

«جوان» ابعاد ارتباط ریلی و جاده‌ای ایران و قرقیزستان را واکاوی می‌کند

بازیگری ایران در ترانزیت بین‌المللی روی ریل تهران – بیشکک

ارتباط ایران و قرقیزستان در طرح «کمربند و جاده» باعث ارتقای همگرایی و همکاری منطقه‌ای می‌شود

ایجاد یک کریدور راه‌آهن بین ایران و قرقیزستان به طور قابل توجهی پتانسیل ترانزیتی را افزایش می‌دهد و جابه‌جایی کالا بین شرق آسیا و اروپا را تسهیل می‌کند. با اتصال به شبکه ریلی قرقیزستان، ایران می‌تواند از جریان‌های تجاری رو به رشد در امتداد مسیر «کمربند و جاده» استفاده و امکان حمل‌ونقل سریع تر و کارآمدتر کالا را فراهم کند. همچنین اتصال ایران به خط راه‌آهن قرقیزستان نه تنها تجارت دوجانبه را تقویت می‌کند، بلکه در آمد ترانزیتی قابل توجهی برای ایران ایجاد می‌کند. جابه‌جایی کارآمد کالا از طریق ایران باعث می‌شود شرکت‌های کشتیرانی و لجستیک بیشتری برای استفاده از بندر و زیرساخت‌های حمل و نقل ایران جذب شوند. این افزایش فعالیت ترانزیتی به ایجاد شغل، توسعه زیرساخت‌ها و رشد اقتصادی در ایران کمک می‌کند. روابط قوی تر بین ایران، آسیای مرکزی و سایر کشورهای شرقی تقویت‌کننده ارتقاوت و امکان تبادل کالا، فناوری و تخصص را فراهم می‌کند که این همکاری می‌تواند منجر به توسعه سرمایه‌گذاری‌های مشترک، فرصت‌های سرمایه‌گذاری و تبادلات فرهنگی، تقویت ثبات و شکوفایی منطقه شود.

■ ■ ■

ایران در نقشه ترانزیت بین‌المللی از موقعیت جغرافیایی بسیار مهمی برخوردار است و این کشور را به یک بازیگر کلیدی در جابه‌جایی کارآمد کالا بین شرق آسیا، اروپا و آفریقا تبدیل کرده است. در حالی که قاره آسیا تحولات جدیدی را تجربه می‌کند، بازیگران نوظهوری مانند چین در حال ارائه برنامه‌های همسو با اهداف استراتژیک خود هستند. ابتکار بلندپروازانه «کمربند و جاده» چین با هدف احیای جاده ابریشم و تثبیت چین به عنوان یک قدرت جهانی است. ایران در این ابتکار که بزرگ‌ترین برنامه زیرساختی تاریخ جهان محسوب می‌شود و چهار قاره را به هم متصل می‌کند، جایگاه مرکزی دارد. ابتکار «کمربند و جاده» که از سوی چین پیشنهاد شده است، با هدف تقویت تجارت، زیرساخت‌ها و ارتباطات اقتصادی بین آسیا، اروپا، آفریقا فراتر از آن است. این پروژه بلندپروازانه شامل توسعه شبکه‌های حمل و نقل، زیرساخت‌های انرژی و کریدورهای تجاری است. ایران نقش محوری در این ابتکار دارد، زیرا در امتداد مسیر زمینی قرار دارد که چین را به اروپا و سایر بخش‌های آسیا متصل می‌کند.

یکی از محورهای کلیدی در زمینه توسعه اقتصادی ایران، مسئله ترانزیت و نقطه جغرافیایی بسیاری مهم ایران در نقشه ترانزیت بین‌المللی است، این مهم با توجه به محوریت عبور کالا در سریع‌ترین زمان ممکن از کشورهای شرق آسیا به اروپا و همچنین ابریشم و بالعکس نقش ایران به عنوان یکی از مهم‌ترین نقاط انتقال و ترانزیتی درون خشکی را بیشتر از قبل روشن و شفاف می‌کند. آسیا به عنوان یک قاره پهناور با تحولات جدیدی رویه‌رو است و بازیگران مختلف این پهنه جغرافیایی، طرح‌هایی را در راستای تأمین اهداف خود و نیز منافع جمعی در مناطق مختلف آن ارائه می‌دهند. چین یکی از این بازیگران نوظهور است که برای تبدیل شدن به قدرت جهانی، طرح احیای جاده ابریشم را مطرح کرده‌است. ابتکار «کمربند و جاده» که ایران در قلب آن قرار دارد، در طریی که در حال اجراء از یک دهه قبل از سوی چین و بزرگ‌ترین برنامه زیرساختی در تاریخ جهان شناخته می‌شود که چهار قاره را پیوند می‌دهد. ایران از نظر استراتژیک در قلب خاورمیانه قرار دارد و آسیای مرکزی، قفقاز و خلیج‌فارس سه مرکز هم متصل می‌کند و موقعیت جغرافیایی، آن را به عنوان یک مرکز ترانزیتی برای مسیرهای تجاری بین شرق آسیا، اروپا و آفریقا قرار می‌دهد. زیرساخت‌های گسترده جاده‌ای، ریلی و بندری ایران، همراه با نزدیکی آن به بازارهای اصلی آن را به دروازه‌ای ایده‌آل برای تجارت بین‌المللی تبدیل کرده است.

■ **مسیرهای ممکن اتصال قرقیزستان و ایران در طرح «کمربند و جاده»**

در طرح «کمربند و جاده» دو مسیر اصلی برای ارتباط قرقیزستان با ایران وجود دارد؛ مسیر اول از ازبکستان، افغانستان و ایران عبور

می‌کند، در حالی که مسیر دوم از ازبکستان، ترکمنستان و ایران می‌گذرد. این مسیرها می‌توانند به هم متصل شوند و برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای اتصال ازبکستان به ایران از طریق افغانستان وجود دارد. علاوه بر این، شبکه ریلی ایران باید از طریق عراق یا ترکیه گسترش یابد تا به دریاى مدیترانه یا اروپا برسد. اگرچه مسیر اتصال عراق هنوز تکمیل نشده است، اما دو مسیر احتمالی از مرز خسروی یا شلمچه به عراق و سپس سوریه و دریای مدیترانه پیشنهاد شده است. ایده تکمیل کریدور مقاومت حول این مفهوم می‌چرخد. از طرف دیگر، ارتباط با اروپا می‌تواند از طریق ترکیه و عراق برقرار شود.

■ **فورت پیوند ریلی و زمینی ایران و قرقیزستان**

برای به حداکثر رساندن منافع اقتصادی و درآمد ترانزیتی ایران، تسریع در اتصال ایران به خط راه‌آهن قرقیزستان بسیار مهم است. ایران با برقراری ارتباط با ترکیه از طریق خط راه‌آهن موجود، می‌تواند حمل و نقل کالا از شرق آسیا به اروپا را تسهیل کند. این ارتباط پتانسیل ایجاد درآمد ارزی قابل توجهی برای ایران با هدف بلندپروازانه عبور از ۱۰۰ میلیون تن کالا تا سال ۲۰۳۰ را دارد. برای دستیابی به این هدف، تسریع در تکمیل اتصالات ریلی شمال به جنوب ایران ضروری است و این امر حمل و نقل کالاهای روسی به هند را تسهیل و امکان بهره‌برداری کارآمد از مسیر شرق به غرب را فراهم می‌کند که جزو حیاتی طرح «کمربند و جاده» است. اتصال ایران به خط ریلی قرقیزستان گامی حیاتی در این فرآیند است، زیرا می‌تواند ارتباط را در سراسر منطقه افزایش دهد و به موفقیت کلی این ابتکار کمک کند.

■ **اهمیت ارتباط بین ایران و قرقیزستان در حوزه ریلی مورد توجه کشتگران اقتصادی قرار گرفته است**

علی صالحی کارشناس حوزه سیاستگذاری اقتصادی با اشاره به

موقعیت ترانزیتی ایران و اهمیت عبور زمینی کالا در قاره آسیا به یک دهه پیش از سوی چین آغاز شد، به عنوان بزرگ‌ترین برنامه زیرساختی و بازیگران مختلف برنامه‌هایی را برای دستیابی به اهداف و منافع جمعی خود در مناطق مختلف ارائه می‌دهند. یکی از بازیگران نوظهور در این چشم‌انداز، چین است که طرح بلندپروازانه‌ای را برای احیای جاده ابریشم و تثبیت خود به عنوان



علی صالحی

کارشناس حوزه

سیاستگذاری اقتصادی



برای اتصال بین ایران و قزاقستان، ایران می‌تواند با سرمایه‌گذاری در شبکه ریلی افغانستان و اتصال شرق به غرب آن و سپس اتصال هرات به سرخس ایران، ما

به ازای سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط ریلی، حق بهره‌برداری از معادن بکر افغانستان را داشته باشد که این معامله علاوه بر اینکه صادرات خدمات فنی و مهندسی ایرانی و اخذ حق بهره‌برداری از معادن افغانستان را در اختیار ایران قرار خواهد داد که یک معامله دو سرسر برد در جهت تکمیل ارتباط مفقوده ایران با چین خواهد بود

همکاری ایران با قرقیزستان به ویژه در چارچوب طرح «کمربند و جاده» شتاب بیشتری گرفته است چه آنکه هیئت ایرانی در سفر اخیر به این کشور، در خصوص ابعاد مختلف همکاری‌های اقتصادی از جمله ایجاد کریدور ریلی، توسعه پالایشگاه، تجارت کالاهایی مانند قیصر و غلات، ایجاد مراکز تجاری واحداث نبر و گاه‌گفت‌وگو کردند. همکاری ترانزیت و انرژی ستون فقرات مشارکت ایران با قرقیزستان را تشکیل می‌دهد و قرقیزستان را به عنوان یک شریک تجاری قوی برای ایران قرار می‌دهد. در صفحه پیش‌رو به بررسی پتانسیل ترانزیت ایران و اهمیت ارتباط ریلی و جاده‌ای ایران با قرقیزستان در طرح «کمربند و جاده» پرداخته‌ایم.



علی حامد همدوست |ایرنا

یک قدرت جهانی پیشنهاد کرده است. طرح «کمربند و جاده» که یک دهه پیش از سوی چین آغاز شد، به عنوان بزرگ‌ترین برنامه زیرساختی و بازیگران مختلف برنامه‌هایی را برای دستیابی به اهداف و منافع جمعی خود در این چشم‌انداز، چین است که طرح بلندپروازانه‌ای را برای احیای جاده ابریشم و تثبیت خود به عنوان

وی می‌افزاید: «ابتکار «کمربند و جاده» شامل ساخت یک مسیر زمینی است که از قرقیزستان می‌گذرد، منطقه‌ای که همکاری ایران به طور قابل توجهی افزایش یافته است. معاون اول رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر قرقیزستان در سفر اخیر هیئت ایرانی، توسعه همکاری‌های اقتصادی از جمله راه‌اندازی کریدور ریلی، احداث پالایشگاه، تجارت قیر و غلات، ایجاد مراکز تجاری و حتی ساخت نیروگاه مهم‌ترین جنبه همکاری ایران با قرقیزستان در زمینه ترانزیت و انرژی است که قرقیزستان را به عنوان یک شریک قوی برای ایران در توسعه تجارت دوجانبه قرار می‌دهد. در مورد ارتباط قرقیزستان و ایران در ابتکار «کمربند و جاده»، دو مسیر بالقوه وجود دارد. مسیر اول شامل عبور از ازبکستان، افغانستان و در نهایت رسیدن به ایران است. مسیر دوم از ازبکستان، ترکمنستان و سپس ایران می‌گذرد. هر دو مسیر قابل اتصال هستند و حتی برنامه‌هایی برای اتصال ازبکستان به ایران از طریق افغانستان وجود دارد. پس از رسیدن به ایران، شبکه ریلی باید به عراق یا ترکیه و با هدف اتصال به دریای مدیترانه یا اروپا گسترش یابد.»

این کارشناس حوزه سیاست‌گذاری اقتصادی با اشاره به مزایای هدف پیش‌بینی شده برای ترانزیت کالایی از طریق ایران در محروهای شرق به غرب و همچنین شمال به جنوب تصریح می‌کند: «اگرچه مسیر اتصال به عراق هنوز تکمیل نشده است، اما پیش‌بینی می‌شود دو مسیر احتمالی از مرز خسروی یا شلمچه به عراق، سوریه و در نهایت به دریای مدیترانه متصل شود. تکمیل کریدور مقاومت

بر اساس همین ایده است، اما امکان برقراری ارتباط با اروپا هم از طریق ترکیه و هم از طریق عراق وجود دارد. اولویت دادن به اتصال ایران به خط راه‌آهن قرقیزستان در اسرع وقت بسیار مهم است. این امر ایران را قادر می‌سازد تا با استفاده از خط موجود متصل به ترکیه برای حمل و نقل کالا از شرق آسیا به اروپا، درآمد ترانزیتی خود را به حداکثر برساند.»

وی می‌افزاید: «هدف پیش‌بینی شده برای سال ۲۰۳۰ انتقال ۱۰۰ میلیون تن کالا است که درآمد ارزی قابل توجهی برای کشور ایجاد می‌کند. برای دستیابی به این هدف، تسریع در اتصال خطوط ریلی شمال به جنوب ایران، تسهیل انتقال کالاهای روسی به هند و تکمیل مسیر شرق به غرب در طرح «کمربند و جاده» با اتصال ایران به راه‌آهن قرقیزستان ضروری است. علاوه بر ارتباط ایران و قرقیزستان، ایران می‌تواند در شبکه راه‌آهن افغانستان نیز سرمایه‌گذاری کند تا ارتباط شرق به غرب برقرار کرده و هرات را به سرخس ایران متصل کند.»

صالحی در رابطه با لزوم ارتباط بین ایران و قرقیزستان از مسیر تکمیل راه‌آهن شرق به غرب افغانستان می‌گوید: «برای اتصال بین ایران و قزاقستان، ایران می‌تواند با سرمایه‌گذاری در شبکه ریلی افغانستان و اتصال شرق به غرب آن و سپس اتصال هرات به سرخس ایران، ما به ازای سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط ریلی، حق بهره‌برداری از معادن بکر افغانستان را داشته باشد که این معامله علاوه بر اینکه صادرات خدمات فنی و مهندسی ایرانی و اخذ حق بهره‌برداری از معادن افغانستان را در اختیار ایران قرار خواهد داد، یک معامله دو سر برد در جهت تکمیل ارتباط مفقوده ایران با چین خواهد بود. مسیر چین – قرقیزستان – ازبکستان – افغانستان ایران را نیز تکمیل خواهد کرد و امکان بهره‌مندی افغانستان از درآمد‌های ترانزیتی را نیز فراهم خواهد کرد که این مهم کلیدی‌ترین پسل ارتباطی ریلی بین قرقیزستان با ایران خواهد بود.»

وی خاطر‌نشان می‌کند: «ابتکار «کمربند و جاده» فرصتی را برای آسیا فراهم می‌کند تا ارتباطات را افزایش و توسعه اقتصادی را ارتقا دهد. همکاری ایران با قرقیزستان و ارتباطات بالقوه با قزاقستان و افغانستان در چارچوب این طرح، پتانسیل تقویت تجارت و ترانزیت منطقه را دارد. کشورهای آسیایی با مشارکت فعال در توسعه زیرساخت‌ها و تسهیل جابه‌جایی کالا و خدمات می‌توانند به طور جمعی از این ابتکار تاریخی بهره‌مند شوند و رشد اقتصادی را تقویت و روابط بین‌کشورها را تقویت کنند.»

■ **جمع‌بندی**

به‌نظر می‌رسد موقعیت جغرافیایی ایران و مشارکت آن در طرح «کمربند و جاده» فرصت‌های قابل توجهی برای رشد اقتصادی و همکاری‌های منطقه‌ای فراهم می‌کند. همکاری ایران و قرقیزستان به ویژه در زمینه ترانزیت و انرژی، پتانسیل تقویت تجارت دوجانبه و کمک به توسعه هر دو کشور را دارد. اتصال ایران و قرقیزستان از طریق مسیرهای مختلف طرح «کمربند و جاده» از جمله مسیرهای عبوری از افغانستان، ازبکستان و ترکمنستان، نوبدبخش افزایش یکپارچگی اقتصادی و تسهیل تجارت در منطقه است. علاوه بر این، تکمیل کریدور مقاومت که ایران را به عراق و سوریه متصل می‌کند و همچنین برقراری ارتباط از طریق ترکیه، دسترسی ایران به اروپا را افزایش می‌دهد. به حداکثر رساندن پتانسیل ترانزیتی و اطمینان از تکمیل به موقع اتصالات ریلی در داخل ایران برای دستیابی به منافع اقتصادی پیش‌بینی شده و درآمد ترانزیتی بسیار مهم است. با تمرکز بر اتصال ایران به خط ریلی قرقیزستان، ایران می‌تواند از فرصت‌های تجاری عظیم بین شرق آسیا و اروپا استفاده کند و موقعیت خود را به عنوان یک بازیگر کلیدی در ترانزیت بین‌المللی تقویت کند و توسعه اقتصادی منطقه‌ای را تقویت کند. با ادامه گسترش طرح «کمربند و جاده»، مشارکت و همکاری فعال ایران با کشورهای مانند قرقیزستان در تحقق اهداف این طرح برای تقویت همکاری‌های اقتصادی، توسعه زیرساخت‌ها و ارتباط منطقه‌ای مؤثر خواهد بود.

شرکت سهام عام پروژه و استفاده از ظرفیت مردم در جهت سهامدار شدن در پروژه و تأمین مالی این پروژه‌های چند هزار میلیارد تومانی از طریق بازار سرمایه است. شرکت سهام عام پروژه هم مزایای بانک را دارد. که کف سود را تضمین می‌کند هم اینکه سهام پروژه به فرد منتقل می‌شود که از جنس دارایی است و بالعکس سپرده بانکی در برابر تورم آب نمی‌شود. این روش تأمین مالی برای پروژه‌های زیرساختی و عمرانی بسیار مناسب است. شرکت سهام عام پروژه بستر مطمئن سرمایه‌گذاری مردم در تولید است.

ایجاد یک شرکت سهامی عام برای پروژه‌های زیربنایی ترانزیتی برای غلبه بر این چالش حیاتی است. این مدل با حذف وابستگی بخش به بودجه‌های دولتی، فرصت‌هایی را برای مشارکت عمومی و مشارکت بخش خصوصی فراهم می‌کند. جمع‌آوری مبالغ اندک از مردم برای تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های زیربنایی از طریق شرکت‌های سهامی عام پروژه محور رویکردی مؤثر است. برخلاف فروش اوراق مشارکت، این روش به جای بدهی، دارایی‌های واقعی را به مردم ارائه می‌کند و اجرای سریع‌تر پروژه، تخصیص کارآمد منابع و افزایش سودآوری را ممکن می‌سازد. وجود نظارت مردمی باعث افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری و محافظت در برابر تورم می‌شود.

در خانمه، توسعه همکاری‌های ترانزیتی بین ایران و کشورهای حاشیه‌معاهده شانگهای و مسیرهای طرح کمربند و جاده برای گسترش روابط اقتصادی و تسهیل ترانزیت کالا در مناطق بسیار مهم است. ایران باید به چالش‌هایی مانند ناپیوستگی مسیر راه‌آهن، مشکلات مربوط به زمین و کمبود زیرساخت‌ها سرسیدگی کند تا پتانسیل ترانزیتی خود را به طور کامل درک کند. ایران با بهره‌گیری از شرکت‌های سهامی و مشارکت عمومی می‌تواند منابع را بسیج کند، جذابیت سرمایه‌گذاری را افزایش دهد و توسعه پروژه‌های زیرساختی ترانزیتی خود را تسریع بخشد.

با نهاد واسطه‌ای بیمه‌ای باید پروژه را بیمه کند و به سهامداران در

سال‌های ساخت پروژه، کف سود بانکی را بپردازد. به این ترتیب سهامداران شرکت سهام عام پروژه بدون تحمل ریسک، حداقل سوددهی به اندازه نرخ بانک را خواهند داشت.

مهم‌ترین و جدی‌ترین راهکار تأمین مالی این مدل نیز ایجاد یک

حرکتی به سمت بخش مولد اقتصاد، مشکلات کلانی نیز برای اقتصاد ایجاد کرده است. شرکت سهام عام پروژه به شرکتی گفته می‌شود که برای انجام یک پروژه جدید تأسیس می‌شود و بعد از بهره‌برداری نیز در تابلو بورس خواهد بود. در مدل شرکت سهام عام پروژه بیمانکار صاحب سهام مدیریتی شرکت است و در مقابل با ضمانت یک بانک

✎ فراسو

راهکارهای تأمین مالی توسعه همکاری‌های ریلی بین ایران و قرقیزستان



حرکتی به سمت بخش مولد اقتصاد، مشکلات کلانی نیز برای اقتصاد ایجاد کرده است. شرکت سهام عام پروژه به شرکتی گفته می‌شود که برای انجام یک پروژه جدید تأسیس می‌شود و بعد از بهره‌برداری نیز در تابلو بورس خواهد بود. در مدل شرکت سهام عام پروژه بیمانکار صاحب سهام مدیریتی شرکت است و در مقابل با ضمانت یک بانک