



## «ایران» در گفت‌وگو با محمد ندیمی، کارشناس مسائل استراتژیک تشدید رقابت کریدوری بازیگران جهانی را بررسی کرد چشم انداز جنگ کریدورها

گفت و گو



زمانی می‌توان کریدور ایجاد کرد که کشورهای همسایه به یک پیمان امنیت جمعی رسیده باشند. در این حالت باید به صورت ترکیبی همه کریدورها را به هم متصل کرد. پروژه ترکیه و عراق از منظر منافع فردی، می‌تواند رقابتی برای کریدور شمال - جنوب باشد اما در یک نگاه درست که موجد امنیت منطقه‌ای خواهد شد و لازمه شکل‌گیری و احیای کریدورها می‌باشد، رویکرد ترکیبی است که ذیل آن تک این پروژه‌ها قابلیت اتصال به هم را پیدا می‌کنند.

**جهان امروز شاهد اوج گریز رقابت‌های ژئوپلیتیکی است؛ عرصه‌ای که در آن دیگر منابع انرژی به عنوان پشتوانه کشورها به شمار نمی‌آید، بلکه کریدورها به محل رقابت قدرت‌ها تبدیل شده‌اند و هر کشور می‌کوشد در شبکه ایجادشده توسط این کریدورهای نوظهور، جایی برای خود دست و پا کند. دلایل این تحول ژئوپلیتیکی را در چه می‌بینید؟**

به مقدمه باید به روند تسلط و نفوذ غرب بر ساختارهای سیاسی کشورها اشاره کنم که در گذشته به مانع مهمی بر سر راه ایجاد کریدورهای بین‌المللی میان کشورها تبدیل شده بود. نزدیک به ۵ دهه پیش میان ایران، ترکیه و پاکستان پیمانی موسوم به توافق «اگو» منعقد شد اما هیچ‌گاه امکان اجرای آن فراهم نشد. مهم‌ترین دلیل آن نیز تسلط غرب بر روند سیاستگذاری در بلوک شرق و در منطقه پیرامونی ایران بود؛ یعنی در حالی که این امکان وجود داشت که پروژه‌های ترکیبی ریلی توسعه‌محور به اجرا دربیاید و مرزهای میان کشورها و در پی آن، تعاملاتشان را توسعه دهد اما فشار سیاسی غرب هیچ‌گاه اجازه عملیاتی شدن این پروژه‌ها را نداد. هرگاه کشورهایی که تحت نفوذ کشورهای غربی قرار داشتند، روی یک پروژه کریدوری دست می‌گذاشتند، این امر به معنای کاهش تسلط آمریکا، بریتانیا و ناتو در سیاستگذاری کشورهای تحت نفوذشان به شمار می‌آمد؛ به عنوان مثال زیرساخت‌های انرژی عراق بعد از حمله آمریکا به این کشور ویران شد اما عراق هرگز امکان پیدا نکرد تا با کشورهای مانند چین وارد توافق تکمیل زیرساخت‌های خود شود. ولی الان داریم درباره سلسله شبکه راه‌هایی صحبت می‌کنیم که با رویکرد ژئوپلیتیکی و چشم‌انداز سیاسی ایالات متحده کاملاً در تضاد است. بنابراین می‌توان گفت روند انتقال قدرت از غرب به شرق آغاز شده و توجه و تمرکز کشورهای منطقه به اهمیت اجرای پروژه‌های ریلی در ادامه کاهش زمینه نفوذ سیاسی غرب بر کشورهای منطقه شکل گرفته است.



برش

**اگر از دریچه ایران نگاه کنیم، رشد چین و هند باعث افزایش موقعیت‌های اقتصادی کشورهای منطقه می‌شود. به هر میزانی که هند رشد کند و ظرفیت تولید آن افزایش یابد، به نفع ایران و کل منطقه است. اما یک مسأله این است که هند با کریدور «عرب-مد» قرار نیست ایران را دور بزند. هند می‌تواند از طریق ایران در پروژه جنوب به شمال مشارکت داشته باشد و به روسیه دسترسی پیدا کند. ما یک جغرافیای فوق‌العاده داریم که به صورت ترکیبی است؛ یعنی جنوب به شمال و شرق به غرب قابلیت همکاری و پیوند دارد. هند از این طریق به آسیای میانه هم متصل می‌شود بنابراین راه‌های مختلفی برای اتصال به اروپا از طریق ایران دارد اما مسأله اینجاست کریدور «عرب-مد» بیشتر از منظر سیاسی مد نظر کشورهای امضاکننده قرار گرفت.**

بین‌المللی هستند که آن را در راستای اهداف متعددی دنبال می‌کنند؛ مانند پیگیری ابتکار «یک کمربند-یک راه» از سوی چین، رویای احیای امپراطوری عثمانی از سوی ترکیه، نگاهی که روسیه برای بازگشت به عصر جماهیر شوروی طی می‌کند و ایران هم که درصدد توسعه حلقه همکاری‌های اقتصادی و جاکگیری در ائتلاف‌های نوظهور شرق است. این تلاش‌ها برای توسعه ظرفیت‌های کریدوری تا چه میزان متأثر از این استراتژی‌های بلندپروازانه است؟

شما نام ترکیه را آوردید که شروع خوبی است. در چند ماه گذشته السودانی، نخست‌وزیر عراق و اردوغان، رئیس‌جمهور ترکیه اعلام کردند که قصد دارند پروژه فاو و اتصال عراق به ترکیه را دنبال کنند. البته برای توسعه و تکمیل این پروژه تا سال ۲۰۲۹، «السودانی» از کشورهای همسایه از جمله ایران، اردن، عمان و عربستان دعوت به همکاری کرده است. دو دیدگاه پیرامون ایجاد کریدورهای بین‌المللی وجود دارد؛ یک، رویکرد فردی و دوم، رویکرد ترکیبی. این دو نگاه در بحث کریدور فاو به ترکیه از سوی کارشناسان مطرح شد؛ برخی معتقد بودند این پروژه می‌تواند پروژه شمال به جنوب ایران را تحت تأثیر قرار دهد. نگاه دیگر هم بوده که می‌گفت منطقه زمانی می‌تواند کریدورمحور و وارد فاز توسعه شود که مرزهای همه کشورهای آن تحت تنش خارج شود؛ به عنوان مثال اگر بخواهیم هر یک از شهرهایی را که در مسیر اتصال پروژه فاو به ترکیه قرار دارند، مورد توجه قرار دهیم، متوجه می‌شویم در برخی از

این نقاط داعش حضور دارد که بسیاری از مخاطرات و مسائل امنیتی پیچیده را به وجود آورده است. بنابراین تکمیل این پروژه با وجود این مشکلات امنیتی بسیار دشوار است. بنابراین زمانی می‌توان کریدور ایجاد کرد که کشورهای همسایه به یک پیمان امنیت جمعی رسیده باشند. در این حالت باید به صورت ترکیبی همه کریدورها را به هم متصل کرد. پروژه ترکیه و عراق از منظر منافع فردی، می‌تواند رقابتی برای کریدور شمال - جنوب باشد اما در یک نگاه درست که موجد امنیت منطقه‌ای خواهد شد و لازمه شکل‌گیری و احیای کریدورها می‌باشد، رویکرد ترکیبی حائز اهمیت است که ذیل آن تک تک این پروژه‌ها قابلیت اتصال به هم را پیدا می‌کنند.

### رویکرد کشورهای منطقه خاورمیانه و آسیا در روند احیای کریدورها ناظر به کدام یک از این دو دیدگاه است؟

من معتقدم توافق TIR که عراق با ایران، عربستان، سوریه و اردن با هدف تسهیل مسائل گمرک کالا امضا کرد، اشاره به همین رویکرد داشت. این در حالی است که بحث کشورهای بحر مدیترانه شرقی و آسیای میانه به بحث میدانی یک نوع رویکرد در پیش می‌گیرند و در زمینه سیاسی رویکرد دیگری. این امر نیز طبیعی است؛ به عنوان مثال رویکرد دوگانه عراق که تحت فشار آمریکا، امری طبیعی است. «السودانی» در جایی می‌گوید: «امریکایی‌ها باید از نظر امنیتی در عراق حضور داشته باشند و زمانی بعد می‌گوید که باید از این کشور خارج شوند». شاید دلیل این اظهارات این باشد که زیر فروش نفت عراق همچنان در اختیار آمریکا و این کشور می‌تواند بانک‌های

همه این کشورها قرار می‌گیرد که امکان ایجاد پیمان امنیت جمعی را در منطقه ایجاد می‌کند.

### قابلیت اتصال شبکه‌های ارتباطی در حوزه قفقاز را چطور می‌بینید؟

سیاست مورد نظر در قفقاز ۳+۳ بود؛ یعنی ایران - ترکیه - جمهوری آذربایجان و در سوی دیگر ارمنستان - گرجستان - روسیه به صورت ترکیبی به هم پیوندند. ایران با عبور کالا و انرژی از خاک ارمنستان به نخجوان و ترکیه مخالف نیست تنها نگاهش در بحث قفقاز مبتنی بر یک نگاه ژئوپلیتیکی است؛ زیرا مرزهای ایران برای تجارت با ارمنستان باید باز باشد؛ این همان رویکردی است که درباره سلسله شبکه کریدورهایی میان ایران-عراق - عربستان با ایران-عراق - سوریه و همچنین ایران-عراق-اردن و همچنین میان کویت - عربستان - عراق- اردن - مصر وجود دارد. این کریدورها به صورت ترکیبی یک ظرفیت فوق‌العاده را ایجاد می‌کند که می‌تواند مرزهای تنش و غیرتوسعه‌یافته کشورهای را توسعه دهد. اینجاست که عربستان با بهره‌مندی از امنیت برقرار شده امکانی را پیدا می‌کند تا شهر نئون خود را بسازد. امکان ندارد یک شاخه کریدوری تعریف کنیم بدون اینکه دیگر کشورهای را در نظر بگیریم و به آنها متصل شویم و بتوانیم فضای امنیتی داخل منطقه را کنار بزنیم.



سیاست مورد نظر در قفقاز ۳+۳ بود؛ یعنی ایران - ترکیه - آذربایجان و در سوی دیگر ارمنستان - گرجستان - روسیه به صورت ترکیبی به هم پیوندند. ایران با عبور کالا و انرژی از خاک ارمنستان به نخجوان و ترکیه مخالف نیست تنها نگاهی مبتنی بر یک نگاه ژئوپلیتیکی است؛ زیرا مرزهای ایران برای تجارت با ارمنستان باید باز باشد؛ این همان رویکردی است که درباره سلسله شبکه کریدورهایی میان ایران-عراق - عربستان با ایران-عراق - سوریه و همچنین ایران-عراق-اردن و همچنین میان کویت - عربستان - عراق- اردن - مصر وجود دارد.

اما برخی از کریدورهایی که بویژه در ماه‌های اخیر مورد تبادل نظر بازیگران بزرگ قرار گرفته‌اند، از منظر ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی آنچنان آورده‌ای ندارند که کشورهای مرتبط، هزینه‌های گزافی بابت آن بپردازند. به نظر می‌رسد طرح کریدور «عرب-مد» که اخیراً در نشست‌های ۲۰ به امضا رسید و بسیار هم سروصدا به پا کرده، در این چهارچوب قابل ارزیابی باشد.

بله؛ باید پذیرفت ایجاد برخی از کریدورها با نگاه سیاسی دنبال می‌شود. کریدور «عرب-مد» نمونه‌ای از چنین طرح‌هایی به شمار می‌آید که «جو بایدن»، رئیس‌جمهور آمریکا برای شکل‌گیری آن در نشست «جی ۲۰» اصرار می‌کرد. اگر مسیر این کریدور مورد مطالعه قرار گیرد وجه غیرعقلانی آن معلوم می‌شود؛ زیرا با کریدوری طرف هستیم که اسارت باید هزینه ساخت آن را بدهد اما این کریدور تنها امکان انتقال ۹۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار را دارد اگر تمام ظرفیت تجارت هند با اروپا به این کریدور منتقل شود، هزینه ۳ تا ۵ میلیاردی به دنبال خواهد داشت که مقرون به صرفه نیست و بخش خصوصی مشارکت نخواهد کرد اما این حال چنین پروژه‌هایی متأثر از ملاحظات سیاسی تعریف می‌شود.

### اهدگذاری این کریدور تحت تأثیر قرار دادن ابتکار «یک کمربند-یک راه» چین است؟

واقعاً این‌طور است. اگر از دریچه ایران نگاه کنیم، رشد چین و هند باعث افزایش موقعیت‌های اقتصادی کشورهای منطقه می‌شود. به هر میزانی که هند رشد کند و ظرفیت تولید آن افزایش یابد، به نفع ایران و کل منطقه است. اما یک مسأله این است که هند با کریدور «عرب-مد» قرار نیست ایران را دور بزند. هند می‌تواند از طریق ایران در پروژه جنوب به شمال مشارکت داشته باشد و به روسیه دسترسی پیدا کند. ما یک جغرافیای فوق‌العاده داریم که به صورت ترکیبی است؛ یعنی جنوب به شمال و شرق به غرب قابلیت همکاری و پیوند دارد. هند از این طریق به آسیای میانه هم متصل می‌شود بنابراین راه‌های مختلفی برای اتصال به اروپا از طریق ایران دارد اما مسأله اینجاست کریدور «عرب-مد» بیشتر از منظر سیاسی مد نظر کشورهای امضاکننده قرار گرفت.

اما به نظر می‌رسد این پروژه ایران و ترکیه را نادیده گرفته است؟

این کریدور عملاً ترکیه را دور می‌زند. مهم‌ترین اصل یک تجارت، امنیت است. باید امنیت تجارت برقرار باشد تا کشورها وارد فاز تجاری شوند. کریدور «عرب-مد» مسیری است که از هند به اسارات و بعد به عربستان، اردن، جغرافیای اسرائیل و سپس به یونان می‌رسد.

### شما به هزینه‌های گزاف و غیر مقرون به صرفه اقتصادی این پروژه اشاره کردید، از منظر امنیتی چقدر امکان اجرای آن وجود دارد؟

ابتدا به بخش اقتصادی اشاره می‌کنم؛ هند از شرایط متفاوتی برخوردار است و نزدیک به ۷۸۰ میلیارد دلار مرادات تجاری دارد که کل حجم تجارت خارجی این کشور را شامل می‌شود. شریک اول آن چین و سپس آمریکا و بخش دیگر، اعراب است. میزان تجارت خارجی هند در بخش ظرفیت کالایی (صادرات و واردات) حدود ۹۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار است، بنابراین اگر هند بخواهد این روند تجاری را از طریق کریدور مانند «عرب-مد» یا هزینه گزاف و چندبدر تخلیه و بارگیری و عبور از نقاطی که کاملاً تنش‌آمیز است انجام دهد تا محموله‌هایش به اروپا برسد، هزینه بسیار هنگفتی خواهد داشت و به‌صرفه نیست. حالا اگر تصور کنیم این کریدور سیاسی فعال شود و کشورهای امضاکننده طرف این کریدور ظرفیت سرمایه‌گذاری دارند اما تا زمانی که فضای سوریه، عراق، اردن، جغرافیای اسرائیل و کشورهای فلسطین تنش‌آمیز است، امکان تبادل تجاری و انتقال کالا وجود ندارد و تنها زمانی ممکن می‌شود که این منطقه از فضای تنش و درگیری خارج شده باشد. این در حالی است که در ۲۰ الی ۳۰ سال اخیر چندین درگیری بین اسرائیل و محورهای مقاومت فلسطینی روی داد که حتی زیرساخت‌ها نیز هدف موشک قرار می‌گرفت. بنابراین در چنین پلتفرمی امکان ایجاد چنین کریدوری وجود ندارد. حالا نکته اینجاست؛ اگر فرض کنیم فضای تنش‌ها تمام شده و امکان ایجاد کریدور «عرب-مد» نیز فراهم شده است، این امر به این معناست کریدور ایران-عراق - سوریه هم فعال می‌شود. بنابراین این پرسش مطرح می‌شود که کدام مسیر کوتاه‌تر و بشدت اقتصادی‌تر است؟ یعنی زمانی می‌توان کریدور «عرب-مد» را فعال کرد که جنگ و تنش نباشد و اگر جنگ و تنش هم نباشد که معنی آن، این است که آمریکا و ناتو از منطقه خارج شده‌اند و کریدور ایران-عراق - سوریه مسیر بسیار کوتاه‌تری به اروپاست. به همین دلیل معتقدم کریدور «عرب-مد» یک طرح سیاسی است و قابلیت اجرا ندارد.

### ابتکار یک کمربند-یک راه چه اندازه می‌تواند تغییردهنده بازی در روند رقابت‌ها باشد؟ چین به طور ویژه‌ای بر اجرای این طرح متمرکز شده است.

ابتدا باید به نظم در حال گذار جهانی اشاره کنم. آمریکا یک هژمون قدرتمند است و اگر هم نظم جدیدی ایجاد شود، این کشور یک بازیگر تحت گذار قدرتمندی به شمار می‌آید اما در این فضای در حال گذار شاهد یک ساختار تجارت جهانی بر پایه تک هژمون آمریکا نخواهیم بود. امروزه قدرتی به نام چین مطرح است که حجم بالایی از تولید دارد. این در حالی است که کشورهای دیگر نیز در گذر زمان نسبت به تجارت با چین رشد کرده‌اند. امروز حجم تجاری چین با عربستان در رتبه اول است. مجموع تجارت عربستان با چین بسیار بیشتر از تجارت با اروپا و آمریکا است. بنابراین عربستان باید میزانی از سیاست‌های خود را با اروپا و آمریکا هماهنگ کند. به همین ترتیب هند نیز رشد داشته است و کشورهای منطقه باید میزانی از تجارت و سیاست‌های اقتصادی خود را با هند و بخشی را با اروپا و آمریکا هماهنگ کنند. در چنین فضایی قدرت و تسلط غرب در منطقه بر اساس مؤلفه‌های متفاوت در حال تغییر است؛ مثلاً برای اولین بار می‌بینیم آمریکا در زمینه تسلط نفت و دلار با مشکل روبه‌رو شده است. همه تلاش این کشور مبنی بر کاهش قیمت نفت بوده اما این در حالی است که در گذشته این طور نبود و این کشور به عربستان دستور می‌داد و نفت را روانه بازار می‌کرد تا قیمت آن را بشکند. می‌خواهم بگویم تغییرات زیادی ایجاد شده که ظرفیت‌های تازه‌ای را در حوزه‌های مختلف گشوده است که دیگر ساختارها به صورت کامل تحت تأثیر یک کشور قرار ندارد و کشورهای منطقه نیز این واقعیت را می‌دانند. بر اساس همین تحول ما با تنوع تأثیرگذاری کشورهای قدرتمند در داخل کشورهای منطقه روبه‌رو هستیم؛ یعنی در این روند باید همزمان چین، هند و آمریکا را دید.

بخش دوم این گفت‌وگو در شماره آینده منتشر خواهد شد.

