

عباس تاجیک

□ کارشناس مسائل سیاسی وزارت امور خارجه ج.ا.ایران

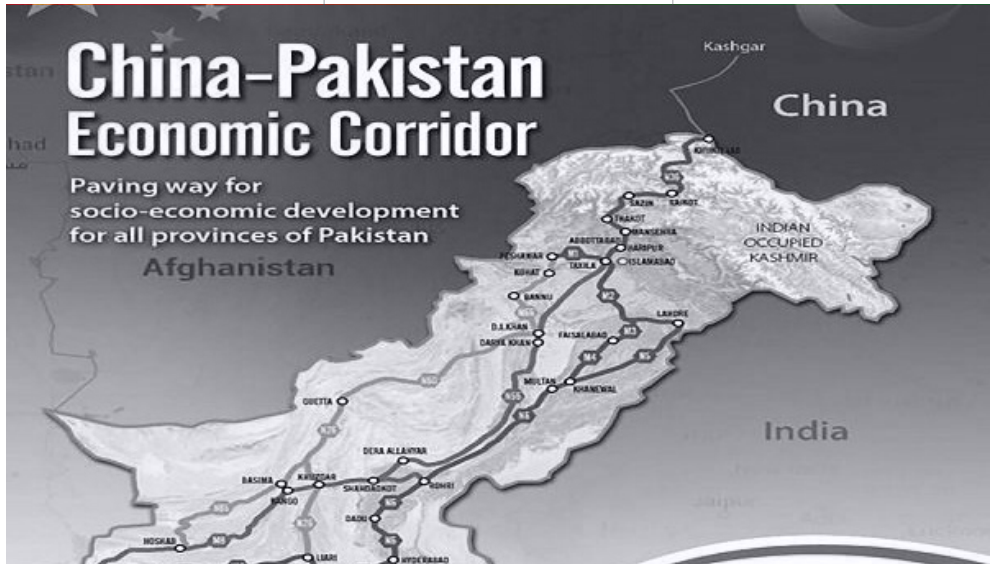
□ همکار در مرکز مطالعات آمریکا

## مانع تراشی آمریکا بر سر راه عملیاتی شدن کریدور شمال - جنوب

ترکیبی است که البته الزامات فنی خود (توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، پایانه‌ها و مسیرهای ریلی) را داشته و یکسان‌سازی استانداردهای محلی از جمله مختصات فنی جاده‌ها، ریل‌ها و همچنین، مقررات گمرکی، از ضروریات آن است. در حال حاضر کشورهای ایران، روسیه، هند، ترکیه، آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، بلاروس، تاجیکستان، قرقیزستان، عمان، اوکراین و سوریه، اعضای آن هستند. اصلی‌ترین مسیر موجود از سن پترزبورگ روسیه شروع و با گذر از بندر باکو در آذربایجان و بندر عباس یا چابهار در ایران، به مقصد نهایی بندر بمبئی در هند می‌رسد. بدیهی است که راه‌های متعدد دیگری در این گستره، قابل طراحی و اجرایی شدن است؛ کما اینکه دولت ازبکستان نیز مصمم است، مسیری با مقصد یکسان از طریق خاک ترکمنستان و ایران، اجرایی نماید و منتظر برگزاری «سومین اجلاس وزرای یکپارچه‌سازی و

در خصوص کریدور شمال- جنوب و اهمیت اقتصادی آن، به تفصیل اخبار و تحلیل‌های در دسترس است. باین وجود، نکات و ظرایف دیگری در خصوص ارزش این محور مواصلاتی و ملاحظات و تهدیدات احتمالی بر سر راه عملیاتی ماندن آن وجود دارد. با توجه به روابط راهبردی ایران با روسیه و امکان حذف آذربایجان در صورت ایجاد اختلال بر جریان عملیاتی شدن کریدور شمال- جنوب، تنها فرصت ایالات متحده برای ایجاد مانع در صورت عدم ارتکاب اقدامات تروریستی (در خشکی و دریا)، متقاعد کردن هند است. کریدور شمال- جنوب با طول بیش از هفت هزار کیلومتر، مسیر حمل بار از آسیای شمالی و مرکزی به جنوب غربی و جنوب آسیا را حدود ۴۰٪ کاهش داده و از این میان، هزینه «ترابری بین‌المللی بار»<sup>۲</sup> را ۳۰٪ کاهش می‌دهد؛ بنابراین، این مسیریکی از نمونه‌های بسیار خوب حمل و نقل

۱. با توجه به ملاحظات مختلف از جمله نهایی نشدن توافق بر سر رژیم حقوقی دریای خزر  
 ۲. International freight transport



همکاری‌های منطقه‌ای»<sup>۱</sup> از ۶ لغایت ۸ مهر ۱۴۰۱ برای تبیین بیشتر موضوع است.

البته وضعیت فعلی روسیه به دنبال جنگ اوکراین، تسلط طالبان در افغانستان، عقب‌افتادگی‌های تمامی کشورهای در حال توسعه از جمله همسایگان ایران از برنامه‌های توسعه‌ای به واسطه دنیاگیری ناشی از ویروس کرونا، اهمیت موضوع «ترابری زمینی فرامرزی بدون انقطاع»<sup>۲</sup> را چندین برابر کرده و در این میان، تنها گزینه قابل اعتماد موجود در منطقه

غرب آسیا، استفاده از مزیت جغرافیایی-اقتصادی خاک ایران است. مطالعات مربوط به این خطوط مواصلاتی از جمله محصولات پروژه‌های موسم به «شبکه بزرگراه‌های آسیایی»<sup>۳</sup> (AH) و شبکه ریلی فرآسیایی<sup>۴</sup> (TAR) انجام شده توسط کمیسیون اقتصادی اجتماعی ملل متحد در آسیا و اقیانوسیه<sup>۵</sup> (ESCAP) بوده است که همچنان نیز پیگیری‌های مربوطه با هدف ایجاد یک شبکه یکپارچه با هدف نهایی تسهیل تجارت و انتقال بار از بازارهای آسیایی به مقاصد

اروپایی در دستور کار آن قرار دارد. البته در این میان و در کنار راه ابریشم جدید (موسم به ابتکار کمربند و جاده)، مسیرهای دیگر از جمله کریدور شمال-جنوب با هدف تأمین منافع اقتصادی کشورهای عضو نیز عملیاتی شده یا در شرف آن است. تقابل راهبردی ایالات متحده با چین و بازطراحی‌های راهبردی از جمله جعل مفهوم «هند-آرام»<sup>۶</sup> به جای «آسیا-اقیانوسیه»<sup>۷</sup> و معرفی ابتکارهای جایگزین راه ابریشم جدید مانند «شبکه نقطه آبی»<sup>۸</sup> (BDN) یا «باز بهسازی

3. Asian Highways Network

4. Trans-Asian Rail Network

5. The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific

1. Third Ministerial Conference on Regional Cooperation and Integration

2. seamless cross-border land transport

6. IndoPacific

7. AsiaPacific

8. Blue Dot Network

جهان»<sup>۱</sup> (B3W) نیز موجب تقویت اهمیت مسیرهای خشکی از آسیای میانه یا ایران شده است. نارضایتی‌های هند از مدل توسعه تجاری چین به خصوص نادیده گرفتن اختلافات مرزی با پاکستان در جریان طراحی و اجرای «کریدور اقتصادی چین-پاکستان ۲» (CPEC) نیز به استقبال هند از مسیرهای شمالی-جنوبی افزوده است.

البته هند در کنار مزایای اقتصادی مستقیم و غیرمستقیمی که از همکاری و حضور در کریدور شمال-جنوب حاصل می‌کند، با چالش‌هایی نیز روبه‌رو است؛ با توجه به روابط تاریخی هند و روسیه که هندی‌های از آن با عنوان «دوستی امتحان پس داده»<sup>۲</sup> یاد می‌کنند، یک «مشارکت راهبردی خاص و ویژه»<sup>۴</sup> میان این دو برقرار است تا حدی که علی‌رغم حضور هند در «گفت‌وگوی چهارجانبه امنیتی»<sup>۵</sup> (معروف به کواد) و طرح ایالات متحده برای تعیین سقف قیمت برای نفت روسیه (به دنبال جنگ اوکراین)،

همچنان دولت هند، اجازه اقدام به ایالات متحده علیه روسیه را نداده است؛ هرچند علی‌رغم حضور ثابت در «رزمایش دریایی مالابار»<sup>۶</sup> به همراه ایالات متحده با هدف اطمینان مجدد به روسیه، در تمرینات نظامی مشترک با روسیه نیز شرکت می‌کند. در واقع، به واسطه حضور محتوم ایران و وضعیت روابط آن با ایالات متحده و رژیم صهیونیستی، هند دچار چالش‌های دیگری نیز است؛ حضور در ائتلاف جعلی «هندو-ابراهیمی»<sup>۷</sup> و گروه چهارگانه موسوم به I2U2<sup>۸</sup>، هند را در یک «دوره‌ای امنیتی»<sup>۹</sup> قرار داده است. در حقیقت، ایالات متحده به واسطه ناکامی در تحت اختیار قرار گرفتن ایران در یک اقدام نامعقول راهبردی (با توجه به سطح توان و قدرت دو کشور)، خود را برای روابط اقتصادی دیگران با ایران، هزینه کرده است؛ این امر اگرچه هزینه‌های چشمگیر و غیرقابل انکاری برای ایران ایجاد کرده اما در حقیقت، کوچک‌ترین تراکنش تجاری با ایران، به

منزله نادیده گرفتن هیمنه و هژمونی جهانی ایالات متحده است. از این رو، انتخاب میان ایران و ایالات متحده، از چشم سیاست‌گذاران هندی نیز امر راحتی نیست.

حضور در تعاملات اقتصادی با ایران به دنبال تحریم‌های یک جانبه آمریکا و با تعریف تحریم‌های پسا «لایحه جامع تحریم‌ها، پاسخگویی و عدم سرمایه‌گذاری ایران ۲۰۱۰»<sup>۱۰</sup> (معروف به سیسادا) که به دنبال آن، ایالات متحده تمامی متعاملان تجاری با ایران را مخیر به انتخاب بازارهای ایران یا آمریکا کرد، موضوع تجارت رسمی با نهادهای تحریمی ایران را به امری بسیار پرخطر<sup>۱۱</sup> تبدیل نمود که طبیعتاً با منطق اقتصادی روابط تجاری همسوئی ندارد. از سویی هند برای مدیریت چین و بهره‌برداری از اروپا، نیازمند مسیر جنوبی-شمالی است و از سوی دیگر، در صورت تحریم شدن توسط ایالات متحده، مزیت‌های اهدایی از طرف ایالات متحده و متحدانش در تلاش برای بازتعریف

6. Exercise Malabar

7. Indo-Abrahamic

۸. هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا

9. Security Dilemma

1. Build Back Better World

2. China-Pakistan Economic Corridor

3. Time-tested Friendship

4. Special and Privileged Strategic Partnership

5. The Quadrilateral Security Dialogue

10. Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act of 2010

11. High Risk

کردن منطقه آسیا-اقیانوسیه با محوریت اقیانوس‌های هند و آرام و مرکزیت هند را از دست خواهد داد. برای خلاصی از این دوراهی، نخست‌وزیر هند در نشست ۲۰۱۸، برگزار شده در هتل شانگریلا سنگاپور از رهنما‌های با عنوان «ساگر»<sup>۱</sup>، به معنای اقیانوس در زبان سانسکریت یاد کرد که «معنای آن، امنیت و رشد برای همه در منطقه» است. اگرچه این معنا در سخنرانی موردی مرتبط با جنوب و جنوب شرق آسیا بوده، اما رهیافت هندی در مواجهه با چین و تلاش برای انجام مأموریت مهار ابلاغی از سوی ایالات متحده، فرصت‌های مدیریتی نیز برای وی ایجاد کرده است که از جمله این فرصت‌ها، اقدام هند در برقراری «روابط محدود چندجانبه»<sup>۲</sup> با کشورهای همسایه و فرا منطقه‌ای با هدف حصول اطمینان از نیل به هدف اصلی، یعنی جلوگیری از ایجاد یک قطب جهانی جدید (چین) در مقابل ایالات متحده است. هند به عنوان پنجمین اقتصاد و دومین کشور پر جمعیت دنیا

نیز ملاحظات خاص خود در تصمیم‌گیری را دارد. کریدور شمال-جنوب برای هند، به منزله یکی از این روابط محدود چندجانبه است و مانند هر دالان اقتصادی دیگری در هر سه مقطع مبدأ، مسیر و مقصد، آنچه بیش از همه (حتی تحریم) اهمیت دارد، «محصول، قیمت، مشوق، فروش»<sup>۳</sup> (۴P) است. مانع اصلی هند در ادامه همکاری حضور طرف ایرانی تصریح شده در یکی از تحریم‌های ایالات متحده بوده و تنها بهانه آمریکا برای ناخرسندی از هند نیز همین موضوع است، وگرنه رقیب اصلی هر دو کشور در حال حاضر، چین و هدف هر دو، جلوگیری از تبدیل شدن آن به یک قطب جهانی است. به علاوه، ایران با افزایش حضور خود در سازمان‌های منطقه‌ای مانند «ابتکار همکاری‌های چندوجهی فنی و اقتصادی خلیج بنگال»<sup>۴</sup> (BIMSTEC)، «اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا»<sup>۵</sup> (SAARC) و «همکاری‌های

اقتصادی زیر منطقه‌ای جنوب آسیا»<sup>۶</sup> (SASEC) یا عضویت در توافقات تجارت منطقه‌ای مانند «توافق تجاری آسیا-اقیانوسیه»<sup>۷</sup> (APTA)، مستمسک مورد نیاز هند و سایر کشورهای عضو این رژیم‌ها را برای تداوم روابط اقتصادی با ایران ایجاد نماید. مانع تراشی آمریکا بر سر راه عملیاتی شدن کریدور جنوب به شمال بدون توسل به خشونت و اقدامات قهری، امر اصلی نخواهد بود و با توجه به مشکلات داخلی آمریکا، خروج تدریجی از بسیاری از مناطق آسیا و گماردن پیمانکاران منطقه‌ای، حتماً با درایت در هدف‌گذاری تجاری و ابتکارات اقتصادی، راه به جایی نخواهد برد.

3. Purchase, Product, Price, Promotion

4. Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation

5. South Asian Association for Regional Cooperation

6. South Asia Subregional Economic Cooperation

7. Asia-Pacific Trade Agreement

1. Security and Growth for All in the Region (SAGAR)

2. Mhilateralism