

شکست طلسم ۲۳ ساله با مشارکت روس ها

ابر پروژه رشت- آستارا پس از ۲۳ سال با تفاهمنامه ای بین ایران و روسیه قرار است طی سه سال آینده به بهره برداری برسد. اما سوال اینجاست که آیا این پروژه سامان می‌گیرد؟

به گزارش سایت خبری پرسون، ابر پروژه رشت- آستارا پس از ۲۳ سال با تفاهمنامه‌ای بین ایران و روسیه قرار است طی سه سال آینده به بهره برداری برسد. این پروژه ریلی ۱۶۲ کیلومتر است و یکی از پروژه‌های در اولویت راه آهن است که در سال ۱۳۸۴ کلید خورد و به دلایل مختلف تا کنون فقط ۵ درصد پیشرفت داشته است.

از جمله مشکلات موجود بر سر راه این پروژه وجود زمین‌های ارزشمند کشاورزی در مسیر آن است که به بیش از ۲,۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای تملک این اراضی نیاز است.

حدود ۵۰ درصد مسیر راه آهن رشت- آستارا به احداث پل نیاز دارد که برای ۵۲ کیلومتر این پروژه طراحی پل انجام شده است.

این خط ریلی تکمیل کننده کریدور شمال به جنوب بوده و ایران را به ریل آذربایجان، روسیه و اروپای شرقی متصل می‌کند و به این ترتیب تکمیل این خط ریلی منافع فراوانی برای کشور به همراه دارد.

امکان ادامه طرح و اتصال آن به راه‌آهن مازندران و توسعه حمل و نقل محلی و منطقه‌ای از اهداف این طرح است. از دیگر اهداف طرح می‌توان به نزدیکی استان گیلان با تهران و توان ایجاد تسهیلات ترابری بوسیله احداث راه‌آهن بین آستارا- تهران جهت حمل و نقل کالاهای وارداتی و صادراتی اشاره کرد.

کریدور رشت- آستارا پل ارتباطی کشورهای اروپایی با اقیانوس هند و خلیج فارس است. شبکه بزرگراه‌ها، مسیرهای دریایی و ریلی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب را تبدیل به کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی (حدود ۳۵ تا ۳۷ روز) بین روسیه و هند می‌کند.

کریدور شمال جنوب سبب دسترسی مستقیم بیشتر هند در آسیای مرکزی و روسیه می‌شود و در عین حال به ایران امکان تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای را می‌دهد.

کریدور شمال - جنوب می‌تواند رقبی جدی برای کانال سوئز در مبادلات تجاری بین شرق و غرب باشد. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از این مسیر، ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای منطقه ارزان‌تر است و زمان حمل‌ونقل کالاهای هندی به روسیه هم از طریق کانال سوئز به نصف کاهش می‌یابد.

کریدور شمال جنوب که حتی پیش از جنگ در شرق اروپا و ناامنی بنادر روسیه در دریای سیاه، مورد توجه بود، با بحران انرژی و بحران غله ناشی از جنگ اوکراین، اهمیت ژئواستراتژیک خود را بیش از پیش نمایان‌تر کرد.

به‌طور کلی کشورهای آسیای مرکزی و جنوب قفقاز به‌شدت با کمبود فضا در توسعه روابط تجاری با یکدیگر روبه‌رو هستند و هرگونه فرصت برای توسعه روابط تجاری بین آنها به‌خصوص در حوزه حمل و نقلی با استقبال این کشورها مواجه شود.

تکمیل کریدور شمال- جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است. پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی شدن کریدور شمال- جنوب، ایران بتواند سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر ترانزیتی کسب کند که می‌تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی را کاهش دهد.

ظرفیت ترانزیت کریدور شمال- جنوب ۳۰ میلیون تن در سال است اما در حال حاضر ایران از ۲ میلیون تن این ظرفیت بهره می‌برد.

اگر ایران به هدف خود در تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای دست یابد، نیازی به خام فروشی مواد معدنی و نفتی نخواهد داشت و منافی که از راه ترانزیت و گردشگری کسب می‌شود، کشور را از فروش مواد نفتی و معدنی خام بی‌نیاز می‌کند.

از این کریدور سالانه حدود ۲۵۰ میلیارد دلار محصولات هندی و چینی و آسیای شرقی به مقصد اروپا ترانزیت خواهد شد. پیش‌بینی شده سهم ایران در ترانزیت کالا حدود ۴ درصد و تولید حدود ۱۵ درصد باشد.

تکمیل و راه اندازی این طرح بزرگ بین المللی جایگاه ایران در اقتصاد بین الملل را از صادرات «مواد خام» به جایگاه «ترانزیت» تغییر خواهد داد.

این کریدور از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا با خلیج فارس است که با توجه به نگاه دولت سیزدهم به دیپلماسی همسایگی و توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای منطقه، می‌تواند نقش مهمی در ترانزیت کالاهای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا کند.

استفاده از ظرفیت ترانزیتی کریدورها و نهادهای منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای و...؛ ازجمله اقدامات مهم دولت سیزدهم برای گسترش دایره دیپلماسی اقتصادی و پیشبرد راهبرد تقویت ارتباط با منطقه و همسایگان در راستای منافع ملی است.

عدلان مارگوف، پژوهشگر مؤسسه روابط بین‌الملل دولتی مسکو (دانشگاه MGIMO) درخصوص نقش ایران در پروژه ریلی رشت- آستارا به مهر گفت: ایران گلوگاه این کریدور است. من نمی‌توانم اجرای مؤثر پروژه را بدون تعهد و تلاش کامل طرف ایرانی تصور کنم. وقتی همکاران ایرانی از من می‌پرسند که روسیه از سال ۲۰۰۰ که هند، ایران و روسیه برای اولین بار با توسعه کریدور موافقت کردند کجا بوده است، باید داستان طولانی تحریم‌ها را به یاد بیاورم که مانع مشارکت همه شرکت‌های خارجی در این پروژه شد.

وی سپس گفت: هیچکدام از شرکت‌ها ریسک نمی‌کردند در کریدوری سرمایه‌گذاری کنند که حداقل در پنج سال بازدهی آن تضمین نمی‌شد اما اکنون که بسیاری از شرکت‌های روسی نیز تحت تحریم هستند، تحلیل هزینه و فایده تغییر کرده است. سرمایه‌گذاری اقتصادی در کریدور توجیه اقتصادی، و حتی از منظر سیاسی هم منطقی‌تر است. امیدوارم ایران منابع خود را نیز سرمایه‌گذاری کند تا یک کریدور کاملاً مؤثر بسازد، بدون اینکه فقط از روسیه و سایر کشورها انتظار داشته باشد. در این صورت، این کریدور خیلی زودتر برای ایران سودآور می‌شود و منابع بودجه ایران را متنوع می‌کند و تکیه آن به درآمدهای نفتی می‌کاهد.

وی درخصوص راه اندازی این کریدور و تأثیر آن بر تجارت و اقتصاد روسیه کریدور شمال-جنوب به روسیه کمک می‌کند تا زنجیره‌های تأمین را به گونه‌ای تغییر دهد که این کشور را بهتر به کشورهای دوست متصل کند، به این معنی که لجستیک کمتر در معرض تحریم‌ها و سایر اقدامات خصمانه علیه اقتصاد روسیه قرار می‌گیرد. این امر روابط اقتصادی و مشارکت روسیه در اقتصاد جهانی را تقویت خواهد کرد اما به عنوان یک کارشناس روابط ایران و روسیه، من به همان اندازه در مورد چشم انداز تجارت دوجانبه ما که کریدور علاوه بر پتانسیل ترانزیتی ایجاد می‌کند، نظرم مثبت است.

این کارشناس روسی عنوان کرد: آن دسته از روس‌هایی که می‌خواهند با ایرانی‌ها تجارت کنند، معمولاً با دو مسئله روبرو هستند: نحوه ارسال کالا بین کشورها و نحوه بازگرداندن پولی که در ایران به دست می‌آورند. قبل از اینکه هر دو را حل کنیم، تصور اینکه چگونه تجارت را متنوع کنیم دشوار است: در حال حاضر، بیش از ۷۰ درصد از حجم تجارت ۴.۶ میلیارد دلاری ما شامل کالاهای کشاورزی است. با زیرساخت‌های لجستیکی و بانکی مناسب، می‌توانیم این میزان را حداقل دو برابر کنیم و در انواع کالاهایی که به یکدیگر می‌فروشیم، تنوع بیشتری داشته باشیم.

پژوهشگر مؤسسه روابط بین‌الملل دولتی مسکو در پایان از چگونگی به ثبات رسیدن امنیت منطقه گفت: رونق اقتصادی تمام عیار را در طول درگیری‌ها و جنگ‌ها نمی‌توان متصور بود. توسعه کریدور شمال-جنوب، علاوه بر اینکه کشورهای همسایه - آسیای جنوبی، غرب آسیا، قفقاز، آسیای مرکزی سودمند و منافع اقتصادی در بر داشته باشد، فراتر از آن ممکن است انگیزه درگیری در منطقه را کاهش دهد. مانند تجارت نفت از طریق تنگه هرمز، کمتر کشوری دوست دارد با وجود جو سیاسی و امنیتی داغ در امتداد این تنگه، این زنجیره تأمین را مختل کند. در یکی دو دهه آینده، کریدور شمال-جنوب پتانسیل تبدیل شدن به مسیر ارزشمند دیگری برای تجارت بین‌المللی را دارد. و هم از نظر سیاسی و هم از نظر اقتصادی برای ایران خوب است که بخش مهم این مسیر از قلمرو آن می‌گذرد.

کامبیز میرکریمی هم در گفت و گو با مهر در مورد روابط تجاری با روسیه، اظهار داشت: امسال دو اتفاق مهم قراراست بیفتد اول اینکه فعالیت بانک‌ها گسترده شده است. میربیزنس بانک با نرخ مناسبی ارزهای صادرکنندگان را به روبل می‌خرد؛ یعنی امسال برای اولین بار شرکت‌ها از این نرخ که میربیزنس ارزها را می‌خرد استقبال کردند.

نایب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه افزود: طبیعتاً وقتی میربیزنس روبلی بخرد و رفع تعهد هم انجام شود، پول‌ها و کشورهای واسطه برای تسهیل معاملات بین ایران و روسیه کنار می‌روند.

میرکریمی ادامه داد: همچنین نیمه دوم امسال تجارت آزاد بین ایران و اوراسیا کامل اجرا و تعرفه کالاها صفر خواهد شد.

وی تصریح کرد: همین دو نکته یعنی ارتباط بانکی و تجارت آزاد موجب می‌شود جهش ارتباط تجاری بین ایران و روسیه بهتر از قبل شود.

نایب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه در مورد کریدور شمال- جنوب گفت: تقاضا برای ترانزیت کالا از دو جهت تحت فشار است؛ یکی افزایش حجم تجارت و دوم هم تحریم‌های روسیه که موجب شد توجه روسیه به بازار شرق جلب شود که بهترین مسیر شرق هم همین کریدور شمال- جنوب است. بنابراین بسیاری از کالاها که قبلاً از طریق دریای سیاه به اروپا می‌رفت یا از طریق مرزهای جاده‌ای بین روسیه و اروپا مبادله می‌شد مسیر تغییر کرده و از مسیر ایران استفاده خواهد شد.

وی افزود: در کریدور شمال- جنوب که از مسیر ایران می‌گذرد هم مسیر جاده‌ای، هم ریلی و هم دریای خزر را داریم. در حال حاضر با کمبود کشتی، کامیون و پست‌های گمرکی مواجه هستیم بنابراین لازم است مسیر راه آهن تقویت شود.

میرکریمی گفت: در حال حاضر تمام مسیر شمال- جنوب با راه آهن به یکدیگر متصل هستند و فقط مسیر رشت- آستارا است که در صورت تکمیل این بخش کاملاً می‌توان از ظرفیت خطوط راه آهن در مسیر شمال- جنوب استفاده کرد.

نایب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه در مورد احتمال کارشکنی آذربایجان تصریح کرد: ایران مسیرهای جایگزین زیادی دارد اما آذربایجان

این ظرفیت و امکانات را ندارد.

آذربایجان به شدت نیازمند این مسیر است.

آذربایجان پست‌های گمرکی اضافه کرده و سرمایه‌گذاری در این حوزه برای آذربایجان مهم است و نمی‌تواند کارشکنی کند.

وی در ادامه درباره نحوه توسعه تجارت با روسیه نیز گفت: موافقتنامه تجارت آزاد بدون تأخیر و با سرعت باید انجام شود؛ همکاری‌های فنی و بهداشتی بین ایران و روسیه تقویت شود، زیرا وقتی تعرفه‌ها صفر می‌شود موانع غیرتعرفه‌ای بیشتر خود را نشان می‌دهد؛ به عنوان نمونه مشکلات در بخش سازمان‌های بهداشتی و دامپزشکی باید حل شود.

میرکیمی افزود: همچنین باید این وضعیت ثبات مقررات نرخ ارز که تقریباً به سمت تک‌نرخ شدن (در روبل) در حال حرکت است ادامه یابد.

وی گفت: علاوه بر این با توجه به جهش صادرات و فشاری که روی ترانزیت ایجاد شده، نیاز است دولت زیرساخت‌های سخت افزاری و مسیرهای ترانزیت را تقویت کند. در حال حاضر ظرفیت شمال- جنوب تکمیل است اما باید روی زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری بررسی‌های لازم صورت گیرد تا در آینده دچار مشکل نشویم.

نایب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه اضافه کرد: روسیه سالانه بین ۲۶۰ تا ۲۷۰ میلیارد دلار واردات انجام می‌دهد که سهم ایران از این بازار زیر نیم درصد است. بنابراین می‌توان این سهم را تا ۱۰ درصد هم افزایش داد.

علی ضیایی، کارشناس حمل و نقل در خصوص خط ریلی رشت- آستار به خبرنگار مهر گفت: خط ریلی رشت- آستارا طی سالیان طولانی مورد مذاکره بوده و کشورهای مختلفی منتظر احداث این خط بوده‌اند البته ۲۰ سال پیش تنش‌های سیاسی سطح جهان به این شدت نبوده ولی ژئوپلیتیک معمولاً طی این وقایع قابل تغییر نیست مگر اینکه این اتصال نقش خودش را پیدا کند.

وی در ادامه افزود: طی سال‌ها با کشورهای مختلفی مذاکره شد اهمیت این خط ریلی روسیه و اروپا و... غیر را از غرب دریای خزر به جنوب و این یک راه میانبر است. مسیر دریایی هم همچنان به کار خودش ادامه می‌دهد منتهی خیلی از کالاها محصولات نهایی است و زمان رسیدن کالا مهم است و صاحبان کالاها حاضر هستند تا هزینه بیشتر را متقبل شوند تا کالا زودتر به مقصد برسد

وی در خصوص مذاکرات صورت گرفته از سوی آذربایجان و بدعهدی‌های آذربایجان گفت: برای احداث این خط با چین، ایتالیا، آذربایجان و روسیه مذاکراتی صورت گرفته بعد از برجام قرار بود که آذربایجان هزینه نصف خط ریلی یعنی حدود ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کند ولی دولت باکو بدعهدی کرد و این پروژه چندسالی معطل ماند تا سال گذشته وزارت راه و با همکاری قرارگاه خاتم شروع به احداث یکی از خطوط این ریلی کرد.

این کارشناس حمل و نقل در ادامه افزود: این بخش شروع شده از سوی وزارت راه و شهرسازی حدود ۱۲ کیلومتر و پیشرفت خط در حال حاضر حدود ۴ درصد است. این خط از روستاها، زمین‌های کشاورزی و... رد می‌شود و پل و کوه و دره سر راه زیاد دارد حتی یکی از پلن‌های بود که حدود ۴۰ کیلومتر از خط را روی پل احداث کنند در حال حاضر مشخصات فنی این قرارداد مشخص نیست ولی این خط ملاحظات را دارد و پروژه سنگینی است..

علی ضیایی در ادامه در خصوص قرار داد ایران و روسیه گفت: قرارداد منعقد شده و نگرانی‌هایی هم از سوی دوستان مطرح شده که برای هزینه و درصد ایران از این مشارکت مهندسی باید مذاکره شود.

این پروژه به دلیل بد قولی‌های آذربایجان تا به امروز به تعویق افتاده چرا که قرار بود در سال ۸۴ با مذاکرات ایران و آذربایجان احداث شود اما با بدقولی از سوی آذربایجان تا کنون فقط ۵ درصد افزایش داشته، با توجه به اینکه این خط ریلی یکی از پروژه‌های مهم منطقه‌ای محسوب می‌شود، چرا که ین مسیر می‌تواند یکی از کریدورهای بین‌المللی باشد و تبدیل به هاب اصلی لجستیک شود

شروع این پروژه باه گفته مسئولین از سوی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) شروع شد و در هفته گذشته ایران و روسیه برای تکمیل این پروژه به توافق رسیدند.

در این توافقنامه ذکر شده که این پروژه سه ساله به پایان خواهد رسید با توجه به اینکه این پروژه برای روسیه و ایران حائز اهمیت است چرا که امی‌تواند سبب رونق تجارت دو کشور شود.

پس از امضای موافقت‌نامه راه آهن رشت- آستارا حلقه مفقوده کریدور شمال- جنوب پس از ۲۳ سال ساخته می‌شود. پیش از این مسیر ریلی قزوین- رشت که از لحاظ محل اجرا و عبور از کوه‌های البرز و پیچیدگی مهندسی، یک ابر پروژه عمرانی بود، در سال ۹۷ افتتاح شد. طولانی‌ترین پل ریلی و سخت‌ترین بخش کریدور شمال- جنوب کشور در این مسیر واقع شده و برای احداث آن ۲۲ میلیون مترمکعب خاکبرداری و خاکریزی و افزون بر یک‌هزار و ۸۵۰ میلیارد تومان هزینه شده و در زمان بهره‌برداری (سال ۹۷) با قیمت‌گذاری روز، حدود پنج هزار میلیارد تومان برآورد شده است.