



کالا برای ایران به دنبال آورد و با آینده سیاسی ایران همسویی بیشتری پیدا کند.

با آغاز جنگ اوکراین، جغرافیای سیاسی اروپا بعد از دهه‌ها ثبات، دچار یک دگرگونی بزرگ شد: سدهای بزرگ در اروپای شرقی، رویای شکل‌گیری محور اورسیا را بر باد داد. این سد توانست علاوه بر تغییر در معادلات قدرت در سطح بین‌المللی، جهت تجارت و زندگی در پهنه جغرافیای جهان را دچار تغییر کند. با این رخداد، فرصتی که روسیه با توسعه خطوط انتقال انرژی به آلمان در جهت توسعه روابط با قاره سبز و شکل‌دادن به جغرافیای اوراسیا نزدیک به بیست سال برای آن تلاش کرده بود، از دست رفت. دیگر نه روسیه می‌توانستند جغرافیای خود را تا غرب آسیا امتداد دهد و نه اروپا می‌توانست استقلال خود را در توسعه روابط با روسیه و در محور اوراسیا دنبال کند. با بسته شدن این محور، سدهای محکم در برابر روسیه، مسیر روسیه به غرب را به طور کامل مسدود کرد که می‌توانست روسیه را به کشوری محصور در خشکی و منفعل در برابر محور آنگلو ساکسون تبدیل کند. روسیه که تا پیش از این به دریای کاسپین و کریدور شمال-جنوب تنها به عنوان یک امکان برای ترانزیت کالا از اروپای شرقی به هند و جنوب شرقی آسیا می‌اندیشید، اکنون برای رفع محاصره و حفظ استقلال خود، چاره‌ای جز توسعه این مسیر نداشت. همسایگی با ایران از طریق دریای خزر و دسترسی مستقیم ایران به آب‌های آزاد و جنوب شرقی آسیا، در کنار استقلال آن از محور آنگلو ساکسون، ایران را به کانون کریدور شمال-جنوب و تنها مفر روسیه از محاصره‌ای تبدیل می‌کرد که استقلال و حیات سیاسی‌اش را به خطر انداخته بود. خطری که چین هم نمی‌توانست آن را از سر روسیه بردارد و چه بسا بیشتر روسیه را در کام خود فرومی‌برد.

اما این کریدور برای ایران نیز ماهیتی متفاوت از کریدور شرق به غرب دارد. ایران در کریدور شمال-جنوب از طرفی می‌تواند آینده‌ای را دنبال کند که سال‌ها در شکل‌دادن به جغرافیای مقاومت برای آن تلاش کرده و خود را مهیای آن کرده است. برخلاف کریدور

چگونه ایران باید در میانه تقاطع کریدورها راه خود را پیدا کند؟

تولد در راه شمال-جنوب

«محمد رضا هدایتی»

هرکدام از این کریدورها، جغرافیای سیاسی جهان شکل تازه‌ای می‌یابد و کشورها و بازیگران جهانی موقعیت تازه‌ای پیدا می‌کنند. برخی کشورها موقعیت ژئوپلتیک خود را از دست می‌دهند و برخی موقعیت تازه‌ای در پهنه جغرافیای جهان به دست می‌آورند. در واقع هرکدام از این کریدورها، نقشه‌ای برای آینده جهان تصویر می‌کند که اغلب با طرح‌های دیگر در تعارض قرار می‌گیرد. بنابراین هرکدام از این طرح‌ها حامل تنش‌های گسترده اقتصادی و سیاسی میان کشورها و بازیگرانی است که در ساخت آن‌ها منافع دارند یا منافعشان به خطر می‌افتد. آینده‌ای که هرکدام از این طرح‌ها دنبال می‌کنند و تعارضی که در ماهیت آن‌ها وجود دارد، مشارکت در آن‌ها را از یک اقدام صرفاً اقتصادی برای جذب سرمایه و اقدامات فنی برای توسعه مسیرها فراتر می‌برد. در واقع ایران با مشارکت در هرکدام از این طرح‌ها، جهتی را برای آینده سیاسی خود، منطقه و جهان پیگیری می‌نماید. برای مثال، تا پیش از جنگ اوکراین، مشارکت در طرح یک کمربند-یک جاده چین برای توسعه کریدور شرق به غرب که با جدیت از سوی چین دنبال می‌شد، مهم‌ترین امکان ایران برای پیوستن به بازار بین‌المللی ترانزیت کالا به نظر می‌رسید. مشارکتی که می‌توانست با سرمایه‌گذاری خود چین، منافع بزرگی را برای اقتصاد ایران به دنبال آورد. اما با وقوع این جنگ، امکان تازه‌ای برای مشارکت ایران در کریدورهای بین‌المللی فراهم شد. مشارکتی که می‌تواند منافع اقتصادی گسترده‌تری از ترانزیت

در سال‌های اخیر، موقعیت جغرافیایی ایران به عنوان «چهارراه ترانزیتی جهان» بیش از پیش مورد توجه کارشناسان اقتصادی و رسانه‌ها قرار گرفته است. به نظر می‌رسد آنچه ابتدئاً موجب این توجه شده، تشدید تحریم‌ها و دسترسی متزلزل و ناپایدار به منابع حاصل از فروش نفت است. امروز امکان بهره‌گیری گسترده از درآمد حاصل از ترانزیت کالا، با سیاست دولت جدید مبنی بر بهبود و توسعه روابط با همسایگان و کشورهای منطقه، بیش از همیشه در دسترس به نظر می‌آید. ایران می‌تواند هم بخش مهمی از طرح کلان چین برای احیای جاده ابریشم باشد و هم در کریدور اشتراک شمال-جنوب نقش محوری پیدا کند. این ظرفیت بالقوه در کنار تجربه تحریم‌های گسترده در سال‌های اخیر، چشم‌اندازی خیره‌کننده از درآمدهای پایدار برای ایران ترسیم می‌کند. بر اساس این چشم‌انداز، ایران می‌تواند با جذب سرمایه‌ای که چندان دشوار به نظر نمی‌رسد، با توسعه ملزومات مشارکت در این کریدورها آینده‌ای تضمین شده برای اقتصاد خود رقم بزند.

اما برخلاف آنچه شاید ابتدئاً به نظر آید، داستان کریدورهای تجاری، صرفاً یک داستان اقتصادی یا یک مسئله فنی نیست که خلاصه شود در جذب سرمایه، عملیات فنی ساخت و توسعه مسیرهای دریایی و ریلی و جاده‌ای و نهایتاً کسب درآمدهای حاصل از ترانزیت کالا. با ایجاد

مشابه چنین امری در انتخابات کم‌رنگ سال ۸۱ شوراهای اسامی شهر تهران رخ داد، و در شرایط بن‌بست اصولگرایی - و البته اصلاح‌طلبی - آرام آرام راهی نو گشوده شد. کسانی جایگزین طیف حاکم آن موقع اصولگرایان شدند که هم از ایشان اصیل‌تر و در ارادتشان به جمهوری اسلامی و آرمان‌هایش محکم‌تر و مومن‌تر بودند