

در گفت‌وگوی «جوان» با مدیر دپارتمان مطالعات راهگذرها عنوان شد

راهگذر ریلی ایران– قرقیزستان ما را به «سی‌کی‌یو» وصل می‌کند



وحیدعظیم‌نیا

دبیر گروه اقتصاد

مدیر دپارتمان مطالعات کریدورهاوسیاست‌پژوهی راه‌اندیشکده جهان معاصر معتقد است باید از زاویه اقتصاد سیاسی به اهمیت کریدور ریلی ایران و قرقیزستان نگرست، چه آنکه این پروژه می‌تواند حضور ما را در آسیای میانه پررنگ‌تر کند و باید بدانیم آسیای میانه نقطه مهمی در جهان است. رژیم موقت اسرائیل، عربستان و ترکیه بسیار در این منطقه سرمایه‌گذاری می‌کنند و ایران هم باید جای پای خود را محکم‌کند در غیر این صورت ژئوپلیتیک بحران به منطقه آسیای میانه کشیده شده و مسائل امنیتی برای ما ایجاد می‌شود. اگر با ذهنیت درست و با دیپلماسی اقتصادی پیش برویم آورده اقتصادی پر باری به همراه خواهد داشت. علاوه‌بر مسیر ترانزیتی پای ما را به معادن این منطقه باز می‌کند و فعالیت‌های شرکت‌های عمرانی ما گسترش می‌یابد که همه اینها آورده اقتصادی است. معاون اول رئیس‌جمهور ایران و نخست‌وزیر قرقیزستان در حاشیه بیست‌وهفتمین اجلاس شورای نخست‌وزیران کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای دیدار و گفت‌وگو کردند و در این دیدار که وزرای نفت و راه و شهرسازی و برخی رؤسای دستگاه‌های ذی‌ربط نیز حضور داشتند، توافقات مهمی برای گسترش همکاری‌های فیما بین اعلام شد. در نخستین گام در پی توافق مسئولان ارشد دو کشور وزرای راه مأمور شدند در همین سفر با ادامه مذاکرات برای راه‌اندازی یک کریدور ریلی از قرقیزستان تاوزبکستان، ترکمنستان و ایران تفاهم کنند. درباره ایجاد راه‌اندازی کریدور ریلی تهران – بیسکک با فرشاد عادل، پژوهشگر مطالعات استراتژیک و دبیرشعبه‌سیاسی و مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست‌پژوهی راه‌اندیشکده جهان معاصر به گفت‌وگو نشستستیم. ■ ■ ■

کریدورها که اخیراً مورد توجه کشورهای فرار گرفته‌است، ظاهراً طی چند سال گذشته مورد توجه مسئولان وقت کشورمان قرار نداشت و در دولت سیزدهم با رهیافت جدیدی در حال پیگیری است. در تازه‌ترین اقدام نیز موضوع راه‌اندازی «کریدور ریلی تهران و قرقیزستان» مورد موافقت طرفین قرار گرفت. راه‌اندازی چنین ریلی چرا مهم است و باید مورد توجه قرار گیرد؟

قرقیزستان شاید کشور مهمی در معاهدات بین‌المللی به خودی خود و به عنوان تک‌کشور نباشد، اما اگر با تصویر بزرگ به‌ماجرانگاه کنیم و کشور قرقیزستان را به عنوان یک کشور در منطقه آسیای مرکزی و همجوار با کشور چین و استان سین‌کیانگ چین ببینیم، اوضاع متفاوت می‌شود و موضوع فرق می‌کند.نقش قرقیزستان اینجا پررنگ می‌شود و اهمیت دوچندان پیدا می‌کند. اهمیت قرقیزستان را باید در قارگیری در منطقه آسیای مرکزی و همجوری آن با کشور چین جست‌وجو کنیم و براساس اهمیت آن، شروع به طرح‌ریزی برای برنامه و نقشه راه کنیم تا ما را به این کشور وصل کند و زمینه‌ساز این باشد که به منافع ملی خود از آسیای میانه و کشور چین دست پیدا کنیم. دیدن جوانب‌اهمیت کشور قرقیزستان مهم‌ترین ویژگی‌است که می‌تواند پلی برای دسترسی ما به مرزهای خطوط ریلی چین و مرزهای چین باشد.

چه ویژگی‌هایی و چرا مهم؟

ببینید از این جهت مهم است که پروژه ریلی ایران و قرقیزستان می‌تواند مکملی برای پروژه‌هایی باشد که چنینی‌ها مدنظر دارند، مانند خطی که به سعی کی یوه یا خط چین-قرقیزستان و ازبکستان معروف است. این خط ریلی را مدت‌هاست که چنینی‌ها دنبال می‌کنند تا راه‌اندازی در صورت اتصال این مسیر به صورت کامل، نقش ایران در کریدور شرق به غرب بسیار جدی خواهد شد که عواید اقتصادی و سیاسی بسیاری برای ایران خواهد داشت و بعد از جنگ اوکراین وارد فاز جدیدی و جدی‌تری شده‌است. تمامی کشورهای درگیر در زنجیره این مسیر، از منافع اقتصادی این خط بهره خواهند برد. همچنین اجرای کامل این خط باعث شکل‌گیری یک کریدور اقتصادی قابل توجه خواهد شد. این پروژه برای ایران و کشورهای در مسیر نیز بسیار اهمیت دارد. مبادی اتصال چین به ازبکستان متنوع خواهد شد و نقش ایران در کریدور شرق به غرب بسیار جدی خواهد گردید که عواید اقتصادی و سیاسی بسیاری برای ایران خواهد داشت. تمامی کشورهای درگیر در زنجیره این مسیر، از منافع اقتصادی این خط بهره خواهند برد. همچنین اجرای کامل این خط باعث شکل‌گیری یک کریدور اقتصادی قابل توجه خواهد شد. این پروژه برای ایران و کشورهای در مسیر نیز بسیار اهمیت دارد. مبادی اتصال چین به ازبکستان متنوع می‌شود و نقش ایران در کریدور شرق به غرب بسیار جدی خواهد شد که عواید اقتصادی و سیاسی بسیاری برای ایران خواهد داشت و بعد از جنگ اوکراین وارد فاز جدیدی و جدی‌تری شده‌است. ■ ■ ■

چین و هند به عنوان قدرت‌های اقتصادی نوظهور به دنبال ارتباطات زمینی جدید با اروپا و آفریقا هستند. در میان این تلاش‌ها، احیای پروژه جاده ابریشم از سوی چین برجسته است. یک سرمایه‌گذاری قابل توجه در راه‌هن آفریقا، چین به یک بازیگر اصلی در حمل‌ونقل کالا در این قاره تبدیل شده‌است. در پی جنگ روسیه و اوکراین و بسته شدن مسیر شمالی برای ترانزیت کالا، چین اکنون به دنبال احیای مسیر خود از طریق آسیای مرکزی است. پروژه CKU (چین-قرقیزستان-ازبکستان)، یک جاده مرکزی در ابتکار یک کمربند و جاده، با هدف اتصال چین به اروپا از طریق ایران، افغانستان، ترکمنستان، قرقیزستان و ازبکستان است. در رابطه با اهمیت پروژه و CKU و شکل‌گیری

شود. توسعه این خط از ۲۵ سال پیش مدنظر آنها بوده اما در سال‌های گذشته پررنگ‌تر شد. رؤسای چین و قرقیزستان توافق اولیه را برای ساخت این خط ریلی انجام دادند، اما به دلایل مختلفی این اتفاق نیفتاد. خط ریلی مدنظر چینی‌ها این است که به طول ۵۲۳کیلومتر باشد که ۲۱۳ کیلومتر آن در چین، ۲۶۰کیلومتر در قرقیزستان و ۵۰ کیلومتر در ازبکستان باشد که قرار است بخشی از مسیر باری چین به اروپا باشد. این خط ریلی، طول مسیر را به ۹۰۰ کیلومتر کاهش می‌دهد و مدت مسیر قطار را تا هشت روز کمتر می‌کند. بنابراین موضوع مهم این است که خط ریلی می‌تواند جایگزینی برای مسیر چین، قزاقستان و روسیه باشد. با توجه به معضلات و بحران جنگ روسیه و اوکراین و این تحلیل‌ها که ممکن است ماجرای جنگ روسیه و اوکراین بلندمدت باشد، این مهم می‌تواند برای چینی‌ها ال‌ترناتیو(جایگزین) باشد و شریطی را فراهم کند که توسعه اقتصادی را در منطقه هم جوار استان سین‌کیانگ که کشور قرقیزستان است، حاکم کند. همچنین امنیت، آرامش و توسعه را به وجود بیاورد و با ذهنیتی که چینی‌ها در پهنه و راه دارند این مسئله مهم است.

ذهنیت پهنه‌ای یعنی چه؟

کسی توضیح می‌دهم؛ کشورهای منطقه آسیایمثل دومیئو(سلسلوار) می‌توانند روی هم تأثیر بگذرانند، چرا که سرنوشت آنها به هم گره خورده‌و این سنت قدیمی آسیاست. ثبات و امنیت، در این پهنه برای کشورها و از جمله چین حائز اهمیت است. هر آشوب و ناآرامی که آرامش مناطق را تحت تأثیر قرار بدهد، می‌تواند تسری پیدا کند که دست‌دلخواه چینی‌هانست. در ذهنیت پهنه‌ای به دلیل وجود پیوستگی جغرافیایی و فرهنگی میان کشورهای آسیا، هر شکل از بی‌ثباتی در نقطه‌ای از پهنه می‌تواند به نقاط دیگر تسری پیدا کند و چین به عنوان کشوری مبتکر که برای پیگیری منافع ملی‌اش به ثبات در پهنه آسیا و حتی آفروراو آسیا نیاز دارد، خود را مسئول می‌داند که از روش‌های مختلف به حفظ این ثبات بپردازد. یکی از مهم‌ترین راهکارهای چین برای توسعه و حفظ ثبات، استفاده از ابزار کریدورهای توسعه‌ای است که در قالب ابتکار پهنه و راه در حال پیگیری هستند. چینی‌ها به دنبال ثبات در پهنه آسیا هستند و این خط آهن شامل پروژه‌های دیگر مانند خطوط پاره و جاده می‌شود و این هم در مسیر ثبات و زیرساخت و فراهم آوردن راه در منطقه آسیای میانه است و به توسعه نفوذ چین هم دامن می‌دهد. ز البته این مسیر جالبی هم دارد. منطقه کوهستانی است و موانع جغرافیایی وجود دارد و هم راستا نبودن گرش کشورها در این مسیر هم یک معضل مهم است. سه کشوری که بناسند در این پروژه نقش آفرینی کنند ازبکستان، چین و قرقیزستان هستند که هر کدام نگاهشان به خط ریلی متفاوت است. چین و ازبکستان می‌خواهند مسیر کوتاه و ارزان‌تر باشد و به آسیای میانه، اروپا و غرب آسیا وصل شود. اما قرقیزستان می‌خواهد مسیر طولانی باشد و خط ریلی سراسری ایجاد کنند تا باعث رشد اقتصادی این کشور شود.

این تفاوت دیدگاه در بعد فنی هم اثر گذار است؟

بله تا حدودی. نکته این است که عرض خط ریلی به چه نحوی باشد، چینی‌ها به دنبال خط ریلی استاندارد و متمایز از خط ریلی عریض به جانمده از شوروی هستند و این برای مانکنه مهمی است. عرض خط ریلی مابا عرض خطوط ریلی چین یکسان است و این می‌تواند برای ما امتیاز باشد. خط ریلی استاندارد آسیای میانه از شوروی سابق هزار و ۵۲۰ میلیمتر است، در حالی که عرض خط ریلی ما با چین هزار و ۲۴۵ میلیمتر است. عرض خط ریلی ما با چینی‌ها برابر است و اگر در یک حالت ایده‌آل بتوانیم ارتباط مستقیمی بین خطوط ایران و چین ایجاد کنیم، مسألی نظیر تعویض بوزی در مسیر مسیر قطارها نخواهیم داشت که وقتگیر و هزینه‌بر است و قطار می‌تواند از چین حرکت کند و با عبور مستقیم از ایران به سمت غرب و اروپا پیش رود. این مشکل است که چینی‌ها با کشورهای آسیای میانه درباره عرض خط ریلی دارند.

چنین تفاوتی در مورد کریدور ریلی ایران و قرقیزستان هم صدق می‌کند؟

نمی‌توانیم به سادگی بگوییم کریدور ریلی ایران و قرقیزستان را راه‌اندازی می‌کنیم بدون اینکه آن را مکملی برای ابرپروژه‌های بزرگ منطقه‌ای ببینیم. دسترسی خالی ایران به قرقیزستان ارزشی ندارد مگر اینکه این خط ریلی، پلی برای ایجاد ارتباط میان آسیای میانه و بنادر ایران و مکملی برای ابتکار پهنه و راه چینی‌ها باشد که تلاش می‌کنند در همه پهنه آسیا خطوط ریلی و جاده‌ای بکشند. در این صورت این پروژه می‌تواند برای ما منطقی باشد و صحبت کردن درباره آن برای ما امری استراتژیک به حساب می‌آید.

فارغ از چنین تفاوت دیدگاهی، آیا کریدور ریلی ایران و قرقیزستان به لحاظ مالی قابل عملیاتی است؟

درباره تأمین مالی توافقی صورت نگرفته‌است. اگر قرار باشد چنین خط و کریدوری کشیده شود، براساس چه منابعی می‌تواند پیش برود و از چه طریق می‌توانیم تأمین مالی کنیم، این موضوعی است که باید با هوشمندی به آن بپردازیم. قرقیزستان از منابع مختلف طبیعی برخوردار است؛ ۲۲ نوع ذخایر معدنی در این کشور شامل زغالسنگ، سنگ آهن، طلا، آلومینیوم و سایر مواد معدنی وجود دارد و ایران می‌تواند در قبال ساخت خط ریلی امتیازاتی را در این حوزه به دست بیاورد و با خلاقیّت در حوزه دیپلماسی اقتصادی و در ازای آن مثیل چینی‌ها از معادن طلا و قرقیزستان استفاده کند و این راهی است که در جهان مورد تأکید است و چینی‌ها هم انجام می‌هند. برای راه‌اندازی راه‌هن چین به قرقیزستان، حق استخراج طلا به چین داده شده و ما هم می‌توانیم چنین کاری انجام بدهیم و از منابع لازم برای توسعه ریلی استفاده کنیم.

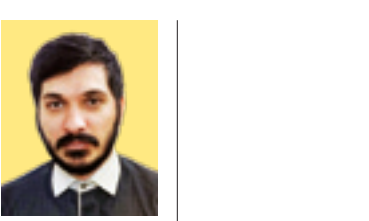
یعنی همکاری چندجانبه؟

دقیقاً، حتماً باید این پروژه‌ها را به پروژه‌های چندجانبه تبدیل کنیم. الان در جهان معنایی ندارد که دو کشور صرفاً برداختیم. علی‌ضایی کارشناس حوزه ترانزیت به گفتگو مستقیم از ایران به سمت غرب و اروپا پیش رود. این مشکل است که چینی‌ها با کشورهای آسیای میانه درباره عرض خط ریلی دارند.

از برای ببینیم تا بتوانیم توسعه روابط با قدرت‌های بزرگ شرقی نظیر چین و روسیه داشته باشیم.

چنین ظرفیتی در کشورهای مقابل برای ما وجود دارد؟

بله. در قرقیزستان، افغانستان و تاجیکستان پروژه‌های کلان‌ی وجود دارد که برای راه‌اندازی آنها می‌توانیم با چینی‌ها همکاری کنیم و این کشورها را پلنفر می(سکوپی) برای همکاری با چین قرار بدهیم و از این طریق می‌توانیم همکاری خود را با آسیای میانه گسترش دهیم. ما باید همکاری‌ها را چند جانبه ببینیم و با چین همکاری کنیم و قرقیزستان را تبدیل به پلنفر توسعه روابط اقتصادی، سیاسی و تجاری با چین کنیم. چنین همکاری‌هایی باعث چندسنگی اقتصادی می‌شود. در این صورت روابط ما با قرقیزستان و دیگر کشورهای آسیای میانه گسترش می‌یابد و خط‌مشی‌ای که چین دنبال می‌کند نیز همین است و



مدیر دبیران مطالعات کریدورهای اندیشکده جهان معاصر

این پروژه می‌تواند حضور ما را در آسیای میانه پررنگ‌تر کند. پیش از اینکه به آورده اقتصادی این پروژه بپردازیم باید بدانیم آسیای میانه نقطه مهمی در جهان است. رژیم موقت اسرائیل، عربستان و ترکیه بسیار در این منطقه سرمایه‌گذاری می‌کنند و ایران هم باید جای پای خود را محکم‌کند. در غیر این صورت ژئوپلیتیک بحران به منطقه آسیای میانه کشیده شده و مسائل امنیتی برای ما ایجاد می‌شود. اگر با ذهنیت درست و با دیپلماسی اقتصادی پیش برویم آورده اقتصادی کشیده‌شده و مسائل امنیتی برای ما ایجاد می‌شود



می‌توانیم از تسهیلات و منابع چینی هم استفاده کنیم. **با توجه به اعلام نشدن جدول زمان بندی مشخصی، می‌توان امیدوار بود کریدور ریلی ایران و قرقیزستان در کوتاه‌مدت عملیاتی شود؟**

باید منتظر بناییم. فعلاً کلیات گفته شده و چندان کار کارشناسی صورت نگرفته‌است. باید جغرافیا منطقه را بررسی کنیم. باید پروژه‌های تحقیقاتی با همکاری سایر کشور ما و چین انجام دهیم و مطالعه کنیم که با توجه به جغرافیای پیچیده و کوهستان و مختصات دشوار قطور می‌توانیم به بهترین شکل و نحو از این پروژه استفاده کنیم. باید خط ریلی را با عرض استاندارد خودمان به آسیای میانه بکشیم و بدون نگاه آینده‌نگرانه به توسعه خطوط ریلی بپردازیم و اگر جزئیات آن با منافع ملی ما سازگار ی نداشته باشد، برای ما مفید نخواهد بود. حتماً باید تلاش کنیم تا خط ریلی استاندارد و با عرض ریلی یکسان با کشور چین بکشیم. به مرور تلاش کنیم خط ریلی مستقیم میان ایران و چین شکل بگیرد در این صورت برای خود آسیای میانه هم خوب خواهد بود. زیرا خطوط ریلی به جای مانده از شوروی سابق این کشورها را وابسته به روسیه نگه داشته‌است. در این صورت کشورهای آسیای میانه هم از این منخمه رها و به جهان پیرامونی وصل می‌شوند. اتصال آنها به خطوط ریلی ایران شریان‌های حیاتی ایجاد می‌کند و می‌توانند به درم‌های آزاد و بنادر جنوب ایران وصل شوند.

نکته مهمی که غالباً مورد مطالبه کنشگران است اینکه کریدور ریلی ایران و قرقیزستان چه آورده اقتصادی برای ما خواهد داشت؟

این پروژه می‌تواند حضور ما را در آسیای میانه پررنگ‌تر کند. پیش از اینکه به آورده اقتصادی بپردازیم باید بدانیم آسیای میانه نقطه مهمی در جهان است. رژیم موقت اسرائیل، عربستان و ترکیه بسیار در این منطقه سرمایه‌گذاری می‌کنند و ایران هم باید جای پای خود را محکم‌کند. در غیر این صورت ژئوپلیتیک بحران به منطقه آسیای میانه کشیده شده و مسائل امنیتی برای ما ایجاد می‌شود. اگر با ذهنیت درست و با دیپلماسی اقتصادی پیش برویم آورده اقتصادی