

تمایل قزاقستان به کریدورهای عبوری ایران در پی تحولات ژئوپلیتیکی قفقاز؛ لزوم تکمیل زیرساخت ریلی شرق

در پی جنگ اوکراین و تحولات ژئوپلیتیکی و لجستیکی در روسیه، کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی خصوصا قزاقستان برای تبادلات انرژی خود با اروپا به دنبال مسیرهای عبوری ایمن و سهل الوصولی هستند و ایران با استقرار در چهارراه ترانزیت جهان بار دیگر توجه این کشورها را به خود جلب کرده است.

چرخش قزاقستان به سمت مسیرهای ترانزیتی ایران

جنگ اوکراین سبب تحولات ژئواکونومی در منطقه اوراسیا و شرق اروپا شده است و مسدود شدن راههای ارتباطی تجاری روسیه با اروپا و همچنین بنادر مهم تجاری این کشور از جمله سنت پترزبورگ اختلال در مسیر کمر بند و جاده چین را به همراه داشته که وظیفه اصلی آن، مبادله کالا میان شرق و غرب است.

در این میان آتش جنگ به بنادر مهم روسیه به ویژه شش بندر اصلی تجاری و استراتژیک این کشور در دریای سیاه یعنی گلندژیک، توآپسه، تامان، آنابا، سوچی و نووروسیسک کشیده شده است. ارتش اوکراین در تاریخ ۶ آگوست با صدور بیانیه‌ای رسمی این بنادر را در حوزه تهدید نظامی خود قرار داد. از سوی دیگر، روسیه نیز اعلام کرده است که تمامی کشتی‌های حاضر در دریای سیاه که راهی اوکراین می‌شوند، فارغ از نوع کاربری و ملیت آنها به عنوان کشتی‌های دشمن شناسایی خواهند شد و مجموع این عوامل منجر به ایجاد چالشی بزرگ برای آسیای میانه برای دسترسی به اروپا شده است.

با حملات پهنای ارتش اوکراین به بنادر روسیه به ویژه دو بندر مهم «نووروسیسک» و «کرچ» که مراکز اصلی صادرات نفتی روسیه و کشورهای آسیای میانه به ویژه قزاقستان هستند، صادرات آسیای میانه به اروپا با مشکلات جدی مواجه شده است چرا که ارسال بیش از ۷۰ درصد از نفت و گاز صادراتی قزاقستان به اروپا از طریق ترمینال نفتی «یوژنایا اوزریوکا» واقع در نزدیکی بندر نووروسیسک صورت می‌گیرد که اکنون این زنجیره تامین دچار مشکل شده است. قزاقستان سومین صادرکننده غیر اوپکی نفت و گاز به اروپا محسوب می‌شود و ۴۰ درصد از محصولات این کشور آسیای میانه به ویژه اورانیوم به اروپا ارسال می‌شود. لذا شراکت تجاری قزاقستان با اروپا به حدی اهمیت دارد که نمیتواند بنا به ملاحظات سیاسی و صرفا جهت مناسبات خود با روسیه از آن چشم پوشی کند.

رفت‌وآمد مکرر مقام‌های بلندپایه قزاق به ایران از جمله رئیس جمهوری و نخست وزیر این کشور و بازدید هیات‌های تجاری آن از بنادر شهید رجایی، چابهار، امیرآباد و انزلی طی سال گذشته و جاری خود گواه عزم آستانه برای جایگزینی مسیرهای ترانزیتی از روسیه است که شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب به شمار می‌آیند و عملا در پی تحریم‌ها با مشکلات فراوانی مواجه شده‌اند

رفت‌وآمد مکرر مقام‌های بلندپایه قزاق به ایران از جمله رئیس جمهوری و نخست وزیر این کشور و بازدید هیات‌های تجاری آن از بنادر شهید رجایی، چابهار، امیرآباد و انزلی طی سال گذشته و جاری خود گواه عزم آستانه برای جایگزینی مسیرهای ترانزیتی از روسیه است که شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب به شمار می‌آیند و عملا در پی تحریم‌ها با مشکلات فراوانی مواجه شده‌اند. این در حالی است که ایران از طریق کریدور شمال-جنوب دسترسی ایمن و اقتصادی قزاقستان به اروپا، بنادر خلیج فارس، آفریقا و خاورمیانه را فراهم می‌کند.

اخیرا نیز اسخت اورازبای، سفیر قزاقستان در تهران اعلام کرده است: حمل و نقل لجستیک بین ایران و قزاقستان برنامه بزرگی است و ما از این طریق و خلیج فارس به کشورهای ثالث متصل می‌شویم. وی هم چنین از دعوت رسمی قزاقستان از ابراهیم رئیسی برای سفر به

این کشور خبر داده است.

این نخستین باری نیست که مقام‌های قزاقستان تمایل خود را به جایگزینی مسیرهای عبوری از ایران به جای روسیه مطرح کرده‌اند. سال گذشته نیز نورلان کولباتیروف معاون توسعه تجارت قزاقستان گفته بود یکی از اهداف مهم دولت قزاقستان استفاده از ظرفیت ترانزیتی ایران است.

ایمنی مسیرهای عبوری از ایران خصوصا کریدور شمال-جنوب برای آستانه بسیار جذاب است و علی رغم تمایل قزاقستان به سرمایه‌گذاری در کریدور میانی دریای خزر، که این کشور را از طریق جمهوری آذربایجان، ترکیه و گرجستان به دریای سیاه متصل می‌کند، فضای غیرایمن در اطراف دریای سیاه خصوصا از سوی روسیه و اوکراین، آستانه را از سرمایه‌گذاری در این منطقه باز می‌دارد

ایمنی مسیرهای عبوری از ایران خصوصا کریدور شمال-جنوب برای آستانه بسیار جذاب است و علی رغم تمایل قزاقستان به سرمایه‌گذاری در کریدور میانی دریای خزر، که این کشور را از طریق جمهوری آذربایجان، ترکیه و گرجستان به دریای سیاه متصل می‌کند، فضای غیرایمن در اطراف دریای سیاه خصوصا از سوی روسیه و اوکراین، آستانه را از سرمایه‌گذاری در این منطقه باز می‌دارد و به همین سبب قزاقستان با کریدور شمال-جنوب می‌تواند از طریق ایران به [بازار](#) کشورهای خلیج فارس متصل شده و حتی به اروپا و جنوب آسیا نیز برسد.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) در صورت تامین زیرساخت از سوی ایران خصوصا راه اندازی خطوط ریلی رشت-آستارا، سرخس-چابهار، زاهدان-چابهار و اتصال ریلی بنادر ایران در شمال کشور می‌تواند اتصالات اوراسیا را تغییر دهد.

اما مشکل اینجاست که این پروژه ۷۲۰۰ کیلومتری اتصال هند و ایران به روسیه که در اوایل دهه ۲۰۰۰ توسط این سه کشور طراحی شد، پیشرفت چندانی نداشته است. روسیه و کشورهای دریای خزر از جمله قزاقستان عمدتاً بر مسیرهای ترانزیتی شرق به غرب متمرکز بوده‌اند و در داخل ایران نیز بخش‌هایی از این کریدور همچنان ناتمام باقی مانده است. کریدور شمال-جنوب جایگزینی مناسب برای مسیرهای دریایی طولانی برای تجارت آسیای مرکزی با روسیه، ترکیه و اروپا است. در حالت ایده‌آل، ارسال کالا از روسیه، آذربایجان و ایران به هند از مسیر دریای بالتیک ۱۸ روز به طول می‌انجامد، اما تحویل کالا از مسیر کانال سوئز ۴۰ روز به طول می‌انجامد.

لزوم راه اندازی خط ریلی چابهار-سرخس و زاهدان - چابهار برای اتصال ایران به آسیای میانه

منطقه ویژه اقتصادی سرخس نیز که به دلیل موقعیت جغرافیایی و راهبردی در کانون کشورهای عضو اکو قرار گرفته، به‌عنوان دروازه طلایی ورود به کشورهای آسیای میانه، چین، روسیه و پل ارتباطی بازارهای مهم تجاری آسیای مرکزی با کشورهای حوزه خلیج فارس، اروپا و کشورهای افغانستان و پاکستان شناخته می‌شود.

منطقه ویژه اقتصادی سرخس با برخورداری از پنج هزار و ۲۹۰ هکتار از نظر وسعت دومین منطقه ویژه اقتصادی بزرگ کشور است و همه زیرساخت‌های لازم برای ورود به کشورهای آسیای میانه از طریق مسیرهای ریلی، جاده‌ای و هوایی نیز در آن ایجاد شده است.

از زمان روی کار آمدن دولت سیزدهم گسترش خطوط ریلی و شبکه‌های جاده‌ای در اقصی نقاط کشور در کانون توجه دولت قرار گرفته است و در همین راستا گذرگاه ریلی چابهار-سرخس با اتصال به سواحل مکران و اسکله شهید بهشتی با هدف توسعه استان‌های شرقی، ایجاد شاخه جدید در کریدور شمال-جنوب با اتصال ریلی چابهار به آسیای میانه و جذب بارهای افغانستان و ازبکستان در دست احداث است.

ایران با تکمیل خط آهن چابهار- سرخس قادر خواهد بود نقشی پررنگ‌تر در صنعت ترانزیت منطقه و جهان ایفا کند که علاوه بر درآمدزایی منجر به استحکام روابط بین کشورها خصوصا کشورهای آسیای میانه با اتکا به تامین منافع مشترک می شود

ایران با تکمیل خط آهن چابهار- سرخس قادر خواهد بود نقشی پررنگ‌تر در صنعت ترانزیت منطقه و جهان ایفا کند که علاوه بر درآمدزایی منجر به استحکام روابط بین کشورها خصوصا کشورهای آسیای میانه با اتکا به تامین منافع مشترک می شود. راه آهن چابهار - سرخس به طول ۱۳۵۰ کیلومتر در قالب ۲ قطعه خط ریلی چابهار- زاهدان و زاهدان - سرخس در حال اجراست، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال- جنوب، تکمیل راه آهن چابهار- زاهدان است که طی سال گذشته قطعه زاهدان- خاش به بهره برداری رسید و امید است قطعه خاش- چابهار تا پایان سال جاری به بهره برداری برسد و بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به شبکه ریلی متصل شود.

افزون بر این، خط آهن «چابهار - زاهدان» یکی از طولانی‌ترین و اقتصادی‌ترین محورهای ریلی در دست ساخت در کشور است که تنها بندر اقیانوسی کشور یعنی چابهار را به زاهدان و از مرکز استان به شبکه ریلی سراسری متصل می‌کند. در حال حاضر راحت‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه و نیز کشور افغانستان به آب‌های آزاد جهانی از طریق سیستان و بلوچستان و بندر چابهار است که این امر مزیت تجاری بسیار مطلوبی را برای این استان و کشورهای یادشده فراهم کرده است. کشورهای حوزه آسیای میانه و افغانستان می‌توانند کالاهای خود را از مسیرهای خشکی و از معبر رسمی «میلک» وارد منطقه آزاد سیستان کرده و از طریق بندر چابهار در جنوب این استان به آب‌های آزاد جهانی برسانند

راه آهن چابهار- زاهدان تاکنون بیش از ۶۰ درصد پیشرفت داشته و براساس پیش بینی های سال گذشته اعتبار مورد نیاز برای تکمیل این خط بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار است. راه آهن زاهدان- سرخس که در امتداد محور چابهار- زاهدان است، تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی‌ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل می‌سازد و ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند.

آبان گذشته معاون اول رئیس جمهور پروژه راه‌آهن زاهدان- خاش به طول ۱۵۰ کیلومتر را به عنوان یکی از قطعات خط ریلی استراتژیک چابهار- میلک- سرخس افتتاح کرد. این طرح به جهت ایجاد کریدور ریلی شرق کشور، اتصال بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به شبکه ریلی، کمک به توسعه سواحل مکران از طریق ایجاد ارتباط ریلی، اتصال کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی و ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد اقتصادی منطقه اهمیت فراوانی دارد.

پتانسیل عظیم خفته ایران و قزاقستان در همکاری‌های معدنی

کشورهای آسیای مرکزی از منابع معدنی غنی برخوردار هستند و برخی از کارشناسان، آسیای مرکزی را جایگزین بالقوه‌ای برای چین به عنوان منبع عناصر کمیاب خاکی و فلزات کمیاب می‌دانند. بر همین اساس، بسیاری از کشورها به ویژه همسایگان جمهوری‌های آسیای مرکزی می‌توانند به سرمایه‌گذاری در این صنعت پرداخته و تعاملات تجاری و اقتصادی خود را با این منطقه افزایش دهند.

در میان کشورهای این منطقه ذخایر عظیم هیدروکربنی و معدنی قزاقستان ستون فقرات اقتصاد این کشور را تشکیل می‌دهد. قزاقستان دارای منابع معدنی فراوانی از جمله زغال سنگ، فلزات آهنی و غیرآهنی است و افزون بر این بزرگترین تولیدکننده اورانیوم جهان (۳۳ درصد تولید جهانی در سال ۲۰۲۱) در نظر گرفته می‌شود.

افزون بر این، قزاقستان دارای رتبه سوم در جهان از نظر تولید تیتانیوم و رتبه هفتم در تولید روی و یازدهم برای طلا است. این کشور آسیای مرکزی هشتمین ذخایر بزرگ سنگ آهن جهان با ۵ میلیارد تن و دومین در ذخایر سنگ منگنز به میزان ۶۰۰ میلیون تن را در

اختیار دارد. ذخایر فعلی مس در این کشور ۳۶ میلیون تن برآورد شده؛ در حالی که ۳۰ درصد از ذخایر جهانی سنگ معدن کروم و ۹۵ درصد از ذخایر جهانی کروم در قزاقستان یافت می شود.

در حال حاضر، قزاقستان در حال جذب سرمایه گذاری برای توسعه بیشتر استخراج طلا و اورانیوم با افزایش قیمت کالاها است و این در حالی است که ایران قادر است با صدور دانش فنی و فناوری در خصوص استخراج اورانیوم، این ماده با ارزش معدنی، می تواند منوی تعاملات اقتصادی خود با قزاقستان را گسترده تر کند

در حال حاضر، قزاقستان در حال جذب سرمایه گذاری برای توسعه بیشتر استخراج طلا و اورانیوم با افزایش قیمت کالاها است و این در حالی است که ایران قادر است با صدور دانش فنی و فناوری در خصوص استخراج اورانیوم، این ماده با ارزش معدنی، می تواند منوی تعاملات اقتصادی خود با قزاقستان را گسترده تر کند. به عنوان مثال، بهمن سال گذشته عملیات بهره برداری از مجتمع معدنی و صنعتی ناریگان به عنوان بزرگترین معدن اورانیوم - مولیبدن کشور در شهر بافق با هدف تامین سوخت هسته ای برای تامین انرژی الکتریکی آغاز شد.

افزون بر این، بیش از ۲۳۰ شرکت در تجارت معدن فعالیت دارند که البته صادرات تجهیزات معدن به قزاقستان و توسعه صنعت معدن به دلیل کمبود سرمایه گذاری محدود شده است که خود این موضوع می تواند اهمیت سرمایه گذاری بخش خصوصی ایران در حوزه معادن این کشور را پررنگ تر کند. شرکت های ایرانی پیش تر در زمینه معادن در کشورهای آمریکای لاتین و آسیای مرکزی حضور داشته اند.

نتیجه

مشکلات مبادلات مالی ایران در سایه تحریم ها، مساعد نبودن مسیرهای ترانزیتی در شقوق مختلف خصوصا خطوط ریلی در پهنه شرقی کشور و نداشتن بنادر کاملاً مجهز و آماده برای بهره برداری ترانزیتی در شمال کشور در حال حاضر از مهم ترین چالش های ترانزیتی ایران در مسیر کریدور شمال- جنوب به شمار می آید.

لذا، تعجیل تهران در تقویت و تکمیل پتانسیل های زیرساخت لجستیکی چه در حوزه خطوط ریلی و تجهیز بنادر بسیار مهم است، چرا که در غیر این صورت کریدورهای موازی همچون کریدور ترانس خزر جایگزین مسیرهای عبوری از ایران شده که علاوه بر تضعیف جایگاه ژئوپلیتیکی ایران خسارات ارزی نیز به کشور وارد خواهد کرد.

