

سلام به پکن وسط جنگ کریدورها



سید احسان حسینی
رئیس هیئت مدیره گروه اقتصاد

شنبه هفته جاری یک اتفاق مثبت و تأثیرگذار در حوزه جنگ کریدورها برای ایران رقم خورد که خبر آن در بین اخبار مربوط به دور پنجم مذاکرات ایران و آمریکا گم شد. خبر این بود: «اولین قطار کانتینری چین وارد ایران شد، بار قطار پتل های خورشیدی است.» این خبر از این جهت حائز اهمیت است که طبق تصویر ۱، اتصال ریلی ایران و چین و تقویت این مسیر ریلی می تواند به معنای تحکیم حضور ایران در ابتکار کمربند و جاده یا جاده ابریشم جدید باشد و دو کشور را از نظر امنیتی، سیاسی و اقتصادی با یکدیگر پیوند بزند. به طور کلی اجرای طرح کریدوری شرق به غرب ذیل جاده ابریشم جدید و طرح کریدور شمال به جنوب از مسیر ایران، می تواند جایگاه کشور در نظم نوین منطقه را ارتقا ببخشد.

اما قبل از بررسی اصل ماجرا و نسبت اتصال ریلی ایران و چین با سایر طرح های کریدوری تعریف شده در منطقه بد نیست جزئیات بیشتری از خبر را مرور کنیم. مسیر حرکت قطار حامل پتل خورشیدی از شهر «ایوو» چین آغاز شده و بعد از ۱۵ روز به گمرک اینچه برون در مرز ایران و ترکمنستان رسیده است. سپس این قطار از مرز ایران به سمت بندر خشک آپرین واقع در اسلام شهر حرکت خواهد کرد و عملیات ترخیص آن در گمرک آپرین انجام می شود. همچنین طبق اعلام راه آهن جمهوری اسلامی ایران، قطارهای دوم و سوم نیز در مسیر گمرک اینچه برون هستند و بار آنها نیز پتل های خورشیدی است. زیرساخت بندر آپرین به گونه ای است که می تواند روزانه یک قطار از کشور چین را پاسخگو باشد. وسعت این بندر ۷۰۰ هکتار بوده و ظرفیت پذیرش ۳۰ قطار، ۱۸ خط و یک هزار واگن در روز را دارد.

■ ■ ■

خط ریلی ایران و چین مسیر دریایی را نصف می کند

البته سابقه همکاری های ریلی و ترانزیتی ایران و چین به دولت سیزدهم برمی گردد که نخستین قطار بین دو کشور در آن زمان در مسیر رفت و برگشت قرار گرفت. بررسی اخبار نشان می دهد نخستین اقدام دو کشور برای ترانزیت از مسیر ریلی به ۳۰ خرداد سال ۱۴۰۱ بازمی گردد. در این تاریخ، نخستین قطار باری بین المللی با ۵۱ کانتینر به وزن ۱۴۰۰ تن از ایستگاه جنوبی بین چوان در منطقه خودمختار «هوئی نینگ شیا» چین حرکت کرد و بعد از عبور از گذرگاه هوگروس در منطقه خودمختار اوغور شین جیانگ، قزاقستان و دریای خزر ظرف ۲۰ روز به بندر انزلی ایران رسید. این مسیر به ازای هر کانتینر حدود ۹۰۰ دلار صرفه جویی

در هزینه ترانزیت به همراه دارد.

در گام دوم نیز در ۳۱ تیر سال ۱۴۰۳، قطار کانتینری دو سربار ایران- چین وفاز نخست کریدور ریلی چین- ایران- اروپا به بهره برداری رسید. مسیر این قطار تماماً ریلی تعریف شده بود و به جای اتصال به دریای خزر و حمل دریایی کالا تا بندر انزلی، این بار از مرز زمینی اینچه برون و به صورت ریلی تبادل قطار صورت گرفت. به گفته معاون بازرگانی و بهره برداری وقت راه آهن، زمان انتقال کالا از مسیر تماماً ریلی بین ایران و چین، نصف زمانی است که این کالا از طریق دریا جابه جا می شود. مسیر این خط ریلی از چین، قزاقستان، ترکمنستان و ایران تعریف شده بود که در ادامه به ترکیه و سپس اروپا متصل خواهد شد. در گذشته نیز ایران به دنبال ایده خط راه آهن شرق دریای خزر بود که طول این خط ریلی ۹۲۶ کیلومتر است و سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ایران را به هم وصل می کند. طول این خط ریلی در سه کشور به ترتیب ۷۰۰، ۸۰ و ۱۴۶ کیلومتر است که عملیات اجرایی آن در دسامبر ۲۰۱۴ آغاز شد و سپس چین نیز به این مسیر پیوست. طبق برآوردها، ترانزیت کالا از چین به اروپا از مسیر «قزاقستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه» نسبت به مسیر «روسیه» از نظری اقتصادی و امنیتی در اولویت بالاتری قرار دارد. همچنین راه آهن شرق دریای خزر می تواند دسترسی چین و روسیه به سمت خلیج فارس و آب های آزاد را تسهیل کند.

۸۰ درصد از واردات نفت چین وابسته به تنگه مالاکا

اتصال ریلی و زمینی چین به ایران، علاوه بر دلایل اقتصادی در کاهش هزینه و زمان ترانزیت کالا به اروپا، یک دلیل مهم امنیتی نیز دارد که مربوط به پاشنه آشیل چین در برابر آمریکا در «تنگه مالاکا» می شود. طبق تصویر ۲، تنگه مالاکا یکی از مهم ترین آبراهه های جهانی است که اقیانوس هند را به اقیانوس آرام وصل می کند. طبق آمار اداره اطلاعات انرژی آمریکا، روزانه ۲۳/۷ میلیون بشکه نفت خام و مبعانات گازی از تنگه مالاکا عبور می کند و اهمیت این تنگه در ترانزیت نفت از تنگه هرمز نیز بیشتر شده است. همچنین ۸۰ درصد از نفت وارداتی چین از طریق تنگه مالاکا تأمین می شود و ۶۰ درصد از کل ترانزیت از این تنگه به مقصد یا میدا چین است. اما با وجود وابستگی چین به تنگه مالاکا، این تنگه در سیطره نیروهای دریایی آمریکا و متحدان این کشور است و یک تهدید جدی برای امنیت چین محسوب می شود. در نتیجه اتصال زمینی چین به ایران ذیل ابتکار کمربند و جاده می تواند یک مسیر جدید برای تجارت کالا و تأمین انرژی چین از جمله واردات نفت ایجاد کند و به این خفگی ژئواکونومیک پایان دهد.

اتصال ریلی ایران و چین از مسیر کریدور CEPC

در گذشته چینی ها طرح دلان اقتصادی چین و پاکستان یا کریدور CEPC را طبق تصویر ۳ برای فرار از وابستگی به تنگه مالاکا به پیش برده بودند. راه اندازی کریدور اقتصادی چین و پاکستان CPEC در سال ۲۰۱۵ تحت ابتکار کمربند و جاده BRI، روابط اقتصادی این دو کشور را تقویت کرد و چین را از شهر کاشغر واقع در این کشور به بندر گوادر پاکستان واقع در دریای عمان متصل کرد.

نکته جالب اینکه کریدور CPEC نیز همانند خط ریلی چین به ایران ذیل طرح جاده ابریشم جدید یا همان ابتکار کمربند و جاده تعریف شده است. پس از راه اندازی کریدور CPEC، چین ملزم به سرمایه گذاری ۶۲ میلیارد دلاری در پاکستان شد و طبق گزارش خبرگزاری آنا تولی، در طی ۱۰ سال از موعد راه اندازی، ۲۵/۴ میلیارد دلار سرمایه گذاری مستقیم در این طرح جذب شده است.

ایران می تواند در یک همکاری سه جانبه با پاکستان و چین، توسعه سواحل مکران و بندر چابهار را نیز ذیل کریدور CPEC در دستور کار قرار دهد و مسیر ریلی خود را به یکی از شعب این کریدور متصل کرده و سپس از مسیر ایران به سمت ترکیه و بازار اروپا هدایت کند. به بیان ساده، مسیر اتصال چین به ایران دارای دو شعبه از طریق همسایگان شمالی و شرقی است که شعبه شمالی آن از طریق خط ریلی قزاقستان- ازبکستان- ترکمنستان بوده و شعبه شرقی آن نیز از طریق خط ریلی پاکستان تعریف می شود.

ایجاد هاب نفتی در ایران با اتصال به چین و روسیه

اتصال زمینی ایران به چین از طریق ترکمنستان و پاکستان و شکل گیری تجارت نفتی از این دو مسیر می تواند به ایده تبدیل ایران به هاب نفتی منطقه کمک کند. با وقوع جنگ اوکراین، این نیاز امنیتی در روسیه شکل گرفته و می تواند به جای ترانزیت روزانه ۱٫۵ میلیون بشکه نفت به هند از طریق دو تنگه بسفر و جبل الطارق که تحت سیطره ناتو هستند، مسیر ایران یعنی خط لوله نکا- جاسک (تصویر ۴) را به عنوان مسیر جایگزین و ذیل کریدور شمال به جنوب انتخاب کند. با اتصال زمینی چین به ایران، این بستر برای انتقال نفت ایران به این کشور نیز فراهم خواهد شد و بدین ترتیب می توان یک معامله نفتی سه جانبه بین «ایران» به عنوان سومین تولیدکننده بزرگ نفت اوپک و دومین صادرکننده نفت به چین و «روسیه» به عنوان دومین تولیدکننده بزرگ نفت دنیا و اولین صادرکننده نفت به چین و «چین» به عنوان دومین مصرف کننده بزرگ نفت دنیا و بزرگ ترین واردکننده نفت دنیا تعریف کرد.

ایران در کنار چین و در تقابل با کریدور آمریکایی- اسرائیلی IMEC

در یک دید کلان تر، طرح اتصال ریلی چین به ایران جزئی از ابتکار کمربند و جاده محسوب می شود که از نظر راهبردی در رقابت با طرح کریدوری IMEC قرار دارد. ابتکار کمربند و جاده یک طرح چینی و طرح IMEC یک طرح کریدوری آمریکایی است که قصد دارد رژیم صهیونیستی را به دروازه تجارت کالا و انرژی در منطقه غرب آسیا تبدیل کند.

در تصویر ۵ هر دو طرح کریدوری نشان داده شده است. خط صورتی رنگ، کریدور IMEC را نشان می دهد. این طرح با عنوان کریدور هند- رژیم صهیونیستی- اروپا یا کریدور هند- خاور میانه- اروپا نامگذاری شده که نقطه آغازین آن، کشور هند بوده و سپس از مسیر امارات و عربستان و اردن به رژیم صهیونیستی متصل شده و در ادامه از مسیر دریای مدیترانه به اروپا می رسد. به بیان دیگر، حضور و نقش آفرینی ایران در پروژه ابتکار کمربند و جاده را باید ذیل یک جنگ بزرگ کریدوری بین چین و آمریکا تحلیل کرد که قرار است آینده نظم جدید دنیا را تعیین کند. در این راستا اتصال ریلی چین به ایران و سپس دسترسی به اروپا می تواند انعطاف پذیری ایران در مواجهه با تحریم های آمریکا را افزایش دهد.

کیش و مات کریدور لاجورد با اتصال ریلی ایران و چین

همچنین اتصال ریلی ایران و چین و تقویت جایگاه ایران در پروژه BRI می تواند برخی پروژه های کریدوری منطقه ای علیه ایران را نیز خنثی کند که از جمله این طرح ها می تواند به کریدور لاجورد اشاره کرد. کریدور لاجورد طبق تصویر ۶ از افغانستان آغاز شده و از ترکمنستان با عبور از دریای خزر به آذربایجان، گرجستان و ترکیه رسیده و سپس به سمت اروپا حرکت می کند. هدف از احداث این کریدور، حذف ایران از معادلات منطقه است که در ادامه با تغییر مرز ایران و ارمنستان و ایجاد کریدور جعلی زنگرور زمینه برای ایجاد خفگی ژئوپلیتیک ایران تکمیل خواهد شد. اما تعریف پروژه ابتکار کمربند و جاده از مسیر ایران عملاً کریدور لاجورد را از صحنه می اندازد و ایران را در جایگاه برتر در معادلات منطقه ای قرار می دهد. در مجموع منطقی ترین سناریو این است که دولت ایران در کنار انجام مذاکرات با آمریکا به فکر ایجاد جایگزین های راهبردی در صورت شکست مذاکرات و عدم رفع تحریم ها باشد؛ اتفاقی که با وجود تجربه برجام دور از ذهن نیست. در حال حاضر نیاز به آمادگی دولت ایران در مواجهه با فشار حداکثری دولت ترامپ بیش از گذشته احساس می شود، نیازی که می تواند از طریق شراکت راهبردی با چین و همسایگان از طریق طرح های کریدوری تأمین شود.

