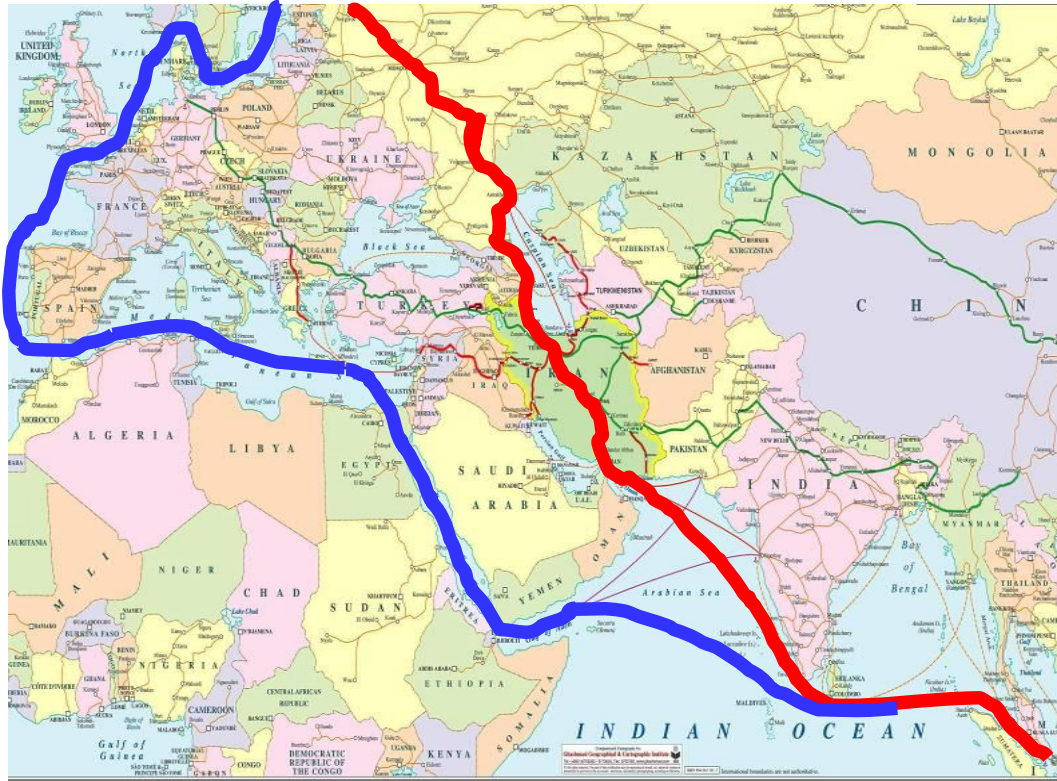


کریدور شمال - جنوب:



شناسنامه کلی کریدور شمال-جنوب

- ۱- نام کریدور : کریدور شماره ۹ UIC (شمال - جنوب) ویا کریدور شماره ۱۱ OSJD.
- ۲- مبدأ کریدور : اروپای شمالی (کشور فنلاند).
- ۳- کشور مقصد : جنوب خلیج فارس؛ و کشورهای حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیای جنوبشرقی.
- ۴- کشورهای مسیر : کشورهای اروپایی و شمال اروپا (منطقه اسکاندیناوی و روسیه) از طریق بندر آمستردام، هامبورگ، کپنهاگ، استکهلم و هلسینکی در اروپا به سن پترزبورگ و مسکو در روسیه متصل و از طریق بندر روسی در شمال دریای خزر به بندر جنوبی دریای خزر (انزلی و امیرآباد) و حتی کشورهای آسیای میانه (قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان) تا بندر جنوبی ایران (بندر عباس، بندر امام) ، ... امتداد داشته و از بندر جنوبی ایران به کشورهای حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند (هندوستان، سریلانکا و ...) تا کشورهای جنوب شرقی آسیا (مالزی، سنگاپور، اندونزی و ...) امتداد دارد.

۵- **طول مسیر به کیلومتر** : قطعه اول مسیر هلسینکی به مسکو از طریق خط ریلی ۱۱۰۰ کیلومتر، قطعه دوم مسیر مسکو به بندر آستارا از طریق خط ریلی به طول تقریبی ۱۷۰۰ کیلومتر، قطعه سوم مسیر بندر آستاراخان به بندر باکو، قطعه چهارم مسیر بندر باکو به آستارا و آستارا به تهران از طریق خط ریلی به طول تقریبی ۳۳۷ کیلومتر، قطعه پنجم، مسیر تهران — بندرعباس از طریق خط ریلی به طول تقریبی ۱۴۸۳ کیلومتر، قطعه ششم؛ مسیر دریایی بندرعباس - دبی به طول تقریبی ۲۵۰ کیلومتر (مجموع طول مسیر ۵۰۵۸ کیلومتر)

۶- **نوع حمل و نقل** : استفاده از سیستم حمل و نقل ریلی و دریایی و جاده ای

۷- **عرض خط مسیر** : مسیر هلسینکی به مسکو (۱۵۲۰mm)، مسیر مسکو به بندر آستاراخان (۱۵۲۰mm)، مسیر بندر آستاراخان به باکو (۱۵۲۰ mm) باکو به آستارای آذربایجان (۱۵۲۰mm)، مسیر آستارای ایران به تهران و بندرعباس (۱۴۳۵ mm)

۸- **ایستگاههای تعویض بوژی** : آستارای آذربایجان به آستارای ایران

۹- **موافقتنامه‌های مرتبط** : موافقتنامه شهریور سال ۱۳۷۹ که میان ج.ا.ایران و هند و فدراسیون روسیه در سن پترزبورگ به امضاء رسید.

۱۰- **کشورهای امضاء کننده توافقنامه** : در ابتدا سه کشور ایران، هند، و روسیه بودند که موافقتنامه ای را در این خصوص به امضاء رساندند. قزاقستان نخستین کشور منطقه بود که بلافاصله علاقمندی خود را به پیوستن به این موافقتنامه اعلام داشت. سپس کشورهای ارمنستان، آذربایجان و سوریه عمان تاجیکستان، بلاروس، بلغارستان، اکراین، ترکیه، و قرقیزستان به این موافقتنامه پیوستند (مجموعاً ۱۴ کشور) تا از مزیتها و تسهیلات عبوری این راهگذار برای رساندن محصولات صادراتی خود با کمترین هزینه ممکن بهره مند شوند.

۱۱- **سازمان تأیید کننده** : اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC) و سازمان همکاری راه آهنها (OSJD)

۱۲- **موسس طرح** : کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا در کنفرانس هلسینکی سال ۱۹۹۳.

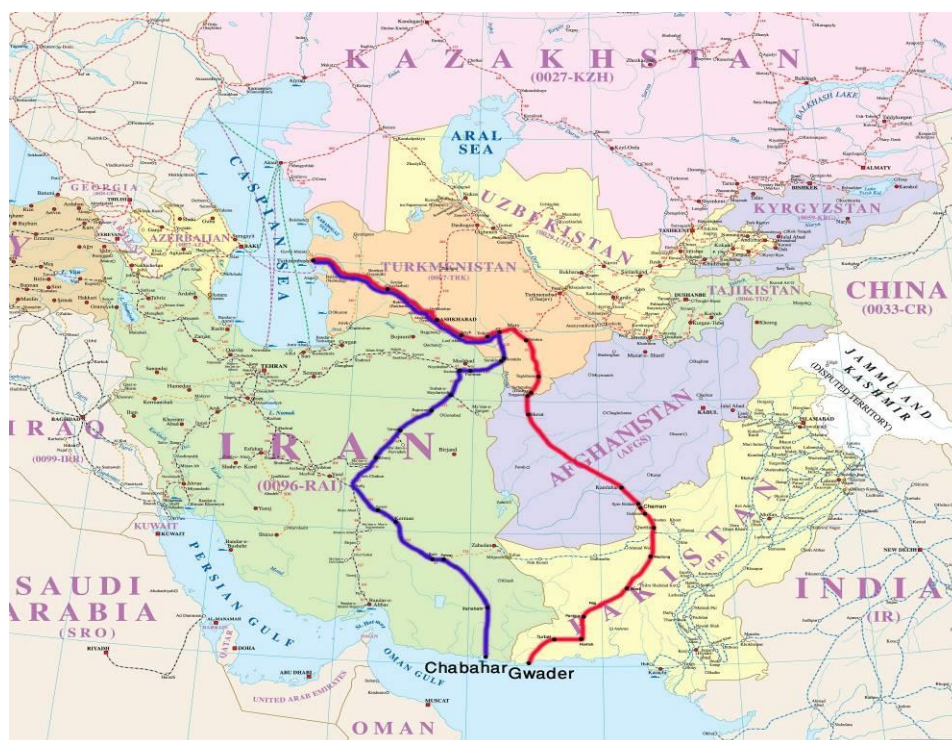
کریدورهای رقیب

الف- مسیر سنتی شمال-جنوب

در حال حاضر کشورهای حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند برای ارسال کالاهای خود به مرکز و شمال اروپا از مسیرهای دریایی یا همان مسیر سنتی کریدور شمال-جنوب استفاده میکنند. در این مسیر کالاها پس از عبور از اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج عدن و دریای سرخ در ادامه مسیر از کانال سوئز عبور می کنند. دریای مدیترانه کالاهای اساسی در دو مسیر حمل میشود. کالاها به مقصد نهایی شمال روسیه و اروپای شمالی با گذر از جبل الطارق، اقیانوس اطلس، دریای مانس و دریای بالتیک به بار اندازهای شمال اروپا، هلستینگی و بندر سن پترزبورگ انتقال داده می شود. کشتی های حامل کالاهایی که مقصد نهایی آنها روسیه و اکراین است باید از مدیترانه مسیر دریای سیاه را به سمت بندر اودیسا (در اکراین) در پیش گیرند.

ب- مسیر گوادریپاکستان در راستای مسیر چابهار

نقشه کریدور (دو مسیر چابهار- بندر گوادر)



شناسنامه کلی مسیر کریدور

۱- نام کریدور: مسیر آلترناتیو برای کریدور شمال-جنوب

۲- مسیر عبوری: بندر گوادر، موستانگ، کویته، چمن، هرات، کوشکا، ترکمنباشی

مطالعات امکان سنجی احداث اتصال ریلی بندر گوادر به ایستگاه موستانگ واقع در مسیر خط آهن کویته - تفتان تهیه و در حال مطالعه می باشد. با احداث مسیر فوق اتصال بندر ریلی گوادر - چمن (واقع در مرز افغانستان) تکمیل خواهد شد.

۳- طول مسیر: ۹۴۰ کیلومتر

۴- مبدا کریدور: بندر گوادر در پاکستان

۵- مقصد کریدور: کشورهای CIS و روسیه

۶- هزینه تقریبی احداث مسیر: ۹۰ میلیارد روپیه برآورد شده است

۷- مدت تقریبی اتمام پروژه: ۵ سال که از دو سال قبل آغاز شده است

در صورت راه اندازی و فراهم نمودن زیر ساختهای مناسب کریدور شمال-جنوب ایران میتواند پل ارتباطی کشور های آسیای میانه نظیر تاجیکستان، ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان، ازبکستان، و افغانستان شود و از این طریق در آمدی همپای در آمد ارزی نفت را وارد کشور کند، اما نبود عزم و اراده جدی برای عملی کردن این طرح موجب شده تابعی از کشورها در صدد ایجاد کریدور های موازی و جایگزین برآیند تا این درآمد و سود عظیم تر انزیتی را به سوی خودشان سرازیر کنند. از میان این کشورها پاکستان به شدت در پی تجهیز یکی از بنادر خود است تا آن را جایگزین چابهار کند. پس از تعیین شدن ایران به عنوان محور تر انزیتی غرب به شرق و شمال به جنوب که متاسفانه با عدم دقت نظر مسئولان ایرانی در ایجاد زیرساختهای مناسب همراه بود و همچنین با تغییر و تحولات افغانستان و سقوط رژیم طالبان، پاکستانی ها بلافاصله برای تصرف کریدور های مذکور اقداماتی کردند. حامیان پاکستان در این تحرکات، امریکا و اسرائیل و همچنین امارات متحده عربی، چین و عمان بودند بر همین اساس پاکستان کار مطالعاتی طرح "گوادر" را آغاز کرد و با حمایت صهیونیستها پای سر مایه گذاران و شیوخ به این بخش باز شد. منطقه بیابانی گوادر که ویژگیهای جغرافیایی - اقلیمی آن با چابهار قابل مقایسه نبود یکباره مورد توجه شرکتها و افراد سرمایه گذار کشور های مذکور قرار گرفت. قرار شد گوادر در ۴۶۰ کیلو متری کراچی نه تنها بار تجاری این بندر کهن پاکستانی را بکاهد بلکه در قالب مطالعات طرح

جامع به عنوان جایگزین و آلترناتیوی برای همه بنادر خلیج فارس محسوب شده و به امور تجاری و حمل و نقل جمهوریهای آسیای میانه و حتی تجارت حمل و نقل منطقه پردازد و از بندر کر اچی هم به عنوان حمایت کننده این طرح استفاده شود. مطالعات کارشناسان پاکستانی ، امریکائی و عربی نشان میدهد که در صورت سرمایه گذاریهای لازم میتوان موقعیت ترانزیتی ایران را نابود کرد. آنها معتقد هستند بندر گوادر بهترین مکان در منطقه جهت جایگزینی چابهار است و با سرمایه گذاری و ساخت بندر و اسکله های مناسب قابلیت پذیرش کشتی های بزرگ و تانکر های نفتی را خواهد داشت.

در مقابل سرعت سرمایه گذاری پاکستان در بندر گوادر به راستی ما چه میزان سرمایه گذاری ترانزیتی در چابهار انجام داده ایم؟ ممکن است این بار هم فرصت طلایی اقتصادی که می تواند در آمد ترانزیتی حدود ۱۵ الی ۲۰ میلیارد دلار نصیب کشور کند از دستمان برود.