



«جوان» اهمیت اقتصادی و سیاسی کریدور شمال-جنوب را بررسی کرد

## توقف کریدور شمال-جنوب در باتلاق تعارض منافع

- «کلان استراتژی ملی» ایران برای ورود به عصر کریدورها مشخص نیست
- اوج‌گیری چین، هند و روسیه فرصتی مهم برای نقش‌آفرینی ایران در اتصال شرق و غرب است
- توقف یک طرح مهم و کلان ملی به دلیل هزینه تأمین مالی قابل‌پذیرش نیست

رسانندن ایده‌ای نبود که ناگهانی زاده شود، بلکه بر پایه شناخت عمیق از فرهنگ و تاریخ چین این ایده شکل گرفت و در زمین اقتصاد و سیاست به بار نشست.»

### ضرورت تعیین کلان استراتژی ملی

عادل با تأکید بر لزوم توجه به عصر کریدورها می‌افزاید: «کلان استراتژی ملی ما برای ورود به این عصر باید آماده شود. امروزه کشورهایی مانند ترکیه، پاکستان و حتی عربستان کلان استراتژی‌های ملی خود را در این حوزه ایجاد کرده‌اند، اما در ایران آن طور که باید به این مسئله توجه نشده است. پس علت اصلی تکمیل نشدن پروژه‌هایی مانند خط ریلی رشت-آستارا را باید از این منظر بررسی کرد که در این تصویر بزرگ، هنوز کلان استراتژی ملی ما در حیطه کریدورهای ریلی، جاده‌ای و انرژی مشخص نیست. لازم است یکبار برای همیشه این موضوع تعیین تکلیف شود و مدیران و سیاست‌گذاران نسبت به این مسئله توجه شوند و شاهد گام‌های عملی‌تری در این مورد باشیم. در گام نخست باید یک سازمان حاکمیتی که مسئول سیاست‌گذاری، تحقیق و توسعه در حیطه کریدورهاست، تأسیس شود و از ایده‌های تمامی متخصصان در این حوزه استفاده کند تا نشانه‌ها و پالس‌های مثبتی را به فعالان اقتصادی سراسر جهان و نیز شرکای تجاری مانند چین و روسیه ارسال کنیم. ما باید در سه حوزه «سیاست‌گذاری راه»، «سیاست‌گذاری راه» و «سیاست‌توزی راه‌محور» تلاش‌هایمان را آغاز کنیم. «سیاست پژوهی راه» به مثابه مطالعه ایده‌ها، برنامه‌ها، الگوها و روندهای جاری در حوزه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در موضوع راه و کریدورهاست. همچنین بررسی سیاست‌های موجود و مورد نیاز در داخل به منظور تطبیق با تحولات و روندهای منطقه‌ای و بین‌المللی در این بخش مورد مطالعه قرار می‌گیرند. «سیاست‌گذاری راه» به معنای تبدیل مطالعات انجام‌شده در حوزه سیاست‌پژوهی به استراتژی‌ها و سیاست‌های کلان است که مسیر دستیابی به اهداف در حوزه کریدورها را در داخل و خارج از کشور ترسیم می‌کنند و «سیاست‌توزی راه‌محور» به معنای اقدامات عملی‌ای است که سیاست‌های ترسیم‌شده را در مرحله عمل به اجرا می‌رسانند. با به انجام رساندن اقدامات لازم در این سه ساخت، بدون شک شاهد ارتقای نقش ایران در حوزه کریدورها خواهیم بود و اقدامات مناسب‌تری را به منظور خنثی کردن استراتژی‌هایی که به دنبال حذف ایران از روی نقشه کریدوری جهان هستند انجام خواهیم داد.»

### اختلاف نظر درباره تکمیل ریل رشت-آستارا!

پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه‌سیاسی در خصوص تکمیل پروژه ریلی رشت-آستارا این می‌گوید: «تکمیل نشدن محور ریلی رشت-آستارا بنا به دلایل مختلفی از قبیل دلایل فنی، سازمانی، مدیریتی، مالی، قانونی، مسائل حوزه تملک و مواد اینچینی است. اما به طور کلی، سهم اساسی‌تر در این مهم به سیاست‌گذاری نسبت به این محور بازمی‌گردد. به‌رغم تمام تأکیدها متأسفانه ما هنوز در عمل تکلیف‌نهایی خود را نسبت به پروژه ریلی رشت-آستارا مشخص نکرده‌ایم. در بدنه کارشناسی، اختلاف نظرهای متعددی در خصوص این محور وجود دارد و گویا هنوز جمع‌بندی‌نهایی تکمیل این محور الزامی تشخیص نداده‌است! ابتدا باید این مسائل در لایه‌های مدیریتی حل و فصل شود، زیرا برای ارا‌اندازی یک پروژه ملی منطقه ایجاب می‌کند که همه دست‌اندرکاران یکدل باشند. در هر صورت هر طرف دلایلی دارند که شایسته توجه است و باید هر یک از موارد در جای خود به تفصیل مورد بررسی قرار گیرد و با تولید ادبیات همراه شود، یعنی در رسانه‌ها باید بررسی شود و تولید ادبیات مرتبط با این پروژه به صورت جزئی و تخصصی صورت گیرد تا در نهایت اگر جمع‌بندی این بود که تکمیل این ریل الزامی برای تجارت و اقتصاد کشور است سریعاً و بدون وقفه و حرف و حدیث اقدامات لازم انجام شود.»

### معضل تملک اراضی

عادل در ارتباط با محور رشت-آستارا یکی از اساسی‌ترین معضلات برای تکمیل این پروژه را تملک اراضی می‌داند و می‌گوید: «هنوز تملک اراضی در این محور انجام نشده و حتی در صورت مهیا شدن تمامی شرایط نیاز است با مالکان زمین‌هایی که قرار است این مسیر ریلی از آنها عبور کند تفاهم ایجاد شود و این اراضی باید تملک شوند و مسائل زیرساختی آن باید مورد توجه قرار گیرد. اما تاکنون و تا جایی که من اطلاع دارم کاری در این خصوص انجام نشده است، در حالی که بخش مهمی از این مسیر ریلی از اراضی کشاورزی عبور می‌کند که باید در وهله نخست این اراضی را برای تکمیل این پروژه تملک کرد. بنابراین مجموعه این عوامل نشان می‌دهد که این محور احتمالاً به زودی افتتاح نشود و منادی می‌تغییر رویه‌ای در این حوزه انجام نگیرد به طور کلی بعید می‌دانم افتتاح چنین پروژه‌ای را در آینده نزدیک شاهد باشیم. باید پروژه‌های مکملی برای این محور در نظر گرفته شود که می‌توان اتصال محور رشت به خط ریلی اردبیل را عنوان

کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب به‌عنوان یکی از ۱۰ کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی دنیا میان سه کشور ایران، روسیه و هند بوده و بناس‌ت قاره‌های آسیا و اروپا را به همدیگر پیوند دهد و ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار سازد، اما متأسفانه محور قزوین-رشت-آستارا تنها گسستگی این مسیر به‌شمار می‌رود و با گذشت سال‌ها و شعارهای رنگارنگ دولت‌ها هنوز به ثمر نرسیده است. حال چند سؤال اساسی مطرح می‌شود: نخست آنکه علت‌العلل واقعی تکمیل خط راه‌آهن «قزوین-رشت-آستارا» چیست؟ اینکه به‌رغم اذعان کارشناسان و مسئولان دولت‌های مختلف به اهمیت تکمیل این محور، چرا تاکنون تکمیل‌نشده است؟ حال سؤال مهم‌تری مطرح می‌شود و آن اینکه آیا احیاناً «تعارض منافع» که ریشه امراض کشنده اقتصاد ایران است، در اینجا نیز دخیل بوده و باعث کارشکنی برخی مدیران یا مافیای می‌شود؟ سؤال دیگری درباره موضوع کلیشه‌ای تأمین منافع ملی اینکه آیا علت تکمیل نشدن چنین محور مهمی به تأمین مالی برمی‌گردد؟ اگر این است چطور می‌شود برای ساخت فلان مگامال، از فلان بانک ۱۷ هزار میلیارد تومان تأمین و به نوعی از جیب مردم برای تأمین منافع گروهی خاص و احیاناً از دودمان «الگیا‌رشی» نهفته در کشور پرداخت می‌شود ولی برای چنین تأمین مالی صورت نمی‌گیرد؟ آیا اساساً پذیرفته است که چنین طرح مهمی صرفاً به دلیل تأمین مالی روی زمین مانده باشد؟ محور دوم سؤالات نیز به آورده اقتصادی و سیاسی چنین طرحی بر می‌گردد: در صورت نهایی شدن این محور، ایران از چه لحاظ و چه میزان بهره‌مند خواهد شد؟

### ایران؛ ضامن امنیت تجارت جهانی

مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست‌پژوهی راه‌اندیشکده جهان معاصر می‌گوید: «با مطالعه گذشته ایران، این نکته بر ما آشکار می‌شود که راه‌های زمینی، مهم‌ترین منبع قدرت و ثروت برای ما بوده‌اند. خاطره جمعی و تاریخی ایرانیان از راه‌بریشم، نشانه‌ای از اهمیت راه‌های تجاری زمینی برای کشور ماست و امروز شرایط جهان در حال حرکت به سمتی است که امکان‌بازآفرینی نقش تاریخی ما به‌عنوان «ضمین‌کننده امنیت تجارت جهانی» مهیاست. بدیهی است که چنین رخدادی قدرت و نفوذ ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ما را در منطقه و جهان به شکلی چشمگیر افزایش خواهد داد و چشم‌اندازی روشن از توسعه را در برابر ما عیان خواهد کرد. اما باید بدانیم که فرصت‌ها همیشه نیستند و در حال حاضر نیز تلاش‌های بسیاری از سوی کشورهای منطقه به منظور خنثی‌سازی نقش تاریخی و جغرافیایی ایران در حال پیگیری است. این تهدیدهای بزرگ نشان از فرصت بزرگی دارند که برای ما فراهم است و باید آن را جدی بگیریم. نقش تاریخی ایران، به واسطه برخورداری از جغرافیای منحصر به‌فرد، همواره اتصال دهنده شرق و غرب و شمال و جنوب بوده است. اما اغلب در متون تاریخی مسیر اصلی تجاری عبوری از ایران مسیر شرق به غرب بوده که لازم است در این مورد مطالعات و پژوهش‌هایی انجام گیرد تا میراث فرهنگی و تاریخی خود را در ارتباط با این موضوع بهتر بشناسیم و پس از شناخت گذشته خویش آن میراث را به زبان امروز که زبان تجارت و اقتصاد است، ترجمه کنیم. همانند کاری که چینی‌ها انجام دادند و بر پایه سابقه باستانی‌شان برای شکل دادن به یک ابتکار اقتصادی جدید در عصر حاضر اقدام کردند و حاصل آن گسترش نفوذ سیاسی، اقتصادی و فرهنگی چین در بیش از ۷۰ کشور جهان است. آنچه چینی‌ها به انجام

«فرشاد عادل» پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه سیاسی و مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست‌پژوهی راه‌اندیشکده جهان معاصر در این خصوص به «جوان» می‌گوید: «فقدان کلان استراتژی ملی در حوزه کریدورها از علل اصلی تکمیل نشدن محور ریلی رشت-آستارا است. نگاه کلان و استراتژیک به کریدورها و به رسمیت شناختن مزایای سیاسی و اقتصادی آنها تنها راهی است که ما را به نقطه موفقیت در این حوزه می‌رساند. یکی از دلایلی که پروژه‌های کلان کریدوری، مانند ریل رشت-آستارا در کشور به نتیجه نرسیده‌اند، مشخص نبودن کلان استراتژی ملی ما برای ورود به عصر کریدورهاست. امروز شاهد بازگشت دوباره راه‌های زمینی و تجارت زمین‌محور به عرصه مبادلات هستیم. بعد از تحولاتی که پس از قرن پانزدهم میلادی رخ داد و اروپا به واسطه اکتشاف راه‌های دریایی از نقطه پایانی راه‌بریشم تبدیل به مبدا عالم و نقطه مرکزی جهان شد، راه‌های تجاری زمینی از رونق افتادند اما در عصر حاضر و با اوج‌گیری قدرت‌های آسیایی مانند چین، هند و روسیه که سابقه مشخص و روشنی در حوزه تجارت زمینی دارند، راه‌های زمینی مجدداً در حال بازیابی اهمیت خود هستند و این به معنای فرصتی مهم برای کشوری مانند ایران است تا نقش تاریخی خود را به‌عنوان نقطه اتصال شرق و غرب بازیابی کند.»

### اهمیت کریدور شمال-جنوب در ابتکار کمربند راه چین

عادل می‌افزاید: «آغاز عصر کریدورها را می‌توان سیال ۲۰۱۳ و همزمان با اعلام رسمی ابتکار کمربند راه چین دانست. این ابتکار که در جهان تحت عنوان Belt and Road شناخته می‌شود، تلاشی است از سوی چین به منظور به دست آوردن بازارهای جدید در غرب. این تلاش که حاصل قدرتی اقتصادی چین است در قالب ابتکار کمربند و راه موجب بازیابی اهمیت پیوندهای تجاری زمین‌محور بین قاره‌های آسیا و اروپا شده است. کشورهای مختلفی با استقبال از این ابتکار به آن پیوسته‌اند و برای بهره‌بردن از فرصت‌ها در حال رقابت هستند. از سوی دیگر قدرت‌هایی نظیر هند و روسیه نیز ابتکارهایی در این مورد دارند که کریدور شمال-جنوب یکی از مهم‌ترین ابتکارات است. ایران در این کریدور از نقش بسیار مهمی برخوردار است و علاوه بر مرتبط کردن کشورهای هند و روسیه، امکان ایجاد پیوند تجاری میان کشورهای شرق آسیا و حاشیه خلیج فارس را با شمال اروپا فراهم می‌کند. بنابراین ما شاهد ورود به یک عصر جدید هستیم که در آن اهمیت راه‌های زمینی بسیار بیشتر از قبل است و لازم است این تغییر در پارادایم اقتصاد و تجارت جهانی مورد توجه قرار گیرد. متأسفانه هنوز افراد بسیاری حتی در میان مسئولان نسبت به این مسئله شک دارند و حاضر به پذیرش تغییراتی نیستند که در جهان رخ داده و یکجانبه‌گرایی را در تجارت جهانی به چالش کشیده است.»

برآوردهای انجام‌شده برای تکمیل این پروژه نزدیک به ۲ میلیارد دلار سرمایه نیاز است که از طریق راه‌های موجود باید برای این پروژه تأمین شود. در این مورد کارشنکی‌هایی از سوی طرف آذربایجانی ایجاد شده و به نظر می‌رسد قرار داد منعقد شده هم قرار داد شفافی نیست. بنده به قرار داد را مشاهده نکرده‌اند و اساساً نوع معامله با طرف آذری مشخص نیست و معلوم نیست چرا طرف مقابل می‌تواند به این سادگی کارشنکی کند و پروژه را به پروگان بگیرد، البته بر اساس صحبت‌هایی که بنده با سفیر ایران در روسیه داشتم، طرف روسی مایل به سرمایه‌گذاری در این حوزه است که باید پیگیری شود و در این مورد به طور جدی‌تر با روسیه صحبت کرد، اما اخیراً ضد و نقیضی هم وجود دارد که حاکی از عدم تمایل روس‌ها در این خط پروژه است. به هر حال این مسائل باید به طور جدی بررسی شود و امکان‌هایی که در این خصوص وجود دارد مورد سنجش قرار گیرد.

### ردپهانه‌بار مالی

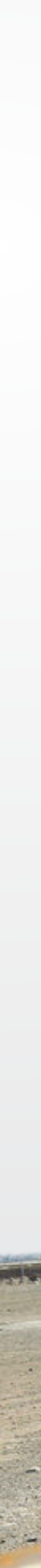
عادل تأکید می‌کند: «توقف یک طرح مهم و کلان ملی به دلیل هزینه تأمین مالی قابل‌پذیرش نیست؛ زیرا هنگامی که از طرح ملی سخن گفته می‌شود باید توان کشور برای شکل دادن آن به کار گرفته شود مشروط بر اینکه وحدت رویه و عمل و نظرات نسبت به تکمیل این خط‌آهن به همکاری منجر شود و با کمک روش‌های مختلف برای تأمین مالی چنین پروژه‌هایی و استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی کشورهای مانند روسیه، می‌توان پروژه را به نتیجه رساند. اما گویا تا امروز انگیزه لازم برای تکمیل این خط ریلی و هزینه‌کرد برای آن وجود نداشته است و باید رسانه‌ها به این موضوع بیشتر بپردازند و مسئولان و افرادی که با این حوزه‌ها ارتباط دارند، وظیفه پاسخگویی و ارائه توضیحات لازم را دارند، زیرا بارها مقامات بلندپایه حاکمیتی و دولتی به این کریدور اشاره کرده‌اند و باید جواب‌قانع‌کننده‌ای برای اهمل در این حیطه ارائه کنند و اطلاعاتی در این خصوص به منظور آگاهی بخشی افکار عمومی در اختیار مردم قرار دهند. هنگامی که مسیر ترانزیتی کالا از جغرافیای ایران عبور کند، منافع مالی و ژئوپلیتیکی همراه خواهد داشت که به افزایش قدرت ملی منجر می‌شود.

### سنگینی وزن بعد ژئوپلیتیکی به بعد مادی

پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه‌سیاسی معتقد است: «بعد ژئوپلیتیکی این پروژه ریلی اهمیت بیشتری نسبت به بعد مادی دارد و قاعدتاً تولید ثروت با راه‌اندازی چنین پروژه‌ای، به هر حال شکل می‌گیرد. طبق برآوردهای انجام‌شده، با جذب تمام پتانسیل‌های موجود احتمال می‌رود بتوان حدود ۸ میلیارد دلار در سال از طریق آن درآمد کسب کرد که این مبلغ قابل توجه است و در بعد مادی ماجرا منفعت خوبی برای کشور خواهد داشت اما بعد مادی و تولید ثروت، امر اضافی‌ای برای پروژه است، زیرا چنین پروژه کلان‌ی بیش از هر چیزی ما را به کشوری تبدیل می‌کند که یک مسیر تجاری مهم را از جغرافیای خود عبور می‌دهد و نقش ما را در تضمین امنیت تجارت جهانی برجسته می‌کند. این مسئله می‌تواند عاملی برای افزایش قدرت ملی ما باشد.»

### ضرورت عرضه شبکه‌ای از کریدورها به همسایگان

عادل خاطر نشان می‌کند: «باید توجه داشت که ایران صرفاً نباید متمرکز بر کریدور شمال به جنوب باشد، بلکه باید شبکه‌ای از کریدورها را به







همسایگان عرضه کرد، ما باید ابتکار منحصر به فرد خود را در حوزه کریدور ها که تیلور کلان استراتژی ملی ما خواهد بود، به جهان عرضه کنیم. همانطور که چین با کمربند راه تر کیه با کریدور میانی ابتکارهای خود را به جهان عرضه کرده، ما نیز باید از کلان استراتژی و ابتکار منحصر به فرد کشورمان در حوزه کریدور ها رونمایی کنیم. این ابتکار نباید صرفاً متمرکز بر یک کریدور و پخت انتقال کالا باشد، بلکه باید روی شبکه کریدوری ایران که شامل مسیرهایی از جنوب به شمال و شرق به غرب است تمرکز داشته باشد. ابتکار مامی تواند شامل مسیرهای متنوعی باشد و بر همین اساس برای کریدور شمال - جنوب نیز می توان مسیرهای متفاوتی را تعریف کرد که مسیر رشت - آستارا یکی از این مسیرهاست، در کنار این محور می توان شکل دادن به محور شرقی شمال - جنوب را نیز در دستور کار قرار داد. ما امروز نیازمند ایجاد دسترسی های جدید به بندر شمالی هستیم و یکی از دسترسی ها می تواند مسیر ریلی طبرس - شاهرود - گرگان باشد. این مسیر همچنین می تواند کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه را به بندر جنوبی ایران متصل و نقش شاهرگ تنفسی این کشورها را برای اتصال تجارت جهانی ایفا کند. همچنین این خط ریلی می تواند در نهایت به واسطه ترکمنستان و قزاقستان به ما نیز کمک ایجاد بازگاری کشتی های رور و توسعه خطوط شرقی کریدور

#### سیاست وری راه محور: مکمل نگاه به شرق

عادل می گوید: «توسعه شبکه کریدوری ایران قدرت بازیگری و نقش آفرینی بیشتر در حیطه های منطقه ای و بین المللی را به دنبال دارد. برای به سرانجام رساندن ایده ها در محبت کریدورهای می توان از مفاهیمی نظیر دیپلماسی راه استفاده کرد که از سوی رئیس رکنس نیز، استاد دانشگاه تهران پیشنهاد شده است، اما پیش از هر چیزی ما نیازمند «سیاست پژوهی راه» و «سیاست گذاری راه» هستیم. با استفاده از این دو عنصر ما «سیاست وری راه محور» خواهیم داشت که راهبردی کلان مادر حوزه راه و کریدور را در عمل متجلی خواهد ساخت. باید اشاره کرد که منظور از راه در جهان امروز، هر آن چیزی است که امکان پیوند بین سرزمینی را فراهم می کند و این پیوندها می توانند به شکل ریل، جاده، بندر، خطوط انتقال انرژی یا خطوط فیبر نوری باشند. سیاست وری راه محور می تواند به عنوان مکملی برای استراتژی نگاه به شرق و سیاست همسایگی ایران باشد و چشم اندازی امیدوارکننده از آینده را برای ما ترسیم کند. ایران دارای ۱۵ کشور همسایه با بازارهای چند میلیون نفری است و این ظرفیت مغفولی است که تا به امروز به آن توجه کافی نشده است. اما با استفاده از سیاست وری راه محور و ابزارهای کریدوری که با جغرافیای کشورمان در اختیارمان قرار می دهد، این توان ایجاد می شود تا نقش آفرینی ایران را در اقتصاد و تجارت منطقه و جهان پر رنگ تر کنیم. بر همین اساس به یک مدیریت یکپارچه در سیاست گذاری و اجرای سیاست ها در حیطه کریدور ها نیاز است که با تأکید بر «سیاست وری راه محور» یک متولی واحد وظیفه سیاست گذاری و اجرای سیاست ها در این حوزه را بر عهده داشته باشد و توسعه ترانزیت را در ایران پیش برد تا از تعارض منافع و موازی کاری های موجود جلوگیری شود. همچنین استفاده از عناصر فرهنگی تمدن ایرانی - اسلامی و تأکید بر نقش تاریخی ایران بزرگ در ایجاد ارتباط میان چین و اروپا با محوریت راه های ابریشم از جمله مواردی است که باید مورد توجه قرار گیرد.»

#### وجود ظرفیت عبور سالانه ۲۰ الی ۲۰۰ میلیون تن بار

مدیر دیار تمان مطالعات کریدور ها و سیاست پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر تأکید می کند: «هر اندازه بتوانیم مسیرهای متنوع تری را تحت عنوان ابتکار منحصر به فرد خود عرضه کنیم، قاعدتاً انتخاب ها، امکان ها و فرصت های ایجاد شده نیز بیشتر خواهد بود و منافع و مواهب بیشتری نصیب ما خواهد شد. در تولید ادبیات در حوزه کریدور ها، بحث شبکه کریدور های ایران شامل محور های شمالی - جنوبی و شرق و غرب باید مورد تأکید باشد، چرا که این نگرش مسیرهای متعددی را در اختیار تجار کشورهای مختلف قرار می دهد که خود این یک امتیاز محسوب می شود. سوی دیگر قدرت بازیگری ایران را در حیطه های مختلف به ویژه در مسائل ژئوپلتیکی بالا می برد. به طور مثال اگر تنها مسیر اتصال ما در کریدور شمال - جنوب مسیر جمهوری آذربایجان باشد، ممکن است این مسئله ما را قدرتمند تر خواهد کرد. همچنین با توجه به علاقه مندی هند جهت شرقی کریدور شمال - جنوب را توسعه یخشید که همه اینها موضع ایران را قدرتمند تر خواهد کرد. همچنین با توجه به علاقه مندی هند جهت سرمایه گذاری در زیرساخت های ارمنستان و دخیل کردن این کشور در کریدور شمال - جنوب، می توانیم به ارمنستان نیز نگاه ویژه ای در حوزه حمل و نقل جاده ای داشته باشیم و در بلندمدت هم می توان در حوزه ریلی

## جنگ کریدورها نبرد با ابزار ابتکار و راهبرد

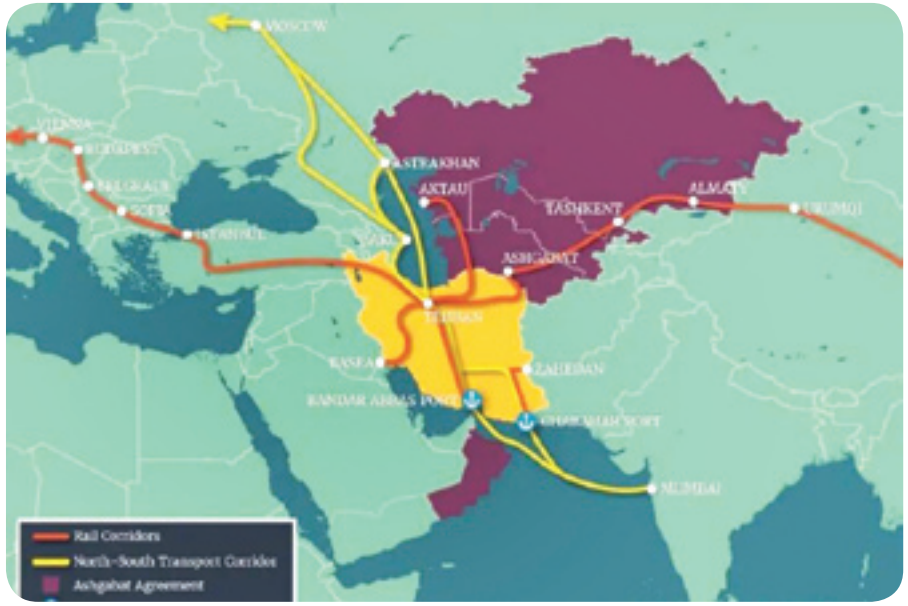
چشم انداز منافع اقتصادی و سیاسی در زمینه کریدور های ریلی، جاده ای و انرژی به اندازه ای پررنگ است که کشورها به آن به عنوان یک جنگ برای کسب بیشترین منفعت نگاه کنند. امری که حتی می تواند منجر به جنگ های نظامی شود که نمونه آن را در سال ۲۰۲۰ و در مناقشه ارمنستان و جمهوری آذربایجان شاهد بودیم. به رغم مسوق به سابقه بودن تنش میان ارمنستان و جمهوری باکو، تحولات اخیر در قفقاز را باید در فضای جنگ کریدوری تحلیل کرد؛ نزاری که در آن ترکیه تلاش دارد با استفاده از برای از باکو، دسترسی مستقیم شرق به غرب را از آسیای میانه تا مدیترانه فراهم کند. این استراتژی که در قالب ابتکار ترنس کاسپین منجر به تقویت کریدور میانی خواهد شد، این فرصت را برای ترکیه فراهم خواهد کرد که تبدیل به مسیر اصلی اتصال شرق و غرب شود.

#### ابتکار کریدور میانی ترکیه استراتژی گسترش در آسیای میانه

کریدور میانی ابتکاری است که اتصال میان ترکیه و چین را با گذر از مسیر گرجستان، آذربایجان، دریای خزر و سپس قزاقستان یا ترکمنستان، ازبکستان و قرقیزستان فراهم می کند. بر اساس ارزیابی بانک توسعه آسیایی دو مسیر دسترسی عمده ابتکار کریدور میانی عبارتند از راه آن ترانس قزاقستان که پس از تکمیل در سال ۲۰۱۴، ۷۰۰ کیلومتر از مسیر حمل و نقل شرق به غرب در سراسر این کشور را در بر گرفت و راه آن باکو - تفلیس - قارص (BTK) که در سال ۲۰۱۷ عملیاتی شد. راه آن BTK یا «جاده ابریشم آهین»، امکان حمل و نقل ریلی مستقیم میان منطقه قفقاز و ترکیه را پس از مسدود شدن مسیر ریلی میان ارمنستان و ترکیه، در نتیجه درگیری ارمنستان و جمهوری باکو در اوایل دهه ۱۹۹۰ میسر کرد. اتصال این مسیر ترانزیتی بین آذربایجان و ترکیه، علاوه بر اینکه تلاشی برای کوتاه تر کردن مسیر چین به اروپا بود، ارتباط بین ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را نیز افزایش داد. از دیدگاه آنکارا، کریدور میانی یک مسیر تجاری بسیار جذاب است، زیرا علاوه بر ایجاد ارتباط میان ترکیه و آسیای میانه، وابستگی کشورهای آسیای میانه را به روسیه و ایران کاهش می دهد. خاستگاه این ابتکار به سال ۲۰۰۹ بازمی گردد و توسط فاتح جیلان پیشنهاده شد. هدف اصلی ترکیه برای راه اندازی ابتکار کریدور میانی، ایجاد یک مسیر ترکیبی است که موجب پیوند اروپا و آسیا شود و همکاری منطقه ای را با کشورهای در امتداد ترانس کاسپین افزایش دهد. برای این منظور مسیرهای بندری مختلفی پیش بینی شده است که جایه جای محموله از مبدأ به مقصد را با استفاده از چندین روش حمل و نقل و به صورت ترکیبی اما تحت یک قرارداد، یا با نام به انجام می رسانند. نمونه هایی از مزایای ترانزیت این مسیر کریدور میانی عبارتند از: خدمات توقفگاه، رایگان بار آمد حمل و نقل و

#### ایران، مستعد اما متغیر: فقدان کلان استراتژی ملی در حوزه کریدورها

به رغم نقش پررنگ ایران در تاریخ راه های تجارت زمینی و بر جای ماندن نشانه های مختلفی از رونق مسیرهای تجاری در اقلیم ایران بزرگ، در عصر حاضر ایران را نمی توان بازیگر فعالی در جنگ کریدورها



به حداقل رساندن هزینه های هماهنگی لجستیک، ترکیه قصد دارد تا ۴۰ درصد از بارهایی را که مسیر کریدور ترنس سبیری گذر می کنند، به کریدور میانی جذب کند. این کشور از طریق ابتکارات دو جانبه، سه جانبه و چند جانبه به دنبال بهره بردن از موقعیت جغرافیایی ترکیه در قلب مثلث تجاری اروپا، آسیا و آفریقا است. به رغم اینکه ترکیه ابتدا برای ترغیب کشورهای آسیای میانه برای همراهی با ابتکار کریدور میانی با مشکلاتی از جمله نفوذ روسیه روبرو بود، تبلیغات و روایت سازی های این کشور از قدرت سخت و نرم خود موجب شد پس از اعمال تحریم های غربی علیه روسیه، نظر کشورهای آسیای میانه به همکاری با آنکارا جلب شود. این مسئله موجب خلق فرصت های تازه ای برای ترکیه به منظور افزایش نفوذ در منطقه آسیای میانه خواهد شد. بر همین اساس دولت آنکارا توجه ویژه ای به «خلق روایت» برتری جوانه در حوزه های مختلف فرهنگی و نظامی دارد. تأکید بر هویت ترکی و در پیش گرفتن سیاست های پان ترکیستی و نیز اغراق و بزرگ نمایی در حوزه های نظامی با انجام مانور ها و عملیات های نمایشی پرسرو صدا در قفقاز و شمال و سوریه و همچنین تأکید بر قدرت توان بهیادی این کشور در جنگ و اوکراین همگی نمونه هایی از «خلق روایت» برتری جوانه ای هستند که فرصت های تجاری و سیاسی تازه ای را با کشورهای آسیای میانه ایجاد کند. این دیپلماسی که در قالب سازمان دولت های ترک ظهور و بروز پیدا کرده است، چشم اندازی از توسعه روابط میان ترکیه، آذربایجان و کشورهای آسیای میانه به دست می دهد که در پی آن ترکیه از توان بالایی به منظور اثر گذاری بر مناطق قفقاز و آسیای میانه برخوردار خواهد شد. نقش اساسی ابتکار کریدور میانی در شکل گرفتن چنین همگرایی ای از نمونه های بسیار مهم کریدور فهم اهمیت مسیرهای ترانزیتی و خطوط انرژی است.

#### کریدور CPEC: بستری برای همکاری مشترک چین، پاکستان و عربستان

کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)، از ابتدا ابتکاری کاملاً

## کریدور ترانزیتی شمال - جنوب از نمای نزدیک

ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی ظهر روز چهارشنبه ۱۴ ماه در جلسه ای به ریاست معاون اول رئیس جمهور تصمیماتی برای جوش در اجرای کریدور ترانزیتی شمال - جنوب گرفت. هر چند جزئیات این تصمیمات رسانه ای نشده است، اما پایگاه اطلاع رسانی معاون اول رئیس جمهور با ذکر این نقل از محمد مختبر که «ظرفیت ها و موقعیت استثنایی کشور برای توسعه ترانزیت، مزیتی خدادادی و بسیار ارزشمند است و ضرورت دارد با برنامه ریزی دقیق و تلاش حداکثری، روند تکمیل و بهره برداری از این کریدور را تسریع کنیم»، تأکید کرده است: «طرح «جیش کریدور ترانزیتی شمال - جنوب» با توجه به اهمیت توسعه ترانزیت ریلی کشور به عنوان یکی از محورهای راهبردی در ایجاد تجارت پایدار و مقاوم سازی اقتصاد تصویب شد و ذیل ماده ۱۲ سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی به مفهوم «توسعه پیوندهای راهبردی و وابستگی متقابل تجاری با کشورهای منطقه» قرار می گیرد. احداث و تکمیل پنج پروژه زیرساختی در کریدور شمال - جنوب و یکپارچه سازی مدیریت ترانزیت و افزایش بهره وری، دو محور اصلی این طرح است.» ماده ۱۲ سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی به «افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب پذیری اقتصاد کشور از طریق توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری و مشارکت با کشورهای منطقه و جهان به ویژه همسایگان، استفاده از دیپلماسی در جهت حمایت از هدفهای اقتصادی و استفاده از ظرفیت های سازمان های بین المللی و منطقه ای» تصریح دارد. سیدابراهیم رئیسی ۱۴ اسفند ۱۴۰۰ در پایان سفر به استان گلستان در تشریح دستاوردهای این سفر درباره برنامه دولت برای بهره گیری از ظرفیت کریدور شمال - جنوب برای توسعه شرق استان خزر و نقش این منطقه در سیاست گسترش روابط همسایگی دولت گفته بود: «دولت تعامل با همه کشورهای دنیا را با اولویت کشورهای همسایه در دستور کار خود قرار داده است.» رئیس جمهور دوم اسفند همان سال نیز در تماس تلفنی با «قریبالقلی بردی محمداف» رئیس شورای ملی ترکمنستان، با اشاره به اهمیت کریدور شمال - جنوب، تأکید کرده بود: «امیدویم در دوره جدید ریاست جمهوری در ترکمنستان شاهد همکاری و فعال شدن بیش از پیش ظرفیت های اقتصادی در کشور باشیم.» محمد منجمی، سرپرست اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲ نیز از دیدیهست اسما ل درباره اهمیت راه آهن رشت - آستارا گفته بود: «این خط ریلی حلقه مفقوده کریدور بین المللی ریلی شمال - جنوب (NOSTRAC) است که از خلیج فلاند آغاز شده و به خلیج فارس و دریای عمان منتهی می شود. بهره برداری از آن راه آهن با توجه به روابط راهبردی و همجواری جمهوری اسلامی ایران با جمهوری فدراتیو روسیه و شرایط تحریم های ظالمانه، تردد کالی و بار را در این کریدور تسهیل می کند، از سوی دیگر می توانیم با کریدور دیگری غیر از کریدور ترکیه به اروپای شمالی و

## راه آهن رشت - آستارا حلقه مفقوده کریدور بین المللی ریلی شمال - جنوب است که از خلیج فلاند آغاز شده و به خلیج فارس و دریای عمان منتهی می شود

کشورهای اسکاندیناوی متصل شویم.» به گفته منجمی «این راه آهن در سال اول بهره برداری ۴/۵ میلیون تن بار و ۲۵۰ هزار نفر مسافر را جابه جایی کند و در سال بیستم بهره برداری نیز این ظرفیت به ۱۱ میلیون تن بار و ۵۰۰ هزار نفر مسافر می رسد.» همچنین انجام مبادلات تجاری و بازرگانی بین کشورهای آسیای میانه، قفقاز و کشورهای اروپایی از طریق راه آهن جمهوری آذربایجان و بندر باتومی در دریای سیاه از دیگر مزایای این طرح است که سرپرست اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲ به آن اشاره کرده بود. یکی از محورهای مهمی که در تکمیل نشدن طرح مهم راه آهن رشت - آستارا به آن اشاره می شود، مباحث مالی است. سرپرست اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲، در این خصوص نیز گفته بود: «توسعه ترانزیت ملی در این منطقه و منافع و مواهب بیشتری نصیب ما خواهد شد. در تولید ادبیات در حوزه کریدور ها، بحث شبکه کریدور های ایران شامل محور های شمالی - جنوبی و شرق و غرب باید مورد تأکید باشد، چرا که این نگرش مسیرهای متعددی را در اختیار تجار کشورهای مختلف قرار می دهد که خود این یک امتیاز محسوب می شود. سوی دیگر قدرت بازیگری ایران را در حیطه های مختلف به ویژه در مسائل ژئوپلتیکی بالا می برد. به طور مثال اگر تنها مسیر اتصال ما در کریدور شمال - جنوب مسیر جمهوری آذربایجان باشد، ممکن است این مسئله ما را قدرتمند تر خواهد کرد. همچنین با توجه به علاقه مندی هند جهت شرقی کریدور شمال - جنوب را توسعه یخشید که همه اینها موضع ایران را قدرتمند تر خواهد کرد. همچنین با توجه به علاقه مندی هند جهت سرمایه گذاری در زیرساخت های ارمنستان و دخیل کردن این کشور در کریدور شمال - جنوب، می توانیم به ارمنستان نیز نگاه ویژه ای در حوزه حمل و نقل جاده ای داشته باشیم و در بلندمدت هم می توان در حوزه ریلی