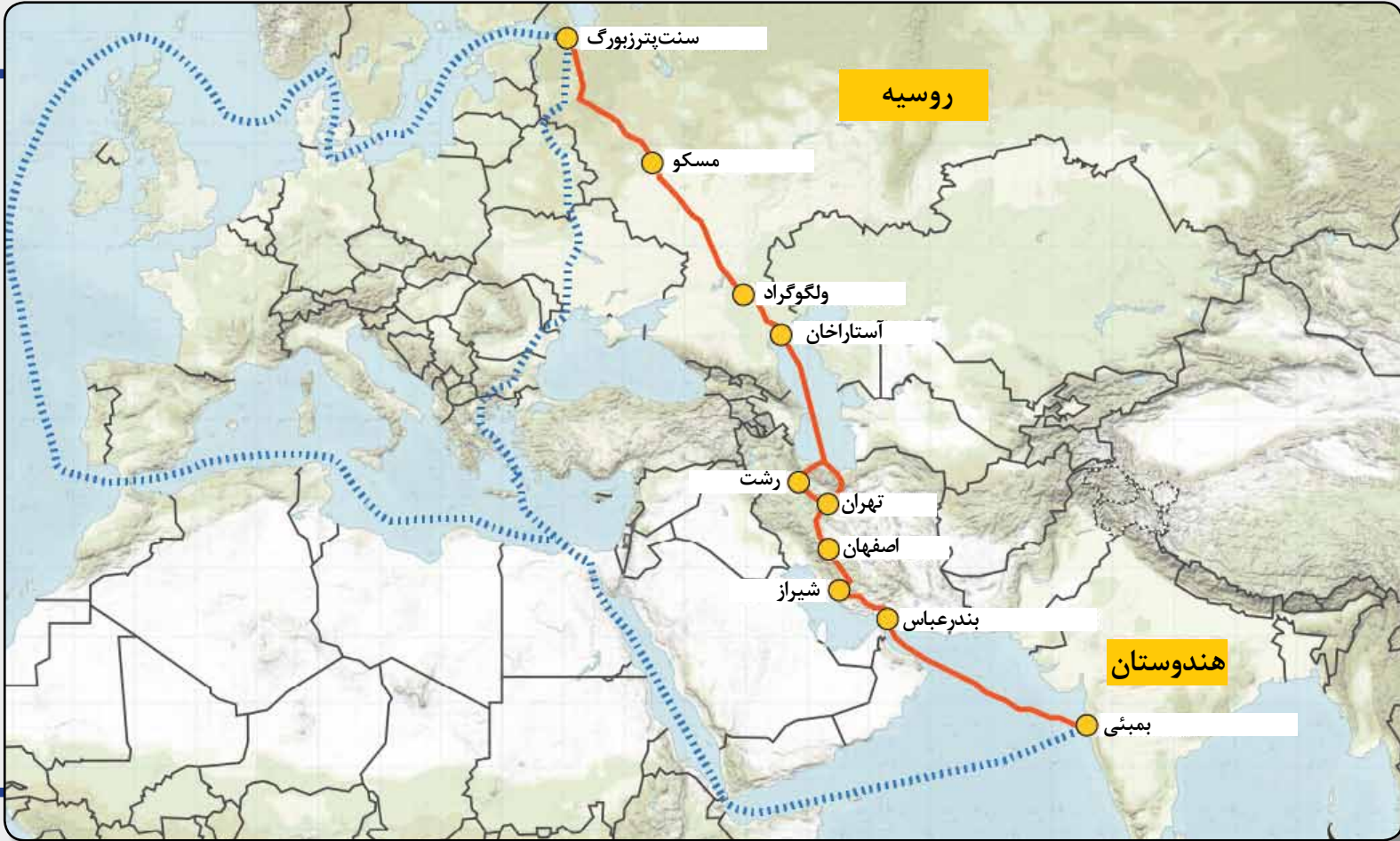


■ **کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب (INSTC)** مسیری است که اروپا و آسیا را از طریق مسیرهای دریایی و زمینی به هم متصل می‌کند. این مسیر از سمت شمال ایران به سمت جنوب ایران و سپس به کشورهای هند و روسیه امتداد می‌یابد و از طریق دریای عمان و خلیج فارس نیز به کشورهای حاشیه خلیج فارس دسترسی دارد که در سال‌های اخیر بویژه پس از جنگ روسیه و اوکراین در کشور ما با نام «ایران راه» از سوی وزارت راه و شهرسازی دنبال و تا حد زیادی عملیاتی شد

«وطن امروز» کریدورهای ترانزیت جهانی شرق - غرب را بررسی کرد

داستان جنگ کریدورها



گروه اقتصادی: کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب (INSTC) مسیری است که اروپا و آسیا را از طریق مسیرهای دریایی و زمینی به هم متصل می‌کند. این مسیر از سمت شمال ایران به سمت جنوب ایران و سپس به کشورهای هند و روسیه امتداد می‌یابد و از طریق دریای عمان و خلیج فارس نیز به کشورهای حاشیه خلیج فارس دسترسی دارد که در سال‌های اخیر بویژه پس از جنگ روسیه و اوکراین در کشور ما با نام «ایران راه» از سوی وزارت راه و شهرسازی دنبال و تا حد زیادی عملیاتی شد.

در برابر این پروژه عظیم چند ملیتی، پروژه دیگری هم وجود دارد که نام آن دالان اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا یا کریدور آی‌مک (IMEC) است. این کریدور یک دالان اقتصادی آینده‌نگر است که هدف آن تقویت توسعه اقتصادی از طریق تقویت اتصال و یکپارچه‌سازی اقتصادی بین جنوب آسیا، خلیج فارس و اروپا است. مسیر پیشنهادی این کریدور ترانزیتی مسیری از میان هند و اروپا است که از کشورهای امارات، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان می‌گذرد.

کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا (آی‌مک) سعی دارد با ایجاد بستری برای اقتصادی، امنیتی و لجستیکی، موجب تمایل بیشتر کشورهای عربی به پروژه عادی‌سازی روابط با رژیم صهیونیستی شود و از این جهت مورد حمایت ویژه هند و ایالات متحده قرار دارد.

در برابر سیاست پیگیری کریدور آی‌مک، کشورهایی نظیر روسیه و چین و در بعضی محورها کشور هند مایلند با توجه به همبستگی بودن در شانگهای و بریکس به واسطه امنیت و سایر خصوصیات جغرافیایی ایران از کریدور شمال - جنوب ایران برای ترانزیت بار و مسافر خود استفاده کنند و وزارت راه و شهرسازی ایران هم در سال‌های اخیر با به کارگیری توان و ظرفیت داخلی سعی کرد در این پروژه کشورهای دیگر را نیز شریک کند.

شریک کردن سایر کشورها برای تشویق به استفاده از مسیر ترانزیتی شمال - جنوب

روسیه در احداث و بهره‌برداری از مسیر ریلی رشت به آستارا، هند را در گسترش بندرهای جنوبی در منطقه مکران شریک کرد تا انگیزه این کشورها برای استفاده از کریدور شمال - جنوب بیشتر شود و در نهایت اقتصاد کشور از منافع این طرح اقتصادی بهره‌برد.

عملیات ۱۷ اکتبر (توفان الاقصی) و تأثیر آن بر کریدور آی‌مک

با وقوع عملیات ۱۷ اکتبر، امنیت مرزها و بنادر سرزمین‌های اشغالی و در سطح کلان‌تر موجودیت رژیم صهیونیستی با چالش جدی مواجه و اتصال آی‌مک به اروپا نیز دست کم تا زمان مشخص شدن اوضاع منطقه مختل شد. براساس این تحولات، به نظر می‌رسد هند در وضعیت عدم قطعیت نسبت به ۲ گزینه آی‌مک و کریدور شمال - جنوب برای ایجاد اتصال چندشیوه‌ای به اروپا قرار گرفته و در این شرایط، تصمیم به بازی همزمان در ۲ زمین ایران و رژیم صهیونیستی گرفته است. انجام عملیات «عده صادق» اگر چه توانست در نگاه‌های کفه آی‌مک را پایین‌تر و کفه کریدور شمال - جنوب را نسبت به قبل بالاتر بیاورد اما اینکه انتظار برود به صرف این اقدام، هند تصمیم به استفاده از کریدور ایران بگیرد هم ساده‌اندیشی است. از دیدگاه کارشناسان اقتصادی، توصیه‌هایی برای تقویت کریدور شمال - جنوب در مقابل آی‌مک مطرح شده است؛ از جمله این پیشنهادها اصلاح موافقتنامه «کریدور حمل و نقل شمال - جنوب»

ناامن و گران شدن مسیر دریای سرخ در کریدور آی‌مک

با ناامن و گران شدن مسیر دریای سرخ توجه به کریدور اقتصادی چندشیوه‌ای هند - خاورمیانه - اروپا (به طور رایج، آی‌مک یا هند - عرب - مد) که سال ۲۰۲۳ در نشست سران گروه ۲۰ در دهللی نو مطرح شده بود، بیشتر مورد توجه قرار گرفت. این کریدور به رغم چالش‌های مختلف همچون عبور از مرزهای چندین کشور، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی مورد نیاز، موقعیت بیابانی بخش‌هایی از مسیر عبوری، تنش‌ها و تحولات موجود در منطقه و حساسیت در روابط کشورهای عربی با رژیم صهیونیستی می‌تواند یک اتصال و پیوند اقتصادی از حاشیه جنوبی اوراسیا در ساحل غربی هند تا سواحل مدیترانه شرقی در یونان تشکیل دهد. بر این اساس آی‌مک این ظرفیت را دارد که ضمن

کریدور شمال - جنوب از چه زمانی مطرح شد؟

سال ۲۰۰۲ میلادی ۳ کشور قراردادهای مقدماتی برای توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب به طول ۷۲۰۰ کیلومتر امضا کردند که طی سالیان اخیر این قرارداد به تصویب ۱۳ کشور رسیده است. مسیر اصلی این کریدور از هلستینکی فنلاند شروع شده و از روسیه تا دریای خزر ادامه می‌یابد و در آنجا به ۳ شاخه تقسیم می‌شود؛ شاخه غربی از طریق آذربایجان یا ارمنستان به غرب ایران، شاخه مرکزی از طریق دریای خزر به مرکز ایران و شاخه شرقی از طریق قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان به شرق ایران می‌رسد. بر این اساس مسیرها در تهران به هم می‌رسد و تا بندر عباس ادامه می‌یابد و سپس از طریق دریا به بندر غربی هند خواهد رسید.

با در نظر گرفتن اهمیت ژئواستراتژیک و اقتصادی همه کشورهای درگیر در کریدور شمال - جنوب، این کریدور ظرفیت ارتقای ارتباط هند با آسیای مرکزی و منطقه اوراسیا را دارد اما کریدور با توجه دیگری که امکان ایجاد اتصال و یکپارچه‌سازی اقتصادی بین خلیج فارس و دریای مدیترانه را دارد کریدور ایران - عراق - سوریه است که از ساحل بندر امام خمینی آغاز شده و با عبور از بصره، گذرگاه البوکمال در مرز سوریه و عراق، در نهایت به بندر لاذقیه سوریه در ساحل مدیترانه متصل می‌شود.

چه سیاست‌هایی می‌تواند موازنه جدید کریدور شمال - جنوب را تقویت کند؟

کشورهای آفریقایی به سمت نظم اقتصادی جدید منطقه بر مدار کمربند اقتصادی شمال - جنوب در قالب تهیه سند برنامه ملی گذر موضوع بند «الف» ماده «۵۷» قانون برنامه هفتم پیشرفت مکمل تلاش‌هایی است که در جهت تغییر نظم امنیتی منطقه انجام می‌شود. ۳- تا زمانی که هندی‌ها نسبت به آینده رژیم صهیونیستی در منطقه امیدوار باشند، سرمایه‌گذاری و فعالیت جدی آنها روی کریدور شمال - جنوب دور از ذهن به نظر می‌رسد.

سه‌شنبه ۲ مرداد ۱۴۰۳
وطن امروز | شماره ۴۰۹۱

اقتصادی

بستریهای اقتصادی و امنیتی شکل‌گیری آی‌مک

توان هند برای ادغام شدن در یک کریدور از هند به اروپا که از کشورهای عربی و مدیترانه عبور می‌کند (مانند آی‌مک)، اساسا به این بستگی دارد که این کشور چگونه مجموعه شرکای خارجی خود را برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش صنایع تولیدی مدیریت می‌کند. به طور کلی این مشارکت‌های اقتصادی ذیل ۳ بستر شامل کریدور غذایی هند که معماری انرژی غرب - مد را ارتقا می‌دهد، کریدور نوآوری زنجیره‌های ارزش صنایع تولیدی انرژی سبز و فناوری نوآورانه و صنایع تولیدی پتروشیمی یکپارچه‌کننده زنجیره ارزش هیبرو کربن هند شکل می‌گیرد. به عنوان مثال در حوزه کشاورزی و امنیت غذایی به دلیل همزیستی بین نیاز استراتژیک کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به تضمین امنیت غذایی و نیاز استراتژیک هند برای افزایش ارزش تولیدات غذایی، فرآوری مواد غذایی به عنوان محور مرکزی یکپارچه‌سازی زنجیره ارزش هند در آی‌مک مطرح شده است.

در این راستا، امارات قصد دارد دانه‌های غذایی میوه‌ها و سبزیجات را مستقیماً از کشاورزان هندی خریداری کرده و به ۸ کارخانه فرآوری که با تأمین مالی خود در هند می‌سازد، تحویل دهد. همچنین مرکز مبادلات چندکالایی دبی یک پلتفرم تجارت کشاورزی به نام «اگر بوتا» ایجاد کرده تا کشاورزان هندی را با شرکتهای مواد غذایی در امارات مرتبط کند و

عادی‌سازی روابط رژیم صهیونیستی با کشورهای عرب به کمک آی‌مک

مهم‌ترین پایه و بستر امنیتی آی‌مک به تلاش‌های ایالات متحده و رژیم اشغالگر صهیونیستی در پروژه عادی‌سازی روابط با کشورهای عرب منطقه بازمی‌گردد. در حقیقت آی‌مک با ایجاد یک شبکه راه‌آهن از امارات و از طریق عربستان سعودی و اردن به بندر حيفا در دریای مدیترانه، موجب تمایل بیشتر کشورهای عربی به پروژه عادی‌سازی روابط با رژیم صهیونیستی (برای انتفاع از مزایای اقتصادی و سیاسی قرارگیری در این کریدور) می‌شود. با توجه به آنچه بیان شد، هر ۲ گزینه آی‌مک و کریدور شمال - جنوب مسیری برای اتصال هند به اروپا محسوب می‌شوند و از این جهت این ۲ گزینه را می‌توان جایگزین و حتی رقیب یکدیگر در نظر گرفت. با این حال، مشاهده می‌شود به‌رغم عضویت هند در کریدور شمال - جنوب تاکنون اقدامی جدی از سوی این کشور برای راه‌اندازی این کریدور انجام نشده است. به نظر می‌رسد یکی از مشکلات بزرگ این کریدور از منظر هندی‌ها وجود تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه ایران است. با وقوع جنگ اوکراین و روسیه در سال ۲۰۲۲ میلادی و در پی آن مختل شدن امکان دسترسی هند به اروپا از طریق کریدور شمال - جنوب، جذابیت این کریدور برای هند

مشارکت هند در توسعه بندر چابهار نشان‌دهنده اهمیت کریدور شمال - جنوب است

چابهار اگر چه در حال حاضر جزئی از موافقتنامه کریدور شمال - جنوب محسوب نمی‌شود اما به نظر می‌رسد مشارکت هند در توسعه بندر چابهار می‌تواند معیاری جهت بررسی میزان جدیت این کشور نسبت به فعالیت در کریدور شمال - جنوب باشد. امضای قرارداد بلندمدت دو جانبه بین شرکت پورت گلوبال لیمیتد هندوستان و سازمان بندر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در ۱۳ مه ۲۰۲۴ میلادی و تعهد هند برای توسعه و راه‌اندازی پایانه بندر شهید بهشتی چابهار می‌تواند نخستین بستر لجستیکی این مشارکت را فراهم آورد. اما برای تحقق ظرفیت‌های تجاری و راهبردی قرارداد جدید لازم است این مشارکت لجستیکی با یک پروژه کریدوری بزرگ‌تر یعنی موافقتنامه کریدور شمال - جنوب با محوریت بندرعباس و با هدف حمل کالا از هند به روسیه و سایر نقاط اروپا ادغام شود. در غیر این صورت منافع این قرارداد دست کم از لحاظ اقتصادی برای ایران بسیار محدود خواهد بود و چه بسا

از زیایی نشدن عملکرد طرف هندی در کوتاه‌مدت، لازم است هر چه سریع‌تر ابتکار عمل‌های جایگزین برای فعال‌سازی مزیت‌های راهبردی چابهار در دستور کار قرار گیرد. ۴- در کنار پیگیری ابتکار کمربند اقتصادی شمال - جنوب با محوریت هند و روسیه با استفاده از فرصت‌های پیش‌آمده بعد از عملیات ۱۷ اکتبر، پیشبرد کریدور ایران - عراق - سوریه با بیرون راندن نیروهای آمریکایی از عراق و سوریه، مجدانه دنبال شود.

واسطه‌ها را دور بزند. از طرف دیگر شرکت بنادر جهانی دویی (DP World) به منظور عملیاتی شدن کریدور غذایی، تلاش‌هایی را که در زمینه ایجاد راه‌حل‌های زنجیره تأمین یکپارچه برای حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی مواد غذایی صورت می‌پذیرد، راهبری می‌کند. در عربستان سعودی نیز برای تقویت و کارآمدتر کردن زنجیره تأمین برنج در این کشور، شرکت سرمایه‌گذاری کشاورزی و دام عربستان سعودی که تحت مالکیت کامل صندوق سرمایه‌گذاری عمومی پادشاهی سعودی است با خرید بخشی از سهام شرکت مواد غذایی داوت از صندوق تجارت کشاورزی هند در بخش کشاورزی این کشور سرمایه‌گذاری کرده است.

رژیم صهیونیستی نیز بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ میلادی با تأسیس ۳۰ مرکز عالی کشاورزی در سراسر هند، بستری برای انتقال سریع فناوری و بهترین شیوه‌ها به کشاورزان هندی ایجاد کرده است که تنها در سال ۲۰۱۹ میلادی حدود ۱۵۰ هزار کشاورز در این مراکز آموزش دیده‌اند. در زمینه بهره‌وری آب نیز سرمایه‌گذاری‌های مشترکی بین رژیم صهیونیستی و هند برای تولید اجزای سیستم آبیاری قطره‌ای انجام شده است.

بیش از پیش کاهش یافت و نگاه هند به کریدور شمال - جنوب معطوف به دسترسی به روسیه و کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و قفقاز شد. در مقابل آی‌مک به دلیل ایجاد بستری اقتصادی و امنیتی یادشده و همچنین توسعه لجستیکی در سال‌های گذشته پیشرفت قابل توجهی داشته و مطلوبیت نسبی آن برای هند به مراتب بیشتر از کریدور شمال - جنوب شد. در این شرایط با وقوع عملیات ۱۷ اکتبر و پس از آن انجام عملیات «عده صادق» توسط ایران، امنیت مرزها و بنادر سرزمین‌های اشغالی و در سطحی کلان‌تر موجودیت رژیم صهیونیستی با چالش جدی مواجه و اتصال آی‌مک به اروپا نیز دست کم تا زمان تعیین اوضاع منطقه مختل شد.

با توجه به نامشخص بودن سرنوشت رژیم صهیونیستی در سرزمین‌های اشغالی و همچنین جنگ روسیه و اوکراین، به نظر می‌رسد هند در وضعیت عدم قطعیت نسبت به ۲ گزینه آی‌مک و کریدور شمال - جنوب به منظور ایجاد اتصال چند شیوه‌ای به اروپا قرار گرفته و در این شرایط تصمیم به فعال نشان دادن خود در هر ۲ کریدور و بازی در ۲ زمین ایران و رژیم صهیونیستی به صورت موازی گرفته است. با این حال ایجاد تعادل بین این ۲ گزینه ممکن است برای هند چالش برانگیز باشد.

چابهار اگر چه در حال حاضر جزئی از موافقتنامه کریدور شمال - جنوب محسوب نمی‌شود اما به نظر می‌رسد مشارکت هند در توسعه بندر چابهار می‌تواند معیاری جهت بررسی میزان جدیت این کشور نسبت به فعالیت در کریدور شمال - جنوب باشد. امضای قرارداد بلندمدت دو جانبه بین شرکت پورت گلوبال لیمیتد هندوستان و سازمان بندر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در ۱۳ مه ۲۰۲۴ میلادی و تعهد هند برای توسعه و راه‌اندازی پایانه بندر شهید بهشتی چابهار می‌تواند نخستین بستر لجستیکی این مشارکت را فراهم آورد. اما برای تحقق ظرفیت‌های تجاری و راهبردی قرارداد جدید لازم است این مشارکت لجستیکی با یک پروژه کریدوری بزرگ‌تر یعنی موافقتنامه کریدور شمال - جنوب با محوریت بندرعباس و با هدف حمل کالا از هند به روسیه و سایر نقاط اروپا ادغام شود. در غیر این صورت منافع این قرارداد دست کم از لحاظ اقتصادی برای ایران بسیار محدود خواهد بود و چه بسا