

تأثیر ابتکار کمربند-راه بر منافع ایران در کریدور شرقی دریای خزر

سید حسین سهرابی

دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات

چکیده

سیر تحولات دهه گذشته نظام بین‌المللی که از آن به عنوان دوران گذار بین‌الملل یاد می‌شود، فرصت مغتنمی برای ج.ا.ایران است که با نگاه به شرق و گسترش روابط با کشورهای آسیایی، منافع کوتاه‌مدت و بلندمدت سیاسی و اقتصادی خود را تأمین و تضمین کند. با حضور ایران در سازمان‌های آسیایی و طرح‌های تجاری (مانند ابتکار کمربند-راه چین)، این کشور می‌تواند زمینه‌های ارتقاء جایگاه سیاسی و اقتصادی خود در عرصه بین‌الملل را فراهم آورد. راه دستیابی به این مهم با توسعه زیرساخت‌ها و خطوط ریلی و آبی میسر خواهد شد. یکی از این کریدورهای ریلی، کریدور شرق دریای خزر (KTI) است. این کریدور با اتصال به شبکه ریلی ایران، دو کشور قزاقستان و ترکمنستان را به مسیر ریلی ابتکار کمربند-راه و سپس به آب‌های آزاد متصل می‌کند. در این مقاله تلاش شده تا با نگاهی واقع‌گرایانه، اهمیت کریدور شرق دریای خزر در ابتکار کمربند-راه مورد سنجش قرار گیرد و در واقع پرسش اصلی این مقاله این است که با نظر به مفاد سند همکاری‌های جامع ۲۵ ساله ایران و چین، آیا ابتکار کمربند-راه می‌تواند منافع ملی ایران در بخش حمل و نقل ریلی با کشورهای کریدور شرقی دریای خزر را تحت تأثیر قرار دهد؟ این مقاله با رویکرد توصیفی-تحلیلی و با استفاده از کتب، مقالات و اسناد، به بررسی ابعاد طرح مذکور پرداخته است. ابتکار کمربند-راه از طریق گسترش زیرساخت‌های مبادلات تجاری و فرهنگی و کمک به گسترش امنیت منطقه، توانایی تأمین منافع ژئوپلیتیک و اقتصادی ایران را در سطح ملی و منطقه‌ای دارا است.

واژه‌های کلیدی: آسیای مرکزی، ابتکار کمربند راه، ایران، چین، اینچه برون

مقدمه

سال های پس از اتمام جنگ جهانی دوم که از آن با عنوان جنگ سرد یاد می شود، دوران جدال دو ابرقدرت آن دوران، ایالات متحده آمریکا و اتحاد جماهیر شوروی، بود. این نزاع تا دهه پایانی قرن بیستم میلادی ادامه یافت اما با فروپاشی شوروی و از بین رفتن نظام دوقطبی جهان، دنیا شاهد نظامی نوین و تک قطبی بود. نظامی تک قطبی که ایالات متحده آمریکا به عنوان تنها ابرقدرت آن و سردمدار کشورهای غربی، جهان را عرصه فعالیت های یکه تازانه خود می دید. اکنون با گذشت چند دهه از آن دوران، رقابتی میان کشورهای قدرتمند به وجود آمده که تلاش می کنند نظام مطلوب خود را بر جهان تحمیل کنند. ایالات متحده آمریکا همواره در این سال ها تلاش کرده تا جایگاه خود به عنوان تنها ابرقدرت جهان را حفظ کند اما روسیه، چین، هند و چند کشور دیگر، تمایلی به ادامه این روند تک قطبی ندارند. در این بین، چین به عنوان کشوری با رشد اقتصادی و صنعتی بالا توانسته در دهه های اخیر توجه بسیاری را به خود جلب کند. البته با کمی تأمل در روند فعالیت های این کشور متوجه می شویم که چین با تکیه بر تاریخ و تمدن پنج هزار ساله خود و همچنین فرهنگ غنی و جمعیت بسیار زیادش، روندی ورای گسترش های تجاری و اقتصادی را مدنظر قرار داده و سعی دارد در زمینه های فرهنگی و سیاسی نیز فعالیت های خود را در جهان گسترش دهد.

طرح چین، احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن است. هدف آن برقراری روابط و سیاست های دوستانه با کشورهای همسایه و پایه ریزی یک بازی برد-برد برای همه کشورهای جهان معرفی شده است. طرح جاده ابریشم چین در سال ۲۰۱۳ ارائه شد و دارای دو بخش زمینی و دریایی است. این طرح طی این سال ها همواره در حال تکامل بوده؛ چنانچه امروز از آن با عنوان "ابتکار کمربند-راه" یاد می شود.

پیش فرض اصلی این قلم این است که طرح پیشنهادی چین با توجه به ظرفیت های بسیاری که در راستای تقویت منطقه گرایی دارد، باعث ایجاد نظم و سیستمی جدید در منطقه اوراسیا از جمله ایران و کشورهای پیرامون آن خواهد شد. این موضوع اهمیت بررسی ابعاد این طرح و تأثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران را دو چندان می کند. در همین رابطه دولت ایران می تواند با تفکری ناشی از نظریه اقتصاد مقاومتی و تقویت همکاری های تجاری و اقتصادی با کشورهای مرکز و شرق آسیا و همچنین حضور در نهادهایی مانند اتحادیه اوراسیا، آ.سه.آن و سازمان همکاری شانگهای، تقویت اقتصاد کشور را در دستور کار دستگاه دیپلماسی قرار دهد. متأسفانه در دهه های گذشته، گسترش تعاملات و مراودات با کشورهای منطقه آسیای مرکزی آنچنان که باید مورد توجه مسئولین مربوطه نبوده و دست فعالان اقتصادی ایرانی از سرمایه و بازار مصرف این کشورها کوتاه بوده است. سیاست توسعه روابط با همسایگان که توسط دولت کنونی (سیزدهم) به عنوان یکی از سیاست های کلان کشور تعیین شده است، اولین اقدامات در این راستا را باعث شد که مشاهده این تحولات موجب دغدغه مندی و نگرش این مقاله بود. در این مسیر مشکلات زیرساختی کوچک و بزرگی وجود دارد که توجه و رفع هر چه سریعتر آنها، دستیابی ایران به جایگاه اقتصادی و سیاسی بالاتر و در شأن ایران در گام دوم انقلاب را موجب خواهد شد. تفاوت در اندازه ریل ها، نبود زیرساخت های لازم در بازارچه های مرزی، نبود خط ریلی مستقیم از ایستگاه های مرزی به سمت بنادر جنوبی و ... از جمله نواقص موجود در این مسئله است. همچنین وجود آنگاه مرزی ریلی سرخس باعث شده چین به نظر برسد که آنگاه مرزی ریلی اینچپه برون از اهمیت کمتری برخوردار است در صورتی که اگر این آنگاه به طور مناسبی توسعه یابد موجب تسریع مبادلات به مقصد قزاقستان، ازبکستان و حتی روسیه خواهد شد. از این رو در این مقاله تلاش شده تا با نگاهی به اسناد

همکاری بین ایران و چین، همچنین تعهدات این کشور در قبال توسعه زیرساخت‌های تجاری زیر بار ترانزیت ابتکار کمربند-راه، اهمیت توجه به کریدور شرق دریای خزر بیش از پیش مشخص گردد.

چارچوب نظری: واقع‌گرایی ته‌اجمی، قدرت و امنیت توأمان

در راستای درک اهمیت این مطلب که همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی باید به چه شکل برنامه‌ریزی شوند تا برای کشورهای همکار مفید فایده باشند، تا به امروز مقالات و کتب مختلفی به رشته تحریر درآمده است. جدال بین نظریه‌پردازان اقتصادی و سیاسی بر سر این موضوع، پس از پایان جنگ جهانی دوم و لزوم رسیدن کشورهای اروپایی به سطح پیشین خود در اقتصاد و همکاری‌های سیاسی، به اوج خود رسید و می‌توان نظریه‌پردازان کارکردگرایی و واقع‌گرایی را جزو پیشروان این عرصه دانست. از آنجا که کارکردگرایی پیشینه و مبنایی لیبرالی دارد، نگاه‌های آزادی‌خواهانه و جدایی‌طلبانه او برای اقتصاد نسبت به سیاست، تحقق حاکم شدن این نظریه در عرصه حقیقی را با مشکل مواجه ساخت. هر چند ارنست هاس^۲ با ارائه نظریه نوکارکردگرایی و تحدید گستره این نظریه جهانی به یک نظریه منطقه‌ای سعی در افزایش اثر مثبت این نگرش با استفاده از مشترکات فرهنگی، اقتصادی و تاریخی کشورهای حاضر در یک منطقه داشت و معتقد بود که تحقق فرآیند کارکردگرایی در مناطقی مثل اروپای غربی به ویژه در سایه تاریخ و ارزش‌های مشترک میسر گردیده است (قوام، ۱۳۹۰: ۵۰) اما همچنان تأثیر مستقیم سیاست در اقتصاد بین‌الملل مانعی برای تحقق این نگرش لیبرالی در اقتصادی جهانی و منطقه‌ای بود.

در سوی دیگر، نظریه‌پردازان واقع‌گرایی سعی در ارائه نظریه‌ای کاربردی در تحلیل روش و منش اقتصاد سیاسی جهانی داشتند که به کمک آن بتوان اقدامات آتی سیاستمداران در عرصه اقتصاد جهانی را پیش‌بینی یا برنامه‌ریزی کرد. واقع‌گرایی با این پیش‌فرض که نظام بین‌الملل یک نظام آنارشیک بوده و دولت‌ها در این نظام همواره در یک ستیز دائمی قرار دارند؛ تلاش می‌کند سیاست جهانی را بر اساس رقابت دولت‌ها بر سر منافع ملی خود تعریف کند (Rourke, 2010: 16). هانس مورگنتا^۳ به عنوان بنیانگذار نظریه واقع‌گرایی کلاسیک با تأثیری از شرایط سیاسی حاکم بر جهان پس از جنگ جهانی دوم، عوامل اساسی حفظ موازنه قدرت را ایجاد افتراق در صفوف متحدان دشمن و رقابت‌های تسلیحاتی می‌داند. در این مکتب سیاست بین‌الملل تلاش بی‌وقفه برای قدرت بوده، ریشه آن را باید در نهاد بشری جست و حقوق، جامعه و عدالت از هیچ جایگاهی برخوردار نیست (قاسمی، ۱۳۹۱). نظریه مورگنتا از این جهت که تأثیر سیاست در اقتصاد جهانی را مهم و آن را عاملی اثرگذار در انتخاب بازیگران متحد اقتصادی دانسته، مستحق توجه و حائز اهمیت است اما تأکید مصرانه آن بر تأثیر نهاد بشر در قدرت طلبی قدرت‌های سیاسی و اقتصادی جهان، نقطه ضعف این نظریه است که با انتقاداتی نیز مواجه شد. از این رو نظریه پردازان واقع‌گرا در پی بهبود واقع‌گرایی کلاسیک، رویکردی جدید با عنوان نو واقع‌گرایی را ارائه کردند.

نظریه نو واقع‌گرایی نیز بر اصل آنارشیک بودن نظام بین‌الملل تأکید دارد اما تفاوت اساسی این رویکرد با نظریه واقع‌گرایی کلاسیک در نگرش آن به علت کنش‌های دولت‌ها است. نو واقع‌گرایی باور دارد که نهاد بشری عامل ترس و کنش‌های دولت‌ها

2. Offensive realism

3. Ernest Haas

4. Hans Morgenthau

نیست، بلکه ساختار نظام بین‌الملل پدید آورنده این کنش‌ها است. برخی نو واقع‌گرایان مانند کنت والتز که کنش‌های دولت‌ها در عرصه جهانی را یک کنش پدافندی یا تدافعی دانسته و آن‌ها را افعالی از سر اجبار برای حفظ امنیت خودشان در ساختار آنارشیک نظامی بین‌المللی که درون آن قرار گرفته‌اند، می‌دانند. این نگاه که از آن با عنوان واقع‌گرایی تدافعی یاد می‌شود، معصومیتی غیرقابل باور و مصونیتی روانی برای دولت‌ها به وجود می‌آورد. با این حال، فرید زکریا^۵ در کتاب «از ثروت تا قدرت» خود با تحلیل روابط خارجی ایالات متحده آمریکا از سال ۱۸۶۵ تا ۱۹۱۴ به این نتیجه می‌رسد که کنش‌های آمریکا در قلمرو کشورهای دیگر به دلیل ترس از تهدیدات خارجی نبوده، بلکه به دلیل تمایل این کشور به گسترش نفوذ یا هژمونی خود در جهان بوده است. به جهت درک صحیح‌تر و عمیق‌تر از کنش‌های بین‌المللی و همچنین رفع کاستی‌های نظریات پیشین، جان مرشهایمر^۶ در کتاب «تراژدی قدرت‌های بزرگ سیاست» خود، با افزودن نگاهی فایده‌گرایانه، نظریه‌ای تحت عنوان واقع‌گرایی آفندی یا تهاجمی ارائه می‌کند که بر طبق آن کنش‌های دول مختلف در عرصه بین‌الملل برخاسته از تمایل آن‌ها به برقراری هژمونی خود در جهان ناامن پیرامونشان است. جان مرشهایمر معتقد است دولت‌ها علاوه بر اینکه نسبت به اهداف سایر دولت‌ها اطمینان خاطر ندارند، می‌بایست بدبینانه‌ترین حالت ممکن نسبت به اهداف آن‌ها را نیز در نظر گیرند در نتیجه دولت‌ها تنها بر توانمندی سایر دولت‌ها متمرکز می‌شوند، از این رو برای کسب قدرت به رقابت می‌پردازند و تا حد ممکن درصد افزایش قدرت خود برمی‌آیند (Glaser, 2010: 23). واقع‌گرایان تهاجمی بر این باورند که در نظام بین‌الملل، همه دولت‌ها در پی برقراری هژمون خود به جهت تأمین امنیتی پایدار برای کشورشان هستند؛ از این رو کشورهایی که چنین قدرتی را ندارند تا زمان رسیدن به آن همواره در تلاشند و کشورهای قدرتمند برای حفظ آن، روز به روز نفوذ خود در دیگر کشورها را افزایش می‌دهند.

با نگاهی دقیق از منشور واقع‌گرایی تهاجمی به عرصه نظام بین‌الملل کنونی می‌توان متوجه رخداد‌های چند دهه گذشته، علت و آینده آن‌ها شد. غالب کشورهای مخالف تک قطبی بودن جهان، تفکری منشعب از این نگرش دارند. این نگرش می‌تواند آغازی بر همکاری‌های اقتصادی بین‌المللی باشد، در عین حال که توانایی شروع یک نبرد را نیز دارد. نو واقع‌گرایی به ما یادآور می‌شود که باید برای ایجاد موازنه قدرت، بازدارندگی و حتی امنیت، معادلات و معاملات جهانی را به نحوی برنامه‌ریزی کرد که منافع ملی کشور در عین همکاری با دیگر کشورها تأمین شود. ایران با در نظر گرفتن منافع ملی خود، وارد طرح همکاری با چین، مبدع ابتکار کمربند-راه، که او هم این ابتکار را بر اساس منافع ملی خود طراحی کرده، شده است. حضور ایران در این طرح و همکاری با چین عوایدی برای ایران دارد که در ترازوی هزینه و فایده، کفه فایده را سنگین‌تر نشان می‌دهد. ایران با داشتن کریدورهای ریلی مهم بین‌المللی، می‌تواند در این ابتکار نقشی اساسی ایفا کند و در کنار آن جایگاه سیاسی و اقتصادی خود را نیز ارتقاء بخشد. با چنین نگاهی می‌توان ضرورت ارتباط ریلی ایران با کشورهای منطقه آسیای مرکزی که مشترکات تاریخی و فرهنگی بسیاری با یکدیگر دارند را مشخص و اهمیت کریدور شرق دریای خزر که کشورهای قزاقستان و ترکمنستان را به خط ریلی کمربند-راه و سپس به آب‌های آزاد متصل می‌کند، درک کرد. در مجموع با نگرشی نو واقع‌گرایانه می‌توان کریدور شرق دریای خزر را عاملی مهم در تأمین نیازهای مشترک، افزایش قدرت اقتصادی و قرارگرفتن کشور در بین قدرتمندان عرصه سیاست منطقه‌ای و جهانی دانست.

5. Kenneth Waltz

6. Fareed Zakaria

7. John Mearsheimer

ابتکار چین

آمارهای اقتصادی جهان نشان می‌دهد در اوج شیوع و بحران ویروس کرونا، تنها اقتصاد جهان که با عدد ۲,۳ درصد توانسته سهم مثبتی از بازارهای جهانی کسب کند، اقتصاد چین بود. بزرگترین واردکننده از چین در سال ۲۰۲۰ ایالات متحده آمریکا بوده و اتحادیه اروپا، آسه‌آن و هنگ‌کنگ نیز بیشترین سهم از صادرات چین را به ثبت رسانده‌اند. اقتصاد چین با اقتصاد کشورهای بزرگ در جهان گره خورده است و باعث شده تا سهم اقتصادی پکن در این کشورها افزایش پیدا کند. این تراز مثبت باعث شده تا تحریم چین برای تحریم کنندگان هزینه‌زا شده و نوعی بازدارندگی اقتصادی را برای این کشورها به وجود بیاورد. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد اقتصاد چین تا سال ۲۰۲۸ میلادی از اقتصاد ایالات متحده پیشی گرفته و به بزرگترین اقتصاد جهان تبدیل خواهد شد.

ایران از نظر جغرافیایی به علت داشتن قلمرو پهناور و فراخ، از جنوب به منطقه استراتژیک خلیج فارس و از شمال به دریای خزر و آسیای مرکزی شانه زده است. همچنین ایران به عنوان پیوند دهنده اروپا، آسیا و آفریقا عمل می‌کند. این نقش و جایگاه مهم ایران از چشمان کشورهای شرق آسیا که به دنبال کریدورها و ابتکارات اقتصادی با امنیت بالا هستند نیز دور نمانده است. از سوی دیگر، ایران یکی از صادرکنندگان بزرگ انرژی و نفت به چین و چین نیز یکی از مهم‌ترین شرکای اقتصادی ایران است. انرژی و نفت را می‌توان به‌عنوان پاشنه آشیل چین برای رسیدن به هژمونی در جهان دانست. از این‌روی چین سعی دارد با استفاده از الگوی یک کمربند و یک‌راه و با سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیربنایی ۶۰ کشور و احیای جاده ابریشم، نگرانی خود بابت انرژی را به حداقل برساند (اصلائی، ۱۴۰۰).

ابتکار کمربند-راه

در سال ۲۰۰۴، حزب کمونیست در چین، مقاله‌ای را منتشر کرد که در آن به تشریح تعبیر چین از جاده ابریشم به عنوان راه ارتباط بین چین و اروپا با گذر از اوراسیا پرداخت. پس از آن، در سال ۲۰۱۱، ایالات متحده آمریکا طرحی را تحت عنوان «جاده ابریشم جدید» منتشر کرد؛ هدف این طرح ایجاد توسعه در افغانستان با اتصال زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی و انرژی روسیه به آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند، بود. در نهایت هدف این طرح این بود تا ایران را از جاده ابریشم کنار بگذارد و راه‌های ارتباط جدید شرقی-غربی ایجاد کند؛ اما با انتشار طرح جدید چین، این ایده فراموش شد. دولت چین از توسعه نامتوازن جهانی و مشکلات ساختاری اقتصاد جهانی، لزوم ترویج چند جانبه‌گرایی، جهانی شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، تجارت آزاد، منطقه‌گرایی باز و یکپارچگی بازارها به عنوان زمینه‌های توجیه‌کننده این طرح یاد کرده و آن را به عنوان مدل جدیدی از همکاری بین‌المللی و حکمرانی جهانی بر پایه منشور ملل متحد و اصول همزیستی مسالمت‌آمیز معرفی می‌کند (NDRC, 2015). واژه کمربند به مسیر زمینی جاده ابریشم و واژه راه به مسیر دریایی این طرح اطلاق می‌شود. بخش زمینی این طرح که اوایل سال ۲۰۱۳ ارائه شد از شیآن^۹ در نواحی مرکزی چین شروع شده و از استان های گانسو^۸ و دو شهر خورگاس^۱ و اورومچی^۲ گذشته و به سمت غرب پیش می‌رود. پس از عبور از آسیای مرکزی و ایران، عراق و سوریه را نیز پشت سر گذاشته و به ترکیه می‌رسد. این طرح از تنگه بسفور استانبول به بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان می‌-

^۸. New Silk Road

^۹. Xian

^۱. Gansu

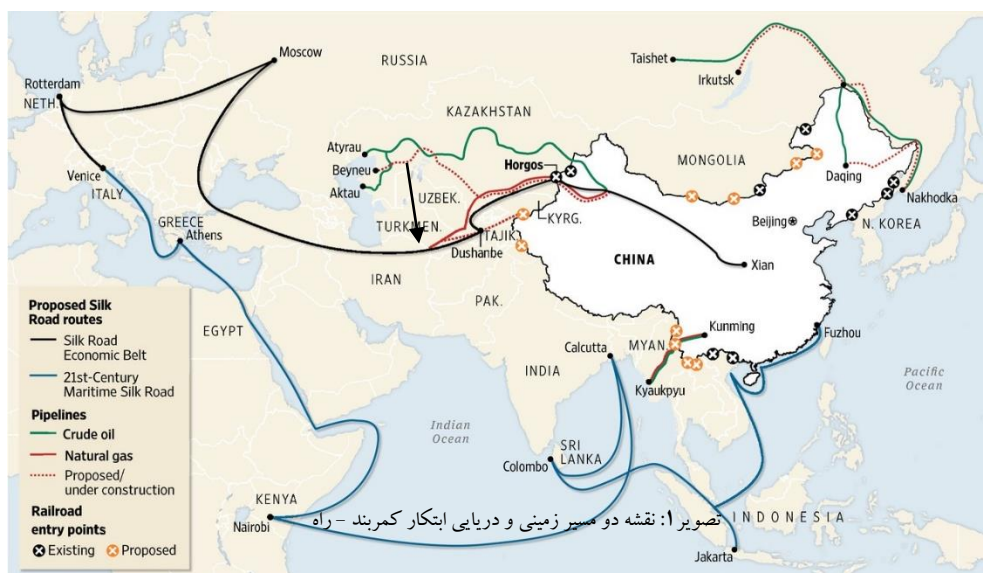
^۱. Horgos

^۱. Urumqi

رود و پس از آن به هلند و در آخر به ونیز در ایتالیا منتهی می‌شود. ونیز نقطه‌ای است که دو مسیر دریایی و زمینی این طرح به هم می‌رسند.

مسیر دریایی نیز از فوژو^۳ در استان فوجیان^۴ چین شروع شده و بعد از عبور از استان های گوانگدونگ^۵، گوانگشی^۶ به سمت جنوب می‌رود؛ پس از گذر از کوالالامپور به سمت کلکته و اقیانوس هند رفته و از آنجا به نایروبی در کنیا می‌رود. در ادامه، از مسیر دریای سرخ به سمت شمال آفریقا و دریای مدیترانه رفته و به ونیز ایتالیا منتهی می‌شود.

این طرح علاوه بر حوزه اقتصادی، ابعاد سیاسی، امنیتی و فرهنگی را نیز در خود جای داده است. اگر بخواهیم برای آن‌ها دسته‌بندی ارائه دهیم می‌توان چنین دسته‌بندی کرد: الف) تأمین امنیت مسیرهای زمینی و دریایی، ب) همکاری در زمینه حفاظت محیط زیست در مسیرهای طرح، پ) توسعه منابع دریایی، ت) افزایش ارتباطات فرهنگی، ث) گسترش همکاری‌های ضدتروریسم در منطقه. در این طرح، کشورها به لحاظ اهمیت در چند لایه تعریف شده‌اند: لایه اول، کشورهای همسایه و پیرامونی چین (کشورهای شرق و جنوب شرقی و جنوب آسیا مانند پاکستان)؛ لایه دوم، کشورهای غرب آسیا و آسیا مرکزی (مانند ایران)؛ لایه سوم، کشورهای آفریقا و مدیترانه؛ (لیانگ شیائو جون، ۲۰۱۶).



نقش ایران در ابتکار کمر بند-راه

ایران که در طول تاریخ همواره یکی از تمدن‌های بزرگ منطقه بوده و تعاملات فرهنگی و دیرینه‌ای با چین داشته، یکی از مسیرهای اصلی جاده ابریشم باستانی بوده است. ایران نه تنها در مسیر زمینی، بلکه در مسیر دریایی جاده ابریشم نیز یکی از نقاط مهم در طول مسیر بوده است. دو بندر باستانی تیس در دریای مکران و هرمز در خلیج فارس در دوران قدیم برای انتقال کالاها به غرب آسیا و اروپا مورد استفاده قرار می‌گرفتند. این موقعیت ژئواستراتژیک ایران و دسترسی آن به آب در شمال و

۱ . Fuzhou	3
۱ . Fujian	4
۱ . Guangdong	5
۱ . Guangxi	6

جنوب، ظرفیتی عظیم و غیرقابل چشم پوشی به ایران بخشیده است. این ویژگی‌ها باعث شده تا ایران در جاده ابریشم جدید نیز جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص دهد.

در سال ۲۰۱۶، رئیس جمهور چین اولین سفر خارجی خود را به ایران اختصاص داد تا اهمیت همکاری با ایران برای چین را به جهان نشان دهد. در این سفر ۱۷ سند همکاری مابین دو کشور امضا شد و در روز آخر بیانیه‌ای تحت عنوان «مشارکت جامع راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین» به امضا رؤسا جمهور دو کشور رسید. یکی از مهم‌ترین مباحث مذاکرات شی جین پینگ^۱ در ایران، ابتکار کمربند-راه بود که در بندهای هفتم و دهم بیانیه مشترک منعکس شده بود. در بند هفتم چنین آمده است که: طرف ایرانی از ایده راهبردی «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» که توسط چین مطرح شده استقبال می‌کند. طرفین با تکیه بر مزیت‌های خود و با استفاده از فرصتی که امضای اسنادی از جمله «یادداشت تفاهم بین دولت ایران و چین در خصوص ایجاد کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» و «یادداشت تفاهم جهت همکاری‌های ظرفیت صنعتی، معدنی و سرمایه‌گذاری ایران و چین» فراهم آورده همکاری کرده و سرمایه‌گذاری متقابل در حوزه‌های مختلف نظیر حمل‌ونقل، راه‌آهن، بنادر، انرژی، صنایع تجارت و خدمات را گسترش خواهند داد (متن بیانیه). همچنین در بند دهم بیانیه آمده است: طرف چینی از مشارکت ایران به عنوان «عضو مؤسس» در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا تقدیر می‌کند. دو طرف مایلند همکاری خود در زمینه‌های مربوطه را تقویت کرده و به طور مشترک برای پیشرفت و شکوفایی منطقه آسیا تلاش کنند (همان).

کمتر از یک ماه پس از سفر رئیس جمهور چین به ایران، قطار باری راه ابریشم ریلی، از شهر یی وو^۲ در استان شرقی ژجیانگ^۳ حرکت کرد و پس از عبور از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان، پس از ۱۴ روز وارد ایران شد. با این اقدام چینی‌ها اعلام کردند در اجرایی کردن ابتکار کمربند-راه جدید بالایی دارند.

با نگاهی مختصر به نقشه خطوط ریلی کشور و کریدورها و ایستگاه‌های بین‌المللی در این نقشه، اهمیت نقش و جایگاه ایران در مسیرهای حمل و نقل و ترانزیت ریلی مشخص می‌شود. طی سه دهه گذشته جمهوری اسلامی ایران برنامه‌های گسترده‌ای جهت احداث و بهسازی مسیرهای جاده‌ای و ریلی برای ایجاد اتصال بین آسیا و اروپا و یا اتصال آسیای مرکزی به آب‌های آزاد را در دستور کار داشته است. بخش مهمی از کریدور شمال - جنوب که یکی از سریع‌ترین و کم هزینه‌ترین مسیرهای ترانزیتی بین اروپا و آسیا به حساب می‌آید، از خاک ایران عبور می‌کند. این کریدور از بندر بمبئی در هند آغاز و از راه آبی به بندعباس می‌رسد، در داخل ایران کالاها به وسیله حمل و نقل ریلی یا جاده‌ای به بنادر شمال منتقل و از طریق دریای خزر به بنادر روسیه ارسال می‌گردند. همچنین، این کریدور با سایر کریدورهای عبوری از خاک ایران، چند تقاطع دارد و چندین تقاطع نیز برای آن در سیر مطالعاتی قرار دارند. این تقاطع‌ها به توزیع متوازن بارها در منطقه کمک بسیاری می‌کنند.

قرارگرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب و نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، آسیای شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، یک مزیت برجسته برای ایران است که به جذابیت‌های ایران در هرگونه طرح ترانزیتی در منطقه می‌افزاید (عزتی و شاری، ۱۳۹۱: ۱۲).

^۱ . Xi Jinping	7
^۱ . Yiwu	8
^۱ . Zhejiang	9

نگاهی به سند همکاری‌های جامع ۲۵ ساله ایران و چین

الگوی مشارکت خلاقیت دیپلماسی چین بعد از اتمام جنگ سرد و نابودی دوقطبی موجود در آن زمان، بر اصل عدم اتحاد و عدم تقابل پایه‌ریزی شد. این اصل تفکر سیاسی چین پنج اصل اساسی همزیستی مسالمت‌آمیز دارد؛ این اصول شامل:

- احترام متقابل به تمامیت ارضی و حاکمیت کشور مقابل؛
- عدم تعرض متقابل؛
- عدم دخالت در امور داخلی یکدیگر؛
- رابطه بُرد-بُرد دوجانبه؛
- همزیستی مسالمت‌آمیز.

سند برنامه همکاری‌های جامع ۲۵ ساله ایران و چین ۷ فروردین ۱۴۰۰، به امضای وزراء خارجه دو کشور جمهوری اسلامی ایران (محمدجواد ظریف) و جمهوری خلق چین (وانگ یی) رسید؛ سندی که به منظور عملیاتی کردن بند ششم بیانیه مشترک رؤسای جمهور دو کشور در دی ماه ۱۳۹۴ با هدف ارتقای عملی روابط دو کشور در سطح مشارکت جامع راهبردی و فراهم کردن بستر توسعه همه‌جانبه همکاری‌های دو کشور تدوین شده است. در بعد اقتصادی این سند دو کشور به دنبال همکاری در حوزه‌های نفت، صنعت و معدن و حوزه‌های مرتبط با انرژی هستند. در سند مذکور بر مشارکت جمهوری اسلامی ایران در پروژه کمربند-راه چین و همکاری در توسعه مناطق ویژه و آزاد از جمله در سواحل مکران تأکید شده است. دو کشور همچنین قصد دارند همکاری‌های مالی، بانکی، گمرکی و زیرساختی و ارتباطی را با تکیه بر توسعه سرمایه‌گذاری و تأمین مالی پروژه‌ها گسترش دهند. (عله پور، ۱۴۰۰)

در مقدمه این سند چنین نوشته شده که «با اطمینان از اینکه این سند ترمیم‌کننده فصلی جدید در سپهر مناسبات دو تمدن بزرگ آسیایی چین و ایران و گامی موثر جهت تحقق اراده مشترک رهبران در جهت تعمیق روابط دوجانبه و تقویت همکاری‌های دوجانبه در زمینه‌های مختلف در چارچوب «ابتکار کمربند-راه» می‌باشد؛ با هدف عملیاتی شدن بند ششم بیانیه مشارکت در خصوص ایجاد مشارکت جامع راهبردی بین جمهوری خلق چین و جمهوری اسلامی که ژانویه ۲۰۱۶ میلادی منتشر شده و تأکید می‌کند بر ضرورت ایجاد مکانیزم و فراهم آوردن زیر ساخت‌های لازم برای توسعه همکاری‌ها در یک چشم انداز ۲۵ ساله». با توجه به اینکه در ابتدای این سند و در بخش مقدمه، اراده رهبران را برای تعمیق روابط در چارچوب ابتکار کمربند-راه تشریح کرده، مشخص می‌شود که پیش فرض ذهنی و هدف مقامات از تنظیم این سند، بهره‌برداری از مزایای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک کشور با همکاری ایران در طرح کمربند-راه دولت چین بوده که در این سند نیز مورد تأکید قرار گرفته است.

در ماده ۱، بخش ب، ضمیمه ۲، این سند به نام «مشارکت فعال در کمربند-راه»، مشارکتی تحت عنوان مشاوره، همکاری و مشارکت فعال در کریدورها نوشته شده است. به خصوص کریدوری که بندر چابهار را از مسیر دو کشور ترکمنستان و قزاقستان به آسیای مرکزی متصل می‌کند. اهمیت و ضرورت وجود این کریدور برای چین را شاید بتوان بر روی نقشه بهتر عیان ساخت. همانطور که در تصویر ۱ نیز مشخص شده، نزدیک ترین نقطه مسیر زمینی طرح کمربند-راه، نسبت به آب‌های آزاد، در کشور ایران به وجود می‌آید. این به معنای ایجاد یک نقطه تلاقی جدید بین خطوط زمینی و دریایی کمربند-راه و به تبع ایجاد شبکه‌ای قوی‌تر برای طرح مذکور است. همچنین، این کریدور برای دو کشور قزاقستان و ترکمنستان که هر دو در خشکی

2 . Wang Yi

محصور هستند نیز اهمیت بالایی دارد زیرا نزدیک‌ترین راه دستیابی به آب‌های آزاد برای این دو کشور ایجاد کریدور شمالی-جنوبی و اتصال آن‌ها به بندر چابهار است. با این تفاسیر می‌توان فهمید این کریدور چرا آنقدر اهمیت داشته که در سند همکاری های ۲۵ ساله، چین مشارکت و همکاری در این کریدور ریلی را پذیرفته است.

چالش های اتصال شبکه ریلی ایران و کشورهای آسیای مرکزی

قریب به ۲۰۰ سال از حضور حمل و نقل ریلی در زندگی مدرن بشری می‌گذرد. حضوری که موجب تغییرات چشمگیری در صنعت، گسترش قلمرو بشر و شیوه سفرهای روزانه شد. از اوایل دهه ۱۸۰۰ که اولین قطار باری به خطوط ریلی انگلستان اضافه شد تا کنون که قطارهای مسافربری و باری با سرعت بالا و مقدار قابل توجی از کالاهای جهان را جابجا می‌کنند، این خطوط تغییرات زیادی داشته‌اند. در دنیای امروز دیگر حمل‌ونقل به عنوان راهی برای مبادلات تجاری شناخته نمی‌شود بلکه به عنوان پایه و بنیان جهش‌های اقتصادی و دروازه ارتباطات تجاری-فرهنگی در بین کشورهای مختلف دانسته می‌شود. در ایران نیز، حمل‌ونقل ریلی پا به پای دیگر کشورها تغییر کرده و گسترده‌تر شده است. راه‌آهن سراسری ایران، دلیل صحت کلام این نگارنده است. هرچند با وجود چشم طمع ابرقدرت‌های جهان به این کشور و کم‌فکری و عدم صلاحیت ضمامداران ایران، این سیستم حمل و نقل در ابتدا به جای گسترش و پیشرفت اقتصاد کشور، با اهدافی سیاسی شکل گرفت.

حمل‌ونقل از شاخص‌های کلان اقتصادی است و اهمیت آن در کل اقتصاد را می‌توان با سهمی که در تولید ناخالص داخلی دارد، بیان کرد. سهم حمل و نقل از تولید ناخالص داخلی در ایران ۸٫۵ درصد و در کشورهای صنعتی بین ۱۲ تا ۱۵ درصد است. از میان سیستم‌های حمل‌ونقل، حمل‌ونقل ریلی به سبب ویژگی‌هایی همچون ایمنی مطلوب و مصرف کم انرژی و آلودگی کمتر، از اهمیت خاصی برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران، بخشی از برنامه‌های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت‌های نهایی آن سهم زیادی در توسعه ملی خواهد داشت (ابراهیم زاده، ۱۳۸۹: ۱۱۲).

جایگاه جغرافیایی ایران و دسترسی به آب‌های آزاد و قرارگرفتن بین کشورهای که در خشکی محصور هستند، پتانسیل بالایی جهت ترانزیت، به ویژه ترانزیت ریلی، در ایران به وجود آورده است. از آنجا که توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای بدون ساحل عمدتاً در گرو دسترسی به دریاهای آزاد از طریق راه‌های ترانزیتی کشورهای همسایه می‌باشد، نقش ایران و مسیر ریلی مناسب در این زمینه حائز اهمیت است (شیرافکن امسو و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۴). ایران به علت موقعیت جغرافیایی خاص خود، می‌تواند به عنوان پلی ارتباطی بین مناطق آسیای مرکزی، غرب آسیا و شرق آسیا ایفا نقش کند. البته قسمت‌هایی از مهم‌ترین کریدورهای ریلی حقیقی و پیش‌بینی شده دنیا از ایران عبور می‌کنند و این یک فرصت بی‌نظیر اقتصادی است.

عدم توسعه شبکه ریلی ایران

نکته تأسف برانگیز جایگاه سیستم حمل‌ونقل ریلی ایران نسبت به دیگر کشورهای منطقه است. متأسفانه سیستم حمل‌ونقل ریلی ایران نسبت به کشورهای آذربایجان، قزاقستان و حتی پاکستان که می‌توانند رقیب جدی برای ایران در این زمینه باشند، جایگاه پایین‌تری دارد؛ هرچند به علت غیراستاندارد و عریض بودن سیستم ریلی کشورهایی مانند پاکستان، همچنان جایگاه ایران، ویژه است اما نبود زیرساخت‌های مناسب همچنان کشور را از رسیدن به سطح مورد نیاز در مبادلات ریلی باز نگه داشته است. نبود پوشش مناسب شبکه ریلی در ایران و کمبود ناوگان باعث شده‌اند تا با وجود فرصت‌های بی‌نظیر موجود در کشور، حمل‌ونقل ریلی در بین دیگر روش‌های حمل‌ونقل جایگاه بالایی نداشته باشد. این عدم رشد متناسب با نیازهای روز، باعث

ایجاد آسیب در دیگر مسائل اقتصادی کشور نیز شده است. برای مثال، بندر امیرآباد یا کاسپین در دریای خزر را می‌توان به عنوان دسترسی مستقیم ایران به بندر آکتائو قزاقستان دانست. با این حال این بندر از نظر تجهیزات مخابراتی، دریایی و بندری نسبتاً کوچک است و از ۸ اسکله آن فقط یک مورد برای حمل‌ونقل ریلی اختصاص داده شده است که آن هم با طول ۳۰۰ متر، عمق ۵٫۶ متر و آب‌خور ۲٫۵ متری، صرفاً مناسب شناورهای رودرو و دارای ظرفیت پایین ۶۰۰۰ تن است. برای رسیدن کریدور ریلی این اسکله به سطح بنادر بین‌المللی باید ظرفیت بندر امیرآباد در بخش ریلی توسعه بسیار زیادی پیدا کند.

رقبای ریلی ایران در جنوب آسیا

ایرادی که با توجه به موضوع این مقاله اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، این است که بعضی کشورهای شرق دریای خزر با کمک افغانستان و پاکستان در تلاش برای ایجاد یک کریدور شمالی-جنوبی از ازبکستان به مزارشریف و از آنجا به بندر کراچی و گوادر هستند. این موارد به طور واضحی بر روند توسعه و رشد جایگاه شبکه ریلی ایران به عنوان مسیری سریع و امن برای دسترسی کشورهای آسیای مرکزی تأثیر می‌گذارند. البته با تغییرات سیاسی به وجود آمده در افغانستان و در دست گرفتن قدرت توسط طالبان ممکن است این روال با تغییراتی مواجه شود. در حال حاضر، اگر راه‌آهن ایران با احداث کریدورهای شمالی-جنوبی موازی در دیگر کشورها رقابت نکند، نمی‌توان آینده خوبی برای حمل‌ونقل ریلی ایران در حوزه ترانزیت متصور بود. بنابراین احداث خطوط راه‌آهن شمالی جنوبی چابهار- زاهدان - زابل و از آنجا زابل- میلک و زابل-بیرجند-کالشور از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است.

عدم تطابق ابعاد بوژی شبکه‌های ریلی

هزارچرخ یا بوژی گونه‌ای شاسی است که حمل‌کننده محورها و چرخ‌های یک وسیله نقلیه است. واژه بوژی در اصل یک کلمه فرانسوی است که در لغت به معنای محور می‌باشد. بوژی به سامانه حرکتی (ناقله) گفته می‌شود و متشکل از قاب (تیرهای طولی و عرضی)، مجموعه فنربندی، مجموعه چرخ و محور، مجموعه ترمز و ادوات مربوطه می‌باشد. یکی از بزرگترین مشکلات موجود در حمل و نقل ریلی میان ایران و کشورهای CIS^{۲۱} غیر استاندارد بودن عرض خطوط ریلی آن‌ها است. عرض خطوط ریلی ایران ۱۴۳۵ میلی‌متر و عرض خطوط ریلی کشورهای CIS، ۱۵۲۰ میلی‌متر است. این اختلاف عرض خطوط ریلی موجب توقف ناوگان‌های ریلی وارده به ایران می‌شود تا در پایانه‌های مرزی واگن‌ها از بوژی‌های خود جدا و روی بوژی‌های ایران سوار شوند. البته برعکس این روند نیز وجود دارد و فرآیند تعویض بوژی‌ها برای واگن‌های ایرانی که وارد خطوط ریلی کشورهای CIS می‌شوند نیز باید صورت بپذیرد. به علت مدت زمان نسبتاً طولانی توقف واگن‌ها پشت آنگاه‌های مرزی برای سیر روند تغییر بوژی، استفاده از خطوط ریلی ایران جذابیت آنچنانی برای کشورهای آسیای مرکزی ندارند.

چین، ایران و کریدور شرقی دریای خزر

قزاقستان

از ابتدای تشکیل این کشور پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، منش سیاست خارجه قزاقستان یک منش چند برداری بوده است، به این معنا که در طراحی اهداف سیاست خارجه‌اش صرفاً تأمین منافع ملی اهمیت دارد. اساس این نوع سیاست بر

^{۲۱}. اتحادیه کشورهای مستقل همسود یا کشورهای مستقل مشترک‌المنافع به اختصار (CIS) گفته می‌شود و اتحادیه‌ای متشکل از کشورهای آذربایجان، ارمنستان، ازبکستان، بلاروس، تاجیکستان، روسیه، قرقیزستان، قزاقستان، مولداوی و ترکمنستان می‌باشد.

مبنای میزان هزینه و فایده‌ی کشور بنا نهاده شده است. به گفته نظریایف، سیاست خارجی چند برداری به معنی «گسترش روابط دوستانه و قابل اطمینان با همه کشورها است. با توجه به ظرفیت‌های اقتصادی منطقه نباید قزاقستان به موضوعات داخلی محدود باشد. از راه سیاست خارجی چند برداری می‌توانیم ظهور تهدیدها علیه امنیت قزاقستان را کاهش دهیم» (Diyarbakirlioglu and Yiğit, 2014: 73). موقعیت بد ژئوپلیتیک قزاقستان در آسیای مرکزی و محصور بودن این سرزمین در خشکی‌ها، همچنین داشتن مرزهای طولانی با روسیه و چین، گزینه‌های سیاست خارجه را بسیار محدود کرده است و تقریباً قزاقستان برای توسعه اقتصادی خود، راهی جز اتخاذ سیاست چند برداری ندارد.

پس از آغاز حمله آمریکا به منطقه به بهانه مبارزه با تروریسم در سال ۲۰۰۱، رقابت سنگینی بین دولت‌های روسیه، چین، ایران، ترکیه، افغانستان، پاکستان و آمریکا برای کنترل منابع انرژی در آسیای مرکزی و همچنین بهره بردن از موقعیت راهبردی منطقه به وجود آمد. قزاقستان برای ارتباط با دنیا، به کشورهای پیرامون خود نیاز دارد؛ پس تلاش می‌کند تا با برقراری روابط اقتصادی با کشورهای منطقه و بعضاً فرامنطقه‌ای، امنیت اقتصادی خود را تضمین کند. موقعیت جغرافیایی این کشور و وسعت بسیار زیاد آن باعث شده قزاقستان بتواند به عنوان یه پل ارتباطی بین شرق و غرب عمل کند و با ایجاد راه‌های ارتباطی مختلف، هزینه و زمان انتقال کالاهای ترانزیتی را کاهش دهد. این مهم به علاوه سیاست چندبرداری قزاقستان باعث شده تا این کشور فرصت مناسبی را جهت گسترش مبادلات چین و ایران فراهم آورد. یکی از بسترهای مناسب گسترش همکاری‌های این سه کشور، سازمان همکاری شانگهای است.

سازمان همکاری شانگهای یکی از عوامل پیشران قزاقستان در زمینه سیاست چند برداری این کشور است. از دید قزاقستان سازمان همکاری شانگهای تسریع کننده هدف این کشور برای به دست آوردن نقش مناسب در امور بین‌المللی معاصر است. (Baizakova, 2013: 75)

چین و قزاقستان در این سازمان نقش سازنده‌ای داشته و حضور ایران در این سازمان نیز برای گسترش روابط به خصوص روابط امنیتی بین سه کشور، بستر مناسبی است. شاید بتوان علت حمایت همه جانبه این دو کشور از عضویت دائم ایران در سازمان همکاری شانگهای را ناشی از این دیدگاه دانست. در جامعه بین‌الملل، چین و ایران با با تفکر ضد تک‌قطبی‌گری آمریکایی شناخته می‌شوند و در سطح منطقه‌ای نیز با عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای، این سازمان می‌تواند نقش ویژه‌ای در رویکرد امنیتی جدید در آسیای مرکزی ایفا کند.

قزاقستان و چین

در سال ۲۰۰۱، چین یک ابتکار با عنوان برنامه همکاری‌های اقتصادی منطقه آسیای مرکزی، در نشست مقامات ارشد کشور-های چین، قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان، تاجیکستان، ازبکستان و جمهوری آذربایجان ارائه کرد. در دهمین کنفرانس سالانه وزراء خارجه ۲۰۱۱، وزراء خارجه چشم‌انداز همکاری‌های منطقه‌ای را در قالب همکاری‌های اقتصادی تصویب کردند. از مفاد مهم این نشست، همکاری جهت ایجاد کریدورهای توسعه اقتصادی بود. در چارچوب برنامه همکاری اقتصادی آسیای مرکزی این کریدورها شامل سه بخش است: ۱. کریدور حمل‌ونقل (تضمین ارتباطات چه در داخل کشور، چه در منطقه و بیرون از منطقه)؛ ۲. کریدور عبور و مرور (فراهم کردن زمینه‌های عبور و مرور مطمئن از راه کشورها)؛ ۳. کریدور اقتصادی (تقویت فعالیت سازمان‌های اقتصادی برای ایجاد شغل، افزایش تولید، تقویت شاخصه‌های اقتصادی و کمک به توسعه اقتصادی کشورها) (Asian Development Bank, 2014: 5).

قزاقستان و ایران

در بحث حمل‌ونقل بین ایران و قزاقستان، دو عامل، گسترش روابط حمل‌ونقل دوکشور در فضای پس از تحریم را تقویت می‌کند: اول آگاهی ایران و قزاقستان از نتایج مثبت و ظرفیت طرح‌های یکپارچه‌سازی منطقه در فضای پس از تحریم، قزاقستان به عنوان کشور محصور در خشکی بین روسیه و چین و ایران به عنوان کشوری که سال‌ها تحریم‌های اقتصادی بین‌المللی را تجربه کرده است فرصت ویژه‌ای برای بهره‌برداری از منافع همکاری مشترک دارند (Öğütçü, 2016: 2)؛ دوم دیدگاه مثبتی است که سیاست‌گذاران قزاقستان از جمله نورسلطان نظربایف به ایران و موقعیت ممتاز منطقه‌ای آن دارند. نظربایف در کتابش «راه قزاقستان» به نخستین سفر خود به ایران اشاره کرده و مسیر ایران را یکی از راه‌های مهم انتقال کالاهای قزاقستان به بازارهای بین‌المللی و مانند پنجره‌ای به جهان معرفی می‌کند (حسینی، پاشاپور و شیرواند، ۱۳۹۹: ۱۶۳). پس از سفر نظربایف به ایران در آذر ماه سال ۱۳۹۳، برای شرکت در مراسم افتتاح راه‌آهن سه جانبه قزاقستان، ترکمنستان و ایران؛ بار دیگر در سال ۱۳۹۵ سفری به ایران داشت و طی این سفر ۶۶ سند همکاری میان ایران و قزاقستان به امضا رسید که می‌توان آن را نقطه تحولی در روابط دو کشور دانست. در یادداشت تفاهم همکاری در حوزه همکاری‌های فناورانه، توسعه همکاری‌های اقتصادی در زمینه‌های صنعت، تجارت و سرمایه‌گذاری، برنامه بلندمدت همکاری حمل‌ونقل و ترانزیت در مسیر جاده ابریشم، یادداشت تفاهم همکاری میان بانک مرکزی ایران و بانک ملی قزاقستان، همکاری راه‌آهن ایران و شرکت ملی راه‌آهن قزاقستان، همکاری میان شرکت خطوط کشتیرانی ایران و شرکت ملی جی.اس.سی راه‌آهن قزاقستان برای شتاب بخشیدن به سطح روابط تهران و آستانه به امضا رسید (همان).

قزاقستان دروازه ورود چین و ایران به آسیای مرکزی است؛ به همین جهت ارتباط با آن برای هر دو کشور بسیار مهم و ضروری است. با کمک قزاقستان ایران می‌تواند شرق اروپا و غرب آسیا و چین نیز می‌تواند آسیای مرکزی و روسیه را به هم پیوند بزنند. چین برای اجرای طرح‌های ژئوپلیتیک و ایران برای پیش برد توسعه و اهداف خود در آسیای مرکزی به قزاقستان نیازمندند. ویژگی‌های خاص اقتصادی، جغرافیایی و منطقه‌ای قزاقستان در بین کشورهای حوزه دریای خزر باعث شده تا این کشور شریک دوم اقتصادی ایران در آسیای مرکزی و همچنین شریک اول مبادلات غیرنفتی ایران باشد. خطر سیاست آزاد قزاقستان برای ایجاد روابط با دیگر کشورها زمانی روشن می‌شود که به علاقه دو کشور آمریکا و روسیه برای کنترل آسیای مرکزی دقت کنیم. قرار گرفتن این منطقه در مجاورت کشورهای مهمی چون روسیه، چین و ایران از عمده دلایلی است که آمریکا خود را ملزم به ایجاد یک سلطه سیاسی-اقتصادی، حتی در قالب یک هژمونی ناملموس، در آن ببیند. از سوی دیگر، روسیه همچنان به این منطقه به عنوان بخشی جدا شده از روسیه بزرگ می‌نگرد و در برخی موارد شاهد ایجاد موانعی برای این کشور در راه خودکفایی و استقلال از امکانات زیرساختی روسیه توسط این کشور بوده‌ایم؛ مانند عدم همکاری یا شاید مانع تراشی در مسیر ایجاد خطوط لوله جدید صادرات انرژی به اروپا از آسیای مرکزی. با توجه به این نکته، ایجاد ارتباطات و روابط همکاری بیشتر و قوی‌تر با قزاقستان یک راهبرد ضروری برای ایران خواهد بود تا بتوانیم با کمک زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و حتی دریایی این کشور، به اهداف خود در سیاست‌های منطقه‌ای برسیم.

ترکمنستان

ترکمنستان بعد از اعلام استقلال در سال ۱۹۹۱، استراتژی سیاسی خود را بی‌طرفی دائمی اعلام کرد و شاید بتوان گفت که تا سال ۲۰۰۱ بر این منش سیاسی پایدار ماند. اما همانطور که در خصوص قزاقستان گفته شد، حمله آمریکا در منطقه به بهانه

مبارزه با تروریسم در سال ۲۰۰۱، موجب تغییر رفتار تمام کشورهای پیرامون افغانستان اشغال شد. عمده تغییر رفتار سیاسی ترکمنستان را شاید بتوان در نقطه زمانی انتقال قدرت از مراد نیازآف به بردی محمدآف دانست. از ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۶ که نیازآف ریاست جمهوری ترکمنستان را بر عهده داشت سیاست این کشور یک سیاست انزواطلبانه یا یک بی‌طرفی منفی و منفعلانه بود اما با روی کار آمدن محمدآف سیاست این کشور به بی‌طرفی فعال تغییر پیدا کرد.

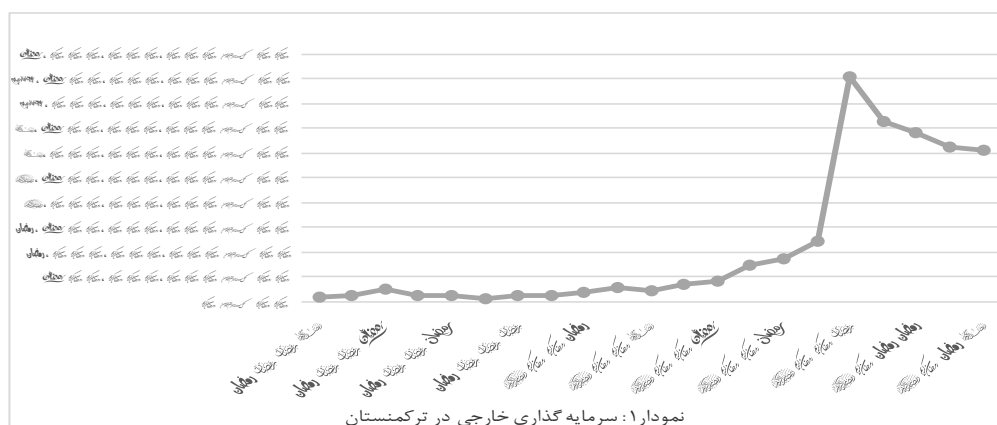
این برای نخستین بار نبود که بی‌طرفی در عرف سیاسی مطرح می‌شد. شاید بتوان قدیمی‌ترین نشانه‌های بی‌طرفی را در نوشته‌های توسیدید^۲ آذرباره‌ی جنگ‌های یونان باستان و پس از آن در کتاب «شهریار» ماکیاولی مشاهده کرد. مطابق با دایره‌المعارف بریتانیکا^۳ بی‌طرفی به یک وضعیت حقوقی اطلاق می‌شود که یک دولت از مشارکت در جنگ بین دول دیگر خودداری می‌کند (Bassett, 2012: 6). بی‌طرفی را به انواعی از جمله بی‌طرفی حقوقی، سنتی، موقت، دائمی، فعال و منفعل تقسیم بندی کرده‌اند. بی‌طرفی حقوقی، ناشی از قراردادی است که به سبب آن، حقوق و تکالیفی به کشور بی‌طرف واگذار می‌شود. بی‌طرفی سنتی سیاستی است که یک کشور به خاطر دور ماندن از منازعات اتخاذ می‌کند. قدرت‌های بزرگ نیز استقلال و حاکمیت آن را تضمین کرده‌اند (قوام، ۱۳۸۶: ۱۵۸-۱۶۱). علاوه بر مسئله شرکت در منازعات، کشوری که سیاست بی‌طرفی را برمی‌گزیند، حق عضویت در سازمان‌های بین‌المللی که ابعاد سیاسی-امنیتی دارند را نیز ندارد. سیاست بی‌طرفی منفی که نیازآف در پیش گرفته بود موجب آن شد که طی آن سال‌ها کشور ترکمنستان در روابط خارجی فعالیت خلاقانه و سودمندی نداشته باشد اما سیاست محمدآف یک سیاست بی‌طرفی فعال بود. در این نوع منش سیاسی، کشور در عین حال که از ورود به منازعات خودداری می‌کند، در حل مناقشات بین‌المللی نقش ایفا کرده و سعی می‌کند با ایجاد روابط دوجانبه و چندجانبه نقش فعالی در جوامع بین‌المللی ایفا کند.

² Thucydides 2

² Britannica Encyclopedia 3

در بین کشورهای آسیای مرکزی، ترکمنستان کم‌ترین اصلاحات اقتصادی و ساده‌ترین ساختار را دارد؛ زیرا با سیاست بی‌طرفی منفی نیازاف، مسائل اقتصادی اولویتی در دیدگاه مقامات ترکمنستان نداشته‌اند. تا پیش از استقلال این کشور، اقتصاد منطقه ترکمنستان بر پایه انرژی (صادرات گاز) و کشاورزی (کشت پنبه) می‌چرخید اما پس از استقلال با قطع شدن یارانه‌ای که از طرف دولت مرکزی شوروی در اختیار کشاورزان قرار می‌گرفت، کشاورزی این کشور رو به زوال نهاد و ترکمنستان با سرمایه حاصل از صادرات در بخش انرژی اداره می‌شد. با تغییر استراتژی توسط محمداف، حجم صادرات و واردات این کشور افزایش بسیار زیادی پیدا کرد و حمایت از سرمایه‌گذاران خارجی در دستور کار قرار گرفت. اتخاذ سیاست جدید میانگین سرمایه‌گذاری خارجی که در دوران نیازاف ۲۸۸ میلیون دلار بود را در سال ۲۰۰۶ به ۷۳۰ میلیون دلار و تا سال ۲۰۱۳ به ۳٫۵ میلیارد دلار رساند. نمودار زیر روند سرمایه‌گذاری خارجی در ترکمنستان از ۱۹۹۳ تا ۲۰۱۳ را نشان می‌دهد.

با توجه به تک محصولی بودن اقتصاد ترکمنستان (سوخ)، دولت این کشور اقدامات مختلفی در جهت افزایش مسیرهای صادرات انرژی انجام داده است؛ از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به احداث خط لوله انتقال گاز ترکمنستان-چین، امضاء توافقنامه تاپی^۲ (خط لوله انتقال گاز ترکمنستان-افغانستان-پاکستان-هند) و احداث خط لوله دوم صادرات گاز ترکمنستان به ایران (خط لوله اول این طرح با نام کرپچه-کردکوی در دوره نیازاف احداث شده است) اشاره کرد.



2. TAPI

ترکمنستان و چین

آغاز سرمایه‌گذاری‌های چین در آسیای مرکزی از سال ۲۰۰۰ کلید خورد و تاکنون عظیم‌ترین پروژه‌های سرمایه‌گذاری چین در این منطقه در کشورهای قزاقستان و ترکمنستان رقم خورده است. بیانیه‌ای که توسط ژنرال لیویژو^۵ صادر شد، اهمیت اقتصادی منطقه برای چین را روشن می‌سازد، «آسیای مرکزی هدیه‌ای آسمانی است که برای نوسازی چین فرستاده شده است» (Tang, 2016: 6-7). آسیای مرکزی همواره بخشی از جاده ابریشم باستانی بوده و طرح‌های مبتنی بر این جاده مانند ابتکار کمربند-راه می‌توانند موجب رشد اقتصادی در این منطقه، ایجاد همکاری، متنوع ساختن بخش‌های انتقال انرژی و تقویت و گسترش بخش حمل‌ونقل شود. ترکمنستان اولین کشور در منطقه آسیای مرکزی است که گام‌های موافقی در راستای احیای جاده ابریشم قدیم برداشته است؛ اقداماتی نظیر احداث راه‌آهن تجن-سرخس-مشهد در سال ۱۹۹۶ که موجب شد کشورهای آسیای مرکزی با کمک خطوط ریلی ایران به ترکیه و دریای مدیترانه دسترسی پیدا کنند. جاده ابریشم نوینی که چین آن را ارائه کرده است کاملاً با اهداف و رویکرد بخش حمل‌ونقل در ترکمنستان همسو است و از آنجا که مقامات ترکمنستان همکاری‌های بین‌المللی را در دستور کار حال و آینده کشور خود قرار داده‌اند، می‌توانند تأثیر زیادی در اجرای طرح کمربند-راه داشته باشد. به گفته شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین، دو کشور همکاری‌های خود را در این بخش توسعه خواهند داد و ضمن قدردانی از حمایت و مشارکت ترکمنستان در ابتکار «یک کمربند - یک راه» اعلام کرد آماده تقویت همکاری‌های دوجانبه با عشق آباد است (Chinadaily, 2017).

ترکمنستان و ایران

برای ایران، ترکمنستان دروازه ورود به آسیای مرکزی و برای ترکمنستان، ایران راهی برای دسترسی به آب‌های آزاد است؛ این گزاره اهمیت دو کشور برای یکدیگر و ضرورت تقویت روابط اقتصادی فی‌مابین آن‌ها را به خوبی نشان می‌دهد. مهم‌ترین موضوعات در روابط اقتصادی ایران و ترکمنستان، سه حوزه تجارت، حمل‌ونقل و انرژی است. طی دوران مختلف، روابط اقتصادی دو کشور با وجود سیالیت سیاسی موجود در ایران، فراز و نشیب‌های زیادی را متحمل شده است؛ به خصوص در حوزه تبادلات انرژی. با این حال می‌توان ترکمنستان را یکی از کشورهای مهم در روابط اقتصادی ایران با همسایگان خود دانست. سه پروژه مهم خط آهن تجن-سرخس-مشهد، لوله گاز ۱۳۹ میلیون دلاری کرپچه-کردکوی در غرب ترکمنستان و سد دوستی ۱۶۷ میلیون دلاری در جنوب این کشور در یک همکاری اقتصادی ساخته شد (حسینی، پاشاپور و شیرواند، ۱۳۹۸). همچنین پروژه‌های عظیم و متفاوتی در حوزه‌های مختلف نظیر برق، فیبر نوری، ساخت انبار و حتی پروژه‌هایی در مرو و پالایشگاه ترکمن باشی، در جریان گسترش روابط دو جانبه ایران و ترکمنستان ساخته شده است. به طور میانگین در سال ۲۰۰۹ نزدیک به ۱۰۰ پروژه از طرف ایران در کشور ترکمنستان ساخته شده یا در حال ساخت بوده است.

در حوزه حمل‌ونقل علاوه بر خط آهن فوق‌الذکر، خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران که بخشی از کریدور شمالی - جنوبی شرق دریای خزر بوده و می‌تواند قزاقستان را از مسیر ترکمنستان به خلیج فارس متصل کند، از مهم‌ترین خطوط ریلی بین دو

² . Liu Yazhou

کشور است. این خط آهن از شهر اوزن در قزاقستان حرکت و به شهر برکت در ترکمنستان می‌رسد و سپس از آنجا به شهر گرگان در استان گلستان ختم می‌شود.

ارتباطات ریلی دو کشور ایران و ترکمنستان از دو آنگاه سرخس و اینچه برون صورت می‌پذیرد. تناژ مبادلات ریلی بین دو کشور در سال ۲۰۱۸ معادل ۱،۱۴۸،۲۲۹ تن بوده؛ ۱۰،۶۸۹ تن در حوزه واردات، ۶۰،۱۶۸ تن صادرات و ۳۷۲،۱۰۰۷ تن نیز از کشور ایران ترانزیت شده است.

مرزهای ریلی ایران و آسیای مرکزی

مرز ریلی سرخس

مرز ریلی سرخس از مهم‌ترین پایانه‌های مرزی ریلی کشور می‌باشد به طوری که به گفته جواد معراجی‌فر، مسئول روابط عمومی راه‌آهن خراسان، ۸۰ درصد ترانزیت ریلی کشور از طریق مرز سرخس اتفاق می‌افتد. این پایانه ریلی که در استان خراسان رضوی واقع شده است با ایجاد امکان سیر کالا با واگن‌های ایرانی از خطوط عریض و نرمال کشور ترکمنستان، نرخ مناسب حمل، ایجاد قطارهای مستقیم برنامه‌ای و کاهش زمان سیر کالاهای ترانزیت، موجب افزایش مبادلات ریلی در این پایانه شده است. این تسهیلات تا حدی در گسترش فعالیت‌های پایانه مرزی سرخس مؤثر بوده‌اند که حجم صادرات ریلی سرخس به ترکمنستان و دیگر کشورهای آسیای مرکزی ظرف هشت ماه ابتدایی سال ۱۴۰۰، به میزان ۱۰۲ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش یافت. از دیگر دلایل استقبال مشتریان و اهمیت این پایانه قرارگیری آن در مسیر کریدور CAWA یا کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا است که چین را به دریای مدیترانه متصل می‌کند و این پایانه را به ورودی بسیاری از واگن‌های ترانزیتی از آسیای مرکزی و چین بدل کرده است. در ۹ ماه ابتدای سال ۱۴۰۰، این پایانه شاهد ترانزیتی با تناژ یک میلیون و ۲۵۰ هزار تن بوده که یک میلیون و ۱۲۳ هزار تن آن وارده و ۱۲۶ هزار تن آن صادره بوده است. نکته حائز اهمیت درباره این پایانه این است که نقطه ورود مسیر ریلی ابتکار کمربند-راه به ایران، از این پایانه ریلی صورت می‌پذیرد.

مرز ریلی اینچه برون

این پایانه مرزی بین ایران و ترکمنستان، محل ورود کریدور شمالی - جنوبی KTI یا کریدور شرق دریای خزر است. این خط آهن با طول حدود ۹۱۰ کیلومتر از کشورهای ایران، ترکمنستان و قزاقستان عبور می‌کند که حدود ۱۲۰ کیلومتر در خاک قزاقستان، ۷۰۰ کیلومتر در خاک ترکمنستان و ۸۲ کیلومتر آن در ایران قرار دارد. تناژ بار ورودی و خروجی از این پایانه مرزی در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۰ در مسیر شمال به جنوب ۱۱،۴۲۴ تن و در مسیر جنوب به شمال کریدور ۲۳۷،۲۸۰ تن بوده است. طبق مطلب ذکر شده فوق، این کریدور که یکی از کریدورهای متصل به مسیر زمینی ابتکار کمربند - راه نیز هست، در سال ۲۰۱۶ جهت آغاز مبادلات ایران و چین از این مسیر، زیر بار واگن‌های ترانزیتی چین نیز رفت. در همین راستا در سال های ۹۴، ۹۶ و ۹۷ به ترتیب تعداد ۳۲، ۱۴۳ و ۳۲۴ واگن از مبدأ چین وارد پایانه مرزی اینچه برون شده‌اند. همچنین ترکمنستان با استفاده از این خط ریلی سه نوع کالا، (۱) غلات و خشکبار، (۲) فلزات و (۳) نفت، جهت صادرات و ترانزیت به ایران ارسال می‌نماید. طبق گزارش راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در اجلاس پروژه مطالعاتی تجاری سازی کریدور ریلی KTI (قزاقستان-ترکمنستان-ایران) برای گسترش مبادلات این کریدور موانع متعددی بر سر راه هر سه کشور وجود دارد که در صورت برطرف شدن آن‌ها پایانه اینچه برون می‌تواند:

- با توجه به تولید انبوه گندم و غلات در کشور قزاقستان و لزوم صادرات این محصولات و نرخ‌های رقابتی مسیر بین قزاقستان، ترکمنستان و ایران و همچنین با توجه به اینکه در حال حاضر حجم صادرات این محصولات از قزاقستان به کشورهای ترکیه و اروپای شرقی سالیانه حدود یک میلیون تن می‌باشد و با نظر به تلاش کشور قزاقستان برای بازاریابی در کشورهای حوزه خلیج فارس و عراق، امکان حمل حدود یک میلیون تن گندم و غلات از مبدا قزاقستان و از مسیر ایران به این مقاصد وجود خواهد داشت.
- کشور قزاقستان در زمینه تولید فلزات و صادرات آن پتانسیل خوبی دارد. برای نمونه شرکت آرسلومتال مدعی است می‌تواند سالیانه حدود یک میلیون تن فلزات به ایران وارد کند و برخی از بازارهای منطقه خلیج فارس را نیز تحت پوشش قرار دهد.
- با توجه به تولید فرآورده‌های نفتی در کشور ترکمنستان و تقاضای مصرف در حوزه خلیج فارس و سابقه حمل این مواد در گذشته، پتانسیل حمل حدود ۵۰۰ هزار تن در سال وجود خواهد داشت.

راه آهن جمهوری اسلامی در این گزارش برای کاهش موانع موجود چهار راهکار ارائه کرده است:

- ۱) با توجه به وجود تونل‌های مسیر شمال و محدودیت‌های گاباری برای تردد واگن‌های خارجی، راه آهن واگن-هایی که قابلیت سیر در این مسیر را دارند مشخص نموده و شماره سریال آن‌ها را به راه آهن‌های همکار ارسال کند.
- ۲) فشار محور مسیر شمال ۲۰ تن است اما جهت واگن‌های ورودی از مرز اینچه برون، مجوز ۲۲٫۵ تن تعیین و به سایر راه آهن‌ها اعلام شود.
- ۳) اعمال تخفیف‌های قابل ملاحظه در تعرفه حمل انواع کالا
- ۴) تعیین تعرفه مشترک با ترکمنستان و قزاقستان برای محمولات کانتینری به صورت کانتینر کیلومتر.

هرچند با نگاه به آمار ۹ ماهه ارائه شده از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران مشاهده می‌شود که علی‌رغم نیاز خطوط ریلی منتهی به پایانه اینچه برون، طی این مدت تعداد عملیات‌های بازسازی و بهسازی انجام شده در ایستگاه‌های شمال شرقی کشور برابر با صفر است اما اقدامات انجام شده در پایانه اینچه برون جهت تبدیل راه آهن عریض به نرمال و مذاکرات و تفاهم نامه‌های منعقد شده میان مقامات ایران و دو کشور ترکمنستان و قزاقستان طی این مدت نویدبخش آینده‌ای متفاوت برای این پایانه ریلی است. در تاریخ ۲۴ مرداد ۱۴۰۰ نخستین قطار حامل ذغال سنگ قزاقستان از پایانه اینچه برون وارد ایران شد تا زغال سنگ مورد نیاز ذوب آهن‌های کشور را تأمین کند. همچنین ۴ آبان همین سال وزیر راه و شهرسازی، رستم قاسمی، از توافق ایران و ترکمنستان برای ارتقاء روابط در حوزه‌های حمل‌ونقل، انرژی و تجارت خبر داد و اعلام کرد برای دو برابر شدن ترانزیت ریلی بین ایران و ترکمنستان توافقی دوجانبه حاصل شده است. یک ماه بعد از این صحبت، ۶ آذر ماه ۱۴۰۰، در حاشیه اجلاس اکو در ترکمنستان، تفاهم‌نامه سه جانبه ریلی بین سه کشور جمهوری اسلامی ایران، ترکمنستان و قزاقستان به منظور افزایش بار ورودی ریلی از کشور قزاقستان به ترکمنستان و از آنجا به ایران منعقد شد.

نتیجه گیری

کشور ایران طی سالیان گذشته تحت فشار تحریم‌های ظالمانه آمریکا قرار گرفته بود اما با این وجود توانسته است مقاومت خود در برابر این فشارهای را حفظ کند. با وجود سکوت سازمان‌های جهانی در قبال فشارهای تحریم حداکثری بر مردم ایران، دولت باید برای برون رفت از این تنگنا چاره‌ای بیندیشد. ایران در این جنگ نابرابر تمامی راه‌های موجود جهت مسامحه و کنارآمدن با کشورهای تحریم‌کننده برای لغو تحریم‌ها را امتحان کرد که متأسفانه نتایج ناگواری بر پیکره علمی، اقتصادی و سیاسی ایران وارد ساخت. حال با توجه به این تجربیات دولت باید با تغییر نگرش خود از «دلجویی کشورهای غربی» به «همکاری با کشورهای همسایه» روی بیاورد. با توجه به ویژگی‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک ایران نظیر جایگاه جغرافیایی ایران به عنوان حلقه اتصال مناطق مختلف، اتصال به آب‌های آزاد، ارزش‌های فرهنگی، تاریخی و ... که در متن این نوشتار نیز به آن‌ها اشاره شد، پتانسیل بالایی جهت توسعه اقتصادی خود با کمک گسترش روابط با همسایگانش دارد. از مهم‌ترین مسائل در توسعه اقتصادی سود هر دو طرف یا معامله برد-برد است. متأسفانه نگرش به مقوله تجارت در ایران به این صورت درآمدی که تجارت صحیح با کشورهای دیگر برای توسعه اقتصادی با بالارفتن ارزش و حجم صادرات محقق می‌شود؛ در صورتی که سود هر دو طرف برای ادامه و پایداری توسعه تجاری و اقتصادی ضروری است. در اوایل دهه شصت، نگاه مردم به سرمایه و سرمایه‌دار منفی بود؛ با آشکار شدن پیچیدگی‌های حکمرانی اقتصادی، مردم، سرمایه‌دار را به دو گروه تولیدکننده و تاجر تقسیم کردند که نگاه منفی نسبت به تاجر ادامه داشت. پس از آن، گروه تاجر، خود به دو زیرگروه صادرکننده و واردکننده تقسیم شد که این بار واردکننده هدف نگاه منفی نخبگان قرار گرفت و از این رو واردات همچنان جزئی جدا از اجزاء توسعه اقتصادی قلمداد می‌شود. برای پیشرفت باید از این دیدگاه گذر کرد؛ اولین اقدامات لازم در این مسیر پیوستن به گروه‌ها و طرح‌های اقتصادی بین‌المللی است. شاید از میان همه طرح‌های بین‌المللی ارائه شده، بزرگترین آن ابتکار کمربند-راه باشد. این ابتکار که پیشنهادی از سوی چین برای سهولت مبادلات اقتصادی است علاوه بر اینکه موجب تقویت روابط ایران با کشورهای دیگر می‌شود؛ باعث ارتقاء وجهه بین‌المللی ایران و ایجاد راه‌هایی برای بی‌اثر ساختن تحریم‌ها خواهد بود. ایران در این طرح با توجه به تاریخ، سبقه فرهنگی، موقعیت جغرافیایی، زیرساخت‌های ریلی و همسویی اهداف ایدئولوژیک با چین در مورد از بین بردن نظام تک قطبی جهان، دارای نقش ویژه‌ای است. همین ویژگی‌ها باعث شده تا مسیر زمینی طرح در خاک ایران با چندین کریدور مهم بین‌المللی اتصال داشته باشد.

در این بین کریدور شمالی-جنوبی شرق دریای خزر (KTI)، کریدوری است که باید مورد توجه ایران در بحث ارتباط با کشورهای آسیای مرکزی قرار گیرد. این کریدور به عنوان یک کریدور بسیار مهم منطقه‌ای در آسیای مرکزی می‌تواند موجب تحکیم روابط ایران و کشورهای این منطقه در تمامی ابعاد شود. این مسئله از آن جهت حائز اهمیت بسیار است که ایران و کشورهای آسیای مرکزی از زمینه‌های مساعدی برای فراگیر کردن مناسبات خود در حوزه‌های مختلف برخوردار می‌باشند (زهرانی، فرجی و تجری، ۱۳۹۴: ۱۱۸). راه‌آهن ایران-ترکمنستان-قزاقستان می‌تواند گام بلندی برای حضور مستقیم ایران در شمال آسیای مرکزی و حضور در منطقه‌ای باشد که مردمانش از نظر تاریخی، دینی، فرهنگی و ... مشترکاتی بسیاری با ایرانیان دارند. ایران برای آنکه بتواند همگام با نظم نوین جهانی مرحله به مرحله پیش رفته و از دیگر رقبا عقب نماند، نیاز دارد که عرصه فعالیت‌های اقتصادی، فرهنگی و سیاسی خود را گسترش دهد تا بتواند با تحکیم روابط و تضمین جایگاه خود در عرصه بین‌الملل حریم امنی برای فعالیت‌های خود در جهان ایجاد کند. پایانه ریلی مرزی اینچه برون، آنگاه این کریدور به خاک ایران

است. این پایانه به دلایل متعددی که در این مقاله ذکر شد نسبت به دیگر کریدورهای بین‌المللی از آن سطح پیشرفت و توسعه‌ای که اکنون باید دارا باشد، عقب مانده و برای پیشبرد اهداف مدنظر جهت گسترش همکاری با کشورهای آسیایی، لازم است این پایانه با خطوط ریلی جدید و کوتاه به کریدور شمال-جنوب و همچنین کریدور شرق-غرب متصل شود.

منابع:

۱. حسینی، سید محمد حسین. (۱۳۹۹). پاشاپور، حجت‌اله. شیراوند، صارم. ژئوپلیتیک حوزه خزر و امنیت جمهوری اسلامی ایران. (چاپ دوم). تهران: انتشارات دافوس
۲. خاوری نژاد، سعید. (۱۳۹۸). اقتصاد انرژی در دریای خزر: چالش‌های همگرایی منطقه‌ای. (چاپ اول). رشت: انتشارات دولتمرد
۳. زرگرزاده اصفهانی، محمدعلی. (۱۳۹۸). تأمین و تحکیم راهبردهای دفاعی-امنیتی حوزه دریای خزر از منظر منافع امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران. (چاپ اول). تهران: انتشارات دانشگاه پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی
۴. دمیرچی لو، مجتبی. (۱۳۹۸). نظام حقوقی فعالیت‌های نفتی در دریای خزر. (چاپ اول). تهران: انتشارات نگارستان اندیشه
۵. بررسی ابعاد طرح «ابتکار کمربند و راه چین» و فرصت‌های همکاری تجاری ایران. مرکز پژوهش‌ها مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۰)
۶. نورمحمدی، مرتضی. زارع، مهناز. (بهار ۱۳۹۷). تأثیر عامل انرژی بر روابط ترکمنستان و چین. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۴، (۱۰۱)، صص ۸۸-۱۱۵
۷. امید، علی. فلاحی، احسان. آقامحمدی، زهرا. (پاییز ۱۳۹۴). تأثیر سیاست خارجی ترکمنستان بر اقتصاد آن. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۱، (۹۱)، صص ۲-۳۶
۸. صیرفی، ساسان. (بهار ۱۳۹۹). خط مبدأ درکنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر. فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، ۵۰، (۱)، صص ۱۷۵-۳۱۰
۹. ساداتیان، سید جلال. (زمستان ۱۳۹۸). رژیم حقوقی دریای خزر و امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه علمی امنیت ملی، سال نهم، ش ۳۴، صص ۳۱۲-۳۴۵
۱۰. جعفری، غلی اکبر. ملکی، ماری. (بهار و تابستان ۱۳۹۷). منابع انرژی و حضور قدرت‌های فرا منطقه‌ای در دریای خزر. مجله سیاست و روابط بین‌الملل، ۲، (۱)، صص ۳۲-۵۶
۱۱. بوالوردی، مجید. (زمستان ۱۳۸۵). بررسی روابط دوجانبه ایران و ترکمنستان. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۱۵، (۵۶)، صص ۹۱-۱۰۶
۱۲. جیانگبو، سونگ. زوانگ، وانگ. (زمستان ۱۳۹۸). فعالیت‌های اقتصادی چین در ایران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده: فرصت یا چالش؟ فصلنامه راهبرد سیاسی، ۳، (۱۱)، صص ۱۴۷-۱۶۰
۱۳. خدای پور، علیرضا. (بهار ۱۳۹۶). ابتکار کمربند-راه چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه سیاست خارجی، ۳۱، (۱)، صص ۱۷-۴۹

۱۴. وثوقی، سعید. صفری، عسگر. "نقش قزاقستان در گسترش روابط ایران و چین در آسیای مرکزی". مطالعات اوراسیای مرکزی. دوره دهم، ش ۲ (پاییز و زمستان ۱۳۹۶): ص ۴۶۷-۴۸۴
۱۵. زهرانی، مصطفی. فرجی لوحه سرا، تیمور. تجری، سعید. "جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی". فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز. شماره ۸۹. (بهار ۱۳۹۴): ص ۹۳-۱۲۳
۱۶. ایلنا (۱۴۰۰). ۸۰ درصد ترانزیت ریلی کشور از طریق مرز سرخس است. بازیابی شده در تاریخ ۳ شهریور ۱۴۰۱ از: <https://www.ilna.news/fa/tiny/news-1175496>
۱۷. محمودی، سید منصور (۱۳۹۹). دالان‌های خلیج فارس. قسمت سوم. بازیابی شده در تاریخ ۷ شهریور ۱۴۰۱ از: <http://rtcguild.ir/دالان-های-خلیج-فارس>
۱۸. واحدی راد، سمانه (۱۴۰۰). توافق ایران و ترکمنستان برای دو برابر شدن ترانزیت ریلی. بازیابی شده در تاریخ ۱۴ شهریور ۱۴۰۱ از: <http://irna.ir/xjGqzZ/>
۱۹. وزارت راه و شهرسازی (۱۴۰۰). تفاهمنامه سه جانبه ریلی بین سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان. بازیابی شده در تاریخ ۲۱ مرداد ۱۴۰۱ از: <http://news.mrud.ir/news/>
۲۰. لکنوری، علی (۱۳۹۶). خدمات حمل ریلی از اینچه برون به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه. بازیابی شده در تاریخ ۱۸ شهریور ۱۴۰۱ از: <https://barmantarabar.com/fa/خدمات-حمل-ریلی-از-اینچه-برون-به-ترکمنست>
21. IRI Railways, Meeting on KTI commercialization, ECO, 2019 Apr; Tehran, Iran

Abstract

The development process of the international system in the last decade, which that called “the world order transition”, is a great opportunity for the Iran to secure and guarantee its short-term and long-term political and economic interests by looking to the East and expanding relations with Asian countries. slow With Iran's presence in Asian organizations and economic plans (such as China's Belt and Road Initiative), this country can improve its political and economic position in the international system. The solution to achieve these Targets is the development of rail and water corridors. One of these rail corridors is the Eastern Caspian Sea Corridor (KTI). By connecting to Iran's network rail, this corridor connects Kazakhstan and Turkmenistan to the Belt and Road Initiative railway and then to international waters. In this article, based on realism, an attempt has been made to assess the importance of the East Caspian Sea Corridor in the Belt and Road Initiative. In fact, the main question of this article is that according to the provisions of Iran-China 25-year Cooperation Program, can the Belt and Road Initiative affect Iran's national interests in the railway transport sector with the countries of the Eastern Corridor of the Caspian Sea? This article has investigated this issue with a descriptive-analytical approach and using books, articles and documents. The Belt and Road initiative can provide the geopolitical and economic interests of Iran at the national and regional levels through the expansion of commercial exchange infrastructures and expand regional security.

Keywords: Central Asia, Belt & Road Initiative, China, Iran, Incheh Borun
