

منافع گوناگون خط آهن ایران افغانستان تاجیکستان قرقیزستان و چین

فرزاد رمضانی بونش

کارشناس و پژوهشگر مسائل منطقه

توافقنامه مربوط به مطالعات امکان سنجی پروژه خط آهن ایران افغانستان تاجیکستان قرقیزستان و چین در اکتبر سال 2010 به امضای طرفهای قرارداد رسیده است. بربنیاد تفاهمنامه‌ای میان پنج کشور چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران خط آهن ترانزیتی از چین تا ایران در نظر است. این راه آهن به درازای ۲ هزار و یکصد کیلومتر ایجاد می‌شود و بخش بزرگی از آن یعنی یک هزار و ۱۴۸ کیلومتر از افغانستان عبور می‌کند. بربنیاد تفاهمنامه میان پنج کشور هر یک از کشورها مکلفند تا بررسی‌های فنی و اقتصادی این پروژه را در تا نیمه سال ۲۰۱۶ میلادی به پایان برسانند تا کار عملی این پروژه آغاز شود. اخیراً نیز در دیدار مقامات عالی ایران و افغانستان در تهران بر این طرح تاکید شده است.

منافع سیاسی و اقتصادی همه اعضا از کریدور نوین ریلی:

در واقع اعضا دستاوردهای مثبت و گسترده‌ای از راه‌اندازی این راه آهن در بعد ملی و منطقه‌ای خواهند داشت. این راه آهن می‌تواند در کنار افزایش حمل‌ونقل رشد اقتصاد ملی را به ارمغان آورد و موجب افزایش روابط تجاری، افزایش گردشگری، توسعه اقتصادی ملی گردد. در این میان، خط آهن یاد شده راه حمل‌ونقل بازرگانی جهانی میان شرق (از چین تا ایران) و غرب جهان (اروپای غربی) را کاهش و کشورهای عضو را از خاک ایران به آبهای آزاد خلیج فارس پیوند میدهد. در کنار این نیز حمل و ترانزیت بار میان کشورهای منطقه را آسان و با کوتاه‌تر شدن مسیر زمان و هزینه‌های حمل بار را کاهش و نقش ترانزیتی کشورها را افزون میکند. در بعد دیگری خط آهن ایران افغانستان تاجیکستان قرقیزستان و چین می‌تواند به رشد روابط سیاسی دوجانبه چند جانبه کشورهای عضو کمک کند و در کنار آن موجب پویایی بیشتر اقتصادی در بین کشورهای عضو کریدور شمال - جنوب (با مشارکت چهارده کشور) خواهد شد. گذشته از این هر چند خط آهن تجن، سرخس و مشهد و بافق، مشهد از هزینه‌های ریلی کشورهای آسیای میانه در دسترسی به خلیج فارس، هند و... کاست، اما باید توجه داشت که با ایجاد کریدور ریلی نوین بین ایران و چین از ایران تا کاشغر (از راه کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان) فاصله ریلی و دسترسی چین و کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان به ایران، اروپا و خلیج فارس کمتر می‌شود. این امر در حالی است که این راه آهن حلقه مفقوده راه آهن استاندارد بین‌المللی و مهم‌ترین مسیر انجام نشده راه آهن شرق در جهان است و در صورت تحقق کمکی مهم

به همگرایی سیاسی و منطقه ای خواهد کرد. چرا که گسترش هر نوع همکاری بین کشورهای منطقه به تنظیم منافع مشترک بین این کشورها و کاهش تهدید کمک میکند و گره خوردن منافع از میزان تهدید آنها نسبت به یکدیگر بصورت طبیعی کاسته و به توسعه ثبات و امنیت پایدار در منطقه کمک خواهد کرد.

منافع اعضا

منافع چین:

چین در سالهای گذشته در راستای احیای جاده ابریشم زمینی و آبی و توسعه زیرساخت های بازرگانی کشورهایی که در مسیر این جاده قرار گرفته اند، پیشتر اعلام کرده بود که به واسطه اهمیتی که جاده ابریشم آبی و زمینی برایش دارد، 40 میلیارد دلار برای احیای مجدد آن هزینه خواهد کرد. در این بین در سال 2015 میلادی، کشور چین 9000 کیلومتر خط راه آهن جدید راه اندازی کرده است. در این بین چینی ها هر چند بر روی خط آهن دیگری مسیر چین - قزاقستان - دریای خزر - جمهوری آذربایجان - گرجستان به اروپا را مد نظر دارند، اما راه آهن چین قرقیزستان تاجیکستان، افغانستان و ترکمنستان در جهت منافع ملی آنها است و بنا به حجم بالای روابط اقتصادی خود نیازمند راه های متنوع به بازارهای تجاری و منابع انرژی است و لذا برای چین ارتباط ریلی و جاده ای از مناطق غربی چین به غرب آسیا، خلیج فارس و اروپا اهمیت دارد. در این راستا مسیر فعلی برقراری ارتباط بین کشور چین با کشورهای غرب آسیا، خاورمیانه (برای صادرات و واردات کالاها و همچنین مواد نفتی خلیج فارس) با این خط آهن کوتاه تر میشود.

منافع ایران:

هر چند اکنون ارتباط راه آهن ایران و چین هم اکنون از طریق کشورهای آسیای میانه (عبوری از کشورهای قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان) برقرار است، ولی کریدور جدید ریلی در بعد ملی می تواند تبادلات اقتصادی ایران را در وهله نخست با همه اعضا افزایش دهد و در بعد منطقه ای نیز با توجه به برنامه های دولت برای توسعه منطقه مکران و بندر چابهار، ایران می تواند به هاب حمل و نقل منطقه ای، دسترسی بیشتری بیابد؛ و خط ریلی جدید می تواند تاثیر قابل توجهی در ترانزیت و رشد حجم تجارت ایران با کشورهای منطقه داشته باشد. در بعد سیاسی و ژئوپلیتیک با وجود برتری هایی در حوزه امنیت ترانزیت و عبور محموله های ترانزیتی گسترده از خاک ایران سیاست همه چیز بدون ایران و دور زدن ایران در طرح های مهم اقتصادی و ژئوپلیتیک منطقه ناکام خواهد شد.

منافع تاجیکستان:

در واقع از گذشته دوشنبه در زمینه اجرا و ساخت شبکه راه آهن بین ایران-افغانستان-تاجیکستان و ترکمنستان-افغانستان-تاجیکستان تلاش کرده بود و مقامات این کشور بارها بر خروج کشور از وضعیت کنونی ارتباطی تاکید کرده بودند. اکنون نیز تلاش دوشنبه برای خروج از بن بست ارتباطی در حالی است که با افزایش فشارهای ازبکستان مواجه بوده است. بنابراین ایجاد یک کریدور حمل و نقل زمینی و احداث راه آهن از راه خاک افغانستان برای تاجیکستان مهمتر است. این خط آهن میتواند تاجیکستان را به گونه مستقیم به افغانستان و غیر مستقیم به ایران (به عنوان دو کشور فارسی زبان) وصل کند و از نیاز سیاسی به ازبکستان و روسیه بکاهد.

منافع قرقیزستان:

قرقیزستان در سالهای اخیر این کشور تلاش کرده است تا با تقویت زیربنای اقتصادی روابط خارجی خود را با همه کشورها گسترش دهد. در این حال از آنجا که قرقیزستان کشوری بسته است این کشور تلاش کرده تا راه های ارتباط بیشتری را ایجاد کند بنابراین متنوع کردن مسیرهای صادراتی خود راه آهن هایی را به قزاقستان، چین و اکنون افغانستان و تاجیکستان مد نظر داشته است. این خط آهن عملاً با دور زدن ازبکستان و کاهش نقش کلیدی آن در فشار به همسایگان از اتکای قرقیزستان به خطوط ریلی ازبکستان می کاهد. گذشته از این منافع سیاسی و اقتصادی این کشور از قبل این خط با بسیاری از کشورهای دیگر این خط همسان است.

منافع افغانستان:

افغانستان تا سال 2011 فاقد هر گونه راه آهنی بود این درحالیست که این کشور سخت نیازمند خطوط راه آهن است. در این بین این کشور محصور در خشکی تلاش می کند شبکه ی حمل و نقل ریلی را در سراسر کشور توسعه دهد. در این بین در کنار گذار از بن بست های ارتباطی اهمیت و موقعیت استراتژیکی افغانستان را بالا برده و اتصال آن به کشورهای همسایه ایران، و سپس با هند، چین، روسیه و آبهای آزاد و کشورهای جهان را فراهم تر کند و به پیشرفت اقتصادی بیانجامد. در این راستا ساخت خط آهن جدید، (یکهزار و ۱۴۸ کیلومتر از را نوین از شش استان قندوز، بلخ، جوزجان، فاریاب، بادغیس و هرات می گذرد) امکان دسترسی افغانستان به شبکه ی خط آهن آسیای میانه و اروپا را نیز افزایش می دهد. راه اندازی این خط آهن استان های مرکزی و شمالی را در مسیر ترقی و توسعه قرار میدهد و با توجه به گذر خط آهن نوین از بخش های شمالی افغانستان (کمتر در حوزه نفوذ طالبان

قرار دارد) احتمال چالش های امنیتی گروه طالبان کمتر است. در بعد دیگر ساخت این کریدور از نظر رشد بخش های بین راه و پوشش شهرهای بین مسیر نیز دارای اهمیت است و همچنین میتواند فرصتی برای صدور مواد معدنی معادن گسترده کشور باشد. گذشته از این حجم تقاضای ترابری کشورهای عضو از این مسیر به نحو قابل ملاحظه ای است و می تواند سالانه بین 200 الی 300 میلیون دلار حق ترانزیت نصیب کشور کند. همین امر موجب شده است تا مقامات با پشتیبانی کامل از این طرح، آن را دارای نقش مهمی در رشد اقتصاد ملی کشور افغانستان ارزیابی کنند.