

## نحوه حل مشکلات گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب



ولادیمیر پراخواتیلوف (VLADIMIR PROKHAVATILOV) ا. م. شیری

امضای توافقنامه بین روسیه و ایران برای همکاری در تأمین مالی طراحی، ساخت و تأمین کالا و خدمات برای ایجاد راه‌آهن رشت - آستارا در ایران به پیشرفت جدی پروژه کريدور حمل‌ونقل بین‌المللی «شمال - جنوب» تبدیل شده است.

ایده گذرگاه بین‌المللی «شمال - جنوب» در سال ۱۹۹۹ زمانی متولد شد، که گروهی از شرکت‌های حمل‌ونقل هند، ایران و روسیه قرارداد کلی در مورد حمل‌ونقل صادرات و واردات کانتینر در مسیر راهرو حمل‌ونقل بین‌المللی سریلانکا- هند- ایران- دریای خزر- روسیه امضا کردند.



در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰، در جریان دومین کنفرانس اروپایی-آسیایی حمل‌ونقل در سن‌پترزبورگ، یک توافقنامه بین دولتی در مورد ایجاد گذرگاه شمال-جنوب امضا شد. روسیه، ایران و هند کشورهای شرکت‌کننده بودند. در ماه مه ۲۰۰۲، در سن پترزبورگ، وزرای حمل‌ونقل کشورهای شرکت‌کننده در خصوص افتتاح رسمی این راهرو تفاهمنامه امضا کردند. صدها کانتینر هندی بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۲ به این کريدور فرستاده شد.

اما در ادامه به دلیل مشکلات فنی فراوان، حمل‌ونقل کانتینری در طول راهرو حمل‌ونقل بین‌المللی به مسیر روسیه - ایران محدود شد. حمل‌ونقل کانتینرها از هند از طریق آستاراخان مسدود گردید. با این وجود آذربایجان، ارمنستان، بلاروس، قزاقستان، عمان و

سوریه به این توافق پیوستند. درخواست‌های الحاق توسط ترکیه و اوکراین نیز ارائه شده است.



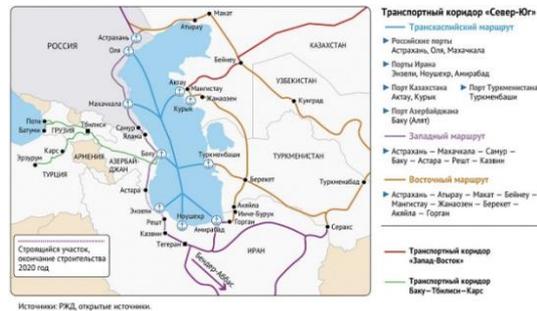
شروع عملیات نظامی ویژه روسیه در اوکراین باعث تحریم‌های اقتصادی شدید آمریکا متحدانش علیه روسیه و همچنین، موجب گسترش همکاری‌های روسیه و ایران و گردید. تأمین مالی احداث راه‌آهن رشت- آستارا، یکی از مراحل مهم این همکاری برای امضای توافقنامه بود.

با این حال، وجود برخی مشکلات فنی و رقابتی حل نشده، باعث پیچیدگی در کار راه‌اندازی گذرگاه بین‌المللی با ظرفیت کامل می‌شود.

«تأخیر در حمل کالا نه تنها به دلیل ناقص بودن تدارکات راه آهن، بلکه، به دلیل رفتار گمرکات آذربایجان است که اغلب مانع عبور کالا می‌شود. وضعیت مشابهی در بخش قزاقستانی مسیر شرقی راهرو بین‌المللی «شمال - جنوب» نیز روی می‌دهد. نمایندگان شرکت‌های تدارکاتی روسیه و ایران لزوم توسعه سریع زیرساخت‌های دریایی را اعلام می‌کنند. الکساندر کنیازف، شرق شناس روس در کانال تلگرامی خود می‌نویسد: «توسعه حمل‌ونقل دریایی این امکان را بدون مشارکت آذربایجان و قزاقستان فراهم می‌کند و وابستگی به باکو و آستانه را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد».

شرکت‌های حمل‌ونقل قرقیزستان و تاجیکستان در مواجهه با کاهش سرعت محموله‌های خود در حین عبور از گمرک‌های آذربایجان و قزاقستان، «به‌طور جدی قصد دارند مسیر عبور از ازبکستان، ترکمنستان و دریای خزر را تکمیل کنند».

کانال تلگرامی **رایبار** درباره این وضعیت می‌نویسد: «رفتار طرف آذربایجان اساساً به دلیل برنامه‌های خود برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در ماوراء قفقاز است. اگر ساخت راه‌آهن بخش رشت- آستارا به پایان برسد و مسیر «شمال- جنوب» با تمام ظرفیت راه‌اندازی شود، با پروژه دالان زنگزور که چشم‌انداز آن پس از پیروزی در جنگ ۴۴ روزه پیش روی علی‌یف قرار گرفت، رقابت جدی خواهد داشت. بنابراین، مشکلاتی که در گمرک ایجاد می‌شود، بیشتر به تمایل به آزار دادن رقیب شبیه است. راه برون رفت از این وضعیت در واقع، توسعه زیرساخت‌های دریایی در سراسر دریای خزر است».



آنچه که به قزاقستان مربوط می‌شود، این است که رئیس جمهور توکایف در اجلاس سران سازمان کشورهای ترک‌زبان در سمرقند تأکید کرد که برای کشورش، «مسیر عرضی «راهرو حمل‌ونقل بین‌المللی ماوراء خزر، که با دور زدن قلمرو روسیه، از قلمرو سه کشور برادر: قزاقستان، آذربایجان، ترکیه می‌گذرد، اولویت دارد».

در مجمع بین‌المللی «روسیه-جهان اسلام: مجمع کازان» در مورد توسعه گذرگاه بین‌المللی «شمال-جنوب»، به ویژه در مورد ضرورت احداث پایانه دریایی در دریای خزر صحبت‌های زیادی شد. بخش فراخزری گذرگاه بین‌المللی از بنادر آستاراخان - اولیا - ماخاچقلعه - بندر انزلی (ایران) - بندر امیرآباد (ایران) - نوشهر (ایران) - بندرعباس (ایران) - بمبئی (هند) عبور می‌کند. مشکل اصلی اجرای این مسیر دریایی چندوجهی مشکل سودآوری آن است.

ویتالی زباراشنکو، معاون آکادمی حمل‌ونقل بین‌المللی، خاطرنشان می‌کند که «اگر از طریق دریای خزر بار حمل می‌کنید، باید دو بار جابجایی انجام دهید. در نتیجه، قیمت به گونه‌ای افزایش می‌یابد که به سود هیچیک از طرفین نیست. بنابراین، واگن‌ها باید بدون بارگیری مجدد از طریق کشتی حمل شوند و برای این منظور لازم است کشتی‌های دو طبقه و ریل‌های دو طبقه - موازی در بنادر بارگیری و تخلیه ساخته شود. در این صورت، انجام بدون آسانسور که زمان بارگیری را بسیار افزایش می‌دهد، امکان‌پذیر خواهد بود. محموله در بنادر به هیچ کجا منتقل نمی‌شود، بلکه به سادگی به داخل و خارج از کشتی بارگیری می‌شود. فناوری مشابهی در اتحاد جماهیر شوروی در ارتباط بین لیتوانی و جمهوری دموکراتیک آلمان مورد استفاده قرار می‌گرفت.

برای سازماندهی مؤثر حمل‌ونقل بار در امتداد بخش ماوراء خزر گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب، همچنین لازم است تعدادی کار لایروبی در آبراهه‌های داخلی ساختار یکپارچه آب عمیق فدراسیون روسیه و کانال کشتیرانی ولگا-دریای خزر انجام شود.

همچنین لازم است رویکردهای راه‌آهن به بنادر آستاراخان و اولیا در بخش ساراتوف-آق‌سرا نوسازی شود. ساخت یک مجتمع بندری و تدارکاتی چند منظوره در قلمرو منطقه ویژه اقتصادی در منطقه آستاراخان (بندر اولیا)، کار لایروبی در خزر، بازسازی کانال ولگا-خزر و همچنین بنادر دریایی روسیه در دست اجرا است. توسعه پایانه‌های تدارکات دریایی در خزر برنامه‌ریزی شده است.

برنامه توسعه «شمال-جنوب» به عنوان مسیر عبور، ۲۰ سال پیش اعلام شد. در این مدت اجرای آن پیشرفت بسیار کمی داشته است. با این حال، اکنون راهرو بین‌المللی شمال-جنوب اهمیت راهبردی پیدا کرده است و دیگر هدف آن حمل‌ونقل کالاهای خارجی از طریق روسیه نیست، بلکه حمل‌ونقل کالاهای تجاری خارجی روسیه از کوتاه‌ترین مسیر برای ورود به بازارهای جهانی است. راه‌اندازی کامل نمونه مقرون به صرفه بخش ماوراء خزر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب تا حد زیادی مزیت‌های رقابتی کشورهای ترانزیتی کنترل سواحل غربی و شرقی دریای خزر را از آنجائیکه محموله از روسیه از طریق دریا مستقیماً به ایران و سپس به بنادر اقیانوس هند ارسال خواهد شد، خنثی می‌کند.

تأثیر عملکرد راهرو بین‌المللی شمال-جنوب برای روسیه بسیار مهم‌تر از ترانزیت محموله‌های دیگران خواهد بود. زیرا، تحریم‌های شدید غرب جمعی به کشور ما این فرصت را می‌دهد که مستقیماً وارد بازارهای جنوب آسیا و بیشتر در سراسر جهان بشود.

برگرفته از: [وبگاه بنیاد فرهنگ راهبردی](#)

۳ خرداد-جوزا ۱۴۰۲