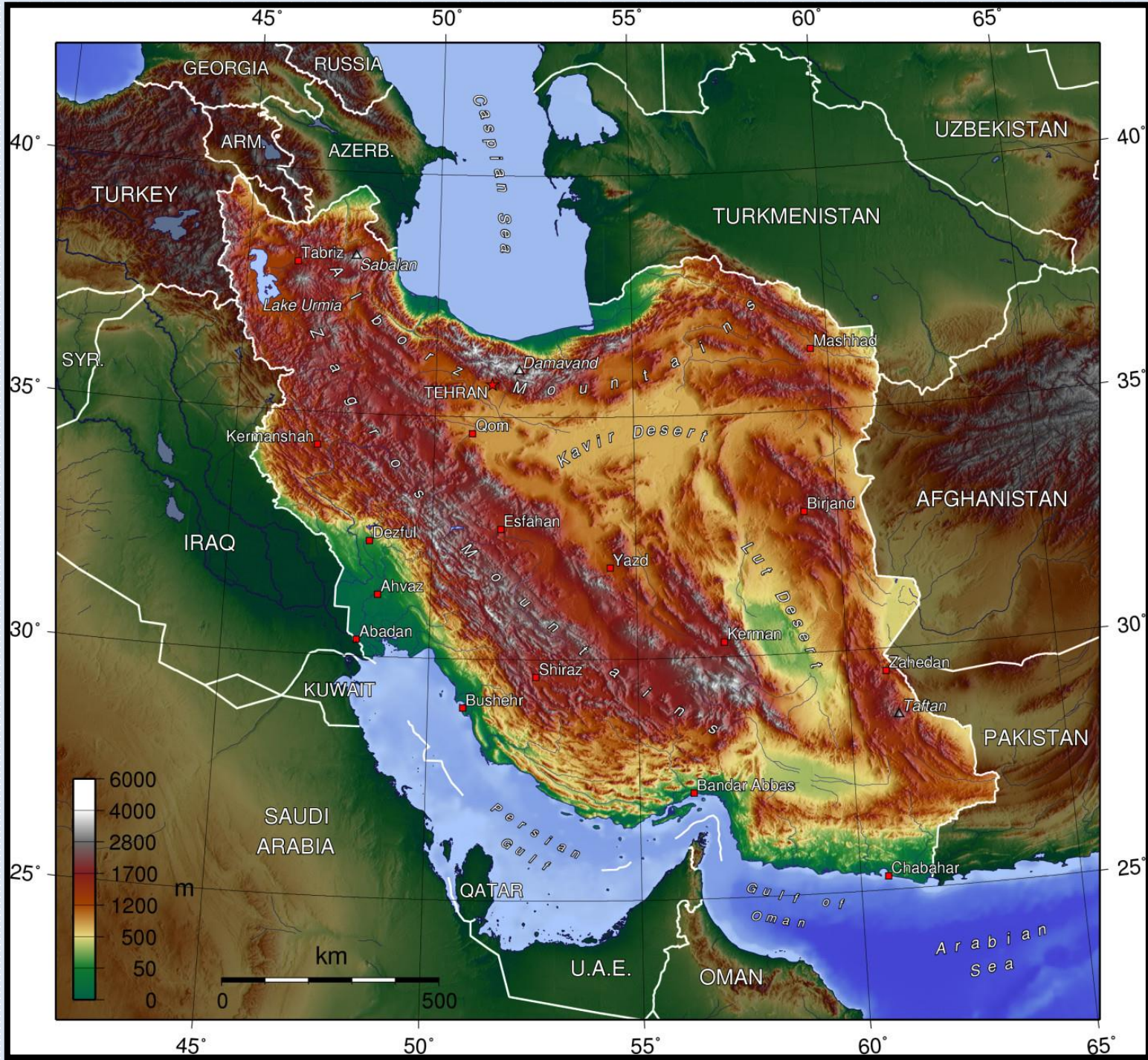


شبکه راههای ارتباطی و بنادر ایران در تسهیل ارتباطات منطقه ای سازمان همکاری شانگهای

دکتر بهرام امیراحمدیان

عضو هیئت علمی موسسه آموزش عالی بیمه اکو،
دانشگاه علامه طباطبائی



ایران و شانگهای

- جمهوری اسلامی ایران برای افزایش و ارتقای جایگاه خود در منطقه و جهان، نیازمند مشارکت در ترتیبات منطقه ای از جمله عضویت در سازمانهای همکاری منطقه ای است.
- یکی از این سازمانها «سازمان همکاری شانگهای» است که از زمان تشکیل این سازمان و پذیرش عضویت ناظر، ایران طی پانزده سال تقاضای ارتقای وضعیت خود به عضویت دائم را درخواست کرد که در سال جاری (۲۰۲۱) پذیرفته شد.

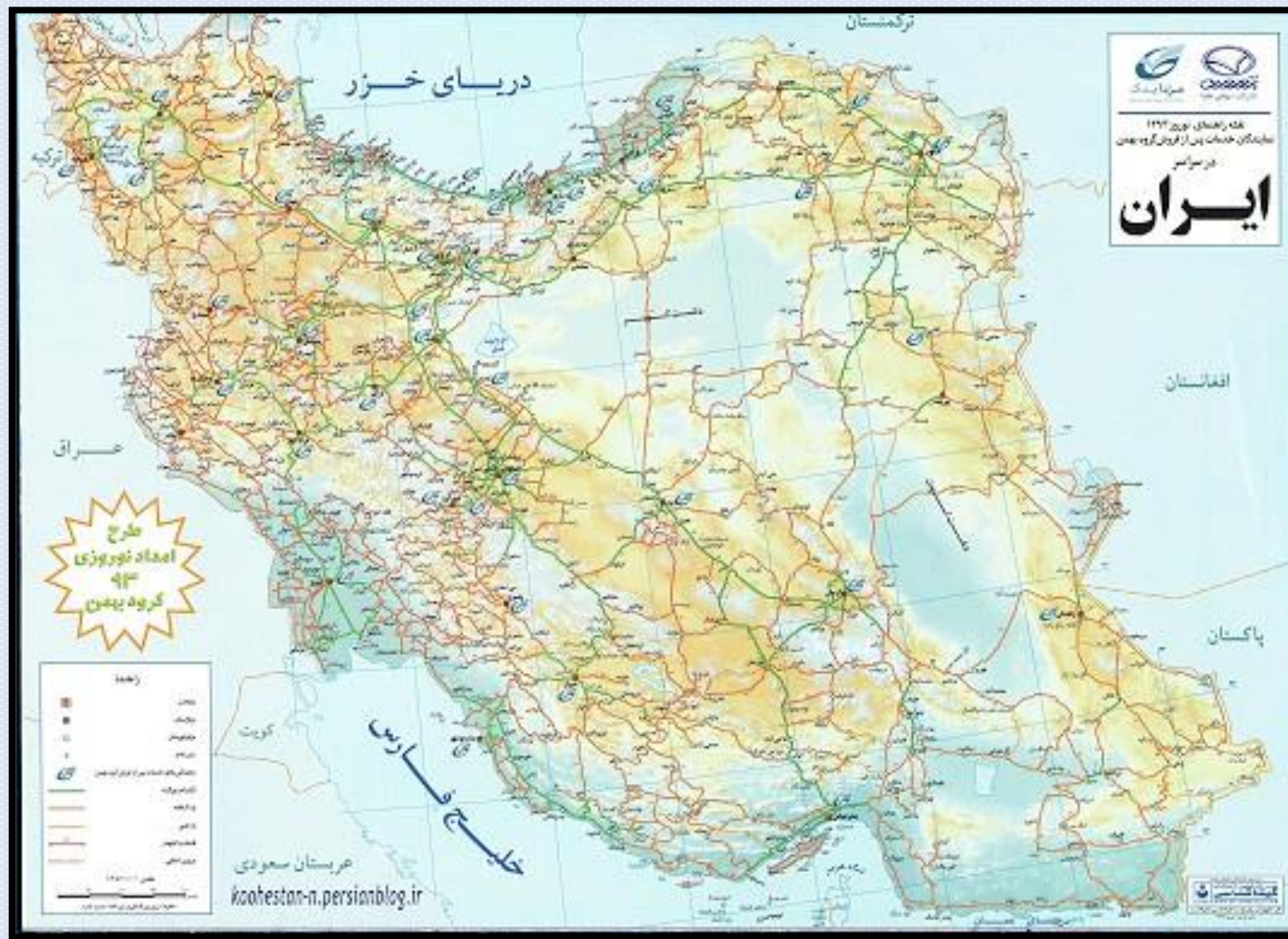
- اکنون ایران با موقعیت مناسب از نظر زیرساختهای شبکه های حمل و نقل، بنادر و امکانات لجستیک خود، می تواند نقش مهمی در اتصال منطقه شانگهای با جنوب و دسترسی به آبهای گرم داشته باشد.

- از سویی دیگر امکان اتصال مستقیم منطقه شانگهای به سواحل شرقی دریای مدیترانه از طریق ایران-عراق-سوریه (مسیر جاده ابریشم باستانی) در چارچوب «ابتکار کمربند و راه» (BRI) می تواند فراهم شود.

شبکه ریلی ایران



شبکه راههای ایران



کریدورهای بین المللی و منطقه‌ای دارای ظرفیتهای همکاری ایران با سازمان شانگهای

- کریدور شمال - جنوب
- کریدور تراسیکا
- کریدور سه گانه آلتید
- کمربند جاده ابریشم اقتصادی قرن ۲۱
- کریدور شرق - غرب
- کریدور چابهار - زاهدان - مشهد (محور شرق) [موافقتنامه ترانزیتی و حمل و نقل بین المللی ایران - هند - افغانستان (موافقتنامه چابهار)]
- شبکه بزرگراه‌های آسیایی
- موافقتنامه چهارجانبه عشق آباد (ازبکستان - ترکمنستان - ایران - عمان)
- کریدورهای حمل و نقلی سازمان همکاری های اقتصادی اکو:
 - ITI استانبول - تهران - اسلام آباد
 - KTAI قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران

کریدور های منطقه ای عمده پیرامون ایران

- **الف- کریدورهایی که ایران در عضویت داشته و اسما فعال است:**
 - کریدور شمال-جنوب (نیمه فعال و گاهی غیرفعال)
 - کریدور چابهار-افغانستان
 - کریدور تراسیکا
- **ب- کریدورهایی که ایران در آن عضو ولی اکنون فعال نیست:**
 - کریدور خلیج فارس- دریای سیاه
 - کریدور شرق-غرب (اسلام آباد-تهران-استانبول)
- **ج- کریدور هایی که ایران در آن عضویت نداشته و فعالیت ندارد:**
 - کریدور لاجورد
 - کریدورهای کارک (CAREC)
 - کمربند و راه (جاده ابریشم) Belt and Road (OBOR or IBR)
 - کریدور اقتصادی چین پاکستان China – Pakistan Economic Corridor
 - (CPEC)

مسیر کریدور تراسیکا تا پیش از الحاق جمهوری اسلامی ایران

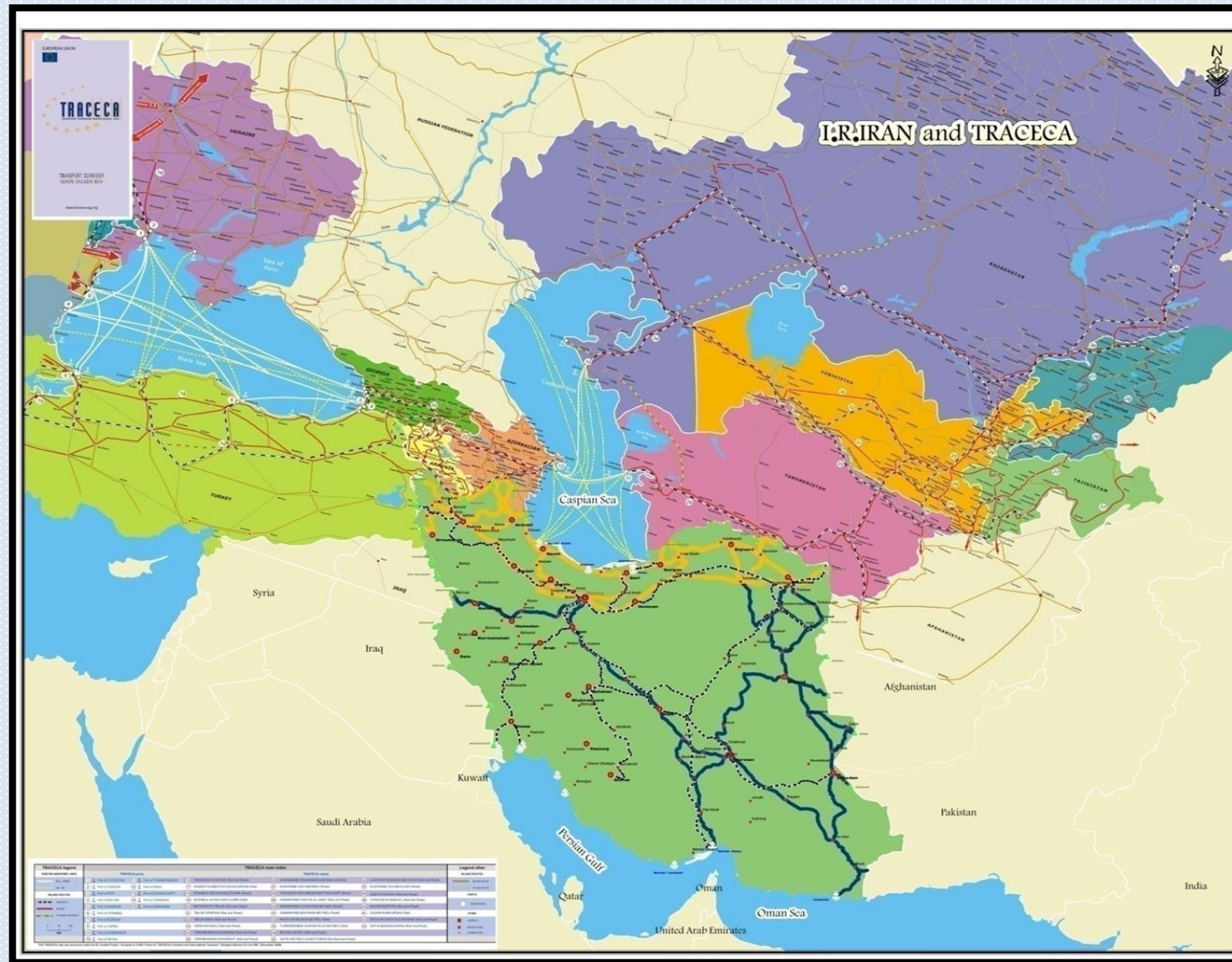
- «چین - جمهوری آسیای مرکزی - دریای خزر - جمهوری های قفقاز - دریای سیاه - ترکیه به اروپا»

مسیر آلترناتیو کریدور تراسیکا بعد از الحاق جمهوری اسلامی ایران

- «چین - جمهوری آسیای مرکزی - جمهوری اسلامی ایران - ترکیه به اروپا»

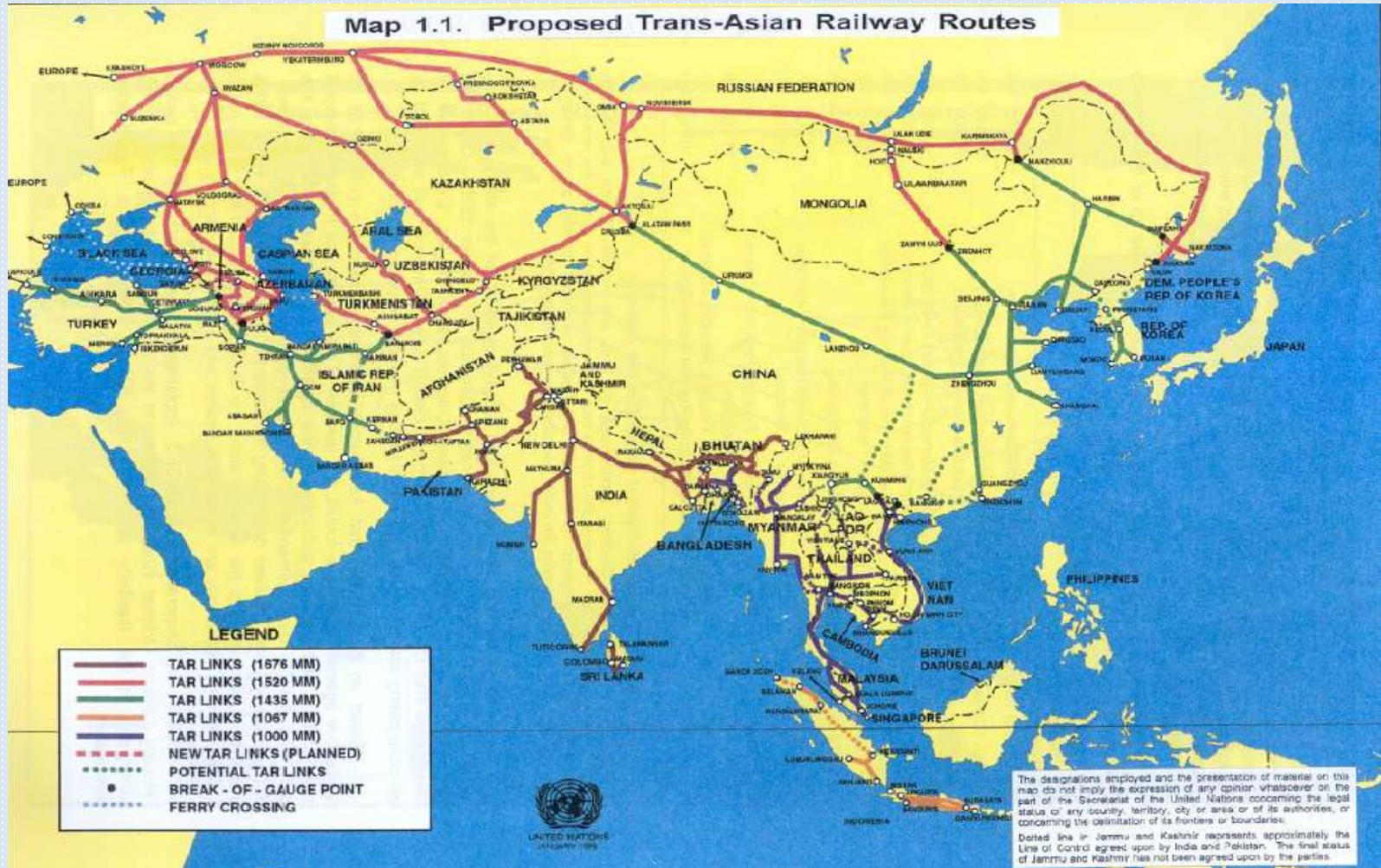
- در مسیر جدید کشورهای چین و آسیای مرکزی برای دسترسی به ترکیه و نهایتاً کشورهای اروپایی نیازی به عبور از عرض دریاهای خزر و سیاه را ندارند

موقعیت ایران در کریدور تراسکا (TRACECA)



کریدور حمل و نقلی آلتید

ASIAN LAND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT



۳ کریدور شرقی - غربی، شمالی - جنوبی و مرکزی آلتید
از سوی اسکاپ (ESCAP) پیشنهاد شد:

United Nations
Economic and Social Commission for Asia and the Pacific

۱- کریدور شمالی: به موازات راه آهن سراسری سبیری و از طریق
قزاقستان، روسیه و بلاروس به اروپا.

۲- کریدور مرکزی: با عبور از ترکمنستان و دریای خزر (بندر
ترکمنباشی و باکو) به قفقاز و بنادر شرقی دریای سیاه (پوتی و باتومی)
و از آنجا به اروپا.

۳- کریدور جنوبی: با عبور از ترکمنستان و قلمرو شمال ایران به ترکیه
و بلغارستان و شمال اروپا.

کریدور بین المللی حمل و نقل و ترانزیت شمال-جنوب

- کریدور بین المللی حمل و نقل شمال و جنوب (INSTC) یک شبکه چند منظوره ای با ظرفیت ۷۲۰۰ کیلومتری از راههای دریایی، ریلی و جاده ای برای حمل و نقل بین هند، ایران، روسیه، افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، آسیای میانه و اروپاست که در سال ۲۰۰۰ بین ایران-هند-روسیه در سنت پترزبورگ به امضاء رسیده است.
- این مسیر عمدتاً شامل حمل کالا از هند، ایران، آذربایجان و روسیه از طریق کشتی، راه آهن و جاده است. هدف از کریدور افزایش ارتباطات تجاری بین شهرهای بزرگ مانند بمبئی، مسکو، تهران، باکو، بندرعباس، آستاراخان، بندر انزلی و غیره است.

یکی از رویکردهای اصلی برنامه راهبردی وزارت راه و شهرسازی توسعه بین‌المللی حمل و نقل است و در این راستا تلاش شده، علاوه بر تعریف کریدورهای جدید برای توسعه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت کالا و مسافر، زیرساخت‌های مورد نیاز آن در داخل کشور نیز تامین شود.

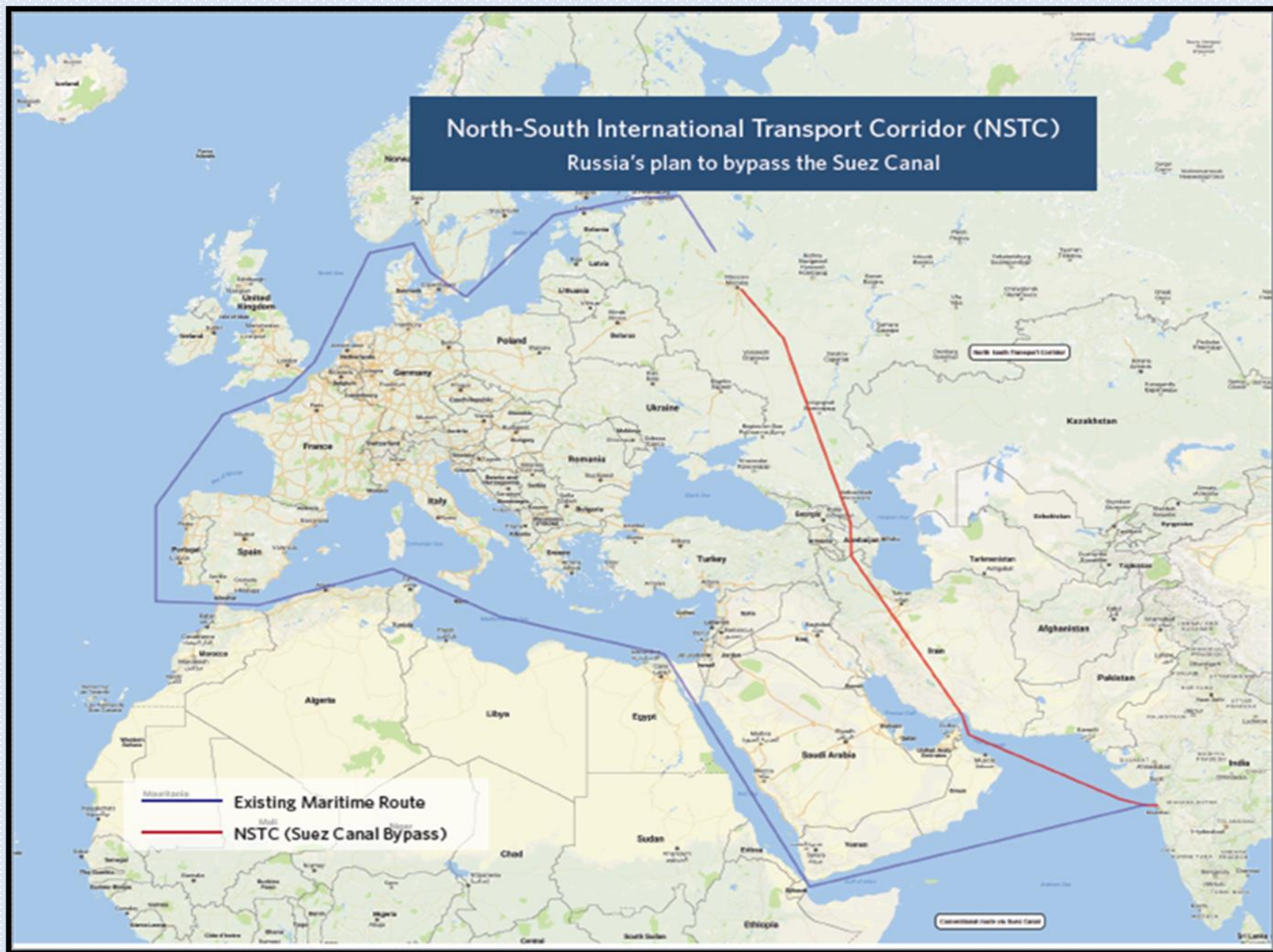
• مسیر کریدور شمال - جنوب:

بندر بمبئی - اقیانوس هند - دریای عمان - خلیج فارس
(بندرعباس) - بندر انزلی یا بندر امیرآباد - بندر آستراخان -
مسکو - سنت پترزبورگ

• مسیر فعلی:

بندر بمبئی - اقیانوس هند - خلیج عدن (باب المندب) -
دریای سرخ - کانال سوئز - تنگه جبل الطارق - اقیانوس
اطلس - دریای مانس - دریای بالتیک

North-South International Transport Corridor (NSTC) Russia's plan to bypass the Suez Canal



اهداف

- توسعه مناسبات حمل و نقلی
- افزایش دسترسی طرفهای متعاقد این موافقتنامه به بازارهای جهانی
- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین المللی
- تامین امنیت سفر، ایمنی محمولات، حفظ محیط زیست
- هماهنگ سازی سیاستهای حمل و نقل و همچنین پی ریزی قوانین و مقررات
- تامین شرایط برابر جهت عرضه کنندگان انواع خدمات حمل و نقل
- برنامه ها و سیاست ها
- کاهش مدت زمان ترانزیت
- کاهش هزینه های ترانزیت (عبور)
- ساده سازی و یکسان نمودن کلیه اسناد و تشریفات

ویژگی ها و مزایای کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب

- حمل و نقل چند وجهی (دریا، ریل، جاده و...)
- کوتاهی مسیر، صرفه جویی در زمان حمل
- ارزانی حمل، کاهش هزینه ها
- تقاطع با سایر کریدورها مانند تراسیکا و آلتید
- امنیت حمل

کریدور شرق - غرب

کشورهای مسیر: کشور های خاور دور - آسیای مرکزی - حوزه اقیانوس هند از طریق جمهوری اسلامی ایران - عراق - سوریه - دریای مدیترانه - یونان - سایر کشور های اروپایی و شمال آفریقا



مشخصات کریدور شرق - غرب

ایران - عراق - سوریه - یونان - تونس

مسیرهای کریدور شرق - غرب

۱- ایران به کشورهای آسیای میانه

۲- ایران به شرق و خاور دور

۳- ایران به شرق آسیا

۴- ایران به جنوب شرق آسیا

۵- یونان به اروپا

۶- تونس به آفریقا

شبکه بزرگراه‌های آسیایی

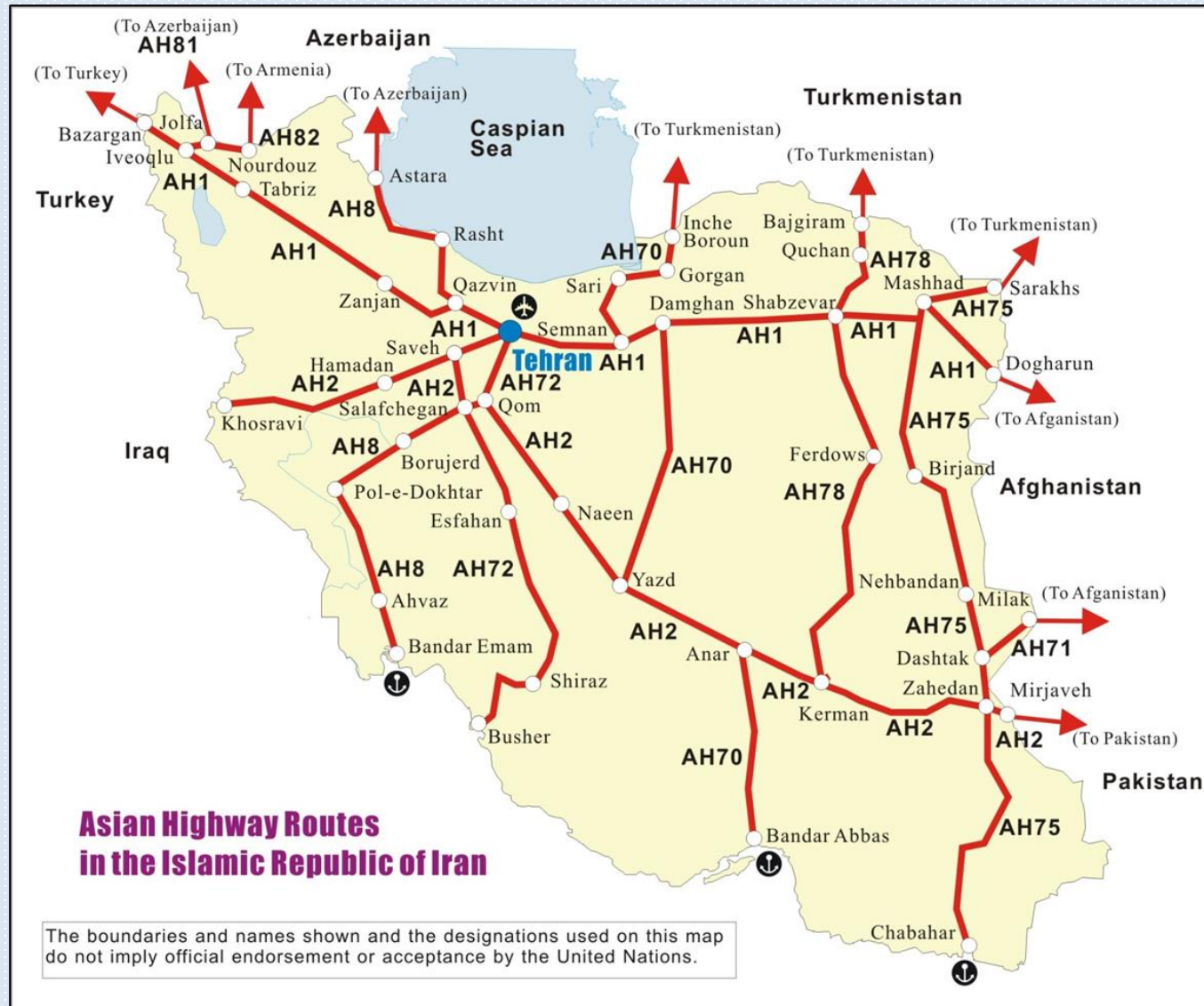
ASIAN HIGHWAY



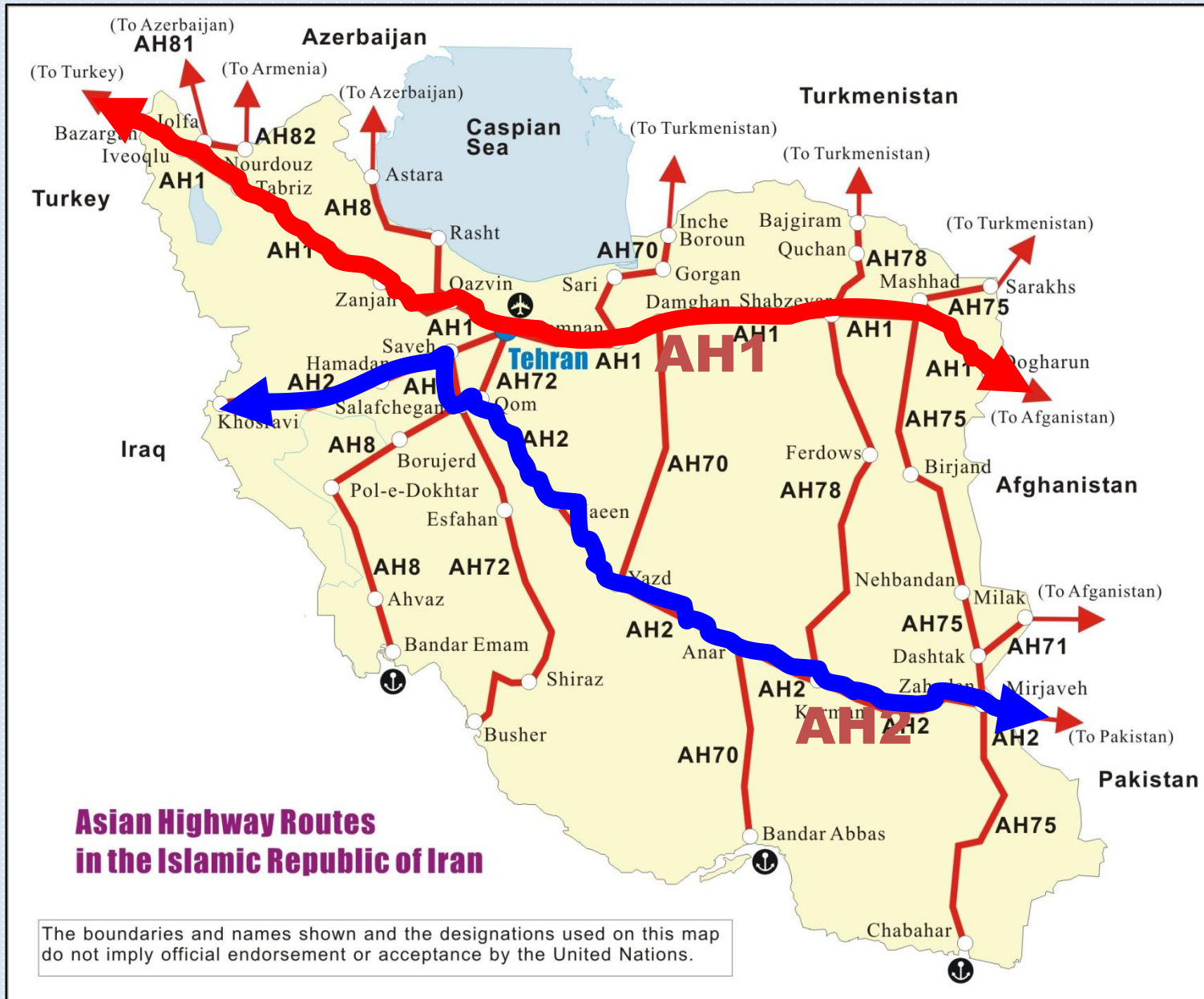
مسیرهای عبوری از خاک ایران

- مسیر ۱ AH: مهمترین خطوط بزرگراه آسیایی از توکیو آغاز، پس از گذر از آب به بوسان در کره جنوبی پیوسته و سپس از کشورهای مختلف از جمله ایران گذشته و در ازبکستان به شبکه راه‌های اروپایی می‌پیوندد.
- این مسیر از مشهد، سبزوار، دامغان، سمنان، قزوین، زنجان، تبریز و بازرگان می‌گذرد.
- مسیر ۲ AH: از دنیلسار در اندونزی شروع و پس از گذر از دریا وارد ایران می‌شود و در خسروی به شبکه ارتباطی اسکوا می‌پیوندد.
- این مسیر در ایران از زاهدان شروع می‌شود، کرمان، یزد، نایین، قم، سلفچگان و همدان را در بر می‌گیرد و به خسروی (مرز ایران و عراق در غرب) ختم می‌شود.
- مسیر ۷ AH: که در واقع ادامه مسیر ۸ AH: است از مرز اینچه برون، وارد ایران می‌شود، از ساری، سمنان، یزد و انار می‌گذرد و به بندرعباس ختم می‌شود.

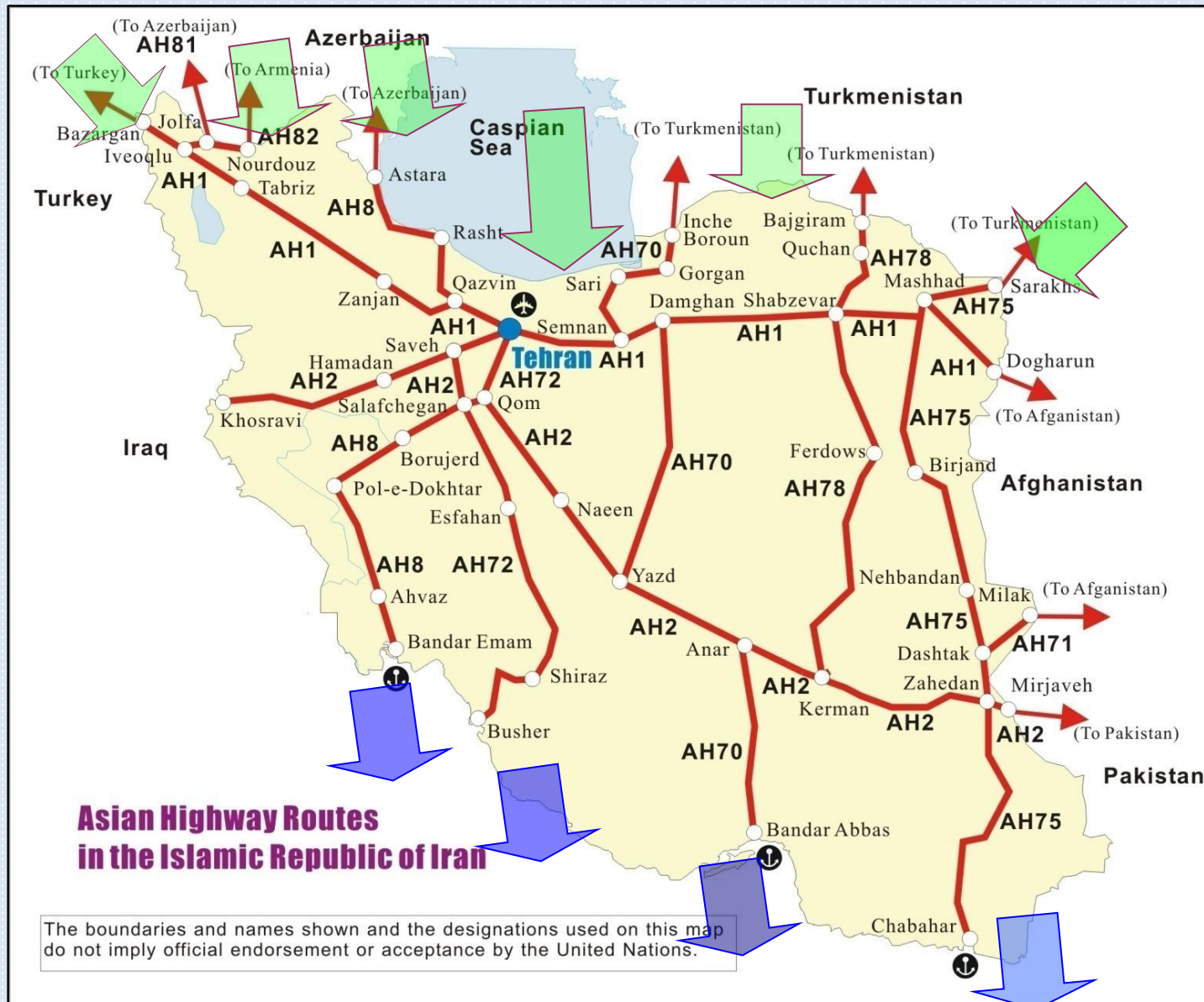
مسیرهای شرقی-غربی شبکه جاده ای آسیا-اروپا (AH) در ایران



مسیرهای شرقی-غربی شبکه جاده ای آسیا-اروپا (AH) در ایران



مسیرهای شمالی-جنوبی شبکه جاده ای آسیا-اروپا (AH) در ایران



محور شرق کشور



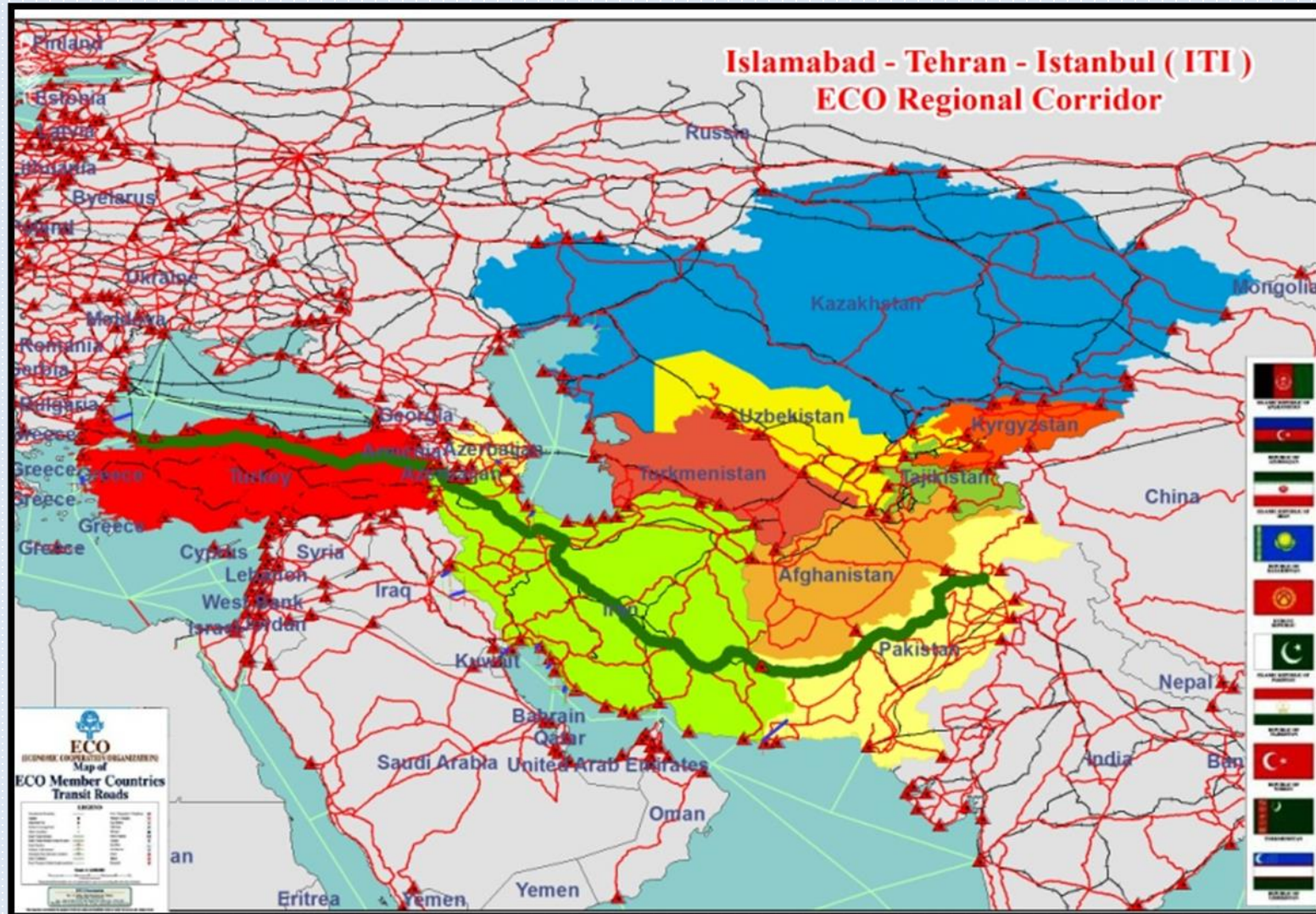
افغانستان عضو ناظر شانگهای است. اتصال راههای زمینی منطقه
شانگهای (آسیای مرکزی) با آبهای دریای عمان می تواند از طریق افغانستان و
ایران انجام شود

مشخصات محور ترانزیت و حمل و نقل شرق کشور:
محور ترانزیت و حمل و نقل شرق کشور شامل مجموعه بندری چابهار و
شبکه راههای زمینی است که از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان
آغاز و بعد از عبور از شهرهای نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان،
نهبندان، سربیشه، بیرجند، قائن، گناباد، تربت حیدریه و مشهد، از یک
طرف به سرخس و از طرف دیگر به نقاط مرزی لطف آباد، باجگیران،
پرسه سو در استانهای خراسان رضوی و شمالی منتهی می گردد.
خروجی های این محور به نقاط مشترک مرزی با کشور افغانستان شامل
میلک، دوغارون، میل ۷۸ و یزدان است.

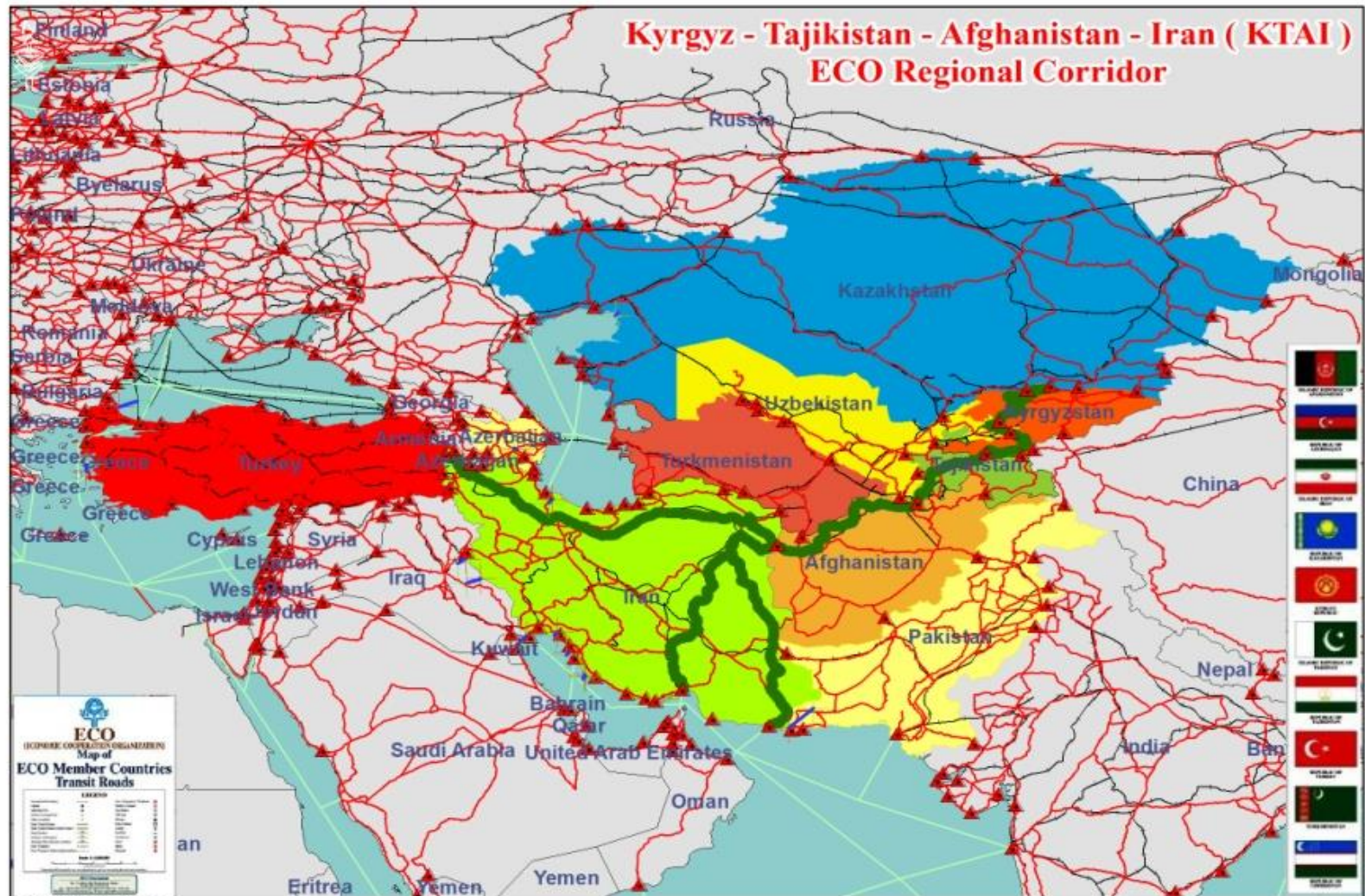
کریدورهای منطقه ای اکو که از خاک جمهوری اسلامی ایران عبور می کنند

- در هشتمین نشست وزراء حمل و نقل و ارتباطات اکو در سال ۲۰۱۱ در عشق آباد، مقرر شد در راستای اهداف اکو در خصوص توسعه تجارت ترانزیت بین کشورهای منطقه کریدورهایی به شرح زیر تشکیل شود.
- در جهت پیش برد اهداف این دو کریدور مقرر شد تا اتحادیه ایرو (IRU) (**INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION**) و اتاق های بازرگانی هر یک از کشورهای عضو نیز همکاری داشته باشند.
- اولین نشست کشورهای واقع در مسیر کریدور (ITI) در آوریل ۲۰۱۲ در اسلام آباد پاکستان و اولین نشست کشورهای واقع در مسیر کریدور (KTAI) در فوریه ۲۰۱۲ در شهر هرات کشور افغانستان برگزار گردید.

کریدور منطقه ای اسلام آباد - تهران - استانبول (ITI)

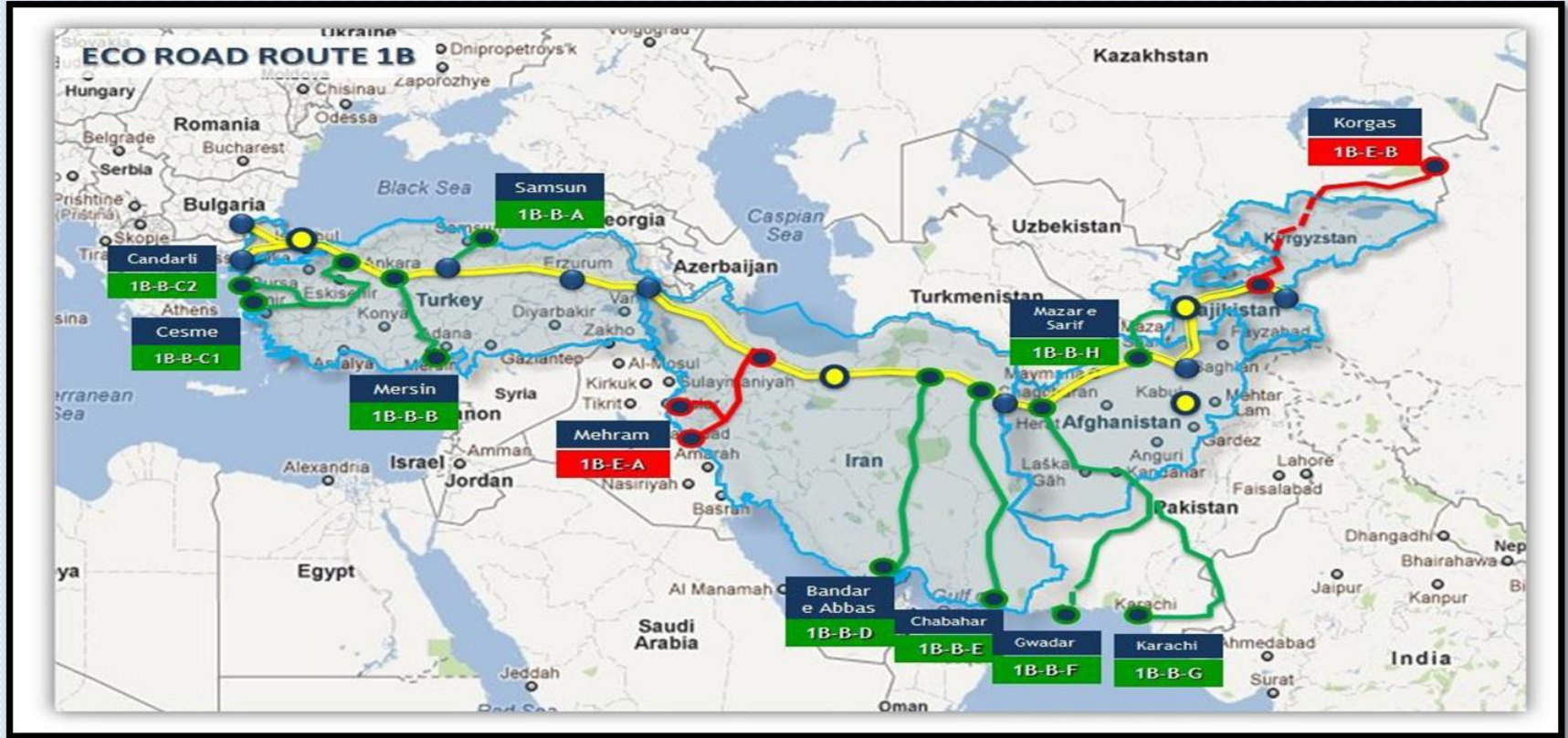


کریدور منطقه ای قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران (KTAI)

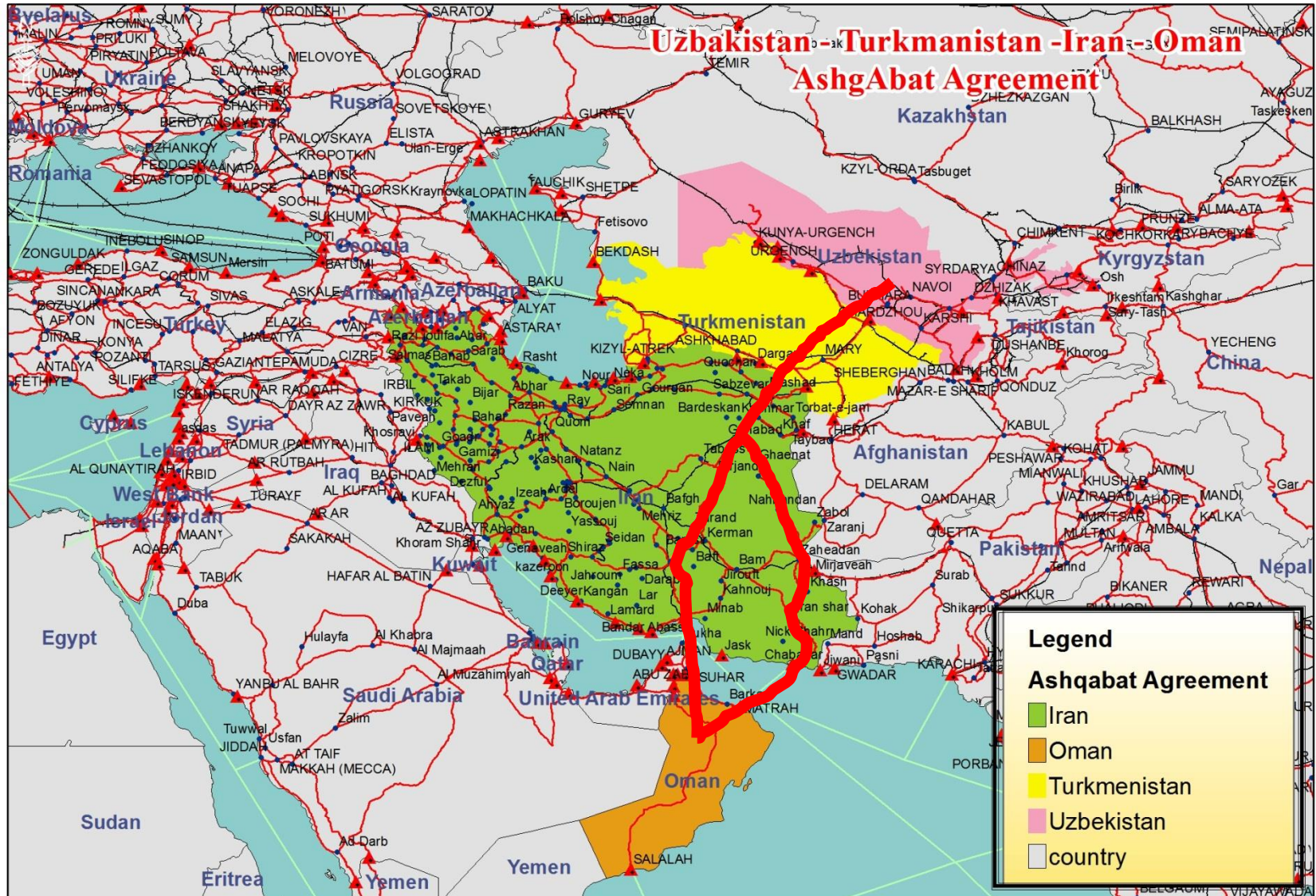


کریدور شماره ۱۸ (ECO)

چین - قزقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران (KTAI) - ترکیه - اروپا



موافقتنامه چهارجانبه عشق آباد - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - عمان



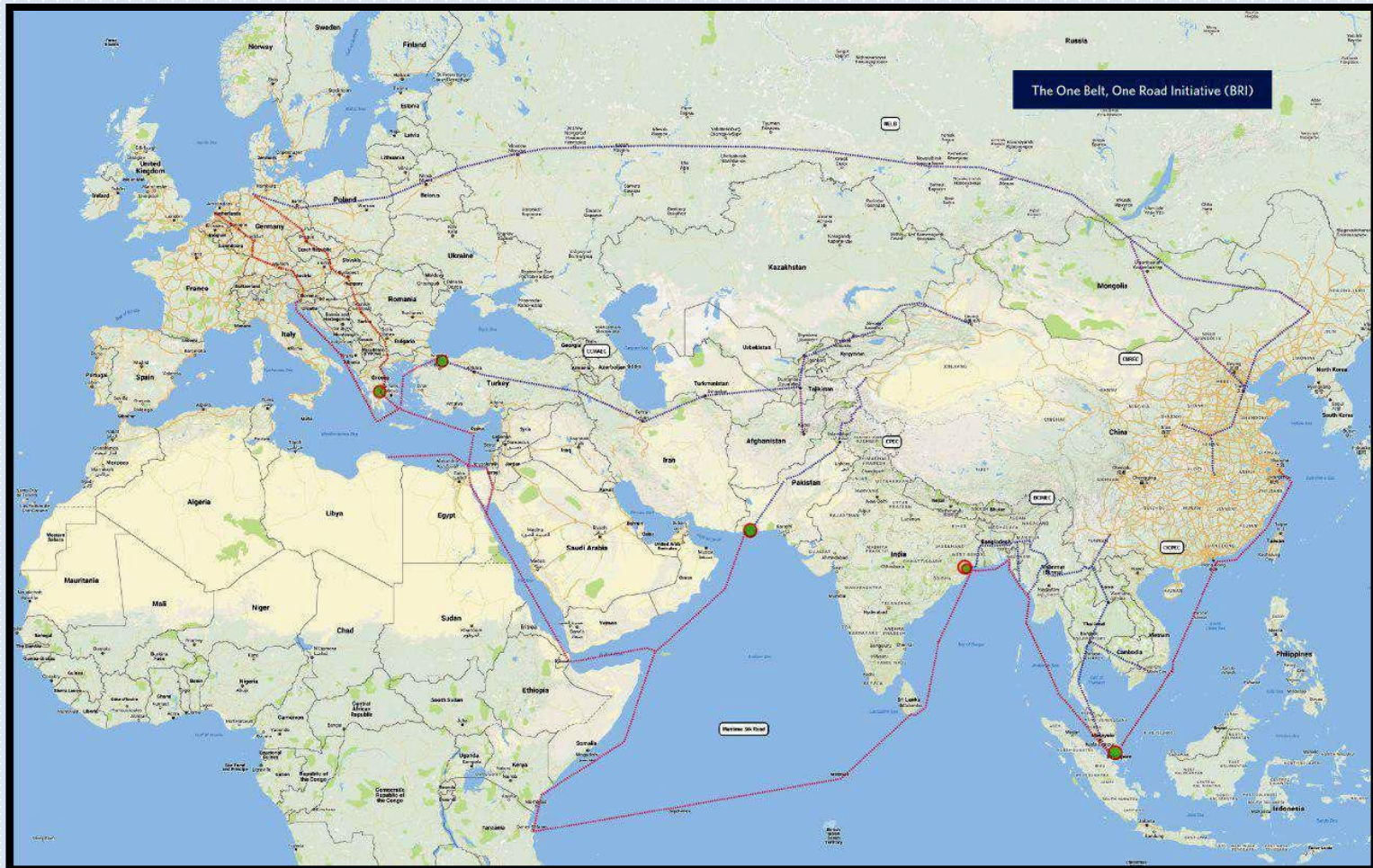
مسیرهای جاده ابریشم باستانی

ایران اتصال دهنده بین امپراتوری چین و امپراتوری روم بود

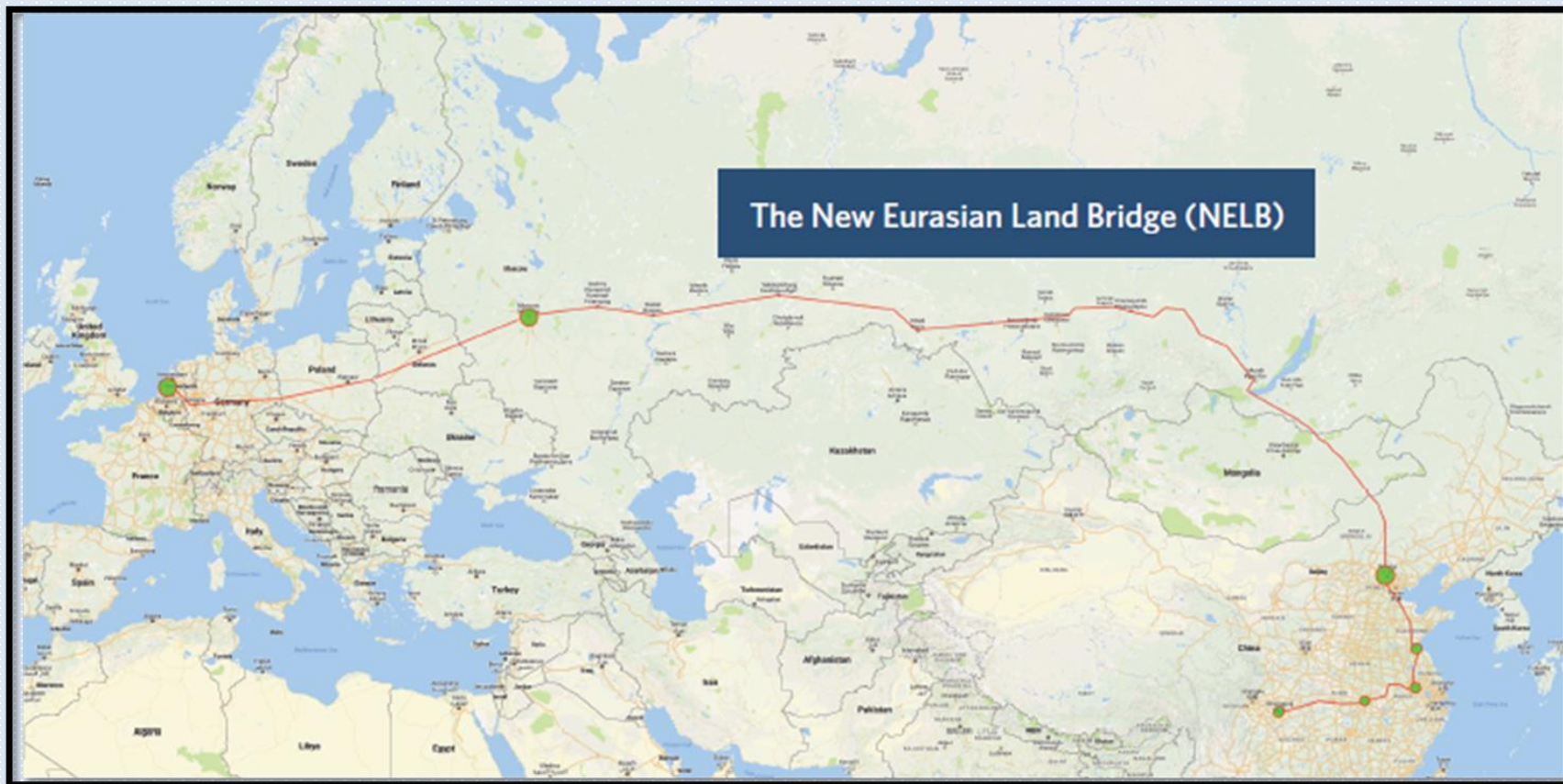


کریدورهای «ابتکار کمربند و راه» چین

Corridors of “Belt and Road Initiative”(BRI)



کریدور زمینی منطقه شانگهای در چارچوب ابتکار کمربند و راه



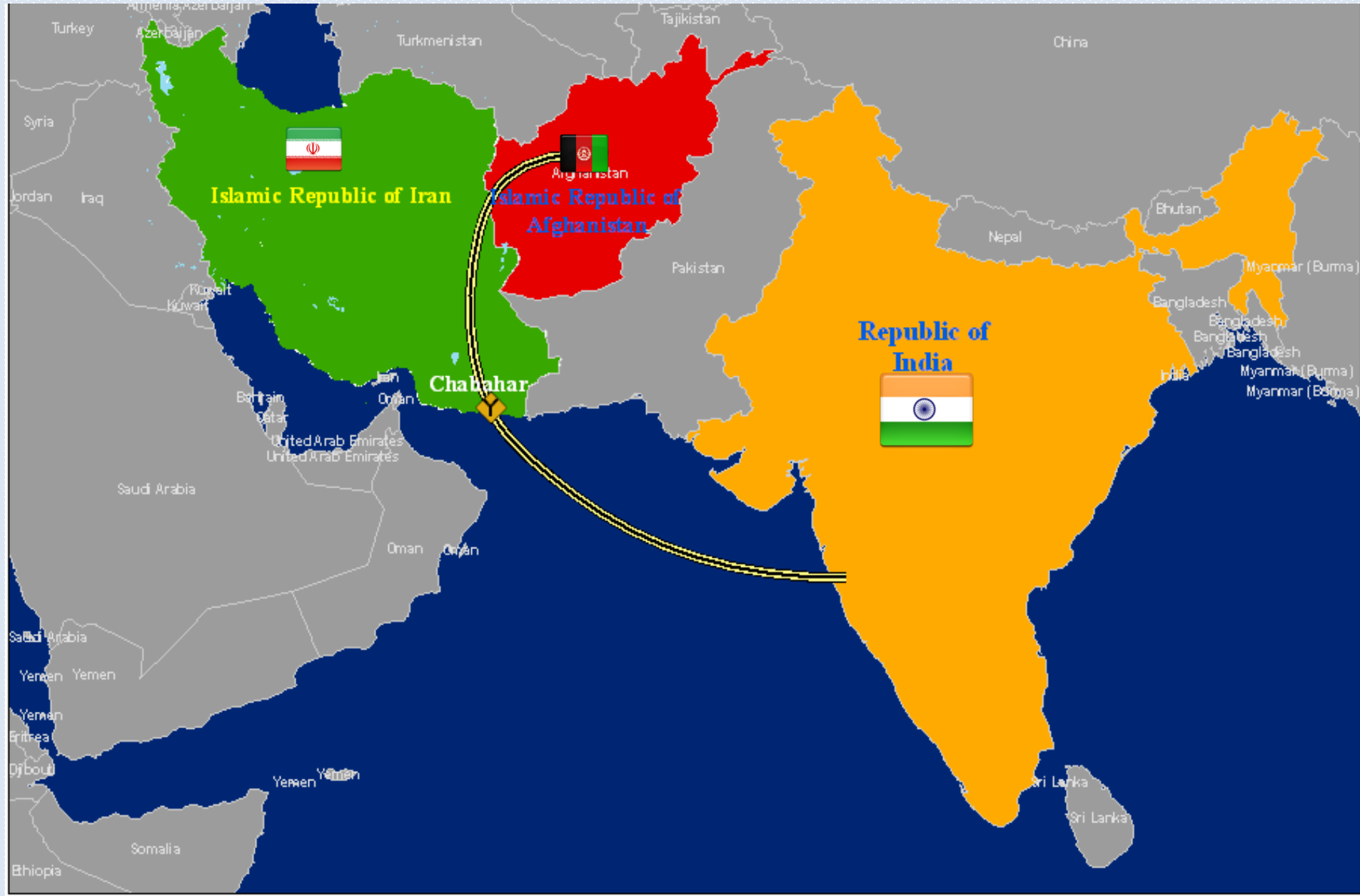
تنها گزینه مسیر کریدورهای ابتکار کمربند و راه که از ایران می گذرد



مسیر پیشنهادی ایران برای سازمان شانگهای برای چین و دیگر اعضای شانگهای برای دسترسی به شرق مدیترانه



طرح ایجاد کریدور حمل و نقل سه جانبه ایران - هند - افغانستان (موافقتنامه چابهار)



طرح ایجاد کریدور حمل و نقل چند جانبه ایران - ارمنستان / آذربایجان
- گرجستان - دریای سیاه - بلغارستان - یونان



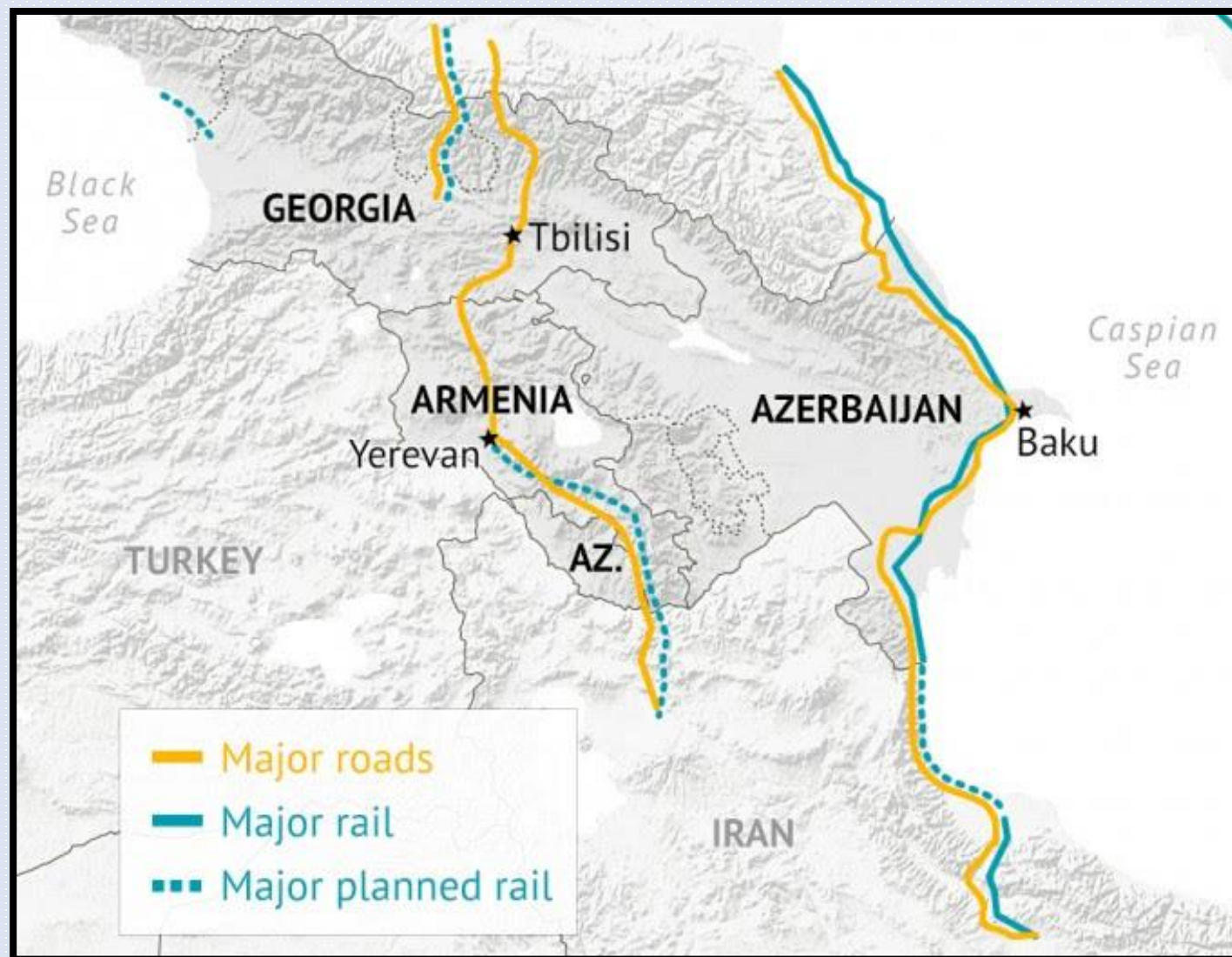
پروژه راه آهن جنوبی ارمنستان

- هدف:

- اتصال منطقه قفقاز جنوبی به ایران از طریق شبکه ریلی
- حلقه گمشده کریدور شمال-جنوب
- احیای نقش ارمنستان در کریدور راه ابریشم قدیمی، کوتاهترین مسیر حمل و نقلی بین خلیج فارس و دریای سیاه با هدف اتصال کشورهای آسیای میانه و چین به اروپا

- هزینه تخمینی پروژه: ۳.۲ میلیارد دلار
- طول خط: ۳۰۵ کیلومتر خط ریلی
- سرعت تخمینی: ۸۰ کیلومتر در ساعت برای قطارهای مسافری، کشش بار ۲۱۰۰ تن

پروژه راه آهن جنوبی ارمنستان



کریدور CAREC کشور افغانستان

شبکه کریدورهای همکاری اقتصادی منطقه ای آسیای میانه (CAREC) شامل شش کریدور اصلی می باشد که ۳ کریدور آن از کشور افغانستان عبور می کند. این کریدورها عبارتند از CAREC 5 ، CAREC 6 (a,b,c) و CAREC 3 (b).

CAREC 5: چین - قزاقستان - تاجیکستان - افغانستان - پاکستان

CAREC 3 (b): روسیه - قزاقستان - **قزاقستان** - **تاجیکستان** - **افغانستان** - **ایران (KTAI)**

CAREC 6 (a,b): روسیه - قزاقستان - ازبکستان - افغانستان - ایران

CAREC 6 (c): روسیه - قزاقستان - ازبکستان - تاجیکستان - افغانستان - پاکستان - هند

CAREC کریدور

