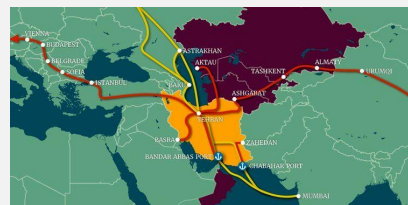


با اتصال راه آهن جلفا-آغ بند رخ می‌دهد:

تبریز-آذربایجان، مرکز هاب لجستیک منطقه

کریدور یا راه‌گذار بین‌المللی شمال-جنوب، نام پروژه‌ی بزرگ حمل و نقل است که در پی توافق سه کشور هند، ایران و روسیه در سال ۱۳۷۹ (۲۰۰۰ میلادی)، کلید خورد. کریدور شمال-جنوب به عنوان یک پل ارتباطی مهم بین کشورهای اروپایی، اسکاندیناوی و روسیه با مناطق خلیج فارس، اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا شناخته می‌شود و از مسیرهای راهبردی در نیم‌کره‌ی شرقی جهان است.



به گزارش روابط عمومی اتاق تبریز، ایران در یک موقعیت استراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک قرار گرفته و موقعیت مناسب ریلی و جاده ای و دسترسی ایران به سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای مکران «عمان» و سواحل دریای «خزر» از گذشته مورد توجه تولیدکنندگان بزرگ اقتصادی جهان بوده است. موقعیت جغرافیایی ویژه ایران و دسترسی راحت به دریا و کشورهای دیگر، این کشور را به یکی از شاهراه‌های تجارت بین‌المللی تبدیل کرده است. ایران از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر راه دارد. از جنوب نیز به علت دسترسی به دریای عمان، خلیج فارس، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از موقعیت خوبی برای تجارت کالا برخوردار است. از کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران می‌توان به کریدور ترانسیکاسپ، کریدور شرق به غرب (جاده قدیم ابریشم) کریدور جنوبی آسیا و کریدور آلتید اشاره کرد.

مسیر کریدور شمال-جنوب مهم‌ترین حلقه‌ی تجارت بین آسیا و اروپا است. در صورت رونق این مسیر، مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز که مسیری طولانی و پرهزینه است جای خود را به مسیر ۷ هزار کیلومتری می‌دهد و کریدور شمال-جنوب در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. همچنین مسیر شرقی این راه‌گذر یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و قادر است چین و آسیای مرکزی را به دریاهای آزاد جنوب خاورمیانه وصل کند. مسیر غربی این کریدور نیز دروازه ورود ایران به اروپاست و می‌تواند کالاهای هند و جنوب شرقی آسیا (به عنوان یکی از پرجمعیت‌ترین کانون‌های زیستی جهان) و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس را به روسیه، اتحادیه اروپا و کشورهای اسکاندیناوی رسانده و متقابل کالاها از مسیر شمالی به مناطق جنوبی منتقل کند. راه اندازی و رونق این کریدور در حوزه‌ی اشتغال و ثروت آفرینی تأثیرات بسیار مثبتی برای کشور دارد. حمل هر ۱۰۰ تن بار ۱۰ شغل مستقیم و حدود ۵۰ شغل غیرمستقیم ایجاد می‌کند. این امر موجب کاهش فقر و کاهش مشکلات اجتماعی در کشورهای این مسیر خواهد شد.

تبریز و جلفا - آغ بند به محور کلیدی مسیر غربی کریدور شمال-جنوب تبدیل شود

عدم تکمیل خط آهن رشت - آستارا در شمال ایران حلقه‌ی مفقوده راه‌گذر شمال-جنوب و یکی از علل نشدن این کریدور است. ایران با توجه به کمبود نقدینگی، شروع به جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای تکمیل این پروژه کرد. در سال ۲۰۱۷، جمهوری آذربایجان موافقت کرد ۵۰۰ میلیون یورو وام برای این پروژه پول تخصیص دهد که تقریباً نیمی از کل هزینه‌ی مورد نیاز را پوشش می‌داد، اما در سال ۲۰۱۸، پس از خروج ترامپ از برجام و اعمال تحریم‌های جدید علیه تهران، باکو در تصمیمش تجدیدنظر کرد. روسیه شدیداً به مسیرهای حمل و نقل جایگزین نیاز دارد، زیرا پس از تهاجم به اوکراین، مسیرهای سنتی غربی قطع شده است. با توجه به تحریم‌هایی که علیه روسیه وضع شده، مسیر حمل و نقل از طریق ایران امن‌ترین گزینه به نظر می‌رسد. تکمیل این کریدور و بهره‌مندی از آن در کنار درآمدهای مختلفی که در کشور وجود دارد می‌تواند درآمد خوبی از ترانزیت را نصیب جمهوری اسلامی ایران کند که این موضوع مدنظر تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان است. بنابراین به دلیل موقعیت استراتژیک جغرافیایی کشور این فرصت‌ها نباید از دست برود.

متأسفانه با وجود حاضر بودن مسیر ریلی تهران - تبریز - جلفا و تهران - تبریز - جلفا و سلماس - تبریز و سلماس - تبریز، زیرساخت ارتباط با دو منطقه‌ی قفقاز و کشور ترکیه به عنوان دروازه‌ی ورود به قفقاز و روسیه و اروپا، در سال‌های گذشته مسیر ریلی رشت-آستارا مطرح شده و این مسیر نیز به دلیل مشکلات موجود به سرانجام نرسیده است. به نظر می‌رسد با توجه به حل مناقشه قره باغ و بازگشت این سرزمین‌ها به خاک آذربایجان، فرصتی تاریخی برای فعال کردن کریدور شمال-جنوب از مسیر تبریز و آذربایجان فراهم شده است. با توجه به مطرح شدن کریدور زنگه زور، و توافق‌های اخیر صورت گرفته بین ایران و جمهوری آذربایجان، می‌توان از سرمایه‌گذاران خارجی برای راه‌اندازی مسیر ۱۰۰ کیلومتری جلفا-آغ بند سود جست تا کریدور شمال-جنوب فعال شود. با راه‌اندازی خط آهن جلفا-آغ بند، شاخه‌ی غربی راه‌گذر ریلی شمال-جنوب تکمیل می‌شود.

تبریز و آذربایجان به عنوان هاب لجستیک منطقه

در صورت احداث این قطعه‌ی ریلی (که مسیری کوتاه است) همزمان پازل کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق-غرب تکمیل شده و تبریز و آذربایجان به عنوان هاب لجستیک منطقه و در کانون چهارراه کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب قرار می‌گیرد. با این اتفاق، می‌توان گفت که بندر بمبئی در هند تا هلسینکی فنلاند به طول ۱۳ هزار کیلومتر، با اتصال مستقیم ریلی و با عبور از خاک ایران به یکدیگر متصل خواهند شد. بدین ترتیب حتی مسیر ریلی جلفا-آغ بند حتی به راه‌گذر «شرق-غرب» نیز معنا می‌بخشد و قطار کانتینری شانگهای-تهران را می‌توان از مسیر ریلی تهران - تبریز - جلفا - آغ بند - تفریس و یا مسیر ریلی تهران - تبریز - جلفا - نخبوان - قارص یا مسیر ریلی تهران - تبریز - سلماس - رازی - ترکیه یا مسیر جاده‌ای تبریز-بازرگان - ترکیه، راهی اروپا کرد. با ایجاد این مسیر ریلی و جاده‌ای می‌توان شاهد افزایش تجارت بین‌المللی، منطقه‌ای و ترانزیت کالا و مسافر میان ایران و کشورهای منطقه و حتی فرمانطقه باشیم و کشورهای مثل آذربایجان و روسیه می‌تواند از کوتاه‌ترین مسیر به خلیج فارس و آب‌های آزاد متصل شوند و در هزینه‌های خود نیز صرفه جویی کنند. هم‌اکنون از هندوستان و کشورهای اروپایی میلیون‌ها تن کالا در مدت ۶۰ روز به حوزه‌ی قفقاز ترانزیت می‌شود که با تکمیل راه‌گذر شمال - جنوب این مدت به ۱۰ تا ۱۴ روز کاهش می‌یابد.

این کریدور، می‌تواند دیپلماسی سیاسی - اقتصادی ایران در قفقاز را بیش از پیش فعال و نقش آفرین کند. تکمیل کریدور شمال-جنوب علاوه بر توسعه‌ی ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است. پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی شدن این کریدور، ایران سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر

ترانزیتی کسب کند که می تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی را کاهش دهد.

امتیاز بزرگی که می توان از این پروژه به دست آورد، برتری ژئوپولیتیک و افزایش قدرت و نفوذ منطقه ای ایران است. با راه اندازی راه گذر و ترانزیت از این مسیر، ایران به کشوری تبدیل خواهد شد که بخش مهمی از جریان ترانزیت جهان را از خود عبور خواهد داد. حفظ و تضمین امنیت تجارت جهانی، منفعتی بسیار مهم تر از منفعت مالی راه گذر است. در هر حال، زمانی که بتوان قلب تجارت اوراسیا را در دست داشت، خواه ناخواه تولید ثروت شکل خواهد گرفت. بعد از جنگ اوکراین و ناآرامی های منطقه شامات و هجوم رژیم اشغالگر قدس به منطقه غزه اهمیت این راه گذر برای ما دوچندان شده است. هر خط ریلی که در ایران ساخته می شود، باید به مرز برسد یا به بنادر ختم شود. ریلی که به بن بست برسد، فایده ای برای کشور ندارد. نمونه آن را در گسترش خطوط ریلی به کرمانشاه و همدان شاهدیم و اید از ظرفیت های ریلی منطقه ی شمال غرب نهایت استفاده را بکنیم و راه آهن جلفا را به مسیر یلی نخجوان و جمهوری آذربایجان وصل کنیم.

مسیر ترانزیتی شمال- جنوب برای انتقال کالا، محوری ترین کریدور کشور است که بخش ریلی آن می تواند با تکنیل مسیر 100 کیلومتری جلفا-آغ بند تکمیل شود و دیگر نیازی به تکمیل 160 کیلومتر خط آهن از رشت تا آستارا با تمامی مشکلاتش نباشد. با تکمیل این 100 کیلومتر، ریل به صورت مستقیم از بندرعباس در جنوب به مرزهای جمهوری آذربایجان متصل می شود و با توجه به هزینه ی پایین حمل و نقل ریلی و امکان حمل یکسره ی کالا از جنوب تا شمال و بالعکس، بخش ریلی کریدور شمال- جنوب اهمیت ویژه ای در برنامه ی ترانزیتی کشور پیدا می کند.

همچنین این کریدور را می توان مهم ترین حلقه ی تجارت بین جنوب، جنوب شرق آسیا و اروپا دانست؛ چرا که امکان حمل انواع کالا را در کم ترین زمان و با حداقل هزینه نسبت به مسیرهای عبوری از سایر کشورها و راه گذرها دارد. لذا به نظر می رسد با توجه به کوتاه تر بودن مسیر ناقص ریلی جلفا- آغ بند و وجود زیرساخت های مناسب ریلی و جاده ای در منطقه ی آذربایجان، می توان از ظرفیت ای گمرکی و ترانزیتی تبریز، سهران و منطقه آزاد ارس استفاده کرد و این منطقه را به هاب لجستیکی منطقه و کانون چهارراه کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب تبدیل کرد.

سامان نیک رفتار خیابانی