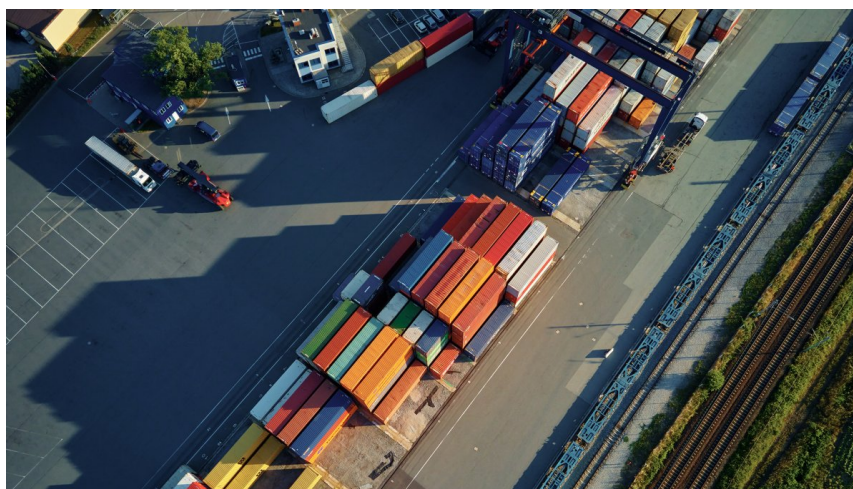


بسمه تعالی

« تاب‌آوری از طریق پیوندها: روسیه، ایران و آرزوهای تجارت شمال-جنوب »

به قلم: ماریا اسنگوایا_تینا دالبیا

www.csis.org



مقدمه:

مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی CSIS (Center for Strategic and International Studies) است. یکی از شناخته‌شده‌ترین اندیشکده‌های آمریکایی در حوزه سیاست خارجی، امنیت بین‌الملل، دفاع، اقتصاد جهانی و فناوری می‌باشد. این مرکز در سال ۱۹۶۲ در واشنگتن تأسیس شد و امروزه به عنوان یک مؤسسه پژوهشی غیرحزبی و غیرانتفاعی فعالیت می‌کند. حوزه‌های اصلی فعالیت اندیشکده یادشده امنیت و دفاع، ژئوپلیتیک سیاست خارجی، امنیت اقتصادی و فناوری و توسعه جهانی می‌باشد. این مرکز گزارش‌ها، تحلیل‌ها، نشست‌های تخصصی، پادکست‌ها و سناریوهای راهبردی منتشر می‌کند و بسیاری از مقامات دولت آمریکا، کنگره، رسانه‌ها و شرکت‌های بزرگ از تحلیل‌های آن استفاده می‌کنند. CSIS به طور رسمی بخشی از دولت آمریکا نیست، اما به دلیل ارتباط نزدیک با محافل سیاست‌گذاری واشنگتن، بسیاری از تحلیل‌گران آن سابقه فعالیت در وزارت خارجه، وزارت دفاع، شورای امنیت ملی یا ارتش آمریکا را دارند. به همین دلیل گزارش‌های آن اغلب بازتاب‌دهنده نگاه راهبردی نخبگان سیاست خارجی آمریکا است. با این حال هرچند CSIS از معتبرترین اندیشکده‌های جهان است، اما باید توجه داشت هرچند بسیاری از تحلیل‌های آن از منظر منافع و امنیت ملی ایالات متحده نوشته می‌شود درعین حال گزارش‌های آن لزوماً موضع رسمی دولت آمریکا نیستند. گزارش ۷۳ صفحه‌ای پیوست با عنوان: « تاب‌آوری از طریق پیوندها: روسیه، ایران و آرزوهای تجارت شمال-جنوب » در آوریل ۲۰۲۶ توسط مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی (CSIS) منتشر شده است. در اینجا خلاصه‌ای از مقدمه و یافته‌های اصلی گزارش اشاره می‌شود:

در ژوئن ۲۰۲۲، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) اعلام کرد نخستین محموله آزمایشی کالاهای روسی را از طریق مسیری که از سن پترزبورگ آغاز شده، از دریای خزر و بنادر روسیه و ایران عبور داده و به بندر «نپاوا شوا» هند با موفقیت منتقل کرده است. این محموله شامل دو کانتینر ۴۰ فوتی ورق‌های چوبی بود که طی حدود ۲۵ روز به مقصد رسید. اگرچه رسانه‌های غربی این مسیر را «راهگذر تجاری جدید» نامیدند، اما بنا به اعلام رسانه‌های منطقه‌ای این مسیر در واقع بخشی از راهگذر بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) است. طرحی که به طول حدود ۷۲۰۰ کیلومتر که در صورت تکمیل، روسیه را از طریق قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی به خلیج فارس و هند متصل خواهد کرد. در گزارش تأکید شده که پس از آغاز جنگ اوکراین در سال ۲۰۲۲ و اعمال تحریم‌های گسترده غرب علیه روسیه، کرملین توجه ویژه‌ای به این راهگذر نشان داده است. از نگاه نویسندگان، مسکو در پی ایجاد یک «کلان منطقه اقتصادی» متصل به کشورهای جنوب جهانی است تا شبکه‌های تجاری و مالی مستقل از غرب ایجاد کند. به اعتقاد نویسندگان گزارش، در صورت تکمیل کامل راهگذر شمال-جنوب، این مسیر می‌تواند به ستون فقرات یک شبکه تجاری مقاوم در برابر تحریم‌ها تبدیل شود و کشورهای اوراسیا، خاورمیانه و هند-اقیانوس آرام را به یکدیگر متصل کند. با این حال، مشکلات زیرساختی، کمبود سرمایه‌گذاری و تنش‌های ژئوپلیتیکی همچنان آینده آن را نامطمئن می‌سازند.

مهم‌ترین یافته‌های گزارش:

- ۱- روسیه و ایران مصمم به توسعه راهگذر هستند: نویسندگان به این نتیجه رسیده‌اند که روسیه و ایران به‌طور جدی به دنبال ایجاد یک مسیر تجاری هستند که بتواند بخشی از اثر تحریم‌های غرب را خنثی کند و وابستگی آنها به مسیرهای تحت نفوذ غرب را کاهش دهد.
- ۲- عضویت ترکمنستان اهمیت ویژه دارد: گزارش یادآور می‌شود که ترکمنستان در سال ۲۰۲۳ به راهگذر شمال-جنوب پیوست و از آن زمان شاخه شرقی راهگذر اهمیت بیشتری یافته است.
- ۳- شاخه شرقی از طریق ترکمنستان: شاخه شرقی راهگذر از روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، ایران عبور می‌کند و سپس به بنادر جنوبی ایران و هند متصل می‌شود. طول این مسیر حدود ۶۱۰۰ کیلومتر است. در سال ۲۰۲۵ حجم حمل کانتینر در این مسیر تقریباً دو برابر شد و تخفیف‌های تعرفه‌ای در قزاقستان، ترکمنستان و ایران به رشد آن کمک کرد.
- ۴- نقش رو به رشد بندر ترکمن‌باشی: گزارش اشاره می‌کند که دولت ترکمنستان در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی در بندر بین‌المللی ترکمن‌باشی انجام داده است و میزان حمل‌ونقل کالا از این بندر به شکل محسوسی افزایش یافته است.

۵- مشکلات عمده راهگذر: از دید نویسندگان، مهم‌ترین موانع عبارت‌اند از: کمبود زیرساخت ریلی و بندری، تفاوت عرض ریل میان ایران و کشورهای شوروی سابق، کمبود ناوگان دریایی در خزر، کاهش سطح آب دریای خزر، تحریم‌های مالی و بانکی و تنش‌های امنیتی و نظامی در منطقه.

ملاحظه:

این گزارش از منظر یک اندیشکده آمریکایی نوشته شده و راهگذر شمال- جنوب را صرفاً یک طرح اقتصادی نمی‌بیند. بلکه آن را بخشی از تلاش روسیه و ایران برای ایجاد شبکه‌های تجاری «مقاوم در برابر تحریم» معرفی می‌کند. به همین دلیل در سراسر گزارش، نگرانی نسبت به کاهش نفوذ اقتصادی غرب و شکل‌گیری مسیرهای تجاری جایگزین مشهود است. در خصوص ترکمنستان، گزارش نگاه نسبتاً مثبتی دارد و این کشور را یکی از بازیگران مهم شاخه شرقی راهگذر می‌داند. برخلاف برخی تحلیل‌های غربی که نقش ترکمنستان را حاشیه‌ای تلقی می‌کنند، نویسندگان اذعان دارند که رشد حمل‌ونقل کانتینری از مسیر قزاقستان - ترکمنستان - ایران قابل توجه بوده است. همچنین گزارش نشان می‌دهد که با وجود تمرکز رسانه‌ها بر مسیر آذربایجان، شاخه شرقی از طریق ترکمنستان در حال تبدیل شدن به یک مسیر مهم و رو به رشد در راهگذر شمال- جنوب است.

تشریح بخش مربوط به ترکمنستان و شاخه شرقی راهگذر شمال- جنوب (INSTC):

بر اساس گزارش CSIS، شاخه شرقی راهگذر شمال - جنوب از جنوب روسیه آغاز می‌شود، از طریق قزاقستان و ترکمنستان در امتداد ساحل شرقی دریای خزر به ایران می‌رسد و سپس از طریق بنادر جنوبی ایران به هند متصل می‌شود. طول این مسیر حدود ۶۱۰۰ کیلومتر است و به عنوان جایگزینی برای مسیر قفقاز جنوبی (آذربایجان) در نظر گرفته می‌شود.

اهمیت راهبردی ترکمنستان:

گزارش تصریح می‌کند که ترکمنستان در سال ۲۰۲۳ رسماً به راهگذر شمال- جنوب پیوست. پس از جنگ اوکراین، روسیه توجه بیشتری به مسیرهای جایگزین صادرات و واردات معطوف کرد و در نتیجه اهمیت ترکمنستان در این راهگذر افزایش یافت. مسیر شرقی این مزیت را دارد که وابستگی روسیه به مسیر آذربایجان و تحولات قفقاز جنوبی را کاهش می‌دهد.

نخستین محموله تجاری از مسیر ترکمنستان:

گزارش یادآوری می‌کند که در ژوئیه ۲۰۲۲ نخستین محموله تجاری کامل از این مسیر حمل شد. این محموله شامل ۳۹ کانتینر ۲۰ فوتی، از روسیه، از طریق قزاقستان، ترکمنستان، ایران، به مقصد هند بود. برپایه همین گزارش پس از راه‌اندازی این مسیر هزینه حمل به حدود نصف کاهش یافت. همچنین حجم جابه‌جایی کالا در سال ۲۰۲۴ حدود ۷۱ برابر افزایش یافت.

رشد سریع مسیر ترکمنستان در سال ۲۰۲۵:

برپایه تاکید تهیه کنندگان گزارش حجم حمل کانتینری در شاخه شرقی راهگذر در سال ۲۰۲۵ تقریباً دو برابر شد. یکی از دلایل اصلی این رشد، تخفیف‌های تعرفه‌ای اعطا شده توسط قزاقستان، ترکمنستان، ایران عنوان شده است. برآورد گزارش این است که تا دهه ۲۰۳۰ حدود ۲۴ درصد کل بار راهگذر شمال-جنوب از مسیر قزاقستان- ترکمنستان- ایران عبور خواهد کرد.

وضعیت راه آهن ترکمنستان:

گزارش وضعیت ریلی ترکمنستان را چنین توصیف می‌کند:

- خطوط اصلی مسیر شرقی عمدتاً تک‌خطه هستند.
- برقی نشده‌اند.
- ظرفیت سالانه حمل بار آنها حدود ۱۰ تا ۱۱ میلیون تن است.

گزارش همچنین اشاره می‌کند که قطارهای مسافری در برخی مسیرها اولویت داشته و این موضوع موجب کاهش سرعت حمل بار می‌شود. با وجود این محدودیت‌ها، نویسندگان معتقدند که شبکه ریلی ترکمنستان همچنان یکی از اجزای مهم شاخه شرقی محسوب می‌شود.

همکاری جدید ترکمنستان و ایران:

یکی از نکات مهم گزارش مربوط به توافق سال ۲۰۲۵ میان عشق‌آباد و تهران است. برپایه همین نکته:

- ترکمنستان و ایران توافق کردند در مرز سرخس دو خط ریلی جدید احداث کنند.
- یکی با استاندارد ریلی ایران (۱۴۳۵ میلی‌متر)
- دیگری با استاندارد ریلی کشورهای شوروی سابق (۱۵۲۰ میلی‌متر)

هدف این طرح کاهش زمان انتقال بار و حل بخشی از مشکل اختلاف عرض ریل است.

بندر بین‌المللی ترکمن‌باشی

گزارش نگاه مثبتی به بندر ترکمن‌باشی دارد. بر همین پایه:

- ظرفیت اسمی بندر حدود ۱۷ میلیون تن در سال است.
- حجم جابه‌جایی کالا در هشت ماه نخست ۲۰۲۳ حدود ۶۲۸, درصد افزایش یافته است.
- در نیمه نخست ۲۰۲۴ حجم حمل کالا و مسافر بیش از دو برابر شده است.

نویسندگان این آمار را نشانه موفقیت سرمایه‌گذاری‌های اخیر دولت ترکمنستان در توسعه زیرساخت‌های بندری می‌دانند.

طرح جاده‌ای ترکمنستان:

گزارش به ساخت بزرگراه جدید ترکمن‌باشی - قره‌بغاز و همچنین پل جدید روی خلیج قره‌بازگل اشاره می‌کند. از دید نویسندگان، این طرح‌ها ارتباط زمینی میان قزاقستان و ترکمنستان را تقویت کرده و به افزایش ظرفیت شاخه شرقی کمک می‌کنند.

ارزیابی گزارش

در بخش مربوط به ترکمنستان، لحن گزارش نسبتاً متفاوت از بخش‌های مربوط به روسیه و ایران است. به گونه‌ای که نویسندگان روسیه و ایران را عمدتاً از منظر دور زدن تحریم‌ها بررسی می‌کنند. اما درباره ترکمنستان بیشتر بر نقش ترانزیتی، لجستیکی و زیرساختی تمرکز دارند. نکته جالب آن است که گزارش عملاً تأیید می‌کند:

- ۱- عضویت ترکمنستان موجب تقویت شاخه شرقی شده است.
- ۲- بندر ترکمن‌باشی به یکی از گره‌های مهم حمل‌ونقل خزر تبدیل شده است.
- ۳- مسیر قزاقستان-ترکمنستان-ایران در حال تبدیل شدن به یک گزینه واقعی در کنار مسیر آذربایجان است.
- ۴- رشد این مسیر از سال ۲۰۲۲ به بعد بسیار سریع‌تر از پیش‌بینی‌های اولیه بوده است.

از منظر منافع ترکمنستان، مهم‌ترین پیام گزارش این است که ترکمنستان دیگر صرفاً یک کشور عبوری نیست، بلکه در حال تبدیل شدن به یکی از حلقه‌های کلیدی اتصال روسیه، آسیای مرکزی، ایران و هند در راه‌گذر شمال-جنوب است. این برداشت از سوی یک اندیشکده آمریکایی قابل توجه است، زیرا نشان می‌دهد نقش ژئواکونومیک ترکمنستان در محاسبات غرب نیز بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. (پایان)

تهیه کننده: مصطفی زندیه

سفارت جمهوری اسلامی ایران - عشق آباد - ۱۴۰۵ / ۳ / ۲۴