

خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران و ناکامی سیاست همه چیز بدون ایران

-فرزاد رضایی بونش

پژوهشگر مسائل منطقه

موافقتنامه اولیه احداث خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران در سال 1386 به امضا و در حاشیه اجلاس رؤسای جمهور حاشیه دریای مازندران در مهر 1386 در تهران موافقتنامه نهایی احداث این مسیر آهن تثبیت شد. این خط آهن در حدود 910 کیلومتر طول دارد که حدود 700 کیلومتر از این مسیر در خاک ترکمنستان، 82 کیلومتر آن در ایران و 120 کیلومتر باقی مانده در خاک قزاقستان واقع است. در این حال هر چند قرار بود در ماه های پایانی سال 2012 میلادی پایان ساخت این پروژه مهم و استراتژیک اعلام شود اما با تکمیل کنونی این خط در کشور ترکمنستان گشایش این خط با حضور روسای جمهوری این سه کشور در اینچه برون نقطه صفر مرزی ایران و ترکمنستان صورت گرفت.

اهداف قزاقستان و ترکمنستان از راه آهن کنونی

قبلا مقامات دو کشور عضو در این راه آهن یعنی قزاقستان و ترکمنستان بارها از اهمیت بالای آن سخن گفته اند. چنانچه نخست وزیر جمهوری قزاقستان طرح خط راه آهن ایران - ترکمنستان ، قزاقستان را طرح بزرگ قرن حاضر توصیف کرده بود و مقامات ترکمن نیز بارها بر اهمیت این راه آهن تاکید کرده بودند. در این بین سه کشور دخیل در این طرح هر کدام با توجه به منافع ملی خود به این خط ان می نگرند. در این میان از يك سو کشور قزاقستان به عنوان کشوری در حال توسعه می کوشد تا از يك سو با توجه به این خط از دامنه وابستگی اقتصادی و سیاسی خود به روسیه (قزاقستان با توجه به مرزهای طولانی و وجود اقلیت روس بیشترین همکاری اقتصادی را با روسیه در چارچوب اتحادیه اوراسیا دارد) بکاهد و از سویی نیز جدا از افزایش مسیر های صادراتی خود راه بهتر و آسان تری برای دسترسی به بازارهای جنوب و غرب آسیا و آسیای صغیر داشته باشد. در این بین از آنجا که قزاقستان سالانه 13 میلیون تن غلات تولید می کند و 7 میلیون تن آن را صادر میکند با بهره گیری از راه موجود می تواند به کشورهای حوزه خلیج فارس یا بازار اصلی غلات قزاقستان دسترسی بهتری داشته باشد. جدا از این ترکمنستان به عنوان کشوری محاط در خشکی جدا از نگاه به افزایش شرکای اقتصادی خود و بهره بری از افزایش سود ترانزیت کالا از راه این خط آن در صدد است . همچنین با توجه به افزایش درآمد های صادراتی و گازی با تقویت زیربنای اقتصادی روابط خارجی خود را با همه کشورها گسترش دهد. لذا تلاش کرده تا راه های ارتباط بیشتری را ایجاد و با متنوع کردن مسیرهای صادراتی

خود راه آهن هایی را به چین و افغانستان و تاجیکستان مد نظر داشته است. از این دید افزایش ارتباطات ریلی را با کشورهای همسایه را خارج شدن بیشتر از دامنه نفوذ روسیه می پندارند. علاوه بر این دسترسی بهتر و ارزان تر به آبهای آزاد خلیج فارس و ترکیه و خاورمیانه از اهداف دیگر ترکمنستان از این خطر است.

پیامدهای اقتصادی خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران

سه کشور عضو دستاوردهای مثبت و گسترده ای از راه اندازی این خط آهن در بعد ملی و منطقه ای خواهند داشت. این خط آهن می تواند علاوه بر دستاوردهای اقتصادی، در سایر بخش ها هم دستاوردهایی هم در پی داشته باشد. در واقع افزایش حمل و نقل می تواند توسعه اقتصاد ملی را به ارمغان آورد و موجب افزایش مبادلات تجاری، افزایش گردشگری، توسعه اقتصادی ملی گردد. در این بین خط آهن مزبور مسیر حمل و نقل تجارت جهانی میان شرق (از چین تا آسیای مرکزی) و غرب جهان (اروپای غربی) را 10 هزار کیلومتر کاهش و کشورهای ترکمنستان و قزاقستان را از خاک ایران به آبهای آزاد خلیج فارس وصل می نماید. در کنار این نیز حمل و ترانزیت بار میان کشورهای منطقه را آسان و با کوتاه تر شدن مسیر شمال-جنوب در حدود 600 کیلومتر، زمان و هزینه های حمل بار را کاهش می دهد. این امر شرایط مناسبی را برای دسترسی به خلیج فارس، کشورهای آسیای جنوبی، کشورهای اروپایی و آسیایی و ترانزیت کالا و حتی حامل های انرژی توسط سه کشور را فراهم کرده و هر یک از سه کشور با توجه به نقش ترانزیتی خود می توانند سودهای زیادی به دست آورند.

خط آهن و همکاریهای منطقه ای

در واقع با توجه به بسترها و پیوندهای مشترک کشورهای دخیل در این خط آهن بی شک افزایش مبادلات بازرگانی دو جانبه سه جانبه و منطقه ای و فرامنطقه ای از راه خط آهن سه کشور میتواند به رشد روابط سیاسی دو جانبه و سه جانبه کشورهای عضو و منطقه ای در قالب سازمان های منطقه ای چون اکو کمک کند. گذشته از این با توجه به حضور سیاسی افزون روسیه در قزاقستان و ترکمنستان ساخت این راه تا حدی از وابستگی اقتصادی و حتی سیاسی دو کشور محصور در خشکی به مسکو می کاهد و به افزایش استقلال سیاسی آنها در کنار حضور بیشتر ایران در منطقه کمک میکند. در بعد دیگری باید گفت راه اندازی خط آهن ایران ترکمنستان قزاقستان موجب پویایی بیشتر اقتصادی در بین کشورهای عضو کریدور شمال - جنوب (با مشارکت 14 کشور شامل ایران، هند، روسیه و کشورهای دیگر آذربایجان، ارمنستان، بلاروس، گرجستان، قزاقستان، قزقیزستان، ترکیه، عمان، تاجیکستان، اوکراین و ازبکستان) خواهد شد.

و باعث همکاریهای بیشتر در چارچوب های منطقه ای و بین المللی میشود. در این میان باید توجه داشت که سایر جمهوری های گردآمده در خشکی منطقه نیز از این خط سود فراوانی خواهند برد. چنانچه اخیراً رئیس جمهور قرقیزستان با تاکید بر اهمیت خط راه آهن ایران ، ترکمنستان ، قزاقستان جهت دسترسی آسان و با صرفه به خلیج فارس و آبهای آزاد ، خواستار پیوستن به آن شد. همچنین با توجه به تلاش تاجیکستان برای ایجاد یک کریدور حمل و نقل زمینی به دور از نفوذ ازبکستان و خروج از بن بست ارتباطی این خط آهن میتواند تاجیکستان را به گونه غیر مستقیم به ایران و خارج وصل کند. علاوه بر این باید توجه داشت که این خط آهن در کنار تاثیرات ژئوپلیتیک و سیاسی نوین نمی تواند تهدید کننده جدی منافع ملی کشورهای منطقه باشد و راه دسترسی هندی و چین را به منطقه نیز آسان تر خواهد کرد.

ایران و خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران

خط آهن سرخس-تجن در سال 1375 به عنوان نخستین اقدام ایران برای دسترسی کشورهای آسیای مرکزی با حاشیه خلیج فارس و سایر مناطق جهان بود. ساخت راه آهن بافق به مشهد در سال ۱۳۸۴ هم عملاً آسیای میانه را به خلیج فارس نزدیکتر کرد و اینک نیز خط آهن میان ایران ، ترکمنستان و قزاقستان موجب افزایش امکان ارتباط نزدیک با جمهوری های آسیای میانه با آبهای آزاد، کشورهای شورایی همکاری خلیج فارس و خاور دور را فراهم و موجب کاهش هزینه حمل و نقل خواهد شد. در این بین در بعد ملی ایران میتواند تبادلات اقتصادی خود را در وهله نخست با دو کشور ترکمنستان و قزاقستان افزایش دهد. در این حال در واقع هر چند اکنون ارزش مبادلات ایران و قزاقستان هم اکنون یک میلیارد دلار است اما با توجه به تاکید مقامات قزاقی و افتتاح راه آهن سه کشور آسیایی این رقم میتواند به سه میلیارد دلار افزایش یابد. در کنار این نیز ایران در نظر دارد که ایران 3 قصد دارد میلیارد دلار گاز از ترکمنستان وارد کند و با توجه به توافق طرفین قرار است تا 50 درصد این مبلغ کالا و خدمات به طرف ترکمنی داده شود، این خط میتواند کمک وسیعی به این برنامه کند. در بعد منطقه ای نیز با توجه به برنامه های دولت برای توسعه منطقه مکران و بندر چابهار ایران میتواند به هاب حمل و نقل منطقه ای دسترسی بیشتری یابد . چرا که با توجه به اتصال خطوط ریلی ایران به ترکیه در غرب و امتداد خطوط ریلی کشور تا نوار جنوبی کشور در خلیج فارس ، پاکستان در جنوب شرق ، عراق در جنوب غرب، اتصال خطوط ریلی قزاقستان به روسیه در شمال و خطوط ریلی ترکمنستان به ازبکستان در شمال شرق و کشورهای قرقیزستان و تاجیکستان عملاً خط ریلی جدید ایران ترکمنستان و قزاقستان میتواند تاثیر قابل توجهی در ترانزیت و رشد حجم تجارت ایران با کشورهای منطقه داشته باشد. در بعد

سیاسی و ژئوپلتیک نیز باید گفت هر چند نگاه آمریکا به دور زدن ایران در طرح های مهم اقتصادی و ژئولتیک وجود داشت و طرح پروژه جاده ابریشم نوین (پیوند آسیای مرکزی به آسیای جنوبی بدون حضور ایران) مورد توجه بوده اما اینک با وجود برتری هایی در حوزه امنیت ترانزیت و عبور محموله ای ترانزیتی حدود 160 کشور جهان از طریق خاک خود جدا از ناکامی سیاست همه چیز بدون ایران در سطح آسیای مرکزی و قفقاز افزایش نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران در منطقه را هم در بر خواهد داشت.