

مزایای اقتصادی کریدور شمال-جنوب / تحلیل

کریدور شمال-جنوب دسترسی مستقیم بیشتری را به هند در آسیای مرکزی و روسیه می‌دهد و در عین حال به ایران و جمهوری آذربایجان امکان تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای را می‌دهد.



به گزارش آران نیوز به نقل از بازار: به نظر می‌رسد هند، ایران و روسیه تصمیم جدی دارند تا از کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) که یک شبکه چندوجهی از مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای بین هند، ایران، آسیای مرکزی و روسیه است، استفاده گسترده کنند.

هند در دسامبر ۲۰۱۶ موافقت کرد که حمل و نقل محموله را در امتداد کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) به طول ۷۲۰۰ کیلومتر آغاز کند. باید توجه داشت که راه اندازی این کریدور در سال ۲۰۰۰ مورد توافق قرار گرفت و در سال ۲۰۰۲ توسط سه عضو مؤسس هند، ایران و روسیه تصویب شد. کشورهایی که متعاقباً به این پروژه منطقه‌ای پیوسته اند، به ویژه جمهوری آذربایجان، مشتاق اتصال به INSTC بوده و پروژه‌هایی را دنبال می‌کنند که به دنبال تنوع بخشیدن به مسیر اصلی هستند و در این راستا یک مسیر جایگزین با استفاده از پایتخت آذربایجان، باکو، به عنوان یک گذرگاه بین ایران و روسیه ایجاد و محموله آزمایشی در آگوست ۲۰۱۶ نیز از طریق ایران و آذربایجان بارگیری شد.

یعنی کالاها به بندرعباس در جنوب ایران حمل و از طریق جمهوری آذربایجان از طریق قطار و کامیون وارد روسیه می‌شوند و بنابراین طبق برنامه ریزی اولیه نیازی به حمل از طریق دریای خزر نیست. از همین روی باکو به عنوان یک مرکز حمل و نقل در حال توسعه است.

شبکه ریلی جمهوری آذربایجان و ایران پس از امضای توافقنامه توسط رهبران ایران، روسیه و آذربایجان برای ایجاد یک کریدور حمل و نقل که سه کشور را به هم متصل می‌کند، در مراحل پایانی اتصال به یکدیگر هستند. پیش از این در مارس ۲۰۱۷، سه کشور با کاهش تعرفه‌ها به منظور تشویق تجارت فرامرزی از طریق کریدور شمال-جنوب موافقت کردند.

مسیرهای دیگری از طریق قزاقستان و ترکمنستان نیز در دست بررسی است؛ از جمله راه آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران. کشورهای منطقه نیز مانند ارمنستان و ایران در حال ایجاد ارتباطات ریلی دوجانبه هستند. علاوه بر این، با اتصال هند به میانمار و تایلند از طریق جاده با توسعه بزرگراه سه جانبه، احتمال ایجاد یک کمربند حمل و نقل طولانی تر که آسیای جنوب شرقی را از طریق INSTC به اروپا متصل می‌کند، قوت می‌گیرد. حتی در ژانویه ۲۰۱۷، سون میکسر، وزیر خارجه وقت استونی نیز برای پیوستن به INSTC ابراز علاقه کرد.

چرا هند به ایران نیاز دارد؟

به طور کلی، چندین مسیر موجود، برنامه ریزی شده و در حال ساخت وجود دارد که برخی از آنها به INSTC اصلی متصل و شبکه‌ای را در سراسر اوراسیا تشکیل می‌دهند. البته این موزاییک در حال ظهور از مسیرها و راه آهن‌ها، به معنای اتصال شبکه‌ای بیشتر در آسیای مرکزی است که هند از طریق ایران به آن دسترسی خواهد داشت. تصمیم هند در مارس ۲۰۱۶ برای الحاق به توافقنامه عشق آباد که هدف آن ایجاد یک کریدور حمل و نقل و ترانزیتی بین المللی برای اتصال کشورهای آسیای مرکزی به بنادر ایران و عمان است، گواهی بر تمایل آن به تقویت تجارت و تعامل تجاری با منطقه محصور در خشکی (آسیای میانه) است. در این صورت، هند به مواد خام دسترسی پیدا خواهد کرد و می‌تواند تامین انرژی را تقویت، واردات را متنوع و منافع بلندمدت خود در قبال نفت خام و گاز طبیعی را پیش ببرد. هند همچنین این فرصت را خواهد داشت تا از پتانسیل بازارهای فعلی استفاده کند و بازارهای آتی را گسترش دهد.

نکته مهم اینکه INSTC به هند اجازه می‌دهد تا پاکستان را دور بزند، همسایه‌ای که با آن روابط مناقشه آمیز دارد و نه در حال حاضر و نه در آینده نزدیک گزینه مناسبی به عنوان یک مسیر ترانزیتی نیست. علاوه بر این، در نوامبر ۲۰۱۶، اولین محموله کالاهای چینی با موفقیت از شمال به جنوب پاکستان منتقل شد و سپس از بندر گوادر به مقصدهایی در خاورمیانه و آفریقا حمل شد. به احتمال زیاد عرضه اولین مجموعه کالا از گوادر، رقیب بندر چابهار ایران که هند در آن سرمایه‌گذاری می‌کند، در تصمیم‌گیری برای شروع رسمی استفاده از INSTC نقش داشته است.

این مزایا و انگیزه‌ها بر نیاز دهلی نو در شروع به استفاده از INSTC تأکید می‌کنند. در این میان دو عامل زمینه‌ای این ضرورت را تشدید می‌کند: نخست، اتصال با منطقه‌ای که قبلاً کمتر به آن مرتبط بود. در حال حاضر، آسیا به عنوان ابزاری برای ادامه توسعه داخلی هند در نظر گرفته می‌شود، چون شرکای تجاری سنتی در غرب به روند کند و نامطمئن خود ادامه می‌دهند. دوم، سیاست در حال تحول در منطقه، دهلی نو را وادار می‌کند تا دوباره دستاوردهای ژئوپلیتیکی ملموس خود را بازخوانی کند، چون می‌تواند تأکیدی بر اهمیت اقتصادی INSTC برای دهلی باشد.

البته مزایای اقتصادی کریدور حمل و نقل شمال-جنوب اساساً مختص هند نیست بلکه اهمیت اقتصادی یک کریدور حمل و نقل، مهم تر از همه در تسهیل ترانزیت و افزایش دسترسی به بازارها نهفته است. نخست، INSTC دسترسی مستقیم بیشتری را به هند در آسیای مرکزی و روسیه می‌دهد. در عین حال به ایران و آذربایجان امکان تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای را می‌دهد.

عامل دوم ایجاد زنجیره‌های تامین منطقه‌ای یا یک شبکه تولیدکننده و مصرف‌کننده در سراسر اوراسیاست که به دنبال معکوس کردن مدل سنتی شرق به عنوان تولیدکننده و

غرب به عنوان مصرف کننده است چون براساس برآوردها تا سال ۲۰۳۰، ۶۶ درصد از طبقه متوسط جهان در این حوزه حور دارند که انتظار می رود از قدرت خرید قابل توجهی برخوردار باشند.

سومین مزیت اقتصادی این کریدور، شامل مسافت های کوتاه تر و تحویل سریع تر بار بوده که به معنای کاهش سرمایه و هزینه های کلی است. برای مثال قطار یوکسینو به طور متوسط تنها ۱۴ روز از حرکت تا رسیدن به مقصد طول می کشد، یعنی یک سوم زمان لازم برای حمل و نقل کالا تا رسیدن از مسیر دریا و یک پنجم هزینه ارسال کالا از طریق هوایی.

بنابراین مسیر جدیدتر ۴۰ درصد کوتاه تر و ۳۰ درصد ارزان تر از مسیر سنتی است که از طریق کانال سوئز می گذرد. همچنین داده ها نشان می دهند که از بمبئی به اروپا و روسیه در کریدور INSTC، نیمی از زمان در طول مسیر دریایی طول می کشد و به ازای هر ۱۵ تن محموله، ۲۵۰۰ دلار صرفه جویی می شود. در این میان، ارتباط بین ایران و ترکیه به این معنی است که فاصله بین استانبول و دهلی نیز با استفاده از مسیر داخلی تقریباً دو هفته کاهش می یابد. ترکیه قبلاً پیشنهاد داده بود که دبیرخانه INSTC اطلاعات مربوط به اتصال سازمان همکاری دریای سیاه را ارائه دهد تا روابط تجاری تعمیق یابد.

همچنین با توجه به هزینه های ارزان تر حمل و نقل، افزایش رقابت پذیری عامل دیگری است که برای اهمیت کریدور شمال-جنوب تاکید دارد. از همین روی، انتظار می رود INSTC رقابت پذیری تجاری کشورهای عضو کریدور را تقویت کند یعنی نه تنها برای هند بلکه سایر اعضای INSTC امکان افزایش تولید و کاهش هزینه ها وجود دارد.

یکی دیگر از جنبه های رقابتی، رقابت این مسیر با سایر کریدورهای حمل و نقل زمینی نوظهور است، البته در صورتی که حلقه های مفقوده مانند راه آهن قزوین - رشت - آستارا ساخته و موانع مرتبط با زیرساخت ها برطرف شود. به عنوان مثال، INSTC می تواند با کریدورهای دیگر مانند کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین به عنوان یک مسیر ترانزیتی بین آسیای جنوب شرقی و اروپا رقابت کند.

در نهایت، کریدورهای حمل و نقل کوتاه تر، سریع تر و ارزان تر می تواند به معنای افزایش کالاها و خدمات مبادلاتی باشد که به نوبه خود مستلزم تقویت تجارت و به طور کلی روابط دوجانبه بین کشورها و مناطق است. به عنوان مثال، قطار Yuxinou که در سال ۲۰۱۱ به عنوان یک سرویس هفتگی از Chongking چین به دیسبورگ آلمان آغاز شد، اکنون هشت بار در هفته بار می رساند بطوریکه تجارت آلمان و چین بین ۲۰۰۴-۲۰۱۴ را دو برابر کرده بود.

تامین مالی کریدور

یکی دیگر از عوامل کلیدی تعیین کننده در منطق اقتصادی INSTC، وضعیت تامین مالی آن است. کریدور شمال-جنوب در حال حاضر یک پروژه در محدوده خود است و بخش های مختلف کریدور و سایر مسیرهای تکمیلی به جای اینکه اساساً به یک بازیگر وابسته باشند، توسط ذینفعان مختلف تأمین مالی می شوند.

به عنوان مثال، خط آهن رشت- آستارا که ایران را به آذربایجان متصل می کند، بیش از یک میلیارد دلار برآورد می شود. از این میزان ۵۰۰ میلیون دلار از طریق وام آذربایجان تأمین می شود و ایران و آذربایجان اکنون به دنبال تامین مابقی آن هستند. یکی دیگر از بازیگران بانک توسعه آسیایی است که وامی به ارزش ۲۰۰ میلیون دلار برای ساخت خط ریلی باکو- یالاما در روسیه ارائه کرد. بانک توسعه آسیایی و بانک توسعه اسلامی هر دو وام هایی به خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران داده اند که در غیر این صورت توسط دولت های سه کشور تامین مالی می شد. یا هند ۵۰۰ میلیون دلار برای توسعه بندر چابهار سرمایه گذاری خواهد کرد و همچنین خط اعتباری برای ایجاد اسکله در این بندر را فراهم خواهد کرد.

علاقه ژاپن برای سرمایه گذاری در بندر چابهار، پیش از تحریم های اقتصادی آمریکا، نشان می دهد که اعضای غیر INSTC مانند کشورهای آسیای جنوب شرقی مستقیماً از یک مسیر تجاری جایگزین سود ببرند، از همین روی می توانند برای اجرای موفقیت آمیز کریدور حمل و نقل از حداکثر پتانسیل خود استفاده کنند.

وزارت خارجه ژاپن دو بار اعلام کرد که به طور جدی پیشنهادهایی را برای بهبود ارتباط بین ایران، افغانستان و آسیای مرکزی را ارائه خواهد کرد و بندر چابهار به طور خاص در نشست مودی و آبه در نوامبر ۲۰۱۶ مورد بحث قرار گرفت.

نخست وزیران دو کشور از چشم انداز همکاری دو کشور برای ارتقای صلح و رفاه در جنوب آسیا و منطقه همسایه از طریق همکاری های دوجانبه و سه جانبه از جمله در توسعه زیرساخت ها و ارتباطات چابهار استقبال کردند. بنابراین موضوع تامین مالی از موانع جدی در این کریدور است به ویژه آنکه دو کشور اصلی آن یعنی روسیه و ایران تحت تحریم های سخت غرب قرار دارند.

توحید ورستان

1 فروردین 1401