

ایران نقطه تلاقی کریدور شمال-جنوب و کمربند شرق-غرب نقش چابهار در کریدور شمال جنوب

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایرنا، در دوره‌ای که همه تمرکزها به ابرپروژه «یک جاده یک کمربند» (BRI) چین که شرق را به غرب وصل میکند، معطوف بود، به علت کم‌توجهی، همکاری گسترده‌تر با شرق در این ابتکار نادیده گرفته شد. «کریدور حمل نقل بین المللی شمال جنوب» (International North-South Transport Corridor) نیز موضوعی بود که چندان اهمیتی در گذشته به آن داده نشد و اگر هم تلاشی در مورد آن صورت گرفت با پیگیری مجدانه‌ای همراه نبود.

این تعلل موجب شد تا بخش مهمی از ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران در پروژه بزرگ اقتصادی یک جاده یک کمربند نصیب دیگر کشورها شود. در عمل پاکستان مرکز اقدامات زیرساختی چین شد و ایران نتوانست از موقعیت سوق‌الجیشی خود برای اتصال شرق به غرب به اندازه کافی بهره‌برداری کند اما مدتی است تمرکز بر احیای مسیر اقتصادی شمال-جنوب بیشتر شده، مسیری که می‌تواند منافع اقتصادی فراوانی را برای ایران به همراه داشته باشد و موجب تحکیم پیوندهای کشورهای منطقه هم شود.

طی شدن مراحل عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای، گام مهمی برای ورود پرقدرت ایران در سه ابتکار یک جاده-یک کمربند، همگرایی اورآسیایی و کریدور شمال-جنوب به شمار می‌رود. جمهوری اسلامی به ویژه در طرح اول و سوم نقشی مرکزی را دارد و به نوعی چهارراه اتصال این دو طرح است.

کریدور شمال جنوب

در سال ۲۰۰۲ (۱۳۷۹) ایران، روسیه و هند قراردادی را برای ایجاد کریدور حمل نقل بین المللی شمال جنوب (INSTC) را امضا کردند و سپس علاوه بر سه کشور فوق، کشور جمهوری آذربایجان نیز در این مسیر نقش مستقیم دارد و در واقع قرار شد مسیر ریلی از سه کشور ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان عبور کند. البته تنش‌های سال گذشته باکو و ایروان موجب شد تا دو مسیر جایگزین آبی و خاکی برای مقابله با تنش‌ها در دستور کار قرار گیرد. یکی از مهمترین مسیرها، کریدور را از طریق بندرهای ایرانی دریای خزر به صورت

مستقیم با روسیه ارتباط می‌دهد. طی شدن مراحل عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای، گام مهمی برای ورود پرقدرت ایران در سه ابتکار یک جاده-یک کمربند، همگرایی اورآسیایی و کریدور شمال-جنوب به شمار می‌رود.

با اینحال کشورهای دیگر همچون ترکیه، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، بلاروس، تاجیکستان و حتی عمان، سوریه، اوکراین و بلغارستان نیز خواستار همکاری با این گذرگاه مهم شدند. در کل انتهای جنوبی این مسیر به هندوستان و انتهای شمالی آن به روسیه ختم می‌شود و بخش اعظم مسیر خشکی میانی آن در ایران قرار دارد. از طرف دیگر روسیه به راحتی از طریق مسیرهای ریلی خود، این گذرگاه را به بازارهای اروپایی متصل می‌کند. این طرح اتصال روسیه و آسیای میانه به هند را هم ممکن می‌سازد.

مزایا و چالش‌های کریدور شمال جنوب

تا قبل از ابتکار جاده ابریشم جدید چینی، کریدور شمال-جنوب اصلی‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا به شمار می‌رفت. از طریق

این مسیر کالاهای از هند پس از ورود به بنادر ایران در دریای عمان و خلیج فارس یعنی چابهار و بندرعباس از مسیرهای جاده‌ای و ریلی به سواحل دریای خزر انتقال پیدا می‌کند و سپس از طریق مسیر آبی یا قلمروی جمهوری آذربایجان به روسیه می‌رسد و از این مسیر می‌تواند وارد بازارهای اروپایی شود.

از مزایای مهم این طرح کوتاه کردن دسترسی به اروپا برای هند و کشورهای دیگر است به نحوی که مسیر این کریدور برای دهلی نو حدود ۷۲۰۰ کیلومتر و تقریباً ۶۰ درصد کمتر از مسیر دریایی کانال سوئز است؛ همین امر به صورت تقریبی زمان ارسال کالا از هند به شمال اروپا را از بیش از ۴۰ روز به ۲۰ روز کاهش می‌دهد. با اعلام آمادگی دیگر کشورهای آسیای میانه و حوزه خلیج فارس دامنه عمل و گستره همکاری دولت‌ها و جمعیت تحت پوشش طرح نسبت به گام نخست افزایش چشمگیری داشت و اکنون این کریدور جمعیت وسیعی را در بر می‌گیرد و بازار تولید و مصرف قابل توجهی را شامل می‌شود.

در سال ۲۰۱۴ راه آهن ترکمنستان و قزاقستان به راه آهن ایران متصل شدند که پیوستگی این مسیر به جمهوری ازبکستان وسعت دسترسی پروژه در آسیای میانه را افزایش داد. اکنون به نظر می‌رسد با تکمیل شاخه‌های شرقی و غربی کریدور در ایران، بازار افغانستان و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و حتی سوریه و عراق نیز به طرح قابلیت اجرا پیدا کرده است.

البته باوجود توافقات خوبی که در حیطه منطقه‌ای - بین المللی این طرح صورت گرفته است و کشورها در ابتدا و انتهای مسیر مشتاقانه منتظر راه اندازی کامل کریدور هستند اما اجرای پروژه در داخل ایران با موانعی همراه بوده و همین امر از تکمیل پروژه و بهره‌برداری صددرصدی آن جلوگیری کرده است. تکمیل مسیر ریلی از رشت به آستارا و سپس اتصال آن به راه آهن جمهوری آذربایجان مهمترین چالش این طرح است که به دلیل کامل نشدن آن، بخش مهمی از ظرفیت‌های کریدور را بلااستفاده کرده است.

در سال ۲۰۱۴ راه آهن ترکمنستان و قزاقستان به راه آهن ایران متصل شدند که پیوستگی این مسیر به جمهوری ازبکستان وسعت دسترسی پروژه در آسیای میانه را افزایش داد. البته چالش‌های سیاسی میان برخی کشورهای منطقه هم مانعی برای کریدور محسوب می‌شود. تنش‌های سیاسی و نظامی که یک سال قبل بین ایران و باکو رخ داد این تهدید را برجسته ساخت که ممکن است دولت باکو در مسیر تکمیل و بهره‌برداری از پروژه در مواقع حساس مشکلات بزرگتری را ایجاد کند. ایران و دیگر کشورهای اصلی کریدور تصمیم گرفتند تا مسیر ریلی جایگزینی را هم برای آن از طریق ارمنستان و گرجستان طراحی کنند. همچنین ایران و روسیه نیز از مهرماه گذشته توافقی را انجام دادند تا با استفاده از مسیر دریایی، هرگونه مانع‌آفرینی از سوی دولت باکو را دور بزنند.

بسیاری از کارشناسان تاکید دارند استفاده از حمل و نقل دریایی ارزان‌ترین شیوه ترانزیت کالا در جهان به شمار می‌رود که بدون ایجاد زیرساخت‌های پرزحمت و هزینه‌دار مانند ساخت ریل آهن می‌تواند با استفاده از ظرفیت‌های بندری و مسیرهای آبی به حمل کالا و مسافر اقدام کرد. در مورد روسیه این موضوع بیشتر حائز اهمیت است زیرا وسعت زیاد این کشور انتقال کالا از چند مسیر دریایی به بنادر مختلف را به صرفه‌تر می‌کند. براساس توافق چند ماه قبل قرار شد کالاهای از مسیر ایران از طریق مسیرهای دریایی به کشورهای شمال دریای خزر همچون روسیه و قزاقستان صادر شوند. در این چارچوب ۶ خط منظم از بنادر شمالی ایران به مقصد بندرهای آستراخان و ماخاچ قلعه در روسیه و بندر اکتائو در قزاقستان مورد استفاده قرار می‌گیرند.

نقش چابهار در کریدور شمال جنوب

به نوشته پایگاه خبری تحلیلی «South Asian Voices» جمهوری اسلامی ایران نقش کلیدی را در کریدور INSTC به ویژه در زمینه ارتقای منافع کشورهای شرقی در منطقه آسیای میانه و در مقابل اقدامات چین دارد. به همین دلیل، چند سال قبل هند با سرمایه‌گذاری ۶۳۵ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار در دریای عمان که تنها بندر ایرانی با دسترسی مستقیم به اقیانوس هند است وارد عمل شد. این بندر هند را قادر می‌سازد تا به اوراسیا متصل شود و کالای خود را از این طریق به آسیا و اروپا راحت‌تر صادر کند.

دهلی نو سرمایه گذاری سنگین چین در گوادر را بخشی از سیاست محاصره استراتژیک پکن علیه خود می داند.

طبق این گزارش، چابهار کمتر از ۳۰۰ کیلومتر با گوادر (بندر بزرگ تجاری پاکستان که بخشی از CPEC چین است) فاصله دارد. دهلی نو سرمایه گذاری سنگین چین در گوادر را بخشی از سیاست محاصره استراتژیک پکن علیه خود می داند. به همین دلیل هند به دنبال آن بوده تا با سرمایه گذاری در چابهار هم با بندر گوادر رقابت کند و هم پاکستان را که مانع دسترسی آن به افغانستان و آسیای مرکزی می شود، دور بزند.

در این راستا، ایران و هند پروژه راه آهن چابهار-زاهدان و کریدور هند، ایران-افغانستان را هم طراحی کردند که به هندوستان مسیر تجارت دریایی-زمینی مناسبی را به سمت افغانستان هم می دهد. با این حال با گذشت چند سال هند نتوانست همچون رقیب چینی خود در توسعه سریع چابهار اقدام چشمگیری را انجام دهد به همین دلیل ایران شرکای بهتر داخلی و خارجی را برای انجام پروژه ها برگزید. با این حال طبق گزارش فوق، اجرای INSTC یک پیروزی استراتژیک برای هند در مقابل چین در منطقه خواهد بود. این طرح ایران را هم قادر می سازد که موقعیت خود را در آسیای مرکزی تقویت کند، جایی که ترکیه و عربستان سعودی نیز تلاش گسترده ای را برای ورود به آن آغاز کرده اند.

چابهار نیز سال های اخیر به بخش مهمی از کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب تبدیل شده است. البته این پروژه به دلیل بدعهدی دهلی نو و به بهانه تحریم های آمریکا در سال های گذشته به خوبی پیشرفت نکرد و هندوستان در اجرای برخی تعهدات و پروژه های وابسته آنگونه که قول داده بود، عمل نکرد. اما اکنون این کشور سعی دارد همکاری در این پروژه را از سر بگیرد.

کارشناسان می گویند بندر چابهار از طریق مسیرهای مختلف ریلی و جاده ای دسترسی ها به افغانستان و قفقاز و حتی کشورهای اروپای شرقی را ممکن می سازد و به جایگزینی برای مسیر دریایی کانال سوئز تبدیل خواهد شد. یکی از کشورهای به شدت مشتاق برای همکاری در کریدور شمال جنوب، ازبکستان است که به تازگی به توافقی با مسئولان جمهوری اسلامی در زمینه استفاده از ظرفیت های چابهار دست یافته است. به نوشته «CASPIANNEWS» نمایندگان تجاری این کشور متشکل از معاون سرمایه گذاری و بازرگانی خارجی در کنار معاون وزیر حمل و نقل آن کشور با مشاهده روند تکمیل پروژه از سوی هندی ها، پیشنهاد ایجاد مرکز لجستیکی در بندر چابهار در جنوب شرقی ایران را به منظور افزایش ترانزیت کالاهای این کشور از خاک ایران ارائه کرده است.

مقامات ایران نیز ضمن ابراز آمادگی تهران برای اتصال ازبکستان به آب های آزاد از سرمایه گذاری شرکت های ازبکستانی در بنادر شمالی و جنوبی کشور استقبال کردند.

تسهیل دسترسی جمهوری های آسیای میانه

کریدور شمال-جنوب برای جمهوری های آسیای مرکزی هم اهمیت فوق العاده ای دارد. این کشورها مدت ها است که فاقد راه های تجاری و حمل و نقل مطمئن به جنوب بوده اند. تارنمای آمریکایی «هیل» نوشت ازبکستان در کنار هند، ایران و افغانستان عضو کارگروه چهارجانبه برای استفاده مشترک از بندر چابهار است. در اوایل سال ۲۰۲۱ هند پیشنهاد کرد که بندر چابهار بخشی از کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) باشد و از ازبکستان و افغانستان دعوت کرد تا به پروژه کریدور چند جانبه بپیوندند. INSTC یک پروژه چندمحوری به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که هند، ایران، افغانستان، آذربایجان، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا را به هم پیوند می دهد.

طبق این تحلیل، مسائل سیاسی و امنیتی موجود در افغانستان و مابین پاکستان و هند، جمهوری های آسیای مرکزی را که به مسیرهای

صادراتی جدید نیاز دارند به سمت ایران هدایت کرده است. برای آن‌ها چابهار بهترین گزینه برای تجارت با هند و بازار ۱.۴ میلیارد نفری آن است. همچنین بازار بیش از ۲۰۰ میلیونی پاکستان نیز برای این کشورها قابل دسترس می‌شود.

مسائل سیاسی و امنیتی موجود در افغانستان و میان پاکستان و هند، جمهوری‌های آسیای مرکزی را که به مسیرهای صادراتی جدید نیاز دارند به سمت ایران هدایت کرده است.

به نوشته نشریه کنگره آمریکا، افغانستان و برخی کشورهای آسیایی میانه در وضعیت انزوا قرار دارند اما آسیای مرکزی به زودی برای تجارت با پاکستان و هند بدون نگرانی از چالش‌های سیاسی، دیپلماتیک و امنیتی در موقعیت مناسبی قرار خواهد گرفت. افزایش تجارت درآمد این کشورها را هم افزایش می‌دهد و جمهوری‌ها را در برابر نفوذ دیگر کشورها تقویت می‌کند، ضمن آنکه تجارت به نفع پاکستان هم خواهد بود.

فرجام سخن

کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب ظرفیت‌های ایجاد چارچوبی برای یک شبکه ارتباطی پر قدرت از اقیانوس هند تا کشورهای بالتیک و اسکاندیناوی را دارد. جدا از اهمیت اقتصادی و ظرفیت آن برای بهبود روابط دوجانبه کشورهای عضو، INSTC همچنین پتانسیل یک موازنه‌دهنده اصلی در برابر چین و آمریکا را در اختیار دارد و می‌تواند منافع کشورهای پیشرو INSTC مانند ایران و هند را هم برآورده سازد.

ناظران بین المللی اما معتقد هستند این پروژه با چالش‌های مداوم، تاخیرهای بوروکراتیک و اختلافات منطقه‌ای مواجه خواهد شد، زیرا رقابت برای نفوذ در سراسر اوراسیا همچنان داغ است. اگر INSTC بتواند بر تمام موانع روبه‌روی خود غلبه کند، ممکن است به یک تغییر دهنده بزرگ قواعد بازی در تجارت جهانی و همچنین در منطقه تبدیل شود.

حسین عباسی نسب

منابع

[/https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transport-corridor](https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transport-corridor)

<https://www.irna.ir/xjGAt6>

<https://caspiannews.com/news-detail/uzbekistan-to-join-irans-chabahar-international-trade-project>
/ect-۲۰۲۲-۱-۲۵-۳۷

<https://www.mizan.news/fa/news/۷۸۴۴۶۱>

[/https://reconasia.csis.org/shadow-belt-and-road](https://reconasia.csis.org/shadow-belt-and-road)

<https://thehill.com/opinion/international/۵۹۳۵۷۹->

[does-central-asia-have-southern-options-for-transport-and-trade](#)

