه را شامل می‌شود. وی تأکید کرد: حمل دریایی در خزر صرفاً شامل کالاهای ۲ کشور ایران و روسیه نمی‌شود و محموله‌های ترانزیتی به سمت عراق، افغانستان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و بالعکس را نیز در بر می‌گیرد و از این لحاظ دارای تنوع بالایی است. حتی به دنبال آن هستیم ترانزیت احشام زنده از روسیه به قطر را نیز انجام دهیم.

امین اعظمی: ارزان ترین روش حمل‌ونقل کالا در سطح جهان، استفاده از ظرفیت دریا و خطوط کشتیرانی است. از آنجا که طی چند سال اخیر تعاملات اقتصادی و تجاری ایران با کشورهای حوزه اوراسیا بالاخص فدراسیون روسیه مورد توجه قرار گرفته، ضروری است زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ارزان و آسان در این مسیر شکل گیرد تا در کمترین زمان و باقیمت‌های رقابتی بتوان به بازارهای هدف در منطقه اوراسیا که مهم‌ترین آنها روسیه است، دست یافت و حضوری پررنگ و پایدار در این بازارها داشت. مرز مشترک آبی میان ایران و روسیه از طریق دریای خزر، فرصتی ایده‌آل برای نقل و انتقال کالا با استفاده از خطوط کشتیرانی ایجاد کرده است. علاوه بر این، مسیر دریایی خزر در راهگذر شمال - جنوب قرار دارد و کلید راه‌اندازی این کریدور به شمار می‌رود. در همین ارتباط با کاپیتان داوود تفتی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر به گفت‌وگو پرداختیم که در آن، ابعاد و زوایای حمل‌ونقل دریایی در خزر مورد بررسی قرار گرفت.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر افزود: بحث بعدی استفاده از ظرفیت بندر خشک است. در حال حاضر این موضوع در دنیا بسیار مورد توجه قرار گرفته است اما متأسفانه حمل‌ونقل دریایی در کشور ما با استفاده از ظرفیت‌های بندر خشک زیر ۵ درصد است و در صادرات و واردات از طریق دریا صرفاً خط ساحل دیده می‌شود، در حالی که می‌توان بسیاری از فعالیت‌های بندری را که در بندر شمالی صورت می‌گیرد در بندر خشک انجام داد. وی همچنین گفت: موضوع دیگر تبادلان بولی و بانکی است. در صادرات و واردات از طریق حمل‌ونقل دریایی معمولاً بهای کالا زمانی به فروشندنده پرداخت می‌شود که محموله در بندر کشور هدف تخلیه شود. این نقل و انتقال مالی نیاز به ارتباطات بانکی دارد، لذا نیاز است تا بانک مرکزی در حوزه همکاری با کشورهای حوزه اوراسیا وارد عمل شود و راه‌حل‌هایی ارائه دهد تا تجار و صادرکنندگان بتوانند راحت‌تر به دادوستد بپردازند.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر با اشاره به مشکلات و موانع کشتیرانی در دریای خزر، گفت: یکی از مشکلات جدی ما افزایش دائمی قیمت سوخت است. قیمت سوخت هر مقدار بالا برود ما مجبور به خرید آن هستیم، چرا که هم در مسیر صادرات و هم در مسیر واردات نیاز به سوخت برای حرکت کشتی است. در بخش واردات از روسیه، حجم بالایی از محصولات و کالاهای اساسی مانند گندم و نهاده‌های دامی به کشور وارد می‌شود که به هیچ عنوان امکان متوقف کردن آن وجود ندارد اما این هزینه‌های گزاف سوخت باعث افزایش هزینه تمام‌شده محصولات نیز می‌شود. از طرفی اگر ما کرایه‌های حمل را افزایش دهیم، صادرکنندگان به ایران از طرق دیگر مانند ریل و با ناوگان‌های حمل‌ونقلی روسیه یا قزاقستان محموله‌های خود را منتقل می‌کنند و این در کل به ضرر ناوگان حمل‌ونقل کشورمان تمام می‌شود. اگر وزارت نفت بتواند سوخت پارانه‌ای به کشتی‌های با پرچم ایران تخصیص دهد نه تنها حمل‌ونقل دریایی ناوگان ایران در خزر گسترش می‌یابد بلکه قیمت تمام‌شده حمل کالا برای تجار و صادرکنندگان ایرانی نیز کاهش می‌یابد.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر در ادامه داد: نکته دیگر ایجاد ثبات در قیمت‌های حمل است. تمام دستگاه‌ها و نهادهای ذی‌ربط باید همکاری کنند تا هزینه‌های حمل دریایی در خزر حداقل برای یک سال ثابت بماند و افزایش مستمر نداشتن باشد تا تجار بتوانند براساس برنامه‌ریزی‌های بلندمدت اقدام به ارسال کالاهای خود از طریق دریا کنند. این مهم می‌تواند تجارت پایدار بر محور دریا را به ارمغان آورد.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر افزود: در حوزه حمل‌ونقل دریای خزر، با توجه به نیاز صادرکنندگان و تجار، خدمات و نوع حمل به صورت مستمر در حال به‌روزرسانی است و در حال حاضر هیچ محدودیتی برای حمل انواع کالاها وجود ندارد. ضمناً انتقال کالا با در نظر گرفتن ۲ فاکتور هزینه و زمان انجام می‌شود تا این فرآیند به گونه‌ای انجام شود که کمترین هزینه و کوتاه‌ترین زمان ممکن را در بر داشته باشد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر در ابتدای سخنانش گفت: در تمام کشورهای دنیا که ساحل و دریا دارند، اقتصاد حمل‌ونقل به این ترتیب است که مسیر اصلی از طریق دریای خزر و حمل‌ونقل دریایی و چادمای در لایوینت‌های بعدی قرار می‌گیرند. متأسفانه در سالیان قبل، این مساله در شمال کشور برعکس بوده و اولویت با حمل‌ونقل جاده‌ای و سپس ریلی و دریایی بوده است. طی اقداماتی که در ۲ سال گذشته انجام شده و تعاملی که کشتیرانی دریای خزر با سازمان بندر، رانهای بازرگانی و سازمان توسعه تجارت کشور داشته، تمام تلاش‌ها بر این بوده تجارت از طریق دریای خزر مورد توجه قرار گیرد. خوشبختانه همین امر باعث شده در سال جاری صادرات غیرنفتی ایران به روسیه از طریق دریای خزر رشد چشمگیری داشته باشد و در ۶ ماه اول سال جاری صادرات دریایی نسبت به مدت مشابه سال گذشته بیش از ۳۵ درصد افزایش یابد. طبق آمار دیگری، در ۲ ماهه مهر و آبان سال جاری، بالغ بر ۱۱۰ هزار تن کالای صادراتی از بندر شمالی به بندر هدف که عمدتاً روسیه و قزاقستان هستند، حمل شده است.

داوود تفتی ادامه داد: با توجه به اینکه روسیه کشور پهناوری است، دسترسی به برخی بازارهای این کشور از مسیر قزاقستان نزدیک‌تر از بندر کشور روسیه است. برای مثال ممکن است محموله‌ای از طریق بندر آکتائوی قزاقستان با هزینه و زمان کمتری به مقاصد در روسیه برسد. در کل نیز باید گفت مقصد نهایی بیش از حدود ۷۰ درصد از بار صادراتی در خزر، روسیه است. کاپیتان تفتی در پاسخ به این پرسش که در حال حاضر امکان صادرات چه محصولاتی از بندر ایران در دریای خزر به کشور روسیه امکان‌پذیر است، گفت: در حال حاضر با توجه به تنوع کشتی‌ها و خدمات کشتیرانی دریای خزر، محموله‌هایی که از طریق دریای خزر به سمت روسیه حمل می‌شوند به صورت فله و کانتینری است و حمل کانتینری شامل کانتینرهای خشک و یخچالی می‌شود. از لحاظ اقلام صادراتی

عضو اندیشکده سیاست‌گذاری اقتصادی تهران