

فراتر از خبر

## چرا به پل «آقتکه‌خان» در شمال ايران حمله شد؟

راديو فردا

کمتر از یک دقیقه پیش



تصویر منتشر شده در رسانه‌های ایران از آسیب وارده به بخشی از پل «آقتکه‌خان» در پی حمله هوایی آمریکا

در جریان حملات اخیر آمریکا به نقاطی از ایران که در واکنش به حملات به کشتی‌های تجاری در تنگه هرمز صورت گرفت، یک پل استراتژیک در شمال ایران به نام «آقتکه‌خان» نیز هدف قرار گرفت.

این پل که در مسیر راه‌آهن ایران-ترکمنستان قرار دارد از نظر تجاری چه اهمیتی دارد و پیام احتمالی حمله به این پل چه بوده است؟

یک روز پس از آن که مقام‌های ایران از حمله آمریکا به پل آقتکه‌خان در استان گلستان خبر دادند، عبدالعلی کیان‌مهر معاون اقتصادی استاندار این استان، روز ۱۹ تیر اعلام کرد بازسازی این پل آغاز شده و تلاش می‌شود این مسیر در «کوتاه‌ترین زمان» به مدار بهره‌برداری بازگردد.

او تأکید کرد که به دلیل «ذخیره کافی کالاهای اساسی و پیش‌بینی مسیرهای جایگزین»، این حادثه تأثیری بر تأمین نیازهای مردم و بازار استان نخواهد داشت.

استان گلستان، به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در حد فاصل دریای خزر، آسیای مرکزی و فلات ایران، قرن‌ها محل عبور کاروان‌ها و مسیرهای ارتباطی بوده است. شهر آق‌قلا نیز که پل آق‌تکه‌خان در آن قرار دارد، از گذشته در مسیرهای ارتباطی شمال ایران قرار داشته و قرار گرفتن این شهر در حاشیه گرگان‌رود و راه‌های منتهی به گذرگاه اینچه‌برون، در مرز ایران و ترکمنستان، اهمیت جغرافیایی ویژه‌ای به آن داده است.

پل آق‌تکه‌خان نیز تنها یک سازه در شبکه ریلی شمال ایران نیست؛ بلکه این پل، محل عبور قطارهایی است که کالاها را میان ایران و همسایگان شمالی جابه‌جا می‌کنند. به همین دلیل، آق‌تکه‌خان، در سال‌های اخیر، از یک زیرساخت محلی به بخشی از یک معادله بزرگ‌تر تبدیل شده است.

در واقع، اهمیت تجاری این پل با افزایش رقابت بر سر مسیرهای تجاری اوراسیا، اتصال چین به غرب، دسترسی روسیه به راه‌های زمینی و تلاش ایران برای تبدیل شدن به حلقه‌ای میان آسیای مرکزی و خاورمیانه، بیشتر شده است.

بیشتر در این باره:

ادامه تبادل آتش بین ایران و آمریکا؛ سنتکام از حمله به ۹۰ هدف در ایران خبر داد



## مسیر ریلی گرگان- اینچه‌برون

افتتاح مسیر ریلی گرگان- اینچه‌برون در دهه ۱۳۹۰ بخشی از تلاش ایران برای پیوستن فعال‌تر به تجارت منطقه‌ای بود. این مسیر امکان اتصال ریلی ایران به ترکمنستان و سپس قزاقستان را فراهم کرد. این خط آهن می‌تواند بخشی از کریدورهای حمل‌ونقل میان چین، آسیای مرکزی، ایران و اروپا باشد؛ مسیرهایی که در شرایط بحران‌های دریایی یا محدودیت‌های سیاسی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.

اما برای تهران، چنین خطوطی فقط پروژه اقتصادی نیستند. ایران که سال‌ها با تحریم‌های گسترده مواجه بوده، تلاش کرده است موقعیت جغرافیایی خود را به یک «مزیت اقتصادی» تبدیل کند؛ یعنی تبدیل شدن به پل ارتباطی میان تولیدکنندگان آسیایی و بازارهای غربی و جنوبی. برای کشورهای آسیای مرکزی که به آب‌های آزاد دسترسی مستقیم ندارند نیز مسیرهای عبوری از ایران می‌توانند جایگزینی برای مسیرهای سنتی باشند.

همچنین اهمیت این مسیر برای روسیه در سال‌های اخیر به دلیل تحولات مربوط به جنگ اوکراین افزایش یافت؛ زیرا در پی جنگ اوکراین و وضع تحریم‌های غرب علیه روسیه، مسکو تلاش کرده که مسیرهای تجاری جدیدی را بیازماید و همین امر باعث شد راه‌های زمینی آسیای مرکزی و ایران اهمیت بیشتری برای مسکو پیدا کنند. آن‌طور که مقام‌های ایران می‌گویند، روسیه و ایران در ماه‌های گذشته از این مسیر تبادلاتی داشته‌اند.

## سهم چین و روسیه

اما دالغا خاتین اوغلو، کارشناس اقتصادی، درباره تجارت از این مسیر ریلی به رادیو فردا می‌گوید: «از مسیر ریلی ایران- ترکمنستان سالانه حدود سه میلیون تن کالا جابه‌جا می‌شود که دو سوم آن مربوط به ترانزیت (عمدتاً گوگرد ترکمنستان به بنادر جنوب ایران) و بقیه مربوط به تجارت ایران با کشورهای آسیای میانه است و سهم بسیار ناچیزی از این محموله‌ها مربوط به تجارت ایران با چین و روسیه است.»

او به‌ویژه دربارهٔ تجارت با روسیه از این مسیر می‌گوید: «تقریباً ۴۰ درصد از تجارت ایران و روسیه از مسیر دریای خزر و ۵۹ درصد از مسیر آذربایجان و ۱ درصد از مسیر ارمنستان-گرجستان انجام می‌شود و خطوط ریلی شمال شرق ایران سهمی در این مبادلات ندارند».

برای چین نیز، اتصال زمینی به غرب یک موضوع راهبردی است و ابتکار «راه ابریشم جدید» این کشور بر ایجاد شبکه‌های متنوع حمل‌ونقل متکی است تا وابستگی به مسیرهای دریایی کاهش یابد. در دوران محاصره دریایی، گفته می‌شود حجم تجارت ایران و چین از این مسیر سه برابر شده است.

خاتین اوغلو بر اساس آمارهای رسمی می‌گوید: «پیشتر هفته‌ای یک قطار در این مسیر حرکت می‌کرد بود و اکنون ۳-۴ روز یک‌بار یک قطار تردد دارد».

## پیام حمله به خطوط ریلی چیست؟

در حالی که در جریان محاصرهٔ دریایی جنوب ایران از سوی آمریکا، مقام‌های تهران از تلاش برای ایجاد یا تقویت مسیرهای جایگزین زمینی یا ریلی به‌ویژه به سمت چین خبر دادند، حمله به مسیرهای ریلی شمال ایران چه اهدافی می‌تواند داشته باشد؟

خاتین اوغلو می‌گوید: «به نظر من آمریکا با هدف قرار دادن پل آق‌قلا این پیام را به ایران داد که اگر محاصرهٔ دریایی دوباره آغاز شود، ایران نباید روی مسیرهای زمینی جایگزین حساب باز کند».

اکنون حمله به این پل، آسیب‌پذیری این تلاش ایران را برجسته کرده است. همچنین این حمله نشان داد که در یک جنگ تمام‌عیار، همان‌قدر که ممکن است مسیرهای دریایی مختل شود، دیگر مسیرها نیز در خطر اختلال قرار دارند.

خاتین اوغلو می‌گوید: «ایران سالانه ۱۵۰ میلیون تن تجارت غیرنفتی و ۱۰۰ میلیون تن تجارت نفتی دارد و بخش اعظم تجارت غیرنفتی و کل تجارت نفتی ایران از مسیر دریایی انجام می‌شود؛ لذا مسیر ریلی ترکمنستان-قزاقستان-چین حتی اگر با ظرفیت کامل هم فعالیت کند، باز هم سهم بسیار ناچیزی در تجارت خارجی ایران خواهد داشت».

او ادامه می‌دهد: «ثانیاً ایران باید حق ترانزیت به دو کشور ترکمنستان و قزاقستان پرداخت کند و از طرفی، اگرچه زمان حمل کالا از مسیر ریلی حدود ۱۵ روز است (یک هفته تا ۱۰ روز کمتر از مسیر دریایی) است، اما هزینه آن بسیار بیشتر از حمل دریایی کالاها است».

## آسیب‌پذیری زیرساخت‌ها در جنگ

حمله به پل آق‌تکه‌خان، صرف‌نظر از میزان خسارت عملیاتی آن، بیانگر این واقعیت است که زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کریدورهای تجاری در دوران جنگ آسیب‌پذیرند.

چنین واقعیتی، اهمیت توسعه این مسیرها را کم‌رنگ نمی‌کند، بلکه یادآور می‌شود که بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های جغرافیایی کشور، بیش از هر چیز به ثبات و صلح وابسته است.

هرچه امنیت و ثبات بیشتر باشد، انگیزهٔ سرمایه‌گذاران برای مشارکت در پروژه‌های بزرگ‌تر افزایش می‌یابد و مسیرهای تجاری می‌توانند نقش واقعی خود را به عنوان موتور توسعه اقتصادی و همکاری‌های منطقه‌ای ایفا کنند.

