



کرد و شراکت راهبردی خود با سوریه را اعلام کرد. این نشان دهنده آن بود که در چنین شرایطی چین چاره‌ای جز ورود به برخی گسل‌ها ندارد.

بدون شک IMEC کم دردسر نخواهد بود. جدای از بحث‌های سیاسی و تأمین امنیت که به دلیل وجود تنش‌های متعدد در منطقه (مناقشه هند و پاکستان، تاریخ رقابت عربستان و ایران، درگیری‌های جاری در سوریه و یمن، و تهدیدات گروه‌های مقاومت در سوریه و لبنان علیه رژیم صهیونیستی) باید مورد توجه طراحان قرار گیرد، هزینه توسعه زیرساخت آن نیز بسیار قابل توجه است. جایگزین کردن راه زمینی به جای دریایی از امارات به اسرائیل، سبب کاهش نرخ حجم ترانزیت و افزایش چند برابری هزینه‌ها خواهد شد.

در پایان باید توجه داشت که هند، با پتانسیل بالقوه که از لحاظ جمعیتی و ژئوپلیتیکی دارد، بزرگ‌ترین برگ برنده آمریکا در مقابل چین است. شرایط فعلی منطقه علی‌الخصوص پس از طوفان الاقصی و هم‌چنین جنگ روسیه و اوکراین سبب شده است که اجرایی شدن طرح کریدور برای هند بسیار حائز اهمیت باشد و به راحتی از آن پا پس نکشد. هنوز یک ماه از اعلام خبر راه‌اندازی IMEC نگذشته بود که شرکت دولتی هندی IPGL، که برای توسعه و اداره بندر شهید بهشتی چابهار با سرمایه هند در ایران تشکیل شده است، مناقصه‌هایی را که از یک سال پیش برای خرید جرثقیل‌های ساحلی و سایر تجهیزات جایجایی کانتینر برقرار شده بودند را لغو کرد. این نشان دهنده جدیت هند و البته یک هشدار جدی برای ایران است!

تجارت دوجانبه بیش از ۸۵۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲، دومین شریک تجاری اصلی اروپا پس از ایالات متحده آمریکا است. در مقایسه، حجم تجارت هند با اروپا به سختی ۹۰ میلیارد دلار است.

اما اگر دقیق‌تر رصد کنیم، اوضاع شاید از این هم خطرناک‌تر باشد. ایده اتصال منطقه از طریق راه آهن در سال ۲۰۲۱، در مجمع ۱۲۰۲ (مجمعی متشکل از آمریکا، اسرائیل، امارات و هند که در اواخر سال ۲۰۲۱ تأسیس شد) از سوی رژیم اسرائیل مطرح شد و پس از آن توسط دولت بایدن مورد حمایت قرار گرفت و اکنون به IMEC منجر شده است. لذا به نظر می‌رسد هدف مهم دیگر این کریدور، حذف ایران از یک مسیر ترانزیتی کلیدی و کاهش وابستگی حمل و نقل جهانی به تنگه استراتژیک هرمز و هم‌چنین تنگه باب‌المندب است. این امر البته ابتکار عمل بستن تنگه هرمز در مواقع بحرانی را از جمهوری اسلامی ایران می‌گیرد و به جای آن کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و رژیم صهیونیستی را به شاهراه امن و مرکز ثقل تجارت بین‌المللی تبدیل می‌کند.

به نظر می‌رسد عملیات طوفان الاقصی در ۷ اکتبر، تا حد بالایی توانست محاسبات امریکایی‌ها برای پیش‌برد این طرح و مهار چین را بر هم زند. چین تا پیش از این از فرصت درگیری آمریکا در محیط غرب آسیا بهره‌برداری کرده و با پرهیز از ورود به گسل‌های میان‌کشورهای منطقه و اعلام موضع صریح سیاسی علیه آمریکا، رشد خود را صورت می‌داد. اما چین پس از اعلام IMEC در گروه بیست، بشماره ۱۲، رئیس‌جمهور سوریه را به پکن دعوت

فرصت‌های سرمایه‌گذاری بین‌کشورهای شرکت کننده را تشویق می‌کند، تسهیل کند. هم‌چنین انتظار می‌رود که چنین پروژه عظیمی با بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل، همکاری‌های فرامرزی، تأمین انرژی و کارایی لجستیک، اتصال منطقه‌ای را افزایش دهد. از نگاه آنان ایجاد این کریدور ممکن است به عنوان یک کاتالیزور برای افزایش همکاری دیپلماتیک و ثبات ژئوپلیتیکی میان کشورهای شرکت‌کننده عمل کند. از نظر آن‌ها روابط نزدیک اقتصادی حاصل از این کریدور، مشوق همکاری در جبهه‌های مختلف از جمله امنیت، مبارزه با تروریسم و ثبات منطقه‌ای خواهد بود.

اما شرایط به این میزان هم مناسب و دل‌گرم‌کننده نیست؛ به خصوص وقتی حمایت آمریکا را در پشت این طرح و نسبت آن را با شرایط فعلی سیاسی-اقتصادی جهان علی‌الخصوص خاورمیانه دقیق‌تر رصد کنیم. مسئله با عنایت به طرح‌های روی میز رقیب استراتژیک سرسخت هند، چین، ابعاد جدیدی برای ما پیدا خواهد کرد. چین با کلان پروژه‌های مختلف تجاری خود، مانند کریدور جامع اقتصادی منطقه‌ای (RCEP) و ابتکار کمربند و جاده (BRI) کاری مشابه انجام داد. این کشور هم‌چنین شبکه‌های ریلی و جاده‌ای وسیعی را برای ادغام بیشتر منطقه در تجارت ایجاد می‌کند. به این ترتیب به نظر می‌رسد رقابت اقتصادی با چین، به معنای کاهش نفوذ اقتصادی او و منزوی کردن طرح‌هایش، و حفظ نفوذ آمریکا در خاورمیانه یکی از اصلی‌ترین انگیزه‌ها برای طرح کریدور IMEC است. اهمیت کشورهای خاورمیانه و اروپا برای هند باعث می‌شود تا این کشور بدون در نظر گرفتن چالش‌های احتمالی برای اروپا، به این رقابت استراتژیک ادامه دهد. چین، با حجم