

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی

مصطفی زهرانی^۱

تیمور فرجی لوحه سرا^۲

سعید تجری^۳

استفاده از ظرفیت‌ها و بستریهای موجود و توسعه همکاری و مناسبات همه‌جانبه با کشورهای آسیای مرکزی همواره یکی از دغدغه‌های اصلی در تعاملات منطقه‌ای ایران بوده است. به‌گونه‌ای که در سیاست‌گذاری‌های کلان جمهوری اسلامی به‌ویژه در سال‌های اخیر، توسعه مناسبات با این کشورها اهمیت فراوانی یافته است. این مهم با طراحی و بهره‌برداری از راه‌آهن شرق دریای خزر یا همان راه‌آهن ایران-ترکمنستان-قزاقستان نمود قابل‌توجهی پیدا کرده است. لذا، در مقاله حاضر تلاش خواهد شد تا به روش توصیفی-تحلیلی-کتابخانه‌ای و در قالب نظریات همگرایی و کارکردگرایی، ابعاد اثرگذاری راه‌آهن ایران-ترکمنستان-قزاقستان بر توسعه همکاری‌های منطقه‌ای در آسیای مرکزی موردتوجه قرار گیرد. درواقع با عنایت به اهمیت فراوان مناسبات منطقه‌ای برای جمهوری اسلامی ایران، دنبال پاسخ‌گویی به این پرسش اساسی هستیم که راه‌آهن شرق دریای خزر چگونه می‌تواند در همگرایی ایران با کشورهای آسیای مرکزی اثرگذار باشد؟ پاسخ موقت به این سؤال، آن است که بهره‌برداری از راه‌آهن ایران-ترکمنستان-قزاقستان یک گام بسیار مهم و قابل‌توجه در گسترش مناسبات ایران با کشورهای آسیای مرکزی بوده و در صورت جدیت طرفین در تقویت زیرساخت‌ها و افزایش توان جابه‌جایی بار و مسافر این کریدور خیلی مهم، می‌توان آن را نقطه عطفی بر فرایند همگرایی منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران با کشورهای آسیای مرکزی در نظر گرفت.

واژگان کلیدی: راه‌آهن شرق دریای خزر، همگرایی منطقه‌ای، ایران، آسیای مرکزی و مناسبات اقتصادی.

^۱ نویسنده مسئول، دانشیار دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه، تهران، ایران.

Email: MostafaZahrani@yahoo.com

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد رشته مطالعات منطقه‌ای، دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه، تهران، ایران.

Email: teymoor.faraji@gmail.com

^۳ دانش‌آموخته کارشناسی ارشد رشته مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران.

Email: saeedtajari1369@gmail.com

تاریخ دریافت: ۹۳/۱۲/۲۴ و تاریخ پذیرش: ۹۴/۱/۱۷

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران با توجه به مقدورات و محذورات ملی و فراملی همواره تلاش نموده است تا ظرفیت‌ها و زمینه‌های توسعه همکاری و مناسبات بین‌المللی با کشورهای مختلف جهان به‌ویژه همسایگان خود را مورد توجه جدی قرار دهد. در این زمینه کشورهای آسیای مرکزی به‌واسطه پیوندهای عمیق فرهنگی و تاریخی با ایران، حائز اهمیت بسیاری می‌باشند؛ چراکه ایران به‌واسطه هم‌جواری جغرافیایی با این کشورها و داشتن منافع مشترک و بعضاً راهبردی در حوزه‌های مختلف سیاسی و اقتصادی، عزم راسخی را در گسترش مناسبات با آسیای مرکزی دنبال می‌نماید (Lal, 2006: 52). از این‌رو، راه‌آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان حائز اهمیت بسیار بوده و می‌تواند علاوه بر تحکیم مناسبات سه کشور به توسعه روابط منطقه‌ای و شکل‌گیری همگرایی در آسیای مرکزی کمک نماید.

شکل‌گیری همگرایی و تحکیم مناسبات منطقه‌ای در آسیای مرکزی با فرصت‌ها و چالش‌های جدی مواجه بوده که فرایند همکاری ایران با کشورهای منطقه را با فرازوفروید بسیاری همراه کرده است. این مسئله ریشه در تاریخ و تمدن مشترک ایران با این کشورها و منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی مشترک طرفین دارد که همراهی و همپوشانی آنها را اجتناب‌ناپذیر کرده است (Fuller, 1998: 74).

در این راستا، شکل‌گیری ساختارهای اقتصادی منطقه‌ای مانند راه‌آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان می‌تواند نقش برجسته‌ای در نزدیکی کشورهای آسیای مرکزی با یکدیگر داشته و زمینه‌های تحکیم روابط و حرکت به سمت همگرایی منطقه‌ای را فراهم سازد. از این‌رو، مقاله حاضر درصدد بوده تا نقش و اهمیت این خط آهن در مناسبات منطقه‌ای را بررسی نماید. درواقع، دنبال پاسخگویی به این پرسش هستیم که راه‌آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان چگونه می‌تواند در فرایند همگرایی منطقه‌ای ایران با کشورهای آسیای مرکزی اثرگذار باشد؟ آیا این خط آهن می‌تواند به‌عنوان مؤلفه‌ای تعیین‌کننده در پیوست منافع سیاسی، امنیتی و اقتصادی سه کشور با یکدیگر و سایر کشورهای آسیای مرکزی باشد؟ در پاسخ با استفاده از روش توصیفی- تحلیلی- کتابخانه‌ای توضیح داده خواهد شد که بهره‌برداری از راه‌آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان یک گام بسیار مهم و قابل توجه در گسترش مناسبات ایران با کشورهای آسیای مرکزی بوده و در

صورت جدید طرفین در تقویت زیرساخت‌ها و افزایش توان جابجایی بار و مسافر این کریدور خیلی مهم، می‌توان آن را نقطه عطفی بر فرایند همگرایی منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران با کشورهای آسیای مرکزی در نظر گرفت. البته نباید از این نکته غافل شد که فرایند همگرایی ایران با کشورهای آسیای مرکزی بسیار دشوار بوده و تحقق آن مستلزم وقوع موارد متعددی می‌باشد که خیلی از آنها بیرون از منطقه رقم خورده و به نقش بازیگران خارجی بازمی‌گردد. در واقع، سیاست خارجی کشورهای آسیای مرکزی، انعکاس تفکر فرهنگی، قومی و ژئواستراتژیک رهبری هر کشور مستقل با ویژگی‌های خاص خود بوده و با توجه به ضعف‌های نظامی و اقتصادی، این کشورها دارای فضای محدودی برای مانور دادن در سیاست خارجی خود هستند. از این‌رو، فضای بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای در سیاست خارجی آن‌ها بسیار مؤثر بوده و این نکته برای فهم دیدگاه این کشورها درباره ایران اهمیت بسیار بالایی دارد؛ چراکه مخالفت غرب با هرگونه حضور پررنگ اقتصادی یا سیاسی ایران در آسیای مرکزی توسعه روابط ایران با این کشورها را از جهات مختلفی تحت تأثیر قرارداد است (دهقان، ۱۳۷۵: ۱۴۵). به هر حال، همگرایی منطقه‌ای ایران با کشورهای آسیای مرکزی یک ضرورت بوده و شکل‌گیری آن می‌تواند منافع مختلفی به دنبال داشته باشد. در این راستا، راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان می‌تواند به‌عنوان یک نقطه عطف مطرح باشد.

چارچوب نظری؛ نو کارکردگرایی^۱ بستری برای همگرایی منطقه‌ای

برای پی بردن به ضرورت و ابعاد مناسبات و همکاری‌های منطقه‌ای، نظریه‌ها و جهت‌گیری‌های فکری و عملی متعددی مطرح گردیده است. از جمله این نظریه‌ها که می‌تواند در مسیر تبیین این مهم بسیار راه‌گشا باشد، کارکردگرایی است. کارکردگرایی به واسطه قرار گرفتن در مسلک نظریه‌های لیبرالی، نگاهی خوش‌بین و امیدوارانه به بسط همکاری‌های فراملی میان کشورها داشته است. این رویکرد بر این امر تأکید دارد که تامین نیازهای مشترک عاملی عمده در متحد ساختن مردم در ورای مرزهای دولت به شمار می‌رود. دیوید میترانی^۲ به عنوان یکی از چهره‌های اصلی کارکردگرایی با تأکید بر هماهنگی طبیعی منافع و

1. Neo Functionalism

2. David Mitrany

نیازهای مشترک دولت‌ها معتقد بود که مباحث امروزی در روابط بین‌الملل به نفع فراملی‌گرایی و وابستگی متقابل است (قوام، ۱۳۹۰: ۴۷). به نظر وی، سرمنشا تعارضات میان دولت‌ها وجود شکاف‌های سیاسی است و نمی‌توان بر این شکاف‌ها با توافق حقوقی و انعقاد موافقت‌نامه و پیمان صلح فائق آمد. در نتیجه باید در عمل به دنبال رفع این شکاف‌ها بوده و به توسعه فعالیت مشترک پرداخت. فرض او بر این است که اقتصاد و سیاست را می‌توان از هم جدا کرد؛ چراکه آنچه به اقتصاد و حیات اجتماعی مربوط می‌شود در عرصه سیاست پایین یا ملایم^۱ قرار گرفته و امکان همکاری در آن است. در واقع از این طریق نوعی وحدت اقتصادی حاصل می‌شود که می‌تواند به وحدت سیاسی نیز منجر شود (Puchala, 1972: 253). نظریه میترانی از بعد توجه به اهمیت بخش‌های مختلف اقتصادی و امکان همکاری در هریک از این بخش‌ها، توجه به بازیگران فراملی و نقش نهادهای کارکردی حائز اهمیت است، اما با انتقاداتی از قبیل قوی بودن جنبه هنجاری در آن مواجه گردیده و مشخص نیست که چگونه می‌تواند از حوزه اقتصادی به حوزه سیاسی برسد (مشیرزاده، ۱۳۹۱: ۶۱). بنابراین، رویکردی جدید در بهبود نظریه میترانی تحت عنوان نو کارکردگرایی مطرح گردید.

به جهت درک عمیق‌تر از همکاری‌ها و مناسبات منطقه‌ای کشورها و در جهت رفع کاستی‌های رویکرد میترانی، نظریه نوکارکردگرایی می‌تواند بسیار مؤثر باشد. نوکارکردگرایی از بسیاری جهات با کارکردگرایی متفاوت است؛ زیرا آن یک نظریه همگرایی منطقه‌ای است نه جهانی و عمدتاً به بررسی این فرایند در اروپای غربی مربوط می‌شود. رویکرد نو کارکردگرایی به میزان قابل توجهی مرهون کارهای ارنست هاس^۲ است. وی معتقد بود که تحقق فرایند کارکردگرایی در مناطقی مثل اروپای غربی به‌ویژه در سایه تاریخ و ارزش‌های مشترک میسر گردیده است (قوام، ۱۳۹۰: ۵۰). هاس با کنار گذاشتن بعد هنجاری نظریه میترانی و افزودن یک بعد فایده‌گرایانه^۳ به آن - که بر اهمیت منافع و سود حاصل از تعاملات، تصمیمات و ... تاکید دارد - تلاش کرد جنبه علمی کارکردگرایی را حفظ نماید. در واقع، هدف نوکارکردگرایی تبیین این مسئله بود که چرا و چگونه دولت‌ها حاکمیت خود را رها می‌کنند

-
1. Low Politics
 2. Ernest Haas
 3. Utilitarian

و حاکمیت‌ها در هم ممزوج شده و فنون جدیدی برای حل و فصل تعارضات میان کشورها تدبیر می‌گردد. در این نگاه، برداشت از همگرایی با تاکید بر منافع است. در واقع، در این برداشت فایده‌گرایانه یا ابزاری از همگرایی به وضوح دوری از برداشت‌های آرمان‌گرایانه‌ای که در آنها بر خیر مشترک و هماهنگی منافع تاکید می‌شود، مشاهده می‌شود. بر این اساس، فرض بر خودمحوری و منفعت‌طلبی کنشگران است. نو کارکردگرایی منفعت‌طلبی را مسلم می‌گیرد و برای مشخص کردن حدود برداشت‌های ذهنی کنشگران بر آن اتکا می‌نماید (Haas, 1970: 693). به هر حال، از منظر نو کارکردگرایی آنچه در همگرایی اهمیت دارد فرایندی است که به نظر می‌رسد می‌تواند به تعمیق و گسترش همکاری‌ها کمک نماید. یکی از مفاهیم مهم مورد استفاده هاس در این باره، مفهوم سرایت یا سرریزی^۱ است. بر این اساس، فرض بر این است که ابعاد مختلف حیات اقتصادی در جهان صنعتی پیشرفته به هم وابسته‌اند. در نتیجه، هر اقدامی برای همگرایی در یک بخش وضعیتی را ایجاد می‌کند که مستلزم همکاری در بخش‌های دیگر می‌شود و این همگرایی بخشی^۲ از هر بخش به بخش دیگر سرریز شده و این روند ادامه می‌یابد (مشیرزاده، ۱۳۹۱: ۶۳). به هر ترتیب، کارکردگرایی و به‌ویژه نو کارکردگرایی به‌رغم کاستی‌ها و انتقادات موجود، می‌تواند تصویر نسبتاً مناسبی از همگرایی منطقه‌ای میان دولت‌ها به‌ویژه در حوزه‌های اقتصادی و موارد وابسته به آن به دست دهد.

به هر حال باید تصریح نمود که تلاش برای رسیدن به همگرایی منطقه‌ای یکی از اصلی‌ترین اهداف کشورها برای دست‌بابی به تعاملات و مناسبات گسترده و پایدار با همسایگان خود می‌باشد. این فرایند منطقه‌ای که بیشتر در زمینه اقتصاد و تجارت بوده، بعد از جنگ جهانی دوم ظهور کرده است. اما این امر به‌ویژه در دهه ۸۰ میلادی همراه با موج معروف به منطقه‌گرایی جدید شکل خاصی پیدا نموده است (رفیع و مظلومی، ۱۳۹۱: ۸۱). از این‌رو، همگرایی منطقه‌ای را باید فرایندی چندبعدی پنداشت که افزون بر همکاری‌های اقتصادی بر ابعاد سیاسی، اجتماعی، امنیتی و فرهنگی نیز دلالت نماید. با این وجود، تاکید اصلی همچنان بر تجارت و همگرایی اقتصادی به عنوان بعد مرکزی همگرایی منطقه‌ای

-
1. Spill-Over
 2. Sector Integration

می‌باشد (Lombaerde & Langenhov, 2005:3). البته از نظریه همگرایی^۱ تعریف‌ها و برداشت‌های گوناگونی نیز ارائه شده است، اما نکته مهم این است که همگرایی در ابتدایی‌ترین شکل خود از یک نقطه آغاز می‌شود و در ادامه این روند تکاملی به مرحله اساسی‌تری به نام خیز رسیده و پس از آن به کامل‌ترین شکل خود یعنی تسری و گسترش می‌رسد. لازمه رسیدن به این مرحله، گسترش همکاری‌های متنوع اقتصادی، فنی، سیاسی، امنیتی و ارتباطات گسترده و همه‌جانبه واحدهای سیاسی یک نقطه جغرافیایی با یکدیگر است. در واقع، در این مرحله است که روند همگرایی کامل شده است (محمدی، ۱۳۷۰: ۴۵). به هر ترتیب، تردیدی نیست که رسیدن به همگرایی منطقه‌ای با کشورهای آسیای مرکزی از جهات مختلفی برای ایران دارای اهمیت فراوان است. تبیین ابعاد و ضرورت‌های این همگرایی را می‌توان در قالب نظریه‌های مختلفی بررسی نمود. اما کارکردگرایی و به‌ویژه نوکارکردگرایی می‌تواند در این موضوع بسیار مؤثر واقع شود. چراکه راه‌آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان به عنوان یک عامل بسیار مهم جهت‌گذار به فرایند همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی بوده و از جهت تاکید بر همکاری‌های اقتصادی به عنوان لازمه تحقق کارکردگرایی منطقه‌ای قابل توجه و تامل می‌باشد. از طرفی نیز ایران با کشورهای آسیای مرکزی تاریخ و ارزش‌های مشترک فراوانی داشته و از این باب می‌تواند بر ضرورت همگرایی منطقه‌ای تاکید نموده که این موضوع نیز به عنوان یکی از گزاره‌های کارکردگرایانه در این باب مطرح می‌باشد. عنصر کارکردگرایانه دیگری که می‌تواند در دل راه‌آهن شرق دریای خزر مورد توجه قرار گیرد، قابلیت فایده‌گرایانه بودن آن است؛ به این معنا که راه‌آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان صرفاً یک حرکت هنجاری و نمایشی نبوده و می‌تواند با جدیت طرفین سود و منافع اقتصادی قابل توجهی برایشان به دنبال داشته باشد. در مجموع با نگاهی کارکردگرایانه می‌توان راه‌آهن شرق دریای خزر را عامل مهمی در تامین نیازهای مشترک، حرکت به سوی وحدت اقتصادی، حل و فصل تدریجی شکاف‌های موجود و در نهایت قرار گرفتن ایران در مسیر همگرایی منطقه‌ای با آسیای مرکزی در نظر گرفت.

1. Integration Theory

آشنایی با راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان

شکل‌گیری راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان با نشست روسای جمهور سه کشور در سال ۱۳۸۸ و عقد تفاهم‌نامه همکاری در این باره کلید خورد. با امضای این تفاهم‌نامه میان روسای جمهور سه کشور، عملیات اجرایی این طرح در سال ۱۳۹۰ آغاز گردیده و به دنبال پایان یافتن عملیات اجرایی و میدانی این طرح با حضور روسای جمهور ایران - ترکمنستان - قزاقستان در شهر اینچه‌برون^۱ در آذرماه سال ۱۳۹۳ مورد افتتاح و بهره‌برداری رسمی قرار گرفت. راه آهن شرق دریای خزر جمعا ۹۲۴ کیلومترمربع بوده که ۷۰۰ کیلومتر آن در خاک ترکمنستان، ۱۲۰ کیلومتر در خاک قزاقستان و بیش از ۸۰ کیلومتر در خاک ایران واقع شده است (Niayesh, 2014:2). طرح راهبردی خط آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان دومین کریدور از نوع خود می‌باشد. ایران در کریدورهای ترانزیتی «شمال-جنوب» و «شرق-غرب» جهان واقع شده است. افتتاح کریدور شرق دریای خزر، نه تنها نقش زیادی در افزایش تجارت بین‌المللی، منطقه‌ای و ترانزیت کالا و مسافر بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی خواهد داشت، بلکه از طریق ایجاد شبکه ریلی شرق دریای خزر، کشورهای آسیای مرکزی و روسیه می‌توانند از کوتاه‌ترین مسیر به خلیج فارس و آب‌های آزاد متصل شوند. این خط آهن هم‌اکنون برای جابه‌جایی سالانه بیش از سه میلیون تن بار در نظر گرفته شده که در صورت نیاز ظرفیت آن تا سالانه شش و حتی ده میلیون تن نیز قابل‌افزایش است. از آنجاکه این مسیر ریلی پس از گذر از قزاقستان، وارد خاک ترکمنستان شده و پس از طی حدود ۷۰۰ کیلومتر از طریق مرز اینچه‌برون به خط آهن ایران متصل می‌شود، نام دیگر این خط آهن در شرق خزر، راهگذر ریلی «شمال-جنوب» نیز نامیده شده است. همچنین این خط آهن ظرفیت جابه‌جایی پنج میلیون نفر را در سال دارد که این ظرفیت نیز قابل‌افزایش است. سرعت بالای قطار بر روی این خط آهن ۱۲۰ کیلومتر در ساعت است که زمان سفر را کاهش می‌دهد و فاصله حمل‌ونقل از قزاقستان تا خلیج فارس را که ۳ هزار کیلومتر است در مدت زمان ۲۵ ساعت طی می‌کند. زمان حمل‌ونقل و ترانزیت کالا از این مسیر ریلی نیز، ۴۸ ساعت است و از طریق آن، هزینه‌های بخش حمل‌ونقل به صورت قابل‌ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد (Karimov, 2014:3).

1. Incheh Borun

درواقع، کشورهای قزاقستان و ترکمنستان به این خط آهن پیوسته‌اند تا از طریق ایران اجازه راه یافتن به خلیج فارس را پیدا کرده و وابستگی ترانزیت آسیای مرکزی به خطوط ریلی روسیه را کاهش دهند (امیر احمدیان، ۱۳۸۷: ۳۵). به هر روی، راه آهن شرق دریای خزر می‌تواند فرصت بسیار خوبی را برای توسعه همکاری‌ها و مناسبات منطقه‌ای میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی فراهم نماید.

زمینه‌های همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی

در دوران اتحاد جماهیر شوروی، جمهوری‌های آسیای مرکزی به عنوان بخشی از اتحاد شوروی، فاقد ارتباط مستقیم با نظام بین‌المللی بودند. در واقع، ظهور منطقه آسیای مرکزی به عنوان یک زیرسیستم مستقل منطقه‌ای، نگرانی‌ها و تهدیدهای مشترکی را در حوزه امنیتی، فراروی کشورهای این منطقه قرار داده است که فائق آمدن بر آن، جز از طریق گسترش همکاری با کشورهای منطقه از جمله ایران میسر نخواهد بود. مواردی مانند تولید و قاچاق مواد مخدر در افغانستان و ترانزیت آن از منطقه آسیای مرکزی، نرخ بیکاری بالا، فقر و عدم رفاه کافی به همراه استقرار دولت‌های به شدت ضعیف مشخصه کلی منطقه است که شاید بتوان گفت این عوامل می‌توانند به عنوان زمینه پرورش جنبش‌های افراط‌گرای اسلامی در منطقه مورد توجه قرار گیرند (Omelicheva, 2010: 172). لذا، این‌گونه مسائل از جمله تهدیدهای مشترک منطقه‌ای در حوزه امنیتی است که می‌تواند بستر مناسبی برای همگرایی ایران با کشورهای آسیای مرکزی به شمار رود. با توجه به وجود زمینه‌های رشد افراط‌گرایی در منطقه آسیای مرکزی و شرکت افراط‌گرایان داعش از کشورهای تاجیکستان، افغانستان و قرقیزستان به عراق و سوریه در جهت توسعه و گسترش دامنه نفوذ بنیادگرایی به نظر می‌رسد بازگشت این عناصر به کشورهای خود به عنوان جدی‌ترین تهدید علیه منافع ملی کشورهای آسیای مرکزی قلمداد می‌گردد (Hill, 2003: 1). به همین منظور مبارزه با افراط‌گرایی و تروریسم در این منطقه می‌تواند زمینه مشترک همگرایی امنیتی را میان ایران و کشورهای منطقه فراهم سازد. در این راستا، همکاری ایران با کشورهای حوزه آسیای مرکزی را می‌توان در دو سطح دوجانبه و منطقه‌ای، مورد توجه قرار داد. لذا با نگاهی کلی به وضعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک منطقه آسیای مرکزی به اهمیت بالای آن پی خواهیم برد؛ چراکه از یک سو در همسایگی افغانستان و منطقه جنوب آسیا واقع می‌باشد و از سوی

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۰۱

دیگر کناره‌گیری روسیه از این منطقه پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، منجر به بروز مشکلات امنیتی عدیده‌ای گردیده است و این امر به خاطر عدم وجود یک ناظم امنیتی همانند گذشته در منطقه بوده است. بنابراین، رقابت درون منطقه‌ای، امکان ثبات و گسترش همکاری را فرسوده می‌ساخت و از طرفی مسائلی چون شورش‌های داخلی، رشد بنیادگرایی اسلامی و قاچاق اسلحه و مواد مخدر زمینه‌های حضور قدرت‌های بزرگ فرا منطقه‌ای و درون منطقه‌ای رقیب را فراهم می‌آورد (یزدانی، ۱۳۹۱: ۱۴۳). لذا، منافع امنیتی جمهوری اسلامی ایران و تهدیدهای موجود در این حوزه به‌عنوان یکی از عوامل و زمینه‌های اصلی همگرایی با کشورهای آسیای مرکزی خواهد بود.

فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و استقلال کشورهای آسیای مرکزی سبب ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیک ایران گردیده است؛ چراکه کشورهای فوق به‌منظور کاهش وابستگی به روسیه و مشکلات فراوان اقتصادی تلاش گسترده‌ای را به‌منظور یافتن شرکا اقتصادی و بازرگانی انجام داده‌اند. این مسئله بهترین فرصت را برای ایران فراهم می‌سازد تا با داشتن مرزهای طولانی مشترک، ویژگی‌های جغرافیایی و مسیر ارتباطی مناسب برای پیوند دادن این منطقه با بازارهای جهانی بهره‌بردار (Weitz, 2015: 3). به هر حال، نگاهی به روابط ایران و کشورهای آسیای مرکزی در سال‌های گذشته نشانگر تلاش گسترده ایران در جهت توسعه روابط اقتصادی بوده است. به طوری که از زمان استقلال کشورهای آسیای مرکزی تا سال ۲۰۰۴، ایران، ۲۹۸ موافقت‌نامه، یادداشت تفاهم و پروتکل با این جمهوری‌ها منعقد نمود. از این میان، ۱۹۲ سند در مورد روابط اقتصادی و همکاری‌های اقتصادی بوده است. طرح سوآپ نفت، همکاری در امور ساختمانی، ساخت نیروگاه‌های برق آبی، دستگاه‌های آبیاری و به‌ویژه سدسازی و ایجاد زیرساخت‌های خطوط جاده‌ای و ریلی از مهم‌ترین زمینه‌های همگرایی در حوزه اقتصادی بین ایران و کشورهای این منطقه است که با توجه به سطح فناوری شرکت‌های دولتی و خصوصی ایران از یک‌سو و نیاز این کشورها به موارد یادشده به‌ویژه با توجه به قیمت‌های پیشنهادی ایران در مقایسه با شرکت‌های خارجی در مناقصات بین‌المللی مربوط به این منطقه از طرف دیگر، بستر مناسبی را برای همگرایی اقتصادی بین ایران و کشورهای منطقه آسیای مرکزی فراهم ساخته است (علویان و کوزه‌گر، ۱۳۸۸: ۶۹). در واقع، وابستگی‌های اقتصادی و تحکیم روابط تجاری یکی از اصلی‌ترین زمینه‌های همگرایی

منطقه‌ای میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی خواهد بود که می‌تواند موجب تحکیم ساختارهای منطقه‌ای گردد.

تردیدی نیست که پیوستگی فرهنگی و سابقه تمدنی و تاریخی مشترک میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی به‌عنوان یکی از پیش‌درآمدهای اصلی همگرایی میان طرفین خواهد بود. نظام فکری و ارزشی مردم آسیای مرکزی، اگرچه تحت تاثیر حاکمیت نظام کمونیستی در این مناطق بوده است با این وجود توانسته بنیان‌های خود را حفظ نماید. فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی این فرصت را در اختیار کشورهای تازه به استقلال رسیده قرارداد تا بتوانند تعاملات فرهنگی خود را با سایر کشورهای خارج از آسیای مرکزی برقرار نمایند (Kiani, 2014: 120). تلاش ایران به‌منظور نفوذ فرهنگی در منطقه آسیای مرکزی به ابتدای دهه ۹۰ میلادی بازمی‌گردد. به‌طوری‌که با ایجاد فضای فرهنگی جدید در منطقه سعی در هدایت و شکل‌دهی احیای مذهبی در آسیای مرکزی را داشته است. لذا با فعالیت‌های تبلیغی، مذهبی، توزیع کتب و پخش برنامه‌های رادیو تلویزیونی و آموزش طلبه‌ها در حوزه‌های علوم دینی ایران و گشایش مسجد و مدارس دینی در این عرصه فعالیت داشته است (هرتزیگ، ۱۳۸۳: ۲۳۹). در این راستا به اعتقاد بسیاری از کارشناسان با وجود آنکه زبان فارسی میان سه کشور می‌تواند در بسط و توسعه همکاری‌های سه‌جانبه میان طرف‌ها به عنوان نقطه آغازین و بستر اولیه رابطه، نقش مؤثری را ایفا نماید، اما استمرار این همکاری‌ها مستلزم وجود عوامل دیگری نیز می‌باشد. بدین معنا که با وجود اشتراکات فرهنگی و تاریخی میان سه کشور تفاوت‌های قابل توجهی نیز میان آن‌ها وجود دارد که ارزش‌های سیاسی متفاوت از آن جمله می‌باشد. به عبارت دیگر، هرچند دولت‌های ایران و افغانستان به‌عنوان دولت‌های اسلامی تلقی می‌شوند، اما تاجیکستان به ارزش‌های غربی گرایش دارد و بیشتر خود را دولتی سکولار می‌داند. البته این موضوع نمی‌تواند به‌منزله بن‌بست در برقراری همکاری‌های چندجانبه تلقی گردد؛ چراکه تجربه برقراری همکاری‌های چندجانبه با سایر کشورها نشانگر این مسئله می‌باشد که همکاری‌ها و منافع اقتصادی مشترک می‌تواند چنین تفاوت‌هایی را پشت سر گذاشته و زمینه را برای برقراری همکاری‌های گسترده چندجانبه فراهم نماید (ولیکلیزاده، ۱۳۹۰: ۱۳۷). لذا با وجود مقاربت‌های فرهنگی که میان ایران و کشورهای منطقه وجود دارد، اما وجود برخی عوامل نظیر نقش منفی و مخرب برخی از

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۰۳

بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی مانع از آن می‌شود تا ایران بتواند از این ظرفیت در جهت پیوند و تعمیق روابط خود با این کشورها استفاده نماید.

چالش‌های همگرایی ایران و آسیای مرکزی

همان‌گونه که در مباحث پیشین تبیین گردید، زمینه‌های همگرایی ایران و کشورهای آسیای مرکزی از جوانب مختلفی قابل توجه می‌باشد، اما در این مسیر چالش‌های جدی نیز پیش روی طرفین قرار گرفته است. در واقع، ایران تاکنون در مقایسه با کشورهای منطقه از نقش کمتری در معادلات آسیای مرکزی برخوردار بوده است. این مسئله از چند جهت قابل بحث است؛ اولاً، جمعیت ایران بیشتر شیعه هستند در حالی که بیشتر مسلمانان آسیای مرکزی سنی مذهب می‌باشند. ثانیاً، هویت ایران به‌طور بارزی دارای ماهیت مذهبی است که نمی‌تواند خوشایند رهبران سکولار کشورهای منطقه باشد. ثالثاً، سیاست‌های ضدغربی ایران، مطلوب کشورهای تازه استقلال‌یافته آسیای مرکزی و قفقاز نیست؛ زیرا آنها نیازمند کمک‌های غرب برای توسعه اقتصادی خود هستند (سیمبر، ۱۳۸۵: ۸۲). از این رو باید توجه داشت که سیاست خارجی کشورهای آسیای مرکزی، انعکاس تفکر فرهنگی، قومی و ژئواستراتژیک رهبری هر کشور مستقل با ویژگی‌های خاص خود است و با توجه به ضعف‌های نظامی و اقتصادی، این کشورها دارای فضای محدودی برای مانور دادن در سیاست خارجی خود هستند. در واقع، فضای بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای در سیاست خارجی آنها بسیار مؤثر است. این نکته برای فهم دیدگاه این کشورها درباره ایران اهمیت بسیار بالایی دارد. مخالفت غرب با هرگونه حضور پررنگ اقتصادی یا سیاسی ایران در آسیای مرکزی توسعه روابط ایران با این کشورها را از جهات مختلفی تحت تأثیر قرارداد است (دهقان، ۱۳۷۵: ۱۴۵). به هر حال، همگرایی ایران با کشورهای آسیای مرکزی با چالش‌های مختلفی روبرو بوده که به تبیین آن پرداخته خواهد شد.

ساختارهای سیاسی متفاوت

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، جمهوری‌های آسیای مرکزی در مسیر انتقال از نظام‌های کمونیستی به نظام‌های مبتنی بر توسعه نفوذ و حضور مردم، حرکت کردی را در پیش گرفتند. روند غرب‌گرایی که از روسیه آغاز شده بود در این منطقه نیز با تقلید از

الگوهای غربی ساختارهای سیاسی دنبال شد؛ اگرچه در این نظام‌ها ابتدا به حکومت‌های مبتنی بر قدرت مجلس توجه گردید، اما با توجه به فرهنگ سیاسی نخبگان آسیای مرکزی، تعادل‌های مبتنی بر قانون اساسی و نهادهای واقعی قدرت سیاسی در عمل دچار اختلاف شده‌اند. در این جمهوری‌ها، دموکراسی‌های پارلمانی به سرعت، جای خود را به نظام‌های اقتدارآمیز ریاست جمهوری داد (کولایی، ۱۳۷۶: ۸۱). در واقع، ایدئولوژی سیاسی که جایگزین کمونیست در آسیای مرکزی و خزر شد به عنوان عامل واگرا عمل کرده است؛ چنان‌که این ایدئولوژی‌ها را می‌توان استبداد گرایی سکولار نامید که مبتنی بر فلسفه بازار آزاد است. توجه رهبران آسیای مرکزی و خزر این است که دوره حاکمیت استبدادی، گامی لازم در دوره گذار از سیستم استبداد گرایی کمونیستی به دموکراسی لیبرال است. با توجه به این حقیقت، نظام سیاسی و مذهبی ایران با ماهیت انقلابی و آرمان‌گرایانه در عرصه سیاست خارجی در برابر نظام‌های سکولار اقتدارگرای آسیای مرکزی و خزر با چالش‌های جدی در زمینه گروه‌بندی و همگرایی منطقه‌ای مواجه است (احمدی پور، ۱۳۹۰: ۸۸). در واقع، برآیند ماهیت اقتدارگرایانه در عرصه سیاست داخلی کشورهای آسیای مرکزی که با شاخص‌هایی چون محدودیت انتقال و چرخش قدرت، ضعف نهادسازی، تضعیف روند دولت‌سازی^۱ و ملت‌سازی^۲، همراه بوده است، در عرصه سیاست خارجی، چالش‌هایی را برای کشورهای منطقه به‌ویژه ایران ایجاد نموده است که تفاوت در ماهیت دموکراتیک ایران با کشورهای اقتدارگرای آسیای مرکزی، تأثیر منفی بر گسترش همکاری‌های فی‌مابین بر جای نهاده است (علویان و کوزه‌گر، ۱۳۸۸: ۷۳). به هر حال، وجود ساختارهای سیاسی متفاوت در ایران و کشورهای آسیای مرکزی می‌تواند به‌عنوان یک چالش جدی و قابل توجه در مسیر همگرایی منطقه‌ای به حساب آید.

رقابت‌های درون منطقه‌ای

یکی از عواملی که به صورت بارزی بر روند همگرایی منطقه‌ای و توسعه مناسبات کشورهای منطقه آسیای مرکزی با کشورهای همسایه از جمله ایران در روابط دوجانبه و نیز در چارچوب سازمان‌هایی منطقه‌ای مانند آکو تأثیر منفی بر جای گذاشته است، رقابت‌ها و

-
1. State-Building
 2. Nation-Building

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۰۵

اختلافات کشورهای آسیای مرکزی با یکدیگر است. رقابت میان قزاقستان و ازبکستان بر سر رهبری در منطقه و یا اختلاف تاجیکستان با ازبکستان بر سر مالکیت بخارای تاریخی، نمونه‌هایی از اختلافاتی است که دورنمای همکاری و گسترش همگرایی منطقه را به صورت جدی، تحت تأثیر خود قرار می‌دهد (علویان و کوزه‌گر، ۱۳۸۸: ۷۳). در واقع، وجود نگرش متفاوت و بعضاً متعارض کشورهای منطقه به یکدیگر و معادلات منطقه‌ای موجب می‌شود تا امکان شکل‌گیری فرایند همگرایی در آسیای مرکزی با مشکلات جدی روبه‌رو گردیده و هر کدام از کشورها به صورت جزیره‌ای و مستقل به دنبال تحقق منافع خود بوده و ارزش چندانی برای سازمان‌دهی مناسبات منطقه‌ای قائل نشوند. از این رو، می‌توان اذعان داشت که رقابت منطقه‌ای کشورهای آسیای مرکزی با یکدیگر از یک سو موجب اثرگذاری هر چه بیشتر بازیگران خارجی در منطقه شده و از سوی دیگر موجب غفلت از زمینه‌های مشترک همکاری منطقه‌ای شده است. امری که وجود آن در دهه‌های اخیر یکی از اصلی‌ترین عوامل عدم توفیق سیاست منطقه‌ای ایران در آسیای مرکزی بوده و موجب شده تا ایران نتواند از پیوند تاریخی و تمدنی خود با آسیای مرکزی به نحو مطلوبی بهره‌گیرد.

حضور بازیگران خارجی

یکی از چالش‌های اصلی برای همگرایی منطقه‌ای در آسیای مرکزی این است که پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و تضعیف روسیه تمایل قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای نقش‌آفرینی در آسیای مرکزی افزایش یافته است. در واقع، اختلاف‌های قومی، بحران‌ها و بی‌ثباتی‌ها و مشکلات اقتصادی کشورهای تازه استقلال‌یافته فرصتی را برای بهره‌برداری و اعمال سیاست‌های امنیتی و اقتصادی به وجود آورد. از لحاظ سنتی قدرت‌های خارجی، منطقه را به عنوان یک دروازه اقتصادی و استراتژیک برای دیگر بخش‌های جهان مورد توجه قرار داده‌اند. امروزه کاملاً آشکار است که رقابت قدرت‌های خارجی بر سر انرژی تنها یک جز از توازن پیچیده اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت اقتصادی و استراتژیک است. لذا، نمی‌توان ادعا کرد که اکنون هیچ قدرت خارجی علاقه‌ای به منطقه آسیای مرکزی برای سرمایه‌گذاری در امنیت خود ندارد. در واقع، منافع استراتژیک و اقتصادی موجب خواهد شد تا دولت‌های خارجی فعالیت‌های دیپلماتیک، اقتصادی و نظامی خود را در منطقه تشدید کنند (آلیکروسانیا، ۱۳۸۲: ۲۷۲). به هر حال باید توجه داشت که ساختار کلی منطقه آسیای

مرکزی در شکل دادن به رفتار و عملکرد بازیگران خارجی مؤثر است. لذا ممکن است با ایجاد خلأ ژئوپلیتیک در این منطقه فعالیت گسترده قدرت‌های بزرگ و منطقه‌ای و همچنین با حضور شرکت‌های مختلف نفتی، ساختمانی و اقتصادی غرب در منطقه و شدت فشار سیاسی برای نفوذ در نظام تصمیم‌گیری کشورهای تازه استقلال یافته، زمینه برای تنش و رقابت گسترده اقتصادی و سیاسی میان کشورهای درون و برون منطقه‌ای فراهم گردد (یزدانی، ۱۳۹۱: ۱۴۴). به همین ضرورت دارد تا نقش بازیگران مهم خارجی در آسیای مرکزی که می‌تواند موانعی را بر سر راه ورود و حضور ایران در این منطقه فراهم سازد را مورد بررسی و دقت نظر قرار دهیم.

روسیه

گذشته از همپوشانی منافع ایران و روسیه در منطقه نباید از نگرش هویتی روسیه در آسیای مرکزی که هدف آن تشکیل یک اتحاد فراملی مستحکم و بر محوریت تجارت و اقتصاد آزاد است که بر اساس آن بتواند به ایفای نقش پل ارتباطی بین اروپا و شرق آسیا یعنی دو کانون بزرگ اقتصادی جهان بپردازد، غافل شد. هرچند اکثر کشورهای مستقل مشترک‌المنافع^۱ از این طرح حمایت کردند، اما با توجه به قدرت نابرابر سیاسی و اقتصادی روسیه با سایر کشورهای مستقل مشترک‌المنافع اجرای این طرح که از فلسفه هویتی نیز برخوردار است، موجب تقویت نفوذ و تشدید وابستگی این کشورها به روسیه می‌شود که این مسئله نمی‌تواند برای ایران و سایر کشورهایی که به دنبال توسعه مناسبات خود با کشورهای آسیای مرکزی هستند خوشایند باشد (زهرانی، فرجی لوحه سرا، ۱۳۹۳: ۱۴).

از این رو، از نگاه کرملین، کشورهای این منطقه، قلمرو اعمال آیین مونروئه^۲ روسی بوده و خارج قلمداد نمی‌شوند. رفتار کرملین طی پانزده سال گذشته نسبت به مناطق مجاور (دریای سیاه، قفقاز جنوبی، دریای خزر و آسیای مرکزی) و کوشش برای محدود کردن حضور، نفوذ و مشارکت سایر کشورهای قدرتمند مانند اتحادیه اروپا، ترکیه، ایران و چین نیز از این واقعیت حکایت دارد که مسکو، تنها ساختارها و ترتیباتی را می‌پذیرد که محور آن روسیه باشد (کرمی، ۱۳۸۷: ۷۶). بنابراین، منافع و تعلقات ژئوپلیتیک ایران و روسیه هرچقدر

1. Commonwealth of Independent States

2. Monroe Doctrine

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۰۷

هم به لحاظ ژئواستراتژیک مکمل هم باشد، بدون تردید تحقق منافع، اهداف و طرح‌های هر یک از دو کشور در اوراسیای مرکزی زمینه‌های تعارض و تقابل را به وجود خواهد آورد. لذا، همکاری‌های اقتصادی موجود میان روسیه و سایر کشورهای آسیای مرکزی موجب تضعیف جایگاه ایران خواهد شد؛ مواردی همچون انتقال منابع انرژی منطقه از مسیر روسیه، حمل و نقل کالا از مسیر روسیه به سوی بازارهای اروپایی، جلب و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای بدون حضور ایران، همکاری‌های مشترک در اوراسیای مرکزی از قبیل مبارزه با رشد اسلام‌گرایی و تدوین رژیم حقوقی دریای خزر بدون رعایت کامل حقوق ایران از جمله منافع و تعلقات ژئوپلیتیک اختلاف‌زا روسیه با ایران در اوراسیای مرکزی محسوب می‌شوند (ولیکلیزاده، ۱۳۹۰: ۱۴۲). به هر حال، حضور روسیه در آسیای مرکزی به عنوان یک چالش عمده در مسیر همگرایی منطقه‌ای ایران با این کشورها خواهد بود.

ایالات متحده آمریکا

بدون تردید یکی از مهم‌ترین موانع نقش‌آفرینی ایران در آسیای مرکزی به حضور و نفوذ آمریکا در منطقه بازمی‌گردد. از نظر جمهوری‌های تازه استقلال‌یافته این منطقه، منابع نفت و گاز وسیله‌ای برای تحقق توانایی اقتصادی و تثبیت نظام سیاسی موجود و در نتیجه عاملی جهت مقابله با مداخلات خارجی و رهایی از وابستگی به روسیه و نیل به هویت مستقل است. این مسئله باعث روی آوردن این کشورها به غرب گردیده است. این موضوع زمینه‌ساز شرایطی مناسب به‌منظور حضور و نفوذ غرب شده است که در این میان ایالات متحده آمریکا با توجه به مؤلفه‌های ویژه قدرت از جایگاه نسبتاً ممتازی در مقایسه با سایر قدرت‌های منطقه‌ای قرار دارد. اما اروپا دارای دیدگاهی عمدتاً تجاری در خصوص این منطقه می‌باشد و چندان به دنبال جایگاه ژئوپلیتیک نیست و لذا در خصوص نقش ایران در این منطقه دارای دیدگاه مخالفت‌جویانه نیست و به دنبال توسعه نهادهای دموکراتیک و تقویت‌کننده ثبات سیاسی در منطقه باشد را مورد توجه و تأکید قرار داده است (سیمبر، ۱۳۸۵: ۷۹). به هر حال حساسیت ایالات متحده آمریکا نسبت به آسیای مرکزی ناشی از حضور فدراسیون روسیه، جمهوری خلق چین و جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. واشنگتن باهدف تحت فشار قرارداد کشورهای روسیه، چین و ایران و در اختیار گرفتن محیط

پیرامونی این کشورها طی سال‌های اخیر، تلاش گسترده‌ای را صورت داده است. حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ سبب تشدید این فرایند گردیده است (Oliker, 2005:5). از این‌رو، سیاست خارجی ایران در منطقه آسیای مرکزی به‌صورت مؤثری تحت تأثیر سیاست خارجی ایالات متحده آمریکا طی دو دهه اخیر قرار گرفته است، اما رویکرد ایران در قبال این موضوع - صرف‌نظر از میزان کامیابی یا ناکامی - رویکردی صرفاً انفعالی نبوده و ایران برای مقابله با سیاست‌های آمریکا در منطقه، کاهش تأثیرگذاری آن و درنهایت افزایش جایگاه و منزلت خود در منطقه آسیای مرکزی، اقدام به موازنه سازی نموده است که تجربه دو دهه گذشته حاکی از توجه ایران به هر دو جنبه «موازنه سخت»^۱ و «موازنه نرم»^۲ است. در حوزه موازنه نرم ایران با وجود همه محدودیت‌ها و فشارهای بیرونی به‌ویژه از (ناحیه سیاست‌های آمریکا) کوشش فراوانی نمود پیوندهای فرهنگی و تاریخی خود با منطقه آسیای مرکزی را احیا کند؛ پیوندهای مشترکی که ریشه در دو دوره تاریخی یعنی دوره پیش از اسلام و دوران اسلامی داشته است. در حوزه موازنه سخت نیز ایران گام‌های مختلفی را طی دو دهه گذشته در منطقه آسیای مرکزی برداشته است. ایران به‌موازات تقویت ساختار و توان نظامی خود در عرصه داخلی بر پایه اصل خودیاری^۳ (موازنه درونی)، نیم‌نگاهی به حضور در ائتلاف‌ها و سازوکارهای منطقه‌ای (موازنه بیرونی) نیز داشته است که بدون شک مهم‌ترین آن حضور ایران در سازمان همکاری شانگهای به عنوان یکی از مهم‌ترین و فراگیرترین سازوکارهای امنیت منطقه‌ای در فضای اوراسیای مرکزی است (کرمی و کوزه‌گر، ۱۳۹۳: ۱۴۱). لذا، کارشکنی آمریکا یکی از موانع اصلی حضور مؤثر ایران و توسعه مناسبات با کشورهای آسیای مرکزی بوده است.

چین

رویکرد سیاست خارجی چین در منطقه آسیای مرکزی به‌ویژه در رابطه با سیاست‌های آمریکا با ابهام و پیچیدگی روبه‌رو است. بخش مهمی از این پیچیدگی ناشی از الگوی حاکم بر مناسبات دوجانبه پکن - واشنگتن در جهان پس از جنگ سرد است که ریشه در رویکرد سیاست خارجی چین دارد. در این راستا باید توجه داشت که برای قرن‌ها

-
1. Hard balance
 2. Soft balance
 3. Self-Help

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۰۹

یک‌روند فشرده از همکاری فرهنگی، علمی و اقتصادی میان مردم چین و آسیای مرکزی به‌ویژه از طریق جاده ابریشم وجود داشته است. در حال حاضر، این کشور با سه جمهوری قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان دارای مرز مشترک به طول بیش از ۲۸۰۰ کیلومتر است. پکن با توجه به خلا قدرت پیش‌آمده پس از فروپاشی اتحاد شوروی به دلیل برخورداری از منافع گسترده اقتصادی، ملاحظات و دغدغه‌های امنیتی و سیاسی در حوزه مسائل قومی، مذهبی و نظامی به‌ویژه حضور آمریکا در منطقه و گسترش ناتو به شرق، توجه ویژه‌ای به منطقه آسیای مرکزی؛ چه به‌صورت دوجانبه و چه چندجانبه در قالب سازمان همکاری شانگهای نشان داده است که این امر، فضا را برای حضور ایران در منطقه، تنگ‌تر می‌کند و دشواری‌هایی را پیشروی سیاست خارجی ایران قرار می‌دهد (علویان و کوزه‌گر، ۱۳۸۸: ۷۵).

از سوی دیگر، چین یکی از اقتصادهای پویای جهانی را دارد و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ به بالاترین رتبه در اقتصاد جهان دست یابد. توسعه اقتصادی سریع چین طی دو دهه گذشته موجب افزایش سریع تقاضا برای انرژی به‌ویژه نفت شده است به‌گونه‌ای که از سال ۱۹۹۳ به عنوان کشور مهم واردکننده انرژی محسوب می‌شود. با توجه به این نیاز و نزدیکی چین به آسیای مرکزی و دریای خزر به عنوان یکی از بازارهای این حوزه محسوب می‌شود. روی این اصل برنامه‌های وسیعی برای پیوستن چین به این حوزه وجود دارد که ساخت خط لوله‌ای از شرق قزاقستان تا منطقه سین کیانگ در غرب چین از جمله همین موارد است. چین هم‌اکنون در سراسر دنیا به دنبال نفت می‌گردد و با خرید سهام شرکت‌های نفتی باقیمتی فراتر از قیمت واقعی، قصد دارد در آینده نیاز به منابع انرژی را تضمین کند. لذا به طور کل انگیزه‌های اصلی حضور چین در منطقه عبارت هستند از؛ سوءظن به حضور ناتو و روند گسترشی آن به شرق، نیاز روزافزون به منابع انرژی و استفاده از قابلیت معبری خود در برون‌رفت کشورهای منطقه به‌ویژه در آسیای مرکزی از تنگنای دسترسی به آب‌های بین‌المللی (احمدی پور، ۱۳۹۰: ۹۳). از این‌رو، حضور و نقش‌آفرینی چین در آسیای مرکزی مانع جدی در مسیر همگرایی ایران با کشورهای منطقه خواهد بود.

ترکیه

رفتار ایران و ترکیه در آسیای مرکزی و تلاش هرکدام از این کشورها برای ساماندهی مناسبات منطقه‌ای در آن، نشان‌دهنده رقابت جدی میان آنها می‌باشد. در واقع، واکنش ایران

و ترکیه در آسیای مرکزی تحت تأثیر متغیرهای اقتصادی، ایدئولوژیک- فرهنگی و امنیتی- سیاسی و کارکردهای ناشی از آن است که به نوعی همکاری و رقابت بین این دو کشور را در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی شکل می‌دهد. رقابت اقتصادی ایران و ترکیه بارزترین وجه تقابل دو کشور در آسیای مرکزی و قفقاز محسوب می‌شود. رقابت در زمینه خطوط انتقال نفت و گاز، مبادلات تجاری و سرمایه‌گذاری حوزه‌های اصلی است که ایجاد تعاملات اقتصادی ایران و ترکیه را در حوزه جنوبی اتحاد جماهیر شوروی مشخص می‌کند. در این میان آنچه به اهمیت منطقه افزوده وجود ذخایر عظیم نفت و گاز در قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان است که این منطقه را به خلیج فارس دوم تبدیل کرده است (صدیق، ۱۳۸۳: ۱۸۰). لذا، نفوذ و نقش سیاسی و امنیتی دو کشور در منطقه آسیای مرکزی به شدت تحت تأثیر رقابت بین قدرت‌های بزرگ قرار دارد. ترکیه با تلاش جهت پیوستن به ناتو و همچنین دادن مجوز به آمریکا جهت ایجاد سپر موشکی در خاک خود در راستای ترتیبات امنیتی ویژه‌ی خود در منطقه که همانا در انزوا قرار دادن ژئوپلیتیک ایران است حرکت می‌کند. بعد از فروپاشی اتحاد شوروی و به دنبال تشکیل جمهوری‌های مستقل و همچنین در پی ایجاد یک خلأ ژئوپلیتیک در منطقه حضور بازیگران منطقه‌ای ایران و ترکیه نوعی «بازی بزرگ و جدید»^۱ بر مبنای رقابت‌های سیاسی و ایدئولوژیک در صحنه‌ی منطقه‌ای شکل گرفت که ترسیم‌کننده نوعی «رویاری الگوها» بود (کولایی، ۱۳۸۴: ۳۴). به هر حال، تردیدی نیست که رقابت ایران و ترکیه برای حضور هر چه بیشتر در آسیای مرکزی یک مؤلفه بسیار مهم در روابط دو کشور بوده و نوعی چالش دوجانبه برای طرفین محسوب می‌گردد.

عربستان سعودی

تنش‌زا شدن روابط ایران و عربستان در سال‌های اخیر در حوزه‌های جغرافیایی مختلفی از جمله منطقه آسیای مرکزی خود را نشان داده است. در واقع، اشغال افغانستان توسط اتحاد جماهیر شوروی در دهه ۸۰ قرن بیست میلادی زمینه ارتباط اتباع عربستان سعودی که برای جهاد به افغانستان آمده بودند را با افراد و گروه‌های اسلام‌گرای کشورهای آسیای مرکزی از جمله تاجیکستان و ازبکستان فراهم ساخت. در سطح رسمی پس از

1. New Great Game

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۱۱

فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی زمینه برای حاکمیت عربستان برای برقراری مناسبات با این منطقه فراهم گردید. عربستان در تعاملات با این منطقه اعم از مناسبات رسمی با دولت‌ها یا مناسبات غیررسمی با ملت‌ها و مجامع دینی به‌طور موازی دو نگاه سیاسی و ایدئولوژیک را دنبال کرده است که در قالب دو راهبرد پیگیری شده است:

الف) ترویج و گسترش تفکر و عقیده انحرافی وهابیت و سلفی‌گری در این منطقه؛
 ب) گسترش مناسبات باهدف مقابله با گفتمان و پیام انقلاب و جمهوری اسلامی ایران (جمشیدی و دهقی، ۱۳۹۳: ۵۶). در واقع، عربستان عمدتاً اهدافی ایدئولوژیک را در منطقه آسیای مرکزی تعقیب می‌کند. حمایت مالی و لجستیکی عربستان سعودی از گروه‌های وهابی و بنیادگرا به‌قصد گسترش این اندیشه در آسیای مرکزی و تحت فشار قرار دادن ایران صورت می‌گیرد که چالشی دیگر برای سیاست خارجی ایران به شمار می‌رود (Nichol, 2014: 21). به‌هر حال، تضاد سیاسی و ایدئولوژیک ایران و عربستان در منطقه آسیای مرکزی نیز قابل توجه بوده و این موضوع موجب رویارویی طرفین در مسائل مختلف گردیده و فرایند همگرایی منطقه‌ای را دشوار کرده است.

رژیم صهیونیستی

تردیدی نیست که جمهوری اسلامی ایران در منطقه آسیای مرکزی با چالش‌هایی در زمینه‌های سیاسی، راهبردی، اقتصادی و فنی روبه‌رو می‌باشد. یکی از این چالش‌های مهم سیاسی-راهبردی به اقامت بازدارنده رژیم صهیونیستی مربوط است. رژیم صهیونیستی به دو صورت در مقابل نفوذ اقتصادی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی ممانعت ایجاد می‌کند. اولاً با مداخله در منطقه به مقابله با سیاست‌های منطقه‌ای ایران می‌پردازد. ثانیاً با توجه به ارتباطات تجاری و فرهنگی گسترده ایران با کشورهای آسیای مرکزی تلاش زیادی دارد تا ایران را به عنوان یک کشور بی‌ثبات ساز و عامل و حامی گسترش تروریست در منطقه معرفی نماید (Feiler, 2014: 38). در واقع، سیاست‌های رژیم صهیونیستی در آسیای مرکزی را می‌توان در راستای دکترین بن‌گوریون^۱، تحت عنوان «اتحاد با پیرامون» به‌منظور شکستن حلقه محاصره کشورهای مخالف رژیم صهیونیستی در منطقه ارزیابی و هدف آن را جلب همکاری و حمایت کشورهای منطقه در مجامع

1. David Ben-Gurion

بین‌المللی، واگرایی در روابط کشورهای حوزه آسیای مرکزی و خزر با ایران و نیز اعمال فشار بر محیط پیرامونی و امنیت ملی ایران تفسیر کرد. از این‌رو، پیشروی رژیم صهیونیستی در زمینه‌های مختلف در کشورهای آسیای مرکزی تا حدود زیادی ناشی از این واقعیت است که این رژیم کشورهای منطقه را قانع کرده است که راه رسیدن به کمک‌های غرب از تل‌آویو می‌گذرد. این جمهوری‌ها نیز هرچند موافق سیاست‌های رژیم صهیونیستی نیستند، اما همکاری با آن را پذیرفته‌اند تا به کمک‌های مالی، اقتصادی و فنی غرب دست یابند (علویان و کوزه‌گر، ۱۳۸۸: ۷۸). به هر حال، تضاد منافع و کشمکش جدی میان ایران و رژیم صهیونیستی در آسیای مرکزی وجود داشته که عامل مهمی در عدم تحقق همگرایی منطقه‌ای بوده است.

ابعاد اهمیت راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای

راه آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان با توجه به اهمیت سوق‌الجیشی و بعضاً راهبردی می‌تواند از ابعاد مختلفی دارای اهمیت بسیار باشد. کشورهای دخیل در این کریدور از یک سو می‌توانند به گسترش روابط اقتصادی میان خود پرداخته و از سوی دیگر زمینه تسهیل روابط اقتصادی و تجاری با بازیگران خارجی را نیز از این طریق فراهم نمایند. لذا، وجود راه آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان و جدیت طرفین در توسعه ظرفیت‌های آن، حائز ابعاد مختلف اهمیت در سطح مبادلات منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای بوده و می‌تواند زمینه‌های پیوند بیشتر کشورهای منطقه با یکدیگر و شکل‌گیری زمینه‌های همگرایی را فراهم نماید.

خروج کشورهای آسیای مرکزی از بن‌بست ژئوپلیتیک

بهره‌برداری از راه آهن ایران- ترکمنستان- قزاقستان دارای اهمیت بسیاری در سطح ارتباطات منطقه‌ای در آسیای مرکزی خواهد بود. این مسئله از آن جهت قابل توجه است که کشورهای آسیای مرکزی با مسئله راهبردی مانند عدم دسترسی به آب‌های آزاد مواجه هستند؛ به‌گونه‌ای که دسترسی نداشتن جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد، سبب شده تا گونه‌ای وابستگی به کشورهای مسیر انتقال یا ترانزیت پدید آید که بر ژئوپلیتیک منطقه اثرگذار است؛ بدین معنا که چگونگی انتقال انرژی از یک موضوع بازرگانی و اقتصادی به موضوعی سیاسی و ژئواستراتژیک تبدیل می‌شود (Lopour, 2015: 7). این

مسئله سبب می‌شود تا دسترسی به آب‌های آزاد از طریق جغرافیای ایران به عنوان یک نکته جدی مورد توجه کشورهای مزبور بوده و توجه و تقویت راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان از این منظر قابل تامل باشد. بنابراین، یکی از اصلی‌ترین ابعاد اهمیت این خط آهن به خارج کردن کشورهای آسیای مرکزی از انزوای ژئوپلیتیک و دسترسی آنها به آب‌های آزاد از طریق ایران بوده که این موضوع منافع زیادی برای آنها در پی خواهد داشت. در واقع، کشورهای آسیای مرکزی به علت آنچه بن بست ژئوپلیتیک نامیده می‌شود و به منظور توسعه روابط تجاری و ارتباطی و دسترسی به آب‌های آزاد، مجبور به توجه به حوزه حمل‌ونقل ریلی شده‌اند. الحاق ایران به راه آهن ترکمنستان - قزاقستان در آذر ۱۳۹۳ ضمن آنکه منجر به توسعه روابط تجاری دوجانبه و چندجانبه میان کشورهای مذکور می‌گردید، زمینه را برای توسعه روابط کشورهای آسیای مرکزی با سایر نقاط جهان فراهم می‌ساخت. بدین معنا که این اتصال منجر به ایجاد یک خط تجاری و ارتباطی غیرمستقیم میان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس - ایران - کشورهای شرق آسیا - آسیای مرکزی - چین تا اقیانوس آرام را فراهم می‌کند. لذا به واسطه محدوده گسترده‌ای که این ارتباط غیرمستقیم میان بخش‌های گسترده‌ای از جهان تجاری ایجاد نمود سبب نام‌گذاری این خط را آهن به جاده ابریشم جدید گردیده است که به موازات جاده ابریشم قرار گرفته و می‌تواند بخشی از ارتباطات تجاری را به خود اختصاص دهد. این خط راه آهن ۹۳۰ کیلومتری که از مناطق انرژی خیز آزن در غرب قزاقستان شروع و از طریق ترکمنستان به گرگان در شمال ایران می‌رسد ضمن آنکه منجر به افزایش سرعت حمل‌ونقل کالا می‌شود منجر به کاهش ۶۰۰ کیلومتری مسیر سنتی و جاده‌ای موجود بین این مناطق خواهد شد (Bisenov, 2014:2). به هر حال، تردیدی نیست که راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان موجب گشایش ژئوپلیتیکی و اقتصادی قابل توجه برای کشورهای آسیای مرکزی شده و می‌تواند منافع جانبی مختلفی برای آنها به ارمغان آورد.

توسعه همکاری‌های اقتصادی

با توجه به دیدگاه نظریه پردازان کارکردگرا، گسترش مناسبات تجاری - اقتصادی ضمن آنکه منجر به افزایش تعاملات اقتصادی می‌شود، زمینه را برای توسعه مناسبات در سایر حوزه‌ها نیز فراهم می‌نماید. به همین منظور بهره‌برداری از راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان علاوه

بر گسترش مناسبات تجاری و اقتصادی میان این سه کشور و سایر کشورهای منطقه آسیای مرکزی، زمینه‌ساز توسعه مناسبات سیاسی، امنیتی، فرهنگی می‌گردد و در صورت تداوم همکاری میان کشورها ثبات و امنیت منطقه‌ای را به همراه خواهد داشت. از این‌رو، اصلی‌ترین مزیت رقابتی راه‌آهن ایران - ترکمنستان و قزاقستان به سهولت و کوتاه کردن مسیرهای ترانزیت، حمل‌ونقل، افزایش تجارت و درنهایت زمینه‌سازی به منظور رشد اقتصادی سه کشور می‌باشد. این خط راه‌آهن که در حال حاضر قابلیت حمل کالا را دارد، دارای ظرفیت اولیه ۵ میلیون تن در سال می‌باشد که بنا بر پیش‌بینی‌های صورت گرفته توسط کارشناسان ریلی سه کشور، قابلیت ارتقا به ۱۲ میلیون تن در سال را داراست. از طرف دیگر علاوه بر پیش‌بینی‌های صورت گرفته علاوه بر نقشی که در توسعه تجارت بین سه کشور را دارد تا سال ۲۰۲۰ این ظرفیت قابلیت رسیدن به ۲۰ میلیون تن در سال را خواهد داشت. به همین منظور راه‌اندازی راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به عنوان یک نقطه عطف برای کل قاره آسیا محسوب می‌شود. چراکه به واسطه ارتباطات مستقیم و غیرمستقیم این خط راه‌آهن منجر به شکوفایی و توسعه هر چه بیشتر روابط تجاری و اقتصادی در منطقه اوراسیا خواهد شد (Lillis, 2014:1). البته در تبیین کارکرد اقتصادی راه‌آهن مزبور باید تصریح نمود که هر یک از کشورهای ایران - ترکمنستان - قزاقستان نگاه ویژه‌ای بر منافع تجاری و ترانزیتی ناشی از این خط آهن داشته‌اند. برای مثال قزاقستان که به عنوان بزرگ‌ترین کشور محصور در خشکی محسوب می‌شود و با توجه به متکی بودن اقتصاد این کشور به بخش کشاورزی، جهت توسعه برنامه صادراتی خود در حوزه غلات نگاه ویژه‌ای به استفاده از ظرفیت این خط آهن داشته است. با توجه به آنکه در حال حاضر ایران به عنوان بزرگ‌ترین خریدار گندم قزاقستان محسوب می‌شود و میزان صادرات آن از ۲۸۰ هزار تن به ۷۸۶ هزار تن در هشت‌ماهه اول سال ۲۰۱۴ رسیده است این خط راه‌آهن نقش محوری را در این تجارت عظیم ایفا نموده است. قزاقستان که در گذشته نیز با راه‌اندازی یک ترمینال غلات در بندر امیرآباد مازندران به دنبال توسعه صادرات گندم به ایران بوده است به دنبال آن است تا با راه‌اندازی یک ترمینال دیگر گندم در پایانه راه‌آهن گرگان، صادرات غلات به ایران را به ۵ برابر میزان فعلی افزایش دهد که این موضوع رقمی بالغ بر ۲/۵ میلیون تن در سال را شامل می‌شود. از طرف دیگر با توجه به ارتباط غیرمستقیمی که این کشور به واسطه ایران با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس یافته است، نیاز ۱۰ میلیون تنی این کشورها به گندم بر اهمیت این

خط تجاری افزوده است. چراکه ضمن تسهیل روابط تجاری قزاقستان با کشورهای حاشیه خلیج فارس بر حجم ارزی تجارتی که به واسطه این خط را آهن انجام می‌گیرد می‌افزاید (Kalyr and Bupuzhanova, 2014:4).

لذا، ایران و قزاقستان که در گذشته از تراز تجاری سطح بالایی برخوردار بودند در صد هستند تا با استفاده از ظرفیت‌های که این خط راه آهن در سهولت روابط تجاری دو کشور ایجاد می‌کند پیوند تجاری خود را گسترش داده و تعمیق بخشند به همین منظور دو کشور امیدوارند بتوانند به روند معکوس تجاری خود که در سال ۲۰۱۳ تا حدود ۸/۵ درصد کاهش یافته بود را خاتمه دهند (Lillis, 2014:2). از این رو، پرواضح است که یکی از آورده‌های اقتصادی قابل توجه راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به افزایش چشمگیر حجم مبادلات تجاری کشورهای مزبور از جمله ایران و قزاقستان بازمی‌گردد. همچنین باید تصریح داشت که با تکمیل شدن تمامی ظرفیت‌های راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان ضمن آنکه مجموعه گسترده‌ای از ارتباطات تجاری میان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس تا اقیانوس آرام را فراهم می‌نماید، از این قابلیت برخوردار است تا منجر به گسترش روابط دوجانبه و چندجانبه میان این کشورها گردد. به طوری که با بهره‌برداری از خط مربوط به قزاقستان و ترکمنستان در سال ۲۰۱۳ منجر به افزایش ۳۸ درصدی تجارت دوجانبه میان این دو کشور گردید. همچنین با توجه به کاهش شدید روابط تجاری میان ایران و سایر کشورهای آسیای مرکزی، و رفع شدن موانع تجاری ایران به واسطه رفع تحریم‌ها ایران به دنبال تقویت پیوندهای اقتصادی خود خواهد بود (Ibid). لذا، برقراری این خط راه آهن می‌تواند زمینه‌ساز گسترش مبادلات تجاری و اقتصادی ایران با کشورهای منطقه آسیای مرکزی گردد و بتواند تراز تجاری خود با این کشورها را گسترش دهد.

تحکیم روابط امنیتی

یکی از مهم‌ترین حوزه‌های همکاری و چالش آفرین برای ایران و کشورهای آسیای مرکزی به دغدغه‌های امنیتی و مخاطرات ناشی از آن بازمی‌گردد. این مسئله موجب می‌شود تا کشورهای منطقه هرگونه مناسبات جدید را با رویکرد امنیتی نگرین و منافع امنیتی ناشی از آن را در اولویت قرار دهند. امری که در خصوص تأسیس راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به وضوح قابل‌رؤیت بوده و می‌توان منافع امنیتی حاصل از

این خط آهن را به عنوان یک نقطه عطف قابل توجه در مناسبات منطقه‌ای در نظر گرفت. از این رو باید توجه داشت که کشورهای آسیای مرکزی به علت دارا بودن مؤلفه‌هایی از قبیل فقر گسترده، رژیم‌های اقتدارگرا شکننده و قرار گرفتن تحت تأثیر تحولات منطقه‌ای به خصوص تحولات امنیتی کشور افغانستان زمینه مساعدی را برای رشد و گسترش تروریسم و افراط‌گرایی مذهبی و بی‌ثباتی امنیتی فراهم نموده است (Goble, 2015:3). در واقع، تجارت مواد مخدر، قاچاق انسان و تروریسم در این منطقه به عنوان عوامل اصلی بی‌ثباتی شناخته می‌شوند و در طول دو دهه گذشته ضمن آنکه به ثباتی و ناامنی این منطقه دامن زده‌اند به عنوان منبع مالی قابل توجه سازمان‌های تروریستی فعال در آسیای مرکزی محسوب می‌شوند. این عوامل ضمن آنکه زمینه را برای بی‌ثبات‌سازی و ناامنی این منطقه فراهم می‌کنند به عنوان موانع اصلی توسعه اقتصادی و فرهنگی آسیای مرکزی محسوب می‌شوند (Bussieres, 2015:3). تا جایی که بر اساس گزارش سازمان بین‌المللی مهاجرت^۱ آسیای مرکزی به عنوان یکی از مبادی اصلی و در حال رشد قاچاق انسان بوده و بیشترین مقصد قاچاق انسان - به‌ویژه زنان - به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، یونان، ترکیه، غرب اروپا و آسیای جنوب شرقی می‌باشد. از طرف دیگر کشورهای ازبکستان، تاجیکستان و قزاقستان و ترکمنستان به عنوان بزرگ‌ترین قربانیان قاچاق انسان در آسیای مرکزی محسوب می‌شوند. بر اساس این گزارش سالانه بیش از ۴ میلیون نفر در سطح جهان قربانیان قاچاق انسان می‌باشند که در این میان اگرچه، امار قابل استناد و تأیید شده‌ای در خصوص کشورهای آسیای مرکزی وجود ندارد، اما بر اساس برخی برآوردها سالانه بیش از ۱۰ هزار نفر در این منطقه قربانی قاچاق محسوب می‌شوند (Lillis, 2012:2). بنابراین، چالش‌های امنیتی آسیای مرکزی بسیار جدی و قابل توجه بوده و شکل‌گیری ساختارهای اقتصادی مانند راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان بر اساس منطق تسری کارکردگرایانه می‌تواند در حل این معضلات نقش مؤثری داشته باشد. با این شرایط، موضوع افراط‌گرایی نیز به عنوان یکی دیگر از دغدغه‌های امنیتی ایران و کشورهای آسیای مرکزی محسوب می‌شود که ثبات و امنیت منطقه‌ای و ساختار سیاسی کشورهای این منطقه را تهدید می‌کند. کشورهای آسیای مرکزی با توجه به ضعف سیاسی و اجتماعی، فساد و تنش‌های قومی و مذهبی و وجود فقر گسترده زمینه مناسبی را برای بروز و ظهور گروه‌های تروریستی افراطی فراهم

1. International Organization for Migration(IOM)

نموده است. علاوه بر فقر، وجود محرومیت‌های اجتماعی و آموزش مذهبی ضعیف در گسترش افراط‌گرایی در آسیای مرکزی مؤثر بوده و زمینه را برای پیوستن آنها به گروه‌های افراطی مانند داعش فراهم نموده است (Dyner and Other 2015:1).

لذا باید تصریح نمود که رشد افراط‌گرایی و تروریسم، قاچاق انسان، مواد مخدر و بی‌ثباتی که به عنوان دغدغه‌های امنیتی مشترک کشورهای آسیای مرکزی محسوب می‌گردد. این مسائل سبب می‌گردد تا راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان از یک سو زمینه‌ساز گسترش روابط تجاری و اقتصادی میان کشورهای فوق و سایر کشورهای آسیای مرکزی گردد و از طرف دیگر با فراهم کردن زیرساخت‌های تجاری و توسعه اقتصادی و گسترش اشتغال از ایجاد شرایطی که به واسطه آن عوامل بی‌ثبات ساز در آسیای مرکزی ظهور می‌یابند، جلوگیری نمایند. با در نظر گرفتن عوامل بی‌ثباتی در آسیای مرکزی و با توجه به سرمایه‌گذاری گسترده‌ای که کشورهای ایران - ترکمنستان - قزاقستان در ایجاد این کریدور ریلی انجام داده‌اند، حفاظت از زیرساخت‌های ریلی و بهره‌مندی از مزایای تجاری و اقتصادی آن، نیازمند برقراری تامین امنیتی در سراسر این مناطق است. به همین منظور تامین امنیت این کریدور به عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی کشورهای فوق محسوب گردیده که می‌تواند عامل مهمی در شکل‌گیری و تداوم پیوندهای امنیتی میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی گردد. همچنین، گستردگی زمینه‌ها و عوامل بی‌ثبات ساز در آسیای مرکزی و وجود تهدیدهای مشترک امنیتی منجر به گرایش این کشورها به تامین امنیت جمعی شده است. سازمان همکاری شانگهای^۱ به عنوان مهم‌ترین سازمان امنیتی فعال در آسیای مرکزی محسوب می‌شود که در سال ۲۰۰۱ باهدف همکاری‌های نظامی - اطلاعاتی، مبارزه با تروریسم و افراط‌گرایی و هرگونه بی‌ثباتی امنیتی و توسعه همکاری‌های تجاری با محوریت چین (به عنوان رهبر کمر بند اقتصادی راه ابریشم) و روسیه (به عنوان رهبر اتحادیه اقتصادی اوراسیا) تأسیس شده است (Eleanor, 2015) و با توجه به آنکه قزاقستان به عنوان عضو اصلی و ایران به عنوان عضو ناظر این سازمان محسوب می‌شوند، ظرفیت و توانمندی این سازمان در برقراری امنیت این خط راه آهن می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. به این منظور می‌توان از شکل‌گیری تفاهم‌نامه‌های امنیتی، برگزاری مانورهای نظامی - امنیتی و تجهیز نظامی کشورهای عضو یاد کرد که ضمن توانمندسازی کشورهای آسیای مرکزی در برابر

1. Shanghai Cooperation Organization

هرگونه عامل بی‌ثبات ساز به تامین امنیت و ثبات منطقه‌ای کمک خواهد کرد و در نهایت این ثبات امنیتی می‌تواند منجر به توسعه سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی و افزایش توسعه در این منطقه گردد. درواقع، همکاری‌های امنیتی ناشی از تأسیس راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به عنوان یک کارکرد راهبردی برای این خط ریلی بوده که می‌تواند موجب تحکیم روابط امنیتی کشورهای آسیای مرکزی شده و تهدیدات مشترک را خنثی نماید.

نتیجه‌گیری

راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به عنوان یک کریدور بسیار مهم منطقه‌ای در آسیای مرکزی بوده که می‌تواند ایران و کشورهای منطقه را در مسیر تحکیم روابط فراگیر و همه‌جانبه قرار دهد. این مسئله از آن جهت حائز اهمیت بسیار است که ایران و کشورهای آسیای مرکزی از زمینه‌های مساعدی برای فراگیر کردن مناسبات خود در حوزه‌های مختلف برخوردار می‌باشند

یکی از اصلی‌ترین کارکردهای راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به اهمیت سوق‌الجیشی آن مربوط بوده که می‌تواند کشورهای آسیای مرکزی را از انزوای ژئوپلیتیک خارج نماید. درواقع، این مسئله سبب می‌شود تا دسترسی به آب‌های آزاد از طریق جغرافیای ایران به‌عنوان یک نکته جدی موردتوجه کشورهای مزبور بوده و توجه و تقویت این خط آهن از این منظر قابل‌تأمل باشد. بنابراین، یکی از اصلی‌ترین ابعاد اهمیت این خط آهن به خارج کردن کشورهای آسیای مرکزی از انزوای ژئوپلیتیک و دسترسی آنها به آب‌های آزاد از طریق ایران بوده که این موضوع منافع زیادی برای آنها در پی خواهد داشت. بنابراین، خارج شدن کشورهای آسیای مرکزی از بن‌بست موجود به‌عنوان یک عامل مهم در مسیر همگرایی این کشورها با ایران از طریق کریدور شرق دریای خزر خواهد بود.

در کنار عوامل مثبت ناشی از احداث راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان، نمی‌توان از منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی آن غافل شد. درواقع، در پی داشتن منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی به‌عنوان اصلی‌ترین مؤلفه قابل‌توجه در خصوص این خط آهن بوده که می‌تواند کشورهای منطقه را در مسیر همگرایی و توسعه مناسبات قرار دهد. در این راستا باید اشاره داشت که با تکمیل شدن تمامی ظرفیت‌های راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان مجموعه گسترده‌ای از ارتباطات تجاری میان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس تا اقیانوس

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۱۹

آرام را شکل خواهد گرفت که از این قابلیت برخوردار است تا منجر به گسترش روابط دوجانبه و چندجانبه میان کشورهای منطقه گردد. همچنین، یکی از مهم‌ترین حوزه‌های همکاری و چالش آفرین برای ایران و کشورهای آسیای مرکزی به دغدغه‌های امنیتی و مخاطرات ناشی از آن بازمی‌گردد. این مسئله موجب می‌شود تا کشورهای منطقه هرگونه مناسبات جدید را با رویکرد امنیتی نگریسته و منافع امنیتی ناشی از آن را در اولویت قرار دهند. امری که در خصوص تأسیس راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان به وضوح قابل‌رؤیت بوده و می‌توان منافع امنیتی حاصل از این خط آهن را به عنوان یک نقطه عطف قابل‌توجه در مناسبات منطقه‌ای در نظر گرفت. در مجموع باید تصریح کرد که راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان می‌تواند به عنوان یک ظرفیت منطقه‌ای قابل‌توجه در نظر گرفته‌شده و مناسبات ایران و کشورهای منطقه را تحکیم بخشد. اگرچه روابط ایران و کشورهای آسیای مرکزی با موانع مختلفی مواجه بوده و فاصله بسیاری از مرحله همگرایی دارد، اما وجود ساختارهای اقتصادی مانند کریدور شرق دریای خزر می‌تواند، نقطه عطفی در این زمینه بوده و کشورهای مزبور را در مسیر تحکیم مناسبات و همگرایی قرار دهد.

منابع و مآخذ

- احمدی پور، زهرا (۱۳۹۰)، "تبیین ژئوپلیتیک شکل‌گیری سازمان منطقه‌ای در حوزه ژئوپلیتیک خزر آسیای مرکزی"، فصلنامه *آفاق/امنیت*، سال چهارم، شماره سیزدهم.
- امیر احمدیان بهرام (۱۳۸۷)، "حمل‌ونقل و ترانزیت در آسیای مرکزی"، فصلنامه *مطالعات اوراسیای مرکزی*، سال اول، شماره دوم.
- آلکیر، اولگا و تامس ساین (۱۳۸۳)، *گسل‌های منازعه در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی*، ترجمه محمدرضا گلشن پژوه و دیگران، تهران موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر.
- آیدین، مصطفی (۱۳۸۰)، "ریشه‌های داخلی بی‌ثباتی سیاسی در آسیای مرکزی و قفقاز"، فصلنامه *مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۳۶، زمستان ۱۳۸۰.
- بیگدلی، علیرضا (۱۳۸۱)، "موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای آسیای مرکزی"، فصلنامه *مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۳۷ بهار.
- مجتهد زاده، پیروز (۱۳۸۷)، "خزر بر سر دوراهی درگیری و همکاری: بررسی راه‌های گسترش همکاری ایران و کشورهای آسیای مرکزی"، ترجمه ولی کوزه گر کالچی، فصلنامه *مطالعات خاورمیانه*، سال پانزدهم، شماره ۴.
- جمشیدی، محمد و دهقی، ایرج (۱۳۹۳)، "ارائه الگوی تحلیل محیط راهبردی سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران؛ مطالعه موردی منطقه آسیای مرکزی"، فصلنامه *آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۸۶، تابستان.
- دهقان طرز جانی، محمد (۱۳۷۵)، "اولویت‌ها و منابع تهدید منافع ملی ایران در آسیای مرکزی و قفقاز"، *مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی*، سال چهاردهم، شماره ۱۴۵-۱۴۶.
- رفیع، حسین و مظلومی، اسماعیل (۱۳۹۱)، "موانع همگرایی ایران و ترکیه در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز"، فصلنامه *مطالعات اوراسیای مرکزی*، سال پنجم، شماره دهم.
- زهرانی، مصطفی و فرجی لوحه سرا، تیمور (۱۳۹۳)، "منابع بین‌المللی راهبرد امنیت ملی ۲۰۲۰ فدراسیون روسیه"، فصلنامه *مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۸۵.
- سنایی، مهدی (۱۳۹۰)، *روابط ایران و آسیای مرکزی: روندها و چشم‌اندازها*، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- سیمبر، رضا (۱۳۸۵)، "جایگاه ایران در تحولات ژئوپلیتیک آسیای مرکزی و قفقاز"، *مجله جغرافیا و توسعه‌ی ناحیه‌ای*، شماره‌ی ششم بهار و تابستان.
- صدیق، میر ابراهیم (۱۳۸۳)، *روابط ایران با جمهوری‌های قفقاز از ۱۹۹۱ تاکنون*، تهران: نشر دادگستر.

جایگاه راه آهن شرق دریای خزر در همگرایی منطقه‌ای ایران با آسیای مرکزی / ۱۳۱

- علویان، مرتضی و کوزه‌گر، ولی (۱۳۸۸)، "سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و آسیای مرکزی؛ بسترهای همگرایی و زمینه‌های واگرایی"، فصلنامه علوم سیاسی، سال دوازدهم، شماره چهل و ششم، تابستان.
- قوام، سید عبدالعلی (۱۳۹۰)، *روابط بین‌الملل؛ نظریه‌ها و رویکردها*، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- کرمی، جهانگیر و کوزه‌گر، ولی (۱۳۹۳)، "الگوهای ضد هژمونیک ایران، روسیه و چین در آسیای مرکزی"، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۸۵ بهار.
- کرمی، جهانگیر (۱۳۸۷)، "ایران و اوراسیای مرکزی: آشفتگی نقش و عملکرد"، دو فصلنامه *مطالعات اوراسیای مرکزی*، مرکز مطالعات عالی بین‌المللی دانشگاه تهران، سال اول، شماره ۱، زمستان و بهار.
- کولایی، الهه (۱۳۸۴) بازی بزرگ جدید در آسیای مرکزی؛ زمینه‌ها و چشم‌اندازها، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- کولایی، الهه (۱۳۷۶)، *سیاست و حکومت در آسیای مرکزی*، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها، تهران، (سمت).
- گمرک جمهوری اسلامی ایران، حجم مبادلات تجاری ایران و سایر کشورها در سال ۱۳۹۳.
- مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۱)، *تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل*، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- نوروزی، نور محمد، (۱۳۸۷)، "تقابل ایران و ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز"، فصلنامه *مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۲۹.
- واعظی، محمود (۱۳۸۷)، *ژئوپلیتیک بحران در آسیای مرکزی و قفقاز (بنیان‌ها و بازیگران)*، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- وثوقی، سعید (۱۳۸۸)، "تهدیدات امنیتی ایران در منطقه قفقاز جنوبی"، فصلنامه *مطالعات سیاسی و بین‌المللی*، اصفهان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهر رضا، سال اول، شماره اول.
- ولیقلیزاده، علی (۱۳۹۰)، "نگاه اجمالی به همگرایی‌های جدید در اوراسیای مرکزی و چالش‌های احتمالی جمهوری اسلامی ایران"، فصلنامه *آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۷۶، زمستان.
- هرتزیگ، ادموند (۱۳۸۳)، "منطقه‌گرایی ایران و آسیای مرکزی"، ترجمه محمدعلی قاسمی، فصلنامه *مطالعات راهبردی*، سال هفتم، شماره سوم.
- یزدانی، عنایت‌الله (۱۳۹۱)، "بررسی رویکرد امنیتی جمهوری اسلامی ایران به آسیای مرکزی"، فصلنامه *آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۷۹، پاییز.

- Bisenov, Naubet (2014), "New Rail Line to Turn Kazakhstan into Transit Hub Between China, Middle East", Available at: <http://emergingequity.org/2014/12/08/new-rail-line-to-turn-kazakhstan-into-transit-hub-between-china-middle-east/>, Accessed on: 21 March/ 2015.
- Bussieres, Olivier (2015), "ISIS and Central Asia: New Security Opportunities for a Receding Russia", Available at: <http://russia-eastern-republic.com/2015/12/26/isis-and-central-asia-new-security-opportunities-for-a-receding-russia/>, Accessed on: 03 March/ 2015.
- Dyrner, Anna and others (2015), "ISIS and Its Presumed Expansion into Central Asia", Polish Institute of International Affairs, available at: https://www.pism.pl/files/?id_plik=20020, Accessed on: 12 April/ 2015.
- Feiler, Gil (2014), Israel and Kazakhstan Assessing the State of Bilateral Relations, Barilan University, Center of The Begin-Sadat Center for Strategic Studies.
- Fuller, Graham E. (1998), Central Asia the New Geopolitics, RAND Corporation, the United States Air Force.
- Eleanor, Albert (2015), "The Shanghai Cooperation Organization", Available at: <http://www.cfr.org/china/shanghai-cooperation-organization/p10883>, Accessed on: 28 March / 2015.
- Goble, Paul (2015), "A New Breeding Ground for Terrorism in Central Asia – the Abandoned Families Of Labor Migrants In Russia", available at: <http://www.interpretermag.com/a-new-breeding-ground-for-terrorism-in-central-asia-the-abandoned-families-of-labor-migrants-in-russia/>, Accessed on: 26 March / 2015.
- Kalyr, Zamat and Buzepzhanova, Danna (2014), "Nazarbayev Helps Launch Last Section of Kazakhstan-Turkmenistan-Iran Railway", available at: <http://astanatimes.com/2014/12/nazarbayev-helps-launch-last-section-kazakhstan-turkmenistan-iran-railway/>, Accessed on: 19 April/ 2015.
- Lillis, Joanna (2012), "Kazakhstan: Grappling with Human Trafficking", available at: <http://www.eurasianet.org/node/66247>, Accessed on: 12 April/ 2015.
- Lillis, Joanna (2014), "Kazakhstan, Turkmenistan and Iran Launch Railroad to Get Trade on Track", Available at: <http://www.eurasianet.org/node/71166>, Accessed on: 17 March / 2015.
- Lal, Rollie (2006), Central Asia and Its Asian Neighbors, RAND Corporation, the United States Air Force.

- Omelicheva, Mariya Y. (2010), "The Ethnic Dimension of Religious Extremism and Terrorism in Central Asia", *International Political Science Review*, No. 31.
- Niayesh, Umid (2014) "Kazakhstan-Turkmenistan-Iran railway inaugurated", available at: <http://en.trend.az/iran/business/2339779.html>, Accessed on: 16 May/ 2015.
- Karimov, Fatih (2014), "Iran-Kazakhstan-Turkmenistan railway could triple Iran-Kazakhstan trade", Available at: <http://en.trend.az/business/economy/2336438.html>, Accessed on: 05 May/ 2015.
- Hill, Fiona (2003), "Central Asia: Terrorism, Religious Extremism, and Regional Stability", Brookings, Available at: <http://www.brookings.edu/research/testimony/2003/07/23asia-hill>, Accessed on: 19 April/ 2015.
- Lopour, Jacqueline (2015), *Geopolitics at the Worlds Pivot*, Centre for International Governance Innovation.
- Weitz, Richard (2015), "Iran's Empowerment in Central Asia and the South Caucasus", *Central Asia Caucasus Analyst*, Available at: <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13293-irans-empowerment-in-central-asia-and-the-south-caucasus.html>, Accessed on: 25 April/ 2015.
- Nichol, Jim (2014), "Central Asia: Regional Developments and Implications for U.S. Interests", Congressional Research Service, Available at: <https://www.fas.org/sgp/crs/row/RL33458.pdf>, Accessed on: 12 May/ 2015.
- Oliker, Olga and A. Shlapak, David (2005), *U.S. Interests in Central Asia*, RAND Corporation, the United States Air Force.
- Kiani, Davood (2014), "Iran and Central Asia: A Cultural Perspective", *Iranian Review of Foreign Affairs*, Winter, Available at: <https://www.ciaonet.org/catalog/32182>, Accessed on: 08 May/ 2015.