



## افزایش چشمگیر عبور محموله‌های بین‌المللی تجاری از مسیر ایران

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب که هند و روسیه را از طریق جمهوری آذربایجان و ایران به هم وصل می‌کند، هم‌زمان با اوج‌گیری تنش‌های ژئوپلیتیک در جهان، شاهد افزایش سریع استفاده در سه ماه گذشته بوده است.

به گزارش آران نیوز به نقل از ایرنا از تارنمای خبری اسپوتنیک؛ اختلال در زنجیره جهانی تامین و به وجود آمدن موانع تازه بازرگانی مانند اعمال موج تحریم‌های غرب علیه روسیه، موجب اوج‌گیری تقاضا برای مسیرهای تازه پشتیبانی و تدارک‌انی شده است.

به نوشته اکونومیک تایمز چاپ هند؛ گردش محموله و کالا از طریق بخش دریایی این مسیر در ایران میان ماه‌های مه تا ژوئیه به 3 هزار تن یا 114 کانتینر رسیده که در مقایسه با ماه‌های پیش از آن افزایش چشمگیری نشان می‌دهد.

این رسانه هندی به نقل از منبع ناشناس افزوده است که شرکت دولتی گروه کشتیرانی ایران، یک گروه کاری عملیاتی و شماری از کشتی‌ها را برای خدمات رسانی ویژه در این بخش اختصاص داده است.

این مسیر 7200 کیلومتری، چهار کشور شریک در این طرح را به همدیگر وصل می‌کند و تصور می‌شود جایگزین کشتیرانی در آبراهه سوئز و سپس از طریق تنگه بسفر یا اروپا واز طریق دریای بالتیک باشد.

بر اساس ارزیابی‌ها؛ این مسیر نزدیک به 30 درصد ارزاتر از مسیرهای جایگزین و از نظر زمان تحویل کالا تقریباً 2 برابر سریع‌تر ارزیابی می‌شود به گونه‌ای که هم‌هند و همه روسیه از آن به عنوان ابزار بازرگانی دوجانبه و مسیر انتقال و تحویل کالاهای ساخت هند به سراسر منطقه اوراسیا ستایش کرده‌اند.

کشورهای شریک در این طرح به سرمایه‌گذاری در ساخت پاسگاه‌های بازرسی مرزی، انبارهای کالا و تعمیق تعامل میان اداره‌های گمرک این کشورها به منظور سریع‌تر و آسان‌تر کردن این مسیر ادامه می‌دهند.

ولادیمیر پوتین رئیس‌جمهوری روسیه در ماه ژوئیه (تیر)، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب را به عنوان حلقه ارتباطی اصلی میان هند و روسیه از طریق ایران توصیف کرد.

پوتین در ششمین اجلاس سران دریای خزر در ماه ژوئیه اشاره ویژه‌ای به INSTC کرد، و آن را «شریان حمل و نقل از سن پترزبورگ به بنادر ایران و هند» خواند که هدف از آن اتصال کشورهای منطقه دریای خزر از جمله قزاقستان است.

حمل و نقل کالا بین روسیه و هند از طریق کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، کمتر از 25 روز طول می‌کشد که از حدود 40 روز از طریق مسیرهای قدیمی، زمان آن کمتر است.

علاوه بر کاهش زمان، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، به عنوان یک گزینه مناسب برای تجارت هند و روسیه در میان چالش‌های رو به رشد ژئوپلیتیکی در نظر گرفته می‌شود.

به گفته منابعی که نخواستند نامشان فاش شود، در درازمدت، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، جایگزینی برای کانال سوئز و دریای مدیترانه (که تحت تسلط برخی کشورها است) و تنگه بسفر خواهد بود. همچنین جایگزینی برای طرح کمربند و جاده چین (BRI) در منطقه خواهد بود.

پروژه‌های کمربند و جاده در منطقه اوراسیا-اروپا را از طریق کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به چین متصل می‌شود و به پکن امکان دسترسی به منابع اوراسیا را می‌دهد. پکن برنامه‌هایی برای اتصال ترکیه و ایران از طریق جاده و کمربند دارد، در اسناد سازمان همکاری‌های شانگهای (SCO)، هند خود را از تایید پروژه کمربند و جاده، مصون نگه داشته است.

به گفته هند، پروژه چینی هنگام عبور از مناطق مورد مناقشه میان دو کشور، حاکمیت هند را نقض می‌کند و علاوه بر این، BRI کشورها را به سمت بدهی‌های بزرگ سوق داده است.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، اقیانوس هند را از طریق خلیج فارس به روسیه و اروپای شمالی به دریای خزر متصل می‌کند و کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی را بین آنها ارائه می‌دهد. همچنین برنامه‌هایی برای اتصال مسیر شمالی از طریق قطب شمال روسیه از طریق این کریدور، برای حمل و نقل کالا وجود دارد.

شالوده کریدور حمل و نقل شمال به جنوب در 12 سپتامبر 2000 (22 شهریور 1379)، بر اساس توافقنامه بین دولتی که بین روسیه، ایران و هند امضا شد، گذاشته شد. آذربایجان در سال 2005 (1385) به این قرارداد ملحق شد. این توافقنامه توسط 13 کشور (آذربایجان، بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه،

تاجیکستان، ترکیه و اوکراین) به تصویب رسید. این پروژه مسیرهای چون اروپای شمالی و غربی، فدراسیون روسیه، قفقاز، خلیج فارس (مسیر غربی)، آسیای مرکزی، خلیج فارس (مسیر شرقی) و دریای خزر، ایران، خلیج فارس (مسیر مرکزی) را به یکدیگر متصل می کند.