

## استراتژی جدید «ترانزیت محور شرق»

اتفاق مهم و سرنوشت‌سازی که این روزها در عرصه حمل‌ونقل و ترانزیت در شرف تکوین و تکمیل است و با سفر هیئت اجرایی راه‌وشهرسازی جمهوری اسلامی ایران به هند و پاکستان رقم خورد، در واقع تغییر راهبرد ترانزیتی ایران را از نگاه معطوف به منافع مقطعی و کوتاه‌مدت خارج کرد و بر منافع استراتژیک ملی و منطقه‌ای و حتی بین‌المللی، متمرکز کرد.

پیام کلیدی راهبرد جدید «همکاری پایدار اقتصادی» با دوری جستن از رقابت و تقویت بنیه اقتصادی متقابل با کشورهای همسایه و شرکای فعال تجاری ایران در زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت است. بخش مقدمه و اول این مطلب به طرح توسعه گوادر و جایگاه این بندر و پاکستان به انضمام نقش اثرگذاری می‌پردازد که چین در این ارتباط ایفا می‌کند، و در بخش دوم به تبیین برنامه‌های توسعه چابهار مبادرت می‌ورزد.

این مطلب که در آینده‌ای نه چندان دور مبادلات تجاری اروپای شرقی و کشورهای آسیای میانه، از طریق کریدور شمال-جنوب به انجام می‌رسد، یک حقیقت انکارناپذیر است و نقش مناطق محوری در این کریدور، وضعیتی فوق‌العاده را فراروی سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان سیاسی و اقتصادی این مناطق قرار داده است.

از آنجا که فعالیت‌های تجاری جهان سرعتی فزاینده دارند، این قبیل سیاست‌ها و برنامه‌ها، پیچیده و چندوجهی شده و مسئله «لجستیک» کالاهای تجاری و ترانزیتی و یافتن سازوکارهایی بهینه که در کوتاه‌ترین زمان ممکن، کم‌هزینه‌ترین شیوه و ایمن‌ترین و باکیفیت‌ترین کانال‌های دسترسی به بازارهای هدف را تسهیل کرده و تثبیت و پایدار کند مورد مطالبه تمامی فعالان عرصه بازرگانی و اقتصاد جهانی است.

تجربه نشان داده است که مسیرهای دریا، منبع اصلی فعالیت‌های اقتصادی جهان به شمار می‌آیند. دو بندر گوادر پاکستان و چابهار ایران، نه تنها در پاکستان و ایران، بلکه در چشم‌انداز اقتصادی و جغرافیایی جهان برای چین، هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی بسیار اهمیت دارند. هر دو به لحاظ اقتصادی و استراتژیک، ورودی بدون مانع به اقیانوس هند دارند. بر اساس گزارش مؤسسه بروکینگز، روزانه حدود ۳۶ میلیون بشکه نفت (معادل ۴۰ درصد عرضه نفت جهان و ۶۴ درصد تجارت نفت جهان)، از طریق اقیانوس هند، با در نظر گرفتن تنگه هرمز ۳۰ درصد تنگه مالاکا ۲۷ درصد و تنگه باب‌المندب ۷ درصد ترانزیت می‌شود.

نگاهی به چگونگی شکل‌گیری جاده ابریشم جدید و پروژه‌های آن از جمله کریدور اقتصادی چین-پاکستان و تأثیر آن بر دو بندر چابهار و گوادر قابل‌تأمل است. در اینجا می‌خواهم جهت پرداختن به موضوع ترانزیت و حمل‌ونقل در کریدور شمال-جنوب، اشاره‌ای کوتاه به تاریخچه جاده ابریشم جدید داشته باشم؛ در سپتامبر ۲۰۱۳ زمانی که «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین در سفر به کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم (One Belt One Road) را با هدف ایجاد زیرساخت‌های لازم برای همکاری‌های منطقه‌ای مطرح کرد مشخص بود که چین طرحی استراتژیک برای حضور در اقیانوس هند دارد.

شی جین پینگ در دانشگاه نظریات فزاینده، پیشنهاد داد که چین و آسیای مرکزی دست‌به‌دست هم دهند و کمربند اقتصادی جاده ابریشم را برای همکاری‌های بیشتر در منطقه بسازند. طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد. این طرح با دو گونه خشکی-دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل کند، همچنین طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل کند.

گسترش تجارت در کریدورهای ترانزیتی در حال ظهور، تأثیر متفاوتی بر کشورها خواهد گذاشت. این خطوط جدید، چین، اروپا، هند و

روسیه را قادر خواهد کرد که کالاهای با ارزش بالا را به صورت کارآمدتری از انتقال آن با کشتی، با خطوط ریلی مبادله کنند. منطقه اورال در روسیه و غرب سیبری به کریدورهای تجاری کارآمد در هند، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه دسترسی خواهند یافت. ترکیه و جمهوری آذربایجان به کشورهای ترانزیتی مهم تبدیل خواهند شد که از طریق ایران و آسیای مرکزی، شرق را به غرب متصل می کنند.

قزاقستان و ازبکستان هر دو از گسترش خطوط شمال-جنوب که شمال اروپا و روسیه را به خلیج فارس و دریای عمان پیوند می دهد، سود خواهند برد. ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان قادر خواهند بود با ارزش ترین محصولات کشاورزی و پنبه خود را به جای صادرکردن به روسیه و طی مسافت ۷ هزار کیلومتری و گذر از دریای بالتیک، مستقیماً به بازارهای در دسترس در جنوب آسیا صادر کنند؛ این امر انحصار صادرات روسیه را بر کشورهای منطقه خواهد شکست.

با تکمیل جاده ابریشم و این خطوط جدید، ترکمنستان نیز به خریداران متعدد نفت و گاز دسترسی پیدا خواهد کرد. افغانستان نیز از مزایای عواید ناشی از ترانزیت و مالیات حمل و نقل بهره خواهد برد. بازگشایی کریدورهای تجاری شرق به غرب از مسیر پاکستان و گشایش کریدورهای جدید به چین، انزوای تحمیل شده بر پاکستان را از بین خواهد برد.

امروزه، کشورهای زیادی به خصوص آسیای مرکزی در مسیر جاده قدیمی قرار گرفته اند، به نظر می رسد سیستم تجارت جاده ابریشم تاریخی، تنها جایگزین برای رشد و توسعه آنها است. مسیر جاده ابریشم جدید چین از مرکز استراتژیک اوراسیا، از میان دولت های با ذخایر سرشار انرژی و معدنی و پایگاه جمعیتی انبوه و مترکم می گذرد. در ۲۰ آوریل ۲۰۱۵، نخست وزیر چین هنگام ورود به اسلام آباد با استقبالی گرم مواجه شد. این سفر، اولین دیدار یک رهبر چینی از پاکستان در نه سال گذشته بود.

سفری که به سرمایه گذاری چین در کریدور اقتصادی چین-پاکستان، پروژه ای ۴۸ میلیارد دلاری به طول ۳ هزار کیلومتر و مشتمل بر شبکه هایی از جاده ها و خطوط آهن منجر شد. همچنین، در تلاش برای خارج کردن پاکستان از فقر انرژی، این پروژه زیرساختی، خطوط لوله نفت و گاز و نیز منابع دیگر نیرو را در بر خواهد گرفت که می تواند هر چه بیشتر اقتصاد این کشور را تقویت کند.

این کریدور اقتصادی شهر کاشغر در منطقه سین کیانگ در غرب چین را به بندر گوادر در جنوب پاکستان متصل خواهد کرد و در این مسیر از ایالت محروم بلوچستان و لاهور عبور می کند. سرمایه گذاران معتقدند ارتباطات جاده ای باعث توسعه اقتصادی نواحی مختلف پاکستان و هم زمان یک گذرگاه حیاتی برای صادرات چین به خاورمیانه و اروپا فراهم خواهد شد. توسعه بندر گوادر بخشی از پروژه عظیم کریدور اقتصادی چین-پاکستان است که با سرمایه گذاری حدود ۴۸ میلیارد دلار در حال بهره برداری بوده که در نقاط مختلف مسیر این کریدور از پیشرفت قابل ملاحظه ای تا این زمان برخوردار است.

کریدور اقتصادی چین-پاکستان یک برنامه پانزده ساله است؛ هدف اصلی پروژه کریدور اقتصادی چین-پاکستان، توسعه استان های غربی کشور چین و خروج این مناطق از بن بست جغرافیایی و ژئواکونومیک است. از طریق پاکستان، چین هم می تواند واردات انرژی خود از خاورمیانه را تسهیل کند و هم می تواند مسیر کوتاه تری برای صادرات محصولات خود به خلیج فارس و از آنجا به اروپا پیدا کند. با این کریدور، چین به آب های آزاد نزدیک تر و امکان حضور گسترده تر در اقیانوس هند را پیدا می کند. بندر گوادر به عنوان محور اصلی این کریدور عمل می کند و قرار است تا پایان طرح به ظرفیت سالیانه ۴۰۰ میلیون تن کالا در سال دست یابد.

با توجه به سابقه بی ثباتی و حملات تروریستی در پاکستان، امنیت این کریدور، یکی از پارامترهای اثرگذار بر تضمین سرمایه گذاری در این نقطه به شمار می آید. البته پاره ای مسائل و مشکلات در برابر پروژه توسعه گوادر خودنمایی می کند که مانع از تحقق زود هنگام آن خواهد شد که از آن جمله می توان به کمبودهای اساسی شبکه راه ها و خطوط ریلی و سراسری پاکستان و عدم امکان اتصال خطوط ریلی این کشور به خطوط ریلی اروپایی و بین المللی، معضل فقدان امنیت مناسب جهت انجام یک فعالیت ایمن اقتصادی و تجاری، معضل قدیمی کمبود منابع انرژی و بالابودن قیمت سوخت و حامل های انرژی، وجود اختلافات قومی، فرقه ای و مذهبی در بلوچستان پاکستان

و ناسازگاری و عدم همکاری مردم این منطقه با دولت مرکزی به دلیل مقبولیت روحیه واگرایی بلوچ‌های پاکستان با دولت مرکزی در میان بومیان این مناطق و همچنین نبود زیرساخت‌های عمران شهری و صنایع کوچک و بزرگ اشاره کرد.

هرچند که نمی‌توان از یکی دیگر از معضلاتی که کریدور چین-پاکستان با آن دست‌به‌گریبان است به راحتی عبور کرد؛ این کریدور که از مسیر گلگت-بلتستان می‌گذرد، مورد نزاع بین هند و چین است. این منطقه از غرب با استان پاکستانی خیبر پختون خوا، در شمال با دالانواخان افغانستان، در شرق و شمال شرق با ناحیه سین کیانگ چین، در جنوب غرب با ناحیه کشمیر آزاد (تحت کنترل پاکستان)، در جنوب شرق هم با ایالت جامو و کشمیر (تحت کنترل هند)، هم‌مرز است. این ناحیه به همراه دو ناحیه دیگر، منطقه مورد مناقشه کشمیر را تشکیل می‌دهند که سبب درگیری‌های میان هند و پاکستان به عنوان یک اختلاف مزمن شده است.

هفته‌نامه تخصصی حمل و نقل

