



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

کریدورهای منطقه‌ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران



خرداد ۱۴۰۱

شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

کریدورهای منطقه‌ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران

مدیریت اقتصاد کلان و آینده پژوهی

تاریخ انتشار: خرداد ۱۴۰۱

واژه‌های کلیدی: مگا پروژه کمر بند و راه، گذرگاه ترانس کاسپین، دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه، گذرگاه اسلام آباد-تهران-استانبول، مسیر ترانزیتی بندر چابهار به آسیای مرکزی، گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان، گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، گذرگاه فرافغان

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	مقدمه
۶	معرفی مسیرهای ترانزیتی
۲۳	ایران و گذرگاه‌های بین‌المللی در محیط پیرامون
۲۹	توصیه‌های سیاست‌گذارانه

مقدمه

از دیرباز یکی از مهمترین مسائل در تجارت بین‌الملل ترانزیت کالا در پهنه گیتی بوده است. نیاز به استدلال نیست که تولید، تنها نخستین حلقه در یک نظام اقتصادی است و انتقال کالا تا مقصد و مصرف‌کننده که هدف نهایی تولید است، به همان اندازه اهمیت دارد. به ویژه وقتی که صحبت از تجارت بین‌الملل باشد، ضرورت انتقال کالا در کنار مسائلی مانند قوانین بین‌المللی، قواعد دریاهای آزاد و سرزمین‌های دارای حاکمیت و رقابت‌های سیاسی و ژئواستراتژیک به پیچیدگی‌هایی شکل می‌دهد که در زمره مهمترین موضوع‌های اقتصاد سیاسی است. بسیاری از جنگ‌های بزرگ در طول تاریخ به منظور حفظ یا به دست آوردن کنترل بر مسیرهای تجاری بین‌المللی صورت گرفته است. به همین دلیل است که از زمان جاده ابریشم در باستان تا کنون، مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی به یک اندازه مورد توجه دولت‌ها و تاجران قرار داشته است.

با توجه به موقعیت ژئوپولتیکی خاورمیانه، منطقه پیرامونی ایران همواره در کانون مهمترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته است و در هزاره جدید ظهور مسائل جدیدی مانند ظهور چین و انتقال قدرت در سیستم بین‌المللی اهمیت ارتباطی آن را در سطح بالایی نگاه داشته است. به ویژه با طرح مگا پروژه کمربند و راه از سوی دولت چین که جاه‌طلبانه‌ترین پروژه ارتباطی تاریخ بشریت به شمار می‌رود، ضرورت وجود یک نگاه جامع و استراتژیک به این مسأله را بیش از هر زمان دیگری به نمایش می‌گذارد. به همین دلیل، در سال‌های اخیر جایگاه ایران در گذرگاه‌های بین‌المللی همواره موضوع بحث و گمانه زنی در کشور بوده است و موقعیت ایران در کریدورهای بین‌المللی به تدریج بدل به یکی از شاخص‌های سنجش موفقیت و شکست دیپلماسی اقتصادی کشور شده است.

در تبیین جایگاه ایران در کریدورهای حمل و نقلی منطقه باید به این نکته توجه داشت که حدود ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریاهای صورت می‌گیرد. تجارت دریایی نقش بسیار کلیدی و مسلطی در کلیت تجارت جهانی دارد. بنابراین، موقعیت کشورها در کریدورهای دریایی و بویژه جایگاه جهانی بنادر آن‌ها اهمیت بسیار بیشتری در قیاس با موقعیت آن‌ها در مسیرهای حمل و نقل خشکی دارد و مسیرهای حمل و نقل خشکی یا کریدورها تنها می‌توانند به عنوان مکمل مسیرهای دریایی عمل کنند.

پژوهش پیش رو مهمترین مسیرهای پیرامونی ایران را که در چهار سوی جغرافیایی آن قرار دارند، معرفی، بررسی و دسته‌بندی کرده و در سپس برآیند آن‌ها برای منافع ملی ایران را هم به صورت تک به تک و هم در مجموع ارزیابی می‌کند. در نهایت، پیشنهادهای سیاست‌گذارانه حاصل نهایی بحث این پژوهش خواهد بود.

معرفی مسیرهای ترانزیتی

هشت مسیر ترانزیتی عمده در منطقه پیرامونی ایران قرار دارد که البته درجه اهمیت و میزان پیشرفت متفاوتی با یکدیگر دارند. در یک دسته‌بندی اولیه، می‌توان این مسیرها را به دو دسته کلی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی تقسیم کرد. بر این اساس، پروژه‌های ترانزیتی بندر چابهار به افغانستان، گذرگاه اقتصادی چین پاکستان، گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب و گذرگاه فرا افغان در زمره مسیرهای شمالی-جنوبی قرار گرفته و پروژه کمر بند و راه، گذرگاه اسلام‌آباد-تهران-استانبول، گذرگاه ترانس کاسپین و گذرگاه اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه در دسته مسیرهای شرقی-غربی دسته‌بندی می‌شوند. همچنین، این مسیرها را می‌توان از منظری دیگر نیز دسته‌بندی کرد و آن هم عبور کردن یا نکردن آن‌ها از خاک ایران است. چنانچه خواهیم دید، پروژه‌های بندر چابهار، کمر بند و راه، گذرگاه اقتصادی شمال-جنوب و گذرگاه اسلام‌آباد-تهران-استانبول مسیرهایی هستند که از خاک ایران عبور می‌کنند و در مقابل، گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان، فراافغان، خلیج فارس-مدیترانه و ترانس کاسپین پروژه‌هایی هستند که از خاک ایران عبور نمی‌کنند. اهمیت دسته دوم در این است که همانگونه که خواهیم دید، طراحی عمده این مسیرها، شاید به استثناء کمر بند و راه، به گونه‌ای است که به شکل مستقیم یا غیرمستقیم در رقابت با گذرگاه‌هایی تعریف شده‌اند که از ایران عبور می‌کنند و به این لحاظ، منافع ایران را به چالش می‌کشند.

مسیرهای شرقی-غربی

مگا پروژه کمر بند و راه

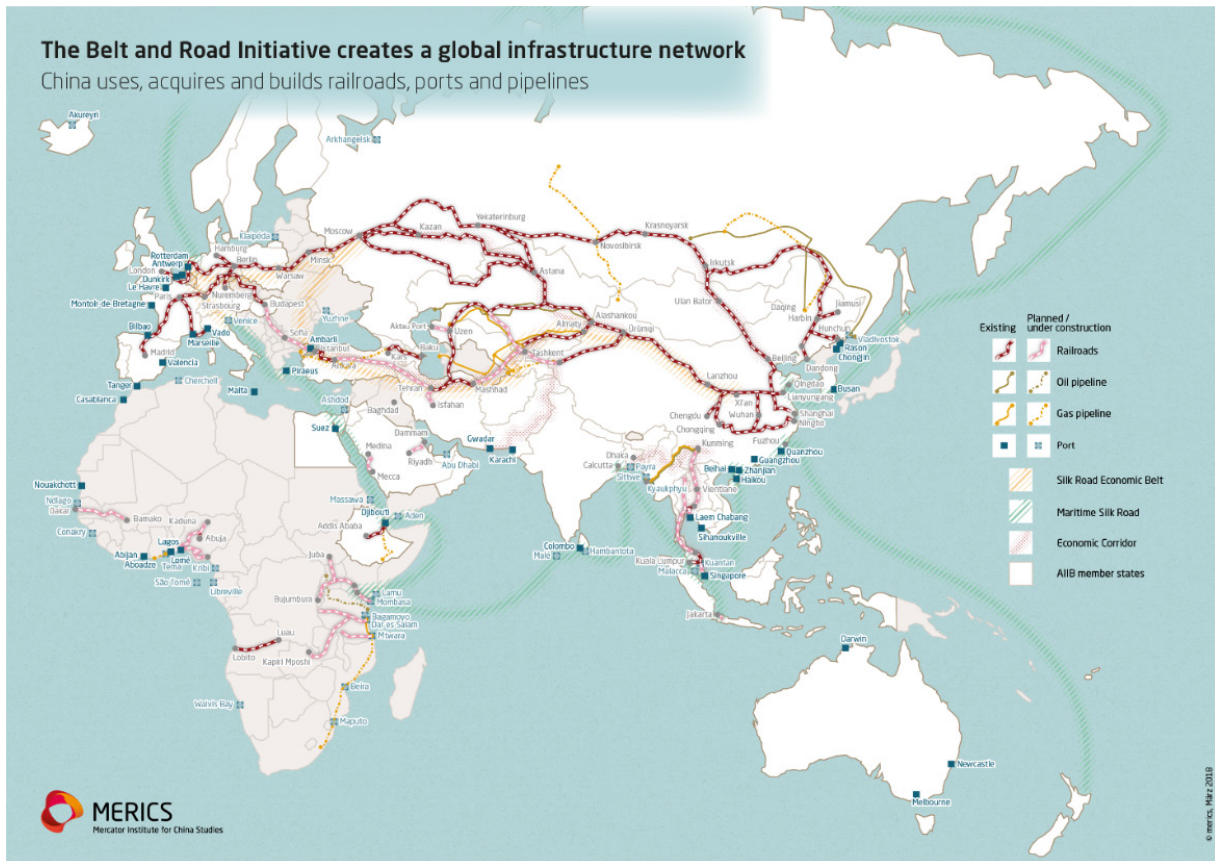
مهمترین گذرگاه در محیط ژئواکونومیک ایران، کمر بند اقتصادی راه ابریشم است. بر مبنای سندی که دولت چین در مورد این مگا پروژه منتشر کرده است، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر بر مبنای معیارهای ارتباطات قرن ۲۱ به عنوان چارچوب کلان این طرح تعریف شده است. در مسیر خشکی این کمر بند، اتصال آسیای توسعه یافته از یک سو به اروپای توسعه یافته در دیگر سو و بالفعل کردن پتانسیل‌های توسعه‌ای عظیم دولتی‌هایی که میان این دو قرار گرفته‌اند مورد تأکید ویژه سند است.

مسیر خشکی این کمر بند شامل سه گذرگاه است:

۱. مسیر بالتیک که چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا از طریق آن به یکدیگر پیوند می‌یابند.
۲. مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی پیوند می‌یابد. این مسیر از ایران عبور می‌کند.
۳. مسیر سوم که چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند پیوند می‌زند. گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان به عنوان پرچمدار این مگا پروژه، در این مسیر قرار گرفته است.

بر مبنای سند، در مسیر خشکی، این طرح بر ساخت مشترک یک پل جدید اوراسیایی و توسعه کریدورهای چین-مغولستان- روسیه و چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا و کریدور چین-شبه قاره هند مبتنی است و در این مسیر از مزیت‌های راه‌های موجود بهره خواهد برد، بر شهرهای کلیدی در مسیر جاده متکی خواهد بود و از پارک‌های اقتصادی-صنعتی کلیدی به‌عنوان پلتفرم‌های همکاری بهره خواهد برد. مسیر دریایی این کمربند که جاده ابریشم دریایی در قرن بیستویک نام گرفته است به‌گونه‌ای طراحی شده که سواحل چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند از یک مسیر و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی از طریق دیگر به آفریقا و اروپا پیوند می‌زند. نقشه ذیل گذرگاه‌های این مگا پروژه را به تصویر می‌کشد.

نقشه شماره ۱- گذرگاه‌های راه ابریشم



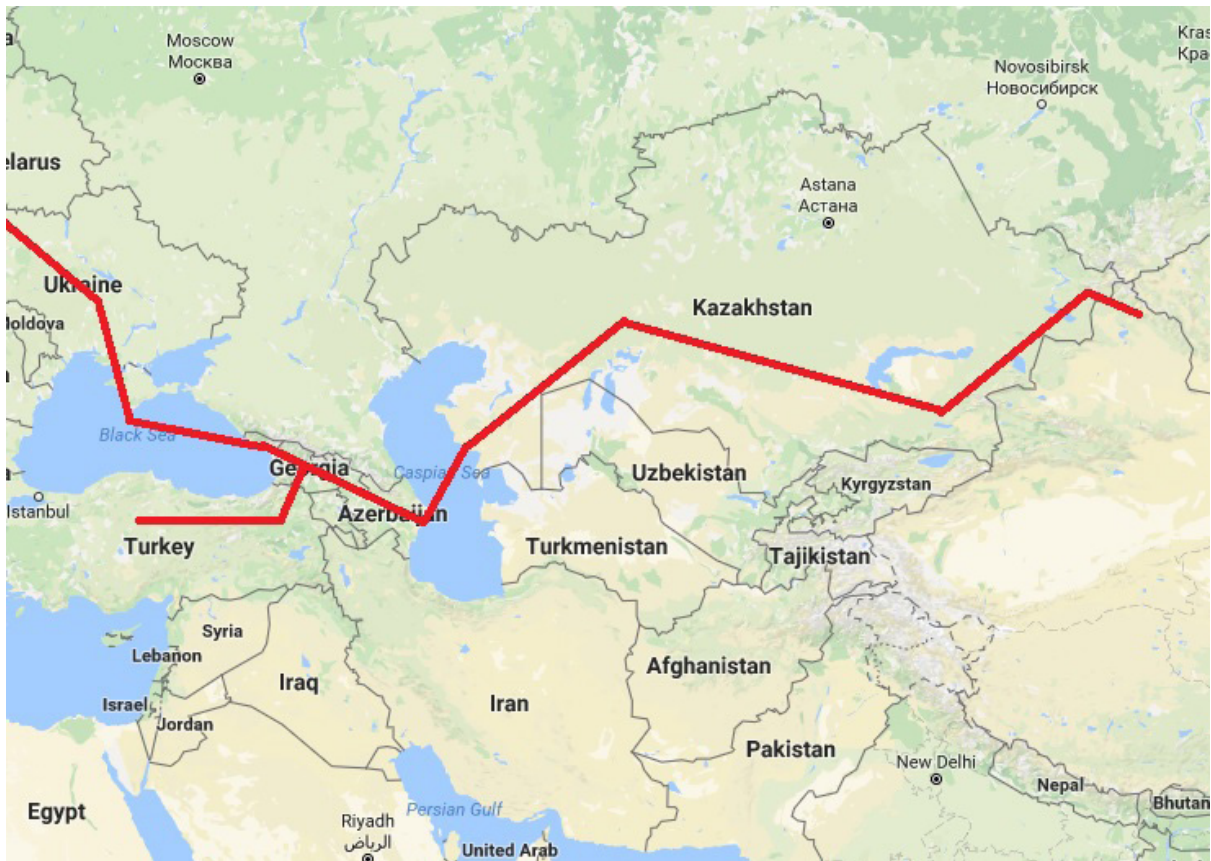
گذرگاه ترانس کاسپین

مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس کاسپین^۱ که با نام دالان میان‌ی ابتکار کمربند و راه نیز شناخته می‌شود که ترکیه را به ساحل شرقی دریای خزر متصل می‌کند و ترانزیت کالا از آسیا به اروپا را تسهیل می‌کند. این مسیر که در امتداد مسیر ترانزیتی از چین به قزاقستان قرار دارد، بنادر آق‌تاو و قورق (قزاقستان) را از

1 - Trans-Caspian International Transport Route (TITR)

طریق دریای خزر به بندر باکو متصل می‌کند و سپس از مسیر ریلی باکو-تفلیس-قارص^۱ به شبکه راه آهن ترکیه متصل شده و در نهایت از طریق بلغارستان به اروپا می‌رسد. به علاوه یک شاخه از این مسیر نیز بدون ورود به ترکیه، از گرجستان و با گذر از دریای سیاه به اوکراین و کشورهای عضو اتحادیه اروپا منتهی می‌شود. (نقشه شماره ۲)

نقشه شماره ۲- گذرگاه ترانس کاسپین



ایده اولیه اتصال زمینی آسیای مرکزی و قفقاز، بدون عبور از خاک روسیه در سال ۱۹۹۳ در قالب دالان حمل‌ونقل آسیا-قفقاز-اروپا مطرح شد و مذاکرات دو و چندجانبه میان پنج جمهوری آسیای مرکزی، مغولستان، سه کشور قفقاز، ایران، ترکیه، مولداوی، بلغارستان، اوکراین و رومانی صورت گرفت که عملاً نتیجه‌بخش نبود. تنها پس از اعلام طرح بلندپروازانه چین در قالب مگا پروژه کمربند و راه از یک سو و بحران اول اوکراین در سال ۲۰۱۴ از سوی دیگر بود که مذاکرات برای ایجاد یک مسیر زمینی از چین به اروپا، بدون عبور از روسیه میان ترکیه، گرجستان، ج. آذربایجان و جمهوری‌های آسیای میانه با جدیت پی‌گیری شد و در نهایت در قالب دالان ترانزیتی ترانس کاسپین مورد توافق قرار گرفت.^۲

۱- مسیر ریلی باکو-تفلیس-قارص سه کشور جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه را به یکدیگر متصل می‌کند. هر چند ایده اولیه ایجاد این خط آهن در دهه ۹۰ میلادی مطرح شد، تنها در سال ۲۰۰۷ توافق سه جانبه برای احداث آن به امضا رسید؛ این خط ریلی نهایتاً در سال ۲۰۱۷ به شکل رسمی افتتاح شد.

2- Bypassing Russia. New routes may absorb about 10 million tons of cargo a year

مسیر ترانس کاسپین، زمان ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا را به ۱۵ روز کاهش می‌دهد؛ ضمن اینکه این مسیر هیچگونه وابستگی به روسیه ندارد.^۱

ترانس کاسپین بر اساس مجموعه‌ای از توافقات میان کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و ترکیه ایجاد شده است؛ این کشورها با هدف نهادینه کردن سازوکارهای لازم برای توسعه این مسیر، در سال ۲۰۱۴ کمیته هماهنگی ترانس کاسپین را تشکیل دادند که شرکت‌های حمل‌ونقل فعال در این مسیر در آن عضویت دارند. همچنین در سال ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ کنسرسیوم بین‌المللی حمل‌ونقل ترانس کاسپین و مجمع بین‌المللی ترانس کاسپین به عنوان دو نهاد دائمی تشکیل شده است.^۲

کمیته هماهنگی ترانس کاسپین در می ۲۰۲۲، ضمن ادامه مذاکرات در خصوص موضوعات مربوط به تعرفه‌ها، مجموع وزنی ترانزیت کالا در سال جاری میلادی را ۳,۲ میلیون تن پیش‌بینی کرده‌اند که به معنی افزایش ۶۰۰ درصدی نسبت به سال گذشته است.^۳

با توجه به این نکات، ارزش مسیر ترانس کاسپین برای ترکیه را باید از دو نظر بررسی کرد؛ نخست به لحاظ ارزش تجارت این کشور با جمهوری‌های آسیای مرکزی و دوم از حیث سهمی که ترکیه قادر است از تجارت چین با اتحادیه اروپا به خود اختصاص دهد. در سال ۲۰۲۰ مجموع صادرات ترکیه به پنج کشور آسیای مرکزی معادل ۳,۵ میلیارد دلار بوده است که از این بین ازبکستان با ۱,۱۵ میلیارد دلار، بیش‌ترین سهم را به خود اختصاص داده است. در همین سال واردات ترکیه از قزاقستان برابر با ۱,۲ میلیارد، قرقیزستان ۹۱ میلیون دلار، تاجیکستان ۱۴۹ میلیون دلار، ترکمنستان ۳۱۹ میلیون و ازبکستان ۹۷۰ میلیون دلار بوده است.^۴ در سال ۲۰۲۰، تحت تأثیر همه‌گیری کرونا، مجموع صادرات ترکیه برابر با ۱۶۹,۵ میلیارد و واردات آن معادل ۲۱۹,۴ میلیارد دلار بوده است. مقایسه سهم کشورهای آسیای مرکزی از کل تجارت ترکیه نشان‌دهنده سهم ناچیز آن‌ها در اقتصاد (۲ درصد از صادرات و ۱,۲ درصد از واردات) ترکیه است.

در مقابل، مجموع واردات اتحادیه اروپا از چین در سال ۲۰۲۰ برابر با ۳۸۵ میلیارد و در سال ۲۰۲۱ معادل ۴۷۲ میلیارد یورو بوده و صادرات اتحادیه اروپا به چین نیز در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ به ترتیب بالغ بر ۲۰۲ میلیارد و ۲۲۳ میلیارد یورو بوده است. بنابراین، به نظر می‌رسد اهمیت مسیر ترانس کاسپین برای ترکیه، سهمی است که می‌تواند از ترانزیت کالا میان چین و اتحادیه اروپا داشته باشد، نه صرف روابط اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی.^۵

1-Parkhomchik, Lydiya, Recent Developments in the Baku-Tbilisi-Kars Railway Project, Akhmet Yassawi University, Eurasian Research Institute

2-middlecorridor

3-Middle Corridor

4- Khitakhunov, Azimzhan, Trade between Turkey and Central Asia, Akhmet Yassawi University, Eurasian Research Institute

۵-به نظر می‌رسد اهمیت مسیر ترانس کاسپین از حیث ارتباط و دسترسی مستقیم ترکیه به کشورهای آسیای مرکزی، ماهیتی ژئوپلیتیک دارد تا اقتصادی. از این نظر ترانس کاسپین با تعمیق روابط ترکیه، جمهوری آذربایجان و جمهوری‌های آسیای میانه به ایجاد یک «دالان تماما ترکی» کمک می‌کند که در «نظم اوراسیایی» در حال ظهور نقش موثری را به ترکیه خواهد داد.

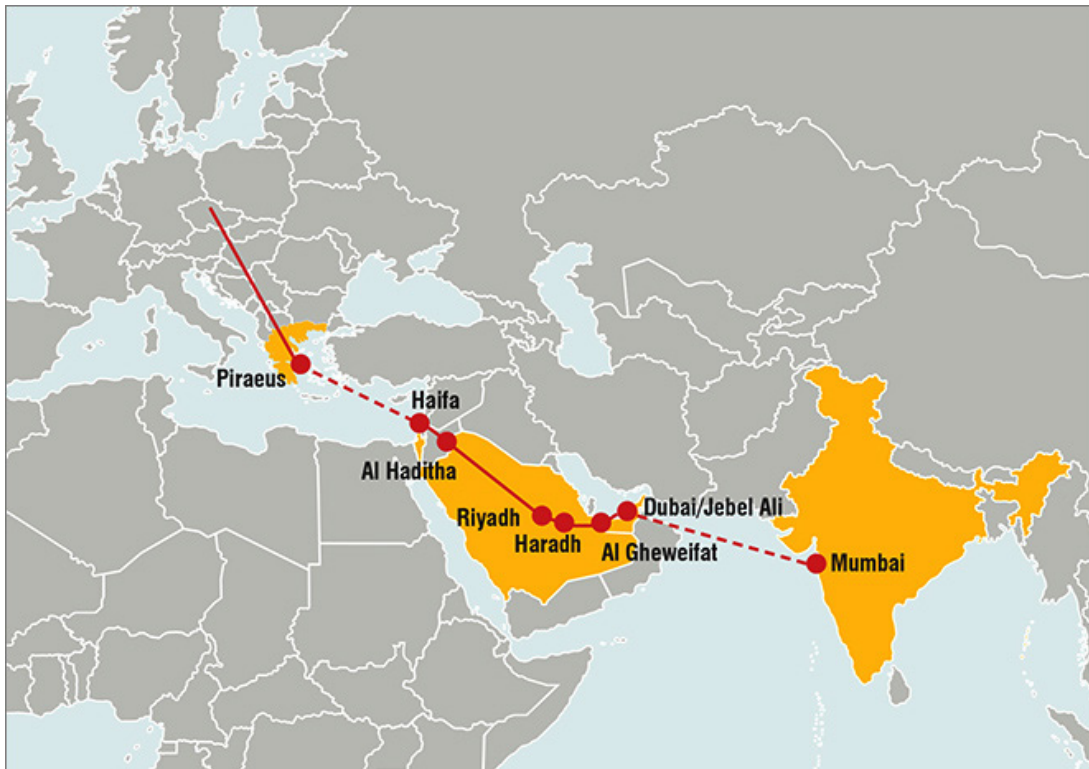
از سوی دیگر، بعد از جنگ اخیر قره‌باغ، جمهوری آذربایجان حق ایجاد یک دالان حمل‌ونقل در خاک ارمنستان را برای اتصال به نخجوان به دست آورد. دالان جاده‌ای و ریلی پیش‌بینی شده که زنگزور نامیده می‌شود، از جنوب ارمنستان، خاک اصلی آذربایجان را به نخجوان متصل می‌سازد. با توجه به اینکه ترکیه دارای مرز مشترک با نخجوان است، این گذرگاه امکان دسترسی مستقیم این کشور به جمهوری آذربایجان را می‌دهد.^۱ مسیر دسترسی ترکیه به دریای خزر از طریق گذرگاه زنگزور ۳۴۰ کیلومتر کوتاه‌تر از مسیر کنونی باکو-تفلیس-قارص (۸۲۶ کیلومتر) است که طبعاً هزینه ترانزیت کالا را کاهش می‌دهد.^۲

و در نتیجه سهم بیشتری از ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا را (در مقایسه با مسیر گرجستان-اوکراین از طریق دریای سیاه) نصیب این کشور می‌کند.

دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه

دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه که با نام خط ریلی صلح نیز شناخته می‌شود، در واقع بخشی از دالان اقتصادی بزرگ‌تری است که قرار است دسترسی هند به بازارهای اروپایی را تسهیل کند. بخش خاورمیانه‌ای این دالان، اتصال سواحل غربی هند به دریای مدیترانه، خاک قاره اروپا را تأمین خواهد کرد.

نقشه شماره ۳ - اتصال هند به اروپا از طریق خاورمیانه



۱- تا پیش از این، جمهوری آذربایجان تنها از مسیر ایران به نخجوان دسترسی داشت؛ هر چند چنان که گفته شد مسیر ترانزیتی باکو-تفلیس-قارص دسترسی زمینی ترکیه به جمهوری آذربایجان را تأمین می‌کرد.

2-The Nakhchivan corridor will boost connectivity in the Caucasus

چنانچه در نقشه شماره ۳ مشاهده می‌شود، بخش خاورمیانه‌ای این پروژه از بندر جبل علی امارات (دبی) آغاز می‌شود و پس از عبور از عربستان و اردن به بندر حیفا (اسرائیل) می‌رسد. این مسیر در ادامه با گذر از بخش شرقی دریای مدیترانه به بندر پیرئاس یونان رسیده و از طریق خشکی به اروپای غربی می‌رسد. در راستای ایجاد زیرساخت‌های لازم برای عملیاتی شدن این دالان اقتصادی، بندر جبل علی از طریق یک خط ریلی به طول ۱۳۹ کیلومتر به الغویفات (ابوظبی) در مرز عربستان متصل شده است.^۱ ادامه این مسیر در خاک عربستان، از طریق خط ریلی شمال-جنوب عربستان به طول ۱۳۹۲ کیلومتر از حَرَص به ریاض، بُریده و حدیثه در مرز اردن می‌رسد.

الحدیثه در مرز عربستان و اردن با بندر حیفا حدود ۳۰۰ کیلومتر فاصله دارد؛ در حال حاضر خط ریلی بیت شئان-حیفا به طول ۷۰ کیلومتر، به عنوان بخشی از شبکه ریلی اسرائیل موجود و مورد استفاده است. به عبارت دیگر تنها بخشی از این مسیر ریلی که هنوز ایجاد نشده شامل ۲۳۰ کیلومتر از خط ریلی جبل علی-حیفا (۱۸۳۱ کیلومتر)، از حدیثه (مرز اردن و عربستان) تا بیت شئان (اسرائیل) است.^۲

چند نکته در مورد این گذرگاه ترانزیتی نیازمندی بحث است. نخست، مسائل سیاسی و روابط / عدم روابط کشورهای دخیل در پروژه را می‌توان مطرح کرد. با توجه به اینکه اسرائیل و اردن از سال ۱۹۹۴ از روابط رسمی دیپلماتیک و تجاری برخوردار هستند، مانع جدی برای ساخت یک خط آهن که حدیثه را به بیت شئان متصل کند وجود ندارد. از سوی دیگر محدودیت‌های مالی اردن نیز نمی‌تواند مانعی غیرقابل حل برای این پروژه محسوب شود؛ چرا که امارات و اسرائیل هر دو از قابلیت‌های لازم برای سرمایه‌گذاری در این پروژه برخوردار هستند. از جمله دیگر نقاط قوت این دالان اقتصادی می‌توان به حمایت سیاسی ایالات متحده از آن اشاره کرد؛ از نظر آمریکا ایجاد این دالان اقتصادی از یک سو متحدان خاورمیانه‌ای را به یکدیگر پیوند می‌زند و از سوی دیگر آن‌ها را در رابطه‌ای پایدار با هند قرار می‌دهد.

مسئله بعدی این است که این دالان اقتصادی مورد حمایت چین قرار دارد. چین از پیوندهای مهم اقتصادی با امارات، عربستان و اسرائیل^۳ برخوردار است و در سال‌های اخیر پروژه توسعه بندر حیفا در اسرائیل نیز توسط گروه بندر بین‌المللی شانگهای^۴ دنبال می‌شود. این ایده مطرح شده است که فارغ از رقابت‌های چین و آمریکا و چین و هند، دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه می‌تواند به عنوان بخشی از ابر پروژه کمربند و راه در نظر گرفته شود.

۱- خط ریلی جبل علی-الغویفات بخشی از پروژه اتصال ریلی کشورهای شورای همکاری است که قرار است تا سال ۲۰۲۴ به بهره‌برداری برسد. همچنین الغویفات از طریق بزرگراه در خاک عربستان، دسترسی زمینی به قطر را برای امارات فراهم کرده است.

2- Suri, Navdeep, An India-Europe Trade Corridor? The geoeconomics dimension of an emerging West Asia Quad, Observer Research Foundation, October 2021

۳- مطابق آمارهای بانک جهانی، مجموع صادرات چین به اسرائیل در سال ۲۰۱۹ حدود ۵,۹ میلیارد دلار و کل واردات آن از اسرائیل ۵,۱ میلیارد دلار بوده است. این ارقام برای امارات به ترتیب ۳۳,۴ میلیارد و ۱۵ میلیارد دلار و برای عربستان ۲۳,۹ میلیارد و ۵۴,۲ میلیارد دلار بوده است.

See: wits.worldbank.org

4- Shanghai International Port Group

علاوه بر موارد بالا شاید مهم‌ترین نقطه قوت اتصال بنادر غربی هند به اروپا از طریق دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه کاهش زمان ترانزیت کالا باشد. در حال حاضر انتقال کالا از هند به بندر پیرئاس یونان از مسیر خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه ۱۷ روز طول می‌کشد؛ با عملیاتی شدن مسیر ریلی جبل علی-حیفا، این زمان به ۱۰ روز کاهش خواهد یافت.^۱

علاوه بر مسایل بالا، مهم است که این دالان در بستر روابط تجاری هند و اتحادیه اروپا هم مورد ملاحظه قرار بگیرد. تجارت میان اروپا و هند در دهه گذشته حدود ۳۰ درصد افزایش یافته است. سهم اتحادیه اروپا از سرمایه‌گذاری‌های خارجی در هند در سال ۲۰۱۷ حدود ۶۴ میلیارد یورو بوده است که این رقم در سال ۲۰۲۰ به بیش از ۸۷ میلیارد یورو رسیده است. اتحادیه اروپا پس از ایالات متحده و چین، سومین شریک تجاری هند محسوب می‌شود. بر اساس آمارهای سال ۲۰۲۱ ارزش تجارت این اتحادیه با هند ۸۸ میلیارد یورو برآورد شده است که ۱۰,۸ درصد از کل تجارت خارجی هند را تشکیل می‌دهد.

در طرف مقابل، هند با در اختیار داشتن ۲,۱ درصد از کل تجارت اتحادیه اروپا، دهمین شریک تجاری آن به حساب می‌آید. اتحادیه اروپا دومین مقصد صادرات هند است و نزدیک به ۱۵ درصد از کل صادرات هند را به خود اختصاص داده است.^۲

مسئله تعیین‌کننده دیگر در این زمینه سابقه روابط هند با دیگر کشورها است که در این مسیر واقع شده‌اند و می‌تواند قوام‌بخش پروژه خلیج فارس-مدیترانه باشد. مجموع صادرات هند به امارات در سال ۲۰۲۰-۲۱ برابر با ۱۶,۷ میلیارد دلار بوده است که در فاصله آوریل ۲۰۲۱ تا فوریه ۲۰۲۲ به حدود ۲۵ میلیارد دلار رسیده است. در همین دوره ارزش واردات هند از امارات به بیش از ۴۰ میلیارد دلار رسیده است.^۳ این آمارها علاوه بر اینکه نشان‌دهنده عمق روابط تجاری دو کشور است از این نظر اهمیت دارد که بخش قابل توجهی از مجموع صادرات هند به امارات، در قالب صادرات مجدد وارد بازارهای بین‌المللی می‌شود. هر چند رقم مشخصی از صادرات مجدد کالاهای هندی توسط امارات وجود ندارد، بررسی کلی واردات کالا به امارات و سهم صادرات مجدد در اقتصاد این کشور، می‌تواند به ارزیابی سهم کالاهای هندی در این بین کمک کند. بر اساس اطلاعات منتشر شده از سوی مرکز آمار امارات (وابسته به دولت فدرال) در سال ۲۰۲۰- که اقتصاد جهانی به شدت تحت تأثیرات منفی همه‌گیری کرونا بوده است- مجموع صادرات این کشور برابر با ۲۷۲ میلیارد دلار بوده است که ۴۶,۵ درصد از این رقم را صادرات مجدد تشکیل داده است.^۴

هندوستان همچنین روابط تجاری عمیق با عربستان سعودی دارد. مجموع صادرات هند به عربستان در

1-Tanch, Michaël, India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe, National University of Singapore, Institute of South Asia Studies, August 2021

2- European Commission

3- Embassy of India in Abu Dhabi, UAE

4- Emirates News Agency



سال ۲۰۱۹-۲۰ معادل ۶,۲۵ میلیارد دلار بوده است؛ این رقم برای واردات از عربستان به حدود ۲۷ میلیارد دلار می‌رسد. برنج، گوشت، تجهیزات الکترونیک، انواع وسایل نقلیه، روغن‌های معدنی، مواد شیمیایی آلی، کاشی و سرامیک و پوشاک عمده‌ترین اقلام صادراتی هند را تشکیل داده‌اند، در حالی که واردات هند از عربستان عمدتاً شامل نفت خام، گاز مایع، کودهای شیمیایی، محصولات پتروشیمی و فلزات بوده است.^۱

علاوه بر دو مورد بالا، سطح روابط هند و اسرائیل هم قابل توجه و چشمگیر است. هند سومین شریک تجاری اسرائیل در آسیا و هفتمین شریک آن در جهان است. پیش‌تر تجارت دوجانبه محدود به الماس و محصولات شیمیایی بود که در سال‌های اخیر محصولات الکترونیک، محصولات Hi-Tech، سیستم‌های ارتباطی، تجهیزات پزشکی و دارو به آن افزوده شده است. دو طرف به ویژه روابط گسترده‌ای در حوزه کشاورزی و مدیریت منابع آب دارند. در فاصله آوریل ۲۰۲۱ تا ژانویه ۲۰۲۲، حجم تبادلات تجاری هند و اسرائیل (بدون در نظر گرفتن تجارت تسلیحات) به ۶,۳۵ میلیارد دلار رسیده است.^۲

گذرگاه اسلام آباد-تهران-استانبول

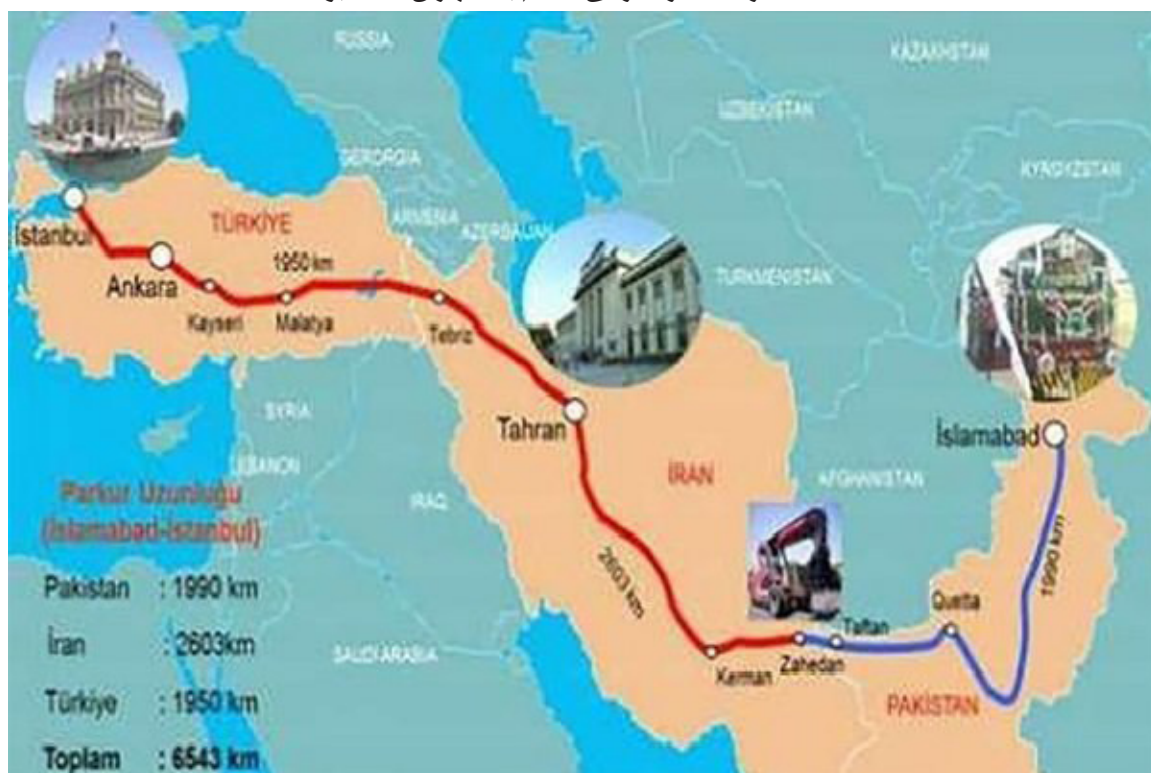
گذرگاه ریلی ۶۵۰۰ کیلومتری اسلام آباد-تهران-استانبول را می‌توان به عنوان یکی دیگر از گذرگاه‌های قدیمی ذکر کرد. دهه هاست این گذرگاه به عنوان نمادی از همکاری سه جانبه میان ایران با ترکیه و پاکستان مطرح است، اما در حوزه اجرایی چندان راه به جایی نبرده است. یکی از چالش‌های مهم این گذرگاه، نقل و انتقال اندک کالا بویژه در مسیر استانبول به اسلام آباد است.^۳ بعلاوه این گذرگاه با مشکلات فنی نیز مواجه است.^۴ علیرغم اهمیت همکاری سه جانبه در دیپلماسی اقتصادی ترکیه و توجه ایران به روابط تجاری با پاکستان و نیز ارتقای جایگاه ترکیه در دیپلماسی اقتصادی اسلام آباد، این گذرگاه هنوز با اجرایی شدن کامل و بدل شدن به مسیری مهم برای نقل و انتقال کالا فاصله چشمگیری دارد.

1- Embassy of India in Riyadh, KSA

2- Embassy of India in Tel Aviv, Israel

۳- خبرآنلاین
۴- باشگاه خبرنگاران

نقشه شماره ۴- گذرگاه ریلی اسلام‌آباد-تهران-استانبول



مسیرهای شمالی-جنوبی

مسیر ترانزیتی بندر چابهار به آسیای مرکزی (ایران-هند-افغانستان)

ایران از دهه نود به دنبال طرحی برای توسعه بندر چابهار با همکاری هند بود و نخستین موافقت میان طرفین در سال ۲۰۰۳ صورت گرفت. با این حال، هند ظاهراً به دلیل تحریم‌های هسته‌ای اولیه نتوانست تعهدات خود را انجام دهد و توسعه پروژه بر روی زمین تا زمان انقضای زمان معاهده اولیه، یعنی ۲۰۱۳ پیشرفتی نداشت. دلایل بی‌میلی هند برای پیشبرد پروژه در این زمان، البته محدود به تحریم‌ها نبود و ترکیبی از بوروکراسی کند هند، مشکلات اقتصادی و کمبود منابع در داخل و توقف مذاکراتی که با ایران در مورد همکاری‌های دیگر در حوزه‌های پتروشیمی و توسعه میدان گازی فرزاد ب داشتند در توقف پروژه چابهار دخیل بود.^۱

از ۲۰۱۳-۲۰۱۴ و با پیدایش چشم‌انداز رفع تحریم‌ها، تحرکات جدیدی در دو طرف برای پیشبرد برنامه‌های گذشته پدید آمد. از ۲۰۱۴ هند به مذاکرات در مورد بندر چابهار سرعت بخشید و روی کار آمدن دولت جدید در دهلی به این امر کمک کرد. در ۲۰۱۵ وزیر خارجه هند به ایران سفر کرد و مذاکرات جدی در مورد پروژه چابهار در دستور کار قرار گرفت و در نهایت، طی سفر تاریخی مودی در ۲۰۱۶، موافقت‌نامه

1- Kabir Taneja. (2015). "India's Missed Iran Opportunity." The Diplomat, May 21, 2015. <https://thediplomat.com/2015/05/india-missed-iran-opportunity/>.

سه‌جانبه‌ای میان ایران، هند و افغانستان برای توسعه و استفاده از بندر چابهار منعقد شد. طی این دیدار، سه طرف ۱۲ موافقت‌نامه همکاری امضا کردند که ارزش کل آنها به ۶۳۵ میلیون دلار می‌رسید و از جمله، هند را متعهد به بازسازی تجهیزات لنگرگاه‌ها به ارزش ۸۵ میلیون دلار و نیز اختصاص یک خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری از سوی بانک اگزیم^۱ هند به پروژه می‌کرد. شرکت تأسیسات راه‌آهن هند نیز متعهد شد فولاد مورد نیاز برای ساختن خط‌آهن چابهار-زاهدان به ارزش ۴۰۰ میلیون دلار را فراهم کند. در مقابل، هند سه لنگرگاه چابهار را برای مدت ۱۵ سال از ایران اجاره و متعهد شد ظرفیت آن را از ۲,۱ میلیون تن در سال ۲۰۱۴ به ۸,۵ میلیون تن در ۲۰۱۶ و ۸۵ میلیون تن در سال‌های بعد برساند. (ظرفیت واردات کالای بندر عباس که بیش از ۸۰ درصد تجارت دریایی ایران از آن می‌گذرد حدود ۱۰۰ میلیون تن در سال است). ایده اصلی این بود که مسیر چابهار تا زاهدان و سپس تا زابل تکمیل شده و از این مسیر، به زرنج در مرز ایران-افغانستان بیوندد که ابتدای بزرگراهی است که هند پیشتر از زرنج تا دلارام در عمق خاک افغانستان تأسیس کرده بود. طرف هندی در دسامبر ۲۰۱۸، پروژه را از ایران تحویل گرفت^۲ و هرچند پیشرفت‌هایی داشت، به علت تحریم‌های یکجانبه آمریکا پس از خروج از برجام، در زمان نگارش این متن پروژه تقریباً متوقف شده است و حتی بودجه پروژه در بودجه سال ۲۰۲۰ هند به کمتر از یک سوم کاهش پیدا کرده است.^۳

هرچند بندر چابهار برای هند باعث ۶۰ درصد کاهش در هزینه‌های حمل و نقل و ۵۰ درصد کاهش در زمان حمل و نقل کالا تا آسیای مرکزی می‌شود،^۴ با این حال تجارت هند از این مسیر نیز همانند سرمایه‌گذاری این کشور برای توسعه مسیر یاد شده، محدود بوده است. نخستین محموله صادراتی هند از چابهار در سال ۲۰۱۷ و به صورت آزمایشی در قالب یک کشتی ۱۳۰ هزار تنی گندم به افغانستان صادر شد.^۵ از آن زمان تا کنون نیز کمابیش تجارت هند از طریق بندر چابهار محدود به همان صادرات محموله‌های اغلب بشردوستانه برای افغانستان و واردات برخی کالاهای کشاورزی افغان بوده است.

1- Exim

2- "India Takes over Operations of Part of Chabahar Port in Iran." (2019). The Economic Times, January 7, 2019. <https://economictimes.india-times.com/news/politics-and-nation/india-takes-over-operations-of-part-of-chabahar-port-in-iran/articleshow/67424219.cms?from=mdr>.

3- Kallol Bhattacharjee. (2019). "Union Budget 2019-20: Bhutan Gains, Chabahar Loses in Budget Pie." The Hindu, July 6, 2019. <https://www.thehindu.com/business/budget/union-budget-2019-20-bhutan-gains-chabahar-loses-in-budget-pie/article28298680.ece>.

۴- اکونومیک تایمز

۵- طلوع نیوز

نقشه شماره ۵: گذرگاه بندر چابهار



دولت سابق افغانستان سرمایه‌گذاری سیاسی زیادی برای فعال کردن بندر چابهار کرد و از جمله، با معرفی «مسیر صادراتی جدید هند» که از زرنج شروع و پس از ورود به ایران و گذر از زابل، به چابهار و سپس به بمبئی می‌رسید، تلاش کردند این خط ترانزیتی را فعال کنند.^۱ با این حال، با سقوط دولت اشرف غنی و قدرت‌گیری دوباره نیروهای طالب، اولویت‌های دولت جدید تغییر کرده و آینده مسیر صادراتی در حاله‌ای از ابهام قرار گرفته است. در حال حاضر، ظرفیت بندر چابهار ۵.۹ میلیون تن در سال است که گفته شده با پایان فاز دوم توسعه نهایتاً به ۲۰ میلیون تن در سال خواهد رسید.^۲

اهمیت اصلی پروژه یاد شده برای هند و منوط به حضور هند است که در سودای دور زدن پاکستان و چین برای رسیدن به آسیای مرکزی است. گذشته از اهمیت استراتژیک آسیای مرکزی برای هند، بازار آسیای مرکزی و افغانستان برای تجارت هند از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. درصد تجارت هند با کشورهای آسیای مرکزی و روسیه نسبت به کل تجارت خارجی این کشور از قرار زیر است: (عدد اول درصد از کل واردات به هند و عدد دوم درصد از کل صادرات هند)

- روسیه: ۱.۳ درصد از واردات و ۰.۸۹ درصد از صادرات

- ازبکستان ۰.۰۲ از واردات و ۰.۰۶ از صادرات

۱- تایمز هندوستان

۲- پرتال بندر چابهار

-قزاقستان ۰.۳۳ واردات و ۰.۰۶ صادرات

-قرقیزستان ۰.۰۰ از واردات و ۰.۰۱ از صادرات

-ترکمنستان ۰.۰۰ از واردات و ۰.۰۱ از صادرات

-تاجیکستان ۰.۰۰ درصد از واردات و ۰.۰۱ از صادرات.^۱

همانگونه که مشاهده می‌شود، میزان تجارت هند با کشورهای این حوزه کسر ناچیزی از کل تجارت خارجی این کشور است. این امر در حالی است که آسیای مرکزی از سه اهمیت عمده برای هند برخوردار است و جایگاه بالایی در سند استراتژیک این کشور دارد؛ رقابت با چین و فرار از محاصره این کشور، مبارزه با بنیادگرایی و تروریسم و جایگاه اقتصادی این منطقه، هم در حوزه تجارت و هم امنیت انرژی. بنابراین تغییر این وضعیت به طور جدی در دستور کار هند قرار داشته است و با مسلط شدن طالبان در افغانستان، اهمیت این مسأله افزایش هم پیدا کرده است و دعوت از رؤسای جمهوری پنج کشور برای جشن استقلال امسال نشان از این عزم در دولت نازندرا مودی دارد. با این حال، ارزیابی جایگاه عملی مسیر بندر چابهار در تجارت آینده هند نیازمند زمان بیشتری است.

گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان^۲

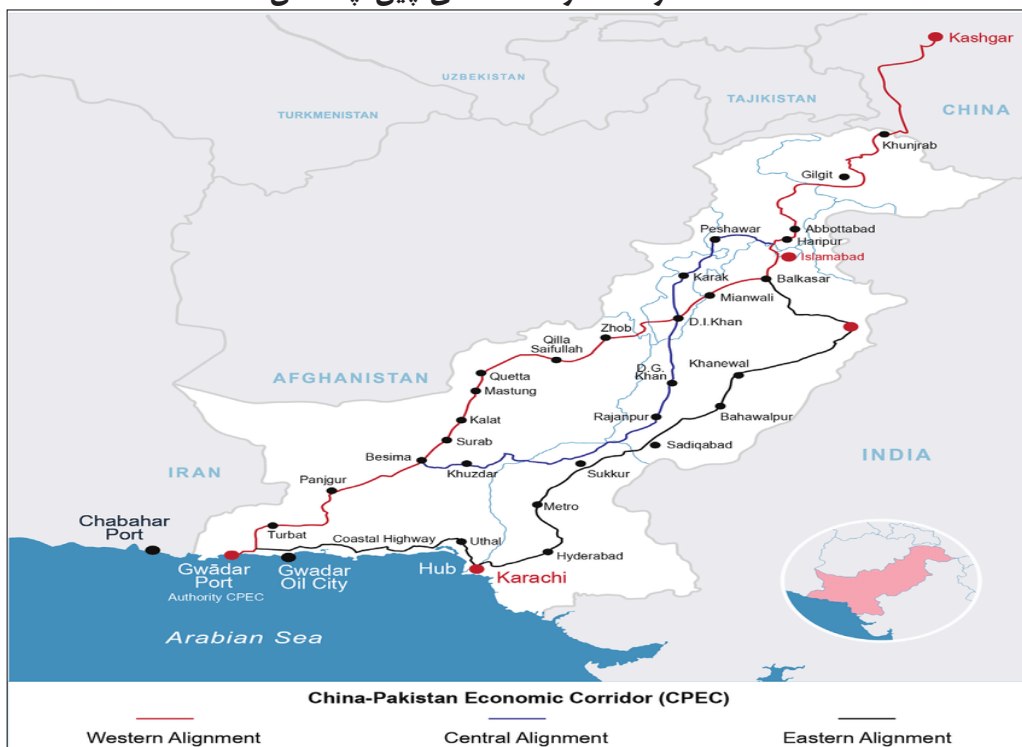
همانگونه که اشاره شد، یکی از مهمترین پروژه‌های اقتصادی-ارتباطی منطقه که ماهیت فراقاره‌ای هم دارد، پروژه کمربند و راه چین است و در حال حاضر مهمترین بخش آن پروژه که به نوعی پرچمدار آن به شمار می‌آید، راهروی اقتصادی چین-پاکستان است که به دلیل اهمیتی که برای ایران دارد، به صورت مستقل بررسی شده است. پروژه CPEC یک پروژه ۶۲ میلیارد دلاری است که در سال ۲۰۱۳ معرفی شد و شامل بخش‌های مختلفی می‌شود که مهمترین آن‌ها نوسازی زیرساخت‌های ارتباطی پاکستان، ایجاد مناطق آزاد اقتصادی و ساخت تعداد زیادی پروژه تولید برق است تا کمبود چشمگیر الکتریسیته در این کشور را پوشش دهد. با این حال، مهمترین بخش این پروژه برای ایران، ماهیت ارتباطی آن است.

مسیر گذرگاه که در دسته مسیرهای شمالی-جنوبی محیط پیرامونی ایران قرار می‌گیرد، از مرز مشترک چین و پاکستان در استان سین کیانگ، منطقه گیلگیت-بالتیستان شروع شده و پس از عبور از بزرگراه ۱۳۰۰ کیلومتری قره‌قروم، در مرکز پاکستان در دره اسماعیل خان به دو مسیر شرقی و غربی تقسیم می‌شود. مسیر شرقی به سمت پنجاب و سند رفته و در نهایت به بندر کراچی می‌رسد. مسیر غربی نیز به استان‌های خیبرپشتونخواه و بلوچستان اختصاص یافته و پس از گذر از بخش چمن و کویته، به بندر گوادر می‌رسد که ویتترین پروژه مورد بحث شمرده می‌شود و بسیاری از مهمترین سرمایه‌گذاری‌های چینی‌ها

۱-بانک جهانی

در آن صورت گرفته است. از جمله این سرمایه‌گذاری‌ها می‌توان به ایجاد ترمینال آل‌ان‌جی با ظرفیت ۵۰۰ میلیون فوت مکعب در روز، توسعه بندرگاه‌ها برای امکان پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت بالای ۱۰۰ هزار تن، فرودگاه بین‌المللی و نیز پروژه‌های تولید برق و تسهیلات درمانی-بهداشتی و زیرساخت‌های شهری دیگر اشاره کرد.

نقشه شماره ۶: گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان



چند دغدغه عمده در مورد پروژه گذرگاه وجود دارد. نخست، بحث تأمین مالی آن است که با وجود اختلاف‌نظرهای فراوان طرف پاکستانی موفق شده است تا امتیازهای چشمگیری در این مورد به دست بیاورد. پروژه‌ها عمدتاً به جز بخش کوچکی (حدود ۱۰ درصد) که توسط پاکستان تأمین مالی شده است، از طرف چین تأمین می‌شود که عمدتاً بر عهده بانک اگزیم و بانک توسعه چین است. نرخ بازپرداخت بیش از ۱۰ میلیارد دلار از وام‌ها ۱.۶ درصد تعیین شده است که کمتر از نرخ معمول ۳ درصد بانک‌های چینی برای پروژه‌های مشابه و به شکل چشمگیری پایین‌تر از نرخ بازپرداخت ۵ تا ۸.۵ درصدی وام‌های بانک جهانی است. مورد دوم، بحث تأمین امنیت است که به صورت پیوسته پروژه‌ها به ویژه در منطقه خیبر و بلوچستان هدف حملات تروریستی واقع می‌شوند و دولت پاکستان نیز با همکاری نیروهای امنیتی چینی تمهیدات ویژه‌ای برای این مسأله تدارک دیده است. مورد سوم ناظر بر توسعه و پیشرفت نامتوازن پروژه‌ها است، به گونه‌ای که پیشرفت پروژه‌ها در مناطق فقیرتر به شکل چشمگیری از مناطق پیشرفته‌تر کشور در سند و پنجاب کمتر بوده است. در نهایت، مورد چهارم که ناظر بر مسایل سرزمینی و حاکمیتی است که عمده آن دغدغه‌های جدی هند در مورد پروژه به دلیل عبور آن از سرزمین‌های مورد مناقشه



در کشمیر آزاد است.

بحث کارکردها و پیامدهای اقتصادی، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک این پروژه در حوصله این نوشتار نیست، با این حال تا جایی که بحث به ایران و حوزه اقتصادی مرتبط می‌شود می‌توان به چند مورد به طور خلاصه اشاره کرد. نخستین مورد، بحث انرژی است. پروژه گذرگاه می‌تواند در میان مدت نقشه امنیت انرژی منطقه را به شکل چشمگیری تغییر دهد. این امر هم در مورد پاکستان و هم در مورد چین که مقصد اصلی این گذرگاه است صدق می‌کند. از یک طرف رقم هنگفت ۶۰ درصد بودجه پاکستان صرف واردات انرژی‌های فسیلی می‌شود و از سوی دیگر، این کشور چیزی نزدیک به ۶۰۰۰ مگاوات کمبود عرضه برق دارد، چیزی معادل ۴۵ درصد از میزان عرضه الکتریسیته در کشور که برابر با ۱۵ هزار مگاوات در سال ۲۰۲۱ بوده است. در مورد چین هم مصرف بالای انرژی‌های فسیلی به ویژه نفت و گاز در این کشور به‌عنوان بزرگترین اقتصاد رو به رشد جهان مسأله ساز است. چین کمابیش از ۲۰۰۳ به عنوان دومین وارد کننده نفت شناخته می‌شد و به دلیل رشد بالای صنعتی خود، به تنهایی مسئول ۵۱ درصد از رشد جهانی تقاضا برای نفت بود.^۱ این در حالی است که تقریباً تمام نفت وارداتی چین از گذرگاه مالاکا عبور می‌کند و وابستگی به این گذرگاه امنیت انرژی چین را با دشواری عمده‌ای روبه‌رو کرده است. گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان می‌تواند به واسطه خط لوله‌های انتقال نفت و ال‌ان‌جی بخشی از این مشکل را برطرف کند.

بحث دوم ناظر بر مسئله زیرساخت ارتباطی و ترانزیتی است. هرچند هدف و مقصد اصلی گذرگاه مرز چین و پاکستان است، با این حال CPEC ماهیتاً یک گذرگاه شمالی جنوبی است که می‌تواند اقیانوس هند و دریای عرب را به افغانستان و در نهایت آسیای مرکزی متصل کند و از این رو، با توجه به اینکه نقطه ارتباطی آن و قلب پروژه، یعنی بندر گوادر تنها ۶۲ کیلومتر با بندر چابهار فاصله دارد، می‌تواند به‌عنوان یک مسیر رقیب برای پروژه سه‌جانبه ایران-هند-افغانستان در بندر چابهار باشد.

بحث سوم ناظر بر مسأله تجارت است. از آنجا که هدف اصلی پروژه بنا بر اظهار مقامات دو کشور این است که محیطی مناسب برای رشد اقتصادی، کاهش بیکاری، حمایت از تجارت، و ایجاد فرصت‌های بیشتر ایجاد شود، تجارت یکی از نقاط کانونی این پروژه است، هرچند مهمترین هدف آن نیست.^۲ به عبارت دیگر، هرچند عمده طرح‌های ابرپروژه سی‌پک مبتنی بر توسعه زیرساخت‌ها در حوزه انرژی، ارتباط و حمل و نقل و تولید است، با این حال نتیجه نهایی تمام این سرمایه‌گذاری‌ها انتظار می‌رود در حوزه تجارت مشهود باشد و از جمله، به توسعه

1- Saddam Hussain, Chunjiao Yu1, Ali Sohail, Sadaf Manzoor, Ao Li (2020) "Assessing the Potential Economic Gains of China-Pakistan-Economic Corridor Energy Projects for Pakistan," International Journal of Business, Economics and Management Works Vol. 7, Issue 11, PP. 30-42. P. 3.

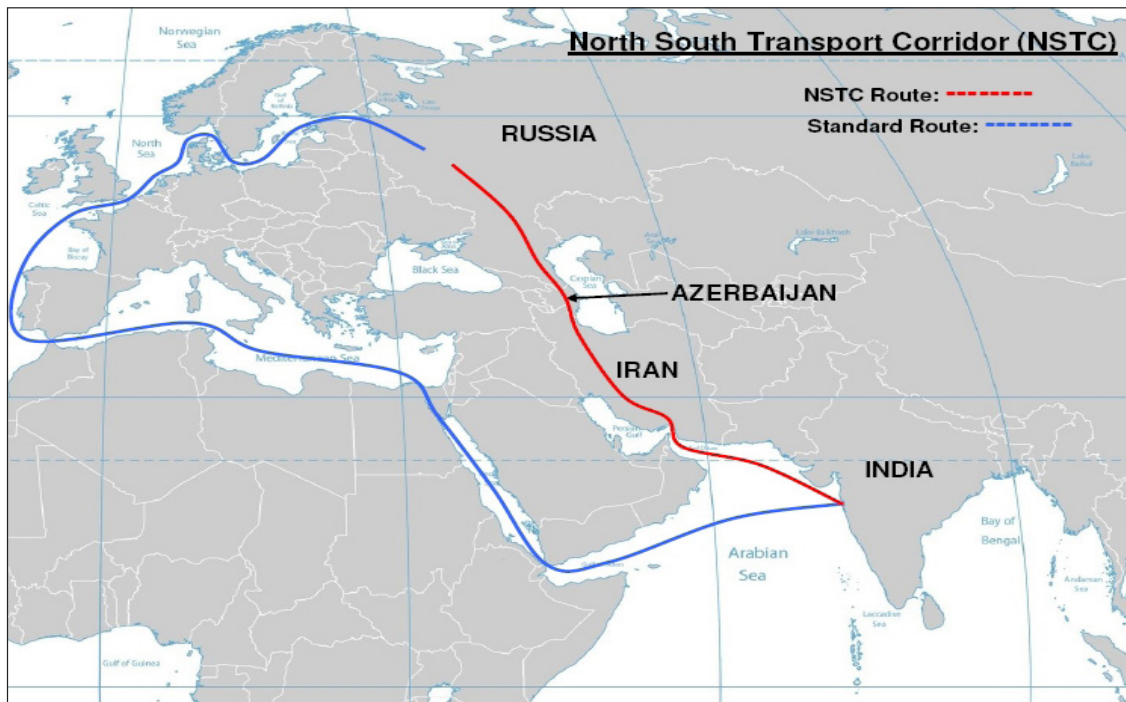
2-Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2019). Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective," Journal of Infrastructure, Policy and Development, 3(1), 139-175.

مناطق آزاد تولیدی و تخفیف بحران انرژی در پاکستان، این کشور را یک بار دیگر به یک بازیگر مهم در تجارت منطقه‌ای تبدیل کرده و کسری تجارت خارجی آن را اصلاح کند. در سال مالی ۲۰۱۷-۲۰۱۸ پاکستان ۱۴.۶ میلیارد دلار کسری تجارت خارجی داشت که حاصل سالها افزایش در میزان کسری تجارت خارجی بود. در سال‌های بعدی و پی‌آیند توسعه و افتتاح برخی از پروژه‌های اقتصادی مرتبط با CPEC، این رقم رو به کاهش گذاشت و در سال ۲۰۱۸-۲۰۱۹ این رقم به ۱۰.۸ میلیارد دلار رسید. روند با مشابهی در طول سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ نیز طی شده است به گونه‌ای که بر طبق گزارش بانک جهانی پیش‌بینی شده است که با تکمیل برخی دیگر از بخش‌های پروژه و با افزایش رشد اقتصادی پاکستان، کسری تجارت پاکستان از ۴.۶ درصد از تولید ناخالص داخلی به ۲.۶ تولید ناخالص داخلی برسد.^۱ برآیند این وضعیت این است که پاکستان در طول زمان به یک بازیگر مهم‌تر منطقه‌ای هم در تولید و هم تجارت و ترانزیت کالاهایی تبدیل خواهد شد که کمابیش به شکل مستقیمی در رقابت با منافع اقتصادی ایران قرار خواهد گرفت.

گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب

گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب در سال ۲۰۰۲ بر اساس موافقت‌نامه‌ای میان سه کشور روسیه، ایران و هندوستان مطرح شد و فلسفه شکل‌گیری آن این بود که یک مسیر ترانزیتی شکل بگیرد که بندرهای غربی هند را از طریق سواحل جنوبی ایران و مشخصاً بندرعباس، به منطقه قفقاز و در نهایت روسیه متصل کند. بعدتر ترکیه، بلاروس، آذربایجان و ارمنستان نیز به این پروژه پیوستند. مسیر اصلی گذرگاه بین‌المللی حمل و نقل شمال-جنوب، موسوم به گذرگاه شمال-جنوب، عبارت است از ۷۲۰۰ کیلومتر مسیر ترانزیتی شامل مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای که بخش عمده مسیرهای ریلی و جاده‌ای آن در ایران قرار دارد. بر طبق برآوردی که در سال ۲۰۱۴ با انتقال محموله‌هایی از بندر بمبئی هند به بندر آستارخان روسیه از مسیر بندرعباس و بندر انزلی و نیز بمبئی به باکو از مسیر بندرعباس صورت گرفت، به ازای هر محموله ۱۵ تنی، هزینه حمل و نقل ۲۵۰۰ دلار در مقایسه با مسیرهای سنتی کاهش پیدا می‌کند. همچنین، مسیر ۱۱۶۰۰ کیلومتری هند برای دسترسی به اروپا از طریق کانال سوئز و یا مسیر ۱۸۵۰۰ کیلومتری از طریق کیپ، به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش پیدا خواهد کرد. به لحاظ زمانی نیز مسیر گذرگاه، فاصله رسیدن کالاها از روسیه به بمبئی را به ۲۲ روز می‌رساند که تقریباً نصف میزان زمان ۴۰ روز از مسیر سنتی کانال سوئز است. اهمیت این مسأله زمانی آشکارتر می‌شود که با پیوستن بلاروس، ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی به این طرح در آینده هند خواهد توانست از طریق این گذرگاه به صورت امن و با صرف هزینه و زمان کمتر، به بازار منطقه و اروپا متصل شود و امکان مشابهی نیز برای روسیه و کشورهای آسیای مرکزی در صادرات کالا به هند فراهم خواهد آمد.

نقشه شماره ۷: مسیر گذرگاه شمال-جنوب در مقایسه با مسیر کانال سوئز به اروپا



طی سال‌های اخیر و عمدتاً به دلیل تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران روند تکمیل مسیر گذرگاه شمال-جنوب با مشکلاتی مواجه شده است. در حال حاضر، تنها بخش باقی‌مانده از کل این مسیر، ۱۶۸ کیلومتر فاصله ریلی میان رشت و آستارا است. نخست قرار بود که ایران و جمهوری آذربایجان به طور مشترک این بخش از مسیر را تأمین مالی کنند، ولی ابتدا آذربایجان به دلیل تحریم‌های بین‌المللی از این کار خودداری کرد و در یکی دو سال اخیر نیز پس از جنگ اخیر قره‌باغ، روابط دو کشور با دشواری‌هایی مواجه شده که بر چشم‌انداز همکاری‌ها در این حوزه سایه افکند. همچنین، در مقطعی قرار بود ساخت این راه‌آهن از خط اعتباری روسیه به ایران تأمین شود که آن هم با چالش‌هایی مواجه بود. با این حال، این احتمال وجود دارد که با مخدوش شدن روابط روسیه و اتحادیه اروپا پس از تهاجم به اوکراین و نیاز روسیه به شریک‌ها و مسیرهای تجاری جایگزین، پیشرفت و بهره‌برداری از گذرگاه شمال جنوب هم توسعه پیدا کند.

در مورد ظرفیت‌های تجاری گذرگاه شمال جنوب در حال حاضر برآوردهایی بین ۶۰۰ هزار تن تا ۳ میلیون تن در سال وجود دارد، اما چشم‌انداز میان مدت رساندن آن به ۳۰ میلیون تن کالا در سال است.

همانگونه که اشاره شد، هند از یک سو اهمیت سیاسی و اقتصادی بالایی برای آسیای مرکزی قائل است و از سوی دیگر جایگاه بسیار نازلی در رقابت با دیگر قدرت‌های بزرگ در این منطقه دارد (نمودار شماره ۱). گذرگاه شمال جنوب در کنار پروژه سه‌جانبه چابهار یکی از مهمترین ابزارهای هند برای ارتقاء جایگاه خود در این منطقه به شمار می‌رود.

نمودار شماره ۱: جایگاه هند در آسیای مرکزی در مقایسه با دیگر قدرت‌های بزرگ



گذرگاه فرافغان

گذرگاه فرافغان رقیب گذرگاه شمال-جنوب ایران محسوب می‌شود. این گذرگاه ریلی قرار است در مسیر مزار شریف-کابل-پیشاور احداث شود. در مسیر ازبکستان به مزار شریف راه آهن احداث شده است. با وجود آنکه گذرگاه شمال جنوب برای دسترسی ازبکستان به دریا مزیت‌های بیشتری در قیاس با فرافغان دارد، اما به دلیل تداوم تنش‌های ایران و ایالات متحده و ابهام گسترده در مورد آینده اقتصاد سیاسی ایران، این کشور از ابتدای ۲۰۲۱ بر رایزنی فشرده با سران افغانستان و پاکستان متمرکز شده است.

توافق ایران و ازبکستان برای دسترسی ریلی این کشور به آب‌های آزاد از مسیر ایران در سال ۲۰۱۱ در قالب توافق ریلی ازبکستان-ترکمنستان-ایران-عمان صورت گرفت و در سال ۲۰۱۶ بر آن تاکید نهاده شد، اما تداوم انزوای بین‌المللی ایران، ازبکستان را به کوشش برای اجرایی کردن مسیر رقیب تشویق کرد.

نخستین اجلاس سه‌جانبه ازبکستان-افغانستان-پاکستان در سطح سران در فوریه ۲۰۲۱ برگزار شد و اجرایی شدن این کریدور مورد توافق قرار گرفت. افزون بر این ازبکستان تعامل با گروه طالبان را نیز در همین راستا گسترش داده است. نکته مهم دیگر حمایت ایالات متحده از این طرح است. آمریکا که همواره کوشیده ایران را در انزوا نگه دارد، از کریدورهای رقیب حمایت کرده است. خلیل زاد نماینده ویژه ایالات متحده در افغانستان طی سفری به ازبکستان در اواخر ۲۰۲۰ به همراه مدیر شرکت تامین مالی توسعه بین‌المللی، وابسته به دولت آمریکا، بر حمایت از این طرح و لزوم اجرایی شدن آن تاکید کرد. افزون بر این ازبکستان امیدوار است بتواند از بودجه یک میلیارد دلاری که کشورهای آسیای مرکزی برای اتصال زیرساختی این منطقه به محیط همسایگی در نظر گرفته‌اند نیز بهره‌گیرد.

بر مبنای برآوردهای وزارت سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی ازبکستان این پروژه به سرمایه‌گذاری ۴۸ میلیارد دلاری



نیازمند است و اجرای آن حدود ۵ سال به طول می‌انجامد. برخی کارشناسان معتقدند با توجه به کوهستانی بودن افغانستان و نیاز به حفر تونل‌های متعدد در طول این مسیر، برآورد زمانی و هزینه خوشبینانه است. با توجه به ریسک‌های بازگشت سرمایه و سودآوری این پروژه، ازبکستان، افغانستان و پاکستان درخواست سرمایه‌گذاری در این طرح را با برخی کشورها و نهادهای بین‌المللی طرح کرده‌اند. این درخواست با نظر مثبت ایالات متحده، چین و روسیه مواجه شده است. نمایندگان بانک جهانی، بانک اروپایی بازسازی و توسعه، بانک توسعه آسیایی و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی هم بر تمایل خود برای کمک به اجرای این پروژه به لحاظ فنی و تامین مالی تاکید کرده‌اند. بر مبنای برآوردهای نهادهای اقتصادی ازبکستان، هزینه نقل و انتقال بار به ازای هر کانتینر ۲۱۸ تنی از مسیر تاشکند به بندرعباس حدود ۲۸۰۰ دلار هزینه در بر دارد. موسسه مطالعات استراتژیک و منطقه‌ای ازبکستان برآورد کرده است که کریدور فرا افغان کوتاهترین مسیر را در اختیار ازبکستان قرار می‌دهد و هزینه نقل و انتقال کالا به ازای هر کانتینر را به حدود ۱۵۰۰ دلار کاهش می‌دهد. البته استانداردهای ریل در ازبکستان و پاکستان با هم تفاوت کلیدی دارند و بار منتقل شده در طول این مسیر باید در پیشاور به وسیله کامیون یا به طرق دیگر به راه آهن پاکستان منتقل شود.

ایران و گذرگاه‌های بین‌المللی در محیط پیرامون

ایران در چهارراه تمدنی، جغرافیایی، ژئوپولیتیکی و تجاری دو قاره واقع شده است و بنابراین، وجود پروژه‌های ترانزیتی پرشمار در محیط پیرامونی آن دور از انتظار نیست. همانگونه که اشاره شد، برخی از این مسیرها و پروژه‌های ارتباطی با محوریت ایران تعریف شده‌اند و برعکس، برخی دیگر اساساً ماهیتی ضدایرانی دارند و یا حداقل، رقیب پروژه‌های مشابه ایرانی هستند. در این بخش، به هر کدام از پروژه‌های ارتباطی بخش قبل از زاویه دید ایران نگریسته خواهد شد و تلاش می‌شود به این پرسش پاسخ داده شود که نسبت هر کدام از این پروژه‌ها با منافع ملی ایران به چه ترتیب است.

ایران و کمربند و راه

موقعیت ایران در مگا پروژه ابریشم متناقض است. از یک سو این کشور به طور بالقوه می‌تواند یکی از بزرگترین برندگان اجرای مگا پروژه ابریشم باشد. از دیگر سو تاکنون در عمل ایران سهم چندانی در طرح‌های اجرا شده در قالب این پروژه نداشته است. در نخستین نقشه‌هایی که از مگا پروژه ابریشم در منابع چینی منتشر شد ایران در کانون مسیرهای خشکی این طرح قرار داشت. از همین رو برخی ایران را قلب راه ابریشم جدید نامیدند. به طور تاریخی نیز ایران نقش مهمی در این جاده داشته و یکی از مسیرهای کلیدی جاده ابریشم قدیم بود.

اما با وجود گذشت بیش از شش سال از اجرایی شدن این طرح و امضای موافقت‌نامه‌های متعدد

همکاری میان شرکت‌های چینی با هم‌تایان شان در کشورهای بسیار متفاوتی که در این طرح قرار گرفته‌اند، در ایران هنوز اقدام مهمی در راستای گسترش همکاری‌های دو کشور در قالب این طرح صورت نگرفته است.

ایران و گذرگاه ترانس کاسپین

برای ارزیابی نسبت مسیر ترانزیتی ترانس کاسپین با منافع ایران لازم است در دو منظر به موضوع توجه شود. نخست ارتباط ترکیه با جمهوری‌های آسیای مرکزی از طریق باکو و دریای خزر و دوم، ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا. نگاهی به نقشه نشان می‌دهد که بهترین راه برای دسترسی ترکیه به آسیای مرکزی ایران است؛ با این وجود فشارهای ایالات متحده با هدف جلوگیری از ادغام ایران در هرگونه پروژه منطقه‌ای، سبب شده است تا ترکیه برای ارتباط زمینی با جمهوری‌های آسیای مرکزی، مسیر ترانس کاسپین را برگزیند؛^۱ ضمن اینکه همانطور که اشاره شد، ترکیه در این انتخاب اهداف ژئوپلیتیک را نیز دنبال می‌کند. این مسئله سبب از دست رفتن یکی از مزیت‌های ترانزیتی ایران به عنوان پل ارتباطی آسیای مرکزی-قفقاز-آناتولی و بهره‌مندی‌های اقتصادی آن شده است.

از حیث ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا، ابتکار کمربند و راه در ابتدا سه مسیر شمالی (چین-سیبری-روسیه-اروپا)، جنوبی (چین-آسیای مرکزی-ایران-ترکیه-اروپا) و میانی (ترانس کاسپین) را پیش‌بینی کرده بود. در نتیجه پیشرفت هر کدام از این مسیرها، به معنی خارج شدن دو مسیر دیگر از چشم‌انداز توسعه ترانزیتی آسیا-اروپا نیست. به عبارت دیگر هر یک از این مسیرها سهمی را در این ترانزیت دارند. با این وجود میزان این سهم صرفاً بر اساس مزیت‌های جغرافیایی مشخص نمی‌شود و فراهم بودن بسترهای سیاسی و حقوقی نیز در تعیین سهم هر یک از مسیرها از ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا موثر است. از این نظر عدم قطعیت‌هایی که به واسطه تحریم‌ها علیه ایران در خصوص مسیر جنوبی وجود دارد، جذابیت و سهم مسیرهای شمالی و میانی را افزایش داده است.

از سوی دیگر باید به این نکته توجه داشت که در مسیر جنوبی نیز، جریان کالا بعد از عبور ایران به ترکیه می‌رسد؛ به عبارت دیگر تلاش ترکیه برای توسعه مسیر ترانس کاسپین، تغییری در سهم این کشور در ترانزیت کالا به نسبت مسیر جنوبی ایجاد نمی‌کند.^۲ در نتیجه به نظر می‌رسد در اینجا هم نیات ژئوپلیتیک ترکیه اهمیت دارد.

در کنار دو منظر ذکر شده که نقش ترکیه را در نسبت مسیر ترانس کاسپین با منافع ایران برجسته

1- Vatanka, Alex, Iran, Turkey, and the future of the South Caucasus, Middle East institute, May 2022

۲- عدم قطعیت‌های بسیاری در برابر مسیرهای جایگزین ترکیه مانند مسیری که ایران را از طریق عراق، سوریه و لبنان به مدیترانه متصل می‌کند، وجود دارد. در نتیجه در آینده قابل پیش‌بینی مزیت ترکیه به عنوان حلقه واسطه با اروپا قابل جایگزینی نیست.



می‌کند، باید به نقش جمهوری آذربایجان نیز توجه کرد. ایران و آذربایجان هر دو در مسیر دالان اقتصادی شمال-جنوب (هند-ایران-ج. آذربایجان-روسیه-اروپا) قرار دارند. چنانچه مسیر جنوبی کمربند و راه (چین-آسیای مرکزی-ایران-ترکیه-اروپا) سهم بیش‌تری از ترانزیت کالا میان دو قاره را به خود اختصاص دهد، ایران به نقطه اتصال کمربند و راه و دالان اقتصادی شمال-جنوب تبدیل می‌شود و از مزایای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی بهره‌مند خواهد شد. در مقابل با تقویت مسیر میانی (ترانس کاسپین)، این نقش را به جمهوری آذربایجان خواهد داد.

با توجه به آنچه گفته شد، به نظر می‌رسد در حالی که تلاش‌های ترکیه برای تقویت و توسعه مسیر ترانس کاسپین بیش‌تر ماهیتی ژئوپلیتیک دارد، این تلاش‌ها از سوی جمهوری آذربایجان است که منافع ژئواکونومیکی ایران را تحت الشعاع قرار می‌دهد.

ایران و گذرگاه اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه

در وهله نخست باید در نظر داشت که دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه در صورتی بر منافع ایران تأثیرگذار است که -مطابق طرح‌های پیشنهادی امارات و اسرائیل- هند را در بر بگیرد؛ در غیر این صورت خط ریلی جبل علی-حیفا صرفاً در راستای توسعه مسیرهای ترانزیتی میان اسرائیل و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

با در نظر داشتن نکته فوق، مشخص است اتصال هند به اروپا از طریق دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه جایگزینی برای دالان اقتصادی شمال-جنوب محسوب می‌شود. ادغام اقتصادی امارات، عربستان، اردن و اسرائیل در اقتصاد جهانی از یک‌سو و روابط اقتصادی گسترده موجود میان هند و این کشورها در برابر عدم قطعیت‌هایی که به واسطه تحریم‌ها به اقتصاد ایران تحمیل شده است، جذابیت دالان اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه در برابر دالان اقتصادی شمال-جنوب را برای هند افزایش می‌دهد.

با این وجود باید توجه داشت که هر چند این دالان می‌تواند دسترسی هند به بازارهای اروپایی، بدون عبور از ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه فراهم کند، تأمین‌کننده دغدغه هند برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی نیست و از این نظر ایران از مزیتی منحصر به فرد برخوردار است.

می‌توان نتیجه گرفت که هر چند احتمالاً بندر چابهار جذابیت خود را برای هند از حیث دسترسی به شمال (آسیای مرکزی) حفظ خواهد کرد، عملیاتی شدن ترانزیت کالا از مسیر خلیج فارس-مدیترانه بخش مهمی از مزیت‌های ایران به عنوان حلقه اتصال شرق به غرب را از بین می‌برد.

ایران و گذرگاه استانبول-تهران-اسلام‌آباد

این گذرگاه گذرگاه اسلام‌آباد-تهران-استانبول یکی از معدود گذرگاه‌هایی است که کاملاً در راستای ارتقای موقعیت ژئواکونومیک ایران قرار دارد. در این گذرگاه ایران به عنوان حلقه وصل دو اقتصاد بزرگ پاکستان و ترکیه ایفای نقش می‌کند. اما همانگونه که اشاره شد ضعف پتانسیل‌های لازم برای توسعه تجارت میان پاکستان و ترکیه اجرایی شدن این کریدور را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. علیرغم گذشت سالها از عملیاتی شدن آن چندان منفعت اقتصادی ایجاد نکرده است و روابط پایدار اقتصادی میان سه کشور بر محور این کریدور شکل نگرفته است. البته در سال‌های اخیر سه جانبه‌گرایی در سیاست خارجی ترکیه از اهمیت بیشتری برخوردار شده و از طرف دیگر پاکستان توجه بیشتری به ترکیه نشان داده است. این امر می‌تواند بخشی از پتانسیل‌های این کریدور را احیا نماید.

ایران و گذرگاه بندر چابهار به آسیای مرکزی

بیش از هرچیز باید توجه داشت که اهمیت تجاری-ژئواستراتژیکی گذرگاه چابهار به آسیای مرکزی تا حد زیادی وابسته به حضور هند در این مجموعه است. البته توسعه ظرفیت‌های بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور که ظرفیت پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت صدهزار تن را دارد در هر حال برای اقتصاد کشور یک دستاورد است، اما اهمیت اصلی آن در فراهم کردن یک مسیر ترانزیتی به افغانستان و آسیای مرکزی است که متجلی می‌شود.

پس از خروج ایالات متحده از برجام در دولت دونالد ترامپ و با وجود استثناء شدن سرمایه‌گذاری هند در این بندر از تحریم‌های یکجانبه آمریکا، روند توسعه بندر و مسیرهای ریلی منتهی به افغانستان مختل شد. هند ابتدا بودجه این پروژه را کاهش داد و سپس تا سال ۲۰۲۰ عملیات اجرایی در بندر را کلاً متوقف کرد. به دنبال این مسایل، ابتدا دولت ایران برخی از قراردادهای موجود با هند را لغو کرد و سپس با سرمایه داخلی توسعه مسیر ریلی چابهار به زاهدان، به‌عنوان بخشی از تعهد طرف هندی را در پیش گرفت که موجب مسائلی در روابط دوجانبه شد. با این حال و با وجود اینکه با به قدرت رسیدن طالبان در کابل انگیزه‌های دولت هند برای توسعه مسیر دسترسی به این کشور کاهش پیدا کرده است، ایران کماکان نیاز خواهد داشت تا برای حفظ ارزش استراتژیک این پروژه هند را درگیر در این پروژه باقی نگاه دارد.

گزینه‌هایی برای احیای بُعد بین‌المللی این پروژه وجود دارد. نخستین پیشنهادها شامل جایگزین کردن شرکت‌های چینی یا ژاپنی با شرکت‌های هندی بود. هرچند می‌توان انتظار داشت که ظرفیت‌های این کشورها در هر حال هم به پیشبرد امور توسعه‌ای بندر کمک کند، با این حال باید توجه داشت که چین در شصت کیلومتری بندر چابهار، سرمایه‌گذاری‌های کلانی در بندر گوادر پاکستان صورت داده و بنابراین،



حضور در بندر چابهار به‌عنوان یک مسیر ترانزیتی که تا حد زیادی رقیب مسیر گوادر به سمت شمال نیز خواهد بود، اولویت بالایی برای این کشور نخواهد داشت. ضمن اینکه تا جایی که دسترسی به آسیای مرکزی مطرح است، چین بر خلاف هند به شکل زمینی به این منطقه دسترسی دارد و نیازی به مسیر دریایی به سوی آسیای مرکزی نخواهد داشت. در مورد ژاپن هم هرچند سرمایه‌گذاری این کشور در چابهار توجیه بیشتری دارد، آنچه مانع می‌شود اهمیت پایین منطقه آسیای مرکزی برای این کشور و روابط محدود آن با کشورهای این مجموعه است. گزینه دیگری که در این مورد وجود دارد، بازطراحی مسیر ترانزیتی بندر چابهار است. یک پیشنهاد جذاب شامل تغییر مسیر چابهار به آسیای مرکزی از طریق افغانستان و جایگزینی افغانستان با ترکمنستان و ازبکستان است که با توجه به قراردادهای قبلی برای توسعه مسیرهای ترانزیتی، مبنای مناسبی برای این پیشنهاد وجود دارد. به این ترتیب، قرارداد میان هند-ایران-افغانستان برای توسعه بندر چابهار، می‌تواند به قرارداد توسعه مسیر هند-ایران-ترکمنستان-ازبکستان تبدیل شود.

ایران و گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان

در نگاه نخست و تا حد زیادی مشخص است که با توجه به قرابت جغرافیایی میان بندر گوادر و بندر چابهار، و نیز جهت شمالی-جنوبی آنها، این دو پروژه رقیب یکدیگر هستند. هرچند مقام‌های ایرانی از ابتدا برای تخفیف احساس تهدید پاکستانی‌ها نسبت به پروژه، چابهار را مکمل گوادر دانسته و از ترویج رقابت میان این دو گذرگاه منطقه‌ای خودداری کرده‌اند، با این حال یک روی واقعیت این است که رونق و موفقیت گوادر، بر میزان اهمیت و کارکرد بندر چابهار تأثیر خواهد گذاشت. بنابراین، یک بعد از نسبت منافع ملی ایران در مورد این مسیر ترانزیتی این است که چابهار، رقیب گوادر است و برای بهره‌مندی از بیشینه پتانسیل‌های ارتباطی بندر چابهار، یک مسابقه با زمان و نیز نبردی برای جذب سرمایه‌گذاران بیشتر در جریان است. با این حال، این تمام واقعیت نیست.

اولاً، مقصد نهایی چابهار آسیای مرکزی است و مقصد نهایی گذرگاه اقتصادی چین پاکستان، استان سینکیانگ چین. بنابراین، هرچند گذرگاه مورد بحث می‌تواند به صورت بالقوه به افغانستان و از آنجا به آسیای مرکزی متصل شود، با توجه به وجود مرز زمینی چین با آسیای مرکزی این کشور از انگیزه زیادی برای این کار برخوردار نیست و تا کنون هم بحث جدی در این مورد دیده نشده است. ثانیاً، با توسعه بندر گوادر در منطقه بلوچستان پاکستان، انتظار می‌رود در بلند مدت توسعه عمومی این منطقه فقیر باعث شود تا ترکیبی از توجه و کنترل دولت مرکزی و افزایش رفاه نسبی عمومی، زمینه را در این منطقه برای فعالیت گروه‌های افراطی کاهش دهد. به این ترتیب، مرزهای ایران با پاکستان نیز امن‌تر و منطقه بلوچستان ایران زمینه مساعدتری برای تجارت و فعالیت‌های اقتصادی خواهد داشت. ثالثاً، همانگونه که

در بخش‌های قبلی اشاره شد، گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان در واقع بخشی از ابرپروژه کمر بند و راه و تنها مسیری شمالی-جنوبی آن در خشکی است که در قالب آن، مسیر دریایی و مسیر خشکی جاده جدید ابریشم به هم می‌پیوندند. ایران نیز بخشی از گذرگاه میانی کمر بند و راه است و با توجه به روابط نزدیکی که با دولت چین دارد، ایجاد کانال‌های ارتباطی میان بندر گوادر و بندر چابهار می‌تواند مزایای بسیاری برای کشور به همراه داشته باشد. از جمله این مزایا می‌توان دسترسی خشکی به سرزمین‌های داخلی چین و نیز اتصال به خطوط انتقال نفت و گاز از مسیر پاکستان به چین اشاره کرد. بنابراین، گذرگاه اقتصادی چین و پاکستان در عین حال که تهدیدهایی را برای منافع ملی ایران به وجود می‌آورد، می‌تواند چشم‌اندازهای اقتصادی-سیاسی جذابی نیز برای کشور به همراه داشته باشد.

ایران و گذرگاه شمال-جنوب

این پروژه احتمالاً نزدیک‌ترین پروژه ارتباطی در کشور به بهره‌برداری است و تحولات سیاسی اخیر آن را حتی بیش از پیش به عملیاتی‌سازی نزدیک کرده است. گذرگاه شمال-جنوب که با هدف اتصال روسیه و منطقه قفقاز به اقیانوس هند و بندرهای هندی پیشنهاد شد، همچنین، تنها مسیر ترانزیتی عبوری از ایران است که می‌تواند از فشارها و تحریم‌های غرب سود ببرد، هرچند نه تحریم‌های غرب بر علیه ایران. تحریم‌های غرب علیه روسیه به دنبال تهاجم این کشور به اوکراین هم هم در کوتاه مدت مسیرهای ارتباطی میان روسیه و اروپا که از طریق آن به بازارهای جهانی متصل می‌شد را به چالش کشیده است و هم اهمیت بازارهای آسیا و به ویژه هند را برای این کشور افزایش داده است. بنابراین، ایران می‌تواند از انگیزه‌های جدید دولت روسیه برای تکمیل و توسعه سریع این مسیر ترانزیتی نهایت بهره را ببرد.

منطقه آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا مقصد بیش از ۲۰ درصد از تجارت خارجی هند بوده است و این در حالی است که تجارت خارجی هند، به‌عنوان پنجمین اقتصاد جهان با نرخ رشد اقتصادی بالا در میان مدت و بلندمدت تنها می‌تواند افزایش پیدا کند. با توسعه سریع مسیر ترانزیتی شمال-جنوب و با توجه به اینکه این مسیر فاصله اندکی با اجرایی شدن دارد (تنها حلقه باقی‌مانده از این مسیر راه‌آهن رشت به آستارا است) هند می‌تواند سریع‌تر و مطمئن‌تر از مسیرهای جایگزین از جمله مسیر خلیج فارس-مدیترانه از مسیر خشکی به بازار اروپا دسترسی پیدا کند و این امر، نه تنها اهمیت ایران را در تجارت خارجی هند افزایش خواهد داد، بلکه از اهمیت مسیرهای جایگزین که رقیب گذرگاه شمال-جنوب به شمار می‌روند خواهد کاست.

ایران و گذرگاه ترانس‌افغان

ایجاد مسیری به آسیای مرکزی از دریای عرب و اقیانوس هند کریدور فراافغان کاملاً در رقابت با کریدور



در شمال - جنوب قرار دارد و به صورت مشخص و روشن علیه منافع ژئواکونومیک ایران است. در صورت اجرایی شدن این کریدور کشورهای آسیای مرکزی به ویژه ازبکستان مسیر دسترسی جدیدی به آب‌های آزاد خواهند یافت. دسترسی به این مسیر جدید در کنار دسترسی آنان به کریدور شرقی - غربی چین و آسیای مرکزی گزینه‌های این کشورها را متنوع می‌کند و نیاز به آنان به مسیر ترانزیتی ایران را کاهش می‌دهد. کاهش نیاز کشورهای آسیای مرکزی به ویژه ازبکستان به مسیر ترانزیتی ایران نه تنها بر کریدور شمال - جنوب بلکه بر بندر چابهار نیز تاثیر منفی خواهد گذاشت.

البته اجرایی شدن فراافغان با چالش‌های نیز مواجه هست که مهمترین آنها تداوم وضعیت مبهم سیاسی و امنیتی در افغانستان تحت تسلط طالبان است. افزون بر این طالبان همچنان تحت تحریم‌های بین‌المللی باقی مانده است و همین امر گردآوردن منابع بین‌المللی لازم برای عملیاتی کردن این کریدور را با چالش جدی مواجه ساخته است. علیرغم تاثیرات منفی این مسیر بر موقعیت ژئوپلیتیک ایران، اجرایی شدن آن احتمالاً در میان مدت امکان پذیر نخواهد بود.

توصیه‌های سیاست‌گذارانه

- همانگونه که در مقدمه اشاره شد، اصل تجارت جهانی مبتنی بر مسیرهای دریایی است و بنابراین، مسیرهای ترانزیتی در خشکی که موضوع اصلی این پژوهش بود، اولاً تنها در مقام مکمل مسیرهای دریایی اهمیت پیدا می‌کنند و ثانیاً، تا حد زیادی وابسته به نقطه‌های کلیدی اتصال این مسیرها به مسیرهای دریایی، یعنی بندرها وابسته هستند. بنابراین آنچه در درجه اول موقعیت ایران در تجارت جهانی را از منظر حمل و نقلی تعیین می‌کند کیفیت بنادر ایران و موقعیت آن‌ها در رده بندی بنادر در جهان است. از این منظر می‌توان گفت که مناقشه بر سر جایگاه ایران در دالانهای منطقه تا حد قابل توجهی به بزرگنمایی کریدورها و اهمیت آن‌ها در تجارت جهانی و کمتر پرداختن به گلوگاه‌های کلیدی این مسیرها، یعنی بندرگاه‌ها منجر شده است.

- در مناظرات موجود در مورد جایگاه ایران در این دالانها عمدتاً بر ایجاد زیرساختهای سخت به معنای ریل و جاده تاکید شده است و چندان سخنی از زیرساخت‌های نرم به معنای محیط کسب و کار، ارتباط ایران با اقتصاد جهانی، ارتباط ایران با نظام مالی بین‌المللی و ثبات سیاسی ایران به میان نیامده است. زیرساختهای نرم اهمیت بسیار بیشتری در قیاس با زیرساخت‌های سخت در تعیین موقعیت یک کشور در گذرگاه‌های بین‌المللی و در سطح کلان در شکل دهی به موقعیت آن در اقتصاد سیاسی بین‌الملل ایفا می‌کنند. تحریم‌های بین‌المللی دوام دار علیه کشور و تضعیف بیش از پیش زیرساختهای نرم موجب شده پتانسیلهای قابل توجه آن در حوزه حمل و نقل و ترانزیت در دو دهه اخیر تقریباً نادیده گرفته شود. کشورهای مختلف در این سال‌ها توافق‌هایی با ایران صورت داده‌اند اما بخش بسیار اندکی از این توافقات اجرایی شده است،

در حالیکه کشورهای همسایه در دو دهه گذشته موفقیت‌های مهمی در بالفعل نمودن پتانسیل‌های ترانزیتی کسب کرده‌اند.^۱ در تصویر کلان در صورت تداوم تحریم‌های بین‌المللی چشم‌انداز روشنی برای بالفعل نمودن پتانسیل‌های ایران در مسیرهای ترانزیتی وجود ندارد و از این رو، مهمترین دستور کار هرگونه فعالیت در این حوزه تلاش برای رفع کامل تحریم‌های بین‌المللی است.

- در مورد دالان خلیج فارس-مدیترانه، تسریع در تکمیل پروژه خط آهن رشت-آستارا و اتصال آن به شبکه ریلی ج. آذربایجان. این اقدام می‌تواند با اجرایی کردن ترانزیت کالا از هند به روسیه، شبکه‌ای از منافع اقتصادی را میان بخش‌های خصوصی هند، آذربایجان و روسیه با ایران ایجاد کند؛ در بستر زمان این منافع خود به مانعی در برابر مسیرهای جایگزین تبدیل خواهد شد.^۲

- در خصوص دالان اقتصادی ترانس کاسپین، باید توجه داشت که شرکت‌های خصوصی فعال در زمینه حمل‌ونقل، نقشی کلیدی در ترانزیت کالا در مسیر ترانس کاسپین بر عهده دارد. هر چند در برابر انگیزه‌های ژئوپلیتیکی ترکیه، ایران فاقد ابزارهای لازم است، می‌تواند با ارائه مشوق‌هایی به شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل در ترکیه و آسیای مرکزی، جذابیت عبور از خاک ایران را بالا ببرد؛ یکی از این مشوق‌ها موضوع عوارض و قیمت سوختی است که به کشتندها ارائه می‌شود.^۳ در این موضوع هماهنگی میان نهادهای مختلف ایرانی (شرکت وزارت نفت و شرکت‌های وابسته، وزارت راه، مسکن و شهرسازی، سازمان محیط زیست و گمرک) ضرورت دارد.

- موقعیت جغرافیایی ترکیه به این کشور امکان ایفای نقش در ترانزیت کالا میان هند و اروپا را می‌دهد. برای این منظور ایران و عراق هر دو به عنوان حلقه‌های میانی اهمیت دارند؛ با توجه به اینکه شبکه راه‌آهن ایران به ترکیه متصل شده است، شکل‌دهی به یک همکاری سه‌جانبه میان هند، ایران و ترکیه می‌تواند جذابیت ترانزیتی ایران برای هند را افزایش دهد.^۴

- یک بار دیگر لازم به تذکر است که در تحلیل نهایی بزرگ‌ترین مانع بهره‌مندی اقتصادی از موقعیت جغرافیایی، مسئله ابهام در خصوص آینده همکاری‌های اقتصادی، به واسطه تحریم‌ها است؛ تحریم‌ها

۱- نماد این وضعیت فرایند توسعه چاهپار و نیز مشارکت ایران در ابتکار کمربند راه است. در هر دو پروژه توافق‌های قابل توجهی با ایران صورت گرفت، اما ضعف در زیرساخت‌های نرم و به ویژه تداوم تحریم‌های سنگین بین‌المللی علیه کشور زمینه را برای اجرایی شدن این دو پروژه تضعیف کرد.

۲- به عنوان یک مثال در این رابطه می‌توان به نقش دبی برای ایران اشاره کرد. شبکه‌ای از منافع خصوصی و دولتی طی سال‌ها تجارت ایران و امارات شکل گرفته است که دست‌کم به یکی از مهم‌ترین موانع برای توسعه روابط تجاری ایران با عمان و قطر تبدیل شده است.

۳- با توجه به نرخ تبدیل ارز و یارانه‌ای که در ایران به سوخت تعلق می‌گیرد، موضوع استفاده کشتندهای خارجی از مراکز سوخت‌رسانی ایرانی، در سال‌های اخیر همواره مورد توجه بوده است.

۴- در سال‌های اخیر عراق تلاش‌های جدی برای توسعه شبکه راه‌آهن سراسری خود و اتصال آن به ترکیه را پی‌گیری کرده است. با توجه به برنامه‌های این کشور برای توسعه بندر فاو، عراق این امکان را دارد که به رقیب ایران در زمینه ترانزیت کالا در مسیرهای شمالی-جنوبی تبدیل شود. نقشی که این کشور می‌تواند در توسعه حمل‌ونقل میان ترکیه و شبه جزیره عربی داشته باشد، جذابیت آن را بالا می‌برد.



علاوه بر فرسایش توان دولت برای توسعه زیرساخت‌های لازم برای ایفای نقش پررنگ ایران در دالان‌های اقتصادی بین‌المللی، شرکت‌ها و دولت‌های خارجی را نیز با عدم قطعیت‌های مهمی روبه‌رو می‌کند که بهره‌گیری از مسیرهای جایگزین را ولو به قیمت افزایش زمان و هزینه ترجیح می‌دهند.

- در مورد گذرگاه شمال-جنوب هیچ چیز واضح‌تر از این نیست که دستگاه سیاست‌گذاری ایران نیاز دارد تا با بسیج منابع، خط آهن باقی‌مانده در مسیر رشت آستارا را تکمیل کند و هرچه زودتر ترانزیت کالا از این مسیر را عملیاتی کند. نیاز روسیه به این مسیر به دنبال بحران اوکراین بهترین شرایط را برای این کار فراهم کرده است و به ویژه، استفاده از خط اعتباری ارزی چهار میلیارد دلاری روسیه به ایران می‌تواند راهگشا باشد. عملیاتی کردن این مسیر ترانزیتی نه تنها تجارت تجار ایرانی با روسیه که به دنبال تحریم‌های غرب نیاز فوری به منابع جایگزین خواهد داشت را تسهیل و هدف‌گذاری‌های تجاری برای توسعه تجارت با این کشور را به شکل چشمگیری تسهیل خواهد کرد، بلکه بر اهمیت استراتژیک ایران برای هند خواهد افزود و اهمیت مسیرهای شمالی-جنوبی رقیب، از قبیل ترانس‌افغان و گذرگاه اقتصادی چین پاکستان و حتی مسیر خلیج فارس به خاورمیانه را کاهش خواهد داد.

- هرچند رویکردهایی در مورد رقابت میان بندر گوادر و بندر چابهار در فضای سیاسی کشور مطرح است، همانگونه که پیشتر توضیح داده شد می‌توان از برخی ظرفیت‌های بندر گوادر برای توسعه چابهار نیز بهره برد. به طور مشخص دو موضوع قابل طرح است: نخست، اتصال خط لوله گاز ایران-پاکستان به ترمینال‌های آل‌ان‌جی موجود در بندر گوادر برای ورود به بازار صادرات گاز مایع که ایران به دلیل برخوردار نبودن از زیرساخت‌های لازم از آن محروم است. دوم، متصل شدن به مسیر زمینی این گذرگاه برای دسترسی زمینی به خاک چین که می‌تواند تجارت ایران با سرزمین‌های داخلی چین را در بلندمدت تسهیل کند.

- هرچند پروژه سه‌جانبه هند-ایران-افغانستان در بندر چابهار با توجه به تحولات افغانستان و مسائل پیش آمده میان ایران و هند عملاً به بن‌بست رسیده است، ایران و هند می‌توانند با بازطراحی مسیر مورد بحث و اضافه شدن ترکمنستان و ازبکستان به این پروژه، یک بار دیگر چابهار را به نقشه ژئواستراتژیکی هند بازگردانند.

- پروژه بندر چابهار اغلب از زاویه دید یک مسیر ترانزیتی مورد توجه قرار می‌گیرد، اما نباید فراموش کرد که بخش اعظم موافقت‌نامه‌ها و حجم بالایی از سرمایه‌گذاری‌های هند در این منطقه در قالب منطقه آزاد تجاری چابهار صورت گرفت. حتی با وجود مشکلاتی که در راه این پروژه به صورت قبلی وجود دارد، ایران و هند می‌توانند با توسعه این منطقه آزاد به‌عنوان یک هاب تولید به ویژه در حوزه صنایع پتروشیمی و شیمیایی گام بزرگی هم در توسعه همکاری‌های دوجانبه و هم توسعه این منطقه بردارند. همچنین، توسعه تجهیزات بندری و نیز اتصال چابهار به راه‌آهن سراسری کشور می‌تواند در کنار بندرعباس یک نقطه

ارتباطی دیگر به گذرگاه شمال-جنوب بیفزاید.

- در ارتباط با مورد قبل، ایران می‌تواند از ظرفیت‌های چین و به ویژه ژاپن برای توسعه منطقه آزاد تجاری چابهار بهره‌برد. هر دو کشور به دلایل گوناگون انگیزه‌هایی برای حضور و سرمایه‌گذاری در این منطقه برخوردار هستند و حضور آن‌ها می‌تواند به یک محیط پویا و رقابتی برای توسعه اقتصادی منطقه بلوچستان ایران شکل دهد. بخش خصوصی می‌تواند با برگزاری نشست‌ها و کنفرانس‌هایی با حضور تجار این دو کشور و آشنایی آن‌ها با ظرفیت‌های این منطقه و تسهیلاتی که دولت برای سرمایه‌گذاری در آن در نظر گرفته به این فرایند کمک کند.