

برد متقابل، آورده اقتصادی مشارکت ترانزیتی ایران و ازبکستان؛ ضرورت راه‌اندازی خط ریلی چابهار-زاهدان

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از بازار، از زمان آغاز ریاست‌جمهوری شوکت میرضیایف، رئیس‌جمهوری ازبکستان این جمهوری محصور در خشکی چندین مرتبه اشتیاق خود برای حضور در توسعه بندر چابهار را با هدف افزایش صادرات و واردات و کاهش وابستگی به مسیرهای تجاری از طریق روسیه را نشان داده است.

اخیرا نیز پانزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران و ازبکستان در تاریخ ۱۰ خرداد سال جاری در شهر تاشکند برگزار شده است؛ تداوم برگزاری چنین رویدادهای مهم اقتصادی میان دو کشور حاکی از عزم ازبکستان برای تقویت هم‌افزایی اقتصادی و استفاده از خدمات فنی - مهندسی ایران در جهت توسعه خود است.

در سپتامبر ۲۰۲۱ و در جریان بیست و دومین اجلاس سران سازمان همکاری شانگهای در شهر سمرقند ازبکستان، ایران با پیوستن به این بلوک مهم اقتصادی توانست به ازبکستان از بعد سیاسی و اقتصادی نزدیک‌تر شود. هم‌چنین دو طرف یک روز پیش از این اجلاس ۱۷ سند همکاری در حوزه‌های گوناگون از جمله ترانزیت و نفت امضا کردند. ازبکستان با ۴ کشور آسیای مرکزی هم‌جوار است و همواره نقش محوری در شکل‌گیری روندهای فرهنگی، اجتماعی و حتی اقتصادی و تجاری در کل منطقه آسیای مرکزی داشته است.

در آن زمان تهران و تاشکند برای همکاری در خصوص تامین منابع انرژی مورد نیاز ازبکستان از جمله گاز نفتی مایع شده (LPG)، سوخت جت، نفت گرمایشی، میعانات گازی و محصولات پتروشیمی به توافق رسیدند و قرار شد شرکت‌های ایرانی به توسعه میدان‌های هیدروکربنی ازبکستان کمک کنند.

پالایشگاه‌های ازبکستان ظرفیت پالایش ۲۳۰ هزار بشکه دارند، اما با ۵۰ درصد ظرفیت کار می‌کنند و ایران می‌تواند ۱۱۵۰۰۰ بشکه ظرفیت را در دو پالایشگاه بخارا و فرغانه احیا کند. این موضوع نشان داده که بن‌بست موجود در مذاکرات هسته‌ای و هم‌چنین تداوم تحریم‌های امریکا، خصوصا در حوضه نفت، مانع عمده‌ای برای توانایی ایران در انعقاد قراردادهای همکاری نفتی جدید با سایر کشورها از جمله ازبکستان ایجاد نخواهد بود.

ازبکستان محصور در خشکی علاقه‌مند به استفاده از تسهیلات بندر چابهار برای توسعه صادرات و واردات خود به منظور کاهش وابستگی این کشور آسیای مرکزی به مسیرهای تجاری از طریق خاک روسیه بوده است، چرا که با آغاز جنگ روسیه و اوکراین ادامه حیات ترانزیت بین قاره‌ای از طریق روسیه برای شرکت‌های بین‌المللی لجستیکی غیرممکن شده است

امضای یادداشت تفاهم در مورد استفاده تاشکند از بندر چابهار نیز موضوع دیگری بود که در حین نشست سمرقند رخ داد؛ ازبکستان محصور در خشکی علاقه‌مند به استفاده از این تسهیلات بندری برای توسعه صادرات و واردات خود به منظور کاهش وابستگی این کشور آسیای مرکزی به مسیرهای تجاری از طریق خاک روسیه بوده است، چرا که با آغاز جنگ روسیه و اوکراین ادامه حیات ترانزیت بین قاره‌ای از طریق روسیه برای شرکت‌های بین‌المللی لجستیکی غیرممکن شده است.

آخرین سفر مقام عالی‌رتبه ایرانی به تاشکند پیش از حضور رئیسی در ازبکستان به مناسبت اجلاس شانگهای به ۲ دهه قبل باز می‌گردد. البته اسلام کریم‌اف، رئیس جمهور سابق این جمهوری آسیای میانه در سال ۲۰۰۳ به منظور شرکت در اجلاس سران سازمان همکاری اقتصادی (اگو) به تهران سفر کرد، اما وی در دوره طولانی زمامداری خود طی سال‌های ۲۰۱۶-۱۹۹۱ سیاست خارجی بسیار محافظه کارانه‌ای را در پیش گرفته بود که منجر به سردی روابط دو طرف شده بود.

افزون بر این، نگرانی تاشکند در مورد نفوذ ایران در مناطق تاجیک‌نشین ازبکستان، به‌ویژه در سمرقند و بخارا نیز به این سردی روابط دامن زد. روابط گرم ایران و تاجیکستان و روابط پرتنش ازبکستان و تاجیکستان در آن برهه زمانی نیز عامل تنش‌زای دیگری در مناسبات ایران و ازبکستان بود. کریم‌اف در دوران تصدی‌گری خود از حمایت تهران از احزاب و گروه‌های اسلام‌گرا در خارج از مرزهای ایران بیم داشت که ناشی از روابط نزدیک ایران و حزب رنسانس اسلامی تاجیکستان بود. نتیجتاً علی‌رغم تلاش تهران برای بهبود روابط با تاشکند، ازبکستان هم‌چنان بر طبل مخالفت با عضویت کامل ایران در شانگهای می‌کوبید.

البته در پی مرگ ناگهانی کریم‌اف در سپتامبر ۲۰۱۶ و روی کار آمدن میرضیایف چرخش محسوسی در سیاست خارجی این کشور نسبت به شرکای منطقه‌ای و جهانی ایجاد شد که شامل رویکرد تنش‌زدایی، سیاست درهای باز و تعامل با همسایگان مانند قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و افغانستان؛ ایجاد تعادل با قدرت‌های منطقه‌ای از جمله ایران، ترکیه، هند و عربستان و هم‌چنین ایجاد تعادل با قدرت‌های بین‌المللی مانند روسیه، چین، اروپا و ایالات متحده بوده است.

اما با وجود تحولات مثبت در روابط تهران- تاشکند در دولت ضیایف، دو کشور در اوج سیاست فشار حداکثری دولت دونالد ترامپ (۲۰۲۰-۲۰۱۸) علیه ایران نتوانستند آنگونه که باید در مسیر پیشبرد روابط دوجانبه گام بردارند، که نمونه آن لغو سفر برنامه‌ریزی شده حسن روحانی رئیس جمهوری سابق ایران به ازبکستان در سال ۲۰۱۸ بود که برخی منابع خبری داخلی در ایران آن را به دیدار ترامپ و میرضیایف در واشنگتن در ماه مه نسبت دادند. هرچند متعاقباً در دوران جو بایدن نگرانی دولت میرضیایف از تعامل بیشتر با ایران کاهش یافت.

افزون بر این، در ایران نیز با روی کار آمدن دولت ابراهیم رئیسی و الویت قرار دادن روابط با همسایگان در دیپلماسی اقتصادی، مناسبات دوجانبه ایران و ازبکستان در مدار رشد و تقویت قرار گرفت.

کارت طلایی بندرچابهار برای ترانزیت ازبک‌ها

ایران در فهرست گزینه‌های حمل‌ونقل آینده جایگاه برجسته‌ای دارد و به عنوان آخرین و مهمترین گره در کریدورهای مختلف ترانس افغانستان و کریدور «ازبکستان-ترکمنستان-ایران-عمان» و نقطه ورود به بنادر دریایی است. بندرعباس ایران نیز امروزه نقطه قابل توجهی برای واردات و صادرات ازبکستان است. محموله‌های بین‌المللی ازبکستان عمدتاً از طریق تاشکند-بندرعباس (از طریق ترکمنستان) همراه با مسیرهای ترانزیتی تاشکند-آلماتی می‌گذرد. سالانه حدود ۴۰ هزار کامیون از ازبکستان به مقصد بندرعباس وارد ترکمنستان می‌شوند و محصولات را به این سو و آن سو حمل می‌کنند.

افزون بر این، با توجه به نیاز ازبکستان محصور در خشکی به آب‌های گرم و خصوصاً موقعیت ویژه ژئواستراتژیک بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران برای رشد صادرات و واردات، امتیاز دیگر این بندر که ازبک‌ها را مشتاق به حضور در پروژه توسعه آن کرده، معافیت بندر چابهار از تحریم‌ها است چرا که هند با قدرت لابی‌گری بالای خود توانست دولت ترامپ را متقاعد به خارج کردن نام این بندر در بسته تحریمی علیه ایران کند.

بندر چابهار مسیر اتصال ازبکستان به منطقه جنوب شرق، شبه قاره هند و کشورهای جنوب خلیج فارس است و نقش مهمی را در حوزه

تسهیل زیرساختهای حمل و نقلی و قوانین گمرکی و مسائل ریلی ایفا می کند. اما این در حالی است که در ۲ فوریه سال ۲۰۲۱، اولین مذاکرات سه جانبه میان مقامات ازبکستان، افغانستان و پاکستان برای ساخت کریدور ریلی ترانس افغان برگزار شد.

براساس نقشه راه، ساخت خط آهن «ترمذ- مزار شریف- کابل- پیشاور» به طول ۶۰۰ کیلومتر نیازمند ۵ سال زمان است و امکان دسترسی به بنادر گوادر و کراچی پاکستان را فراهم می کند و این در حالی است که ظهور مجدد طالبان در افغانستان و وضعیت مبهم و امنیتی آن تا حدودی به عنوان عامل دافعه برای ازبکستان عمل کرد و این کشور را ترغیب به پیوستن به پروژه توسعه چابهار در ایران کرده است.

سوی مسایل امنیتی، افغانستان با کمبود بودجه و زیرساخت های حمل و نقلی و هزینه های بالای ترانزیت مواجه است و از سویی سه استان شمالی افغانستان که با تاجیکستان هم مرز هستند نیز به لحاظ ترانزیتی جایگاه خوبی ندارند.

یکی از مهم ترین مشکلات ساخت محور ریلی ترانس-افغان (ازبکستان- افغانستان- پاکستان) که هنوز احداث نشده و رقیب کریدور شمال- جنوب در ایران به شمار می آید، عبور آن از منطقه کوهستانی صعب العبور هندوکش در افغانستان است. افزون بر این سرما، مشکلات آب و هوایی و عدم امنیت در افغانستان نیز چالش های دیگر این پروژه است

یکی دیگر از مهم ترین مشکلات ساخت محور ریلی ترانس-افغان که هنوز احداث نشده و رقیب کریدور شمال- جنوب در ایران به شمار می آید، عبور آن از منطقه کوهستانی صعب العبور هندوکش در افغانستان است. افزون بر این سرما، مشکلات آب و هوایی نیز چالش های دیگر این پروژه در افغانستان است که ۱۲۰ کیلومتر این خط ریلی از این کشور عبور میکند. به عنوان مثال گذرگاه سالنگ در شمال افغانستان به دلیل بارش شدید برف و ریزش بهمن عمدتاً در فصل زمستان بسته است و نتیجتاً کابینه طالبان با تغییر در مسیر این خط ریلی به سوی ولایات بغلان و بامیان موافقت کرد تا ایمنی مسیر تضمین شود هر چند که در نهایت سبب طولانی تر شدن این خط ریلی شده است. ناسازگاری آب و هوا در حین ساخت، تطبیق زنجیره تامین مواد و تفاوت مقیاس ریل بندی سه کشور یعنی ازبکستان، افغانستان و پاکستان نیز دیگر مشکلات این پروژه است.

احداث راه آهن چابهار- زاهدان که بناست در نهایت به سرخس متصل شود و یکی از اهداف آن اتصال افغانستان و کشورهای آسیای میانه چون ترکمنستان و ازبکستان به بندر چابهار برای رفع نیازهای واردات و صادرات است، در هاله ای از ابهام قرار دارد

در چنین شرایطی، هم چنان احداث راه آهن چابهار- زاهدان که بناست در نهایت به سرخس متصل شود و یکی از اهداف آن اتصال افغانستان و کشورهای آسیای میانه چون ترکمنستان و ازبکستان به بندر چابهار برای رفع نیازهای واردات و صادرات است، در هاله ای از ابهام قرار دارد. در صورت احداث هر چه سریع تر این خط آهن مهم، هم افغانستان و هم ازبکستان نیاز ترانزیتی خود را برطرف خواهند کرد و هم ایران از عوائد ترانزیت کالاهای این دو کشور بهره مند خواهد شد.

بنابراین، همانطور که پیش تر گفته شد، بندرعباس و بندر چابهار ایران بهترین مسیر ها برای توسعه تعاملات ترانزیتی ایران و ازبکستان است که در صورت استفاده از مسیر ایران توسط ازبکستان، امکان ارتباط با کریدور شمال- جنوب با توجه به مشارکت ازبکستان در این کریدور و کشورهای غرب آسیا برای منطقه آسیای مرکزی من جمله ازبکستان فراهم خواهد شد. پروژه کریدور شمال- جنوب یک پروژه بسیار بزرگ است و نه تنها در آسیای مرکزی، بلکه در اوراسیا و اروپا نیز حوزه وسیعی را تحت تأثیر قرار می دهد. اگرچه پیشرفت این پروژه کند است، اما هند در تلاش است تا این کریدور را با ازبکستان و افغانستان پیوند دهد تا بیشترین تأثیرگذاری را در قلب منطقه ایجاد کند.

در خصوص راه آهن چابهار- زاهدان- سرخس این نکته مطرح است که در حالی که از آن به عنوان اصلی ترین اولویت زیرساختی شرق کشور با توجه اقتصادی بالا یاد می شود و تکمیل و راه اندازی آن تحولات چشمگیری در ارتباطات تجاری کشورهای مختلف و

توسعه و پیشرفت استان های جنوب شرق ایران ایجاد می کند، اما هنوز تکمیل نشده و بر اساس اعلام استانداری سیستان و بلوچستان، تاکنون به میزان ۶۴ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و در صورت تامین اعتبار مورد نیاز به میزان هفت هزار میلیارد تومان، تا اواخر سال ۱۴۰۲، به بهره برداری کامل خواهد رسید. از این رو، این ضرورت وجود دارد که جمهوری اسلامی به اتصال زودهنگام این خط آهن بپردازد تا چابهار به زاهدان و از آن جا به میلک و قندهار و سپس ازبکستان متصل شود.

نتیجه

با توجه به تغییرات محسوس در سیاست خارجی کشورهای آسیای میانه من جمله ازبکستان با هدف افزایش تعاملات تجاری و ترانزیتی با ایران خصوصا در پی جنگ اوکراین که کشورهای آسیای میانه را به صرافت استفاده از مسیرهای جایگزین به جای دالان های تجاری روسیه انداخته است، ضرورت دارد ایران با جدیت بیشتری نسبت به توسعه و گسترش خطوط ریلی خود در کریدور شمال - جنوب اقدام کند، چرا که به عنوان مثال بسیاری از کشورهای متخاصم از احداث کریدورهای موازی شمال - جنوب مانند ترانس افغان استقبال کرده اند که در صورت دریافت بودجه از سازمان های منطقه ای و بین المللی که ازبکستان به دنبال آن است، خطری جدی برای منافع ژئوپلیتیکی و ترانزیتی ایران به شمار می آید.

لازم به ذکر است که توسعه درآمدهای ارزی از محل ترانزیت علاوه بر خارج کردن ایران از اقتصاد تک محصولی (نفت) منجر به ایجاد پیوند و وابستگی های اقتصادی و سیاسی میان ایران و سایر کشورها خواهد شد که در شرایط محدودیت ها و فشارهای تحریمی کنونی بسیار کارگشا است، البته ایران با اقداماتی چون اعزام رایزن تجاری به ازبکستان در راستای تقویت دیپلماسی اقتصادی با این کشور گام های موثری برداشته است اما تحقق آرمان های ترانزیتی می تواند نقطه عطفی در روابط تجاری دو طرف ایجاد کند.

