



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

گذرگاه بین‌المللی شمال جنوب: فرصت‌ها، موانع و چشم‌اندازها



تیر ۱۴۰۲

شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

گذرگاه بین‌المللی شمال جنوب: فرصت‌ها، موانع و چشم‌اندازها

مدیریت اقتصاد کلان و آینده پژوهی

تاریخ انتشار: تیر ۱۴۰۲

واژه‌های کلیدی: ژئوپلیتیک گذرگاه، ژئواکونومی گذرگاه، گذرگاه شمال جنوب، حجم مبادلات کشورهای عضو، روابط تجاری، زیرساخت‌های نرم و سخت

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	خلاصه کاربردی
۹	مقدمه
۸	کلیات و معرفی پروژه
۱۱	ژئوپلیتیک گذرگاه
۱۹	ژئواکونومی گذرگاه
۳۱	زیرساخت‌های نرم و سخت گذرگاه
۳۵	نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاست‌گذاری



خلاصه مدیریتی

- گذرگاه ترانزیتی بین‌المللی شمال-جنوب یکی از مهمترین پروژه‌های ارتباطی کشور به شمار می‌رود که پس از گذشت حدود بیست سال از موافقت‌نامه‌های صورت گرفته در مورد آن، هنوز هم با ظرفیت کامل اجرایی نشده است و مهمتر اینکه ارزیابی دقیقی از ابعاد مختلف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی آن وجود ندارد.
- در نگاه موجود در فضای رسانه‌ای و سیاست‌گذاری، رویکرد ژئوپلیتیکی غالب است و حتی در مورد آن هم آسیب‌ها به طور مشخصی به بحث گذاشته نمی‌شود و به تکرار پتانسیل‌های آن اکتفا می‌شود.
- به طور کلی، عمده‌ترین مزیت گذرگاه، کاهش زمان و هزینه ترانزیت از هند به روسیه و آسیای مرکزی است. مسیر معمول از کانال سوئز و دریای بالتیک ۱۱۰۰۰ کیلومتر است، ولی گذرگاه شمال‌جنوب کوتاه‌تر است (۷۲۰۰ کیلومتر) که جابه‌جایی کالا از طریق آن حدود ۱۸ روز طول می‌کشد. همچنین، به لحاظ هزینه، مطالعات انجام شده نشان داده است که انتقال هر کانتینر ۱۵ تنی از این مسیر، ۲۵۰۰ دلار ارزان‌تر از مسیر استاندارد از بمبئی به مسکو تمام می‌شود. انتقال کالا از طریق گذرگاه شمال‌جنوب ۳۰ درصد ارزان‌تر و ۴۰ درصد سریعتر از مسیر عادی است.
- به لحاظ ژئوپلیتیکی، گذرگاه یک واقعیت ژئوپلیتیکی است که پتانسیل‌هایی را برای کشور به دنبال دارد و به ویژه در رابطه ایران با هند و روسیه و نیز در رابطه ایران با ترتیبات امنیتی منطقه‌ای از قبیل شورای همکاری خلیج فارس، اتحادیه اقتصادی اوراسیایی و پیمان همکاری‌های شانگهای قابل توجه خواهد بود. با این حال، آسیب‌هایی از قبیل وابستگی به جمهوری آذربایجان، خطر بزرگنمایی مزیت‌های ژئوپلیتیکی و غلبه هزینه‌های اقتصادی-زیرساختی بر مزیت‌های ژئوپلیتیکی قابل توجه است.
- در حال حاضر بحران اوکراین پیشران اصلی تسریع سرعت رشد پروژه از سوی هند و به ویژه روسیه است. ضمن اینکه این فرصت طلایی باید مورد بهره‌برداری قرار بگیرد، همچنین باید توجه داشت که در میان مدت و در صورتی که تنش روابط روسیه و غرب به سوی سازش به پیش برود، به همان نسبت نیز از اهمیت این گذرگاه برای روسیه کاسته خواهد شد. در واقع، این گذرگاه وابسته به روسیه، منافع و نیت‌های این کشور است و این یکی از نقاط ضعف جدی آن به شمار می‌آید.
- این گذرگاه یکی از گذرگاه‌های زمینی در منطقه‌ای محسوب می‌شود که سهم ناچیزی در اقتصاد

جهانی دارد. عمده نقل و انتقال کالا در جهان از مسیرهای دریایی صورت می‌گیرد و سهم مسیرهای زمینی تنها ۱۰ درصد است. از این میان سهم گذرگاه‌های منطقه اوراسیا اندک است. به عبارت دیگر اغلب کشورهای عضو این گذرگاه نقش قابل توجهی در اقتصاد جهانی ندارند و حجم تجارت آنان با یکدیگر چندان بالا نیست.

- بخش اعظم تجارت کشورهای آسیای مرکزی با چین و روسیه و نیز با یکدیگر صورت می‌گیرد. چین به شریک اول و مهمترین شریک تجاری روسیه تبدیل شده است. بخش اعظم صادرات روسیه را نفت و مواد خام تشکیل می‌دهد که اصولاً از مسیرهای دریایی حمل‌ونقل پیدا می‌کند و گذرگاه شمال-جنوب ظرفیت انتقال آنها را ندارد. از دیگر سو هند به عنوان بزرگترین اقتصاد عضو این گذرگاه روابط تجاری اندکی با روسیه و کشورهای آسیای مرکزی دارد.
- بی‌توجهی به زیرساخت‌های نرم نیز از جمله دیگر مشکلات جدی و پردامنه گذرگاه شمال جنوب است. زیرساخت «نرم» یا نهادی گذرگاه‌های زمینی به توافقات قانونی، مقررات، استانداردها و شیوه‌های اداری اشاره دارد که حرکت کارآمد و مؤثر افراد، کالاها، سرمایه‌ها و اطلاعات را در میان مرزها تسهیل می‌کند.

مقدمه

گذرگاه بین‌المللی شمال جنوب (INSTC) یکی از کلیدواژه‌های پرتکرار یک دهه اخیر در حوزه سیاست‌گذاری و تجارت کشور به شمار می‌رود و طی سال‌های اخیر، بحث‌ها و پژوهش‌های زیادی در سطوح گوناگون در مورد آن صورت گرفته است. گروهی از این بحث‌ها ناظر بر ارزش‌های ژئوپلیتیک این پروژه بوده است. در این حوزه، مناظرات مختلفی صورت گرفته است و عمده آن‌ها معطوف به نقش ژئوپلیتیک این پروژه برای کشورهای اصلی و پیرامونی آن، یعنی هند، ایران و روسیه بوده است. این مباحثات که در بخش دوم گزارش به آن‌ها خواهیم پرداخت، گذرگاه شمال جنوب را از زاویه فرصت‌های استراتژیکی مورد تحلیل قرار می‌دادند که برای بازیگران درگیر به همراه می‌آورند و از جمله، به منافع ایران نیز در این پروژه نگاه ژئوپلیتیک داشتند مانند خروج از انزوای منطقه‌ای و بین‌المللی، درگیر شدن در روندهای تأثیرگذار منطقه‌ای و وابستگی هند و روسیه به ایران. عمده‌ترین مشکل این بخش از تحلیل‌ها این بود که اول، وزن استراتژیکی این مسیر تجاری را بیش از حد واقعی ارزیابی می‌کردند؛ دوم، تهدیدهای ژئوپلیتیک آن، از جمله وابستگی به جمهوری آذربایجان را در نظر نمی‌گیرد و سوم، منطق اقتصادی و ژئواکونومیک آن را نادیده انگاشته‌اند. این تحلیل‌ها همچنین در ادامه مشکل نخست، توجهی به مسیرهای موازی و بدیل‌های این گذرگاه برای کشورهای عضو نداشتند و این گذرگاه را یگانه گزینه هند و روسیه بر می‌شمردند.

گروه دوم این مباحثات ابعاد ژئواکونومیک را در کانون بحث قرار می‌دادند و گذرگاه شمال جنوب را فرصتی اقتصادی برای ایران به شمار می‌آورند. از این منظر، دو مسئله به طور ویژه مورد بحث قرار می‌گرفت؛ نخست اینکه گذرگاه شمال-جنوب عواید مالی بسیار چشمگیری برای کشور به همراه خواهد داشت و دوم اینکه یک فرصت خاص برای گسترش تجارت دوجانبه با کشورهای مسیر نیز فراهم خواهد کرد. ایرادهای این نوع نگاه این است که اول، ارزیابی غیرواقع‌بینانه و گاه به شدت اغراق شده از عواید مالی ترانزیت کالا از این مسیر برای ایران ارائه می‌دهد؛ دوم، ظرفیت‌های موجود در حوزه تأمین منابع مالی و زیرساختی لازم برای اجرایی شدن این مسیر با حداکثر ظرفیت را به کل نادیده می‌گیرد؛ سوم، آورده‌های تجاری این مسیر برای تجارت دوجانبه و چندجانبه با کشورهای هم‌مسیر را دست بالا حساب کرده و موانع ساختاری موجود در اقتصاد کشور را مورد توجه قرار نمی‌دهد.

پژوهش پیش رو مناظرات مورد اشاره را از یک منظر انتقادی مورد تأمل و بازاندیشی قرار می‌دهد و تلاش می‌کند ضمن در نظر گرفتن فرصت‌هایی که این پروژه بین‌المللی برای کشور به همراه می‌آورد، آسیب‌ها و محدودیت‌های نگاه‌های صرف ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک به آن را به بحث بگذارد. از این رویکرد، گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب یک ابتکار مهم منطقه‌ای و بین‌المللی در نظر گرفته می‌شود که در داد و ستد هم‌زمان با ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک است. این داد و ستد، آورده‌هایی برای کشور در هر دو

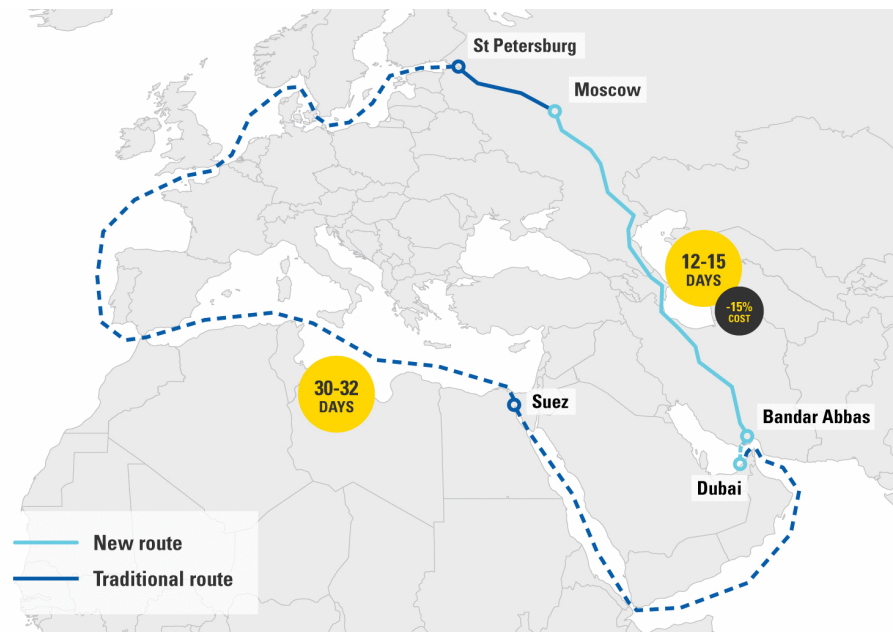
حوزه به همراه دارد، ولی مشکلاتی نیز ایجاد خواهد کرد. بنابراین، پژوهش پیش رو ضمن تشویق رویکرد کل‌نگرانه به گذرگاه اقتصادی شمال جنوب، معتقد است که این طرح ضمن فرصت‌هایی که با خود به همراه می‌آورد، با محدودیت‌هایی مواجه است که توجه به آن‌ها اهمیتی تام در درک ابعاد گوناگون آن دارد. به این منظور، ابتدا در بخش نخست، این گذرگاه بین‌المللی معرفی شده و پس از یک تاریخچه کوتاه، ویژگی‌های اصلی آن مورد اشاره قرار می‌گیرد. سپس دو مقوله اصلی این پروژه، یعنی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک به ترتیب مورد بحث قرار می‌گیرد و در نهایت، حاصل این مباحث در قالب نتیجه‌گیری و پیشنهادهای سیاست‌گذارانه عرضه می‌شود.

کلیات و معرفی پروژه

ایده پروژه بین‌المللی شمال-جنوب به لحاظ تاریخی به سال ۲۰۰۰ باز می‌گردد، زمانی که ایران، روسیه و هند یک موافقت‌نامه سه‌جانبه برای تأسیس یک مسیر ترانزیتی از سواحل غربی هند در وهله نخست به روسیه و سپس اروپای شرقی امضا کردند. پس از طرح این ایده که مسیر موجود را برای انتقال کارگوهای هندی به روسیه به نصف کاهش می‌داد، تعداد زیادی از کشورهای مسیر از این ابتکار استقبال کردند و جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ارمنستان به این موافقت‌نامه پیوستند. در حال حاضر، پروژه گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب شامل ۱۳ کشور می‌شود (جمهوری آذربایجان، جمهوری بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین) که به موافقت‌نامه این گذرگاه پیوسته‌اند.

هدف اصلی تشکیل این مجموعه و تأسیس این مسیر، کاهش زمان ترانزیت کالا از هند به روسیه و اروپا بوده است. همانگونه که در نقشه شماره ۱ مشخص است، مسیر استاندارد تجارت از هند به روسیه به طور خاص و اروپا به طور عام، شامل عبور از دریای سیاه، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای بالتیک است که یک مسیر ۱۱ هزار کیلومتری است و معمولاً به لحاظ زمانی ۳۲-۳۰ روز طول می‌کشد. در مقابل، گذرگاه شمال جنوب یک مسیر کوتاه‌تر است که شامل ۷۲۰۰ کیلومتر می‌شود و جابه‌جایی کالا از طریق آن نیز حدود ۱۸ روز طول می‌کشد. همچنین، به لحاظ هزینه، مطالعات انجام شده نشان داده است که انتقال هر کانتینر ۱۵ تنی از این مسیر، ۲۵۰۰ دلار ارزان‌تر از مسیر استاندارد از بمبئی به مسکو تمام می‌شود.^۱ به عبارت دیگر، قول مشهور این است که انتقال کالا از طریق گذرگاه شمال جنوب ۳۰ درصد ارزان‌تر و ۴۰ درصد سریعتر از مسیر عادی است.^۲

نقشه ۱- مقایسه مسیر کریدور شمال-جنوب با مسیر سنتی دسترسی هند به روسیه



در طرح اولیه، مسیر گذرگاه شمال-جنوب از ایران شامل دو مسیر بود که یکی از آستارا و آذربایجان به طور زمینی به بندر آستاراخان روسیه می‌رفت و دیگری از بندر انزلی، به صورت دریایی. در مذاکرات بعدی یک مسیر شرقی نیز به آن افزوده شد که از شرق، دریای مازندران را دور می‌زند و پس از عبور از مرز اینچه‌برون وارد ترکمنستان و از مسیر آسیای مرکزی وارد روسیه می‌شود. بنابراین، همانگونه که در نقشه شماره ۲ مشخص است، در حال حاضر سه مسیر برای گذرگاه شمال-جنوب تعریف شده است که به ترتیب بالا عبارت از مسیر غربی (اصلی و اولیه) مسیر مرکزی یا ترانس-کاسپین و مسیر شرقی هستند.

نقشه ۲- مسیرهای سه‌گانه گذرگاه شمال-جنوب



هر کدام از مسیرهای سه‌گانه، مشکلاتی دارند. مسیر شرقی هرچند امتیاز اتصال آسیای مرکزی به گذرگاه شمال جنوب و نیز پیوستگی با موافقت‌نامه عشق‌آباد را به همراه دارد، با این حال از آنجا که از نقاط تراکم جمعیتی روسیه وارد این کشور نمی‌شود، چندان مورد ترجیح روسیه نبوده است. در مقابل، مسیر غربی به علت ناآرامی‌های اخیر منطقه قریب‌باغ میان آذربایجان و ارمنستان و نیز اختلافات میان ایران و آذربایجان با علامت سؤال‌هایی همراه بوده است. در نهایت، مسیر ترانس کاسپین یا میانی هر چند هیچکدام از مشکلات بالا را به دنبال ندارد، با این حال به علت نیاز به بارگیری مجدد در کشتی برای عبور از دریای مازندران، هزینه‌های اضافی به همراه دارد.

هرچند بیش از دو دهه از عمر موافقت‌نامه سه‌جانبه گذرگاه بین‌المللی شمال جنوب می‌گذرد و هرچند هنوز به‌عنوان یکی از پروژه‌های کلیدی روی میز کشورهای عضو قرار دارد، با این حال در عمل هم به لحاظ زیرساختی و هم به لحاظ عملیاتی با دشواری‌ها و موانع بسیاری روبه‌رو بوده است. محدودیت

زیرساخت‌های ایران، بوروکراسی کند هند، تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و اخیراً روسیه، مشکلات امنیتی در قفقاز و حجم محدود تجارت کالا میان اعضا از مهمترین مشکلات موجود هستند که در بخش‌های بعدی به آن‌ها اشاره می‌شود.

به لحاظ عملیاتی، آخرین تحولات در حوزه تکمیل و توسعه مسیر گذرگاه، موافقت‌نامه ایران-روسیه برای تکمیل آخرین بخش ناتمام از مسیر ریلی در خاک ایران است. در این راستا، توافق‌نامه احداث خط آهن رشت-آستارا، به طول ۱۶۴ کیلومتر در اردیبهشت سال جاری میان ایران و روسیه به امضا رسید؛ بنا بر اعلام خبرگزاری رسمی جمهوری اسلامی ایران، مطابق این توافق‌نامه، روسیه برای تکمیل خط آهن گذرگاه شمال-جنوب، ۱٫۶ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری خواهد کرد.^۱ با این وجود، عدم انتشار جزئیات فنی توافق‌نامه سبب گمانه‌زنی‌های مختلفی بوده است. از جمله مهم‌ترین موضوعات مبهم در خصوص این توافق، مسئله استانداردهای ریلی متفاوت ایران و روسیه است. در حالی که عرض خطوط ریلی ایران مطابق استانداردهای اروپایی برابر با ۱۴۳ سانتی‌متر است، در کشورهای جداشده از اتحاد شوروی، این عرض ۱۵۲ سانتی‌متر است؛ این تفاوت سبب شده است تا این پرسش مطرح شود که آیا خط ریلی رشت-آستارا با استانداردهای اروپایی ساخته خواهد یا روسی؟ عرض‌های متفاوت ریلی، اتصال راه‌آهن‌های کشورهای پیرو استانداردهای متفاوت را با مشکل روبه‌رو می‌کند. با هدف رفع این مشکل، در سال‌های اخیر بوژی‌هایی (محور واگن) طراحی شده‌اند که قابلیت تغییر عرض، متناسب با استانداردهای مختلف ریلی را فراهم کرده است. روش دیگری که می‌تواند عبور واگن‌های ایرانی و روسی را از خط ریلی رشت-آستارا میسر کند، استفاده از سه ریل است که به نظر می‌رسد مورد توجه مقام‌های وزارت راه و شهرسازی بوده است.^۲

ژئوپلیتیک گذرگاه

هرچند پروژه‌های ترانزیتی در ذات خود برنامه‌هایی اقتصادی هستند و طبیعتاً باید از منطق اقتصادی پیروی کنند، با این حال ماهیت ارتباطی-جغرافیایی این برنامه‌های تجاری و منطق اقتصادی مبتنی بر وابستگی متقابل نهفته در آن در مقیاس کلان بین‌المللی قابل جداسازی از سیاست، استراتژی و ژئوپلیتیک نیست. این امر، به ویژه زمانی که پروژه‌های ترانزیتی در جهان در حال توسعه و با محوریت کشورهای تجدیدنظر طلب به تصویر کشیده می‌شوند، بیش از پیش صدق می‌کند. اگر کمر بند و راه دارای ابعاد ژئوپلیتیکی است،

۱- ایرنا

۲- معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در دی ماه ۱۴۰۱، ضمن اشاره به تفاوت استانداردهای ریلی روسیه و ج. آذربایجان با ایران، مسئله اسفاده از خط ریلی سوم را مطرح کرده بود؛ به گفته او با این روش امکان تعویض بوژی هم در آستارا و هم در رشت فراهم خواهد شد. نک: خبرگزاری تسنیم

همچنین رئیس کمیته امور بین‌الملل دومای دولتی روسیه نیز در مارس ۲۰۲۳ موضوع احداث سه خط ریلی را میسر دانسته و اعلام کرده بود که اجرای آن نیازمند ۳٫۵ سال به طول خواهد انجامید.

نک: اسپوتنیک

حتماً می‌توان به گذرگاه اقتصادی شمال-جنوب نیز از این زاویه نگاه کرد. بدیهی است که این امر به معنای کم‌رنگ کردن منطق اقتصادی این برنامه‌ها نیست، با این حال بدون در نظر گرفتن محتوای ژئوپلیتیکی، فهم نیات و منافع بازیگران ممکن نخواهد بود. با توجه به اینکه هند، روسیه و ایران مهمترین بازیگران گذرگاه اقتصادی شمال جنوب هستند، در این بخش به تفکیک در مورد اهداف و منافع ژئوپلیتیکی این بازیگران در گذرگاه اقتصادی شمال-جنوب خواهیم پرداخت.

الف) هند

هندوستان به‌عنوان پرجمعیت‌ترین کشور جهان با یکی از بزرگترین اقتصادهای جهان با نرخ رشد بالا، یکی از قدرت‌های برتر اقتصادی آینده خواهد بود، اگر در حال حاضر در آن مرحله نباشد. این مسئله به آن معناست که هند از یک سو به دنبال بازارهای مصرف جدید خواهد بود و از سوی دیگر با توجه به منابع داخلی محدود انرژی، به دنبال منابع بیرونی انرژی برای تأمین رشد سریع اقتصاد خود است. همچنین، رشد سریع اقتصادی برای هند به این معنا خواهد بود که با افزایش قدرت ملی، به دنبال توسعه حوزه‌های اعمال قدرت و گسترش نفوذ خود در نقاط پیرامونی نیز خواهد بود. به این مجموعه، باید همسایگی هند با چین، به‌عنوان بزرگترین قدرت در حال ظهور پهنه گیتی را افزود که به نوبه خود، مسائل و دغدغه‌های جدیدی برای هند به همراه می‌آورد. هرگونه فهم ژئوپلیتیکی هند از پروژه گذرگاه شمال جنوب را باید با توجه به تصویر بالا فهم کرد.

هند اساساً گذرگاه شمال-جنوب را در پیوند با دو منطقه درک می‌کند: آسیای مرکزی و روسیه/اروپای شرقی. در مورد نخست، هندوستان به دو دلیل برای آسیای مرکزی اهمیت ویژه‌ای قائل است؛ یکی برای تأمین انرژی و دیگری برای مبارزه با بنیادگرایی اسلامی. هرچند دهلی نو در حال حاضر بخش عمده انرژی مورد نیاز خود را از خاورمیانه تأمین می‌کند، با این حال برای کاهش هزینه واردات انرژی، تنوع‌بخشی به مبادی واردات انرژی‌های فسیلی و بهبود امنیت انرژی خود، دو منطقه را مد نظر داشته است که یکی شامل آفریقا و دیگری شامل آسیای مرکزی می‌شود. در هر دو منطقه، هند از مدل‌های مشخصی از تعامل اقتصادی با صنعت انرژی بهره می‌برد که شامل سرمایه‌گذاری و همکاری مشترک در مراحل مختلف از اکتشاف تا استخراج انرژی در کشورهای مبدأ می‌شود. از سوی دیگر، هند افراطی‌گرایی اسلامی را در زمره مهمترین تهدیدهای امنیتی خود بر می‌شمارد. بنیادگرایی اسلامی نه تنها مبنای تمدنی هند که عبارت از چندفرهنگی و سکولاریسم است به چالش می‌کشد، بلکه با توسعه تهدید تروریسم، به ویژه از زمان حملات تروریستی بمبئی و دهلی ۲۰۰۸، ثبات و امنیت روزمره هند را نیز به طور جدی متأثر کرده است. این مسئله به ویژه در کشمیر برای هند جدی‌تر است. اسلام‌گرایان کشمیر به طور تاریخی با دو منطقه

در ارتباط بوده‌اند، یکی پاکستان و دیگری آسیای مرکزی^۱. پاکستان به دلیل همسایگی و دشمنی تاریخی میان دهلی و اسلام‌آباد همواره از اهداف اولیه هند برای نفوذ و اعمال قدرت بوده است. گسترش نفوذ در آسیای مرکزی امکان جدیدتری است که با توسعه قدرت هند میسر شده است. در نتیجه، هند در کلان استراتژی خود آسیای مرکزی را به‌عنوان همسایگی گسترده^۲ و حلقه دوم اعمال قدرت خود تعریف کرده است.

از سوی دیگر، آسیای مرکزی تنها هدف هند در اوراسیای بزرگ نیست. هند از دیرباز روابط استراتژیک نزدیکی با روسیه داشته است و طی دوران جنگ سرد که هند سیاست عدم تعهد را با دقت دنبال می‌کرد، شوروی تنها کشوری بود که هند روابط شبه استراتژیک با آن داشت. مسکو تا به امروز مهمترین تأمین‌کننده تسلیحاتی دهلی نو باقی مانده است و این امر، باعث شده تا روابط میان دو کشور کماکان پایدار باقی بماند. با این حال، این تهاجم روسیه به اوکراین بود که اهمیت روسیه برای هند را بیش از پیش تقویت کرد. موج تحریم کشورهای اروپایی و امریکای شمالی علیه روسیه، این کشور را در تنگنای اقتصادی بی‌سابقه‌ای قرار داد و هند یکی از بازیگرانی بود که هرچند روابط نزدیکی با غرب داشت، با این حال توانست روابط خود را با روسیه نیز حفظ کرده و کماکان به واردات نفت و گاز و نیز تسلیحات از روسیه ادامه داده و همزمان، کالاهای خود را نیز به این کشور صادر کند. در حقیقت، بحران اوکراین حداقل یک مؤلفه جدید برای هند در ارتباط با روسیه به وجود آورد و آن هم تقویت نقش مسکو در تأمین امنیت انرژی دهلی نو بود. به دنبال تحریم‌های نفتی اروپا علیه روسیه، هند توانست بخش مهمی از واردات نفتی خود را از روسیه و با تخفیف‌های گسترده تأمین نماید. این امر، علاوه بر مزایای اقتصادی کوتاه مدت و میان مدتی که برای این کشور به همراه داشته است، موجب ارتقاء جایگاه روسیه در امنیت انرژی هند شده است. همچنین، با توجه به محدودیت‌های مبادلات کالا میان روسیه و اتحادیه اروپا، روسیه نیاز به مبادی وارداتی و مقاصد صادراتی جایگزین دارد. حد فاصل فوریه ۲۰۲۲ تا مارس ۲۰۲۳، ارزش صادرات روسیه به اتحادیه اروپا ۸۲ درصد کاهش یافته است.^۳ هند (و نیز روسیه)، تلاش می‌کند تا حد امکان از ظرفیت‌های تجارت دوجانبه برای پوشش این گسل استفاده کنند و دسترسی زمینی به روسیه، از مسیر گذرگاه شمال-جنوب، برای این منظور تعیین‌کننده است.

ب) روسیه

اهمیت ژئوپلیتیکی گذرگاه برای روسیه در سه سطح قابل بحث است: ضرورت‌های تاریخی، مزیت‌های ارتباطی و الزامات بحرانی. در مورد ضرورت‌های تاریخی، گذرگاه شمال-جنوب یک آرزوی استراتژیک روسیه

1- Yattoo, Altaf Hussain (2021) From Central Asia to Kashmir: A Holistic View of Mysticism, Indonesian Journal of Mysticism, Vol. 11, No. 1, 2021, pp. 127-142. DOI: 10.21580/tos.v10i1.8507

2- Extended neighborhood

3- <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?oldid=558089>

از زمان پتر کبیر تا به امروز را به واقعیت می‌رساند و این کشور را به آب‌های گرم متصل می‌کند. کشور روسیه از دیرباز با وجود مزیت‌های ژئوپلیتیکی، بخش عمده‌ای از سرزمین گسترده خود را محصور در خشکی و دریا‌هایی یافته است که در تمام طول سال قابل استفاده نیستند. در طول تاریخ این کشور همواره تلاش کرده است تا با پیشروی به سوی جنوب، به آب‌های قابل کشتیرانی دست پیدا کند. گذرگاه شمال-جنوب این ضرورت تاریخی را برای این کشور فراهم می‌کند.

در سطح دوم، گذرگاه شمال-جنوب مجموعه‌ای از گذرگاه‌های ارتباطی منطقه‌ای را که روسیه اتکای زیادی به آن‌ها دارد، در سرتاسر منطقه اوراسیا و آسیای مرکزی، به خلیج فارس و اقیانوس عمان، یعنی مناطقی متصل می‌کند که روز به روز اهمیت بیشتری در سیاست‌های منطقه‌ای روسیه پیدا می‌کنند. گذرگاه شمال جنوب همانگونه که از نام آن پیداست، یک مسیر شمالی-جنوبی است که به گذرگاه‌های شرقی-غربی موجود در منطقه اهمیت استراتژیک می‌بخشد و مکمل استراتژیک آن‌ها به شمار می‌رود. تا جایی که به روسیه مربوط می‌شود، این گذرگاه‌های شرقی غربی شامل خط آهن اوراسیایی ترانس‌سیبری، گذرگاه ترانزیتی بین‌المللی اروپا-چین غربی، گذرگاه‌های شماره ۵ و ۸ سازمان همکاری‌های ریلی، گذرگاه ترانزیتی آسیا-قفقاز-اروپا، گذرگاه حمل‌ونقلی لاپیس لازولی^۱، و گذرگاه حمل‌ونقل همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی می‌شود. اگر این خطوط را در کنار حضور دو نهاد عمده‌ای که روسیه روز به روز به لحاظ اقتصادی و سیاسی اتکای بیشتری به آن‌ها پیدا می‌کند، یعنی سازمان همکاری‌های شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا بگذاریم، مشخص است که به لحاظ ژئوپلیتیکی، گذرگاه شمال-جنوب در واقع یک قطعه گمشده از یک پازل بزرگ و دروازه اوراسیای بزرگ برای روسیه به شمار می‌رود. تکمیل این مجموعه انتقال کالا، سرمایه و لجستیک را میان کشورهای منطقه تسهیل می‌کند و با گسترش عمق استراتژیک منطقه، منافع بلندمدت کشورهای آن، و در رأس آن‌ها روسیه را تأمین می‌کند.^۲

سطح سوم در مورد منافع ژئوپلیتیکی روسیه در گذرگاه شمال-جنوب ناظر بر بحران اوکراین است. همانگونه که اشاره شد، بحران اوکراین روابط روسیه و اتحادیه اروپا را به پایین‌ترین سطح رسانده است.^۳ این آمار که بر مبنای گزارش‌های تجاری تنظیم شده است، بر نکات مهمی در مورد پیامدهای بحران اوکراین بر منافع استراتژیک روسیه در منطقه و اهمیت جستجوی جایگزین دلالت می‌کند. نخست اینکه به لحاظ اقتصادی و تجاری، اقتصاد روسیه نه تنها ارتباط تجاری تاریخی این کشور با اتحادیه اروپا را به چالش کشیده و در نتیجه، درآمدهای روسیه را با محدودیت‌های جدی مواجه می‌کند، بلکه ضعف عمومی اقتصادی این کشور را به دنبال خواهد داشت که به نوبه خود می‌تواند برنامه‌ها و منافع استراتژیک روسیه برای تسلط در منطقه و نیز گسترش نفوذ در خاورمیانه را در میان مدت و بلند مدت با چالش اساسی

1- The International Lapis Lazuli Transport Corridor

2- Russia and Middle East Need International North-South Transport Corridor — Valdai Club

3- <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?oldid=558089>



رو به رو کند. در واقع، اتحادیه اروپا یکی از منابع مهم تأمین فناوری و سرمایه برای روسیه به شمار رفته و از سوی دیگر، مقصدی مهم برای انرژی و کالاهای روسی بوده است. در دهه ۲۰۰۰، روسیه سومین شریک تجاری اتحادیه اروپا بود و هشت کشور اروپایی، هشت مبدأ نخست سرمایه‌خارجی در روسیه بودند که این شامل حدود ۷۰ درصد از کل جریان سرمایه‌گذاری خارجی در این کشور به شمار می‌آمد.^۱ در دهه ۲۰۱۰ و به دنبال بحران کریمه و تنش در روابط روسیه با غرب، سطح روابط نزول پیدا کرد. در انتهای این دهه، روسیه به رتبه پنجمین شریک اقتصادی اتحادیه اروپا سقوط کرد، در حالی که اتحادیه اروپا همچنان بزرگترین سرمایه‌گذار خارجی در این کشور بود. اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۰ مسؤل ۳۶,۵ درصد از واردات و ۳۷,۹ درصد از صادرات مسکو بود و اتحادیه اروپا همچنان بزرگترین سرمایه‌گذار مستقیم خارجی در روسیه با سطح سرمایه‌گذاری ۳۱۱,۴ میلیارد یورو به شمار می‌آمد.^۲ این وضعیتی است که به شکلی فزاینده منافع استراتژیک روسیه را تهدید می‌کند و این کشور برای حفظ نفوذ و قدرت منطقه‌ای خود ناگزیر از جایگزین کردن شرکای سنتی خود است. چین، خاورمیانه و کشورهای بریکس مهمترین اهداف روسیه برای بازیابی و بازسازی اقتصادی این کشور هستند. از زمان آغاز جنگ اوکراین، صادرات روسیه به هر کدام از کشورهای هند، چین، ترکیه و برزیل حداقل ۵۰ درصد افزایش پیدا کرده است و تنها صادرات ترکیه به روسیه نیز ۴۶ درصد ظرف شش ماه رشد کرد. علاوه بر آن، امارات متحده عربی به بهشت امن مقامات و تاجران روسی تحریم‌شده تبدیل شده است^۳ و این امر، محملی به وجود آورده است که اقتصاد روسیه، از مسیر نظام اقتصادی و بانکی امارات تماس‌های حیاتی خود را با نظام اقتصاد جهانی حفظ کند.

روسیه گسترده‌ترین کشور جهان است و وضعیت جغرافیایی آن و محصور در خشکی بودنش از سوی جنوب باعث شده تا ژئوپلیتیک روسیه به طور تاریخی شرقی-غربی و مبتنی بر محیط همسایگی تعریف شود و همسایگی آن از غرب با بزرگترین قطب اقتصادی جهان طی پنج سده گذشته باعث شده تا سوگیری اقتصادی و الگوهای ژئواستراتژیکی این کشور به صورت شرقی-غربی تعریف شود. مسدود شدن مسیر غرب برای روسیه به این معناست که الگوهای ژئواستراتژیکی این کشور نیازمند بازتعریف است و راهی به جز جنوب پیش روی خود ندارد. همسایگی با چین در جنوب، به‌عنوان بزرگترین اقتصاد رو به رشد جهانی امکانات ویژه‌ای برای این کشور به همراه دارد. در مقابل، روسیه با دیگر کشورهایی که در بالا به آن اشاره شد، یعنی کشورهای بریکس از جمله هند و نیز کشورهای خاورمیانه و حوزه خلیج فارس، مرز مشترکی ندارد و گذرگاه شمال-جنوب، این گره ژئوپلیتیک را برای کشور روسیه که به شکل فزاینده‌ای در حال بازتعریف سوگیری‌های ژئواکونومیک و ژئواستراتژیکی خود است، باز می‌کند. حتی بر اساس برخی ارزیابی‌ها، گذرگاه شمال-جنوب می‌تواند به روسیه کمک کند تا از بحران اقتصادی پیامد تهاجم به

1- https://ec.europa.eu/economy_finance/publications/pages/publication10969_en.pdf

2- https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/russia_en

3- EU sanctions on Russia: overview, impact, challenges, p. 2

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/739366/EPRS_BRI\(2023\)739366_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/739366/EPRS_BRI(2023)739366_EN.pdf)

اوکراین سریعتر بازیابی کند.^۱

ج) ایران

نسبت ایران با ژئوپلیتیک گذرگاه شمال-جنوب به شکل عمده در نسبت با روابط آن با روسیه، با هند و با ترتیبات منطقه‌ای تعریف می‌شود. تا جایی که به روسیه مربوط می‌شود، تا پیش از این گذرگاه شمال-جنوب یک نقش حاشیه‌ای در روابط دو کشور داشت. تجارت دو کشور در سطح نسبتاً پایینی قرار داشت و همکاری‌های استراتژیک دو کشور نیز در حوزه‌ها و مناطقی (مانند سوریه و همکاری‌های هسته‌ای) بود که وابستگی به گذرگاه شمال-جنوب نداشت. پس از تهاجم به اوکراین، از یک سو نیاز روسیه به تأمین مهمات، لجستیک و تجهیزات برای ماشین جنگی خود و از سوی دیگر، فروش تسلیحات برای تأمین نیازهای اقتصادی کشور، سطح همکاری‌های استراتژیک دو کشور را ارتقا داد. اما آنچه موجب تغییر جایگاه گذرگاه شمال-جنوب در سلسله مراتب ترجیحات استراتژیک روسیه بعد از ۲۰ سال شد، افزایش نیاز روسیه به جایگزینی کشورهای دیگری با اتحادیه اروپا دارد و هند یکی از مهمترین اهداف مسکو برای این منظور است. دسترسی به هند، در حال حاضر به معنای گسترش گزینه‌های ژئوپلیتیکی روسیه بوده و گذرگاه شمال-جنوب دروازه روسیه برای دسترسی سریع و ارزان به هند به شمار می‌رود و این مسئله، جایگاه ژئوپلیتیک ایران و گذرگاه شمال جنوب برای روسیه را بیش از پیش تقویت کرده است. از منظر ایران، با تکمیل و توسعه گذرگاه شمال-جنوب، یک قدرت بزرگ هسته‌ای که پیشاپیش همکاری‌های استراتژیک گسترده‌ای با آن داشت، به شکل روزافزون برای حفظ منافع اقتصادی و امنیتی خود به ایران نظر خواهد داشت و این امر، جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در مسکو را ارتقاء می‌دهد. این امر، به ویژه در چشم‌انداز کلان روسیه برای خاورمیانه و در سایه تنش‌زدایی اخیر بین ایران و شورای همکاری خلیج فارس و مصر و نیز بین اتحادیه عرب و سوریه دلالت‌های ژئوپلیتیکی بیشتری پیدا می‌کند. روسیه با پشتیبانی از این روند به دنبال ثبات‌سازی در خاورمیانه است تا بتواند با حفظ نفوذ خود، مسیرهای تجاری شرقی-غربی و شمالی-جنوبی را فعال ساخته و در راستای بازطراحی روابط اقتصادی-سیاسی خود که معطوف به آسیا است، از آن بهره‌برد و گذرگاه شمال-جنوب برای این منظور حیاتی است.^۲

از سوی دیگر، با عملیاتی شدن گذرگاه، ایران دسترسی به ۱۰ شهر روسیه با جمعیت بالای یک میلیون نفر در کرانه رود ولگا را به دست می‌آورد. همچنین، این گذرگاه یک مسیر ارتباطی بالقوه به آسیای مرکزی و کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا خواهد بود و ایران امکان این را پیدا خواهد کرد که از آذربایجان، به بندر اکتائوی قزاقستان و نیز به بنادر گرجستان در دریای سیاه متصل شود که به طور بالقوه، دسترسی مستقیم به بازارهای اروپایی را برای کشور به همراه می‌آورد. این امکان در صورتی می‌تواند عملیاتی

1- Russia and Middle East Need International North-South Transport Corridor — Valdai Club

2- Russia, INSTC and Regional Trade Interconnectivity (armenianweekly.com)

شود که تحریم‌های بین‌المللی علیه کشور برداشته شود.^۱ همچنین، یک مسئله مهم دیگر ناظر بر جایگاه ژئوپلیتیک گذرگاه شمال-جنوب در روابط ایران و روسیه معطوف به امکاناتی است که این گذرگاه برای همکاری‌های استراتژیک دو کشور در سوریه فراهم می‌کند. هرچند در حال حاضر طرح‌های اتصال ریلی سوریه به ایران چشم‌انداز روشنی را پیش رو ندارد، با عملیاتی شدن گذرگاه شمال-جنوب، سوریه می‌تواند به هاب ارتباطی خلیج فارس و از طریق آن، به روسیه متصل شود. در این صورت، روسیه برای نخستین بار در تاریخ ارتباط ریلی مستقیم به پایگاه‌های نظامی خود در تارتائوس، سواحل سوریه در دریای مدیترانه خواهد داشت. این امر، هم برای روسیه یک هدف ژئواستراتژیکی مهم به شمار می‌آید، چرا که نفوذ این کشور در خاورمیانه را تحکیم می‌کند و هم برای ایران، چرا که نفوذ روسیه در سوریه در امتداد منافع استراتژیک ایران در منطقه و نیز همکاری‌های امنیتی دو کشور در خاورمیانه نیز هست.^۲ موافقت‌نامه اخیر ایران و عراق (آوریل ۲۰۲۳) برای اتصال راه‌آهن شلمچه-بصره نیز در همین راستا قابل ارزیابی است، چرا که در نهایت سیستم ریلی ایران را به سوریه و مسکو را به دمشق نزدیک‌تر کرده و با چشم‌انداز اتصال به ابتکار کمر بند و راه، جایگاه خود را به‌عنوان هاب ارتباطی منطقه ارتقا می‌بخشد.

در مورد هند، ایران به لحاظ ژئوپلیتیک چند انگیزه مشخص برای گذرگاه شمال جنوب دارد. نخست، با ایفای نقش به‌عنوان هاب ارتباطی هند به روسیه، هند را هرچه بیشتر در منافع منطقه‌ای و بین‌المللی خود ادغام کرده و با توسعه وابستگی متقابل، هند را در محیط همسایگی خود تعریف و درگیر کند. هند، به‌عنوان دومین اقتصاد رو به رشد جهان و پنجمین اقتصاد بزرگ دنیا و نیز به‌عنوان بزرگترین دموکراسی بزرگ جهان که بر خلاف همسایه بزرگ خود، روابط حسنه‌ای با قدرت‌های غربی و نظم مستقر بین‌المللی دارد، امکانات جدیدی را برای سیاست خارجی ایران و منافع ملی به همراه خواهد داشت. با توسعه روابط با هند به‌عنوان یک بازیگر «نرمال»، ایران می‌تواند وجهه بین‌المللی خود را بهبود بخشد و از روابط نزدیک هند با دولت‌های غربی برای برخی گشایش‌ها سود ببرد.^۳ دوم، با درگیر کردن هند در محیط پیرامونی خود، از همپوشانی منافع دوجانبه در افغانستان و آسیای مرکزی بهره ببرد. هند، همانگونه که در مباحث پیشتر اشاره شد، انگیزه و منافع زیادی برای توسعه نفوذ در افغانستان و آسیای مرکزی دارد و عمده منافع و اهداف این کشور در این مناطق، با منافع ایران هم‌پوشانی دارد. در افغانستان، ایران و هند هر دو با نفوذ پاکستان مبارزه می‌کنند و منافع مشترکی در حفظ ثبات، مبارزه با تروریسم و مبارزه با قاچاق مواد مخدر دارند. در آسیای مرکزی نیز هر دو کشور خواهان امنیت و ثبات به ویژه در راستای امنیت انرژی و ترانزیت

1- The Expansion of the International North-South Transport Corridor: Geopolitical Updates - Silk Road Briefing

2- Russia, INSTC and Regional Trade Interconnectivity (armenianweekly.com)

۳- یک مثال این قضیه، استتفا شدن همکاری‌های هند و ایران در بندر چابهار از تحریم‌های یکجانبه آمریکا علیه ایران در قالب سیاست فشار حداکثری بود. در میانه شدیدترین تحریم‌های تاریخ، لابی هند در واشنگتن و منافع متقابل دو کشور کمک کرد تا بخشی از اقتصاد کشور و یک مسیر ارتباطی با اقتصاد بین‌الملل کماکان فعال باقی بماند. هرچند در عمل همکاری‌های میان ایران و هند و توسعه پروژه بندر چابهار با چالش‌هایی مواجه شد، با این حال این مورد بیانگر پتانسیل‌هایی است که روابط ایران و کشورهایی که در نظم مستقر بازیگران «نرمال» تعریف می‌شوند، به همراه دارد.

کالا هستند. بنابراین، گذرگاه شمال-جنوب به عنوان یگانه مسیر زمینی دسترسی هند به این مناطق، می‌تواند منافع ژئواستراتژیک دو کشور را بیش از پیش به یکدیگر پیوند بزند. از سوی دیگر، با توجه به روابط نزدیک هند و روسیه هم به لحاظ تجاری و هم به لحاظ همکاری‌های نظامی و تسلیحاتی، تأمین دسترسی زمینی هند به روسیه از سوی ایران می‌تواند یک اهرم ژئوپلیتیکی عمده برای توسعه روابط دوجانبه به شمار آید.

در سطح ترتیبات منطقه‌ای، گذرگاه شمال-جنوب عمدتاً با توجه به شورای همکاری خلیج فارس، پیمان شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا برای ایران تعریف می‌شود. شورای همکاری خلیج فارس طی تحولات اخیر نشان داده است که از یک سو به دنبال تنش‌زدایی و ایجاد ثبات به منظور توسعه همه‌جانبه منطقه است و از سوی دیگر، از گفتمان گذشته خرید امنیت از امریکا فاصله گرفته است. از این رو، کشورهای این مجموعه به دنبال تنش‌زدایی با همسایگان و در رأس همه، ایران و نیز تنوع‌بخشی به شرکای سیاسی-امنیتی خود هستند و روسیه یکی از بازیگران هدف برای این منظور به شمار می‌آید. گذرگاه شمال-جنوب با محوریت ایران نه تنها امکان تعامل بیشتر میان خلیج فارس و اوراسیا را برای کشورهای شورای همکاری فراهم می‌سازد، بلکه وابستگی متقابل میان آن‌ها و ایران را تقویت کرده و امکان و انگیزه لازم برای ثبات بیشتر را به وجود می‌آورد. علاوه بر این، با عضویت ایران در پیمان همکاری‌های شانگهای و با توجه به اینکه تعداد زیادی از مهمترین اعضای این پیمان در موافقت‌نامه گذرگاه شمال-جنوب نیز عضویت دارند، توسعه گذرگاه و تقویت نقش آن در پیوندهای منطقه‌ای جایگاه ایران را در این پیمان تقویت کرده و نقش مؤثرتری برای آن فراهم می‌کند.

در نهایت، یکی از مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی مهم برای ایران در پیوند با گذرگاه شمال جنوب، معطوف به روابط آن با بلوک اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی-روسیه و به ویژه در قالب اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. گذرگاه اقتصادی شمال جنوب می‌تواند یک مسیر توسعه برای اتحادیه اقتصادی اوراسیا که ایران جزئی از آن است، فراهم کند. جزئیات اقتصادی این مسئله و جایگاه آن در اقتصاد ایران مربوط به بخش‌های بعدی این پژوهش است، ولی به طور کلی، توسعه ارتباطات میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیایی تنها معطوف به افزایش حجم تجارت نیست. با گسترش روابط و تماس‌ها میان دو طرف، این اتحادیه که طی سال‌های اخیر به شکلی فزاینده نقش قابل توجهی در تجارت خارجی ایران پیدا کرده است، در سلسله مراتب شرکای منطقه‌ای ایران ارتقاء پیدا خواهد کرد. این ارتقا علاوه بر تجارت کالا، شامل توسعه پارک‌های فناوری، مناطق آزاد تجاری و مهمتر از آن، زنجیره لجستیکی در امتداد گذرگاه شمال-جنوب خواهد بود.^۱ مورد اخیر، به ویژه با توسعه مورد ادعای همکاری‌های نظامی ایران و روسیه پس از جنگ اوکراین، اهمیت ژئوپلیتیکی و استراتژیک بیشتری به گذرگاه شمال-جنوب می‌بخشد.



ژئواکونومی گذرگاه

همانگونه که اشاره شد، هرچند ملاحظات ژئوپلیتیکی در تعریف و تعیین گذرگاه شمال-جنوب نقش ایفا می‌کند، این پروژه در اصل و اساس خود یک پروژه اقتصادی-تجاری است و بنابراین، درک ابعاد گوناگون آن در این حوزه نیازمند بررسی و دقت بیشتر است. برای فهم جایگاه گذرگاه شمال جنوب در تجارت منطقه‌ای و جهانی باید آن را در متن بزرگتر مسیرهای نقل و انتقال کالا در پهنه جهانی مورد بررسی قرار داد. به دیگر سخن جایگاه گذرگاه شمال جنوب به عنوان گذرگاهی زمینی باید در متن بزرگتر مسیرهای حمل‌ونقل تجارت جهانی به ویژه مسیرهای دریایی مورد بررسی قرار گیرد تا واقعیت موضوع روشن شود و نتایج حاصل از تکمیل احتمالی این گذرگاه نیز واقع‌بینانه مورد ارزیابی قرار گیرند.

از همین رو در ادامه جایگاه مسیرهای خشکی، هوایی و دریایی در تجارت جهانی مورد بحث قرار می‌گیرد، میزان تجارت روسیه با هند به عنوان دو قدرت کلیدی در دو سوی گذرگاه شمال جنوب بحث می‌شود و نقش احتمالی این گذرگاه در تجارت خارجی کشورهای آسیای مرکزی نیز بررسی می‌گردد.

موقعیت مسلط دریا در تجارت جهانی

بر اساس داده‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، حدود ۹۰ درصد از کل تجارت کالایی جهانی از طریق دریا جابجا می‌شود، در حالی که تنها حدود ۱۰ درصد از طریق زمینی صورت می‌گیرد. این امر نشان دهنده این واقعیت است که حمل‌ونقل دریایی اغلب مقرون به صرفه تر از روش‌های جایگزین حمل‌ونقل است، به خصوص زمانی که صحبت از جابجایی اقلام حجیم و سنگین در مسافت‌های طولانی باشد.

استفاده از حمل‌ونقل دریایی برای تجارت بین‌الملل به طور پیوسته در طول زمان افزایش یافته است که عمدتاً ناشی از گسترش سریع بازارهای نوظهور مانند چین و هند است. این کشورها به شدت به تجارت مبتنی بر اقیانوس برای واردات مواد خام، کالاهای واسطه‌ای و محصولات نهایی از سراسر جهان متکی هستند و تقاضا برای حمل‌ونقل کانتینری و سایر اشکال حمل‌ونقل دریایی را افزایش می‌دهند. تخمین زده می‌شود که تقریباً ۷۵ تا ۸۰ درصد تجارت خارجی چین بزرگترین صادرکننده و دومین واردکننده جهان از طریق دریا انجام می‌شود.

بنادر چین، از جمله شانگهای، شنژن، گوانگژو، تیانجین، چینگدائو، نینگبو، دالیان و سایرین، سالانه میلیون‌ها تن کانتینر را جابه‌جا می‌کنند و چین را به مقاصد در سراسر آسیا، اروپا، آمریکای شمالی، آمریکای جنوبی، آفریقا، استرالیا و مانند آن متصل می‌کنند. افزون بر این خطوط دریایی که چین را با همسایگان آسیای شرقی مانند ژاپن، کره جنوبی، تایوان، هنگ کنگ، ویتنام، تایلند، مالزی، سنگاپور، اندونزی و

دیگران متصل می‌کند، شبکه متراکمی از گذرگاه‌های تجاری را تشکیل می‌دهد. در همین حال، مسیرهای اقیانوس آرامی که چین را با ایالات متحده، کانادا، ایالات آمریکای لاتین و کشورهای حوزه کارائیب مرتبط می‌کند نیز به حفظ ترافیک دریایی قوی بین دو قاره کمک می‌کند.

در واقع چین برای ادامه رشد اقتصادی خود به شدت به تجارت دریایی متکی است و سرمایه‌گذاری قابل توجهی در تأسیسات بندری، ناوگان کشتیرانی، زیرساخت‌های لجستیکی و صنایع مرتبط برای حمایت از این تمرکز استراتژیک انجام داده است.

در مقابل، روش‌های حمل‌ونقل زمینی شامل جاده، راه آهن و شبکه‌های خط لوله است که سهم کمتری از کل تجارت جهانی را به خود اختصاص می‌دهد. حمل‌ونقل جاده‌ای به طور کلی برای جابجایی‌های کوتاه مدت در داخل مرزهای ملی استفاده می‌شود، در حالی که خطوط راه آهن و خطوط لوله برای حمل‌ونقل با مسافت‌های طولانی بین کشورها یا مناطق همسایه استفاده می‌شود.

حمل‌ونقل هوایی نقش ناچیزی در حجم کلی تجارت جهانی در مقایسه با دریا و خشکی ایفا می‌کند، اما همچنان برای کالاهای با ارزش بالا و حساس به زمان مانند مواد غذایی فاسد شدنی، لوازم الکترونیکی و دارویی مهم است. انتظار می‌رود استفاده از حمل‌ونقل هوایی در سال‌های آینده رشد کند، اما سهم آن از کل تجارت به دلیل هزینه‌های بالاتر و محدودیت‌های زیست‌محیطی نسبتاً کم باقی خواهد ماند. به طور کلی، تعامل بین سیستم‌های حمل‌ونقل دریایی، زمینی و هوایی برای حمایت از فعالیت‌های اقتصادی جهانی و اطمینان از تحویل به موقع کالاها و خدمات در سراسر جهان بسیار مهم است. به بیان دقیق‌تر مزایای حمل‌ونقل دریایی را می‌توان به صورت ذیل دسته بندی کرد:

- قابلیت اتصال و دسترسی

دریا شبکه وسیعی از آبراه‌ها را فراهم می‌کند که کشورها و قاره‌ها را به هم متصل و امکان حمل‌ونقل کالا بین کشورها را فراهم می‌کند. این موضوع امکان دسترسی به مناطق دورافتاده و کشورهای محصور در خشکی را فراهم می‌کند و آن‌ها را قادر می‌سازد تا با اتصال به بنادر ساحلی در تجارت بین‌المللی شرکت کنند.

- مقرون به صرفه بودن

حمل‌ونقل کالا از طریق دریا به طور کلی در مقایسه با سایر روش‌های حمل‌ونقل مانند هوایی یا زمینی مقرون به صرفه‌تر است. محموله‌های فله و حجم زیادی از کالاها را می‌توان با کشتی‌های کانتینری حمل کرد که از صرفه جویی در مقیاس بهره می‌برند. هزینه‌های حمل‌ونقل کمتر مرتبط با تجارت



دریایی، آن را به گزینه‌ای جذاب برای جابجایی کالا در مسافت‌های طولانی تبدیل می‌کند.

• مسیرهای تجارت جهانی

دریا مسیرهای تجاری عمده‌ای را ایجاد کرده است که به خطوط کشتیرانی یا خطوط دریایی معروف است که حرکت کالاها را تسهیل می‌کند. این مسیرها از نظر استراتژیک برای تجارت بین‌المللی مهم هستند و کشورها برای حمل‌ونقل طیف گسترده‌ای از کالاها از جمله مواد خام، کالاهای تولیدی و منابع انرژی به شدت به آنها اتکا دارند.

• گسترش زنجیره‌های تامین جهانی

دریا نقش مهمی در گسترش و ادغام زنجیره‌های تامین جهانی داشته است. بسیاری از محصولات متکی به اجزا یا مواد اولیه هستند که از کشورهای مختلف تهیه می‌شوند. از طریق تجارت دریایی، این قطعات را می‌توان به مراکز تولیدی حمل کرد و در آنجا به کالاهای نهایی مونتاژ می‌شود. دریا امکان جابجایی کارآمد کالاهای واسطه‌ای را فراهم می‌کند و کشورها را قادر می‌سازد در مراحل خاص تولید تخصص داشته باشند و در زنجیره‌های ارزش جهانی شرکت کنند.

• حمل‌ونقل انرژی

نفت و گاز که از منابع ضروری انرژی هستند، اغلب از طریق دریا حمل می‌شوند. تانکرها نفت خام را از مناطق نفت خیز به پالایشگاه‌ها حمل می‌کنند و فرآورده‌های نفتی را در سراسر جهان توزیع می‌کنند. گاز طبیعی نیز به صورت مایع (LNG) از طریق کشتی‌های تخصصی حمل می‌شود. دریا به عنوان یک رسانه حیاتی برای تجارت جهانی انرژی عمل می‌کند. طبق گزارش آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) در سال ۲۰۲۲ تقریباً ۶۳ درصد از تولید جهانی نفت از طریق کشتی‌های نفتکش حمل شده است. مناطق عمده تولیدکننده نفت جهان، مانند خاورمیانه، روسیه، غرب آفریقا و برزیل، عمدتاً از حمل‌ونقل دریایی برای انتقال نفت خود به بازارهای مقصد واقع در سراسر قاره آمریکا، آسیا و اروپا استفاده می‌کنند. تقریباً سه چهارم کل صادرات نفت خام ایالات متحده با استفاده از کشتی‌های نفتکش در سال ۲۰۲۲ به خارج از کشور صادر شد و کشورهای بزرگ واردکننده آن چین، کره جنوبی و ژاپن بودند. در حالی که خطوط لوله نقش مهمی در جابجایی نفت در داخل کشورها و مناطق جداگانه ایفا می‌کنند، حمل‌ونقل دریایی همچنان محوری برای تجارت فرامرزی است. در مقام مقایسه طبق برآورد آژانس بین‌المللی انرژی، روش‌های حمل‌ونقل زمینی، تقریباً ۱۴ درصد از تولید جهانی نفت را در سال ۲۰۲۲ حمل کردند.

تجارت جهانی LNG در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۱ درصد از کل مصرف گاز طبیعی را در سال ۲۰۲۲ به خود

اختصاص داده است که از ۴ درصد در ابتدای این دهه، افزایش قابل توجهی یافته است. بر اساس گزارش اتحادیه بین‌المللی گاز (IGU)، تجارت LNG از طریق دریا در ۲۰۲۲ در مجموع حدود ۴۹ میلیون تن معادل (mtpa) بوده است. در مقام مقایسه عرضه گاز برون مرزی با خط لوله تنها حدود ۲ درصد از تجارت جهانی گاز را در سال ۲۰۲۲ تشکیل داد.

• توسعه زیرساخت

تجارت دریایی باعث توسعه زیرساخت‌های بندری در مناطق ساحلی شده است. بنادر به عنوان گره‌های حیاتی در شبکه لجستیک عمل می‌کنند و بارگیری، تخلیه و انتقال کالا را انجام می‌دهند. ایجاد و گسترش تسهیلات بندری باعث ایجاد فرصت‌های شغلی و تحریک رشد اقتصادی در مناطق اطراف می‌شود. بنادر نقش حیاتی را در تسهیل تجارت بین‌المللی با امکان جابجایی و انتقال کارآمد کالا بین انواع مختلف حمل‌ونقل ایفا می‌کنند. آن‌ها دسترسی به آبراه‌ها را برای کشتی‌های اقیانوس پیما که محموله‌های کانتینری، کالاهای فله و سایر محموله‌ها را حمل می‌کنند، فراهم می‌کنند. از ۱۷٫۸ تریلیون دلار تجارت کالایی جهانی در سال ۲۰۲۱، تجارت کانتینری تقریباً دو سوم ارزش کل را تشکیل می‌دهد. افزون بر این محصولات فله خشک و مایع غیر کانتینری تقریباً یک چهارم تجارت دریایی جهان را در سال ۲۰۲۱ تشکیل می‌دادند.

• همکاری‌های بین‌المللی

دریا کاتالیزوری برای همکاری‌های بین‌المللی و تشکیل سازمان‌های دریایی بوده است. توافق‌نامه‌ها و سازمان‌های بین‌المللی مختلفی برای تنظیم شیوه‌های کشتیرانی، اطمینان از استانداردهای ایمنی و رسیدگی به نگرانی‌های زیست‌محیطی مرتبط با تجارت دریایی وجود دارد. به عنوان مثال می‌توان به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و توافق‌نامه‌های منطقه‌ای حاکم بر بخش‌های آبی خاص اشاره کرد.

البته تجارت دریایی علیرغم نقش مهمی که دارد با چالش‌ها و ریسک‌هایی مواجه است. دزدی دریایی، اختلافات دریایی، بلایای طبیعی و نگرانی‌های زیست‌محیطی تهدیدی برای عملیات روان تجارت جهانی از طریق دریا هستند. تلاش‌های مستمری برای افزایش امنیت دریایی، ایمنی و پایداری زیست‌محیطی صورت می‌گیرد.

با وجود این ریسک‌ها، دریا با ارائه اتصال، مقرون به صرفه بودن و دسترسی، نقش مهمی در تجارت جهانی ایفا می‌کند، امکان گسترش زنجیره‌های تامین جهانی را فراهم می‌کند، به عنوان بهترین مسیر حمل‌ونقل برای منابع انرژی عمل می‌کند، توسعه زیرساخت‌ها را پیش می‌برد، همکاری‌های بین‌المللی را تقویت می‌کند و فرصت‌های اقتصادی ایجاد می‌کند. بر مبنای آنچه آمد می‌توان گفت که مسیرهای



نقل و انتقال دریایی نقش کلیدی و مسلطی در تجارت جهانی ایفا می‌کنند.

به دیگر سخن زمانی که از مسیرهای حمل‌ونقل زمینی بحث می‌شود تنها در مورد حدود ۱۰ درصد تجارت جهانی سخن می‌گوییم. از آنجا که سهم محیط همسایگی ایران در اقتصاد جهانی حدود ۵ درصد است، میزان حمل‌ونقل گذرگاهی در این جغرافیا بخش اندکی از آن ۱۰ درصد محسوب می‌شود. برآوردهای آنکتاد حتی از این میزان هم کمتر است. طبق برآورد UNCTAD حدود ۶ درصد از کل تجارت کالایی جهانی در سال ۲۰۱۸ از طریق گمرکات مرزی انجام شده است. از این میزان، تقریباً دو سوم مبادلات درون منطقه‌ای بوده که عمدتاً بین کشورهای مجاور دارای مرز مشترک زمینی انجام می‌شود. یک سوم باقیمانده شامل تجارت بین مناطق غیر مجاور بود. بنابراین انتظار می‌رود گذرگاه شمال-جنوب عمدتاً معطوف به تجارت میان کشورهای عضو باشد و نه گذرگاهی جهانی به معنای واقعی کلمه.

گذرگاه شمال جنوب در سایه حجم مبادلات کشورهای عضو

برای ارائه تصویری دقیق‌تر از پتانسیل‌های این گذرگاه بهتر است به سهم بازیگران کلیدی آن در تجارت جهانی توجه کنیم. روسیه به عنوان دومین اقتصاد بزرگ عضو این گذرگاه سهم اندکی از تجارت جهانی دارد که بخش عمده آن نیز ناشی از صادرات انرژی است. اشاره شد که مسیرهای کلیدی حمل‌ونقل انرژی دریایی اند. روسیه در سال ۲۰۲۱ تقریباً ۲۶٪ تا ۲۷٪ از صادرات و واردات جهانی را به خود اختصاص داد. کشورهای آسیای مرکزی به عنوان دیگر بازیگران کلیدی گذرگاه شمال-جنوب که از دیرباز همواره به عنوان کشورهای محاط در خشکی مورد توجه بوده‌اند نیز سهم اندکی در تجارت جهانی دارند. مجموع تجارت پنج کشور آسیای مرکزی حدود ۱۵۰ تا ۱۶۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ بود، در مقایسه با مجموع تجارت جهانی در سال ۲۰۲۱ که حدود ۲۲ تریلیون دلار بود، سهم آسیای مرکزی تقریباً ۰٫۷ درصد بود.

البته نقش هند به عنوان دیگر بازیگر کلیدی در این گذرگاه قابل توجه است. حجم تجارت خارجی هند در سال ۲۰۲۱ به حدود ۱٫۴ تریلیون دلار رسید و این کشور را به نهمین قدرت تجاری بزرگ در سطح جهان و کشوری پیشرو در میان کشورهای در حال توسعه گروه بیست بدل کرد. دولت هند اهداف بلندپروازانه‌ای را تحت لوای سیاست صادرات ملی خود با هدف افزایش صادرات کالا از سطح فعلی به ۵۰۰ میلیارد دلار و افزایش صادرات خدمات به ۲۵۰ میلیارد دلار تا مارس ۲۰۲۵ تعیین کرده است. این اهداف نشان دهنده خوش بینی فزاینده در مورد چشم انداز بلند مدت هند است.

روابط تجاری هند و روسیه

تجارت میان هند و روسیه در سال‌های اخیر روند رو به رشدی داشته است به طوری که ارزش دلاری این تجارت از ۶۶۸۶ میلیون دلار در سال ۲۰۱۶ به ۸۴۹۸ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ رسیده است. اما نکته

مهم آنکه روسیه در میان شرکای تجاری مهم هند قرار نمی‌گیرد. بر مبنای آمارهای سال ۲۰۲۱، ایالات متحده با سهمی ۱۱ درصدی، امارات با سهمی ۱۰ درصدی، چین با سهمی ۱۰ درصدی، سنگاپور با سهمی ۵ درصدی، هنگ کنگ با سهمی ۴ درصدی و سایر کشورهای آسه‌آن با سهمی ۷ درصدی مهمترین شرکای تجاری هند بوده‌اند. بنابراین روسیه و آسیای مرکزی سهم چندانی در تجارت خارجی این کشور نداشته‌اند. البته تحریم‌های بین‌المللی علیه روسیه زمینه را برای توجه بیشتر روسیه به بازار هند فراهم آورده است. در سال ۲۰۲۲ هند به عنوان سومین مقصد بزرگ صادرات روسیه پس از چین و ترکیه قرار گرفت و تقریباً ۶ درصد از صادرات روسیه را به خود اختصاص داد. اقلام عمده‌ای که روسیه به هند صادر می‌کند شامل نفت خام، گاز طبیعی، کود، زغال سنگ، تجهیزات الکتریکی و مواد شیمیایی بود. نکته مهمی که باید بدان توجه کرد آنکه بخش کلیدی صادرات روسیه به هند را کالاهای حجیم تشکیل می‌دهند که اغلب از مسیرهای دریایی انتقال پیدا می‌کنند. بنابراین، تمامی محموله‌های نفتی و غیرنفتی روسیه از طریق دریا راهی هند می‌شود و ارتباطی با کریدور شمال-جنوب نمی‌یابد. جدول زیر، ارزش صادرات و واردات دو کشور طی بازه پنج ساله منتهی به ۲۰۲۰ را مورد اشاره قرار داده است.

جدول ۱- ارزش دلاری تجارت هند و روسیه و سهم آن در کل تجارت هند^۱

سال	صادرات هند به روسیه		واردات هند از روسیه	
	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل صادرات (درصد)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل واردات (درصد)
۲۰۱۶	۱۸۱۴	۰٫۷	۴۸۷۲	۱٫۳
۲۰۱۷	۲۱۳۹	۰٫۷۳	۷۹۸۰	۱٫۸
۲۰۱۸	۲۳۳۳	۰٫۷۲	۸۵۰۳	۱٫۳
۲۰۱۹	۲۸۷۱	۰٫۸۹	۶۲۲۶	۱٫۳
۲۰۲۰	۲۵۶۰	۰٫۹۳	۵۹۳۸	۱٫۶

رشد تجارت انرژی در همین بازه قابل توجه است. جدول شماره ۲ سهم سوخت‌های فسیلی (به استثنای زغال سنگ) از کل تجارت هند و روسیه را به نمایش گذاشته است.

جدول ۲- ارزش دلاری تجارت نفت و گاز میان هند و روسیه^۱

واردات سوخت به هند از روسیه	صادرات سوخت از هند به روسیه	سال
ارزش (میلیون دلار)	ارزش (میلیون دلار)	
۵۸۲,۲	۶,۱	۲۰۱۶
۱۹۹۰	۶,۱	۲۰۱۷
۲۶۴۴	۶,۵	۲۰۱۸
۲۸۷۳	۶,۲	۲۰۱۹
۲۰۴۵	۴,۵	۲۰۲۰

با توجه به دو جدول بالا، مشاهده می‌شود که مجموع تجارت دوجانبه هند و روسیه، بدون احتساب نفت، فراورده‌های آن و گاز، در فاصله سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ به ترتیب حدود ۶,۱ میلیارد، ۸,۱ میلیارد، ۸,۱ میلیارد، ۶,۲ میلیارد و ۶,۴ میلیارد دلار بوده است.

مسئله دیگری که در فضاهای سیاست‌گذاری داخلی صحبت‌های زیادی در مورد آن صورت می‌گیرد ناظر بر هزینه‌های ترانزیت هند-روسیه و درآمدهای بالقوه حاصل از آن برای کشور است. بر اساس داده‌های منتشر شده از سوی آنکتاد در هزینه‌های جهانی حمل‌ونقل برای تجارت بین‌الملل^۲ در سال ۲۰۱۶، هزینه ترانزیت ۲۰ گروه از اقلام کالایی به ارزش ۴۰۳ میلیون دلار از هند به روسیه برابر با ۲۱,۷ میلیون دلار (۵,۳۸ درصد ارزش دلاری) بوده است.^۳

با توجه به ارزش دلاری صادرات هند به روسیه از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ بدون احتساب نفت، فراورده‌های آن و گاز- و با در نظر گرفتن ۵,۳۸ درصد ارزش فوب^۴ به عنوان هزینه ترانزیت (بدون احتساب تورم)، می‌توان نتیجه گرفت که هزینه ترانزیت کالا از هند به روسیه در این سال‌ها به ترتیب برابر با ۹۷ میلیون، ۱۱۵ میلیون، ۱۲۵ میلیون، ۱۵۴ میلیون و ۱۳۷ میلیون دلار بوده است.

از سوی دیگر، بر اساس داده‌های آنکتاد، هزینه ترانزیت ۱۲ گروه از اقلام کالایی به ارزش ۲۲۴۵ میلیون دلار از روسیه به هند برابر با ۵۴,۴ میلیون دلار (۲,۴ درصد ارزش دلاری) بوده است. اشاره شد که در سال ۲۰۱۶ ارزش کل واردات هند از روسیه بدون در نظر گرفتن نفت و گاز- حدود ۴,۳ میلیارد دلار بوده است؛ با در نظر گرفتن ۲,۴ درصد ارزش فوب به عنوان هزینه ترانزیت (بدون احتساب تورم)، می‌توان نتیجه گرفت که هزینه ترانزیت کالا از روسیه به هند از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ به ترتیب برابر با ۱۰۴ میلیون، ۱۴۵ میلیون، ۱۴۲ میلیون، ۸۱ میلیون و ۹۴ میلیون دلار بوده است.

1- wits

2- Global transport costs for international trade

3- UNCTAD, Global transport costs for international trade 2016, available at: unctadstat.unctad.org/en/TransportCost.html

۴- بر اساس یافته‌های صندوق بین‌المللی پول نرخ حمل‌ونقل دریایی در بازه ۳۰ ساله ۱۹۹۲-۲۰۲۱ دو برابر شده است.

See: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2022/03/25/Shipping-Costs-and-Inflation-515144>

هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی

همچون تجارت میان هند و روسیه، تجارت هند با کشورهای آسیای مرکزی نیز رو به گسترش داشته است؛ به طوری که مجموع مبادلات تجاری هند با این جمهوری‌ها از کمتر از ۷۲۲ میلیون دلار در سال ۲۰۱۶ به ۱۹۱۷ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ رسیده است.

با این وجود، جمهوری‌های آسیای مرکزی نیز همچون روسیه از جمله شرکای تجاری عمده هند محسوب نمی‌شوند. بزرگترین شریک تجاری قزاقستان چین است و پس از آن روسیه و ایالات متحده آمریکا قرار می‌گیرند. دیگر شرکای تجاری مهم عبارتند از آلمان، ایتالیا، ترکیه و کره جنوبی. کشورهای روسیه، چین، قزاقستان، کره جنوبی و ترکیه، بزرگترین شرکای تجاری ازبکستان هستند و شرکای تجاری اصلی قرقیزستان شامل روسیه و چین و پس از آن قزاقستان و ازبکستان می‌شود. دیگر شرکای مهم عبارتند از ترکیه، اوکراین و ژاپن. بزرگترین شرکای تجاری تاجیکستان نیز روسیه و چین هستند. شرکای اصلی تجاری ترکمنستان هنوز هم روسیه و چین هستند.

از این میان نقش چین و روسیه در تجارت کشورهای آسیای مرکزی برجسته است. حدود یک سوم تجارت خارجی قزاقستان با روسیه و یک سوم دیگر با چین صورت می‌گیرد. این بدان معناست که تجارت با پکن و مسکو در مجموع تقریباً دو سوم تجارت خارجی قزاقستان را تشکیل می‌دهد. در مورد ازبکستان نیز دو کشور روسیه و چین (مشابه مورد قزاقستان) تقریباً سهم مساوی از تجارت خارجی این کشور را دارند (هر کدام حدود ۳۰ درصد). روسیه بر تجارت قرقیزستان مسلط است و حدود نیمی از تجارت خارجی را هم در صادرات و هم در واردات شکل می‌دهد. چین با کمتر از ۲۰ درصد در جایگاه دوم قرار دارد. حدود ۵۰ درصد تجارت خارجی تاجیکستان مربوط به روسیه است، در حالی که چین حدود ۲۵ درصد از تجارت خارجی را در اختیار دارد. روسیه به دلیل ذخایر عظیم گاز طبیعی خود، علیرغم تلاش‌های عشق‌آباد برای تنوع بخشیدن به صادرات به چین و سایر بازارها، همچنان بزرگترین خریدار گاز ترکمنستان است. با این وجود، شرکت‌های چینی به طور فزاینده‌ای در بخش هیدروکربن ترکمنستان مشارکت می‌کنند و پکن به طور فعال پروژه‌های زیرساختی را دنبال می‌کند که دو کشور را از طریق راه آهن، جاده و خطوط لوله به یکدیگر متصل می‌کند.

همانگونه که این داده‌ها نشان می‌دهد بخش عمده تجارت کشورهای آسیای مرکزی با چین و روسیه صورت می‌گیرد و احتمالاً تا آینده‌ای قابل پیش بینی از طریق گذرگاه شمال-جنوب جریان نخواهد یافت. به دیگر سخن هند اساساً در تجارت آسیای مرکزی و آسیای مرکزی در تجارت خارجی هند جایگاهی ندارند. جدول‌های شماره ۳ و ۴ ارزش تجارت هند با کشورهای آسیای مرکزی و سهم انرژی از این تجارت را طی بازه زمانی پنج ساله منتهی به ۲۰۲۰ آورده است.

جدول ۳- ارزش دلاری تجارت هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی و سهم آن در کل تجارت هند^۱

سال	صادرات هند به آسیای مرکزی		واردات هند از آسیای مرکزی	
	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل صادرات (درصد)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل واردات (درصد)
۲۰۱۶	۲۷۲,۷	۰,۱	۴۴۹	۰,۱
۲۰۱۷	۳۶۴,۱	۰,۱	۱۲۳۷	۰,۳
۲۰۱۸	۴۲۴,۱	۰,۲	۱۰۷۸	۰,۱۳
۲۰۱۹	۴۷۸	۰,۱۵	۱۶۹۵	۰,۳۵
۲۰۲۰	۶۱۲,۱	۰,۲۲	۱۳۰۵	۰,۳۵

در این بین سهم سوخت‌های فسیلی (به استثنای زغال سنگ) در مقایسه با دیگر گروه‌های کالایی در کل تجارت هند و پنج جمهوری آسیای مرکزی در جدول زیر آمده است.

جدول ۴- ارزش دلاری تجارت سوخت‌های فسیلی میان هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی^۲

سال	صادرات سوخت هند به آسیای مرکزی (میلیون دلار)	واردات سوخت هند از آسیای مرکزی (میلیون دلار)
۲۰۱۶	۰	۱۳۵,۵
۲۰۱۷	۰	۹۹۸
۲۰۱۸	۰	۴۶۹,۳
۲۰۱۹	۰	۱۴۸۷
۲۰۲۰	۰	۱۲۵۲

با توجه به دو جدول بالا، مشاهده می‌شود که مجموع تجارت دوجانبه هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی، بدون احتساب نفت، فراورده‌های آن و گاز، در فاصله سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ به ترتیب حدود ۵۸۶ میلیون، ۶۰۳ میلیون، ۱۰۳۲ میلیون، ۶۸۶ میلیون و ۶۶۵ میلیون دلار بوده است.

در بحث هزینه‌ها و درآمدهای ترانزیتی نیز، یک بار دیگر ارزش ترانزیت عملیاتی صورت گرفته در خلال تجارت میان هند و کشورهای آسیای مرکزی بسیار ناچیز است. بر اساس داده‌های آنکتاد در سال ۲۰۱۶، هزینه ترانزیت ۱۲ گروه از اقلام کالایی به ارزش ۵۴,۸ میلیون دلار از هند به آسیای میانه برابر با ۳,۵۵ میلیون دلار (۶,۴۷ درصد ارزش دلاری) بوده است.^۳ با توجه به ارزش دلاری صادرات هند به آسیای مرکزی از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ بدون احتساب نفت، فراورده‌های آن و گاز- و با در نظر گرفتن ۶,۴۷ درصد ارزش فوب به عنوان هزینه ترانزیت (بدون احتساب تورم)، می‌توان نتیجه گرفت که هزینه ترانزیت کالا از هند

1- wits

2- wits

 3- UNCTAD, Global transport costs for international trade 2016, available at: unctadstat.unctad.org/en/TransportCost.html

به آسیای مرکزی در این سال‌ها به ترتیب برابر با ۱۷,۶ میلیون، ۲۳,۵ میلیون، ۲۷,۴ میلیون، ۳۱ میلیون و ۳۹,۶ میلیون دلار بوده است.^۱

هند و ترکیه

هر چند ترکیه در زمره کشورهای دخیل در گذرگاه شمال-جنوب نیست، با این وجود تجارت فزاینده این کشور با هند، می‌تواند از این گذرگاه منتفع شود. جدول زیر آمارهای مربوط به تجارت میان هند و ترکیه را نشان می‌دهد.

جدول ۵- ارزش دلاری تجارت هند و ترکیه و سهم آن در کل تجارت هند^۲

سال	صادرات هند به ترکیه		واردات هند از ترکیه	
	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل صادرات (درصد)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل واردات (درصد)
۲۰۱۶	۴۴۷۳	۱,۷۲	۱۱۳۰	۰,۳۲
۲۰۱۷	۴۹۲۱	۱,۶۷	۱۱۱۶	۰,۲۵
۲۰۱۸	۵۱۱۹	۱,۶۱	۲۳۸۹	۰,۳۹
۲۰۱۹	۴۵۷۶	۱,۴۲	۲۲۸۲	۰,۴۸
۲۰۲۰	۳۶۳۶	۱,۳۳	۱۵۷۹	۰,۴۳

سهم سوخت‌های فسیلی (به استثنای زغال سنگ) در مقایسه با دیگر گروه‌های کالایی در کل تجارت هند و ترکیه در جدول زیر آمده است.

جدول ۶- ارزش دلاری تجارت فراورده‌های نفت میان هند و ترکیه^۳

سال	صادرات سوخت هند به ترکیه (میلیون دلار)	واردات سوخت هند از ترکیه (میلیون دلار)
۲۰۱۶	۱۰۱۶	۴۲۱
۲۰۱۷	۱۲۳۹	۲۱۱
۲۰۱۸	۱۱۴۸	۹۷۵
۲۰۱۹	۱۰۳۰	۹۲۸
۲۰۲۰	۲۶۸	۴۵۶

با توجه به دو جدول بالا، مشاهده می‌شود که مجموع تجارت دوجانبه هند و ترکیه، بدون احتساب نفت، فراورده‌های آن و گاز، در فاصله سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ به ترتیب حدود ۴۱۶۶ میلیون، ۴۵۸۷ میلیون، ۵۳۸۵

۱- با توجه به اینکه جمهوری‌های آسیای مرکزی در هیچ یک از گروه‌هایی کالایی منتخب آنکتاد- به جز نفت و گاز- سهم شاخصی در صادرات به هند نداشته‌اند، هزینه ترانزیت کالا از این منطقه به هند در میان داده‌های آنکتاد ارائه نشده است.

2- wits

3- wits



میلیون، ۴۹۰۰ میلیون و ۴۴۹۱ میلیون دلار بوده است.

بر اساس داده‌های آنکتاد در سال ۲۰۱۶، هزینه ترانزیت ۱۱ گروه از اقلام کالایی به ارزش ۸۰،۵ میلیون دلار از ترکیه به هند برابر با ۲،۹۷ میلیون دلار (۳،۶۹ درصد ارزش دلاری) بوده است.^۱ با توجه به ارزش دلاری صادرات ترکیه به هند از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ بدون احتساب نفت، فرآورده‌های آن و گاز- و با در نظر گرفتن ۳،۶۹ درصد ارزش فوب به عنوان هزینه ترانزیت (بدون احتساب تورم)، می‌توان نتیجه گرفت که هزینه ترانزیت کالا از ترکیه به هند در این سال‌ها به ترتیب برابر با ۲۶،۲ میلیون، ۳۳،۴ میلیون، ۵۲،۲ میلیون، ۵۰ میلیون و ۴۱،۵ میلیون دلار بوده است.

در مقابل هزینه ترانزیت ۱۵ گروه از اقلام کالایی به ارزش ۳۴۱،۳ میلیون دلار از هند به ترکیه برابر با ۳۴،۵ میلیون دلار (۱۰،۱۳ درصد ارزش دلاری) بوده است.^۲ با توجه به ارزش دلاری صادرات ترکیه به هند از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ بدون احتساب نفت، فرآورده‌های آن و گاز- و با در نظر گرفتن ۱۰،۱۳ درصد ارزش فوب به عنوان هزینه ترانزیت (بدون احتساب تورم)، می‌توان نتیجه گرفت که هزینه ترانزیت کالا از ترکیه به هند در این سال‌ها به ترتیب برابر با ۳۵۰ میلیون، ۳۷۳ میلیون، ۴۰۲ میلیون، ۳۵۹ میلیون و ۳۴۱ میلیون دلار بوده است.

بنا بر آنچه گفته شد، با در نظر گرفتن هند، پنج جمهوری آسیای مرکزی، روسیه و ترکیه^۳ می‌توان گفت مجموع هزینه ترانزیتی در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ برابر با ۵۹۵ میلیون، ۶۹۰ میلیون، ۷۴۸ میلیون، ۶۷۵ میلیون و ۶۵۳ میلیون دلار بوده است. هر چند تجارت میان کشورها دخیل و بالقوه شریک (همچون ترکیه) در گذرگاه شمال-جنوب در حال گسترش است و این به معنی افزایش هزینه‌های ترانزیتی است، باید توجه داشت که بر اساس برآوردها، نهایی شدن گذرگاه شمال-جنوب، علاوه بر کاهش زمان ترانزیت کالا از هند به روسیه را ۴۰ درصد (از ۶۰-۴۵ روز به ۳۰-۲۵ روز)، هزینه آن را نیز ۳۰ درصد کاهش می‌دهد.^۴ این کاهش عمدتاً به دلیل هزینه بسیار پایین ترانزیت کالا از طریق راه‌آهن نسبت به ترانزیت دریایی در مسافت‌های کوتاه است.

1- UNCTAD, Global transport costs for international trade 2016, available at: unctadstat.unctad.org/en/TransportCost.html

2- UNCTAD, Global transport costs for international trade 2016, available at: unctadstat.unctad.org/en/TransportCost.html

۳- در سال ۲۰۲۰، ۸۱،۸ درصد از کل صادرات قطر، ۵۵،۱ درصد از صادرات عمان و ۸۷،۲ درصد از مجموع صادرات ج. آذربایجان مربوط به نفت و گاز بوده است که اساساً انتقال آن از طریق راه‌آهن غیرممکن است.

4- Wani, Ayjaz, Slow, Not Steady: Assessing the Status of India-Eurasia Connectivity Projects, Observer Research Foundation (ORF), Available at: orfonline.org/research/assessing-the-status-of-india-eurasia-connectivity-projects/

جدول ۷- هزینه گونه‌های مختلف ترانزیت کالا^۱

نوع ترانزیت	هزینه ترانزیت (درصد)	هزینه ترانزیت (درصد به ازای هر ۱۰ هزار کیلومتر)
هوایی	۷,۷	۷,۱
دریایی	۴,۵	۵,۴
ریلی	۲,۳	۶,۳
جاده‌ای	۷,۸	۹,۵
سایر	۶,۲	----

همانطور که ستون دوم جدول فوق نشان می‌دهد، بالاترین نرخ ترانزیت، مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی است و در مقابل کمترین هزینه به ترانزیت از طریق راه‌آهن تعلق دارد. با در نظر گرفتن فاکتور مسافت (ستون سوم)، تغییر چشم‌گیری در هزینه‌های برخی گونه‌های مختلف حمل‌ونقل ایجاد می‌شود؛ به طوری که با در نظر گرفتن ۱۰ هزار کیلومتر به عنوان واحد، هزینه حمل‌ونقل ریلی معادل ۴ درصد افزایش می‌باید؛ در حالی که این افزایش برای حمل‌ونقل دریایی کمتر از یک درصد است.

نگاهی به آمارهای مربوط به کانال سوئز که شاید بتوان آن را مهم‌ترین گذرگاه ترانزیتی جهان دانست، در فهم پتانسیل نهایی گذرگاه شمال-جنوب به لحاظ درآمدهای ترانزیتی برای ایران، راهگشا است. بنابر اعلام اداره کانال سوئز مصر، مجموع درآمد حاصل از ترانزیت کالا از این مسیر، در سال ۲۰۲۱، پس از گسترش کانال به ۷ میلیارد دلار رسید؛^۲ همچنین به واسطه افزایش ۱۹ درصدی شمار کشتی‌های عبوری از ۴۶۶۰ به ۵۵۳۴ و افزایش ۱۶ درصدی وزن کالاها از ۲۷۵ میلیون به ۳۲۰ میلیون تن در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۳، درآمد کانال در این بازه زمانی به اندکی کمتر از ۲,۱ میلیارد دلار رسیده است که افزایش ۴۰ درصدی نسبت به سه ماهه نخست ۲۰۲۲ را نشان می‌دهد.^۳ این در شرایطی است که افزایش ۴۰ درصدی درآمد کانال سوئز در برابر افزایش ۱۶ درصدی وزن کالای ترانزیت شده از این مسیر، به واسطه تصمیم سال گذشته دولت مصر مبنی بر افزایش هزینه تردد شناورهای خاص و کشتی‌های حامل نفت و فراورده‌های به میزان ۱۴ و ۱۵ درصد نسبت به هزینه تردد عادی بوده است.^۴

1- UNCTAD Research Paper No. 85, 2022, Developing a global transport costs dataset for international trade, available at: unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2022d5_en.pdf

2- Reuters

3- Arab News

4- Egyptian Streets

زیرساخت‌های نرم و سخت گذرگاه

گذرگاه شمال-جنوب و زیرساخت نرم

یکی از معضلات کلیدی توسعه ایران، سلطه تفکر کارگاهی-پروژه‌ای است. در این قالب اجرای پروژه‌ها بدون توجه به زیرساخت‌های نرم صورت می‌گیرد و پس از عملیاتی شدن پروژه‌ها، فقدان مطالعات دقیق در مورد زیرساخت‌های نرم در موارد متعددی به شکست پروژه منجر می‌شود. اجرای بخشی از گذرگاه شمال-جنوب در دوره پسا جنگ با سرمایه گذاری هنگفت ایران و شکست تقریباً کامل طرح در سال‌های بعد در تحقق اهداف یکی از این نمونه‌هاست. در شرایط کنونی نیز آنچه طنین دارد اجرای پروژه است و به ندرت به زیرساخت‌های نرم و سودآوری آن در میان مدت توجه می‌شود. به دیگر سخن بی توجهی به زیرساخت‌های نرم را می‌توان از مشکلات جدی و دوام دار کریدور شمال جنوب دانست.

زیرساخت "نرم" یا نهادی گذرگاه‌های زمینی به توافقات قانونی، مقررات، استانداردها و شیوه‌های اداری اشاره دارد که حرکت کارآمد و مؤثر افراد، کالاها، سرمایه‌ها و اطلاعات را در سراسر مرزها تسهیل می‌کند. عناصر کلیدی زیرساخت نرم عبارتند از:

۱- موافقت نامه‌های تجاری: موافقت نامه‌های تجارت آزاد دوجانبه و چندجانبه (FTA) قوانینی را در مورد تعرفه‌ها، سهمیه‌ها، رویه‌های گمرکی، حقوق مالکیت معنوی، استانداردهای کار، حفاظت از محیط زیست و مکانیسم‌های حل اختلاف وضع می‌کنند. این چارچوب‌ها می‌توانند معاملات بین طرف‌های امضاکننده را با ارائه قابلیت پیش بینی و شفافیت ساده کنند. کشورهای کلیدی عضو گذرگاه شمال-جنوب هنوز چنین موافقتنامه‌هایی با یکدیگر امضا نکرده‌اند. ایران حتی عضو سازمان تجارت جهانی که ۹۷ درصد تجارت جهانی در قالب قواعد آن صورت می‌گیرد نیست. روسیه اقتصادی به شدت تحت تحریم است. هند موافقتنامه‌های تجارت آزاد با هیچ یک از اعضای گذرگاه امضا نکرده است. ذکر این نکته ضروری است که اتحادیه اقتصادی اوراسیا، هند به عنوان بازار اصلی در این گذرگاه را در بر نمی‌گیرد و اساساً توافقنامه‌ای حداقلی محسوب می‌شود.

۲- همکاری گمرکی: فرآیندهای ساده ترخیص کالا از گمرک مانند اسناد الکترونیکی، پیش از ترخیص کالا، تشخیص متقابل ارزیابی انطباق و سیستم‌های پنجره واحد باعث بهبود کارایی و سرعت بخشیدن به جابجایی محموله‌ها می‌شود. هماهنگی استاندارد مقررات فنی و الزامات محصول همچنین به جلوگیری از تاخیرهای غیرضروری ناشی از تفاوت در استانداردهای ملی کمک می‌کند. رویه‌های گمرکی در میان کشورهای مسیر این گذرگاه هنوز از هماهنگی چندانی برخوردار نیست. با وجود تلاش‌هایی که در سال‌های اخیر صورت گرفته هنوز زیرساخت‌های هماهنگ گمرکی در مسیر گذرگاه عمدتاً روی کاغذ مانده است.

۳- استانداردهای حمل‌ونقل: اتخاذ استانداردهای حمل‌ونقل بین‌المللی، از جمله استانداردهایی که توسط سازمان بین‌المللی استاندارد (ISO) ایجاد شده است، سازگاری با روش‌های مختلف حمل‌ونقل را تضمین می‌کند و هزینه‌های عملیاتی را کاهش می‌دهد. این استانداردها شامل اندازه کانتینر، ابعاد بار، پروتکل‌های ایمنی و فناوری‌های ارتباطی است. در این حوزه نیز میان کشورهای مسیر گذرگاه هنوز رویه‌های واحدی شکل نگرفته است.

۴- توسعه زیرساخت لجستیک: سرمایه‌گذاری عمومی در تأسیسات لجستیک، جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، فرودگاه‌ها و گذرگاه‌های مرزی باعث افزایش اتصال و بهبود عملکرد زنجیره تأمین می‌شود. در این حوزه مشارکت بخش خصوصی از طریق مشارکت‌های دولتی و خصوصی (PPPs) می‌تواند اجرای پروژه را تسریع کند و راه‌حل‌های نوآورانه متناسب با نیازهای خاص را ارائه دهد. در این حوزه نیز توان و عملکرد لجستیک کشورهای عضو با یکدیگر تفاوت‌های اساسی دارد.

۵- چارچوب قانونی: اجرای مؤثر قراردادهای مکانیسم‌های حل اختلاف، قوانین ورشکستگی و اقدامات ضد فساد به ایجاد یک محیط جذاب برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کمک می‌کند. نهادهای حقوقی قوی اعتماد به سیستم را تقویت می‌کنند و خطرات مرتبط با انجام تجارت در خارج از کشور را کاهش می‌دهند. در این حوزه نیز مشکلات متعددی بویژه در ایران و روسیه به عنوان کشورهای کلیدی گذرگاه شمال-جنوب وجود دارد.

گذرگاه شمال-جنوب و زنجیره ارزش

یک راه‌نگاه به گذرگاه شمال جنوب که شاید برخی از کاستی‌های نگاه‌های موجود را تعدیل کند، فهم آن در راستای مفهوم زنجیره ارزش است. تعاریف مختلفی با رویکردهای گوناگون از زنجیره‌های ارزش ارائه شده است؛ به طور کلی زنجیره ارزش به مجموعه فعالیت‌هایی گفته می‌شود که هر مرحله آن به ایجاد ارزش منجر می‌شود. این زنجیره شامل مراحل و فعالیت‌هایی چون طراحی، تولید، بازاریابی، توزیع و خدمات پس از فروش است.

بر اساس تعریف یونیدو زنجیره‌های ارزش جهانی به اشتراک تولید بین‌المللی اشاره دارد؛ پدیده‌ای که در آن تولید به فعالیت‌ها و وظایف انجام شده (طراحی، تولید، بازاریابی، توزیع و پشتیبانی از مصرف‌کننده نهایی و غیره) در کشورهای مختلف شکسته می‌شود. به عبارت دیگر نوعی تقسیم کار جهانی در قالب این زنجیره‌ها شکل می‌گیرد.

بانک جهانی نیز این رویکرد را مطرح کرده است که امروزه، یک محصول نهایی منفرد اغلب از تولید و مونتاژ در چندین کشور حاصل می‌شود و هر مرحله از فرآیند میزانی از ارزش افزوده برای محصول نهایی



ایجاد می‌کند. این وضعیت به یک در هم تنیدگی صادرات و واردات منجر می‌شود که به زنجیره‌های ارزش بین‌المللی شکل می‌دهد.

از سوی دیگر در رابطه با «گذرگاه‌های حمل‌ونقل» نیز تعاریف متعددی ارائه شده است. این تعاریف عموماً با استناد به توسعه تجارت و تغییر در چشم‌اندازهای اقتصاد جهانی طرح شده‌اند. به طور کلی یک گذرگاه، جریان‌های کالا، خدمات و اطلاعاتی است که میان جوامع، بر اساس الگوهای جغرافیایی شکل گرفته است. این جابجایی‌ها با ماتریسی از توافق‌نامه‌ها و معاهدات تجاری، مقررات و قواعدی که روابط تجاری، نهادها و ساختارهای تجاری را مدیریت و هدایت می‌کنند، مطابقت دارند. دالان‌های ترابری، پهنه‌هایی با مرزهای تعریف نشده هستند که منابع طبیعی، زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی و جمعیت‌های ساکن را در بر می‌گیرند. این مناطق، از رشد کانون‌های اقتصادی موجود حمایت می‌کنند و روابطی جدید میان کانون‌های مسلط، توسعه اقتصادی و مناطق کمتر توسعه‌یافته ایجاد می‌کند.

حداقل سه ویژگی گذرگاه‌های حمل‌ونقل را از گروه‌های ساده‌ای از کانون‌هایی که از طریق راه‌ها به هم متصل شده‌اند، متمایز می‌کند. ۱) کارکرد تولیدی که کالاها و خدمات بنیادی را در دسترس قرار می‌دهد؛ ۲) کارکرد دگرگونی که ارزش را به کالاها و خدمات بنیادی می‌افزاید و ۳) تأمین دسترسی به بازارهای ملی و بین‌المللی.

بر اساس تعریف بانک جهانی، دالان‌ها بُعدی مادی و کارکردی دارند. یک دالان، یک یا چند مسیر را در بر می‌گیرد که مراکز فعالیت اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌کند. مسیرها شامل اتصالاتی است که از طریق آن‌ها، خدمات حمل‌ونقل ارائه می‌شود و از این طریق تجارت بین‌المللی را تسهیل می‌کند.

گذرگاه‌ها ممکن است اهداف توسعه‌ای متفاوتی داشته باشند؛ برخی به منظور ارتقاء توسعه اقتصادی در امتداد گذرگاه، شکل گرفته و رونق یافته‌اند؛ بعضی با هدف افزایش فعالیت دروازه‌های بین‌المللی در انتهای گذرگاه‌ها توسعه یافته‌اند؛ در برخی موارد گذرگاه‌ها برای فراهم کردن دروازه‌ای بین‌المللی برای یک یا چند کشور محصور در خشکی ایجاد شده‌اند یا به عنوان بخشی از یک تلاش گسترده‌تر برای توسعه یک منطقه اقتصادی ایجاد شده‌اند.^۱

با توجه به آنچه در خصوص زنجیره‌های ارزش بین‌المللی و گذرگاه‌های حمل‌ونقل گفته شد، می‌توان نتیجه گرفت که اساساً گذرگاه‌های حمل‌ونقل در قالب زنجیره‌های ارزش معنی می‌یابد. گذرگاه‌ها بستر توزیع محصول مجموعه فعالیت‌هایی است که ارزش را تولید کرده‌اند. تعلق یک گذرگاه به یک زنجیره ارزش بین‌المللی شرط لازم (اگر نه کافی) توسعه آن و معنادار شدن در ترانزیت بین‌المللی است؛ به عبارت دیگر گذرگاه‌ها تنها در صورتی «کار» می‌کنند که تعریفی مشخص در قالب یک زنجیره ارزش بین‌المللی

1- John Arnold, Best Practices in Management of International Trade Corridors, The World Bank Group, December 2006

داشته باشند.

در خصوص ارتباط گذرگاه‌های حمل‌ونقل و زنجیره‌های ارزش بین‌المللی، مقایسه، خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران (KTI) با راه‌آهن چین-قزاقستان در بحث حاضر راهگشا است.

راه‌آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران KTI در سال ۲۰۱۴ به بهره‌برداری رسید. هر چند از سال ۲۰۱۶ برخی محموله‌های کالایی از مبدأ چین، از طریق این خط ریلی وارد ایران شده است، از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ مجموع وزنی کالاهای ترانزیتی از KTI به ترتیب حدود ۵۳۰ هزار، ۶۹۷ هزار، ۸۹۶ هزار و ۱۴۴۱ هزار تن بوده است. هر چند در نگاه اول این روند رو به رشد امیدبخش است، آمارها نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ به ترتیب حدود ۹۳ و ۹۱ درصد از کل ترانزیت KTI میان قزاقستان و ترکمنستان انجام شده است؛ در سال ۲۰۱۷ تنها ۳ درصد از کل ترانزیت KTI مربوط به انتقال کالا از ترکمنستان به ایران بوده است (این رقم در سال ۲۰۱۸ به ۲ درصد رسیده است). همچنین در سال ۲۰۱۷ تنها ۴ درصد از ترانزیت KTI میان ایران و قزاقستان انجام شده است (این رقم در سال ۲۰۱۸ به ۷ رسیده است).^۱ این ارقام نشان می‌دهد که خط ریلی قزاقستان-ترکمنستان-ایران بر اساس هدف مشخص شده خود (اتصال ترانزیتی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد) با موفقیت همراه نبوده است.^۲ و دقیقاً به همین دلیل نخستین اجلاس برای «پروژه مطالعاتی در خصوص تجاری‌سازی گذرگاه ریلی KTI» در سال ۲۰۱۹ در تهران برگزار شد.

در مقابل KTI، راه‌آهن چین-قزاقستان قرار دارد که پس از عبور از روسیه و بلاروس به اروپا می‌رسد. این مسیر ریلی با سرمایه‌گذاری ۱٫۹ میلیارد دلاری چین، مهم‌ترین مسیر فعال در حمل‌ونقل کالا میان چین و اتحادیه اروپا در قالب جاده ابریشم محسوب می‌شود.^۳ دروازه ورودی این مسیر ریلی به قزاقستان بندر خشک و منطقه ویژه اقتصادی قورغاس است که بر خلاف بسیاری از پروژه‌های کمربند و راه، به شکل مستقل توسط دولت قزاقستان تأمین مالی و توسط کارگران قزاق ساخته شده است.^۴ ترانزیت کالا از چین به اروپا از طریق خط آهن قزاقستان زمان ۴۵ تا ۵۰ روزه این ترانزیت از مسیر دریا را به نصف کاهش می‌دهد. اگر چه هزینه انتقال کالا از این مسیر تقریباً ۱۰ برابر حمل‌ونقل دریایی محاسبه شده است، زمان کوتاه آن برای شرکت‌های چینی فعال در زمینه تولید کالاهایی با ارزش افزوده بالا، گزینه جذاب است؛^۵ به علاوه دولت چین با هدف تشویق شرکت‌ها به استفاده از این مسیر، تا ۴۰ درصد هزینه حمل‌ونقل به کالاهایی که از طریق بندر قورغاس و راه‌آهن چین-قزاقستان ترانزیت شوند، یارانه ارائه می‌دهد.^۶

۱- دیپلماسی اقتصادی قزاقستان، اتاق بازرگانی ایران

۲- به همین دلیل نخستین اجلاس برای «پروژه مطالعاتی در خصوص تجاری‌سازی گذرگاه ریلی KTI» در سال ۲۰۱۹ در تهران برگزار شد. ابتکار و مدیریت مجموعه نشست‌هایی که با هدف تجاری‌سازی راه‌آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران برگزار می‌شود را کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا-پاسفیک ESCAP، یکی از پنج کمیسیون منطقه‌ای سازمان ملل بر عهده دارد.

3- Bloomberg (2019), "China's \$1.9 billion belt-and-Road rail project goes off track", July 3, Available at: <https://b2n.ir/120558>

4- Ruehl, Henry, The Khorgos Hype on the Belt and Road, The Diplomat, September 2019

5- Bird, J. (2019), "the Belt and Road Initiative: Reshaping Economic Geography in Central Asia?", Available at: <https://b2n.ir/634136>

6- Ruehl, Henry, The Khorgos Hype on the Belt and Road, The Diplomat, September 2019



سال ۲۰۱۷ در بندر قورغاس، صد هزار کانتینر کالا جابه‌جا شده است که نسبت به سال ۲۰۱۶، رشدی صددرصدی را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۱۹ این ظرفیت ۱۸۰ هزار کانتینر رسید؛ هر چند ارتقاء ظرفیت این بندر خشک به ۵۰۰ هزار کانتینر در پایان سال ۲۰۲۰ به واسطه بحران اقتصادی ناشی از همه‌گیری کرونا محقق نشد، قرار است در سال ۲۰۲۳ این هدف محقق شود.^۱

به نظر می‌رسد تفاوت وضعیت KTI و راه آهن چین-قزاقستان را می‌توان ناشی از تعریف شدن دومی در قالب زنجیره ارزش چین محور، در برابر بی ارتباط بودن KTI به زنجیره‌های ارزش بین‌المللی دانست؛ در نگاه اول ایده اتصال جمهوری‌های محصور در خشکی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد، از طریق ایران منطق اقتصادی و ترانزیتی قدرتمندی را ارائه می‌دهد. با این حال از آنجا که این منطق نتوانسته است رابطه خود را با روند توسعه زنجیره‌های ارزش بین‌المللی مشخص کند و در قالب آن معنا شود، ضامن «کار کردن» KTI نبوده است. بنابراین می‌توان گفت ارائه تعریف در خصوص نوع رابطه هر گذرگاه حمل‌ونقل با زنجیره‌های ارزش و امکان تجسم بخشی به این تعریف، شرط لازم برای موفقیت ایجاد و توسعه این گذرگاه‌ها، از جمله گذرگاه شمال-جنوب است.

نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاست‌گذاری

گذرگاه شمال جنوب که از دیرباز به عنوان راهی برای تقویت اتصالات اقتصادی میان کشورهای منطقه مطرح شده است بی شک می‌تواند تحت شرایطی در تقویت موقعیت اقتصادی ایران و تقویت اتصالات آن با محیط پیرامونی نقش آفرین باشد. افزون بر این تحت شرایطی می‌تواند درآمدهای کشور را نیز افزایش دهد.

اما در تمامی این سالها در مورد پتانسیل‌های این گذرگاه و نقش آفرینی آن در اقتصاد ایران و منطقه بسیار اغراق شده است و همین اغراق‌ها باعث شده تا شکل دهی به این گذرگاه به عنوان تحولی دگرگون کننده در موقعیت ژئوپلیتیک ایران و منطقه تصویر سازی شود و انتظارات غیر واقعی شکل گیرد.

به لحاظ ژئوپلیتیکی، گذرگاه شمال-جنوب یک واقعیت ژئوپلیتیکی است که پتانسیل‌هایی را برای کشور به دنبال خواهد داشت. این امر به ویژه در رابطه ایران با هند و روسیه و نیز در رابطه ایران با ترتیبات امنیتی منطقه‌ای از قبیل شورای همکاری خلیج فارس، اتحادیه اقتصادی اوراسیای و پیمان همکاری‌های شانگهای دلالت‌های چشمگیری به دنبال خواهد داشت. با این همه، چند نکته باید مورد توجه قرار گیرد. نخست اینکه باید تحلیل دقیقی صورت بگیرد از آنچه این پروژه به لحاظ ژئوپلیتیکی می‌تواند به ایران عرضه کند و آنچه این پروژه به لحاظ ژئوپلیتیکی از ایران مصرف می‌کند. در بخش

1- Higgins (2018), "China's Ambitious New 'Port? Landlocked Kazakhstan", August 1, Available at: <https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html>

نخست، آورده‌ها تا حدی مشخص است، اما در بخش دوم، امری که اغلب نادیده گرفته می‌شود این است که این آورده‌ها استعداد آن را دارند که به لحاظ استراتژیکی به ضد خود تبدیل شده و حساسیت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی نسبت به گذرگاه شمال-جنوب ایجاد کرده و در نهایت، مانع از پیشرفت آن شوند. غلبه نگاه ژئوپلیتیکی به این پروژه، به‌عنوان مثال تلاش برای تعریف آن در پیوند با حوزه مورد مناقشه سوریه یا عراق می‌تواند حساسیت کشورهای منطقه و قدرت‌های بزرگ فرامنطقه‌ای را تشدید کرده و به اهداف اصلی آن آسیب برساند. مشکل دیگری که غلبه رویکرد ژئوپلیتیکی به وجود می‌آورد این است که با اغراق در ارزش‌گذاری ژئوپلیتیکی این گذرگاه که در ذات یک پروژه اقتصادی-تجاری است، منابع مادی و معنوی کشور را بیش از آنچه توجیه اقتصادی دارد مصرف آن کرده و در نهایت بیش از آنکه یک آورده برای کشور به همراه داشته باشد، فشار مضاعفی بر زیرساخت‌ها و منابع محدود و ارزشمند کشور ایجاد کند. نکته دوم اینکه برخی از آورده‌های ژئوپلیتیکی که در این پروژه مورد اشاره و گاه تأکید قرار می‌گیرد، برای محقق شدن نیاز به زمان طولانی دارد و طی این زمان طولانی، ضروری است که منطق اقتصادی-تجاری گذرگاه شمال جنوب به پتانسیل‌های نهایی خود دست پیدا کند. اصولاً، جاه‌طلبی‌های ژئوپلیتیکی اگر با منطق اقتصادی همراه نباشند در بلندمدت تنها مصرف‌کننده منابع خواهند بود و گذرگاه شمال-جنوب نیز از این قاعده مستثنی نیست. در نهایت، نکته سوم اینکه هرچند در تحلیل نهایی گذرگاه شمال-جنوب آورده‌های ژئوپلیتیکی مهمی برای کشور به همراه خواهد داشت، آسیب‌های ژئوپلیتیکی مهمی نیز ایجاد خواهد کرد. مهمترین مسئله در این زمینه، وابستگی این گذرگاه به کشور آذربایجان است که در سال‌های اخیر تنش‌های جدی با ایران تجربه کرده است. با توجه به اینکه مسیر غربی گذرگاه آذربایجان می‌گذرد و این مسیر، با پیش‌بینی جابه‌جایی ۶۵ درصد از بار ترافیکی گذرگاه، مهمترین مسیر به شمار می‌رود، تنش در روابط ایران و آذربایجان می‌تواند یک چالش عمده هم برای ایران و هم برای کل گذرگاه به وجود بیاورد و عملاً، به یک نقطه ضعف ژئوپلیتیکی تبدیل شود.

به لحاظ اقتصادی-تجاری، گذرگاه شمال-جنوب علی‌رغم نقاط قوتی که از آن برخوردار است، یکی از گذرگاه‌های زمینی در منطقه‌ای محسوب می‌شود که سهم ناچیزی در اقتصاد جهانی دارد. عمده نقل و انتقال کالا در جهان از مسیرهای دریایی صورت می‌گیرد و سهم مسیرهای زمینی تنها ۱۰ درصد است. از این میان سهم گذرگاه‌های منطقه اوراسیا اندک است. به عبارت دیگر اغلب کشورهای عضو این گذرگاه نقش قابل توجهی در اقتصاد جهانی ندارند و حجم تجارت آنان با یکدیگر چندان بالا نیست. همانگونه که در متن نشان داده شد بخش اعظم تجارت کشورهای آسیای مرکزی با چین و روسیه و نیز با یکدیگر صورت می‌گیرد. چین به شریک اول و مهمترین شریک تجاری روسیه تبدیل شده است. بخش اعظم صادرات روسیه را نفت و مواد خام تشکیل می‌دهد که اصولاً از مسیرهای دریایی حمل‌ونقل پیدا می‌کند و گذرگاه شمال-جنوب ظرفیت انتقال آن‌ها را ندارد. از دیگر سو چنانکه نشان داده شده هند به عنوان



بزرگترین اقتصاد عضو این گذرگاه روابط تجاری اندکی با روسیه و کشورهای آسیای مرکزی دارد.

اهمیت این آمار و ارقام از آن لحاظ است که چالش کمبود کالا برای نقل و انتقال در این مسیر را نشان می‌دهد. به عبارت دیگر گذرگاه شمال جنوب بازرهایی را به یکدیگر پیوند می‌زند که بازارهای کوچکی در مقیاس جهانی اند و روابط تجاری چندانی با یکدیگر ندارند. افزایش تجارت آنان با یکدیگر در آینده نیز تضمین شده نیست. همانگونه که در متن نشان داده شد حدود ۷۰ درصد تجارت جهانی در واقع تجارت درون منطقه‌ای است و میان کشورهای یک منطقه جریان می‌یابد. از این لحاظ منطقه اوراسیا نیز استثنایی محسوب نمی‌شود و اغلب تجارت آن در درون کشورهای آسیای مرکزی یا میان این کشورها با چین و روسیه یا چین و روسیه با یکدیگر صورت می‌گیرد.

چالش دیگری که گذرگاه شمال جنوب با آن مواجه است آنکه تحولات و تحرکات اخیر در توسعه آن عمدتاً برون زاد است بدان معنا که جنگ اوکراین و اعمال تحریم‌های بسیار گسترده علیه روسیه محرک اصلی این کشور برای توجه به گذرگاه شمال جنوب و نقش آفرینی در اجرایی شدن آن بوده است. از آنجا که آینده جنگ اوکراین روشن نیست و این امکان کاملاً وجود دارد که در میان مدت تحریم‌های روسیه تخفیف یابد یا لغو شود در چنان شرایطی گذرگاه شمال جنوب احتمالاً جذابیت چندانی برای روسیه نخواهد داشت به دیگر سخن وابستگی تام گذرگاه شمال جنوب به روسیه آن را به شدت آسیب پذیر می‌کند. گذرگاه‌هایی می‌توانند در میان مدت عملکرد موفق‌تری داشته باشند و منابع درآمدی قابل توجهی نصیب کشورهای مسیر ترانزیت سازند که بر مبنای تحولات درون زاد به معنای رشد اقتصادی و توسعه همگرایی میان کشورهای یک منطقه شکل گیرند. به عنوان مثال گذرگاه‌های ابتکار کمربند و راه که عمدتاً ریشه در رشد اقتصادی بسیار سریع چین دارند اغلب منافی برای کشورهای مسیر ایجاد کرده‌اند. مادامی که اقتصاد چین رو به توسعه باشد این گذرگاه‌ها می‌توانند کارکرد داشته باشند.

چالش دیگر فقدان یا ضعف زیرساخت‌های نرم در گذرگاه شمال جنوب است. همانگونه که اشاره شد در فرآیند احداث و توسعه این گذرگاه عمدتاً به زیرساخت‌های سخت و فیزیکی توجه شده است و چندان زیرساخت‌های نرم همچون قواعد، مقررات و محیط حقوقی و قانونی مناسب برای تبادل کالا سرمایه، نیروی کار و داده مورد توجه قرار نگرفته است. بنابراین توجه به زیرساخت‌های نرم به موازات توسعه این گذرگاه اهمیت و اولویت دارد.

اما مهمترین چالش تکمیل و اجرایی شدن کامل این گذرگاه از منظر منافع ایران نوع همکاری سایر کشورها با ایران در توسعه خطوط ریلی است. ایران مهمترین کشور در گذرگاه شمال- جنوب و حلقه وصل روسیه، آسیای مرکزی و هند به یکدیگر محسوب می‌شود اما به لحاظ تاریخی این کشورها همواره از مشارکت واقعی در توسعه این گذرگاه در داخل خاک ایران طفره رفته‌اند. ایران به تنهایی منابع مالی

هنگفت لازم برای توسعه گذرگاه را پرداخت کرده است. از آنجایی که این کشورها تا کنون مشارکتی در توسعه گذرگاه نداشتند و منابعی صرف نکرده‌اند به صورت گزینشی نیز با آن برخورد کرده و الزامی به نقل و انتقال کالا از این مسیر ندیده‌اند. در شرایط کنونی که روسیه تمایل بیشتری به توسعه این گذرگاه دارد نوع مشارکت این کشور در توسعه آن واجد اهمیت بسیار است. در صورتی که روسیه تنها وامی در اختیار ایران قرار دهد و ایران بخش‌های تکمیل نشده گذرگاه را تکمیل نماید، بی شک در راستای منافع ملی کشور نخواهد بود. زیرا ایران هم ناگزیر به بازپرداخت وام خواهد بود و هم تضمینی برای نقل و انتقال کالاهای روسی در این گذرگاه وجود نخواهد داشت. در صورتی که روسیه سرمایه گذاری مستقیم در توسعه این گذرگاه صورت دهد و در منافع و مضار ناشی از اجرایی شدن آن شریک باشد، ریسک‌های سرمایه گذاری گسترده برای تکمیل سایر قطعات آن می‌تواند کاهش یابد.