



استاد دانشگاه روسیه: کریدور شمال-جنوب جایگاه ایران را در عرصه بین‌الملل تقویت می‌کند

دانشیار گروه شرق معاصر و آفریقا دانشگاه دولتی علوم انسانی روسیه گفت: تحقق کریدور حمل و نقل بین‌المللی «شمال-جنوب» نه تنها منجر به منفعت اقتصادی بسیار برای ایران می‌شود بلکه جایگاه ایران را در منطقه و عرصه بین‌الملل تقویت می‌کند.

آران نیوز : گزارش و تحلیل

مسکو- ایرنا- دانشیار گروه شرق معاصر و آفریقا دانشگاه دولتی علوم انسانی روسیه گفت: تحقق کریدور حمل و نقل بین‌المللی «شمال-جنوب» نه تنها منجر به منفعت اقتصادی بسیار برای ایران می‌شود بلکه جایگاه ایران را در منطقه و عرصه بین‌الملل تقویت می‌کند.

لانا راوندی فدوی در مقاله ای در پایگاه شورای امور بین‌الملل روسیه افزود: با توجه به مزایای اقتصادی این کریدور برای کشورهای مشارکت‌کننده و جهت‌گیری مجدد اقتصاد روسیه از غرب به شرق، توسعه این کریدور بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است.

وی با اشاره به تاریخچه شکل‌گیری کریدور شمال & جنوب بین روسیه، ایران و هند نوشت: ۲۷ اردیبهشت، قراردادی بین دولت‌های روسیه و ایران برای احداث خط ریلی رشت - آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر در تهران به امضا رسید که قرار است تا سال ۲۰۲۷ میلادی به بهره‌برداری برسد.

این استاد دانشگاه علوم انسانی روسیه گفت: در نتیجه راه‌اندازی این مسیر، حجم ترانزیت در امتداد کریدور غربی شمال-جنوب را می‌توان به ۳۰ میلیون تن افزایش داد و حجم بار انتقال داده شده در این مسیر تا سال ۲۰۳۰ میلادی باید از ۱۵ میلیون تن به ۴۱ تا ۴۵ میلیون تن در بلندمدت افزایش یابد.

وی ادامه داد: کار فعال روی این پروژه در آوریل ۲۰۲۱ آغاز شد که ناشی از حادثه در کانال سوئز بود که برای اقتصاد جهانی هزینه‌گزافی داشت. در ژوئن ۲۰۲۱، یک قطار کانتینری تمام‌عیار برای اولین بار از مسیر کریدور شمال - جنوب عبور کرد.

بر این اساس، جولای ۲۰۲۲، اولین قطار باری با ۳۹ کانتینر از شهر چخوف در نزدیکی مسکو به مقصد بندرعباس حرکت کرد و سپس به هند رسید. پس از حرکت ۶ رام قطار در این مسیر به صورت آزمایشی، قطارهای کانتینری منظم ماهانه در این مسیر از اکتبر ۲۰۲۲ راه‌اندازی شد.

راوندی خاطرنشان کرد: به دلیل بسیاری از مشکلات فنی از جمله نبود کشتی‌های تجاری مدرن با ظرفیت زیاد در دریای خزر و نیاز به نوسازی زیرساخت‌های بنادر روسیه، این کریدور در مسیر بدون واسطه ایران و روسیه از طریق دریا با عملکرد حداکثری فاصله دارد.

این استاد دانشگاه‌های روسیه افزود: کریدور شمال & جنوب به روسیه اجازه می‌دهد تا به بنادر دریایی ایران دسترسی داشته باشد و با بازارهای پاکستان، هند و آسیای جنوب شرقی ارتباط برقرار کند، این کشورها و مناطق هستند که از نظر اقتصادی به سرعت در حال رشد هستند و تعامل با آنها به روسیه کمک می‌کند تا در شرایط محاصره واقعی توسط غرب، از توسعه بیشتر اقتصاد خود حمایت کند.

وی ادامه داد: حمل و نقل کالا در امتداد کریدور شمال-جنوب بین روسیه و هند در آینده ممکن است کمتر از ۲۵ روز طول بکشد، در حالی که مسیرهای سنتی از طریق کانال سوئز تقریباً ۴۰ روز طول می‌کشد. علاوه بر این، هزینه حمل و نقل کالا نیز حدود ۳۰ درصد کاهش می‌یابد.

در ادامه این مقاله که بر روی پایگاه شورای امور بین‌الملل روسیه منتشر شده، آمده است: چین پروژه پیچیده و چندوجهی در صورت اجرای کامل و بسیار موثر، به عنوان نمایی از همکاری نزدیک کشورهای بزرگ اوراسیا که مخالف سیاست‌های تهاجمی و توسعه طلبانه غرب هستند، عمل خواهد کرد.

در ادامه این مقاله آمده است: پس از تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقل در کریدور شمال & جنوب، این مسیر به مهم‌ترین مسیر ترانزیت کالا در مسیر اروپا & آسیا تبدیل خواهد شد و کالاهای روسیه و آسیای مرکزی، دسترسی گسترده‌ای به بنادر ایران در خلیج فارس خواهند داشت که منجر به افزایش شدید حجم جابجایی محموله آنها و به طور کلی احیای تجارت

دریایی در ایران و رشد اقتصادی مناطق ساحلی جنوب این کشور خواهد شد.

در ادامه این مقاله آمده است: کریدور شمال – جنوب منافع غیرقابل انکاری را برای ایران و جمهوری آذربایجان به دنبال دارد و این موضوع نوید می دهد که در آینده ای نزدیک شاهد تغییرات ملموسی به سمت گرم شدن روابط ایران و جمهوری آذربایجان باشیم.

به گفته کارشناسان، مسیرهای متداول برای ارسال کالا از هند به سمت سن پترزبورگ روسیه حدود ۱۴ هزار و ۵۰۰ کیلومتر طول دارد اما کریدور ایران در این مسیر تنها هفت هزار و ۲۰۰ کیلومتر است که بهره گیری از این ظرفیت، زمان و هزینه ترانزیت کالا را کاهش می دهد.

این کریدور سه مسیر شامل دو مسیر زمینی و ریلی شرق و غرب دریای خزر و نیز مسیر ترکیبی زمینی دریایی: روسیه – دریای خزر – ایران را شامل می شود.

در بخش ریلی شرق دریای خزر، کریدور شمال – جنوب هم اینک فعال است. کالاها در این مسیر با گذر از روسیه و قزاقستان از یکی از دو مرز ریلی ایران در سرخس و اینچه برون وارد کشورمان می شود و از طریق خط آهن به بندرعباس می رسد. در بخش غربی این کریدور که از جمهوری آذربایجان می گذرد، احداث خط ریلی رشت – آستارا به تکمیل حلقه مفقوده مسیر ریلی این مسیر خواهد داشت.