

روسیه و ایران در حال ساخت یک مسیر تجاری بین‌قاره‌ای جدید هستند که از لبه شرقی اروپا تا اقیانوس هند امتداد دارد؛ گذرگاهی به طول ۲۰۰۰ کیلومتر (۱۸۶۰ مایل) که خارج از دسترس هر گونه مداخله خارجی است. ۲ کشور میلیارد دلار برای تسریع تحویل محموله‌ها در امتداد رودخانه‌ها و راه‌آهن‌های متصل به دریای خزر هزینه می‌کنند. داده‌های ردیابی کشتی که توسط بلومبرگ گردآوری شده، نشان می‌دهد ده‌ها کشتی روسی و ایرانی -از جمله برخی که مشمول تحریم‌ها هستند- در حال تردد در این مسیرند



کریدور علیه تحریم

بلومبرگ: ده‌ها کشتی روسی و ایرانی در حال تردد از کریدور شمال - جنوب هستند پیش‌بینی می‌شود تبادل بار در این کریدور از ۵ میلیارد دلار فراتر رود

چین و روسیه در حال حاضر اعضای سازمان همکاری شانگهای هستند، یک نهاد اقتصادی-امنیتی که ایران را نهمین عضو خود می‌کند. چین و ایران هر دو به عضویت در اتحادیه اقتصادی اوراسیا نزدیک شده‌اند که تجارت آزاد بین کشورهای آن را به هم پیوند می‌دهد، اقتصادهای منطقه و فراتر از آن را به هم پیوند می‌دهد، بریکس نام دارد که در ابتدا از برزیل، روسیه، هند و چین تشکیل شده بود اما اکنون آفریقای جنوبی را نیز شامل می‌شود و آماده گسترش بیشتر است.

در تمام این موارد، برخی تحلیلگران بازتاب ایده‌های را می‌بینند که قدمت آن به بیش از یک قرن می‌رسد و به عنوان پایه تفکر ژئوپلیتیکی به حساب می‌آید. این قرارداد بر مبارزه بین یک قدرت جهانی اقیانوس پیما - انگلستان در آن زمان و ایالات متحده امروز - و غول‌های زمینی اوراسیا متمرکز بود.

هم برای روسیه و هم برای ایران، هند یک گره حیاتی در شبکه‌هایی است که در تلاش برای ایجاد آن هستند. خیرگزاری مهر ماه گذشته گزارش داد نخستین محموله ۱۲ میلیون تنی غلات روسیه به مقصد هند از ایران عبور کرده است. اگر ایران بتواند مجتمع ناتمام و به تأخیر افتاده بندر چابهار در اقیانوس هند - پروژه‌ای که هند در آن سرمایه‌گذاری کرده است - را به شبکه قطارهای مسافت طولانی خود متصل کند، جریان تجاری می‌تواند افزایش یابد. چابهار تاکنون از تحریم‌های آمریکا مستثنی شده است اما ممکن است مورد بررسی مجدد واشنگتن قرار گیرد.

حاصل می‌کنند، به حدود ۳۰۰۰ تن محدود می‌کند. مدرن‌سازی این کانال می‌تواند به کشتی‌های ۲ برابر آن اجازه عبور دهد.

به گزارش خیرگزاری دریانوردی ایران، روسیه در حال نهایی کردن قوانینی است که به کشتی‌های ایران در امتداد آبراه‌های داخلی رودخانه‌های ولگا و دون حق عبور می‌دهد.

داده‌های گردآوری‌شده توسط بلومبرگ از حرکت کشتی‌ها در حال حاضر نشان می‌دهد که دست‌کم ۱۲ کشتی ایرانی که برخی توسط گروه خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اداره می‌شوند و تحت تحریم آمریکا هستند، در آب‌های بین سواحل خزر این کشور و بندر اصلی رودخانه ولگا در حال ترددند.

خیرگزاری کار ایران ماه گذشته گزارش داد IRISL مستقر در تهران ۱۰ میلیون دلار در بندری در امتداد ولگا سرمایه‌گذاری کرده است. هدف این است که ظرفیت بار در بندر سولیانکا در شهر آستاراخان روسیه تقریباً ۲ برابر شود و به ۸۵۰۰۰ تن در ماه برسد.

هیأت‌های تجاری بین ایران و روسیه با تعداد فزاینده‌ای رفت‌وآمد می‌کنند و تجارت نیز در حال افزایش است و به طور رسمی تا ماه آگوست امسال تقریباً به میزان ۵۰ درصد افزایش یافت. این رقم سالانه احتمالاً از ۵ میلیارد دلار فراتر خواهد رفت.

«سرگنی کاتیرین» رئیس اتاق بازرگانی و صنایع روسیه ماه گذشته در کنفرانسی در تهران گفت: «راه روشنی» برای رسیدن به ۴۰ میلیارد دلار پس از امضای توافق تجارت آزاد وجود دارد.

دیپلمات کرملین در تهران خدمت کرده است، می‌گوید: «با بسته شدن شبکه‌های حمل‌ونقل اروپایی، آنها بر توسعه کریدورهای تجاری جایگزینی متمرکز شده‌اند که از چرخش روسیه به شرق حمایت می‌کند. شما می‌توانید کنترل‌هایی را بر مسیرهای دریایی اعمال کنید اما مشاهده مسیرهای زمینی دشوار است. دریایی همه آنها تقریباً غیرممکن است.»

برای دستیابی به این مسیر تجاری موانع زیادی وجود دارد و روسیه و ایران برای غلبه بر این موانع سرمایه‌گذاری‌هایی را در پیش گرفته‌اند.

روسیه قصد دارد یک میلیارد دلار برای بهبود قابلیت کشتیرانی از طریق آزوف به رودخانه دون و کانال متصل به ولگا سرمایه‌گذاری کند. بر اساس داده‌های بلومبرگ، روزانه صدها کشتی از گذرگاهی که دریاهای سیاه و خزر را به هم وصل می‌کند، تردد می‌کنند و به طور معمول ترافیک در اطراف باریک‌ترین نقاط ایجاد می‌شود.

کشتی‌هایی به طول بیش از ۱۰۰ متر در مسیر ۳۲ کیلومتری از دریای آزوف به سمت شهر روستوف در روسیه حرکت می‌کنند؛ جایی که تصاویر ماهواره‌ای نشان می‌دهد کشتی‌ها به طور معمول در صف ایستاده‌اند و منتظر ترخیص برای عبور به سمت ولگا هستند.

کانال دون-ولگا یک امتداد ۱۰۱ کیلومتری از گذرگاه‌های مصنوعی و مخازن طبیعی است که این دو رودخانه را در نزدیک‌ترین نقطه به یکدیگر متصل می‌کند. یخ اغلب در ماه‌های زمستان باعث مسدودی می‌شود. کم‌عمق بودن برخی بخش‌های آبراه، ظرفیت کشتی‌هایی را که محصولات مانند غلات روسیه را

پوتین اهمیت انتهای کریدور را نیز برجسته کرده است. شاگینا تخمین می‌زند روسیه و ایران ۲۵ میلیارد دلار در کریدور تجاری داخلی سرمایه‌گذاری می‌کنند که به تسهیل جریان کالاهایی که غرب می‌خواهد متوقف کند، کمک می‌کند. وی می‌گوید: «۲ کشور در حال بازی موش و گربه هستند. آنها تمام نقاط ضعف را برای حمل‌ونقل محصولات و سلاح‌ها بررسی خواهند کرد.»

این امر آمریکا و متحدانش را نگران می‌کند، زیرا آنها به دنبال جلوگیری از انتقال پهپادهای ایرانی و سایر تجهیزات نظامی هستند که به گفته آنها به جنگ کرملین در اوکراین کمک می‌کند.

«جیمز اوبراین» مقام ارشد تحریم‌های دولت بایدن، پس از اعلام مجازات‌های جدید در هفته گذشته که مدیران راه‌آهن روسیه را هدف قرار می‌دهد، گفت: «این منطقه‌ای است که ما با دقت دنبال می‌کنیم؛ هم آن مسیر و هم به طور کلی ارتباط ایران و روسیه. ما نگران هرگونه تلاشی برای کمک به روسیه برای دور زدن تحریم‌ها هستیم.»

«رابرت مالی» نماینده دولت بایدن در امور ایران می‌گوید هر کریدور تجاری جدید به عنوان بخشی از اولویت اصلی او یعنی توقف ارسال تسلیحات بین کشورها، نیاز به بررسی دقیق دارد. مالی می‌گوید: «این یک تصمیم فوق‌العاده مضر و بی‌ملاحظه است که آنها گرفته‌اند. مهم است آن را در کانون توجه قرار دهیم تا به دنیا نشان دهیم نمی‌توانند پنهان کنند.»

فراتر از هرگونه تجارت تسلیحاتی بین کشورها، دلایل اقتصادی قانع‌کننده‌ای برای مسیر ترانزیت جدید وجود دارد.

کشتی‌هایی که در رودخانه‌های دون و ولگا حرکت می‌کنند، به طور سنتی انرژی و کالاهای کشاورزی مبادله می‌کنند - ایران سومین واردکننده غلات روسیه است - اما این محدوده قرار است افزایش یابد. ۲ کشور مجموعه‌ای از معاملات تجاری جدید را اعلام کرده‌اند که شامل کالاهایی از جمله توربین، پلیمر، لوازم پزشکی و قطعات خودرو می‌شود. روسیه همچنین سوخت هسته‌ای و قطعات را برای راکتور ایران در بوشهر تأمین می‌کند. روسیه باید قطع روابط تجاری خود با اروپا را که قبل از جنگ بزرگ‌ترین شریک تجاری آن بود، جبران کند و همچنین به دنبال راه‌حل‌هایی برای خنثی‌سازی تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا باشد.

«نیکولای کوژانوف» کارشناس حوزه خلیج فارس در دانشگاه قطر که از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۹ به عنوان

گروه اقتصادی: شواهد گویای آن است که تجارت در کریدور شمال - جنوب چراغ خاموش از سوی ایران و روسیه شروع شده اما برای توسعه این کریدور برد - برد احتیاج به سرمایه‌گذاری بیشتر و ایجاد زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای است.

به گزارش «وطن امروز» به نقل از ویگانه شبکه بلومبرگ، روسیه و ایران در حال ساخت یک مسیر تجاری بین‌قاره‌ای جدید هستند که از لبه شرقی اروپا تا اقیانوس هند امتداد دارد؛ گذرگاهی به طول ۲۰۰۰ کیلومتر (۱۸۶۰ مایل) که خارج از دسترس هر گونه مداخله خارجی است.

۲ کشور میلیارد دلار برای تسریع تحویل محموله‌ها در امتداد رودخانه‌ها و راه‌آهن‌های متصل به دریای خزر هزینه می‌کنند. داده‌های ردیابی کشتی که توسط بلومبرگ گردآوری شده، نشان می‌دهد ده‌ها کشتی روسی و ایرانی -از جمله برخی که مشمول تحریم‌ها هستند- در حال تردد در این مسیرند.

این نمونه‌ای از این است که چگونه رقابت قدرت‌های بزرگ به سرعت در حال تغییر شکل شبکه‌های تجاری در اقتصاد جهانی است که به نظر می‌رسد در حال تقسیم شدن به بلوک‌های رقیب است. روسیه و ایران، تحت فشار شدید تحریم‌ها، به سمت یکدیگر می‌چرخند و هر دو به سمت شرق نگاه می‌کنند. هدف محافظت از پیوندهای تجاری در برابر مداخلات غرب و ایجاد پیوندهای جدید با اقتصادهای غول‌پیکر و در حال رشد سریع آسیاست.

«ماریا شاگینا» کارشناس تحریم‌ها و سیاست خارجی روسیه در موسسه بین‌المللی مطالعات استراتژیک - مستقر در لندن - می‌گوید: «این مرسوم به ایجاد زنجیره‌های تأمین ضدتحریم در تمام طول مسیر است.»

کریدور تجاری در حال ظهور به روسیه و ایران این امکان را می‌دهد که هزاران کیلومتر از مسیرهای فعلی خود را حذف کنند و با جایگزینی بهینه‌تر رویه‌ها باشند. در انتهای شمالی آن دریای آزوف قرار دارد که توسط شبه‌جزیره کریمه، سواحل جنوب شرقی اوکراین -از جمله بندر ماریوپول تحت اشغال روسیه- و دهانه رودخانه دان محصور شده است.

اوایل ماه جاری میلادی ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، با برشمردن دستاوردهای کشورش از جنگ در اوکراین، گفت: «دریای آزوف برای روسیه به دریای داخلی تبدیل شده است.»

از آنجا شبکه‌های رودخانه‌ای، دریایی و ریلی تا ایران در دریای خزر و در نهایت اقیانوس هند گسترش می‌یابد،

دست‌کم ۱۲ کشتی ایرانی که برخی توسط گروه خطوط کشتیرانی ایران اداره می‌شوند و تحت تحریم آمریکا هستند، در آب‌های بین سواحل خزر روسیه و بندر اصلی رودخانه ولگا در حال ترددند.

IRISL مستقر در تهران ۱۰ میلیون دلار در بندری در امتداد ولگا سرمایه‌گذاری کرده است. هدف این است که ظرفیت بار در بندر سولیانکا در شهر آستاراخان روسیه تقریباً ۲ برابر شود و به ۸۵۰۰۰ تن در ماه برسد



رابرت مالی، نماینده دولت امور ایران می‌گوید: «اگر هر نهادی در نقض تحریم‌های ما در رابطه با کمک به روسیه یا هر یک از حوزه‌های دیگری که ایران در آن تحریم شده است، دست داشته باشد آنها نیز مشمول تحریم‌ها خواهند شد.» به گفته «بهارات گوبالسوامی» مدیر اجرایی District Consultancy LLC، مشاور تجاری مستقر در واشنگتن، این نشان می‌دهد شاید بزرگ‌ترین تهدید برای بازی روسیه و ایران برای دور زدن تحریم‌ها چیست.

موفقیت یا شکست، خارج از کنترل خود ۲ کشور است. این بستگی به این دارد که آیا کشورهای دیگر، از هند گرفته تا کشورهای خاورمیانه - که همگی از سوی ایالات متحده و متحدانش به تبعیت از تحریم‌ها ترغیب می‌شوند - با این کار موافقت کنند یا اینکه از فشارها سرپیچی کنند.

گوبالسوامی می‌گوید: «برای اینکه چنین زیرساختی ساخته و استفاده شود و تداوم یابد، نه تنها به همکاری روسیه و ایران، بلکه همه کشورهای دیگری که بخشی از این کریدور هستند، نیاز دارد. هر گونه تغییر در شرایط ژئوپلیتیک یا روابط بین این کشورها، بر نتیجه کریدور تجاری تأثیر خواهد گذاشت.»

با بالاترین سرعت، بدون قطعی دانلود کنید

حجم نامحدود و پرسرعت با انتخاب اینترنت باکیفیت

