

چرا جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی بی‌نظیر است؟

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد چابهار به نقل از ایرنا، کریدور بین‌المللی در ساده‌ترین تعریف، مسیری با صرفه اقتصادی بالا برای حمل‌ونقل کالا و افراد است که از قلمرو چند کشور عبور می‌کند. اگر چه تحریم‌های اقتصادی توجه بیشتری را به جایگاه ترانزیتی ایران جلب کرده، موقعیت بی‌نظیر جغرافیای سیاسی و اقتصادی ایران در طول قرن‌های گذشته مورد توجه بوده. جایگاهی که در عمل ایران را به یکی از محورهای مهم تجارت خشکی پایه جهان و چهار راه تمدنی تبدیل کرده است.

حضور محوری و تعیین‌کننده در جاده ابریشم که دست کم ۱۸۰۰ سال در تجارت بین‌المللی اعتبار داشت، نشان‌گر همین مساله مهم بود. همچنین تعبیر گراهام فولر (Graham E. Fuller) از ایران به عنوان مرکز ژئوپلیتیکی جهان که در کتابش با عنوان «قبله عالم؛ ژئوپلیتیک ایران» متجلی شده، به خوبی جایگاه کشور را توضیح می‌دهد.

همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی آسان به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز و کشورهای جنوب خلیج فارس در اختیار ایران است

این مزیت، به چند علت مهم بر می‌گردد:

۱. حضور ایران در منطقه خاورمیانه، کشور را در نقطه تلاقی سه قاره آفریقا، اروپا و آسیا قرار داده است؛ در نتیجه ایران می‌تواند متصل‌کننده شمال، جنوب، شرق و غرب جهان باشد.

۲. ایران در مرکز بیضی استراتژیک انرژی میان دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته است؛ در نتیجه به منابع انرژی در شمال و جنوب از یک سو و به آب‌های آزاد از سوی دیگر دسترسی دارد. در تئوری اسپایکمن (Nicholas John Spykman) ایران به عنوان محور اتصال خشکی و دریا معرفی شده است.

ایران کوتاه‌ترین مسیر اتصال دریای خزر و خلیج فارس است. به همین دلیل در دوران بازی بزرگ قرن ۱۹، تمرکز اصلی انگلیس و روسیه بر کنترل بر ایران بود. کارشناسان به همین دلیل از ایران به عنوان قطب ترانزیت انرژی منطقه نام می‌برند.

۳. همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی آسان به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز و کشورهای جنوب خلیج فارس در اختیار ایران است. به همین دلیل، ایران تحت تاثیر مستقیم تحولات خلیج فارس و مدیترانه شرقی از یک سو و آسیای جنوبی و آسیای مرکزی و قفقاز از سوی دیگر است. کشورهای آسیای مرکزی که به عقیده تیم مارشال (Timothy John Marshall) در کتاب زندان جغرافیا، به دلیل محصور بودن در خشکی در «بن‌بست استراتژیک» قرار دارند، به واسطه ایران با کمترین هزینه به دریاهای آزاد متصل می‌شوند.

همچنین تسلط بر تنگه هرمز به تنهایی ایران را از انزوای ژئوپلیتیک نجات داده و برای ایران وزن سیاسی، اقتصادی و تجاری ایجاد می‌کند. در ادامه، پیش از تشریح نقش ایران در هر کدام از کریدورهای مهم بین‌المللی، به برخی مزایای پیگیری این مساله توسط ایران اشاره می‌شود.

توسعه جایگاه ایران در کریدورها چه مزایایی دارد؟

نتایج بازیابی نقش ترانزیتی ایران به اندازه‌ای است که این گزارش نتواند همه آن‌را مورد اشاره قرار دهد. با این حال برای درک بهتر اهمیت این مساله، به چند مورد از مزیت‌های آن اشاره می‌شود:

۱. مزیت نخست، کاهش جدی وابستگی ایران به درآمد نفتی است؛ ایجاد و توسعه مسیر ترانزیتی علاوه بر دریافت عواید ترانزیتی از دولت‌های خارجی، مشاغل زیادی را در داخل کشور فعال می‌کند.

۲. مزیت دوم، بازیابی نقش فرهنگی ایران در حوزه تمدنی ایران بزرگ است. توسعه پیوند فرهنگی با کشورهای همسایه، از جمله کشورهای شمالی، شرقی و غربی به واسطه اتصال ترانزیتی، می‌تواند در بلندمدت نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران را افزایش دهد.

۳. مزیت سوم، توسعه اجباری بنادر مهم ایران از جمله بندر چابهار و شهید رجایی است.

۴. مزیت چهارم گره‌خوردن منافع کشورهای منطقه به منافع ایران است که وزن ژئوپلیتیک ایران در منطقه را رشد می‌دهد. این مساله دست ایران را در بازی با قدرت‌های بزرگ جهانی باز خواهد کرد. با توجه به اینکه ایران تلاش می‌کند به نظم جدیدی در منطقه جنوب غرب آسیا شکل دهد، بازیابی جایگاه کریدوری ایران در این مهم راه‌گشاست.

۵. مزیت پنجم، تبدیل ایران به چهار راه ترانزیتی جهان است که علاوه بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهد.

اما ایران در کدام کریدورهای بین‌المللی حضور موثر دارد؟

تبدیل ایران به چهار راه ترانزیتی جهان است که علاوه بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهدالف_ جایگاه ایران در کریدور شمال جنوب (INSTC)

طرح اتصال اوراسیا در سال ۲۰۰۰ توسط هند و روسیه بعد از فروپاشی شوروی طرح‌ریزی و آغاز شد. هدف این کریدور آن است که بندر کانتینر در شرق بمبئی در هند را از طریق چابهار و انزلی ایران و سپس آذربایجان به آستارا خان و سن‌پترزبورگ روسیه متصل کند. با توجه به تلاش هند برای دور زدن بندر گوادر پاکستان، اهمیت بندر چابهار و توسعه آن افزایش یافته است.

همچنین رقابت هند و چین به عنوان قدرت‌های نوظهور آسیایی برای اتصال به اروپا، ایران را به محل رقابت این دو کشور تبدیل می‌کند که در صورت بهره‌برداری درست، منافع زیادی برای کشور ایجاد خواهد کرد.

هفت کشور دیگر علاوه بر هند، روسیه، آذربایجان و البته ایران در پروژه دخیل شده‌اند. مهم‌ترین ویژگی این کریدور به نسبت مسیرهای جایگزین، کوتاه شدن مسیر تا ۴۰ درصد و ارزان شدن آن تا ۳۰ درصد نسبت به کانال سوئز برای جابجایی کالاست.

دلیل سرمایه‌گذاری هند در چابهار و کسب معافیت از تحریم‌های آمریکا در زمان ترامپ، نشان می‌دهد این کریدور تا چه اندازه برای قدرت‌های نوظهور اقتصادی جهان اهمیت دارد. نکته دیگر آن‌که چانه‌زنی هند برای چابهار به خوبی افزایش کارت‌های بازی ژئوپلیتیکی ایران را در صورت تکمیل این پروژه روشن می‌کند؛ از جمله این‌که با تکمیل پروژه و پیوند منافع جمهوری آذربایجان با ایران، مشکلات امنیتی کشور در مرزهای شمال غرب کاهش خواهد یافت.

نشریه صهیونیستی «اورشلیم پست» در رابطه با فواید توسعه چابهار به عنوان یک بندر عمیق برای ایران نوشته بود: «یکی از نقاط ضعف راهبردی ایران، نبود بنادر عمیق است. بنادر جنوبی ایران، مانند بندرعباس توانایی پهلو گرفتن کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی را ندارند، در نتیجه محموله‌ها [ارسالی به ایران] ابتدا باید در امارات متحده عربی تخلیه و سپس با کشتی‌های کوچک‌تر به ایران ارسال شود. گذشته از صدها میلیون دلاری که ایران از دست می‌دهد، این کشور همواره در برابر بسته‌شدن تجارت دریایی خود توسط امارات آسیب‌پذیر است.»

مزیت‌های اقتصادی این مسیر برای ایران غیرقابل چشم‌پوشی است؛ به طوری که پیش‌بینی می‌شود با اجرای این پروژه سالیانه ۳۰

ب_ جایگاه ایران در کریدور یک کمربند یک جاده (OBOR)

این کریدور با تلفیقی از راه‌های دریایی و خشکی، بناست جایگزین جاده ابریشم باستانی برای اتصال آسیا به اروپا باشد. این پروژه بلندپروازانه که از سوی چین دنبال می‌شود، شامل بنادر، راه‌های جاده‌ای و راه‌آهن است و می‌رود تا نظم ژئوپلیتیکی جهان را به نفع چین تغییر دهد. هدف عملی این پروژه، دسترسی بهتر چین به سراسر کره زمین برای تجارت است که البته اثرات فرهنگی، اجتماعی و سیاسی هم دارد.

به نوشته اندیشکده «شورای روابط خارجی» آمریکا (CFR) تا به امروز، ۱۴۷ کشور_ که دو سوم جمعیت جهان و ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهند_ این پروژه را امضا کرده یا به انجام آن علاقه نشان داده‌اند.

از طرفی، روابط ریشه‌دار تاریخی ایران و چین، و همچنین نیت یکسان دو کشور در توازن قوا مقابل سیاست‌های یک‌جانبه آمریکا، ایران را به محور برخی منافع استراتژیک چین تبدیل کرده است. از طرف دیگر، ظرفیت ایران برای اتصال دو مسیر دریایی و خشکی راه ابریشم نوین، اهمیت این کشور در طرح بلندپروازانه چین را بیشتر می‌ند.

سند جامع مشارکت راهبردی ایران و چین از یک‌سو، و عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای از سوی دیگر ظرفیت‌های ایران برای توسعه هر چه سریع‌تر برای مشارکت در این کریدور را افزایش می‌دهد. این کریدور که ایران را به محل ارتباط دنیای عرب، دنیای ترک، دنیای آسیای مرکزی و قفقاز خواهد کرد تا حد زیادی مشکلات ناشی از انزوای اقتصادی ایران را حل می‌کند.

جمهوری‌های استقلال‌یافته از شوروی در آسیای مرکزی در محاصره خشکی قرار گرفته‌اند؛ در نتیجه ایران تنها راه دسترسی آن‌ها به آب‌های گرم استج_ جایگاه ایران در کریدور اروپایی تراسیکا (TRACECA)

این پروژه با نام «کریدور حمل‌ونقلی اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی» که به نوعی رقیب پروژه یک کمربند یک جاده چین محسوب می‌شود بناست آسیای مرکزی را از طریق قفقاز و دریای سیاه به اروپا متصل کند. این پروژه، مسکو را دور می‌زند و اتحادیه اروپا، ۱۵ کشور اروپای شرقی، قفقاز و آسیای مرکزی را درگیر می‌کند. توافق‌نامه چندجانبه اساسی میان کشورهای درگیر در این پروژه به عنوان رکن اساسی طرح شناخته می‌شود.

این پروژه در ابتدا شامل ایران نمی‌شد و قرار بود قفقاز را از طریق دریای خزر به آسیای مرکزی متصل کند. با پیوستن ایران در سال ۱۳۸۹ به توافق‌نامه‌های مربوطه، راه زمینی ایران_ ترکیه_ بلغارستان هم به طرح اضافه شد. شاخه جنوبی این کریدور از ترکمنستان وارد ایران شده و سپس به ترکیه متصل می‌شود. همچنین حضور ایران، زمینه نقش افغانستان و پاکستان در طرح را هم فراهم خواهد کرد.

د_ جایگاه ایران در معاهده عشق‌آباد

معاهده عشق‌آباد که در سال ۲۰۱۱ و بین کشورهای عمان، قطر، ترکمنستان، قزاقستان و ایران به امضا رسید در تلاش است آسیای مرکزی را از طریق ایران به آب‌های بین‌المللی متصل کند. با پیوستن هند به این پروژه در سال ۲۰۱۸ و امکان اتصال این کشورها از طریق ایران به هند، اهمیت این طرح بیشتر شده است.

چنانچه پیشتر گفته شد جمهوری‌های استقلال‌یافته از شوروی در آسیای مرکزی در محاصره خشکی قرار گرفته‌اند؛ در نتیجه ایران تنها راه دسترسی آن‌ها به آب‌های گرم است. بنابراین، ایران می‌تواند انرژی را از ترکمنستان و قزاقستان به آب‌های گرم و از طرفی از طریق ترکیه به اروپا برساند.

با توجه به پیوند امنیت ملی این کشورها با انرژی، اهمیت ایران در این کریدور حیاتی است. علاوه بر کریدورهای نام‌برده، در کریدورهای اکو و آسیای جنوبی که گاهی مطرح شده است، نقش ایران قابل توجه است.

