



سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

بسمه تعالی

آسیای مرکزی در چهارراه ترانزیت بین المللی و ضرورت کشورهای این منطقه به یک استراتژی واحد حمل و نقل و ترانزیت، نقش و جایگاه ایران

خلاصه مدیریتی :

آسیای مرکزی به دلیل قرار گرفتن در قلب اوراسیا، یکی از مهم ترین مناطق ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جهان محسوب می شود. کشورهای این منطقه (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و قرقیزستان) به آب های آزاد دسترسی مستقیم ندارند و توسعه اقتصادی آن ها به شبکه های حمل و نقل بین المللی وابسته است. در سال های اخیر، تحول در زنجیره های تأمین جهانی، جنگ روسیه و اوکراین، تحریم های بین المللی و افزایش رقابت میان قدرت های منطقه ای موجب شده است که مفاهیم اتصال، پایداری و تاب آوری به محور اصلی برنامه ریزی حمل و نقل منطقه ای تبدیل شوند. در این میان، ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی و دسترسی هم زمان به خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر و شبکه های زمینی منطقه، می تواند نقشی راهبردی در تقویت اتصال و افزایش تاب آوری شبکه حمل و نقل آسیای مرکزی ایفا کند.

تقویت اتصال، پایداری و تاب آوری حمل و نقل بار منطقه ای در آسیای مرکزی، به عنوان منطقه ای محصور در خشکی، برای غلبه بر چالش های ژئوپلیتیک و کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی، نیازمند یکپارچه سازی شبکه های ترانزیتی و اجرای یک استراتژی واحد حمل و نقل است تا با توسعه کریدورهای چندوجهی، هزینه های لجستیک را کاهش دهد.

برنامه های زیرساخت حمل و نقل بار منطقه ای در مقیاس بزرگ و مسیرهای سیاست گذاری برای آسیای مرکزی، ظرفیت آنها برای بهبود اتصال و مزایای زیست محیطی و تاب آوری آنها را ارزیابی کرد. هم زمان با تلاش کشورهای آسیای مرکزی برای افزایش رشد اقتصادی و همگرایی منطقه ای، سرمایه گذاری در زیرساخت های پایدار به طور فزاینده ای حیاتی می شود. این منطقه با چالش های مشخصی از جمله شکاف ارتباطی به دلیل هزینه های بالای محصور بودن در خشکی و همچنین اختلالات ناشی از بهبود پس از همه گیری و درگیری های ژئوپلیتیکی روبرو است. برنامه های حمل و نقل در مقیاس بزرگ نه تنها برای بهبود اتصال منطقه ای، بلکه برای رسیدگی به نگرانی های زیست محیطی و ایجاد تاب آوری بلندمدت نیز ضروری هستند. برای افزایش حمل و نقل منطقه ای در آسیای مرکزی، یک رویکرد چندبعدی را که از طریق زیرساخت ها و تسهیل تجارت بهبود می بخشد.

متن گزارش :

استراتژی واحد حمل و نقل و ترانزیت، یک ضرورت برای آسیای مرکزی :

کشورهای آسیای مرکزی به دلیل محصور بودن در خشکی، برای اتصال به بازارهای جهانی به شدت نیازمند یک استراتژی جامع، یکپارچه و هماهنگ در زمینه حمل و نقل و ترانزیت هستند. این منطقه بدون یک رویکرد واحد، در توسعه اقتصادی و تجارت بین‌المللی با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد. آسیای مرکزی پس از قرن‌ها قطع شدن از مسیرهای اصلی تجارت بین‌المللی (عمدتاً دریایی)، اکنون به لطف تأثیر تحولات ژئواکونومیکی ناشی از جنگ در اوکراین، بار دیگر مورد توجه قدرت‌های منطقه‌ای قرار گرفته است. این علاقه مجدد ممکن است تأثیر مفیدی بر کشورهای آسیای مرکزی داشته باشد که سیاست‌های گمرکی آن‌ها فاقد هماهنگی است و شبکه‌های حمل و نقل آن‌ها نابرابری‌های قابل توجهی دارند. با وضع مقررات و مشوق‌ها را تسریع می‌کند و با سرمایه‌گذاری در مسیرهای چندوجهی و جایگزین، تاب‌آوری در برابر اختلالات را تقویت می‌کند.

از همان ابتدا، پنج کشور آسیای مرکزی توافق کردند که به عنوان یک نهاد واحد، و نه به صورت جداگانه، در شبکه حمل و نقل جهانی همگرا شوند. این امر راه را برای استقلال استراتژیک منطقه هموار می‌کند، که از طریق اجرای یک سیاست هماهنگ برای توسعه و ترویج کریدورهای ترانزیتی نویدبخش که از آسیای مرکزی عبور می‌کنند، می‌تواند روابط با قدرت‌های بزرگ را همسو کند، منافع منطقه‌ای را در اولویت قرار دهد و از این طریق اهمیت ژئوپلیتیکی منطقه را افزایش دهد. وظیفه اصلی این رویکرد تقویت اتصال درون منطقه‌ای است که مستلزم اقدام جمعی برای رفع موانع اداری، حقوقی و فنی است. برای این منظور، ایجاد یک مرکز منطقه‌ای برای اتصال حمل و نقل و ارتباطات تحت نظارت سازمان ملل پیشنهاد شده است.

اگرچه این ابتکار هنوز اجرا نشده است، اما پیشرفت‌های مثبتی در اتصال حمل و نقل آسیای مرکزی حاصل شده است. این پیشرفت‌ها شامل احیا و نوسازی مسیرهای اصلی حمل و نقل بین کشورهای منطقه، افتتاح مسیرهای تجاری جدید و افزایش ترافیک حمل و نقل بار است. با این حال، برای رسیدگی به مسائلی مانند یکسان‌سازی سیاست‌های تعرفه‌ای، هماهنگ‌سازی قوانین حمل و نقل، معرفی فرم‌های مجوز استاندارد و شیوه‌های مدیریت اسناد الکترونیکی، کاهش عوارض گمرکی، افزایش ظرفیت عبور از مرزها و ساده‌سازی رویه‌های گمرکی، به راه‌حل‌های فوری نیاز است. جذب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل و دیجیتالی کردن فرآیند حمل و نقل نیز بسیار مهم است. در حالی که درک کلی از فوریت این مسائل وجود دارد، هیچ تلاش منسجمی برای رسیدگی به آنها صورت نمی‌گیرد.

روند رو به رشدی به سمت توسعه کریدورهای ترانزیتی بین منطقه‌ای جدید به جای مسیرهای حمل و نقل محلی وجود دارد. تمرکز بر منافع شخصی و عدم هماهنگی مناسب در اجرای چنین پروژه‌هایی، خطر دامن زدن

به رقابت بین کشورهای منطقه را به همراه دارد. این امر می‌تواند به طور بالقوه آنها را از فرصت تأثیرگذاری بر ژئوپلیتیک کریدورهای حمل و نقل در آسیای مرکزی محروم کند.

تقویت اتصال، پایداری و تاب‌آوری حمل‌ونقل بار منطقه‌ای در آسیای مرکزی به مجموعه‌ای از اقدامات زیرساختی، نهادی و فناوری اشاره دارد که هدف آن افزایش کارایی شبکه‌های حمل‌ونقل، کاهش اختلالات و تسهیل تجارت میان کشورهای منطقه است. جنگ اوکراین، جمهوری‌های آسیای مرکزی را که از نظر اقتصادی کم و بیش به مسکو وابسته هستند، وادار کرد تا به دنبال منابع جایگزین برای رشد باشند. هدف آنها به همان اندازه که جلوگیری از عواقب تحریم‌های اقتصادی اتخاذ شده توسط ایالات متحده و اتحادیه اروپا علیه روسیه است، به همان اندازه امنیت ورود پول و در عین حال حفظ دسترسی به بازارهای بین‌المللی نیز هست.

تنش‌های ژئوپلیتیکی فزاینده در سطح جهانی، عدم قطعیت فزاینده‌ای را در صنعت حمل و نقل دریایی ایجاد می‌کند که اهمیت مسیرهای تجاری آسیای مرکزی را به طور فزاینده‌ای افزایش می‌دهد. این امر به نوبه خود، علاقه به سرمایه‌گذاری در بازار خدمات حمل و نقل منطقه‌ای را تحریک می‌کند. سرمایه‌گذاران اصلی چین و اتحادیه اروپا هستند که در حال اجرای طرح‌های جهانی خود هستند: طرح کمربند و جاده (BRI) و دروازه جهانی. ژاپن، کره جنوبی و کشورهای حوزه خلیج فارس نیز به درجات مختلف در توسعه بخش حمل و نقل آسیای مرکزی نقش دارند.

از مدل حمل و نقل جهانی برای پیش‌بینی فعالیت حمل و نقل و عملکرد شبکه تحت سناریوهای جایگزین استفاده شد و به این مطالعه اجازه داد تا توصیه‌هایی را برای از بین بردن شکاف‌های بالقوه اتصال و زیرساخت‌ها ارائه دهد و مسیرهای سیاستی را برای افزایش پایداری و تاب‌آوری بخش حمل و نقل بار در آسیای مرکزی پیشنهاد دهد.

ضرورت‌های استراتژی واحد حمل و نقل و ترانزیت

• **غلبه بر موقعیت ژئوپلیتیک:** تمامی ۵ کشور این منطقه قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و تاجیکستان به آب‌های آزاد دسترسی ندارند. خروج از این بن‌بست جغرافیایی، نیاز مبرم به توافقات چندجانبه برای عبور از کشورهای واسط دارد.

• **تنوع‌بخشی به مسیرها جهت کاهش وابستگی:** اتکای تاریخی به مسیرهای سنتی از طریق روسیه و مسیرهای محدود، لزوم ایجاد و تقویت دالان‌های جدید نظیر کریدور میانی یا کریدورهای جنوبی به سمت ایران و پاکستان را برجسته کرده است.

• **یکپارچه‌سازی قوانین و تعرفه‌ها:** تفاوت در قوانین گمرکی، سیاست‌های تعرفه‌ای متناقض و بروکراسی‌های مرزی، زمان و هزینه انتقال کالا را به شدت افزایش داده است. یک استراتژی واحد می‌تواند به دیجیتالی‌سازی اسناد و ایجاد رویه‌های استاندارد منجر شود.

• **جذب سرمایه‌گذاری کلان:** توسعه زیرساخت‌های عظیم ریلی و جاده‌ای، نوسازی ناوگان و ایجاد بنادر خشک نیازمند میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری است که تنها در سایه همکاری و ارائه طرح‌های منطقه‌ای جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی قابل دستیابی است.

بلندپروازی که در آسیای مرکزی مربوط به حمل و نقل کالا و منابع انرژی است، با دو مانع مواجه است: اولی مالی است، زیرا همه کشورهای آسیای مرکزی منابع کافی برای نوسازی زیرساخت‌های حمل و نقل یا ساخت زیرساخت‌های جدید ندارند (مانند قرقیزستان، تاجیکستان).

دومین مانع عامل جغرافیایی است، زیرا آسیای مرکزی بین دریای خزر، قدرت‌های بزرگ (روسیه، چین، ایران) و یک همسایه یعنی افغانستان که تمایل کشورهای آسیایی برای اتصال به جنوب و مرکز آسیا را پیچیده می‌کند، گیر کرده است.

این زمینه از بحران‌ها، همچنین چالش‌ها و فرصت‌های جدیدی را در سطح منطقه ای ارائه می‌دهد. این تمایل به اتخاذ یک رویکرد هماهنگ نیز می‌تواند به طور فزاینده ای در مورد آب مشاهده شود. با توجه به عوامل ساختاری (تغییرات آب و هوا، زیرساخت‌های فرسوده، آبیاری گسترده در محیط‌های غیرمناسب برای کشاورزی)، مسئله آب، یکی دیگر از جنبه‌های اتصال آسیای مرکزی، کشورهای منطقه را در بلا تکلیفی بیشتر فرو می‌برد.

حال این سوال مطرح می‌شود که جنگ در اوکراین و بحران افغانستان چه پیامدهایی بر مدیریت زیرساخت‌های حمل و نقل و انرژی در آسیای مرکزی دارد؟

عدم رقابت پذیری و مدیریت جریان مرزی

تحریم‌های اروپا علیه اقتصاد روسیه که کالاهای مقصد اتحادیه اروپا را از عبور از ایستگاه‌ها و بنادر راه‌آهن روسیه بدون کاهش تجارت چین و اروپا منع می‌کند (۱۰ درصد در سه ماهه اول ۲۰۲۲ در مقایسه با سه ماهه اول ۲۰۲۱)، به طور طبیعی باعث می‌شود که حمل و نقل‌های خارجی روی منطقه آسیای مرکزی تمرکز کنند.

بنابراین، انتظار می‌رود که زیرساخت‌های حمل‌ونقل آسیای مرکزی در سال‌های آینده به‌طور قابل‌توجهی تقاضای بیشتری نسبت به قبل از سال ۲۰۲۲ داشته باشد؛ یعنی زمانی که تنها دو درصد از کالاهای مبادله شده بین آسیا و اروپا توسط کامیون‌ها یا قطارهای آسیای مرکزی حمل می‌شد.

اگرچه پوشش جاده‌ای آسیای مرکزی به طور قابل توجهی بیشتر از پوشش ریلی آن است، اما به دلیل هزینه‌های متحمل شده از طریق استفاده از جاده‌های به شدت فرسوده (۶۵ درصد) در مسیری که، در این منطقه، قطارها باید بر کامیون‌ها اولویت داشته باشند، از نظر طول جغرافیایی، با خطوط راه‌آهن قزاقستان مطابقت دارد.

راه حل به ظاهر بدیهی راه‌آهن است که مشکلات خاص خود را دارد. اگر قرار باشد کالا از خارج به ایستگاه‌های راه‌آهن آسیای مرکزی با قطار حمل شود، تفاوت بین گنج مسیر در آسیای مرکزی (۱۵۲۰ میلی‌متر، مشابه آنچه در روسیه استفاده می‌شود) و خطوط راه‌آهن آسیا و اروپا (۱۴۳۵ میلی‌متر) خواهد بود.

این تفاوت شامل بارگیری در هنگام ورود و خروج از منطقه، قرار دادن کاربران در معرض هزینه‌های اضافی، و همچنین طولانی‌تر شدن زمان حمل‌ونقل است که در حال حاضر به دلیل خرابی وسایل خط نورد مورد استفاده در آسیای مرکزی افزایش یافته است.

فراخوان توکایف رئیس جمهور قزاقستان، در آخرین اجلاس سران کشورهای آسیای مرکزی، که در ۲۱ ژوئیه ۲۰۲۲ در چلیون آتا (قرقیزستان) برگزار شد، در جهت ترویج یکپارچگی اقتصادی منطقه از طریق ایجاد شبکه ای از ساختارهای فرامرزی (پستهای فرامرزی) و مناطق آزاد و غیره بود که به چند دلیل در شرایط کنونی آرزویی بیهوده به نظر می‌رسد.

اولاً، کشورهای آسیای مرکزی عموماً تمایلی به همکاری چندجانبه در حوزه گمرکی ندارند و هر کدام ترجیح می‌دهند رویه‌های ترخیص گمرکی و بازرسی‌های مرزی خود را اعمال کنند تا اینکه به دنبال هماهنگ کردن قوانین خود با همسایگان آسیای مرکزی باشند.

ثانیاً، در حالی که همگرایی آنها در یک سیستم مشترک منطقی خواهد بود؛ به ویژه برای کشورهایی که مسیرهای مرزی مانند مسیرهای قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان در اطراف دره فرغانه دارند، این روند با تنشهای محلی و عضویت قرقیزستان و قزاقستان در اتحادیه اوراسیا موجب بروز مانع می‌شود.

امتیاز ضعیف شاخص عملکرد لجستیک یا **LPI** کشورهای آسیای مرکزی نشان دهنده عدم رقابت پذیری آنها در مقایسه با کشورهای پیشرفته‌تر، با توجه به رسیدگی به ترافیک باری ورودی و خروجی از قلمرو خود است. علاوه بر این، پلتفرم‌های لجستیکی و صنعتی ایجاد شده در آسیای مرکزی برای توسعه تجارت فرامرزی، به استثنای مواردی که بر کشورهای غیر آسیای مرکزی متمرکز شده‌اند مانند قورغاس مرز بین قزاقستان و چین و منطقه ویژه اقتصادی سرخس، در مرز ترکمنستان و ایران موفقیت چشمگیری نداشته است.

مفهوم اتصال در حمل و نقل

اتصال در حمل‌ونقل به معنای ایجاد شبکه‌ای یکپارچه از زیرساخت‌ها، قوانین، خدمات و فناوری‌هایی است که امکان جابه‌جایی روان کالا را فراهم می‌کند.

ابعاد اتصال عبارت‌اند از:

- اتصال فیزیکی (راه‌آهن، جاده، بنادر و پایانه‌ها)
 - اتصال نهادی (توافقات گمرکی، ترانزیتی و تعرفه‌ای)
 - اتصال دیجیتالی (پنجره واحد، اسناد الکترونیکی و ردیابی محموله)
 - اتصال لجستیکی (هماهنگی میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل)
- در آسیای مرکزی، اتصال منطقه‌ای از طریق چند کریدور اصلی شکل گرفته است:
- کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC)
 - کریدور میانی (Middle Corridor)
 - ابتکار کمربند و جاده چین (BRI)
 - مسیرهای ترانس‌خزر

• کریدور عشق آباد

مهمترین راهکارها عبارت‌اند از:

- توسعه کریدورهای حمل‌ونقل منطقه‌ای
- ارتقای شبکه‌های جاده‌ای و ریلی بین کشورهای آسیای مرکزی .
- اتصال به بنادر دریای خزر، چین، قفقاز، ایران و جنوب آسیا .
- ایجاد مسیرهای جایگزین برای کاهش وابستگی به یک کریدور خاص .
- هماهنگی مقررات و رویه‌های مرزی
- ساده‌سازی تشریفات گمرکی .
- یکپارچه‌سازی استانداردهای حمل‌ونقل و اسناد ترانزیتی .
- استفاده از سامانه‌های دیجیتال برای تبادل اطلاعات .
- سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی
- احداث مراکز لجستیک و پایانه‌های چندوجهی .
- توسعه انبارها، پایانه‌های کانتینری و مراکز توزیع کالا .
- بهبود تجهیزات تخلیه و بارگیری .
- دیجیتالی‌سازی زنجیره تأمین
- به‌کارگیری سامانه‌های رهگیری محموله .
- استفاده از اسناد الکترونیکی حمل‌ونقل .
- تبادل برخط داده‌ها میان گمرک، شرکت‌های حمل‌ونقل و بازرگانان .
- افزایش تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل
- طراحی زیرساخت‌های مقاوم در برابر تغییرات اقلیمی و بلایای طبیعی .
- ایجاد مسیرهای جایگزین در زمان بحران .
- تدوین برنامه‌های مدیریت ریسک و تداوم فعالیت .
- تقویت همکاری‌های منطقه‌ای
- اجرای پروژه‌های مشترک میان کشورهای آسیای مرکزی .
- جذب سرمایه‌گذاری از نهادهای توسعه‌ای و بخش خصوصی .
- هماهنگی سیاست‌های حمل‌ونقل و تجارت در سطح منطقه .
- وضعیت حمل‌ونقل بار در آسیای مرکزی

ویژگی‌های اصلی شبکه حمل‌ونقل منطقه عبارت‌اند از:

نقاط قوت

- موقعیت راهبردی میان اروپا و آسیا
- منابع غنی انرژی و مواد معدنی
- رشد تجارت با چین
- توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها

چالش‌ها

- محصور بودن در خشکی
- کیفیت نامناسب برخی زیرساخت‌ها
- بروکراسی گمرکی
- هزینه بالای ترانزیت
- وابستگی تاریخی به مسیر روسیه

نتایج حاصله مورد نظر :

- کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل کالا .
- افزایش حجم تجارت و ترانزیت منطقه‌ای .
- بهبود اتصال آسیای مرکزی به بازارهای جهانی .
- افزایش امنیت و قابلیت اطمینان زنجیره‌های تأمین .
- تقویت رشد اقتصادی، رقابت‌پذیری و یکپارچگی منطقه‌ای .
- به طور کلی، تقویت اتصال، پایداری و تاب‌آوری حمل‌ونقل بار منطقه‌ای یکی از پیش‌نیازهای اصلی توسعه اقتصادی آسیای مرکزی و تبدیل این منطقه به یک محور مهم ترانزیتی بین اروپا و آسیا محسوب می‌شود.

ضرورت‌های استراتژی واحد منطقه‌ای

- **کاهش وابستگی و آسیب‌پذیری :** کشورهای منطقه نیازمند کاهش اتکای خود به تک‌مسیرهای سنتی (مانند روسیه) هستند. هماهنگی جمعی به آن‌ها اجازه می‌دهد تا در مذاکرات با قدرت‌های بزرگ، منافع کل منطقه را در اولویت قرار دهند .
- **رفع موانع اداری و قانونی :** تفاوت در رویه‌های گمرکی، استانداردهای فنی، و قوانین حقوقی زمان انتقال کالا را افزایش می‌دهد. اجرای یک استراتژی واحد، هماهنگی‌های گمرکی و استانداردسازی اسناد حمل را تسهیل می‌کند .
- **ارتقای زیرساخت‌های دیجیتال و هوشمند :** امروزه رقابت ترانزیتی وابسته به دیجیتالی‌سازی فرآیندها و سیستم‌های مدیریت داده است. ایجاد پنجره‌های واحد تجاری و پلتفرم‌های مشترک (مانند پروژه‌های هوشمندسازی) بهره‌وری را به شدت افزایش می‌دهد. کلیدی‌ترین کریدورهای اتصال
- **تقویت برای تحقق این هدف، چند مسیر ترانزیتی و راهبردی به طور همزمان در حال توسعه**

کریدور میانی (Middle Corridor): این مسیر (مسیر بین‌المللی ترانس-خزر) از چین، قزاقستان، دریای خزر (از طریق بنادر مهمی مانند آلات و ترکمن‌باشی)، قفقاز و ترکیه عبور می‌کند و جایگاه ویژه‌ای در استراتژی‌های جدید منطقه‌ای دارد.

• **کریدور شمال - جنوب:** این گذرگاه راهبردی اوراسیا و آسیای مرکزی را به بنادر جنوبی ایران متصل می‌کند. توسعه این مسیرها برای اتصال به آب‌های آزاد از طریق ایران و پاکستان برای کشورهای محصور در خشکی مانند ازبکستان اهمیت حیاتی دارد.

• **مسیرهای شرقی-غربی از مسیر افغانستان:** طرح‌هایی نظیر راه‌آهن ترانس-افغان برای اتصال ازبکستان و آسیای مرکزی به جنوب آسیا، و فعال‌سازی کریدورهای مستقیم از ایران به افغانستان و تاجیکستان از اولویت‌های جدید اتصال منطقه‌ای به شمار می‌روند.

با هماهنگی متقابل محدود، مشارکت کشورهای آسیای مرکزی در پروژه‌های زیرساختی که توسط بازیگران خارجی تأمین مالی می‌شوند، انگیزه‌ای برای رقابت ناسالم ایجاد می‌کند. به طور متناقضی، با وجود داشتن منافع همپوشانی در لجستیک حمل و نقل و پتانسیل ایجاد همکاری سودمند متقابل بر اساس اولویت‌های مشترک، کشورهای منطقه به صورت منزوی عمل می‌کنند و اغلب به کمک یا حمایت خارجی متوسل می‌شوند. به عنوان مثال، این امر در توسعه حمل و نقل به سمت غرب مشهود است.

قزاقستان در مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر (TITR) که چین و اروپا را به هم متصل می‌کند و در سال ۲۰۱۴ توسط قزاقستان، آذربایجان و گرجستان نهادینه شد، مشارکت دارد. در همین حال، در سال ۲۰۱۹، ازبکستان با همکاری قرقیزستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه، کریدور جایگزین **CASCA+** به اروپا را از طریق دریای خزر راه‌اندازی کرد.

وضعیت مشابهی در امتداد مسیر ترانزیت جنوبی در حال وقوع است. ازبکستان در حال سرعت بخشیدن به ساخت راه‌آهن سراسری افغانستان (کریدور کابل) است که از ترمز به نایب‌آباد، میدان‌شهر، لوگر و خاراچی امتداد دارد. این راه‌آهن دسترسی به بنادر پاکستان در اقیانوس هند را فراهم می‌کند. در همین حال، ترکمنستان و قزاقستان در تلاشند تا یک کریدور راه‌آهن دیگر از طریق استان‌های غربی افغانستان به بنادر ایران ایجاد کنند. این ابتکارات توجه کشورهای بانفوذی مانند روسیه، چین، ایران و ترکیه را که آنها را در چارچوب منافع ژئوپلیتیکی خود می‌بینند، جلب کرده است. این امر می‌تواند بر اجرای هر مسیر تأثیر بگذارد و رقابت منطقه‌ای را دامن بزند.

تاجیکستان با ایران، افغانستان و در یک نشست سه‌جانبه در شهر مشهد، برای آغاز فعالیت یک مسیر مشترک ترانزیتی جاده‌ای میان سه کشور توافق کردند. مقامات سه کشور درباره ظرفیت‌های حمل‌ونقل، هماهنگی‌های گمرکی و راه‌های توسعه همکاری‌های ترانزیتی گفت‌وگو کردند. پس از بررسی موضوعات فنی، صورت جلسه عملیاتی این طرح را امضا کردند. بر بنیاد این توافق، سه کشور یک مسیر جدید ترانزیت جاده‌ای را فعال می‌کنند تا انتقال کالا میان تاجیکستان ایران و افغانستان آسان‌تر، سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر شود.

شبکه های حمل و نقل آسیای مرکزی؛ تضاد با واقعیت های ملی و نداشتن یک استراتژی واحد

در قزاقستان، مانند سراسر آسیای مرکزی، بزرگراهها متداول ترین روش حمل و نقل کالا هستند. با این وجود، به دو دلیل عمده، حمل و نقل ریلی در آن کشور بسیار گسترده تر از همسایگان این منطقه است. اولاً، قزاقستان به تنهایی بیش از نیمی از خطوط راه آهن منطقه را در اختیار دارد. ثانیاً، علی رغم بلندپروازانه ترین طرح سرمایه گذاری زیرساخت های حمل و نقل که توسط هر کشور آسیای مرکزی راه اندازی شده است، جاده های قزاقستان در وضعیت نامناسبی قرار دارند.

این مورد به ویژه در مناطق غرب قزاقستان و آکتوبه (در غرب کشور)، کوستانای (شمال)، کاراگاندا (مرکز) و کیزیلوردا (جنوب) صادق است. یکی دیگر از ویژگی های شبکه حمل و نقل قزاقستان دسترسی آن به دریای خزر از طریق بنادر آکتائو و کوریک است که در نیمه اول سال ۲۰۲۴ ترافیک باری آنها دو برابر خواهد شد. ترکمنستان نیز که در سواحل دریای خزر واقع شده است، در چند سال گذشته تلاش کرده تا از خط ساحلی خود حداکثر استفاده را ببرد، جایی که اولین دوره مجمع اقتصادی خزر را در سال ۲۰۱۹ برگزار کرد. بنادر این کشور نیز آلاجه، هزار، اکرم و در درجه اول ترکمن باشی هستند. در واقع، از سال ۲۰۱۴ ترکمنستان با ایران و افغانستان ارتباط برقرار کرده است. قرقیزستان و تاجیکستان نیز شباهت های خاصی در حمل و نقل دارند. شبکه های ریلی آنها به دلیل رشته کوه هایی که با ساخت این نوع زیرساخت ها ناسازگار است، کمترین توسعه را در منطقه دارند.

حتی قبل از افتتاح نسخه توسعه یافته و مدرن این مجموعه که توانایی جابجایی چهار میلیون تن کالا در سال را دارد، مسئولان ساخت M ۳۷ را آغاز کرده بودند؛ بزرگراهی که آن را به پایتخت، عشق آباد، مرکز شریان های حمل و نقل کشور متصل می کند. ترکمنستان همچنین، در توسعه کریدورهای ریلی سرمایه گذاری کرده است که اساساً به منظور تقویت صادرات فله (نفت، محصولات تصفیه شده، مصالح ساختمانی و غیره) در نظر گرفته می شود. این علاقه به زیرساخت های ریلی علیرغم خودکفایی اعلام شده از سوی دولت، فراتر از مرزهای این کشور گسترش یافته است.

شبکه های ریلی قرقیزستان و تاجیکستان که از شمال به جنوب و در سطح ملی خودمختار هستند، با شبکه های ریلی کشورهای همسایه در ارتباط هستند. به عنوان مثال، ارتباطات بین بالیکچی در قرقیزستان و لوگوئه در قزاقستان و بین بک آباد و کوکند در ازبکستان از طریق کونیودوم در تاجیکستان وجود دارد که دو کشور قصد دارند این اتصال به صورت برقی ایجاد شود. اقتصادهای کمتر توسعه یافته در آسیای مرکزی، قرقیزستان و تاجیکستان برای نوسازی زیرساخت های حمل و نقل خود به کمک های خارجی وابسته هستند. وام های بانک توسعه آسیا و جایکا برای نوسازی مسیرهای بیشکک به اوش، بیشکک نارین-تورگارت و اوش-باتکن-اصفانای قرقیزستان پرداخت شده است.

ازبکستان با تلقی کریدور کتای به عنوان تلاشی از سوی قزاقستان و ترکمنستان برای دور زدن این کشور، در سال ۲۰۱۵ شروع به سرمایه گذاری در موقعیت مرکزی خود در منطقه کرد و یک برنامه چهار ساله برای توسعه و نوسازی شبکه های حمل و نقل خود را اعلام کرد. مقامات تاشکند که اولین قطارهای مسافربری پرسرعت

آسیای مرکزی را در سال ۲۰۱۱ راه اندازی کرده بودند، علاقه خود را به بخش ریلی با افتتاح کریدورهای جدید، مانند کریدورهای بین ناوی و نوکوس (با مسافت ۷۰۰ کیلومتر) و بین کومکورگان و شهر تاش گذر افغانستان (۲۲۳ کیلومتر) نشان دادند.

در همان زمان، ازبکستان اقدام به گسترش شبکه خطوط راه آهن برقی خود کرد (از جمله از طریق ایجاد اتصال بین آنقرن و پاپ، در شرق کشور)، که در حال حاضر ۱۱۰۰ کیلومتر را پوشش می دهد، و آن منطقه را به بزرگترین در جهان تبدیل می کند. به عنوان بخشی از سیاست همسایه خوب که توسط میرضیایف از سال ۲۰۱۶ معرفی شد، ازبکستان در ساخت زیرساخت های فرامرزی با هدف تسهیل جریان کالا و مردم مشارکت داشته است؛ از جمله پل جاده ای و ریلی که فاراب را به شهر وصل می کند. دیگری نیز ترکمن آباد، در جنوب رودخانه آمودریا، و یک پاسگاه مرزی بین المللی در نزدیکی شهر بینو قزاقستان است.

– نقش و جایگاه ایران برای تسهیل در حمل و نقل و ترانزیت در آسیای مرکزی :
ایران یکی از معدود کشورهایی است که می تواند آسیای مرکزی را به آب های آزاد متصل کند.

الف) مزیت جغرافیایی

ایران کوتاه ترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به:

- خلیج فارس
- دریای عمان
- بازارهای هند
- آفریقا
- کشورهای عربی

ب) نقش ایران در کریدور شمال-جنوب :

کریدور شمال-جنوب می تواند زمان حمل کالا میان هند و روسیه را به طور قابل توجهی نسبت به مسیر کانال سوئز کاهش دهد و ایران حلقه اصلی این کریدور محسوب می شود.

ج) نقش در حمل و نقل ریلی

شبکه ریلی ایران به کشورهای زیر متصل است:

- ترکمنستان
- قزاقستان (از طریق ترکمنستان)
- افغانستان
- ترکیه

- جمهوری آذربایجان

این شبکه ظرفیت تبدیل ایران به هاب ریلی منطقه را دارد.

د) ظرفیت بنادر

مهم‌ترین بنادر ایران عبارت‌اند از:

- بندر شهید رجایی
 - بندر امام خمینی
 - بندر چابهار
 - بنادر شمالی دریای خزر
- به ویژه چابهار می‌تواند مسیر جایگزین مطمئن برای کشورهای آسیای مرکزی باشد.

– فرصت‌های ایران در راستای تقویت جایگاه خود:

ایران می‌تواند از طریق اقدامات زیر جایگاه خود را تقویت کند:

- توسعه حمل‌ونقل چندوجهی
 - تکمیل راه‌آهن رشت–آستارا
 - توسعه بندر چابهار
 - دیجیتالی کردن فرایندهای گمرکی
 - توسعه مراکز لجستیکی
 - جذب سرمایه‌گذاری منطقه‌ای
 - همکاری با سازمان همکاری شانگهای (SCO)
 - توسعه همکاری در قالب اکو (ECO)
- چالش‌های ایران: با وجود مزیت‌های فراوان، ایران با چالش‌هایی مواجه است:

- تحریم‌های اقتصادی
- کمبود سرمایه‌گذاری خارجی
- نواقص زیرساخت ریلی
- محدودیت‌های مالی
- طولانی بودن تشریفات گمرکی
- رقابت شدید با کریدور میانی و مسیرهای روسیه

– راهبردهای پیشنهادی در رابطه با ایران:

برای افزایش اتصال، پایداری و تاب‌آوری حمل‌ونقل منطقه‌ای، پیشنهاد می‌شود:

۱. تکمیل شبکه ریلی بین ایران و آسیای مرکزی.
۲. توسعه حمل‌ونقل ترکیبی (ریل، جاده و دریا).
۳. کاهش زمان توقف در مرزها.
۴. ایجاد سامانه‌های هوشمند مدیریت بار.
۵. هماهنگی قوانین گمرکی کشورهای منطقه.

۶. توسعه بنادر جنوبی ایران به عنوان دروازه آسیای مرکزی .
۷. تقویت همکاری‌های چندجانبه در قالب اکو، شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا .

ملاحظات و نظریه کارشناسی :

اتصال، پایداری و تاب‌آوری سه مؤلفه اساسی توسعه حمل‌ونقل بار در آسیای مرکزی هستند. تحولات ژئوپلیتیکی اخیر اهمیت ایجاد مسیرهای متنوع و قابل‌اعتماد را افزایش داده است. ایران با برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، شبکه‌های حمل‌ونقل متنوع و دسترسی به آب‌های آزاد، ظرفیت آن را دارد که به یکی از مهم‌ترین گره‌های ترانزیتی اوراسیا تبدیل شود. با این حال، تحقق این جایگاه مستلزم تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بهبود محیط نهادی و گمرکی، جذب سرمایه‌گذاری و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای است. در صورت اجرای این اقدامات، ایران می‌تواند نقش محوری در افزایش اتصال، کاهش هزینه‌های لجستیکی و ارتقای تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل بار آسیای مرکزی ایفا کند.

تحول در حمل و نقل بار در آسیای مرکزی به چیزی بیش از زیرساخت نیاز دارد. کشورها می‌توانند با نوسازی بنادر خشک، هماهنگ‌سازی رویه‌های مرزی و گسترش خطوط ریلی در امتداد کریدورهای پر حجم، پتانسیل منطقه‌ای را آزاد کنند. حمل و نقل بار پاک‌تر به اقدامات سیاستی قوی‌تر شامل استانداردهای بهره‌وری سوخت، مشوق‌های مالیاتی و ابزارهای دیجیتال برای کاهش مسیرهای خالی بستگی دارد. و با افزایش خطرات اختلال، انعطاف‌پذیری باید از طریق برنامه‌ریزی چندوجهی، پروتکل‌های اضطراری و طراحی مقاوم در برابر آب و هوا ایجاد شود .

برای جلوگیری از تکرار پروژه‌های زیرساختی و موازی جمهوری‌های آسیای مرکزی باید یک استراتژی منطقه‌ای برای توسعه کریدورهای حمل و نقل اتخاذ کنند و یک نهاد هماهنگ‌کننده واحد با وضعیت حقوقی ایجاد کنند. آسیای مرکزی پس از قطع شدن از مسیرهای اصلی تجارت بین‌المللی از مسیر روسیه، اکنون تحت تأثیر تحولات ژئواکونومیک از جمله جنگ اوکراین مورد توجه قدرت‌های منطقه‌ای قرار گرفته است.

مقامات ایرانی طرحی را در راستای توسعه همکاری‌های منطقه‌ای، افزایش تجارت و تقویت نقش ایران در اتصال آسیای مرکزی به مسیرهای بین‌المللی عنوان کرده‌اند. در این طرح، بررسی روندهای گمرکی، زمان توقف در مرزها و هماهنگی میان رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل انجام خواهد شد. همچنین یک کارگروه مشترک برای رفع مشکلات اداری، تسهیل روند صدور ویزه برای رانندگان، کاهش تأخیر در مرزها، هماهنگی‌های بیمه‌ای و بهبود اسناد حمل‌ونقل ایجاد کنند.

در نهایت، امتیاز ضعیف شاخص عملکرد لجستیک یا **LPI** کشورهای آسیای مرکزی نشان دهنده عدم رقابت‌پذیری آنها در مقایسه با کشورهای پیشرفته‌تر، با توجه به رسیدگی به ترافیک باری ورودی و خروجی از قلمرو خود است. عملکرد کند اداره گمرک قزاقستان، که می‌تواند زمان انتظار تا ۴۰ ساعت را ایجاد کند، یک نقطه

ضعف خاص است که نشان می دهد شاخص عملکرد لجستیک نسبتاً بهتر قزاقستان در مقایسه با همسایگان آسیای مرکزی به این معنی نیست که آن کشور از نظر مدیریت جریان مرزی کمبود قابل توجهی ندارد.

<https://www.tahlilbazaar.com/news/196110/%D8%A7%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA-%D8%A2%D8%B3%DB%8C%D8%A7%DB%8C-%D9%85%D8%B1%DA%A9%D8%B2%DB%8C-%D8%AF%D8%B1->
<https://img9.irna.ir/d/r2/2019/07/29/4/156510959.jpg>
<https://www.itf-oecd.org/enhancing-regional-freight-connectivity-central-asia>
<https://eurasianet.org/regional-connectivity-and-central-asias-need-for-unified-strategy>
<https://www.google.com/search?q=%D8%A7%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D9%84+%D9%85%D9%86%D8%B7%D9%82%D9%87%25E2%2580%258C%D8%A7%DB%8C+%D9%88+%D9%86%D8%B8%D8%A7%D8%B2+%D8%A2%D8%B3%DB%8C%D8%A7%DB%8C+%D9%85%D8%B1%DA>
<https://www.itf-oecd.org/enhancing-regional-freight-connectivity-central-asia>
<https://www.google.com/search?q=%D8%A7%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D9%84+%D9%85%D9%86%D8%B7%D9%82%D9%87%25E2%2580%258C%D8%A7%DB%8C+%D9%88+%D9%86%D8%B8%D8%A7%D8%B2+%D8%A2%D8%B3%DB%8C%D8%A7%DB%8C+%D9%85%D8%B1%DA>
https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs
<https://agksit.kz/index.php/en-us/menu1/the-strategy-for-republic-of-kazakhstan>

تهیه و تنظیم: طاهری - رایزن اقتصادی سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه