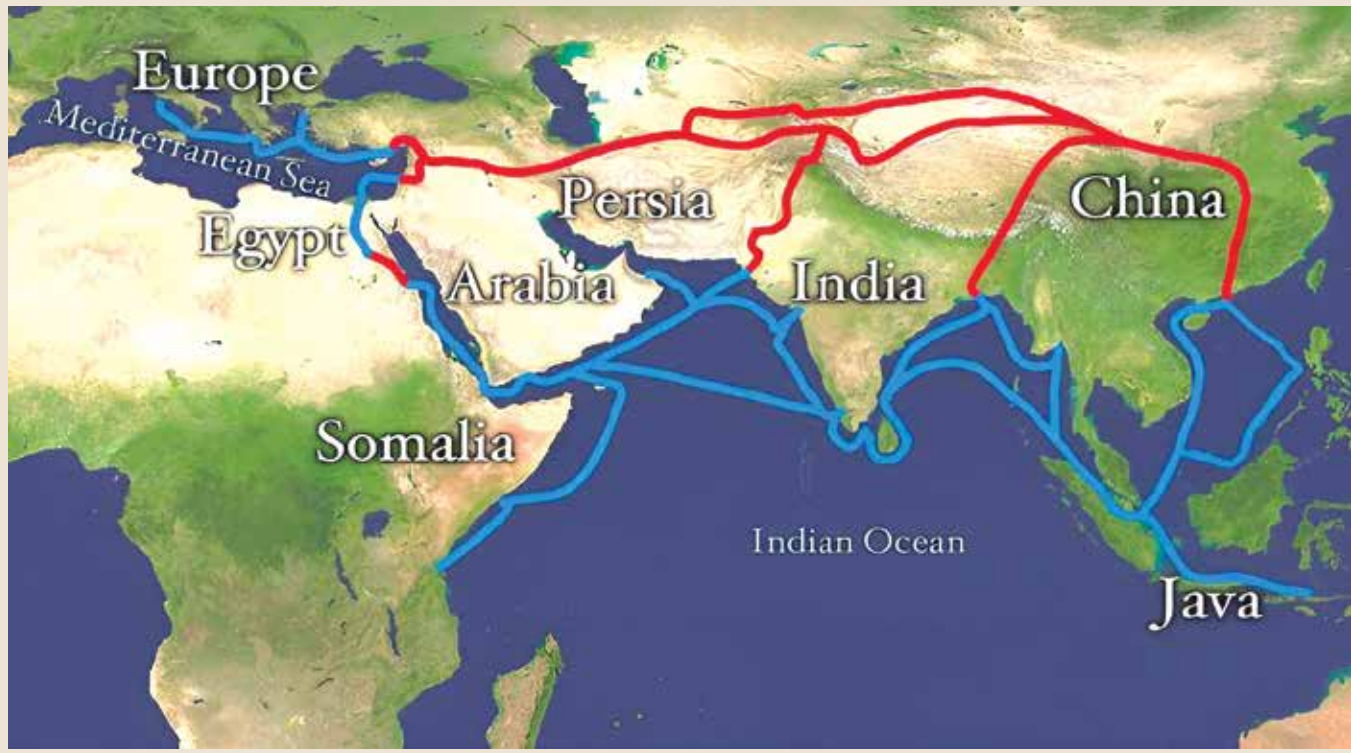


دیدگاه

نیازسنجی شرقی ها در جنگ انرژی

اهمیت آسیای شرقی به عنوان یکی از قطب‌های بزرگ اقتصادی جهان دیگر مورد مناقشه ناظران بین الملل نیست و وجه استراتژیک این بخش از جغرافیای جهان در سال‌های اخیر در سیاست «چرخش به آسیا» ایالات متحده اثبات شده است. در حالی که چرخش به سمت شرق در اقتصادات اقتصادی و امنیتی اغلب کشورهای خاورمیانه هم پدیدار شده است اما این مسأله در سیاست اعلامی و عملی جمهوری اسلامی ایران پررنگ‌تر دیده می‌شود. برای تهران، رابطه با پکن فراتر از ماهیت مناسبات اقتصادی تعریف می‌شود. علقه‌های تاریخی میان دو کشور از طریق جاده ابریشم، تمدن‌های آسیایی از جمله مؤلفه‌های پیونددهنده به شمار می‌آید؛ پیوندی که اینک زیر سایه ابتکار عمل «یک کمربند - یک جاده» از سال ۲۰۱۶ بر گفتمان سیاسی و تعاملات اقتصادی- اجتماعی بین ایران و چین سایه انداخته و همچنین به یک مؤلفه قدرتمند فرهنگی و استراتژیک برای تفسیر این رابطه دوسویه تبدیل شده است. چه در این مسیر موقعیت جغرافیایی ایران، آن را به یک مرکز مهم در میانه آسیای میانه، خاورمیانه و اروپا تبدیل و کانون پروژه‌های بلندپروازانه چین در دسترسی به غرب تبدیل می‌کند. تمایل متقابل تهران به سمت شرق در این مسیر برای کاهش فشار تحریم‌های ایالات متحده نیز چندین دهه دوستی ایران و چین را از یک رابطه ناموزون به یک همکاری متعادل‌ترین دو بازیگر نیازمند یکدیگر قرار می‌دهد.

ایک اعتماد نسبی سیاسی - استراتژیک میان ایران و چین شکل گرفته است و هماهنگی‌های لازم در حوزه کلان سیاستگذاری میان دو کشور بتدریج در حال شکل‌گیری است. موقعیت ایران از منظر اتصال زیرساخت‌های انرژی کشورهای عضو ابتکار یک جاده - یک کمربند حائز اهمیت است. ایران تنها کشور در غرب آسیاست که قادر به تأمین بخشی از نیازهای نفت و گاز چین از دو مسیر دریا و خشکی است. در شرایط کنونی تمامی صادرات نفتی ایران به چین از طریق دریا صورت می‌گیرد، اما این کشور از طریق آسیای مرکزی و پاکستان به طور بالقوه قادر به اتصال منابع انرژی خود به بازار بزرگ چین است. ایران تاکنون بخشی از زیرساخت‌های انرژی خود را به ترکمنستان، ترکیه و پاکستان به عنوان دیگر کشورهای مهم در مسیر کمربند ابریشم متصل کرده است. این زنجیره ارتباطی با امضای پروتکل اخیر در نشست تاشکند و تبدیل شدن ایران به نقطه اتصال چین به اروپا تکمیل می‌شود و فراهم‌کننده فرصت‌های زیادی برای کشور خواهد بود. در این چشم‌انداز توانایی تبدیل نفوذ سیاسی- نظامی و فرهنگی- تجاری به اقتصادی- مالی، ایجاد تعادل میان مرکز با پیرامون در ایران از طریق راه ابریشم نوین برای محرومیت‌زایی مناطق کمتر توسعه‌یافته و به کارگیری عناصر متکثر تمدن ایرانی برای مرزهای امروزی کشور در تقویت روندهای راه ابریشم نوین به سود منافعی ملی از مؤلفه‌های قابل پیش‌بینی به شمار می‌آید. گزاره‌هایی که بی تردید به تولید قدرت ایران از طریق ژئوپلیتیک راه می‌انجامد.



«ایران» امضای پروتکل کریدور چین به اروپا از مسیر ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را بررسی می‌کند

بازگشت ایران به جاده طلایی ابریشم

گزارش

یافتن سهم عمده‌ای از حجم ترانزیت چین به اروپا در ترانزیت شرقی ایران، رویداد مهمی بود که در پی امضای پروتکل کریدور حمل و نقلی چین به اروپا از مسیر ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه به امضای وزرا و نمایندگان این کشورها در دوازدهمین اجلاس وزرای حمل و نقل سازمان همکاری اقتصادی آکوسید؛ اجلاسی که ۱۱ آبان ماه در شهر تاشکند ازبکستان برگزار شد و سهم ترانزیت شرقی ایران را از حجم ترانزیت چین به اروپا به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش داد. این توافق پس از آن صورت گرفت که مهرماه گذشته الهام محکم‌اف، وزیر حمل و نقل ازبکستان در نشست بین‌المللی در تاجیکستان، راه‌اندازی یک کریدور حمل و نقل جدید از چین و همچنین تسهیل فرایندهای عبور از گذرگاه‌های بازرسی در آسیای مرکزی را برای حمل و نقل محموله‌ها پیشنهاد کرد. این پیشنهاد ناظر به مختل شدن زنجیره سنتی انتقال بار در برخی از گذرگاه‌ها و ضرورت ایجاد مسیرهای لجستیکی جدید مطرح شد. در پی آن بود که گزینه ایجاد یک کریدور حمل و نقل و لجستیک چندوجهی «چین-قرقیزستان-تاجیکستان-ازبکستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه-اروپا» در دستور کار این کشورها قرار گرفت که در نهایت در نشست اخیر تاشکند به مرحله امضا رسید.

احیای شاخه جدید جاده

ایران در حالی به یکی از مسیرهای اصلی کریدور اتصال چین به اروپا تبدیل شد که پیش‌تر بروز جنگ روسیه و اوکراین تحولات جدیدی را در مسیرهای ترانزیتی رقم زده بود؛ مسیر اصلی ابریشم که از طریق روسیه و قزاقستان حلقه اتصال چین به اروپا به شمار می‌رفت، با بروز جنگ اوکراین دچار اختلال شد و همین امر به طرح ایجاد کریدور جدیدی برای ایجاد زمینه دسترسی چین و آسیای مرکزی از مسیر جمهوری آذربایجان به ترکیه و اروپا انجامید که ایران و روسیه را از مسیر ابریشم حذف می‌کرد.

پیش‌تر مهدی صفری، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه گفته بود که در سال‌های گذشته بی‌توجهی به ترانزیت در مسیر چین، سبب انحراف ایران از حرکت و با پیومدن ۸۶۹۳ کیلومتر و عبور از پنج کشور (ترکیه، گرجستان، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و چین) پس از ۱۲ روز به استان «شیان» چین رسید. طبیعتاً حذف ایران از این کریدور ترانزیتی مهم و استراتژیک موضوعی قابل تأمل به شمار می‌رفت که می‌توانست درآمد کریدورهای ترانزیتی‌اش را در حجم قابل توجهی کاهش دهد. این در حالی بود که عبور از ایران بهترین راه عبوری جاده ابریشم به شمار می‌رفت؛ زیرا این مسیر بدون تغییر مدل حمل و نقلی امتداد می‌یابد؛ یعنی نیازی به عبور از خشکی به دریا و سپس از دریا به خشکی وجود ندارد اما با وجود این بی‌توجهی دولت پیشین بر تمرکز و سرمایه‌گذاری در این کریدور می‌رفت که ایران را به یک سیاه‌چاله ترانزیت تبدیل کند. به این ترتیب ایران در برخی ادوار گذشته با وجود علم به اهمیت ژئوپلیتیکی که طرح نوین جاده ابریشم داشت، غایب بزرگ این مسیر ریلی شد. ناظران، عدم توجه لازم و در نتیجه سرمایه‌گذاری ناکافی ایران در توسعه جاده‌ها، راه‌آهن و بنادر ایران را دلیل اصلی تغییر مسیر ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا خواندند.

توجه دولت سیزدهم به تقاطع کریدورهای بین‌المللی



زاویه

وقتی سه سال پیش مسیر ریلی جاده ابریشم موسوم به پروژه «یک کمربند- یک راه» افتتاح شد و اولین قطار باری ترکیه در این مسیر بدون عبور از ایران، به مقصد خود در چین رسید، این گزاره مطرح شد که ایران از پروژه عظیم جاده ابریشم جا مانده است؛ اتفاقی که محصول نادیده انگاری ظرفیت‌های بالقوه کشور در زمینه ترانزیت از سوی دولت پیشین بود. قرار بود در پروژه «یک کمربند- یک راه» که در سال ۲۰۱۳ از سوی چین پیشنهاد داده شد، ایران نیز به عنوان یک منطقه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک در کنار کشورهای جمهوری آذربایجان، گرجستان، ترکمنستان و بسیاری دیگر از کشورهای در این طرح مشارکت کند؛ اما این در حالی بود که در افتتاح نخستین کریدور ریلی آن، نامی از ایران دیده نمی‌شد که تقریباً به معنای حذف از این پروژه عظیم بود.

ترکیه تلاش کرده بود با احداث مسیر جدید ترانزیت ریلی بین استانبول تا «شیان» چین و طبیعتاً حذف ایران، صاحبان کالا را به سمت کریدور مد نظر خود سوق دهد. نخستین قطار باری ترکیه در تاریخ ۴ دسامبر ۲۰۲۰ و در آذر ۱۳۹۹ عازم چین شد. این قطار که حامل محصولات صادراتی ترکیه‌ای بود، در تاریخ مذکور از مقصد استانبول

از طریق مسیرهای بین‌المللی عبور ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه به امضای وزرا و نمایندگان این کشورها در دوازدهمین اجلاس وزرای حمل و نقل سازمان همکاری اقتصادی آکوسید؛ اجلاسی که ۱۱ آبان ماه در شهر تاشکند ازبکستان برگزار شد و سهم ترانزیت شرقی ایران را از حجم ترانزیت چین به اروپا به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش داد. این توافق پس از آن صورت گرفت که مهرماه گذشته الهام محکم‌اف، وزیر حمل و نقل ازبکستان در نشست بین‌المللی در تاجیکستان، راه‌اندازی یک کریدور حمل و نقل جدید از چین و همچنین تسهیل فرایندهای عبور از گذرگاه‌های بازرسی در آسیای مرکزی را برای حمل و نقل محموله‌ها پیشنهاد کرد. این پیشنهاد ناظر به مختل شدن زنجیره سنتی انتقال بار در برخی از گذرگاه‌ها و ضرورت ایجاد مسیرهای لجستیکی جدید مطرح شد. در پی آن بود که گزینه ایجاد یک کریدور حمل و نقل و لجستیک چندوجهی «چین-قرقیزستان-تاجیکستان-ازبکستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه-اروپا» در دستور کار این کشورها قرار گرفت که در نهایت در نشست اخیر تاشکند به مرحله امضا رسید.

از ظرفیت‌های منطقه‌ای کشور تغییر کرد. در شرایطی که چین با پیش‌بینی سرمایه‌گذاری ۹۰۰ میلیارد دلاری به دنبال به نتیجه رساندن ابتکار «یک کمربند- یک راه» است، ایران در دوره دولت سید ابراهیم رئیسی متناسب با ظرفیت کریدورهای شمالی و جنوبی و همچنین شرقی و غربی، رویکردی جدید را در دستور کار قرار داد که در این میان استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور برای افزایش سطح تبادلات تجاری دو و چند جانبه با متحدان، یکی از اصلی‌ترین اهداف تعریف شده به شمار می‌آید. سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل با هدف تبدیل ایران

آماده است و می‌تواند در کوتاه‌ترین زمان این کریدور را راه‌اندازی کرد. پیش از این یکسری تست برای عبور واگن‌های حمل بار از این خط صورت گرفته بود که نتیجه آن مثبت شد و با این شرایط می‌توان گفت این مسیر می‌تواند به راحتی وارد ریل شود.

نقشه راه اقتصادی

راه ابریشم شبکه‌ای از راه‌های به هم پیوسته با هدف بازرگانی در آسیا بوده است که خاور و باختر آسیا را به یکدیگر و به شمال آفریقا و اروپا متصل می‌کرد. در دهه‌های اخیر حضور چین به‌عنوان یک ابرقدرت اقتصادی در یک سوی جاده ابریشم و کشورهای حوزه اتحادیه اروپایی به‌عنوان یک قطب صنعتی و اقتصادی در سوی دیگر آن، بهره‌گیری از مزایای این راه را ضرورتی دوچندان بخشیده است. هفت سال پیش شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین در سفر خود به قزاقستان از طرحی با عنوان «یک کمربند-یک جاده» رونمایی کرد که بر مبنای واقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک سازماندهی شده بود و علاوه بر احیا و گسترش راه ابریشم قدیم، نمایی جدید از ارتباطات و مبادلات قرن ۲۱ را برای چین و بسیاری دیگر از کشورهای این مسیر تلاشی که دولت سیزدهم با تمرکز بر احیا و فعال کردن کریدورهای بین‌المللی به جریان انداخته اثبات‌کننده این واقعیت است که چالش‌های ناشی از شکست اجرای توافق هسته‌ای، سبب حذف کشورمان از پروژه‌های استراتژیک و نادیده گرفتن منافع و حقوق ایران در سایر عرصه‌ها نشده است.

در مجموع پدیدار شدن منافع گسترده اقتصادی احیای جاده ابریشم برای کشورهای قرارگیرنده در مسیر آن بویژه ایران می‌تواند انگیزه کشورها را برای کمک به برقراری امنیت منطقه‌ای و مساعی دیپلماتیک تقویت کند، چه آنکه اولویت‌های اقتصادی تجاری بر بستر قرابت‌های فرهنگی، به کاهش تهدیدهای امنیتی و همکاری گسترده دولت‌های شرقی بویژه قدرت‌هایی نظیر ایران و چین خواهد انجامید و این امکان را برای کشورمان فراهم خواهد کرد که پروژه‌های ترانزیتی بین‌المللی از موقعیت ژئواستراتژیک خویش استفاده کند. پروژه «یک کمربند-یک جاده» یکی از این پروژه‌هاست که با تداوم سیاست خارجی جاری، امکان استفاده حداکثری کشورمان از این پروژه فراهم خواهد شد.

اولویت دولت سیزدهم

ایران به دلیل بهره‌مندی از موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای که به واسطه قرار گرفتن در میانه شاهراه ابریشم داشته، همواره مورد توجه کشورهای غرب و شرق برای تبدیل به یک



به تقاطع کریدورهای بین‌المللی یکی از ضرورت‌هایی بود که دولت سیزدهم با وقوف به اهمیت آن، سیاست تقویت مزیت‌های ترانزیتی و به تبع آن ایجاد وابستگی میان کشورهای منطقه و جهان به ایران را در دستور کار قرار داد. افتتاح مسیر ترانزیتی تمام‌ریلی کانتینری قزاقستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه با حمل محصولات ترانزیتی کانتینری در خرداد ۱۴۰۱ در راستای تقویت کریدور شرق- غرب و امضای پروتکل کریدور حمل و نقلی چین به اروپا در نشست اخیر تاشکند از ثمرات مهم این سیاست بود که توانست ایران را به راه طلایی ابریشم بازگرداند.

ایران در شاخه سوم ابریشم

کریدور شرق به غرب همان جاده ابریشم قدیمی است که قدمتی به درازای بیش از ۲۰۰۰ سال دارد که قاره اروپا و آسیا را از طریق ایران به یکدیگر متصل می‌کند. کریدور شرق به غرب با داشتن ۶ مسیر مختلف، حمل و نقل کالاها را از طریق ایران به کشورهای آسیای میانه، خاور دور، شرق آسیا و آسیای جنوب شرقی، اروپا و آفریقا امکان‌پذیر می‌کند.

مسیرهای ابتکار کمربند - جاده طرح ابتکار کمربند و جاده شامل ۶ مسیر اقتصادی است:

- مسیر اقتصادی چین- روسیه (CMLR):** این مسیر در پی بازسازی راه اتصال اور آسیا- روسیه و توسعه راه استپی مغولستان خواهد بود. با شکل‌گیری این مسیر یک شبکه وسیع ترابری، اقتصادی و تجاری میان چین، روسیه و مغولستان شکل گرفته و کشورهای دیگر نیز بتدریج به آن ملحق می‌شوند.
- مسیر اقتصادی چین- آسیای میانه (CWA):** این مسیر شبکه راه‌آهن سین‌کیانگ را از طریق آسیای میانه و غرب آسیا به شبه‌جزیره عربستان و دریای مدیترانه وصل می‌کند. این کریدور کشورهای چین، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را به هم متصل می‌کند.
- مسیر اقتصادی چین- هندوچین (CIP):** این کریدور چین را به ۵ کشور شبه‌جزیره هندوچین متصل می‌کند و این اتصال را تا مالزی، سنگاپور و اندونزی گسترش می‌دهد.
- مسیر اقتصادی چین- پاکستان (CIP):** این مسیر کاشغر در استان سین‌کیانگ را به بندر گوادر پاکستان متصل می‌کند. دهلیز اقتصادی چین-پاکستان، ظرفیت توسعه‌ی روابط استراتژیک پکن را با کشورهای ثروتمند و نفت‌خیز خاور میانه به‌گونه چشم‌گیر بالا می‌برد.
- مسیر اقتصادی چین- پاکستان (CIP):** این مسیر شامل همکاری بین این ۴ کشور است که با یکدیگر مرز مشترک دارند. چهارچوب این ابتکار، چین از طریق آسیای مرکزی و غربی با خلیج فارس و دریای مدیترانه و از طرف دیگر با آسیای جنوب شرقی و جنوب آسیا و اقیانوس هند مرتبط می‌شود.
- مسیر اقتصادی چین- روسیه (CMLR):** این مسیر چین و اروپا را به هم متصل می‌کند. ستون اصلی این مسیر یک خط بین‌المللی ریلی از استان جیانگ سو به روتردام در هلند است. این خط از طریق قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان به شبکه راه‌آهن اروپا می‌پیوندد.