

می‌تواند یکی از مسیرهای بسیار مطلوب ترانزیتی روسیه به سمت جنوب و ایران از طریق آسیای مرکزی باشد. ضمن اینکه مسیر زمینی روسیه - قزاقستان - ترکمنستان - ایران نیز در منطقه آسیای مرکزی یک مسیر ترانزیتی مهم برای روسیه در وضعیت جدید کنونی است.

از دیگر سو، مسیر ریلی روسیه به جمهوری آذربایجان، کریدور دیگری است که احتمالاً بر اثر تحولات جنگ اوکراین، اهمیت ژئوپولیتیک آن برای کشورهای این مسیر، مضاعف خواهد شد؛ هرچند به دلیل عدم تکمیل قطعه ۱۶۴ کیلومتری راه آهن رشت - آستارا، هم‌اکنون امکان ارتباط ریلی مستقیم بین روسیه و جمهوری آذربایجان با ایران وجود ندارد و کالاهای صادراتی و وارداتی در نقطه صفر مرزی در ایستگاه راه آهن آستارای جمهوری آذربایجان، تخلیه یا بارگیری مجدد می‌شود. در سفر وزیر سابق راه و شهرسازی به مسکو، یادداشت تفاهم جدیدی میان دو کشور ایران و روسیه برای استفاده از منابع خط اعتباری پنج میلیارد دلاری روسیه برای تکمیل راه آهن رشت - آستارا به امضا رسید که امید است وضعیت جدید جنگ اوکراین و نیاز شدید روسیه و نیز جمهوری آذربایجان موجب تکمیل هرچه سریع‌تر راه آهن رشت - آستارا به عنوان «تنها قطعه ریلی کریدور شمال جنوب» شود. البته به موازات مسیر ریلی، مسیر جاده‌ای ایران - جمهوری آذربایجان - روسیه (مسیر آستارای ایران - آستارا - باکو در جمهوری آذربایجان به سمت داغستان روسیه) نیز وجود دارد که هم‌اکنون مهم‌ترین مسیر ترانزیتی ایران با روسیه محسوب می‌شود که پس از جنگ روسیه و اوکراین با تردد گسترده‌تری نیز مواجه شده است.

در وضعیت کنونی، توسعه مسیرهای ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی میان ایران و روسیه در دریای خزر نیز از اهمیت مضاعفی برخوردار است و دست‌کم می‌تواند موجب کاهش بار ترافیکی و تسریع روند نقل و انتقال کامیون‌های در حال انتظار در پایانه‌های مرزی آستارا و بیله‌سوار در مرز مشترک بین ایران و جمهوری آذربایجان و نیز پایانه مرزی «سمور» در مرز مشترک جمهوری آذربایجان با منطقه داغستان فدراسیون روسیه شود. در این راستا، افزایش ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران و روسیه در دریای خزر به ویژه توسعه «کشتی‌های رو - رو» و ارتباط مؤثرتر میان بنادر «ماخاچ قلعه» و «آستاراخان» با بندر آستارا و بندر انزلی (استان گیلان)، بندر امیرآباد و بندر نوشهر (استان مازندران) و بندر ترکمن (استان گلستان) بسیار حائز اهمیت است. باید به این واقعیت اذعان کرد که متأسفانه ذائقه و علاقه بسیاری از صادرکنندگان ایرانی با «مسیرهای دریایی» سازگار نیست و به صورت سنتی «مسیرهای جاده‌ای» را ترجیح می‌دهند؛ در حالی که مسیرهای دریایی از نظر سرعت و حجم بسیار بالای حمل‌ونقل کالا، قابل مقایسه با ظرفیت‌های جاده‌ای نیست، اما در عمل، از حجم تقریباً ۴۰ میلیون تنی انتقال کالا در بنادر ایران در دریای خزر حداکثر ۶ میلیون تن در سال استفاده می‌شود و بیش از ۳۴ میلیون تن از این ظرفیت با وجود صرف هزینه‌های سنگین توسعه زیرساخت‌های بنادر، بدون استفاده باقی مانده است. این در حالی است که اوضاع جنگ اوکراین و نیاز شدید روسیه به مسیرهای شمالی جنوبی، برای ارتقای ظرفیت‌های حمل‌ونقل و صادرات ایران در دریای خزر فرصت مناسبی است که به توسعه این بنادر و ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی در سه استان شمالی کشورمان در حاشیه جنوبی دریای خزر بینجامد.

## حضور تضمین شده در بازار مواد غذایی اوراسیا

فرصت مهم دیگری که متعاقب جنگ اوکراین فراهم شده است، امکان افزایش صادرات محصولات کشاورزی، غذایی و صنایع تبدیلی ایران است. یادآور می‌شود که تا پیش از جنگ اوکراین، بالغ بر ۶۰ درصد از حجم صادرات ایران به روسیه و نیز اتحادیه اقتصادی اوراسیا متشکل از محصولات کشاورزی، غذایی و صنایع تبدیلی بوده است که با توجه به وضعیت آب‌وهوایی بسیار سرد و یخبندان کشورهای حوزه اوراسیا به ویژه روسیه