



چرا همکاری تهران-باکو برای چین مهم است؟ - تحلیل

نقشه حمل و نقل و لجستیک منطقه قفقاز جنوبی در حال تغییر است. دو دولت ایران و آذربایجان در ۱۱ مارس یادداشت تفاهمی امضا کردند که سندی تاریخی در زمینه ایجاد ارتباطات جدید بین منطقه اقتصادی زنگرور آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان از طریق خاک ایران است که برآوردهای پیشین را طور جدی تغییر خواهد داد.

آران نیوز؛ در ۲۳ مارس ۲۰۲۱، یک کشتی کانتینری به نام "Ever Given" در کانال سوئز به گل نشست و دیگر کشتی ها را از استفاده از آن مسدود کرد. این آبراه یکی از پرکاربردترین خطوط کشتیرانی در جهان است که بیش از ۱۲ درصد تجارت جهانی را منتقل می کند. این کانال وظیفه حمل و نقل ۷ درصد نفت جهان و ۳۰ درصد از محموله های کانتینری روزانه را نیز بر عهده دارد. بنابراین انسداد این کانال تجارت جهانی را تحت تاثیر قرار می دهد از همین روی این حادثه برخی از کشتی ها را مجبور به استفاده از مسیر جایگزین می کند.

باوجود برطرف شدن انسداد کانال سوئز در یک هفته، پرسش هایی در مورد خطرات اتکای بیش از حد جهان به این مسیر ایجاد کرده است. آسیب اقتصادی محاصره کانال سوئز شکنندگی حمل و نقل جهانی را ثابت کرد. این موضوع به نوبه خود موضوع توسعه مسیرهای حمل و نقل زمینی یا دریایی جایگزین را مطرح کرد. از این رو، پس از این حادثه، روسیه و ایران خواستار نیاز به یافتن مسیرهای کشتیرانی جایگزین، به ویژه پتانسیل های مسیر دریای شمال (NSR) و کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب (INST) شده اند. بطوریکه یک شرکت دولتی روسیه اعلام کرد که ذوب شدن سریع قطب شمال و وجود یخ شکن های قدرتمند روسی دسترسی به دریای شمال را بهبود می بخشد که می تواند جایگزینی برای کانال سوئز شود. از سوی دیگر مقامات ایرانی خواستار فعال شدن INSTC به عنوان یک جایگزین قابل اعتماد و کم خطر شدند.

مسیر جایگزین دیگری که پتانسیل تبدیل شدن به یکی از مسیرهای اصلی برای حمل و نقل کالا بین آسیا و اروپا را دارد، طرح کریدور ترانس خزر شرق-غرب-میدل است که به اختصار «کریدور میانی» نامیده می شود. این کریدور یکی از مهمترین مسیرهای احیای جاده باستانی ابریشم محسوب می شود. در طرح ابتدایی کریدور میانی از ترکیه آغاز می شود، سپس از قلمرو جمهوری آذربایجان، گرجستان و دریای خزر می گذرد تا به آسیای میانه می رسد و از طریق مسیرهای ترکمنستان-ازبکستان-قرقیزستان یا قزاقستان تا چین امتداد می یابد.

تشکیل و توسعه کریدور میانی پس از نوامبر ۲۰۱۳ آغاز شده است و حالا به نظر می رسد که تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بر اهمیت این کریدور با محوریت جمهوری آذربایجان و ایران می افزاید که در ادامه نقش این کریدور در طرح ابتکار کمربند و جاده (BRI) توضیح داده می شود.

همکاری ایران-آذربایجان؛ فرصتی جدید برای BRI

نقشه حمل و نقل و لجستیک منطقه قفقاز جنوبی در حال تغییر است. دو دولت ایران و آذربایجان در ۱۱ مارس یادداشت تفاهمی امضا کردند که سندی تاریخی در زمینه ایجاد ارتباطات جدید بین منطقه اقتصادی زنگرور آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان از طریق خاک ایران است که برآوردهای پیشین را طور جدی تغییر خواهد داد.

براین اساس، ارتباطات مناطق غربی آذربایجان به نخجوان از ایران خواهد بود. تردیدی نیست که ارتباطات جدید تغییرات استراتژیک در نقشه کریدورهای حمل و نقل و لجستیک در کریدور میانی طرح کمربند و جاده چین (BRI) ایجاد خواهد کرد. چین چندین سال مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR) را به عنوان بخشی از BRI که به کریدور میانی نیز معروف است، توسعه می دهد. هدف TITR، ایجاد شبکه ۶۵۰۰ کیلومتری جاده ها، راه آهن و بنادر که از قزاقستان، دریای خزر، آذربایجان، گرجستان، ترکیه و دریای سیاه عبور می کند و زمان تحویل محموله را از ۶۰ روز از مسیر دریای به دو هفته کاهش می دهد. این پروژه از طریق تسهیلات و کمک های مالی ارائه شده توسط دولت چین عملیاتی شد.

در واقعیت های جدید منطقه ای و جهانی که با جنگ ۴۴ روزه آذربایجان و ارمنستان در سال ۲۰۲۰ و درگیری کنونی اوکراین ایجاد شده، این مسیر از اهمیت بالایی برخوردار است. عملیات نظامی روسیه در اوکراین و تحریم های غرب علیه مسکو امکان استفاده از کریدورهای حمل و نقل و ترانزیتی در امتداد مسیر شرق به غرب از طریق خاک روسیه و اوکراین را محدود می کند. از همین روی، تقاضا برای خطوط حمل و نقل جدید در حال رشد است، چون چین و اروپا نمی توانند منتظر پایان جنگ و حل و فصل همه مسائل باشند و به همین دلیل اهمیت TITR برای ادامه جابجایی بار به طور تصاعدی افزایش می یابد.

در سال ۲۰۲۰، چین از نظر تجارت با اتحادیه اروپا از ایالات متحده پیشی گرفت و در صدر شرکای تجاری بروکسل قرار گرفت. حجم گردش تجارت خارجی چین و اتحادیه اروپا در طول سال به ۵۸۶ میلیارد یورو (۶۴۶ میلیارد دلار) رسیده است و بخش بزرگی از محموله های چین به کشورهای اروپایی در امتداد کریدور شمالی BRI منتقل شده است. از همین روی، چرایی اهمیت قفقاز جنوبی برای اروپایی ها را در این چارچوب می توان توضیح داد. تفاهم نامه امضا شده در ۱۲ آوریل ۲۰۲۰ در باکو، نیز فرصت های بسیار خوبی برای حل مشکلات ایجاد می کند.

هدف از این تفاهم نامه ایجاد راه آهن جدید، بزرگراه و زیرساخت های انرژی بین منطقه شرق زنگرور و جمهوری خودمختار نخجوان است تا از این طریق حمل و نقل برای صادرات، واردات یا ارسال ترانزیت از طریق دو کشور دنبال می شود. علاوه بر این، طرف های درگیر باید از ساخت، توسعه و بازسازی جاده ها در قلمرو مستقل خود اطمینان حاصل کنند. این تفاهم نامه بین جمهوری آذربایجان و ایران منعقد شد، اما محاسبه اهمیت این خط جدید ارتباطی برای سایر کشورهای منطقه و لجستیک بین المللی دشوار نخواهد بود.

شرکای چین در اروپا بیشتر جستجو برای مسیرهای لجستیکی جدید را افزایش داده اند. در ۱۶ مارس، اپراتور بزرگ حمل و نقل فنلاند Nurminen Logistics و راه آهن قزاقستان تصمیم خود را برای تجاری سازی TITR اعلام کردند. همچنین ارتباطات جدیدی ایجاد خواهد شد، به دولت آذربایجان اجازه می دهد تا راه آهن را یکپارچه و فرصت دیگری را برای انتقال محموله های چینی به ترکیه و اروپا باز کند. کریدور زنگرور در صورت گشایش می تواند به مسیر کوتاه تری از چین به اروپا تبدیل شود اما هنوز این پروژه هنوز اجرایی نشده است.

در هر صورت، افزایش قابل توجهی در ترافیک حمل و نقل از طریق قفقاز جنوبی پیش بینی می شود. هرچه BRI شاخه های بیشتری داشته باشد، اهمیت این ابتکار افزایش می یابد.

در این میان، ایران نیز نوسازی جاده ها و مسیرها را آغاز کرده است و همچنین نباید همکاری مستقیم چین و ایران را فراموش کنیم بطوریکه حجم تجارت بین دو کشور در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۴.۹ میلیارد دلار بوده است. اگرچه ممکن است این رقم به اندازه تجارت چین با اتحادیه اروپا چشمگیر نباشد، اما نباید توافقنامه همکاری راهبردی ۲۵ ساله که در مارس سال گذشته بین چین و ایران امضا شد، را فراموش کرد.

بنابراین ساخت جاده از آذربایجان به ایران، کار را برای طرف چینی بسیار ساده می کند و به آنها اجازه می دهد تا از زیرساخت های مدرن و راهی مطمئن برای تحویل کالاهای خود استفاده کنند. در مجموع کریدور میانی BRI در حال تبدیل شدن به اصلی ترین کریدور چین و شرکای آن است و همکاری آذربایجان و ایران فرصت های بسیار خوبی را برای حل بسیاری از مشکلات باز می کند.

توحید ورستان کارشناس مسائل اقتصادی، قفقاز