

از شانگهای تا چابهار؛ همه راه‌ها از ایران می‌گذرد

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایرنا نوزدهمین اجلاس نخست وزیران شانگهای روز دوشنبه هفته قبل با حضور اسحاق جهانگیری معاون اول رییس جمهوری و همچنین شش نخست وزیر از کشورهای چین، روسیه، تاجیکستان، قرقیزستان، ازبکستان و قزاقستان برای نخستین بار به میزبانی کشور هند و به صورت ویدئوکنفرانس برگزار شد.

معاون اول رییس جمهوری، ضمن پرداختن به موضوع‌های مهمی چون تروریسم، برجام و تحریم‌ها و موضوع یافتن سازوکار بانکی و پولی منطقه‌ای اهمیت بندر چابهار و اتصالات ریلی آن در مسیر افغانستان و آسیای مرکزی را یادآور شد و از اعضای سازمان همکاری شانگهای برای همکاری در پروژه عظیم ریلی چابهار به زاهدان دعوت کرد.

واقعیت این است که موقعیت خاص ایران در امر ترانزیت بین‌المللی باعث شده است که توسعه بین‌المللی حمل و نقل از رویکردهای اساسی وزارت راه و شهرسازی دولت تدبیر و امید در برنامه‌های راهبردی باشد. بنابراین، سخنان جهانگیری در اجلاس شانگهای را نیز باید در همین راستا تفسیر کرد.

طی حدود ۸ سال گذشته تلاش دولت‌های یازدهم و دوازدهم این بوده است که علاوه بر تعریف کریدورهای جدید برای توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت کالا و مسافر، زیرساخت‌های مورد نیاز آن را در داخل کشور نیز تامین کند. اعضای سازمان همکاری شانگهای، با توجه به نیاز مبرمشان به مسیرهای تجاری ایران می‌توانند در دستیابی به اهداف مورد نظر دولت نقشی مهم داشته باشند.

سازمان شانگهای چیست و چرا برای ایران مهم است؟

سازمان همکاری شانگهای (SCO - Shanghai Cooperation Organization)، ابتدا با هدف مبارزه با تهدیدهای امنیتی جدید و با گردهمایی سران کشورهای روسیه، چین، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان در سال ۱۹۹۶ در شهر شانگهای تحت عنوان گروه شانگهای ۵ پا به عرصه ظهور گذاشت. سپس با پذیرش عضویت ازبکستان در سال ۲۰۰۱ تعداد اعضای آن به ۶ کشور رسید و نام آن نیز به سازمان همکاری شانگهای تغییر کرد.

در سال ۲۰۰۵ سه کشور ایران، هند و پاکستان به عنوان اعضای ناظر به این سازمان پیوستند. هند و پاکستان در سال ۲۰۱۷ به عضویت دائم آن درآمدند.

ایران در تاریخ ۱۰ بهمن ۱۳۸۳ (۲۰۰۴) تقاضای عضویت خود را ارائه کرد و سند پیوستن به آن همراه پاکستان و هند به عنوان ناظر در اجلاس سران سازمان در شهر آستانه قزاقستان در تاریخ ۱۴ و ۱۵ تیر ماه ۱۳۸۴ امضاء شد.

سازمان شانگهای قبل از هرچیز در کنار سازمان‌هایی چون «آسه‌آن»، «اگو»، «سارک» و «اوپک» بخشی از فرایند همگرایی در آسیا است. ایران نیز به عنوان کشوری مهم در قاره آسیا بدون شک از این همگرایی منتفع خواهد شد، چنانچه اعضای سازمان شانگهای نیز از تعامل با ایران نفع خواهند برد.

برای نمونه حضور و مشارکت ایران در همکاری‌های امنیتی و سیاسی می‌تواند به تقویت امکان دستیابی به اهداف امنیتی سازمان شانگهای کمک کند. زیرا تجارب ایران در مبارزه با تروریسم، قاچاق و موارد امنیتی و همسایگی با کشورهای افغانستان و عراق برای

سایر اعضای سازمان جذابیت دارد و مرز مشترک ایران و آسیای مرکزی نیز نگرانی‌های امنیتی مشترکی را موجب شده و به طور کلی امنیت پایدار در منطقه مستلزم حضور و همکاری جدی ایران در ترتیبات امنیتی حوزه جغرافیایی سازمان شانگهای است.

به علاوه، نباید فراموش کرد که در کنار مسائل امنیتی دو هدف اصلی و مهم دیگر این سازمان عبارت است از حذف محدودیت‌های تجاری و موانع و فواصل اقتصادی و دیگری مقابله با یکجانبه‌گرایی در عرصه بین‌المللی. از یک طرف این اهداف امروزه با در نظر گرفتن بلندپروازی‌های اقتصادی چین از رنگ و لعاب بیشتری برخوردارند و از طرف دیگر هر دو هدف یاد شده برای ایران حائز اهمیت بسیاری است.



واقعیت این است که وسعت جغرافیایی و جمعیت قابل توجهی که در کشورهای عضو ساکن هستند چه از نظر ذخایر رو زمینی و زیر زمینی و چه به لحاظ بازار مصرف ظرفیت غیر قابل انکاری از نظر اقتصادی برای اعضا به شمار می‌رود. محدوده جغرافیایی سازمان شانگهای حدود ۶۰ میلیون کیلومتر مربع و جمعیتی آن حدود ۳ میلیارد نفر است. یعنی حدود یک سوم مساحت و جمعیت جهان را در بر گرفته است. افزایش تعداد اعضاء بر این وسعت جغرافیایی و جمعیتی خواهد افزود. اگر به تصویر فوق نگاهی بیاندازیم مشاهده می‌کنیم که با حضور اعضای ناظر، طرف‌های گفت وگو و میهمانان وسعت این سازمان باز هم گسترده‌تر خواهد شد.

بنابراین، ظرفیت اقتصادی عظیمی در حوزه جغرافیایی-اقتصادی برای ایران نهفته است و یکی از مهمترین راه‌های فعال کردن و استفاده از این ظرفیت عظیم توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل (زمینی و دریایی) است. بنابراین، معاون اول رئیس جمهوری به درستی دست روی این مورد گذاشته است.

چرا چابهار مهم است؟

نگاهی به جغرافیای آسیا و خاورمیانه مبین منحصر به فرد بودن موقعیت ژئوپلیتیکی ایران است. ایران در بیشتر تقسیم بندی‌های سیاسی-جغرافیایی آسیا وجود دارد؛ عضوی از مجموعه کشورهای خاورمیانه است؛ یکی از اعضای کشورهای حوزه خلیج فارس است؛ از اعضای کشورهای حاشیه دریای خزر است و متصل به آسیای میانه است و همچنین بخشی از زیرمجموعه آسیای جنوب غربی به شمار می‌رود.

چنین موقعیت منحصر به فردی آن را به چهارراه مواصلاتی غرب و شرق از یک طرف و شمال و جنوب از طرف دیگر بدل کرده است. پایگاه اطلاع رسانی دولت تصویری دقیق از مهمترین بزرگراه‌های آسیا و نقش و جایگاه ایران در آن ارائه کرده است:

بزرگراه ۱ AH: بزرگراه ۱ AH از توکیو ژاپن آغاز می شود و پس از عبور از کشورهای چین، کره جنوبی، کشورهای جنوب شرق آسیا، هند، پاکستان و ایران تا غرب ترکیه و شهرهای استانبول و ادیرنه ادامه می یابد و از مرز بلغارستان وارد بزرگراه E۸۰ در شبکه بزرگراهی اروپا می شود.

بزرگراه ۸ AH : این بزرگراه به طول ۴.۸۱۷ کیلومتر از مرز بین روسیه و فنلاند شروع شده و به بندر امام در ایران منتهی می شود که هشتمین بزرگراه مهم از کل شبکه بزرگراهی آسیا به شمار می رود.

بزرگراه ۷۰ AH: طول این بزرگراه ۴۰۸۳۲ کیلومتر است و از مرز روسیه و اوکراین آغاز و به بندرعباس ختم می‌شود.

بزرگراه ۷۱ AH: این بزرگراه نیز به طول ۴۲۶ کیلومتر از منطقه دلارام در افغانستان واقع در بزرگراه ۱ AH آغاز می‌شود و در منطقه دشتک استان قزوین واقع در بزرگراه ۷۵ AH به پایان می‌رسد.

بزرگراه ۷۲ AH: این بزرگراه طول ۱۰۱۴۷ کیلومتر تهران را به بوشهر متصل می‌کند که با بزرگراه‌های ۱ AH، ۲ AH، و ۸ AH نیز هم‌مسیر است.

بزرگراه ۷۵ AH: بزرگراه دیگری است که تجن در ترکمنستان را به منطقه آزاد چابهار واقع در بزرگراه ۵ AH به طول ۱۰۸۷۱ کیلومتر متصل می‌کند.

بزرگراه ۷۸ AH: عشق‌آباد در ترکمنستان واقع در بزرگراه ۵ AH نیز با پیمایش مسیری به طول ۱۰۰۷۶ کیلومتر به شهر کرمان واقع در بزرگراه ۲ AH در ایران می‌رسد و بزرگراه ۷۸ AH را تشکیل می‌دهند.

بزرگراه ۸۲ AH: طول این بزرگراه ۱۰۲۶۱ کیلومتر است و از مرز بین روسیه و گرجستان آغاز می‌شود و در شمال شهر خوی واقع در آذربایجان غربی در منطقه ای بنام ایواوغلی در بزرگراه ۱ AH خاتمه می‌یابد.

بزرگراه‌های فوق در قالب کوریدورهای متفاوتی قرار گرفته و هر یک نقش و جایگاه خاص خود را دارند. برخی از آنها مانند **کریدور شمال-جنوب و کریدور کتای** دروازه ورود به آسیای میانه را شکل داده‌اند.

ایجاد کریدور شمال-جنوب ابتدا در سال ۱۹۹۵ و با همکاری هند، ایران و ترکمنستان کلید خورد، اما بعدها با پیوستن روسیه و ۹ کشور دیگر شامل قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، آذربایجان و عمان بسیار گسترده شد و از طریق شبکه‌ای وسیع از راه‌ها بخش‌های زیادی از آسیا و اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند.



طرح کوریدور بین‌المللی شمال-جنوب

همچنین، کریدور «کتای»، ایران، افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان را به یکدیگر وصل می‌کند. این کریدور که در سال ۲۰۱۱ و به پیشنهاد افغانستان ایجاد شد، در نیمه دوم سال ۹۸ در دو مرحله از مسیر هند-چابهار-افغانستان و مسیر بندرعباس-افغانستان-تاجیکستان با استفاده از سند «کارنه تیر» به صورت آزمایشی افتتاح شد.

نکته مهم در مورد کریدور کتای این است که ترانزیت کالا در این کریدور بر اساس مواد کنوانسیون تیر (T.I.R) است. این کنوانسیون در سال ۱۹۵۹ زیر نظر شورای همکاری‌های اقتصادی سازمان ملل متحد ایجاد شد. در سال ۱۹۷۵ تجدید و اکنون به نام کنوانسیون تیر ۱۹۷۵ شناخته می‌شود.

لازم به ذکر است که در حال حاضر ۵۸ کشور به صورت فعال از این سیستم حمل و نقل بین‌المللی استفاده می‌کنند. مهمترین ویژگی کنوانسیون تیر عبور کالا از کشورهای مابین مبدأ و مقصد بدون تشریفات گمرکی است که نقش مهمی در کاهش زمان و هزینه حمل و نقل دارد.



باتوجه به آنچه گفته شد می‌توان درک کرد که چرا جهانگیری از اعضای سازمان شانگهای برای همکاری در پروژه ریلی چابهار به زاهدان دعوت کرده است. چابهار بندری است که در جایگاه ارتباطی ایران در منطقه و به ویژه در کریدور شمال-جنوب و همچنین کریدور کتای نقشی کلیدی دارد.

این بندر به طور مستقیم یا غیرمستقیم در مسیر چندین شاه‌راه بین‌المللی واقع شده و قابلیت تبدیل شدن به یکی از راهبردی‌ترین موقعیت‌های ترانزیتی را دارد و به همین خاطر از آن به عنوان «دروازه بزرگ» به کشورهای محصور افغانستان و کشورهای آسیای میانه یاد می‌شود.

این بندر مستعد اتصال مراکز تجاری در جنوب آسیا (هند)، خلیج فارس (دوبی) و آسیای میانه و افغانستان است. این بندر ۹۵۰ کیلومتر با مرز افغانستان و یک هزار و ۸۲۷ کیلومتر با سرخس در مرز ترکمنستان فاصله دارد.

در مقایسه با بندر گوادر یکی از نقاط قوت چابهار این است که دسترسی به کشورهای آسیای میانه مانند ترکمنستان، ازبکستان و غیره را بدون عبور از خاک نا امن افغانستان هم برای چین و هم برای هند فراهم می‌کند. از این رو هرچند چین به سرمایه‌گذاری در گوادر اقدام کرده است اما به نظر می‌رسد چابهار جذابیت‌های خاص خود را دارد.

کالاهای هند از طریق راه مبادلاتی چابهار، بم، زرنگ دلارام به شاه‌راه شمال-جنوب افغانستان انتقال و از آنجا در سراسر افغانستان توزیع می‌شود.

تکمیل راه آهن چابهار زاهدان و اتصال آن به راه آهن مشهد مسیر امن‌تری برای دسترسی به آسیای میانه از طریق ترکمنستان است.

کاهش هزینه و کوتاهی زمان مبادلات تجاری و حمل و نقل کالا بین کشورهای عضو و ناظر سازمان شانگهای به ویژه برای دو ابراقتصاد آسیا یعنی چین و هند، انگیزه‌های لازم برای توسعه زیرساخت‌های ارتباطی، در قالب کریدورهای یاد شده را فراهم می‌کند.

به علاوه، ایران یکی از کشورهای اصلی جهان از نظر ذخایر نفت و گاز است و با دارا بودن جمعیتی بالای ۸۰ میلیون نفر از بزرگترین کشورهای منطقه به شمار می‌رود. از این نظر ایران نیز در کنار موقعیت منحصر به فرد ژئوپلیتیکی دارای یک موقعیت ژئو اکونومیک با پتانسیل‌های عظیم اقتصادی است و می‌تواند در افزایش قدرت و تأثیرگذاری سازمان شانگهای نقش بسزایی ایفا کند.

ستار محمدی تلوار