

منافع ایران از کدام گذرگاه می‌گذرد؟

با شنیده شدن زمزمه‌هایی از شکل‌گیری نظم نوین جهانی، قدرت‌های بزرگ در تلاشند تا با طراحی مسیرهای ترانزیتی جدید از جغرافیای خود و کشورهای هم‌پیمانان، ابزاری نوین برای حفظ و تولید قدرت فراهم آورند.

به گزارش سایت خبری پرسون، طراحان دالان راهبردی هند-غرب آسیا-اروپا (IMEC) که در نشست امسال گروه ۲۰ معرفی شد، هدف آن را اتصال هند به امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، رژیم صهیونیستی و اروپا اعلام کردند.

در واقع مشارکت‌کنندگان در این دالان امیدوارند که بدین وسیله بتوانند هزینه‌های تجارت میان خود را کاهش داده، دسترسی به بازار را تقویت و فرصت‌های سرمایه‌گذاری جدیدی ایجاد کنند.

آنها همچنین مدعی هستند که ارتباطات اقتصادی نزدیک ناشی از وجود این دالان، انگیزه همکاری در حوزه‌های مختلف امنیتی و دیپلماتیک بین مشارکت‌کنندگان را افزایش می‌دهد، اما بررسی چالش‌ها و موانع پیش‌روی این دالان نشان می‌دهد که ماجرا به این سادگی نیست.

رقابت‌های پیچیده ژئوپلیتیک کشورها، ایدئولوژی‌ها و ارزش‌های سیاسی مختلف، تهدیدات امنیتی و تروریستی گسترده در کشورهای مسیر دالان، چالش‌های لجستیکی و عرصه‌های جغرافیایی گوناگون و عدم امکان ایجاد یک ساختار حمل‌ونقل به هم پیوسته، چارچوب‌های قانونی متفاوت و نیاز به سرمایه‌گذاری بزرگ از یک سو و تضاد منافع و نبود چشم‌انداز گفت‌وگوهای دیپلماتیک و سازگار برای حل مسائل پیش رو از سوی دیگر، تنها بخشی از مشکلات ایجاد این دالان راهبردی است.

دالان راهبردی هند-غرب آسیا-اروپا؛ مزیت اقتصادی یا ژئوپلیتیک؟

اما شاید مهم‌ترین مانع پیش‌روی این دالان نه مسائل ژئوپلیتیک، نه لجستیکی و نه تضاد منافع سیاسی و اقتصادی مشارکت‌کنندگان باشد. کارشناسان معتقدند که حتی با وجود مزیت‌های ژئوپلیتیک، موفقیت یک دالان راهبردی بدون وجود دست‌کم سه مزیت نسبی امکان‌پذیر نیست: «مزیت اقتصادی»، «صرفه‌جویی در هزینه حمل‌ونقل» و «صرفه‌جویی در زمان».

«مزیت اقتصادی» بدین معنا که دالان راهبردی باید تولیدکننده را از ارزان‌ترین راه ممکن به مصرف‌کننده متصل کند و در واقع ابزاری برای انتقال مصرف‌مازاد تولیدکننده باشد. آنچه روشن است، بنادر غرب هند در حال حاضر نیز از طریق کانال سوئز به اروپا مرتبطند، مسیری امن‌تر، کوتاه‌تر، سریع‌تر، ارزان‌تر و در یک کلام با مزیت اقتصادی بالاتر.

از طرفی نگاهی به حجم مبادلات تجاری هند و چین با اروپا، نشان می‌دهد که چین با مبادلات تجاری بالغ بر ۸۵۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲، دومین شریک تجاری اروپا بوده است. در مقابل هند با ۹۰ میلیارد دلار تقریباً یک دهم چین با اروپا تجارت دارد.

گرچه ممکن است ادعا شود که فاصله گرفتن غرب از چین به معنای مطرح شدن هند به عنوان قطب بعدی تولید است اما شواهد نشان می‌دهد که با رشد چین، زنجیره تولید ارزان قیمت از این کشور به کشورهای آسیای جنوب شرقی نظیر ویتنام، تایلند و بنگلادش در حال تغییر است که خود در حال حاضر از بزرگترین واردکنندگان از چین هستند.

در خصوص «صرفه‌جویی در هزینه و زمان» اما؛ به باور کارشناسان ارزان‌ترین روش حمل‌ونقل بین‌المللی در مسیرهای طولانی، حمل‌ونقل دریایی است، لذا باید دالان دریایی، مقرون به صرفه‌ترین مسیر حمل‌ونقل باشد. به همین دلیل است که چین تا این حد به طرح «یک کمربند- یک جاده» (BRI) یا همان «جاده ابریشم» اصرار دارد.

اما این شاخص مهم یعنی صرفه‌جویی در زمان، حتی از سوی خوش‌بینانه‌ترین برآورد اندیشکده‌های اروپایی نیز در مورد دالان راهبردی هند-غرب آسیا-اروپا تایید نشده است، چه، برای انتقال یک کانتینر در این مسیر باید بارها و بارها مسیر زمینی به ریلی و دریایی و سپس بالعکس تغییر کند که علاوه بر صرف هزینه‌های مالی بالا، زمان جابه‌جایی کالا را نیز به شدت افزایش می‌دهد تا جایی که حتی نسبت به جدول زمانی انتقال از کانال سوئز نیز بیشتر خواهد شد.

جنگ گذرگاه‌ها و موقعیت راهبردی ایران، ترکیه و مصر

برخی کارشناسان، تلاش برای جایگزین کردن گذرگاه‌هایی که بتواند منافع ژئوپلیتیک کشورها را تامین کند را به «جنگ دالان‌های راهبردی» (Strategic Corridors War) تعبیر کرده و بر این باورند که وقوع جنگ اوکراین و عمیق‌تر شدن تضاد منافع راهبردی اروپا و روسیه از یک سو و نقش مهم گذرگاه‌ها در شکل‌گیری نظم نوین جهانی از سوی دیگر، اروپا را بر آن داشته که در پی یافتن راه‌های جدید برای مبادلات تجاری خود باشد.

در واقع طراحان غربی دالان هند-غرب آسیا-اروپا با هدف به حاشیه راندن روسیه در موضوع دالان شمال-جنوب این ایده را مطرح کرده و قصد دارند با راه‌اندازی این گذرگاه، ضربه مهلکی به دالان شمال-جنوب وارد کنند که هدف آن اتصال بمبئی در هند به شمال اروپا از طریق قفقاز و سپس روسیه است.

در تحلیل موفقیت و یا عدم موفقیت این دالان، نقش و موقعیت راهبردی ایران در این تقاطع جغرافیایی به ویژه در پروژه «یک کمربند- یک جاده» به شدت حائز اهمیت است و کارشناسان معتقدند؛ تسلط ایران بر تنگه هرمز که گلوگاه اتصال بین هند و امارات متحده عربی در چارچوب دالان مذکور است را نباید از نظر دور داشت.

همچنین واکنش دیگر کشورهای این حوزه مانند مصر و ترکیه نیز قابل توجه است. موقعیت جغرافیایی راهبردی مصر در مسیرهای تجاری بین‌المللی از طریق کانال سوئز که یک مسیر حمل‌ونقل حیاتی برای اتصال دریای مدیترانه به دریای سرخ و همچنین منبع کلیدی درآمد ارزی این کشور است، می‌تواند با ایجاد دالان هند-غرب آسیا-اروپا به عنوان یک مسیر جایگزین مورد تهدید قرار گرفته و برای نقش مسلط مصر در منطقه عاملی محدود کننده باشد.

انحراف تجارت از کانال سوئز و پیامدهای اقتصادی منفی آن برای مصر بدون شک واکنش این کشور را به دنبال خواهد داشت. علاوه بر این رئیس‌جمهور ترکیه نیز صراحتاً اعلام کرده که بدون مشارکت ترکیه، هیچ گذرگاهی برای انتقال کالا و یا انرژی در منطقه وجود نخواهد داشت.

چرا دالان راهبردی هند-غرب آسیا-اروپا؟

با همه چالش‌های ژئوپلیتیکی، لجستیکی، امنیتی و اقتصادی پیش روی این دالان، سوالی که مطرح می‌شود این است که لزوم شکل‌گیری چنین گذرگاهی چیست؟

مطالعه و تحلیل واقعیت‌های موجود درباره این دالان نشان می‌دهد که طرح احداث آن بیش از آنکه ریشه در مزیت‌های اقتصادی و حتی ژئوپلیتیکی نسبی برای تجارت بین اعضا داشته باشد، ناشی از شیطنت‌های آمریکایی-اسرائیلی در منطقه خلیج فارس است.

هدف از طرح این پروژه‌ی سیاسی، از کار انداختن طرح یک کمربند-یک جاده چین یا تأثیرگذاری منفی بر آن است، زیرا کارآیی اقتصادی این پروژه در مقایسه با منافع اقتصادی طرح راهبردی چین اندک به نظر می‌رسد.

اما چرا دهلی‌نو تا این حد مشتاق طرح این پروژه آن هم در اجلاس G۲۰ بود؟ این بار نیز پاسخ تا حدی روشن است! برای توضیح این موضوع باید نگاهی به مسائل داخلی هند داشت، چه، «نارندرا مودی» رئیس‌جمهور هند قصد داشت به این طریق تصویری موفق از اجلاس G۲۰ عرضه کند و همچنین در فاصله کمتر از یک سال تا انتخابات سراسری هند، خود را به عنوان یک شخصیت ممتاز و تأثیرگذار در مقابله با تهدیدات اقتصادی و سیاسی همسایگان مطرح نماید.

منافع ایران از کدام گذرگاه می‌گذرد؟

سواحل طولانی، موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد و ترانزیتی، دسترسی آسان به دریا و سایر کشورها، ایران را در قلب یکی از شاهراه‌های تجاری ممتاز قرار داده است.

قرار گرفتن ایران در این شاهراه بین‌المللی، فرصت‌ها و تهدیدهای فراوانی برای کشور ایجاد کرده و درک این واقعیت مهم می‌تواند آورده زیادی از نظر اقتصادی و قدرت چانه‌زنی بین‌المللی برای کشور به همراه داشته باشد و موجب خواهد شد که پیش‌برد پروژه‌های مرتبط با این دالان در صدر برنامه‌های توسعه‌ای کشور قرار گیرد.

دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) که هند را از طریق ایران به دریای خزر، روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند، با دور زدن کانال سوئز، مسیر را ۴۰ درصد کوتاه‌تر و ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیرهای سنتی خواهد کرد.

از آغاز درگیری روسیه و اوکراین، اهمیت راهبردی این دالان به ویژه برای مسکو و تهران بیش از پیش احساس می‌شود زیرا هر دو کشور با تحریم‌های غرب روبرو هستند و فعال‌شدن کامل این دالان برای تسهیل و تسریع روند دلارزدایی و خنثی‌سازی تحریم‌های غرب اهمیتی دوچندان یافته است.

کارشناسان معتقدند که با توسعه این دالان، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند سالانه دست‌کم تا ۲۰ میلیارد دلار به درآمدهای ارزی خود بیافزاید و وابستگی خود به درآمدهای نفتی را بیش از پیش کاهش دهد.

اما رقبای دالان راهبردی شمال-جنوب نیز کم نیستند. دالان هند-غرب آسیا-اروپا با تمام معایب و نقایصی که برشمردیم تنها یکی از چهار گذرگاهی است که به عنوان تهدیدی جدی برای دالان شمال-جنوب مطرح است.

پس از طرح احداث این دالان، ترکیه و عراق نیز از برنامه خود برای اجرای «دالان راه توسعه» که بندر بصره در جنوب عراق را به گذرگاه فیخ‌شاپور در مرز ترکیه با جاده و راه‌آهن متصل می‌کند، خبر داده و اعلام کردند: توافقات اولیه برای پیوستن بلغارستان، مجارستان و صربستان به این گذرگاه نیز انجام شده است. آنها همچنین از برنامه آتی خود برای پیوستن کشورهای حاشیه خلیج فارس از جمله امارات به این گذرگاه خبر دادند.

آنچه روشن است، با جنگ گذرگاه‌های بزرگ روبرو هستیم که در آن قدرت‌های بین‌المللی و منطقه‌ای مهم درگیر هستند و احتمالاً نقش مهمی در تغییر شکل صحنه سیاسی بین‌المللی و نیز نقشه ائتلاف‌ها ایفا خواهد کرد.

در این میان نقش و جغرافیای ایران در دو دالان راهبردی شمال-جنوب و شرق-غرب اگرچه منحصربه‌فرد نیست ولی تاثیر تعیین کننده‌ای در شکل‌دادن به جغرافیای سیاسی منطقه و جهان آتی دارد، از همین رو سرمایه‌گذاری برای توسعه دالان شمال-جنوب از اهمیت بسیار برخوردار است.

در این راستا؛ گرچه گام‌های خوبی به‌ویژه در زمینه توسعه راه‌های زمینی برداشته شده، اما نیاز به انجام اقدامات اساسی در جهت رفع موانع فنی مربوط به راه‌ها به‌ویژه گذرگاه‌های ریلی، اصلاح مقررات و تعرفه‌های گمرکی منطبق بر قوانین بین‌المللی راه‌ها، دیجیتال‌سازی، اصلاح رویه‌های کنترل مرزها، فراهم کردن تجهیزات لجستیکی و توسعه بنادر به شدت احساس می‌شود.

سفر اخیر وزیر راه و شهرسازی کشورمان به جمهوری آذربایجان و امضای صورت‌جلسه اجرایی عبور مسیر ریلی از خاک ایران در احداث دالان ریلی ارس می‌تواند گامی مهم در فعال‌سازی دالان‌های راهبردی جدید باشد.

دستیابی به اهداف توسعه‌ای مربوط به احداث دالان شمال-جنوب گرچه مسیری طولانی و پر فراز و نشیب است اما ضرورتی غیر قابل اجتناب بوده که کم‌توجهی به آن به از بین رفتن منافع سرشار اقتصادی و دستاوردهای سیاسی و امنیتی منجر خواهد شد.

منبع: نورنیوز