



توسعه کریدور شمال-جنوب در گرو تنش‌زدایی تهران-باکو

توسعه کریدور شمال-جنوب در گرو تنش‌زدایی تهران-باکو افزایش تنش بین ایران و جمهوری آذربایجان پیامدهای جدی داشته که یکی از آنها آسیب به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب (INSTC) است و به نوعی مسیرهای دریای خزر از بندر باکو آذربایجان تا بنادر خزر ایران را که دسترسی خلیج فارس و جنوب آسیا به کالاهای اروپا را فراهم میکند، را مشکل مواجه خواهد کرد.

به گزارش **آران نیوز**؛ افزایش تنش بین ایران و جمهوری آذربایجان پیامدهای جدی داشته که یکی از آنها آسیب به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب (INSTC) است و به نوعی مسیرهای دریای خزر از بندر باکو آذربایجان تا بنادر خزر ایران را که دسترسی خلیج فارس و جنوب آسیا به کالاهای اروپا را فراهم میکند، را مشکل مواجه خواهد کرد. این امر تجارت اتحادیه اروپا با آسیا را فقط به گزینه کانال سوئز و احتمالاً دسترسی به کریدور میانی از طریق قزاقستان را محدود میکند. به گفته مقامات جمهوری آذربایجان، این کشور در حال بررسی اجرای پروژه های متعددی برای تقویت حمل و نقل بار در بنادر باکو است. تقاضا برای مسیرهای عبوری از آذربایجان با توجه به رویدادهای اخیر جهانی به سرعت در حال افزایش است. رشد ترافیک بار در امتداد کریدور شرق-غرب (از چین به اروپا)، بندر باکو و مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR)، تقاضای بیشتری را شاهد بوده است. جابجایی بار از چین، آسیای مرکزی و حوزه دریای سیاه به کشورهای اتحادیه اروپا و از طریق TITR و خاک آذربایجان افزایش داشته است.

باکو به عنوان یک حلقه مهم از زنجیره تامین اتحادیه اروپا از اهمیت استراتژیک برخوردار شده است. کالاها را از طریق دریا و بلغارستان و رومانی به بنادر گرجستان و ترکیه حمل و از آنجا به ریل بارگیری و به بندر اصلی دریای خزر به باکو هدایت میشود. در ادامه از بندر آکتاو قزاقستان و بندر ترکمن باشی ترکمنستان به آسیای میانه و چین و از طریق مسیرکریدور شمال-جنوب از بندر انزلی و به بندرعباس در خلیج فارس به خاورمیانه، هند و جنوب آسیا ارسال میشوند. این مسیر هم سریعتر و هم ارزانتر از گزینه کانال سوئز است. اهمیت نقش ترانزیتی باکو

همانطور که اشاره شد مسیرهای حمل و نقلی که از آذربایجان عبور میکنند، در حال حاضر به طور فزایندهای جذاب شده اند زیرا این کشور شرایط تضمین ترانزیت کارآمد در اسرع وقت را ایجاد میکند. این امر به ویژه در شرایطی بوده که بندر باکو به دروازه حمل و نقل و لجستیک دریای خزر بین اروپا و چین تبدیل شده است. در این راستا، آذربایجان به دنبال توسعه زیرساختهای حمل و نقل مدرن در هر شقوق ریلی، جاده ای و دریایی برای صرفه جویی در هزینه و زمان و رقابت با کانال سوئز بوده است. این اقدامات باعث شد تا حجم ترانزیت بار آذربایجان در سال ۲۰۲۲ بیش از ۷۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یابد.

با این حال، آذربایجان برنامه ای برای توقف ندارد و در واقع به این رشد رضایت نخواهد داد. با توجه به تقاضای رو به رشد برای مسیرهای جایگزین، اقدامات بیشتری را برای تقویت و افزایش پتانسیل حمل و نقل خود انجام میدهد. در حال حاضر، کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب یک موضوع داغ در اقتصادسیاسی جهانی است. این کریدور از روسیه، آذربایجان و از ایران به هند می‌رود و دارای ترکیب چندوجهی از حمل و نقل ریلی، جاده ای و دریایی بوده که هدف آن بهینه سازی تجارت بین نقطه آغاز و پایان مسیر است.

کریدور شمال-جنوب مجموعاً ۷۲۰۰ کیلومتر طول دارد. این مسیر اروپا، کشورهای حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند را به هم متصل میکند. مسیرهای غربی و شرقی کریدور از ایران میگذرد: مسیر غربی تردد از طریق جاده و مسیر شرقی از طریق ریل انجام میشود. مقصد نهایی ایران بندرعباس است که از آنجا میتوان کالا را از طریق دریا به هند تحویل داد. در واقع مسیر غربی از آذربایجان و مسیر شرقی از قزاقستان و ترکمنستان میگذرد. همچنین حمل و نقل دریایی مستقیم از روسیه و از طریق دریای خزر به ایران امکانپذیر است.

انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰ حجم محموله در امتداد کریدور شمال-جنوب تقریباً دو برابر شود و از ۱۷ میلیون تن کنونی به ۳۲ میلیون تن در سال برسد. اخیراً نیز مقامات روسیه، قزاقستان و ترکمنستان اعلام کردند که سرمایه گذاری مشترک بین این کشورها ایجاد خواهد شد. هدف از این همکاری ایجاد یک اپراتور لجستیکی واحد در مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب است. مسیر شرقی از مرز ایران و ترکمنستان – از طریق آک یا لا یا سرخس میگذرد. بدین وسیله

محموله از طریق راه آهن به قزاقستان و سپس روسیه منتقل میشود. کوتاه ترین گزینه از طریق ایست بازرسی Ak-Yayla است. این پست بازرسی کوتا هتر در نظر گرفته میشود، اما هنوز بیش از ۲۵۰۰ کیلومتر طول دارد. بنابراین، با توجه به اینکه هدف نهایی کاهش هزینه ها و زمان حمل و نقل است، مسیر جذابیت کمتری دارد. هنگامی که همکاری مشترک روسیه، قزاقستان و ترکمنستان ایجاد شود، به کاهش هزینه های حمل و نقل و حرکت سریعتر در طول کریدور کمک خواهد کرد. با این حال، ایجاد چنین ساختاری مدتی طول میکشد، زیرا موانع بوروکراتیک و تشریفات اداری وجود دارد که باید برطرف شوند.

در عین حال، مسیر غربی به طول ۱۴۵۰ کیلومتر، شاید بیشترین بهره برداری و توسعه یافته ترین مسیر باشد. آمارها نشان میدهد که از اول ژانویه تا مارس ۲۰۲۳، حجم ترانزیت کالا در مسیر غرب در مجموع ۲.۱۵ میلیون تن بوده است که نسبت به سال قبل ۸۴.۳۷ درصد افزایش یافته است. تنها یک مانع باعث تأخیر در بهره برداری از مسیر با ظرفیت کامل میشود و آن خط ریلی رشت - آستارا به طول ۱۶۴ کیلومتر است. اما قرارداد ساخت این خط بین ایران و روسیه احتمالاً بزودی امضا شود و با تکمیل این بخش، مسیر غربی کریدور شمال - جنوب به طور کامل به بهره برداری میرسد.

آذربایجان با قرار گرفتن بین شرق و غرب به مقصدی جذاب تبدیل شده است. علاوه بر کریدور شمال-جنوب، آذربایجان همچنین ظرفیتهای انتقالی مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر که به کریدور میانی نیز معروف بوده، افزایش داده است. اساساً آذربایجان شرایط خوبی را برای سریع ترین، ارزان ترین و راحت ترین حمل و نقل کالا فراهم کرده است. با توجه به تلاشهای عظیمی که در نوسازی زیر ساختهای حمل و نقل و لجستیک انجام میشود، این کشور نقش کلیدی حمل و نقل خود را با وجود تحولات ژئوپلیتیک منطق های یا جهانی حفظ خواهد کرد.

نتیجه:

باوجود افزایش نقش، جایگاه و وزن جمهوری آذربایجان در ترانزیت بین المللی، تنش بین ایران و آذربایجان میتواند در این موضوع تاثیرگذار باشد و برای هر دو طرف پیامدهای منفی دارد. چون کشورهای بزرگ مانند روسیه، هند و چین با مشاهده هرگونه بی ثباتی و آسیب احتمالی به محموله ها به دنبال مسیرهای جایگزین خواهند بود که این به نفع تهران و باکو نیست. بنابراین در این شرایط مهم اقتصاد بین الملل دو کشور میتوانند با کاهش تنش ها از حذف کریدور شمال - جنوب خودداری کنند.