

ایران قطب حمل و نقل ترانزیت کشورهای همسایه است

بازرگانی ایجاد شد؛ مسیری که بازیگران منطقه‌ای، به سرعت دریافتند که می‌تواند، سبب پیوندهای تجاری شود - که مشوق روابط صلح‌آمیز است - در واقع، مسیر ایران، بسیار معقول است. بر اساس گزارش سازمان جهانی حمل و نقل جاده‌ای^۶، به صورت کلی، سفر از شبه جزیره عربستان به دریای مدیترانه، فقط شش روز، به طول می‌انجامد. این، بخشی از حدود بیست و یک روزی است که برای انتقال یک محموله از خلیج فارس به دریای مدیترانه، از طریق دریای سرخ و گلوگاه کانال سوئز^۷ لازم است. البته اینکه تا اکتبر سال ۲۰۲۱، باز شدن کریدور به طول انجامید، نشان می‌دهد که خاورمیانه، چقدر تکه تکه شده و از نظر اقتصادی، می‌تواند سالم‌تر باشد؛ مانند شمال آفریقا، کشورهای همسایه، بیشتر به مثابه جزایر عمل می‌کنند تا شرکا. مت اورسمن^۸، یکی از مدیران شرکت حقوقی بین‌المللی پیلزبری^۹ - که در زمینه تحریم‌های بین‌المللی و قوانین

در حال حاضر، ایران قطب حمل و نقل ترانزیت کشورهای همسایه است. متن پیش رو یادداشتی از برزو درگاهی در اندیشکده شورای آتلانتیک است که به چگونگی تحقق این مهم می‌پردازد.^۱ کمی بیش از شش ماه قبل، دو کامیون از شمالی‌ترین نقطه امارات متحده عربی (امارت رأس الخیمه^۲) به سمت جنوب و بندر شارجه^۳ حرکت کردند. رانندگان با استفاده از «کشتی رو-رو» مخصوص، از طریق خلیج فارس، کامیون‌های خود را به بندرعباس ایران رساندند، جایی که در پایانه شهید باهنر، خودروهای خود را از کشتی خارج ساخته و مستقیماً مسیر بزرگراه‌های چند بانده و نسبتاً مناسب ایران را در پیش گرفتند. آن‌ها به سمت شمال غرب ایران و ناحیه کوهستانی نزدیک ترکیه روانه شدند. سپس با عبور از مرز بازرگان-گوربلاغ^۴، مسیر خود را به سمت جنوب غرب و بندر مرسین^۵ ترکیه در دریای مدیترانه ادامه دادند که یک مسیر

1. منبع: <https://www.atlanticcouncil.org/content-type/iransource/>

2. Ras al Khaimah

3. Sharjah

4. Bazargan-Gürbulak

5. Mersin

6. World Road Transport Organization

7. Suez Canal

8. Matt Oresman

9. Pillsbury

دهند. در واقع، برزیل، چین، هند و روسیه بعد از ثروتمندتر شدن، سرکوبگرتر، کمتر لیبرال و حتی از نظر بین‌المللی، بیشتر ستیزه‌جو شدند. در ایران، ترکیه و کشورهای خلیج فارس، رونق اقتصادی، نتوانسته است به یک تغییر دموکراتیک منجر گردد. در نهایت باید گفت که حداقل، مسیرهای بازرگانی و وابستگی متقابل اقتصادی، می‌تواند یک معیار معقولیت و کارآمدی را بنیان نهاده و احتمالاً مشوق‌هایی برای صلح میان دشمنان دیرینه فراهم کنند، همان‌گونه که ادغام صنایع آهن فرانسه و آلمان بعد از جنگ جهانی دوم،^۵ باعث شد بروزیک مناقشه نظامی دیگر بین دو کشور، تقریباً غیرممکن گردد. در حال حاضر، چنین آرزوهای معقولی برای خاورمیانه، بهترین چیزی است که سیاست‌گذاران، می‌توانند به آن امید داشته باشند.

نویسنده: برزو درگاهی^۶
مترجم: هادی قربانیار

یکی از عواملی بود که اردوغان را ترغیب کرد تا در نشست‌های که در ماه آوریل در جدّه برگزار شد، اختلافات گذشته را کنار بگذارد و از رهبری سعودی‌ها، از جمله شاهزاده محمد بن سلمان^۴ استقبال کند. بر اساس نقل منابع مختلف، این مسئله، یکی از عوامل محرک برای گفتگوهای اخیر به میزبانی بغداد، میان عربستان سعودی و ایران است. دولت عراق که به ظرفیت ایجاد مسیرهای زمینی حمل‌ونقل کالا واقف است، درصدد باز کردن خاک خود برای خودروهایی ترانزیتی است. دولت آمریکا هم که سرگرم جنگ در اوکراین است، نشانه‌های حاکی از ادغام و مشارکت ایران در منطقه را نادیده می‌گیرد؛ که احتمالاً این کار، در نهایت نتیجه مثبت خواهد داشت. مدت‌ها است که نظریه‌پردازان سیاسی غرب، نظریه‌ای را که زمانی مشهور بود، مبنی بر اینکه افزایش تجارت و رونق، باعث قدرت گرفتن طبقه متوسط جامعه در کشورهای استبدادی می‌شود، کنار گذاشته‌اند تا کشورهای خود را به سمت لیبرال دموکراسی سوق

بدهد. بعد از ظهر پنج‌شنبه و جمعه بوده اما در تقویم ترکیه، تعطیلات آخر هفته، شنبه و یکشنبه است که گاهی باعث توقف‌های طولانی در عبور از مرز بازرگان می‌شود. محدودیت‌ها برای سوخت‌گیری در پمپ‌بنزین‌های ایران، به این معنا است که رانندگان، باید هر چند ساعت برای سوخت‌گیری توقف کنند. با وجود این، دو نفر از طرفین صحبت من - که ارتباطات خوبی دارند - اظهار داشتند که مسیر تجاری ایران، بسیار جذاب است، به شکلی که یکی از نیروهای محرک دیپلماسی منطقه‌ای اخیر قلمداد می‌شود. کمی بعد از ایجاد کریدور حمل‌ونقل، حاکم امارات، محمد بن زاید^۱ در نوامبر ۲۰۲۱ به ترکیه سفر کرد تا با رئیس‌جمهور، رجب طیب اردوغان^۲ دیدار کند. این دو نفر، سال‌ها اختلاف نظر درباره لیبی، سوریه و نیز دیدگاه‌های ایدئولوژیک متناقضشان نسبت به خاورمیانه را کنار گذاشتند تا درباره قراردادهای تجاری و سرمایه‌گذاری، بحث و گفتگو کنند. سلیم کورو^۳ (اقتصاددان)، معتقد است که این مسئله،

1. Mohammed bin Zayed
2. Recep Tayyip Erdogan
3. Selim Kuru

5. World War II
6. Borzou Daragahi

4. Mohammed bin Salman