



کریدور شمال- جنوب به عنوان یکی از مهمترین خطوط تجاری جهان راه‌اندازی شد

اتصال چین به روسیه با کمک کشتیرانی جمهوری اسلامی

گزارش

بلوک‌های اقتصادی دنیا در حال تغییر است. روزی که بزرگ‌ترین پیمان تجاری جهان موسوم به «آر‌سپ» توسط ۱۵ کشور جهان که چین و هند هم جزء آن بودند، به امضا رسید، همه کارشناسان از بلوک‌بندی‌های جدید در اقتصاد دنیا خبر دادند. چین و هند نزدیک به ۳۷ درصد جمعیت دنیا را در اختیار دارند و از بازارهای بزرگ جهان به حساب می‌آیند. حالا با حمل یکسره تعدادی کانانتینر بین بنادر روسیه و چین، توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، پروژه‌های احیاء کریدور شمال- جنوب کلید خورده تا دو اقتصاد بزرگ هند و چین، به بازار نسبتاً بزرگ (CIS) و کشور روسیه گره بخورند. آیا این کریدور می‌تواند بر روی مناسبات اقتصادی دنیا تأثیر بگذارد؟ به گفته عبدالرضا محبی معاون توسعه ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران کریدور شمال- جنوب یکی از مهمترین خطوط کشتیرانی دنیا تلقی می‌شود؛ زیرا باراه‌اندازی این خط، هزینه حمل کالا و زمان آن به نحو چشمگیری کاهش می‌یابد. بنابراین پیش‌بینی می‌شود خزر در آینده نه‌چندان دور با ترافیک قابل توجهی برای حمل کالا مواجه شود. آن‌طور که معاون توسعه ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌گوید «این مجموعه در حال تجهیز خطوط خزر و افزایش تعداد کانانتینرهای مورد نیاز و نیز ایجاد خط رو- رو است تا به خواسته تجار ایرانی جهت حمل کامیون از طریق دریا جامه عمل پوشانده شود.»



لیلا مرگن

روزنامه‌نگار

کریدور شمال- جنوب به جهت کم کردن مسافت و زمان حمل کالا از مسیرهای شرقی می‌تواند تا ۵۰ درصد در هزینه‌ها و ۴۰ تا ۵۰ درصد در زمان حمل بار، صرفه جویی ایجاد کند.

آخرافاز نخست احیاء کریدور شمال- جنوب با اختصاص ۳۰۰ دستگاه کانانتینر از سوی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، آغاز گشته است؛ اقدامی که قرار است در آینده منافع اقتصادی زیادی برای ایران و کشورهای منطقه داشته باشد. بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، قرار است به تدریج بر ظرفیت حمل یکسره در کریدور شمال- جنوب افزوده شود. کریدور شمال- جنوب، مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز را با یک مسیر ۷ هزار کیلومتری جایگزین کرده که در هزینه حمل بار و زمان رسیدن آن به بازارهای هدف تأثیر مستقیم دارد. در ارتباط با اهمیت این کریدور و اقدامات انجام شده در ایران با عبدالرضا محبی معاون توسعه ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت‌وگو کردیم.

کریدور شمال جنوب چه مزیت‌هایی برای اقتصاد ایران ایجاد می‌کند؟

مستحضرد که کریدور شمال- جنوب به جهت کم کردن مسافت و زمان حمل کالا از مسیرهای شرقی دور و هندوستان به اروپا به‌ویژه به اروپای شرقی می‌تواند تا ۵۰ درصد در هزینه‌ها و ۴۰ تا ۵۰ درصد در زمان حمل بار، صرفه جویی ایجاد کند. مسیر کریدور از بنادر جنوبی ایران، خاک ایران، دریای خزر و جمهوری روسیه خواهد بود. این مسیر تقریباً مسافت قبلی را نصف می‌کند. به تبع کاهش زمان، هزینه‌ها را هم می‌تواند به نصف کاهش دهد. این پتانسیل در کشور ایران نهفته است. به همین دلیل ضروری است از این

پتانسیل حداکثر بهره‌برداری صورت گیرد. کشورهای (CIS) و چند کشور اطراف دریای خزر، اروپای شرقی و شمالی و افغانستان، حتی کشورهای اطراف ما به نوعی ذی‌نفع این کریدور هستند. این استعداد خدادادی مثل همه استعدادهای دیگر در کشور ما نهفته است. اما نیاز است ما زیرساخت‌های لازم را ایجاد تا از این ظرفیت استفاده کنیم. ظرفیت‌سازی‌ها قاعدتاً در ناوگان جنوبی و ناوگان شمالی و همین‌طور حمل‌ونقل ترکیبی که از داخل کشور رد می‌شود و شبکه‌های (agency) و نمایندگی‌ها خواهد بود. برای این ظرفیت‌سازی‌ها برنامه‌ریزی شده است. بخش زیادی از اقدامات این کریدور از چابهار و بندرعباس، حمل‌ونقل داخلی کشور، ناوگان اقیانوسی و ناوگان خزر به‌طور هم‌زمان در حال پیشرفت و پیشرفت‌های خوبی نیز حاصل شده است. حمل یکسره از چین و روسیه با تعدادی کانانتینر که در مسیر هستند، آغاز شده است. سعی می‌شود از این مسیر حداکثر بهره‌برداری صورت گیرد.

شما تاکنون چه اقداماتی در این زمینه انجام داده‌اید و در این کریدور چه نقشی دارید؟

ما هم در تجهیز ناوگان جنوبی و هم در تجهیز ناوگان شمالی، استقرار در بنادر چابهار و بنادر شمالی دریای خزر در روسیه فعال هستیم. تقویت شبکه ترانزیت بار در بنادر داخلی کشور با تأمین کانانتینرهای مورد نیاز و نیز تقویت ناوگان شمالی با ثبت سفارش چهار فروند شناور جدید به مجموعه‌های داخلی در دستور کار است. همین‌طور ثبت سفارش ساخت کانانتینر در داخل

کشور و تأمین کانانتینر مورد نیاز کشور در شمال با انتقال کانانتینر از جنوب به شمال ایران را آغاز کرده‌ایم و این اقدامات در حال پیشرفت است.

تجار همواره از نبود خط انتقال بار در دریای خزر و کریدور شمال گلابه‌مند بودند. آیا فعال شدن کریدور شمال- جنوب باعث خواهد شد دریای خزر بیش از گذشته در روند حمل‌ونقل مشارکت کند؟

پیش‌بینی ما از خزر این است که ترافیک بسیار سنگینی در آینده روی این دریا خواهیم داشت، زیرا حلقه اصلی اتصال این کریدور، دریای خزر است. تقویت ناوگان شمالی مخصوص در حوزه رو- رو و کانانتینر، جزء خواسته‌هایی است که مطرح می‌شود. این مسیر مطمئن‌تر و ارزان‌تر خواهد بود. در حال حاضر ثبت سفارش برای کشتی‌های رو‌رو در داخل کشور نیز انجام شده است. ساخت این شناورها و طراحی آن شروع شده و طی یکی دو سال آینده به این مسیر خواهند پیوست و ظرفیت ما را افزایش خواهند داد.

پیش‌بینی می‌کنید از محل این ترافیک، چقدر درآمد برای کشور ایجاد شود؟

این موضوع بستگی به میزان ظرفیتی دارد که ما می‌توانیم بسازیم. در حال حاضر ظرفیت ناوگان ما در خزر حدود ۹۵ هزار تن است. با آمدن چهار شناور جدید، حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد به ظرفیت ناوگان ما در بخش عمومی و حدود ۴۰ درصد به ظرفیت حمل کانانتینری ناوگان افزوده می‌شود و همین‌طور به بخش

رو- رو و صد درصد افزوده خواهد شد؛ زیرا ما قبلاً بخش رو‌رو را نداشتیم.

فکر می‌کنید در چه مدت این خط به‌طور کامل فعال می‌شود و کشور از مزایای آن بهره‌مند خواهد شد؟

این خط هم‌اکنون فعال است.

چه زمانی به حداکثر ظرفیت می‌رسد؟

این موضوع بستگی به تقاضای کشور دارد. پیش‌بینی می‌شود شاید در آینده نه‌چندان دور، چند ۱۰۰ هزار (TEU) کانانتینر از این مسیر رد شود. البته تحقق این هدف به علل و عوامل مختلفی بستگی دارد اما حمل یکسری محموله آغاز شده است. یک محموله هم‌اکنون از همین مسیر در حال انتقال است. فضاها و ظرفیت‌هایی که باید ایجاد می‌کردیم در حد میزان نیاز فعلی انجام دادیم. ایجاد ظرفیت در حوزه توسعه ناوگان، کمی طول خواهد کشید تا کشتی‌ها ساخته شده و به ظرفیت ما اضافه شود. در عین حال در تدارک خرید شناور در بازار هم هستیم. این مورد را هم پیگیری می‌کنیم که فکر می‌کنم به زودی محقق خواهد شد.

می‌توان گفت این خطی که راه‌اندازی شده از خطوط مهم تجاری دنیا به حساب آید؟

حتماً همین‌طور خواهد بود. هم به جهت استراتژیک، هم اقتصادی و هم صرفه جویی در زمان، کریدور شمال- جنوب یکی از پروژه‌های مهم دنیا خواهد بود.

نکته



ایران، کریدور امن چین برای حمل کالا

معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در دیدار با سفیر چین در ایران گفت: «تمام شبکه‌های ریلی کشور در چند سال آینده به هم متصل شده و بهترین مسیر برای کشورهای چین و روسیه در جهت اتصال به مقاصد مختلف است.»

شهریار افندی‌زاده خاطر نشان کرد: «ایران هم در محور کریدورهای شمال به جنوب و هم در مسیر شرق به غرب می‌تواند نقش سازنده‌ای را در فضای برد- برد با سایر کشورها ایفا کند.»

وی افزود: «ما مطلع هستیم حجم زیادی کالا از طریق چین به کشورهای اروپایی صادر و به این کشور وارد می‌شود، بنابراین ایران می‌تواند محوری ایمن با ظرفیت‌های مناسب جابه‌جایی کالا برای کشور چین باشد.»

معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: «با توجه به برنامه‌های ۲۵ ساله میان ایران و چین می‌توان از پتانسیل ایران برای ترانزیت استفاده کرد. در حوزه حمل‌ونقل، توسعه شبکه‌های ریلی و توسعه بنادر و حمل‌ونقل ترکیبی مدنظر است.»

وی ادامه داد: «محورهای ایران با همسایگان در مرز سرخس و اینچه‌برون است که هر دو به کشور ترکمنستان ختم می‌شود؛ بنابراین چین می‌تواند از طریق کشورهای مختلف از جمله ترکمنستان و ترکیه به اروپا متصل شود.»

افندی‌زاده با اشاره به ظرفیت‌های بالای بنادر ایران مثل آستارا، امیرآباد و انزلی برای سرمایه‌گذاری گفت: «ایران به‌طور جدی به دنبال توسعه محور غرب به شرق است و کشور چین هم می‌تواند در جهت ارتقا و توسعه سیستم‌های ریلی در بنادر شمالی مشارکت داشته باشد.»

وی با بیان اینکه در بنادر جنوبی نیز آمادگی توسعه کریدور شمال به جنوب وجود دارد، افزود: «در این کریدور سه محور ریلی تأثیرگذار برای ایران در آینده وجود دارد. مهمترین محور اتصال بندرعباس به سمت شرق و آستارا است که اگر قطعه رشت و آستارا با حدود ۱۶۰ کیلومتر به اتمام برسد، شبکه ریلی ایران از طریق بندرعباس به شمال روسیه وصل می‌شود.»

افندی‌زاده محور دیگر را از سرخس به سمت بندرعباس دانست که در حال بهره‌برداری است و گفت: «قطاری که از طریق مسکو وارد ایران شد از طریق سرخس به سمت بندرعباس و سپس به هند حرکت کرد و کالاهای هندی نیز از طریق بندرعباس به روسیه رسید.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود به پروژه بندر چابهار به عنوان یکی از پروژه‌های تأثیرگذار اشاره کرد و گفت: «ایران به دنبال ایجاد سیستم ریلی از طریق چابهار به سمت زاهدان و از زاهدان به سمت سرخس است. اگر این محور ریلی بین چابهار تا سرخس در آینده تکمیل شود، قطعاً مسیر کریدور شمال- جنوب از سمت شرق ایران کوتاه‌تر می‌شود و می‌تواند دولت چین را به سمت کشورهای آزاد جنوب و حوزه خلیج فارس متصل کند.»

افندی‌زاده ادامه داد: «بنادر ایران ظرفیت ایجاد مراکز لجستیک و تبدیل شدن به هاب منطقه را دارند و امروز فرصت مناسبی برای دو کشور به منظور توسعه روابط حمل‌ونقلی و ترانزیت ایجاد شده که باید از آن استفاده کرد.»

عضو اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با آتیه نو مطرح کرد

مزایای اقتصادی کریدور شمال- جنوب برای ایران

گزارش

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با مدیریت یکپارچه شرکت‌های تحت مالکیت گروه کشتیرانی و در راستای نقش آفرینی در اجرای عملیات حمل کالا در کریدور شمال- جنوب، اقدام به حمل کالاهای صادراتی کشور به روسیه با اختصاص ۳۰۰ کانانتینر در فاز اول کرده است. در این زمینه و بر اساس قراردادی که در سال ۱۳۷۹ بین سه کشور ایران، هند و روسیه در شهر سن پترزبورگ منعقد شد، در راستای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقلی کریدور شمال- جنوب از بنادر جنوبی ایران آغاز شده و با اتصال به قفقاز و با آسیای میانه در نهایت روسیه را به شمال اروپا متصل می‌کند که با این کار از خاک ایران به عنوان میانبری استفاده می‌شود تا به جای کشتیرانی در اقیانوس هند و کانال سوئز با مسیر کوتاه‌تر و ارزان‌تر کالا به اروپا منتقل شود.

از هزار کامیون داشته باشد- این موضوع می‌تواند به نوعی یک انقلاب را در حمل‌ونقل جاده‌ای کشور ایجاد کند که یک جنبه آن تنها افزایش میزان حمل بار در کشور است. از سویی این کار می‌تواند باعث افزایش اشتغال و رونق حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور شود که در نهایت ارزآوری بیشتر برای کشورمان را به همراه خواهد آورد. از سوی دیگر، سایر صنایعی که از حمل‌ونقل جاده‌ای نیز منتفع می‌شوند و به نوعی به این مسأله وابسته‌اند، می‌توانند با رونق همراه شوند، بنابراین می‌توان گفت احیاء کریدور شمال- جنوب برای کشورمان بسیار مهم است.»

جنبه مورد ارزیابی قرار داد؛ در وهله اول صنعت حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای کشور باید با یک تحول اساسی روبه‌رو شود، بخصوص در صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای؛ زیرا این صنعت نیاز به یک بازنگری اساسی دارد که اگر این موضوع اجرایی شود، احیاء کریدور شمال- جنوب می‌تواند فعال شود. در حال حاضر اگر بخواهیم کالا از چین و هند به سوی روسیه و شمال اروپا صادر کنیم، ما باید چند شرکت حمل‌ونقل بزرگ در کشور داشته باشیم، اما اکنون به دلیل اینکه اکثر کامیون‌های باری در کشور تک مالکی است چنین تجارتی را نمی‌توان انجام داد.» دانشمند افزود: «اگر این کامیون‌ها در مالکیت شرکت‌های بزرگ قرار گیرد- و به‌طور مثال یک شرکت بیش

که سال‌ها اجرای آن بر زمین مانده، اظهار داشت: «حال که قرار است شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی در این زمینه پیشقدم شود، این موضوع را باید به فال نیک گرفت. این در حالی است که کریدور شمال- جنوب این امکان را فراهم می‌کند تا کالاهای چین و هند از طریق بندر چابهار به شمال کشور و بنادر انزلی و امیرآباد حمل شود تا از آنجا با کشتی به بندر آستاراخان روسیه و شمال اروپا، کشورهای حوزه اسکاندیناوی و انگلیس ارسال شود. این موضوع اگر عملیاتی شود برای کشور ما می‌تواند ارزآوری بسیار زیادی را به دنبال داشته باشد.» رییس اسبق اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات اضافه کرد: «این موضوع را می‌توان از چند

با عبور کالا از ایران که به صورت ترکیبی از مسیرهای ریلی و جاده‌ای و با عبور از استان‌های کرمان، یزد، اصفهان و عبور از ساری به بندر امیرآباد در دریای خزر می‌رسد، فارغ از دستاوردهایی که در زمینه دیپلماتیک و افزایش قدرت چانه‌زنی سیاسی را برای کشور به همراه خواهد داشت به واسطه الزام پرداخت تعرفه عبور از خاک ایران و همچنین استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقلی می‌تواند سود اقتصادی مناسبی را نیز به همراه داشته باشد.

در این راستا، مسعود دانشمند عضو اتاق بازرگانی ایران و فعال صنعت حمل‌ونقل در گفت‌وگو با آتیه‌نو با اشاره به اینکه کریدور شمال جنوب یکی از آن دست پروژه‌های مهم حمل‌ونقل در کشور است