



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

فصلنامه علمی مطالعات خاورمیانه

سال ۳۰، شماره ۳، پیاپی (۱۱۳)، پاییز ۱۴۰۲

Home page: www.cmess.sinaweb.net

دورنمای رقابت بر سر گذر راه‌های راهبردی غرب آسیا

سید حسین موسوی^۱

مقامات جمهوری اسلامی ایران و روسیه در حال آماده‌سازی کریدور شمال - جنوب هستند، پروژه‌ای مشترک مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی که طراحان آن می‌گویند در صورت به بهره‌برداری رسیدن می‌تواند بخشی از بار حمل و نقل دریایی از کانال سوئز را کاهش دهد. در حال حاضر ۱۲ درصد تجارت جهانی از طریق کانال سوئز صورت می‌گیرد. یک تحلیلگر صربستانی معتقد است مشکل برنامه‌ریزی راهبردی ایران و روسیه برای تکمیل این کریدور که از بنادر جنوبی ایران به آستارا و از آنجا از طریق کشور آذربایجان به روسیه می‌رسد، فقدان تضمین در آینده نزدیک است. نیکولا میکوویچ می‌گوید: دو کشور بیش از ۲۰ سال است که درباره این پروژه بحث و گفتگو می‌کنند، اما ساخت راه‌آهن دچار مشکلات مالی لجستیکی و سیاسی است. با این وجود ایران و روسیه تمایل زیادی برای راه‌اندازی آن دارند، با این باور که می‌توانند برای دور زدن تحریم‌ها از آن استفاده کنند. حتی اگر مسکو و تهران موفق به تکمیل مسیر دریایی و خشکی پایه این کریدور شوند، روابط پر تنش تهران و باکو در بخش زمینی این مسیر قابل توجه خواهد بود. در صورتی که این کریدور از آذربایجان عبور کند مسکو و تهران به شدت به باکو، متحد ترکیه در ناتو متکی خواهند شد. شایان ذکر است این کریدور به طول ۷۲۰۰ کیلومتر از جنوب از اقیانوس هند، دریای عمان و تنگه هرمز آغاز و از بنادر ایرانی به دریای خزر متصل می‌شود و از آنجا نیز به داخل خاک روسیه و سرانجام به سن‌پترزبورگ می‌رسد و به این ترتیب آسیای جنوب غربی را به اروپا متصل می‌کند. از بندر مومبای هند تا سن‌پترزبورگ حمل و نقل کالا به جای ۳۰ و ۴۵ روز از کانال سوئز به حداکثر ۱۰ روز کاهش می‌یابد، مشکل دیگری که بر سر راه این کریدور وجود دارد کشور فنلاند است که به تازگی به ناتو پیوسته است.

۱ - مدیرمسئول فصلنامه علمی مطالعات خاورمیانه و رئیس مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه.

رئیس‌جمهور ایران در ۱۷ می ۲۰۲۳ قراردادی را به ارزش ۱/۷ میلیارد دلار برای راه‌آهن راهبردی رشت به آستارا با روسیه امضا کرد تا هرچه سریع‌تر قطعات گسسته این کریدور تکمیل شود. گفته می‌شود، تکمیل این مسیر نزدیک به ۴ سال طول خواهد کشید. در این میان رقبای منطقه‌ای ایران، به‌ویژه عربستان و اخیراً نیز عراق بیکار ننشسته و به‌سرعت در تدارک بازگشایی کریدوری شرقی - غربی از آبراه خلیج فارس به پایانه‌های بندری عربستان و عراق هستند. در عراق به گونه‌ای است که بندر فاو پس از تکمیل از طریق یک مسیر ترانزیت به موصل و از آنجا به کشور ترکیه و شاید هم سوریه متصل شده و مسیر خشکی فاو - موصل حمل و نقل را به ۴ ساعت کاهش می‌دهد. هم‌اکنون بیش از ۵۳ درصد بندر فاو در عراق تکمیل شده است و احتمال بهره‌برداری از آن در سال بعد میلادی متصور است. کریدور شرق به غرب که رقیب کریدور شمال - جنوب است عمدتاً از سرزمین‌های عربی عبور می‌کند و سپس به ترکیه و اروپا می‌رسد. پروژه بندر فاو با همکاری شرکت‌های ایتالیایی و کره‌ای در ۲۰۲۴ افتتاح می‌شود و به این ترتیب چین و هندوستان می‌توانند از طریق این کریدور کالای خود را به اروپا برسانند. توسعه فاو بر قدرت و نفوذ اقتصادی و سیاسی عراق در سطح بین‌المللی خواهد افزود و احتمالاً حمل و نقل و ترافیک دریایی در آبراه خلیج فارس به این کشور منتقل خواهد شد. ظرفیت بارگیری این بندر بالغ بر ۷/۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال است. بسیاری از این بنادر بزرگ شرق نظیر هنگ کنگ، موندرا، مومبای هند، شانگهای و گوانجو در چین، بندر بوسان در کره جنوبی و بندر گوادر در پاکستان با دسترسی به بندر فاو احتمالاً به این کریدور خواهند پیوست، شاید این کریدور نیز اهمیت استراتژیک کانال سوئز را به دریای مدیترانه بیش از پیش تحت‌الشعاع قرار دهد. به نظر می‌رسد بنادر امارات نظیر بندر جبل علی با ظرفیت ۱۹ میلیون کانتینر در سال از طریق گذر ریلی در حال ایجاد به عربستان و اردن و در نهایت بندر حیفا در اسرائیل و سپس بندر پیرائوس یونان کریدور دیگری برای رسیدن به دریای مدیترانه و اروپا باشد. یک شرکت هندی برای راه‌اندازی بندر حیفا همراه یک شرکت اسرائیلی هم‌اکنون دست به کار شده‌اند تا ظرفیت این بندر را برای این حمل و نقل بین‌المللی بزرگ مقیاس فراهم کنند.

اکنون آشکار شده است که جنب و جوش جهان عرب برای تقویت روابط در درون جهان عرب مانند جذب سوریه، عراق و یمن و نیز بهبود روابط کشورهای حاشیه خلیج فارس با یکدیگر و سعی در بهبود روابط با ترکیه و رژیم صهیونیستی از کجا سرچشمه می‌گیرد. همچنین تلاش کشورهای عربی برای کاهش تنش با تهران و گرم گرفتن مقامات کشورهای عربی با دیپلمات‌های کشورمان نیز به نظر می‌رسد

برای ارتقاء امنیت کریدور شرق به غرب صورت می‌گیرد، زیرا جمهوری اسلامی ایران در صورت تأمین نشدن منافعش قادر است امنیت این مسیر را در دریا و خشکی با چالش مواجه کند.

آیا متحدان دیرین جمهوری اسلامی ایران نظیر سوریه، عراق و یمن در منطقه در حال دور شدن از ایران هستند، گذشت زمان و سرعت پیشرفت ابر پروژه منطقه آن را نشان خواهد داد. البته ارزیابی‌ها نگران‌کننده است زیرا ابر پروژه شمال - جنوب به دلیل عدم سرمایه‌گذاری چشمگیر به‌ویژه فقدان سرمایه‌گذاری خارجی مناسب از سوی روسیه، چین، هند و دیگر کشورهایی که از این مسیر سود می‌برند و نیز کندی در اجرای پروژه و همچنین موانع سیاسی، تحریم‌های ظالمانه و کارشکنی‌های مختلف دیگر کشورها ممکن است در خوشبینانه‌ترین برآوردها نزدیک به ۱۰ سال به طول بینجامد. از سوی دیگر بهای کاهش تنش با جهان عرب برای جمهوری اسلامی ایران در کریدور شرق به غرب که از مهم‌ترین مسیر دریایی یعنی خلیج فارس زیر نظر ایران می‌گذرد، چه خواهد بود. به نظر می‌رسد در صورتی که توان جمهوری اسلامی ایران در آبراه خلیج فارس دست‌کم گرفته شود، بسیاری از کشورهای ذی‌نفع زیان خواهند دید. دستگاه سیاست خارجی کشور مناسب است از هم اکنون ساز و کاری را برای مقررات لازم در آبراه خلیج فارس و به‌ویژه تنگه هرمز، شاید با همکاری عمان، برای متفع شدن از کریدور شرق به غرب و انتقال کالا ایجاد نماید.