

کشتش وافر آسیای مرکزی به کریدورهای ایران با روسیه؛ ضرورت راه اندازی خط ریلی

زاهدان - چابهار

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از بازار، در پی تغییرات مختصات ژئوپولیتیک منطقه به دلیل جنگ اوکراین، که منجر به تحریم های غربی علیه مسیرهای ترانزیتی روسیه شد، ایران به لطف استقرار در چهارراه ترانزیتی جهان و ایمنی و صرفه اقتصادی کریدورهای دریایی، ریلی و زمینی عبوری خود بار دیگر کانون توجه کشورهای آسیای مرکزی محصور در خشکی چون ازبکستان شده که به دنبال اتصال به آب های گرم و آزاد هستند.

سال گذشته تهران محل رفت و آمد سران سه کشور آسیای میانه بود که شامل امامعلی رحمان، رئیس جمهور تاجیکستان، سردار بردی محمداف، رئیس جمهور ترکمنستان و در نهایت هم قاسم ژومارت توکایف، بود که در هر سفر نیز تعداد سند همکاری در حوزه های مختلف از جمله ترانزیت توسط ایران و سایر طرفین به امضا رسید. اخیراً نیز شوکت میرضیایف، رئیس جمهور ازبکستان در راس هیاتی بلندپایه به ایران سفر کرده است که نخستین سفر رئیس جمهوری ازبکستان به ایران پس از ۲۰ سال است.

دو کشور ۱۱ سند همکاری در حوزه هایی چون توافق نامه تجارت ترجیحی، حمل و نقل و ترانزیت، همکاری دارویی، استاندارد و بیمه، ایجاد مناطق آزاد مشترک، فناوری و نوآوری و کشاورزی امضا کرده اند و ابراهیم رئیسی رئیس جمهوری ایران در راستای آغاز تجارت ترجیحی میان دو کشور از وزرای مربوطه خواسته طی دو هفته آینده لیستی از کالاها را برای تعرفه ترجیحی میان دو کشور را اعلام کنند.

ضیایف در دیدار با رئیسی با تاکید به نیاز ازبکستان به تجربیات موفق ایران در مسیر پیشرفت از علاقه مندی این کشور برای توسعه همکاری با جمهوری اسلامی ایران در زمینه های علمی، فناوری، حمل و نقل، زیرساخت های انرژی، پزشکی و کشاورزی خبر داده و از شرکت های ایرانی و فعالان بخش خصوصی ایران برای مشارکت در طرح های اقتصادی ازبکستان دعوت کرد.

باید در نظر داشت که دیپلماسی آسیامحوری و همسایگی در شرایطی می تواند در سیاست خارجی ایران کارکرد موثری داشته باشد که بتواند روابط و تعاملات ایران و کشورهای همسایه در حوزه های مختلف اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی را به یکدیگر گره بزند که نمونه بارز آن توسعه تعاملات ترانزیتی میان ایران و سایر کشورها است. ایران با تکیه بر موقعیت ویژه جغرافیایی خود می تواند با اتصال مقرون به صرفه و کوتاه کشورهای آسیای مرکزی به آب های آزاد موقعیت مناسبی در حوزه اقتصادی کسب کرده و وابستگی ملل این منطقه به خود را از نظر سیاسی و امنیتی افزایش دهد.

محصور بودن این کشورها در خشکی آنها را نیازمند راه های ارتباطی ایمن برای تبادلات تجاری با سایر کشورها در شرق و غرب منطقه کرده است و ایران در کریدورهای ارتباطی آسیای مرکزی یکی از کشورهای مهم و اصلی است. منطقه آسیای مرکزی یکی از مهم ترین محورهای ارتباطاتی شرق به غرب و بالعکس محسوب می شود. درحقیقت، این منطقه بخشی از محور شمالی مواصلاتی جهان از شرق و به غرب و بالعکس در نظر گرفته می شود.

از سوی دیگر ترانزیت به عنوان یک صنعت نه تنها موجب توسعه زیرساخت ها، اشتغالزایی و توسعه محدوده جغرافیایی مرتبط با این صنعت در داخل کشور می شود، بلکه بر سایر نقاط پیرامونی کشور از جمله مبدا و مقصد ترانزیت کالا نیز تأثیرگذار بوده و رونق و توسعه اقتصادی را به همراه دارد. همچنین به واسطه توسعه اقتصادی ناشی از ترانزیت وضعیت توسعه نیافتگی، فقر و بیکاری منطقه ای بهبود یافته و مشکلات امنیتی ناشی از این کاستی ها رفع می شود. هر تن کالایی که از خاک ایران بگذرد تقریباً ۱۰۰ دلار و نزدیک به قیمت هر بشکه نفت خواهد بود که می تواند منافع اقتصادی قابل توجهی برای کشور به همراه داشته باشد.

به اعتقاد کارشناسان، ایران و به‌ویژه خراسان رضوی به خاطر موقعیت جغرافیایی و برخورداری از زیرساخت‌های مناسب ریلی و جاده‌ای شاهراه ترانزیت در منطقه غرب آسیا و به خصوص آسیای مرکزی است

به اعتقاد کارشناسان، ایران و به‌ویژه خراسان رضوی به خاطر موقعیت جغرافیایی و برخورداری از زیرساخت‌های مناسب ریلی و جاده‌ای شاهراه ترانزیت در منطقه غرب آسیا و به خصوص آسیای مرکزی است. اما رفع کاستی‌ها و ضعف‌های اتصالات لجستیکی میان ایران و کشورهای آسیای میانه نیازمند نگاه ملی است. به عنوان مثال ایران تا به حال نتوانسته است مراکز مشخص ترانزیتی را برای ارتباط با آسیای مرکزی تمهید کند. مراکز مهم مرزی ایران (سرخس، لطف آباد، اینچه برون و ...) برای ارتباط با این منطقه توانایی ظرفیت تخلیه و بارگیری زیاد را در خود ندارند. فقدان مسیر مرکزی ترانزیتی در ایران از شرق به غرب و یا عدم وضعیت مطلوب مراکز غربی و یا جنوبی پیونددهنده ایران به سایر مناطق نیز جزء عقب ماندگی‌های ترانزیتی در ایران است. در چنین شرایطی، در سطح منطقه‌ای کنشگران رقیب ترانزیتی در ایران با ایجاد و توسعه کریدورهای موازی کشور زمینه دور زدن از مسیرهای ایران را فراهم می‌کنند که نمونه آن اقدامات کشورهای ترکیه و آذربایجان در راه اندازی کریدور ترانس خزر است. ایجاد مسیرهای رقیب (کریدور خط میانی، ترنس خزر، کمربند بایرام و ...) که از دریای خزر آسیای مرکزی را به قفقاز متصل می‌کند، تنها بخشی از فعالیت‌های این کشورها در جهت دور زدن ایران محسوب می‌شود.

جنگ اوکراین و ظهور ایران به عنوان هاب ترانزیتی

این در حالی است که بحران اوکراین با وجود چالش‌ها فرصت طلایی برای ایران با هدف بازی با کارت ترانزیت را فراهم کرده است. این بحران موجب افزایش اهمیت استراتژیک مسیر ترانزیتی ایران-آسیای مرکزی شده است که وجود ایران را به عنوان پیونددهنده مسیر شمال- جنوب پررنگ‌تر می‌کند. از سویی دیگر، درگیر شدن روسیه در مرزهای غربی خود و اعمال تحریم‌های غربی علیه شاخه شمالی کریدور شمال- جنوب موجب کاهش نقش حضور آن در بخش‌های شرقی و جنوبی خود (آسیای مرکزی) شده است و این موضوع می‌تواند فرصتی طلایی برای فعالیت اقتصادی و ترانزیتی ایران با ایفاگری در نقش محوری در حوزه فرهنگی و تمدنی در منطقه آسیای مرکزی باشد.

وقوع جنگ اوکراین یکی از دلایل افزایش حمل کالای ترانزیتی به کشورهای آسیای مرکزی از طریق ترکیه و مرزهای خراسان رضوی به ترکمنستان بوده است. بر اساس آمار راهداری، تنها طی چهار ماه ابتدایی سال گذشته ۳۸۷ هزار تن کالا از مرزهای سرخس و لطف آباد خراسان رضوی در قالب ترانزیت خروجی به کشورهای آسیای مرکزی حمل شده است که رشد ۸۴ درصدی را نشان می‌دهد.

پنج کشور آسیای مرکزی بخشی از کالای مورد نیاز خود را از کشورهای اروپایی تامین می‌کنند، پیش از جنگ اوکراین، این کالاها از مسیر روسیه به این کشورها ترانزیت می‌شد، اما اکنون با توجه به مناقشه بین روسیه و کشورهای اروپایی این ترانزیت کالا از طریق ترکیه و مرزهای ایران با کشور ترکمنستان تغییر مسیر داده است

ترانزیت ورودی کالا نیز طی بازه زمانی یاد شده به ۱۰۹ هزار تن رسیده که نشان دهنده افزایش ۷۳ درصد حمل کالای ترانزیتی کشورهای آسیای مرکزی از مرزهای خراسان رضوی به ترکیه بوده است. پنج کشور آسیای مرکزی بخشی از کالای مورد نیاز خود را از کشورهای اروپایی تامین می‌کنند، پیش از جنگ اوکراین، این کالاها از مسیر روسیه به این کشورها ترانزیت می‌شد، اما اکنون با توجه به مناقشه بین روسیه و کشورهای اروپایی این ترانزیت کالا از طریق ترکیه و مرزهای ایران با کشور ترکمنستان تغییر مسیر داده است.

البته ایران حدودی توانسته برای خود به عنوان هاب ترانزیتی منطقه جایگاهی کسب کند، چرا که به عنوان مثال سال گذشته اولین انتقال محموله قزاقستان از طریق ریل و از مسیر ایران با عبور از ترکمنستان و ترکیه در مسیر این خط ریلی، عملیاتی شده و کانتینر کالاها از

قزاقستان می‌توانند از مسیر ریلی منتقل شود.

در واقع با روی کار آمدن دولت سیزدهم تلاش برای تحقق اهداف لجستیکی و ترانزیتی در ایران شدت گرفته است که نمونه آن امضای قراردادی با روسیه با هدف احداث راه آهن رشت- آستارا است که نقش پررنگی را در ترانزیت آسیای مرکزی ایفا می‌کند. در این میان دسترسی ازبکستان به بنادر جنوب ایران و آب‌های آزاد بسیار اهمیت دارد که ضرورت تکمیل ساخت راه آهن چابهار - زاهدان را به عنوان بخش ارزشمندی از مسیر اتصالی راه‌های منطقه اوراسیا از طریق گذرگاه های ایران دوچندان می‌کند.

ازبکستان دقیقاً در قلب آسیای مرکزی جای گرفته و دسترسی‌های جغرافیایی تسهیل شده به هر چهار کشور منطقه و هم‌چنین افغانستان دارد. تمام این شرایط گویای آن است که تاشکند می‌تواند شریکی استراتژیک برای ایران جهت وابستگی متقابل ژئواکونومیکی با آسیای مرکزی علی‌الخصوص در حوزه همکاری‌های ترانزیتی باشد

ازبکستان دقیقاً در قلب آسیای مرکزی جای گرفته و دسترسی‌های جغرافیایی تسهیل شده به هر چهار کشور منطقه و هم‌چنین افغانستان دارد. تمام این شرایط گویای آن است که تاشکند می‌تواند شریکی استراتژیک برای ایران جهت وابستگی متقابل ژئواکونومیکی با آسیای مرکزی علی‌الخصوص در حوزه همکاری‌های ترانزیتی باشد. از طرفی کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در حوزه واردات و صادرات کالاها برای ازبکستان از اهمیت حیاتی برخوردار است و بدون حل این مشکل، اقتصاد ازبکستان رشد نخواهد کرد. از این رو، ازبکستان در راستای اجرایی کردن هدف راهبردی خود که داشتن اقتصادی رقابت پذیر با محوریت کاهش وابستگی به واردات و جایگزین کردن محصولات تولید داخل است، نیاز شدیدی به تغییر مسیرهای ترانزیتی و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دارد، چرا که در صورت عدم رفع این مشکل، ازبکستان هم‌چنان یک کشور وابسته به واردات باقی خواهد ماند.

تهران و تاشکند علاقه‌مند به استفاده حداکثری از پتانسیل ترانزیتی یکدیگر هستند. در سپتامبر ۲۰۲۲، ۱۷ موافقتنامه در زمینه انرژی، حمل و نقل و کشاورزی بین میرضیایف و رئیس امضا شد. محور اصلی روابط اقتصادی ایران و ازبکستان، حمل و نقل و لجستیک بوده و درخواست ازبکستان برای پیوستن به توافقنامه چابهار پذیرفته شده است. این قرارداد بین هند، ایران و افغانستان امضا شد و امکان صادرات کالاهای هندی از طریق ایران به افغانستان را فراهم می‌کند.

در دسامبر ۲۰۱۷، شوکت میرضیایف دستور به تنوع بخشیدن به گزینه‌های حمل و نقل کشور صادر کرد. براین اساس، کریدورهای «ازبکستان-ترکمنستان-ایران-عمان»، «چین-قرقیزستان-ازبکستان» و کریدورهای ترانس-افغان در اولویت ازبک‌ها قرار گرفته است. محموله‌های بین‌المللی ازبکستان عمدتاً از طریق تاشکند-بندرعباس (از طریق ترکمنستان) همراه با مسیرهای ترانزیتی تاشکند-آلماتی و تاشکند-مسکو می‌گذرد. طبق گزارش بانک توسعه آسیایی در سال ۲۰۰۹، بندرعباس دروازه اصلی صادرات پنبه ازبکستان را به خود اختصاص داد. سالانه حدود ۴۰۰۰۰ کامیون از ازبکستان به مقصد بندرعباس وارد ترکمنستان می‌شوند و محصولات را به مناطق مختلف حمل می‌کنند.

ضرورت تکمیل خط ریلی رشت - آستارا و زاهدان - چابهار

تکمیل ساخت راه آهن چابهار - زاهدان و ساخت مسیر ریلی رشت - آستارا به عنوان دو حلقه محوری در این کریدور به حساب می‌آیند. روند فعلی حمل و نقل کالا میان آسیای مرکزی و ایران عمدتاً توسط کامیون‌ها در مسیرهای جاده‌ای انجام می‌شود که هم هزینه بر و از نظر وزنی ناچیز و هم از نگاه اقتصادی بسیار زمان‌بر است.

افزون بر این، به دلیل عرض متفاوت خطوط آهن کشورهای آسیای مرکزی و ایران، ضرورت فراهم سازی زیرساخت‌های تعویض سریع چرخ واگنها در ایستگاه سرخس وجود دارد که موجب صرفه جویی در وقت و حرکت به موقع قطارها خواهد شد. در حال حاضر

امکانات موجود جهت تعویض چرخ واگن‌ها در ایستگاه سرخس بسیار ضعیف است. واگن‌هایی که در تاشکند بارگیری می‌شوند باید بتوانند بدون وقفه در ایستگاه سرخس با تعویض چرخ و ورود به مسیر ریلی سرخس-چابهار، به این بندر مهم اقیانوسی ایران برسند.

ازبکستان از مسیر ترانس خزر نیز برای واردات و صادرات کالا به ترکیه از طریق قلمروی کشورهای قفقاز جنوبی (جمهوری آذربایجان و گرجستان) و در ادامه از بنادر دریای خزر قزاقستان و ترکمنستان استفاده می‌کند. اما اولویت محوری ازبکستان در حال حاضر، دسترسی به بنادر جنوب ایران، پاکستان و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس از جمله امارات و عمان است

ازبکستان از مسیر ترانس خزر نیز برای واردات و صادرات کالا به ترکیه از طریق قلمروی کشورهای قفقاز جنوبی (جمهوری آذربایجان و گرجستان) و در ادامه از بنادر دریای خزر قزاقستان و ترکمنستان استفاده می‌کند. اما اولویت محوری ازبکستان در حال حاضر، دسترسی به بنادر جنوب ایران، پاکستان و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس از جمله امارات و عمان است.

مختصات روابط تجاری ایران و ازبکستان

باوجود عدم تمایل قبلی ازبکستان به توسعه روابط با ایران، روابط دوجانبه بین دو کشور شکوفا شده است. با افزایش تجارت ایران و ازبکستان به ویژه در تولیدات کشاورزی، کریدورهای ترانزیتی بالقوه مورد بحث قرار گرفته است. هر دو کشور در جریان روند صلح افغانستان، موضوعی که به ویژه برای ایران در اولویت است، همکاری کردند، زیرا ایران نقش تقویت‌شده در امنیت منطقه را هدف قرار داده بود.

پس از سال ۲۰۱۷، همکاری‌های تجاری ایران و ازبکستان بهبود یافت. ایران به بازار مصرف ازبکستان دسترسی پیدا کرد و طی پنج سال گذشته بیش از ۳۵۰ شرکت ایرانی در ازبکستان تاسیس شد. این امر موجب افزایش همکاری با ایران در تجارت و سرمایه‌گذاری‌های متقابل و همچنین حمل و نقل شده است. بر اساس اعلام کمیته دولتی آمار ازبکستان حجم روابط تجاری ایران و ازبکستان در سال ۲۰۲۱ حدود ۴۳۱ میلیون دلار بوده که نسبت به سال گذشته، رشد ۷۳ درصدی داشته است. از این میزان، سهم صادرات ایران به ازبکستان با رشد ۱۳۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ به ۲۵۴.۲ میلیون دلار رسید.

سهم واردات نیز با افزایش ۳۵ میلیون دلاری و رشد ۲۴ درصدی به میزان ۱۷۶.۸ میلیون دلار اعلام شد. به گفته غلامحسین شافعی، رئیس اتاق ایران، در سال گذشته نیز حجم تجارت دو کشور با قرارگرفتن در مسیر صعود به ۴۰۰ میلیون دلار رسید. به نظر می‌رسد پایان شرایط پاندمی ویروس کرونا، همچنین بازگشایی مرزها و تسهیل شرایط حمل و نقلی به ویژه در نقطه مرزی کشور ترکمنستان در افزایش روند صادرات ایران به ازبکستان تاثیرگذار بوده است.

دو کشور اخیراً پانزدهمین اجلاس کمیسیون همکاری‌های اقتصادی مشترک را در تاشکند برگزار کرده و بر سر هدف‌گذاری برای دستیابی به حجم مبادلات تجاری یک میلیارد دلاری تا افق ۱۴۰۴ توافق کردند.

نتیجه

با توجه به تغییر در مختصات ژئوپلیتیکی منطقه و جنگ اوکراین که منجر به تحریم‌های غربی علیه راهگذرهای عبوری از روسیه شده است، ایران می‌تواند با تکمیل پروژه‌های ترانزیتی و خصوصاً ریلی خود در رقابت‌های ژئوپلیتیکی از رقبایی چون آذربایجان و ترکیه

پیشی بگیرد و در خصوص کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه تکمیل خطوط ریلی رشت - آستارا و چابهار - زاهدان در اولویت ویژه قرار دارند.

وضوح اهمیت موقعیت ژئوپلیتیکی ایران برای ازبکستان زمانی آشکار می شود که بدانیم کریدورهای پیشنهادی ازبکستان برای دسترسی به آب‌های آزاد از طریق بنادری چون کراچی و گوادر مانند کریدور ترانس - افغان به ناچار از افغانستان عبور می کنند که با توجه به ناامنی افغانستان و شرایط آب و هوایی نامساعد و بودجه ناکافی در این کشور تکمیل این کریدورها فرایندی بسیار زمان بر است که احتمالاً تا چندسال آتی اجرا نخواهد شد.

افزون بر این، بازارسازی، برندسازی و نیازسنجی برای دسترسی بیشتر به بازارهای ازبکستان خصوصاً در بخش صنعت و معدن که تشنه خدمات فنی مهندسی هستند باید در اولویت دیپلماسی اقتصادی قرار گیرد تا بدینسان ارزآوری بیشتری در شرایط تحریمی نصیب ایران شود.

