

پژوهش

کریدور تجاري بين المللي هند، خاورميانه، اروپا .. فرصتها وچالشها



RASANAHA
المعهد الدولي للدراسات الإيرانية
International Institute for Iranian Studies

ح) رصانة - المعهد الدولي للدراسات الإيرانية ، 1445 هـ

مجموعة مؤلفين

كريدور تجاري بين المملی هند، خاورميانه، اروپا .. فرصتها و

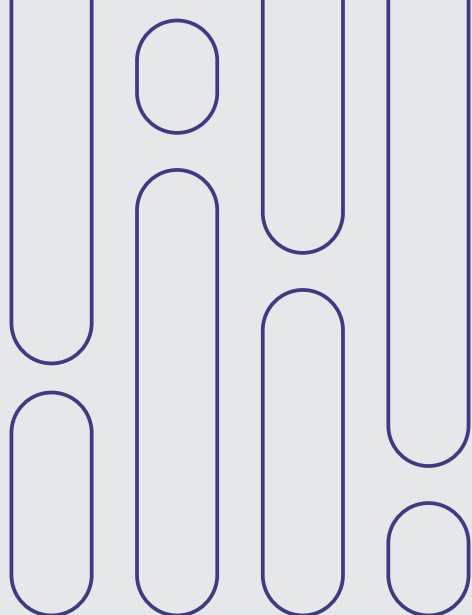
چالشها. / مجموعة مؤلفين -. الرياض ، 1445 هـ

ص.. ص ؛ سم

رقم الإيداع: 1445/6760

ردمك: 978-603-92075-6-6

سلب مسئولیت: پژوهش و مطالب درج شده در آن بیانگر نظرات نویسنده است و
موسسه بین المملی مطالعات ایران هیچ مسئولیتی در این مورد ندارد.



المحتویات

اول: ویژگیها و مسیرهای کریدور بین	
المللی اقتصادی	5
دوم: اهداف و دستاوردهای اقتصادی احتمالی	10
سوم: پیامدها و دلالت های اعلام طرح این کریدور	
جهانی	15
چهارم: موضعگیریها و واکنشهای بین المللی	20
پنجم: چالشهای احتمالی اجرای این کریدور	27
پایان و نتیجه گیری	30

در پرتو تحولات بین‌المللی پیایی که جایگاه قدرتها را در نظام بین‌المللی و نیز محورهای منطقه‌ای و بین‌المللی کنونی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بسیاری از نظریه پردازان و ناظرانی که پویایی‌های تازه تحولات بین‌المللی و تغییرات قدرت و جایگاه کشورها و الگوهای سیاست خارجی آنها را مطالعه می‌کنند، بر این نکته اتفاق نظر دارند که قدرت کشورها و جایگاه و سیاستهای خارجی آنها دیگر همچون گذشته با معیارهای سنتی محض سنجیده نمی‌شود. بلکه معیارهای بین‌المللی تازه‌ای همچون موقعیت کشورها و ویژگیهای ژئوپلیتیک آن نسبت به نقشه محورها و دالانهای تجاری و لجستیک جهانی مخصوصاً دالانهایی که در حرکت اقتصادی و تجارت دریایی جهان تحولی ایجاد می‌کنند چالشهای جدیدی را فراروی کشورها قرار داده‌اند. و بخاطر تحولات بین‌المللی، مفهوم و ابزارهای قدرت نیز تغییر کرده است و قرار گرفتن برخی کشورها در مسیر دالانهای راهبردی تجاری جهانی جایگاه و وزن آنها را متحول ساخته است. کشورهای G 20 قدرتمندترین اقتصادهای جهان هستند و بیشترین تأثیرگذاری در ساختار نظام اقتصادی بین‌الملل را دارند. رهبران این کشورها که در روزهای ۹-۱۰ سپتامبر ۲۰۲۳ میلادی در دهلی نو گرد هم آمدند، درک کاملی از معیارهای قدرت کشورها دارند. در یک تحول جدید و مهم که می‌تواند جایگاه کشورهای دخیل و از جمله پادشاهی عربستان سعودی را در نقشه راه‌های مهم جهانی تقویت نموده و بر اساس مفهوم شراکت منافع این کشورها را تأمین کند، امیر محمد بن سلمان ولی عهد و رئیس شورای وزیران عربستان سعودی در حاشیه نشست «گروه ۲۰» از طرح ایجاد یک دالان عظیم اقتصادی فرامرزی خبر داد که هند را به خاورمیانه و سپس به اروپا متصل خواهد کرد. این دالان - در صورت اتمام آن - گزینه‌های مواصلاتی سنتی جهان را متحول خواهد ساخت.

در این گزارش، به میزان تأثیرگذاری و اهمیت کریدور تجاری پیشنهادی پرداخته می‌شود. انتظار می‌رود که این دالان تجاری در نقشه کریدورهای جهانی یک تحول راهبردی ایجاد کند. زیرا بسیاری از کارشناسان امور

تجارت بین الملل پیش بینی می کنند که این کریدور - در صورت اجرایی شدن- جریان تجارت جهانی را به مرحله سرنوشت ساز تازه ای وارد کند که احتمالاً همچون کانالهای دریایی که قبلاً احداث شده است، برای جریان تجارت جهانی نتایج مثبتی به ارمغان آورد. این گزارش با ارائه تحلیلهای روشمندی، فرصتها، دستاوردها، پیامدها و تأثیرات این کریدور را در اقتصاد بسیاری از کشورها مورد بررسی قرار می دهد. همچنین در طرح این دالان، چندین رهیافت سیاسی برای بهره برداری از این پروژه پیش بینی شده است. و انتظار می رود که کشورهای رقیب در مورد پیامدهای آینده این دالان نیز موضع گیریهای متفاوتی داشته باشد؛ به ویژه اینکه از آسیا تا اروپا کشورهای مهمی در این طرح مشارکت دارند. و برخی از این کشورها بر اساس معیارهای بین المللی جزو اقتصادهای نوظهور، پیشرفته و در حال صعود طبقه بندی می شوند و برخی دیگر جزو اقتصادهای پیشرفته صنعتی هستند. این پژوهش، در پایان برای ارزیابی فایده این طرح بزرگ، به مقایسه دستاوردها و موانع آن می پردازد.

اول: ویژگیها و مسیرهای کریدور بین المللی اقتصادی

براساس گزارش پایگاه رسمی کاخ سفید⁽¹⁾، کشورهای هند، پادشاهی عربستان سعودی، امارات متحده عربی، اردن، اسرائیل و اتحادیه اروپا در حاشیه نشستهای سران «گروه ۲۰» به منظور ایجاد « دالان اقتصادی میان هند، خاورمیانه و اروپا » Econom- Europe – East Middle – India Corridor ic، که اختصاراً IMEC خوانده می شود، یادداشت تفاهمی به امضا رسانده اند. و این تصمیم ناشی از درک درستی است که این کشورها از دستاوردها و پیامدهای احتمالی این دالان بر جایگاه کشورهای دست اندر کار، در نقشه راههای لجستیک جهانی و نیز تأثیرات آن در جایگاه قدرتها در نظام بین الملل، و تأثیر شگرف آن در جریان تجارت جهانی دارند. در اینجا به مهمترین ویژگیها و امتیازات این طرح نگاهی می اندازیم:

(1)The white House ,Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East –Europe Economic Corridor) ,SEP ,(2023 ,09 Accessed on :<https://cutt.us/TCfhb>

یک. جایگاه نسبی کشورهای مشارکت کننده

اکثر کشورهای که در مسیر این دالان قرار دارند، از ظرفیتهای اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیک بسیار زیادی برخوردارند؛ از لحاظ اقتصادی باید گفت که این کشورها اقتصادهای نوظهور و یا اقتصادهای صنعتی پیشرفته هستند و از نظر سیاسی، این کشورها در سطح منطقه و بین الملل از ابزارهای قدرتمند تأثیرگذاری برخوردارند؛ اما از لحاظ ژئوپلیتیک، موقعیت این کشورها به گونه ای است که از امتیازات ژئوپلیتیک نیز برخوردارند. این کشورها به حکم ظرفیتهای و ثروتهای کلانی که دارند می توانند در روند امور بین الملل نقشهای تأثیرگذاری داشته باشند. کشورهای که در مسیر این طرح قرار دارند، یک کریدوری به طول هزاران کیلومتر را تشکیل می دهند که دو قاره آسیا و اروپا را به یکدیگر متصل می کند. نکته دیگر اینکه این کشورها عموماً کشورهای با ثباتی هستند.

این کریدور از دو بخش تشکیل شده است (نقشه شماره ۱): **بخش اول**، همان بخش شرقی است. این بخش از کشور هند که یک اقتصاد نوظهور است و در میان کشورهای جهان از نخستین مشتریان نفت خلیج به شمار می رود، آغاز می شود و هند را به منطقه نفت خیز خلیج عربی وصل می کند. گفتنی است که این منطقه به حکم ظرفیتهای کلان اقتصادی و نیز درک بالایی که رهبران این کشورها دارند، در اقتصاد و سیاست در سطح جهان در حال صعود هستند. **بخش دوم**: همان بخش شمالی است که منطقه خلیج عربی را به کشورهای اروپایی که از لحاظ صنعتی، فناوری و اقتصادی کشورهای پیشرفته محسوب می شوند، پیوند می دهد. گفتنی است در سایه پیامدهای روزافزون تحولات بین المللی مخصوصاً تأثیرات جنگ روسیه و اوکراین و نیز تحولات اخیر در آفریقا، کشورهای اروپایی به گزینه های تجاری در زمینه انرژی و دیگر منابع مهم نیاز مبرم دارند.

مسیر دریایی این کریدور اقتصادی از کشور هند که با اقیانوس هند و دریای عرب نوار ساحلی درازی دارد و مشخصاً از بنادر شهر بمبئی آغاز می شود و با گذشتن از دریای عرب به بندر دبی در کشور امارات می

رسد. سپس از منطقه غویفات امارات مسیر راه آهن شروع می شود و با گذشتن از خاک عربستان سعودی به سمت جنوب اردن ادامه می یابد تا اینکه به شهر ساحلی حیفا در اسرائیل برسد. سپس از حیفا بار دیگر مسیر دریایی آغاز می شود که با گذشتن از دریای مدیترانه به بندر پیرائوس در یونان می رسد. آنگاه از یونان مجدداً مسیر خشکی آغاز می شود که تا داخل اروپا امتداد می یابد.

نقشه شماره (۱): نقشه مسیرها و راههای کریدور هند،

خاورمیانه و اروپا



منبع: <https://cutt.us/pfn00>

دو. مسیرها و خطوط ارتباطی چندگانه

در مقایسه با کریدورهای بین المللی کنونی و یا کریدورهایی که بخشی از آنها اجرایی شده اند و یا کریدورهایی که در سطح جهان مطرح هستند، برای دالان پیشنهادی در چندین قاره زیرساختهای متنوع و خطوط ارتباطی متعددی پیش بینی شده است. در این طرح، بر خلاف بسیاری از کریدورهای بین المللی دیگر، تنها یک خط موصلاتی وجود ندارد بلکه خطوط دیگری با اهداف و کاربردهای متعدد دیگری نیز پیش بینی شده اند که از جمله آنها می توان به خط لوله برای صادرات هیدروژن پاک، خطوط کابل برق و کابلهای دیگری برای اتصالات دیجیتالی و همچنین خطوط راه آهن برای تأمین امنیت صادرات انرژی اشاره کرد که در تقویت روابط اقتصادی، تجاری

و سرمایه‌گذاری میان کشورهای مشارکت‌کننده، و نیز در تسهیل انتقال بسیار سریع کالا و مسافران و همچنین تأمین فرصت‌های شغلی و کاهش گازهای گلخانه‌ای و بهبود شرایط اقلیمی یک نقطه عطف به شمار می‌رود. و این با اهداف بسیاری از کشورهای مشارکت‌کننده در طرح، از جمله پادشاهی عربستان سعودی سازگاری دارد. گفتنی است پادشاهی عربستان سعودی در نظر دارد تا سال ۲۰۲۶ میلادی به بزرگترین تولیدکننده هیدروژن سبز تبدیل شود و سالانه ۱,۲ میلیون تن آمونیاک سبز تولید کند که معادل تولید روزانه ۶۰۰ تن هیدروژن سبز می‌شود و آن را به بازارهای جهانی صادر نماید^(۲). از این رو، این مسیرهای چندگانه کریدور پیشنهادی در راستای اولویتهای چشم‌انداز ۲۰۳۰ میلادی عربستان سعودی قرار دارد.

سه. سطح بلندپروازی طرفهای مشارکت‌کننده برای اجرای طرح

در مقایسه با سایر کریدورهای جهانی، دالان تجاری مورد نظر تمایل و آرزوهای بلندپروازانه کشورهای مشارکت‌کننده در طرح را با خود همراه ساخته است که هر کدام از این کشورها با توجه به محاسبات و رویکردهای منطقه‌ای و بین‌المللی برای تقویت جایگاه خود، به دستاوردهای این کریدور چشم‌دوخته‌اند. در اینجا به چندین شاخص در این مورد اشاره خواهیم کرد:

قرار است کشورهای دخیل در این طرح، در طی ۶۰ روز از تاریخ اعلام این طرح، برنامه کار (Plan Action) واضحی جهت آغاز عملیات اجرایی زیرساختهای این دالان تدارک ببینند. از دیگر شاخص‌ها، تمایل زیاد و آشکار هند برای ورود به سیاست کریدورهای بین‌المللی است تا در راستای چشم‌اندازی که برای صعود اقتصادی دارد، به یک قدرت تأثیرگذار بین‌المللی در نقشه طرحهای استراتژیک جهانی تبدیل شود. حمایت آشکار آمریکا از این دالان در نشست گروه ۲۰ از دیگر شاخص‌ها است که رئیس‌جمهور جو بایدن آن را یک طرح تاریخی خواند. تمایل عربستان سعودی به تنوع خطوط لجستیک و چندگانه بودن مسیرهای کریدورها و حمایت از زنجیره‌های تأمین جهانی

(۲) العربية، إصدار أول رخصة صناعية في أوكساجون لشركة «نيوم للهيدروجين الأخضر»، (۱ فوریه ۲۰۲۳م)، تاریخ بازدید: ۱۸ سپتامبر ۲۰۲۳م، <https://XRCjM/us.cutt/>

از دیگر شاخص ها است. این طرح در راستای ابتکار ۲۰۲۲ میلادی پادشاهی عربستان سعودی در مورد زنجیره های تأمین جهانی و راهبرد ملی حمل و نقل و خدمات لجستیک سال ۲۰۲۱ میلادی، و همچنین در راستای راهبرد پادشاهی عربستان سعودی برای تنوع بخشیدن به منابع اقتصادی در پرتو اهداف چشم انداز ۲۰۳۰ میلادی قرار دارد. علاوه بر آن، پادشاهی عربستان سعودی با زیرساختهای لجستیک و توانمندیهای مالی که دارد می تواند به تعهدات خود جامعه عمل بپوشاند. امیر محمد بن سلمان از آمادگی کشورش برای پرداخت ۲۰ میلیارد دلار برای اجرای این طرح در قالب ابتکار «مشارکت جهانی برای زیرساختها و سرمایه گذاری» خبر داد^(۳). و این آمادگی مرهون این واقعیت است که پادشاهی عربستان سعودی در سال ۲۰۲۲ میلادی در میان کشورهای گروه ۲۰ از رشد بالایی برخوردار بوده است. بر اساس شاخصهای بین المللی، عربستان سعودی در تولید سرانه رتبه های بالایی را به خود اختصاص داده است و توانسته است ثبات بازارهای جهانی نفت را مدیریت کند که این امر حضور تأثیرگذار آن در عرصه اقتصادی بین الملل را نیز تقویت می کند. همچنین ملاحظه می کنیم که تحولات داخلی کشورهای اروپایی و نیز تحولات بین المللی سبب شده است که این کشورها فعالانه در اجرایی سازی این دالان مشارکت کنند. و این امر موضع اتحادیه اروپا و کشورهای اروپایی به ویژه ایتالیا، فرانسه و آلمان را به خوبی منعکس می کند که قویا از اجرای این دالان حمایت می کنند.

چهار. طرفهای دخیل در طرح به جای الگوی مرکزی، الگوی مشارکتی را برگزیدند

یکی از تفاوتهای این دالان با طرحهای مشابه این است که بر الگوی مشارکتی (یعنی اصل مشارکت) استوار است و الگوی مرکزیت (که یک کشور مشخصی بیشترین منافع، دستاوردها و درآمدهای طرح را به خود اختصاص دهد) در این طرح جایی ندارد. و این مهمترین ویژگی است که

(۳) سکای نیوز، قمة العشرين: «الممر الاقتصادي» بموازة «الحزام والطريق»!، (۱۱ سپتامبر ۲۰۲۳م)، تاریخ بازدید: zoqNo/us.cutt/

این دالان را از طرح‌های دیگر متمایز می‌کند. یعنی در این دالان و زیرساخت و شبکه بین‌المللی فرامرزی هیچ کشور مشخصی جایگاه مرکزی ندارد بلکه این طرح، بر اساس مشارکت بین‌المللی واقعی سنجیده شده است که منافع تمام طرف‌های مشارکت‌کننده را تأمین می‌کند و این مهمترین انگیزه و در عین حال مهمترین فرصت برای مشارکت در این طرح است. علاوه بر ویژگی‌هایی که برشمردیم، حمایت آمریکا از این طرح در چارچوب رقابت راهبردی با چین از مهمترین ویژگی‌های این دالان است که آن را از دیگر کریدورهای مهم جهانی متمایز می‌سازد و در عین حال، یک فرصت و عامل انگیزه است؛ زیرا دستاوردهای اقتصادی احتمالی انگیزه کافی برای اجرایی‌سازی این کریدور را فراهم می‌کنند.

دوم: اهداف و دستاوردهای اقتصادی احتمالی

هدف این طرف بلندپروازانه، توسعه زیرساختها و تجهیزات تدارکاتی است که در حوزه‌های حیاتی که از اولویت‌های جهان کنونی است و از نیازهای روزافزون توسعه نیز به شمار می‌رود مانند منابع انرژی سنتی، منابع تازه انرژی، انرژی‌های تجدیدپذیر، فناوری و تحول دیجیتال (دیجیتال سازی) و انتقال سریع داده‌ها، تجارت کالاها که با استفاده از کابل‌های انتقال برق، کابل‌های انتقال داده و احداث راه آهن برای انتقال کالاها صورت می‌گیرد. بی‌تردید، اجرای این طرح بزرگ که هزاران کیلومتر امتداد دارد و دو قاره آسیا و اروپا را به یکدیگر پیوند می‌دهد، نه تنها برای کشورهای که در طول این کریدور قرار دارند بلکه برای دولت‌های اطراف و حتی برای اقتصاد جهانی دستاوردهایی را به همراه خواهد داشت که در اینجا به برخی از آنها می‌پردازیم:

یک. پی‌ریزی کردن مرحله تازه‌ای برای تقویت جریان تجارت جهانی

الف. انتظار می‌رود با احداث این دالان، در مقایسه با وضعیت کنونی کالاها ۴۰ درصد سریع‌تر از مبدأ به مقصد برسند. شایان ذکر است که هند با کشورهای خلیج عربی روابط تجاری خوبی دارد. هند دومین شریک

تجاری بزرگ پادشاهی عربستان سعودی است (۵۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲/۲۰۲۳ میلادی) یعنی هند بعد از چین در جایگاه دوم قرار دارد. همچنین، هند سومین شریک تجاری بزرگ امارات است (۸۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۲ میلادی). و در آن سوی این دالان تجاری، تجارت پادشاهی عربستان سعودی با منطقه یورو در سال ۲۰۲۲ میلادی به ۷۰ میلیارد دلار رسیده است^(۴).

ب. با اجرایی شدن این دالان تجاری، کريدورهای تجاری تازه ای برای هم افزایی و یا رقابت با آن به وجود خواهند آمد. و هدف این کريدورها کنار زدن کريدورهای سنتی مانند کانال سوئز و حتی کريدور چینی «کمبرند و جاده» نیست. گفتنی است ۲۲ درصد کانتینرهای تجاری جهان از کانال سوئز عبور می کنند. و ممکن است دالان تجاری هند -خلیج به گونه ای با کريدور چینی تقاطع داشته باشد و یا اینکه در جاهایی هر دو کريدور از یک مسیر عبور کنند. علی رغم اینکه حدود ۹۰ درصد جریان تجارت جهانی از راه دریا صورت می گیرد^(۵) و تنها حجم اندکی از تجارت جهانی از راه خشکی و راه آهن انجام می شود، اما امتیاز استفاده از راه آهن در انتقال کالا، سرعت آن است که برای انتقال برخی بارها و کالاها مانند محصولات تازه، مواد و کالاهای خام بسیار مناسب است. علاوه بر آن، استفاده از دالان جدید در زمان بحرانهای ژئوپلیتیک بسیار آسان و بی درد سر است.

دو. افزایش تأثیر اقتصادهای کشورهای دخیل، در اقتصاد جهانی

کشورهایی که یادداشت تفاهم ایجاد دالان تجاری را به امضا رسانده اند، عموماً کشورهایی هستند که در بازارهای جهانی و در حوزه های تجارت، صادرات و انرژی تأثیرگذاری مهمی دارند و در اقتصاد جهانی نقش حیاتی دارند.

در جدول زیر، شاخص های اقتصادی سال ۲۰۲۲ میلادی نشان داده شده است:

(4) IMF ,The direction of trade statistics ,Exports and imports by areas and countries ,Accessed 15 :Sep .2023 .<https://cutt.us/cBh2c>

(5) International Chamber of Shipping, Shipping and World Trade :World Seaborne Trade ,Accessed 16 Sep .2023 .<https://cutt.us/CidJk>

می بینیم که اقتصاد منطقه یورو، میزان ۱۲ درصد تولید ناخالص داخلی جهان و ۲۵ درصد کل صادرات جهانی کالاها و خدمات را به خود اختصاص داده است. این در حالیست که هند به تنهایی ۷,۳ درصد تولید جهانی و ۲,۵ درصد صادرات کل جهان را به خود اختصاص داده است و با داشتن ۱۸ درصد جمعیت جهان، بازار مصرف بزرگی را در خود جای داده است. پادشاهی عربستان سعودی به تنهایی ۱,۳ درصد تولید ناخالص جهانی، و ۱,۴ درصد صادرات کل جهان را به خود اختصاص داده است. علاوه بر آن، عربستان سعودی بیش از ۱۴ درصد صادرات نفت جهان را نیز تأمین می کند. این در حالیست که مجموعه کشورهای خاورمیانه و آسیای میانه ۷,۶ درصد از تولید ناخالص جهانی و ۶,۷ درصد از کل صادرات جهان را به خود اختصاص داده اند و با داشتن ۱۱ درصد جمعیت جهان، بازار مصرف بزرگی را در اختیار دارند^(۶). یعنی زمینه های تجارت میان این طرفها، امید بخش و در اقتصاد جهانی تأثیرگذار است.

جدول شماره (۱): شاخص هایی که نشان می دهند مهمترین کشورهای دخیل در این دالان تجاری، در سال ۲۰۲۲ میلادی تا چه میزان در اقتصاد جهانی نقش داشته اند.

کشور	تولید ناخالص داخلی	صادرات	جمعیت
منطقه یورو	۱۲٪	۲۵٪	۳,۳٪
هند	۷,۳٪	۷,۳٪	۱۸,۳٪
عربستان سعودی	۱,۳٪	۱,۳٪ (بیش از ۱۴٪ از صادرات جهانی نفت)	۰,۳٪
خاورمیانه و آسیای میانه	۷,۶٪	۶,۷٪	۱۰,۷٪

منبع: IMF, outlook Economic World, 2023 April

(6) IMF, World Economic outlook :A rocky Recovery, April .2023 P.120 :

سه. تقویت دستاوردها و فرصتهای اقتصادی همه طرفهای دخیل

الف. انتظار می رود با اتصال مستقیم به شبکه خطوط انتقال نفت که قرار است نیازهای مبرم بازارهای مجاور را مرتفع سازد، حد اکثر بهره برداری از ظرفیت ها، منابع و ذخایر انرژی سنتی مانند نفت و گاز کشورهای خلیج و مخصوصا عربستان سعودی صورت گیرد و این به معنای افزایش و سرعت صادرات منابع انرژی سنتی با کمترین هزینه و بیشترین سود ممکن به آن بازارها و نیز تضمین بازارهای دائمی برای این کالاها است. و با تنوع بخشیدن به گزینه های تأمین انرژی، امنیت انرژی این بازارها را نیز تضمین می کند.

ب. افزایش ارتباط بنادر هند با کشورهای خلیج عربی و اروپا که نتیجه آن افزایش جریان تجارت میان طرفین و نیز سرعت انتقال کالاها از بنادر به بازارهای مصرف از طریق خطوط ریلی سریع السیر است. و از طریق شبکه های کابل برق که در این طرح پیش بینی شده است، می توان انرژی برق بیشتری از کشورهای خلیج به اروپا صادرات کرد.

ج. ایجاد فرصتهای شغلی و گشودن بازارهای جدید مصرف. همچنین، کشورهای دیگر منطقه که در مجاورت این دالان قرار دارند، از طریق بنادری که در دیگر سوی خلیج عربی هستند، می توانند از تسهیلات این دالان بهره مند شوند. و اگر این دالان تا سواحل دریای سرخ کشیده شود، مصر نیز می تواند از طریق بنادر دریای سرخ از تسهیلات آن بهره مند گردد.

د. حمایت از الگوهای جهانی برای گرایش به انرژی های تجدید پذیر و پاک و استفاده از امکانات و منابع فراوان انرژی خورشیدی، بادی و هیدروژن در جزیره العرب، جذب سرمایه گذاریهای خارجی در این حوزه ها و تنوع بخشیدن به صادرات کشورهای منطقه، حمایت از اهداف راهبردی اروپا در این زمینه و مخصوصا بعد از بحران انرژی که در پی جنگ روسیه و اوکراین دامنگیر اروپا شد.

چهار. تقویت جایگاه کشورهای خلیج عربی در نقشه زنجیره تأمین جهانی

الف. تقویت زنجیره های تأمین جهانی، و تبدیل جزیره العرب و مخصوصا پادشاهی عربستان سعودی به یک مرکز حیاتی در زمینه حمل و نقل و خدمات لجستیک جهانی در راستای طرح تنوع بخشیدن به منابع اقتصادی در چارچوب چشم انداز ۲۰۳۰ میلادی، و فعال کردن ابتکار ملی زنجیره های تأمین جهانی که امیر محمد بن سلمان ولی عهد عربستان سعودی در سال ۲۰۲۲ میلادی از آن رونمایی کرد و حدود ۳ میلیارد دلار از بودجه دولت را به حمایت از آن اختصاص داد.

ب. تبدیل پادشاهی عربستان سعودی به یک مرکز (Hub) منطقه ای و بین المللی در زمینه دیجیتال سازی و ارتباطات با سرعت بالا؛ که این امر فرآیند دیجیتالی شدن دولتها و کشورهای خاورمیانه را سرعت می بخشد.

پنج. کاهش پیامدهای بین المللی احتمالی غیر مترقبه بر تجارت جهانی

در شرایط اضطراری و بحرانهای ژئوپلیتیک که آبراهه های سنتی بزرگ را درگیر خود می کند و در حال حاضر تجارت جهانی بر آنها تکیه دارد، می توان از طریق کریدور پیشنهادی جریان تجارت جهانی را استمرار بخشید.

شش. افزایش ارتباطات فرهنگی میان کشورهای واقع در طول این کریدور

اجرای شدن این کریدور سبب تقویت روابط فرهنگی میان کشورهای دخیل در این طرح می شود و در زمینه صنعت گردشگری دستاوردهایی را به همراه دارد و سبب می شود که تورهای گردشگری میان بنادری که بر سر راه این کریدور اقتصادی قرار دارند و نیز میان شهرها و پایتخت های بزرگی چون ابوظبی و ریاض که در طول این کریدور بوسیله خط آهن به یکدیگر متصل می شوند، افزایش یابد. علاوه بر آن، این طرح با طرح قطار سریع السیر خلیج عربی نیز به یکدیگر می پیوندند و باعث کاهش شدت رقابت کنونی شده و تبادل منافع را به همراه دارد.

سوم: پیامدها و دلالت های اعلام طرح این کریدور جهانی

انتظار می رود اعلام طرح این کریدور برای کشورهای که در مسیر این طرح قرار دارند، آثار چندی را به ارمغان داشته باشد که در اینجا به مهمترین آنها می پردازیم:

یک. تقویت جایگاه عربستان سعودی و امارات در سطح منطقه و بین الملل

مشارکت عربستان سعودی و امارات در این دالان که از نظر اداره رئیس جمهور ایالات متحده جو بایدن اولویت بالایی دارد نشان دهنده دو مسأله بسیار مهم است؛ مسأله اول همانا موفقیت عربستان سعودی و امارات در اتخاذ موضع به عنوان دو بازیگر مهم در تحولات منطقه ای و بین المللی کنونی است که نمی توان این دو قدرت را نادیده گرفت و این موضعگیری در چارچوب تنوع بخشیدن به شراکتها صورت می گیرد نه برای صف بندی و گرایش به یکی از قطبهای جهانی. از منظر کشورهای خلیج و مخصوصا عربستان سعودی توازن و تنش زدایی و همچنین پرهیز از جبهه گیری و حمایت از ثبات منطقه ای اولویت دارد. اما مسأله دوم، تغییر موضع امریکا در قبال کشورهای خلیج عربی است. زیرا این طرح نشان می دهد که اداره بایدن موضع ضعیف خود در روابط با کشورهای خلیج عربی را مورد بازنگری قرار داده است. استقبال قابل توجه رئیس جمهور بایدن از محمد بن سلمان ولی عهد عربستان سعودی و تأکید بر نقش عربستان سعودی و امارات در این طرح، نشان می دهد که اداره بایدن به مشارکت ریاض و أبو ظبی در یکی از پروژه های بین المللی و کلانی که ایالات متحده بر آن نظارت دارد، بسیار اهمیت می دهد. زیرا اهمیت اقتصادی و پیامدهای ژئوپلیتیک آن باعث تقویت جایگاه واشنگتن در سطح بین الملل می گردد. و این امر به نوبه خود می تواند اعتماد از دست رفته را ترمیم کند و روابط را همچون گذشته به سطح راهبردی و فعال ارتقا بخشد.⁽⁷⁾

(7) Abdel Aziz Aluwaisheg, The far-reaching implications of the India-Middle East-Europe Economic Corridor, (Reuters) September, (2023, 12 accessed September, 2023, 19 <https://arab.news/v3dz5>

دو. تمایل به ثبات هر چه بیشتر در خاورمیانه

کشورهای منطقه و مخصوصاً کشورهای خلیج عربی به مسائل اقتصادی بسیار اهمیت می دهند. زیرا این کشورها در صدد انتقال به مرحله بعد از نفت، تنوع بخشیدن به منابع اقتصادی خود، و گرایش به انرژی پاک هستند و می کوشند در این شرایط که جهان شاهد رشد هوش مصنوعی است، در این عرصه نیز عقب نمانند. و کریدور هند- اروپا می تواند زمینه هم افزایی این کشورها را فراهم ساخته و ضمن افزایش فرصتهای همکاری میان آنها، به رقابت منفی و درگیری میان آنها پایان دهد و همکاری اقتصادی میان کشورهای منطقه که در مسیر این کریدور قرار دارند، را محقق سازد. با توجه به مشارکت گسترده بین المللی در این طرح، انتظار می رود که این کریدور سبب توسعه زیرساختها و ارتقای شبکه های حمل و نقل و راههای مواصلاتی شود و با اتصال بنادر به یکدیگر ضمن تسهیل و تسریع جریان تجارت، در انتقال تجربیات کشورها در زمینه فناوری و مازاد انرژی که در کشورهای منطقه به وفور یافت می شود، نقش به سزایی داشته باشد. علاوه بر اینکه این طرح یک مشارکت منطقه ای است، ممکن است افزایش تلاشها برای تحقق ثبات میان کشورهای منطقه را به دنبال داشته باشد؛ زیرا کشورهای منطقه به سوی تنش زدایی و حل و فصل اختلافات رو آورده اند و در سایه بحرانهایی که منطقه و جهان با آن دست به گریبان است، ابعاد اقتصادی انگیزه بیشتری به این رویکرد تنش زدایی می دهد. این امکان وجود دارد که کشورهای خلیج عربی به لطف احداث این کریدور به نقطه اتصال میان آسیا و اروپا و نیز به مرکز اقتصادی تأثیرگذاری در تجارت جهانی تبدیل شود و با تقویت جایگاه قاره آسیا، در آینده مرکز قدرت را به آنجا منتقل کند⁽⁸⁾.

سه. حمایت و تقویت حضور هند در عرصه جهانی

فضا و زمان اعلام این طرح گویای این امر است که این طرح اساساً به افزایش رقابت شدید ژئوپلیتیک میان ایالات متحده و چین بر سر رهبری

(8)Ibid.

جهان و ماهیت نظام بین المللی مربوط می شود؛ این رقابت اخیراً در دو سطح بسیار واضح نمود یافته است: اول، ایجاد و گسترش ائتلافها و دوم، رقابت بر سر کریدورهای مواصلاتی بین المللی.

در مورد ایجاد و گسترش ائتلافها باید گفت که قرار است هند را از طریق خاورمیانه به اروپا وصل کند، ائتلاف امریکایی در قاره های قدیم را تقویت می کند و سیاست های واشنگتن برای به محاصره درآوردن چین در فضای جغرافی اش و نیز در سطح بین الملل را تقویت می کند. و شاید ایالات متحده توانسته باشد از طریق این طرح این پیام را برساند که تلاشهای چین برای ایجاد ائتلافهای ضد امریکایی و گسترده تر کردن ائتلافهای دیگر، چالش چندانی برای جایگاه امریکا محسوب نمی شود. زیرا این کریدور و استقبال کشورهای مشارکت کننده که برخی از آنها طرفدار پیوستن به مجموعه «بریکس» هستند، نشان داد که واشنگتن همچنان قدرت تأثیرگذاری را دارد و علی رغم تلاشهای چین، اما ایالات متحده همچنان برای بازیهای بزرگ بین المللی برگهای تأثیرگذاری را در اختیار دارد. هرچند که چین تلاش نماید اهمیت و پیامدهای این کریدور را ناچیزه جلوه دهد⁽⁹⁾.

علاوه بر آن، این دالان - در صورت اجرایی شدن- سبب می شود که هند در فضای جغرافیایی خود و نیز در حوزه تجارت جهانی به عنوان یک قدرت اقتصادی موازنه گر و رقیب چین و نیز به عنوان جایگزین مورد اعتمادی در تجارت جهانی مطرح شود و به کشورهای خاورمیانه و اروپا به عنوان جایگزین تجاری چین معرفی شود. بی تردید، این گام می تواند در موضعگیری هند نسبت به رقابت چین و امریکا نقش داشته باشد؛ مخصوصاً در این شرایط که دهلی نو برای ایفای نقشهای گسترده تری در صحنه جهانی چشم دوخته است و تلاش می کند از شرایط کنونی بین الملل استفاده کرده و سرمایه گذاریهای غربی را به خاک خود جلب کند و خود را به جای پکن، به عنوان شریک مورد اعتماد در تجارت جهانی معرفی کند.

(9)Ahmed Aboudouh ,An India–Middle East–Europe corridor is unlikely to boost Saudi–Israel normalization ,the guardian 15) , SEPTEMBER , (2023 accessed September ,2023 ,19 <https://www.chathamhouse.org/2023/09/india-middle-east-europe-corridor-unlikely-boost-saudi-israel-normalization>

اما در خصوص رقابت بر سر کریدورهای مواصلاتی بین‌المللی باید گفت که دالان هند، خاورمیانه، اروپا به عنوان ابتکاری در رقابت با ابتکار چینی «کمربند و جاده» محسوب می‌شود و شاید همانطور که آمریکا می‌خواهد، جایگزین ابتکار چینی شود. گفتنی است چین تلاش دارد از طریق ابتکار کمربند و جاده جایگاه بین‌المللی خود را تقویت کند. اکنون ایالات متحده با استفاده از جایگاه پیشتازی که از لحاظ اقتصادی در سطح جهان دارد و به مدد ظرفیتهای شراکتهایی که در هر سه قاره دارد و نیز به کمک امکانات شرکای خود، یک شراکت اقتصادی راهبردی را مطرح کرده است که ممکن است بر پیشرفت طرح عظیم چینی تأثیر منفی بگذارد. همچنین، ممکن است این دالان نفوذ جهانی و منطقه‌ای چین از جمله نفوذ در خاورمیانه که اداره بایدن روی آن تمرکز دارد، تحت تأثیر قرار دهد. اداره بایدن تأکید کرده است که ایالات متحده هیچ‌کس را در منطقه خاورمیانه باقی نخواهد گذاشت که چین و روسیه آن را پر کنند. مسلماً چین نیز در مقابل چنین پروژه بلندپروازانه‌ای تماشایی نمی‌ماند بلکه برای موفقیت طرح خود تمام امکانات خود را بسیج خواهد کرد و با افزایش تأمین مالی می‌کوشد جلوی پیامدهای دالان هند-اروپا و شاید هم جلوی پیشرفت آن را بگیرد. علاوه بر آن، چین به تلاشهای خود برای تقویت ائتلافهای خود مانند سازمان شانگهای و مجموعه بریکس ادامه می‌دهد. از سویی دیگر، اگر چین دالان هندی اروپایی را تهدیدی برای جایگاه اقتصادی خود بداند، احتمال دارد این دالان سبب تنش در روابط چین با برخی کشورهای منطقه شده و در نتیجه بر شراکتهای روزافزون چین با این کشورها تأثیر بگذارد^(۱۰).

بدین ترتیب می‌توان گفت که با توجه به تقاطع کریدورهای مواصلاتی بین‌المللی و تضاد منافع کشورهای که در مسیر این ابرپروژه‌ها قرار دارند، احتمال دارد این دالان رقابت ژئوپلیتیک میان چین و ایالات متحده

(10) Mihir Sharma ,This Silk Road May Actually Lead Somewhere ,Bloomberg) , September ,2023 ,14 accessed September ,2023 ,19 <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2023-09-13/india-middle-east-europe-infrastructure-corridor-is-smart-geopolitics#xj4y7vzkg>

که در منطقه شرق آسیا جریان دارد را به غرب آسیا نیز بکشاند.

چهار. امکان ایجاد گشایش در تنگنای اروپا

جنگ روسیه و اوکراین و قبل از آن، پیامدهای بحران کوید ۱۹، چالشهای فراوانی را فراروی قاره اروپا قرارداد و آن را در تنگنایی قرار داد که از ابتدای قرن بیست و یک تا کنون بی سابقه بوده است؛ زیرا صادرات گاز به اروپا را متوقف کرد تا از این طریق بر تصمیم سازان اروپایی فشار آورد تا از حمایت نظامی از اوکراین دست بردارند. گفتنی است که برای جلوگیری از پیامدهای احتمالی پیروزی روسیه بر امنیت و ثبات اروپا، کشورهای اروپایی در این جنگ از اوکراین حمایت می کنند. علاوه بر آن، اروپا به انرژی و تجارت نیاز دارد. گزارش منابع بین المللی حاکی از آن است که اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۳ میلادی با کمبود میلیاردها مترمکعب گاز طبیعی روبرو است. انتظار می رود این دالان - در صورت احداث- از شدت تنگنای اروپا که ناشی از جنگ اوکراین است، بکاهد. زیرا کمیتر اتحادیه اروپا از این کریدور به عنوان «طرح راهبردی عظیم یاد کرده است که منطقه اقیانوسهای هند و آرام را با دریای مدیترانه متصل می کند و با اهداف اتحادیه اروپا در خلق گزینه های بدیل تجاری جهانی همخوانی دارد». پیش از این نیز اتحادیه اروپا ۳۰۰ میلیارد یورو را برای سرمایه گذاری در زیرساخت کشورهای خارجی در فاصله سالهای ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۷ میلادی اختصاص داده بود^(۱۱). همچنین اروپا بی وقفه در تلاش است تا اهرمهای فشار اقتصادی روسیه را خنثی سازد. بعد از مسأله انرژی - نفت و گاز- اگر چالش دیگری باقی بماند، همانا مسأله تجارت است. و اروپا می کوشد هرچه بیشتر روسیه را در انزوا قرار دهد. همچنین این دالان، ارتباطات با بازیگران عربی و خلیجی و آسیایی که همچنان در نقشه تحولات سیاسی و اقتصادی بین الملل تأثیرگذار هستند، را تقویت می کند و اینگونه است که اتحادیه اروپا به شدت از اجرای این دالان حمایت می کند.

همچنین، این احتمال وجود دارد که اروپا از مواضع کشورهای دخیل در

(۱۱) ایندبندنت عربی، دعم أمريكي-أوروبي لممر يربط الهند بالشرق الأوسط، (۰۹ سپتامبر ۲۰۲۳م)، تاریخ بازدید: ۱۷ سپتامبر ۲۰۲۳م، <https://cutt.us/efJz>

این کریدور که با روسیه نیز رابطه نزدیکی دارند، استفاده کند و بر موضع روسیه در خصوص جنگ با اوکراین تأثیر بگذارد. علاوه بر آن، اروپا با فراهم ساختن امکان تجارت با هند، عربستان سعودی و امارات از تجارت با مسکو بی نیاز می گردد؛ مخصوصاً در سایه نزدیکی هرچه بیشتر کشورهای خلیج با کشورهای اروپایی در مرحله کنونی، و امکان تحقق دستاوردهای اقتصادی و تجاری که می تواند از شدت بحران اروپا بکاهد؛ زیرا این دالان اقتصادی ظرفیت های صادراتی را افزایش می دهد و جریان زنجیره تأمین را به شکل سریع تر و از راههای کوتاه تری در خاورمیانه و قاره آسیا تسهیل می کند. و در مقابل، به کشورهای اروپایی امکان می دهد تا کالاهای حیاتی مورد نیاز اروپا را به شکل بسیار سریع تر وارد کنند.

چهارم: موضعگیریها و واکنشهای بین المللی

طرح این دالان، با واکنشهای متفاوتی در سطح بین الملل روبرو شد. کشورهایی که منافع در اجرای این کریدور دارند و نیز کشورهایی چون ایالات متحده و کشورهای اروپایی که مستقیماً درگیر این کریدور نیستند اما از آن حمایت کرده اند، از این طرح استقبال نموده اند. اما کشورهایی چون چین، ایران، ترکیه، پاکستان و مصر که نگران منافع و جایگاه خود در نقشه کریدورهای بین المللی هستند در امکان اجرایی شدن این طرح و یا کارایی و پیامدهای آن در آینده کریدورها تردید کرده اند.

یک. چین

چین از ابتکار دالان اقتصادی مورد نظر استقبال کرد^(۱۲). البته پکن پیش از این نیز اعلام کرده بود که از تمامی ابتکارهای منطقه ای و بین المللی مشابه که به کشورهای در حال توسعه در زمینه توسعه و تقویت زیر ساختها کمک کند و ارتباط آنها با کریدورهای بین المللی را تسهیل نماید، حمایت می کند؛ به شرطی که برخی کشورها از این شرایط به عنوان اهرمی

(12)The Economic Times ,China says it welcomes India-Middle East-Europe Economic Corridor so long it doesn't become a geopolitical tool 12 ,Sep ,2023 Accessed 13 :Sep .2023 [https://:bit.ly/3raIXCb](https://bit.ly/3raIXCb)

ژئوپلیتیک در برابر کشورهای که خارج از حوزه کریدور قرار دارند، استفاده نکنند. اما علی‌رغم اینکه چین رسماً از این دالان اقتصادی استقبال کرده است. از واکنش‌های محافل رسانه‌ای و سیاسی چینی در برابر این دالان چنین بر می‌آید که این کشور نسبت به پیامدهای ژئوپلیتیک این دالان اقتصادی نگرانی‌هایی دارد.

این نگرانی چین در چارچوب شدت رقابت ژئوپلیتیک بین‌المللی و حمایت تمام‌قد ایالات متحده به عنوان قوی‌ترین قطب بین‌المللی که تلاش دارد چین را در سطح جهان در محاصره قرار دهد و همچنان نظام تک‌قطبی جهان را حفظ کند و با طرح مورد نظر چین مبنی بر جهان چند قطبی مبارزه می‌کند، قابل‌درک است. و بخشی از نگرانی‌های چین در این مسأله ریشه دارد که پکن تلاش‌های خود را برای اجرای یک کریدور تجاری بین‌المللی فرامرزی مشابه که از آن با نام (کمربند و جاده) یاد می‌شود، بسیج کرده است. این طرح که شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین شخصاً در سال ۲۰۱۳ میلادی از آن رونمایی کرد، یک اقدام ژئوپلیتیک است که پکن با کسب حمایت بسیاری از اقتصادهای نوظهور در همسایگی خود و کمی دورتر در خاورمیانه و آفریقا و همچنین در آسیای میانه که غالباً از آنها به عنوان (جنوب جهانی) یاد می‌شود، توانست استفاده فراوانی از آن ببرد. و این امر منجر به تقویت روابط اقتصادی، روابط تجاری و مهمتر از همه تقویت روابط سیاسی با کشورهایی که در مسیر این کریدور قرار دارند، شده است.

برخی از صاحب‌نظران چینی بر این باورند که ممکن است کریدوری که قرار است هند را به اروپا متصل کند، ساختار مناقشه‌درباره کمک در زمینه توسعه و زیرساخت جهانی را تغییر دهد و در نتیجه، با خلق گزینه‌های بدیل و طرح‌های جایگزین به جای طرح چینی، امتیاز نسبی چین و رقابت این کشور در صحنه جهانی را تحت تأثیر قرار دهد. در مقابل، برخی دیگر با نظری که بیان شد، مخالف هستند و بر این نکته تأکید دارند که کریدور جدید - ناگزیر- تا حدودی فضای رقابت ایجاد می‌کند

و تأثیراتی بر ابتکار (کمر بند و جاده) نیز خواهد داشت. اما در کل، این امکان وجود دارد که کریدور جدید یک طرح تکمیلی در راستای طرح چینی باشد زیرا همه طرفها تلاش دارند با تسهیل روند انتقال کالا و فناوری و کالاهای اساسی مورد نیاز صنایع به اقتصاد جهانی جانی تازه ببخشند. و شاید هم این کریدور جدید زمینه را برای مشارکت شرکتهای چینی در سرمایه گذاری و نیز مشارکت در طرحهای فرعی مانند تأمین مواد اولیه و خدمات تکمیلی طرحهای آینده فراهم سازد.

دو. ایران

ایران این دالان جدید را « یک کریدور در کنار سایر کریدورهای جهانی دانست که فضای جغرافی آن را احاطه کرده اند. اما اینکه این دالان از کشورهای همسایه می گذرد بدون اینکه ایران در آن نقشی داشته باشد، صرفا به این منظور است که ایران را از مسیرهای این کریدور دور نگهدارد»^(۱۳). و این نشان می دهد که از نگاه جامعه بین الملل، ایران ظرفیتهای و زیرساختهای لازم برای پیوستن به کریدورهای جهانی را ندارد. علی رغم اینکه ایران همانند عربستان سعودی از موقعیت ژئوپلیتیک مهم و نیز از منابع سرشار برخوردار است، اما این توانایی را ندارد که با اتصال به راههای مواصلاتی جهانی و نقش آفرینی تأثیرگذار در سطح منطقه و بین الملل با بهره گیری از موقعیت ژئوپلیتیک برای خود ظرفیتهای رقابتی فراهم کند.

همچنین ایران، پیشتازی رقبای منطقه ای خود در تقویت جایگاه و پیوستن سریع تر به اقتصاد جهانی و مسیرهای توسعه را با نگرانی دنبال می کند. این در حالیست که ایران این توانایی را ندارد که با مشارکت در طرحهای کریدورها و توسعه اقتصادی بین المللی از ظرفیت های موقعیت جغرافیایی خود برای کسب دستاوردهای اقتصادی و تجاری استفاده کند. و این امر علاوه بر بحرانهای داخلی و خارجی انباشته شده، یک چالش دیگری است که فراروی ایران قرار دارد.

(۱۳) اقتصاد ۲۴، حذف ایران از مسیر جاده ابریشم و مسئولان سرمست از توافقهای موقت / محروم ماندن ایران از سه کریدور شمال، غرب و جنوب، ۲۱ شهریور ۱۴۰۲. ش. تاریخ بازدید: ۱۳ سپتامبر ۲۰۲۳. <https://bit.ly/3r14gkr>.

کنار گذاشتن ایران از کریدور مورد نظر گویای این امر است که الگوی حکمرانی در ایران این کشور را در وضعیتی قرار داده است که ظرفیتهای لازم برای مشارکتهای بین المللی توسعه ای را ندارد؛ زیرا ایران کشوری است که علاوه بر بحرانهای شدید داخلی از پیامدهای تحریم اقتصادی نیز رنج می برد. و دغدغه های امنیتی بر تصمیمات مهم این کشور سایه افکنده است. از این رو، امتیاز ایران برای مشارکت در کریدورهای بین المللی بسیار کاهش یافته است. زیرا ایران به جای سیاستهای اقتصادی توسعه محور و معاصر که باید در خدمت شهروند و کشور باشد، به سیاستهای هسته ای و توسعه طلبانه اولویت می دهد. در نتیجه، ایران شرایط لازم برای ایفای نقش مطلوب در کریدورهای اقتصادی جهانی را ندارد. از این رو، نتوانسته است نظر کشورهای بازیگر در صنعت کریدورها را جلب کند. و در چندین پروژه جهانی قبلی مانند کریدور «شمال - جنوب»، کریدور «کمر بند و جاده» و کریدور «زنگزور» نیز علی رغم موقعیت ژئوپلیتیک، منابع فراوان و فرصتهای اقتصادی، تجاری و سرمایه گذاری رو به رشد، اما ایران نتوانست اولویت مشارکت در این پروژه ها را از آن خود کند^(۱۴). احتمالاً طرح کریدور هندی اروپایی و دیگر کریدورها ایران را به این فکر اندازد که باید به جای حمایت از طرحهای توسعه طلبانه ای که نتیجه ای جز کم رنگتر شدن اهمیت ایران در نقشه لجستیک جهانی نداشته است، مسائل داخلی کشور و مهیا ساختن زیرساختهای لازم و توسعه اقتصادی را در اولویت قرار دهد.

سه. ترکیه

موضع رسمی ترکیه در اظهارات رجب طیب اردوغان رئیس جمهور این کشور اعلام شد. او مخالفت خود را با ایده این کریدور که طبق طرح فعلی اش «ترکیه را نادیده گرفته است» اعلام کرد. به نظر اردوغان کشورش «مناسب ترین راه برای جریان حمل و نقل از شرق به غرب است» او آشکارا

(۱۴) د. محمد بن صقر السلمي، السعودية وإيران على خارطة الممرات الاقتصادية العابرة للحدود، مقاله، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، (۱۹ سپتامبر ۲۰۲۳م)، تاریخ بازدید: ۲۰ سپتامبر ۲۰۲۳م، [/us.cutt//:https](https://us.cutt//:https) vPtSi

با طرح این کریدور مخالفت کرد و گفت: «این کریدور بدون مشارکت ترکیه عملی نخواهد شد. و مناسب ترین مسیر برای جریان حمل و نقل از شرق به غرب، همان مسیری است که از ترکیه می گذرد»^(۱۰). او بار دیگر بر طرح «جاده توسعه» تأکید کرد مبنی بر اینکه یک کریدور کشورهای خلیج عربی را از طریق عراق و ترکیه به اروپا متصل کند. اردوغان در سفر اخیر خود به برخی از کشورهای خلیج عربی مانند عربستان سعودی، امارات و قطر شخصا درباره کریدور جاده توسعه تبلیغ و رایزنی کرد.

موضع ترکیه در چارچوب محاسبات ژئوپلیتیک ترکیه نسبت به کریدور هند، خاورمیانه، اروپا در مقایسه با «جاده توسعه» قابل درک است. از آنجا که در طرح کریدور هند، خاورمیانه، اروپا ترکیه نادیده گرفته شده است، از این رو، این کشور از طرح کریدور «جاده توسعه» که در ماه می ۲۰۲۳ میلادی توسط عراق پیشنهاد شد، حمایت می کند. این کریدور که از بندر «بزرگ الفاو» در بصره آغاز می شود با گذشتن از ۱۰ استان عراق (به نقشه شماره ۲ نگاه کنید) به ترکیه می رسد و از آنجا به اروپا می رود. عراق مهمترین کشوری است که در مسیر این کریدور قرار دارد. این کریدور در کنار عراق، از کشورهایی چون عربستان سعودی، ترکیه، سوریه، اردن، کویت، بحرین، قطر، امارات، عمان و ایران می گذرد.

در کریدور هند، خاورمیانه، اروپا کشورهای قدرتمندی مشارکت دارند و این مسیر علاوه بر ثبات، در زمینه تأمین مالی و زیرساختهای پیشرفته نیز شانس بالایی دارد. این در حالیست که کریدور «جاده توسعه» با چالشهای متعددی روبرو است که از جمله آنها چالشی است که عراق به عنوان پیشنهاد دهنده این ابتکار با آن روبرو است. این کشور همچنان با بحرانهای سیاسی، اقتصادی و امنیتی دست و پنجه نرم می کند. علاوه بر اینکه مسیر این طرح از مناطقی می گذرد که دولت بغداد و اقلیم کردستان بر سر آن مناقشه دارند، چالشهای امنیتی بخاطر وجود سلاحهای کنترل نشده نیز از دیگر مشکلات است. و احتمالا شبه نظامیان مسلح حاضر

(۱۰) خبرگزاری اناتولی، اردوغان: ترکیه الأكثر ملاءمة للممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا، (۱۱ سپتامبر ۲۰۲۳م)، تاریخ بازدید: ۱۶ سپتامبر ۲۰۲۳م، <https://www.baa07.us.cutt/>

نخواهند شد که سلاحهای خود را تحویل دهند. این امر سبب می شود که سایر کشورهایی که در مسیر این طرح قرار دارند، در مورد امکان موفقیت آن نیز نگرانیهایی داشته باشند. همچنین، در مورد تأمین مالی این طرح و مواضع ضد و نقیض احتمالی کشورهایی که در مسیر این طرح قرار دارند نیز چالشهایی وجود دارد؛ زیرا هر کشوری با توجه به محاسباتی که در زمینه میانگین هزینه- فایده این طرح دارد، موضعگیریهای متفاوتی خواهد داشت. بعلاوه، درگیریها و بحرانهای پیچیده ای که میان بسیاری از کشورهای شرکت کننده در «جاده توسعه» وجود دارد از دیگر چالشها است. وانگهی، زیرساختهای بسیاری از این کشورها به خاطر درگیریهای سیاسی و جنگهای مذهبی طولانی مدت که هنوز هم در برزی از این کشورها جریان دارد، فرسوده و نامناسب است.

نقشه شماره (۲): طرح راه توسعه



منبع: <https://cutt.us/Bg8T3>

چهار. پاکستان

پاکستان به مسأله عدم پیوستن کشورش در کریدور مورد نظر با تردید و نگرانی می نگرد⁽¹⁶⁾؛ زیرا از یک سو، دولت پاکستان در تلاش است با گشودن مرزهای خود به روی هند و رونق بخشیدن تجارت با این کشور، اسلام آباد را مرکزی برای حمل و نقل لجستیک و تجاری در قلب طرحهای لجستیک و تجاری متعدد جهانی قرار دهد. از سویی دیگر، پاکستان که از جمله کشورهایی است که در مسیر پروژه چینی یعنی «کمربند و جاده» قرار دارد، نسبت به پیامدهای احتمالی دالان هند، خاورمیانه، اروپا بر آینده طرح فرامرزی چین نگران است.

در زمینه افزایش روابط هند و کشورهای خلیج عربی و تقویت این روابط با طرحهای کریدور بلندپروازانه اقتصادی، مسأله ای است که پاکستان چندان به آن روی خوش نشان نمی دهد و نگران است که این نزدیکی، روابط دوجانبه این کشور با کشورهای تأثیرگذار خلیج را تحت تأثیر قرار دهد. به ویژه اینکه از دیرباز اسلام آباد و دهلی نو در جلب کشورهای خلیج به سمت خود با یکدیگر رقابت داشتند.

پنج. مصر

موضوع کریدور پیشنهادی، بحثهایی را در مورد میزان تأثیرگذاری آن بر آینده کانال سوئز مصر به راه انداخته است. گفتنی است این کانال که ارتباط شرق را با اروپا تأمین می کند، حدود ۱۳ درصد تجارت جهانی از خود عبور می دهد که در مقایسه با سایر کریدورهای بین المللی نسبت قابل توجهی است. علاوه بر آن، ۲۲ درصد کانتینرهای تجاری جهان نیز از این کانال عبور می کنند.

با توجه به تفاوت ماهیت و هزینه حمل نقل این دو کریدور با یکدیگر و نیز با توجه به اینکه در مقایسه با راههای خشکی و قطار، کشتیهای باری می توانند تعداد انبوهی از کانتینرها را با هزینه ای بسیار اندک جابجا کنند، بسیاری از محافل رسانه ای مصری به این نکته پرداختند که «امکان ندارد

(16) India Posts English, Why did Pakistan get upset due to India's proximity to Saudi Arabia?, 12 Sep 2023, Accessed 13 Sep 2023. <https://bit.ly/3LtoCPn>.

کریدور پیشنهادی یک رقیب قدرتمند برای کانال سوئز باشد اما ممکن است جریان حمل نقل این کانال را اندکی تحت تأثیر قرار دهد». به باور این محافل رسانه ای، کریدور پیشنهادی نمی تواند جایگزین کانال سوئز گردد و یا اینکه کارآیی آن را بصورت جدی تحت تأثیر قرار دهد.

پنجم: چالشهای احتمالی اجرای این کریدور

علی رغم اینکه فرصتهای زیادی برای اجرای این کریدور پیشنهادی وجود دارد، اما این احتمال نیز وجود دارد که این طرح با چالشهای گوناگون سیاسی، اقتصادی و امنیتی روبرو شود که در اینجا به این چالشها نگاهی می اندازیم:

یک. چالشهای سیاسی

دالان پیشنهادی با راه چینی رقابت می کند. این کریدور از یک سو، به برخی کشورها از جمله عربستان سعودی امکان می دهد که گزینه های خود را تنوع بخشند و در راستای منافع اقتصادی خود چه به عنوان تولید کننده و چه به عنوان مصرف کننده و چه به عنوان ترانزیت، از هر دو طرح استفاده کنند^(۱۷). اما در مقابل، دیگر قدرتهای رقیب صف آراییی را خواهند داشت. به احتمال زیاد، سالهای پیش رو شاهد ائتلافها و سازمانهای تازه ای در اثر تحولات نقشه کریدورهای جهانی خواهد بود. و در نتیجه، یک رقابت شکل می گیرد و هر ائتلافی با روشها و ابزارهای گوناگونی به تضعیف طرحهای رقیب همت می گمارد و این امر می تواند یک طرح را از تحقق اهداف خود بازدارد.

بسیاری از کشورهای جهان مانند چین، ایران، ترکیه و ... بر این باور هستند

(۱۷) عبد الرحمن الراشد به این مطلب اشاره دارد که عربستان سعودی روزانه دو میلیون بشکه نفت به چین و حدود یک میلیون بشکه به هند می فروشد.. و این دو کشور اکنون و در سالهای آینده بزرگترین مشتریان ریاض محسوب می شوند. در سال ۲۰۳۰ میلادی هند واردات نفت خود را از ۵ میلیون بشکه به ۷ میلیون بشکه در روز افزایش خواهد داد و برخلاف وعده نخست وزیر این کشور مبنی بر کاهش واردات کشور به نصف، برآوردها عکس آن را پیش بینی می کنند یعنی رقابت قدرتهای در حال رشد بر سر منابع جغرافیایی نفت و مخصوصا منابع موجود در خلیج، افزایش خواهد یافت. پس می توان گفت که تا نیمه قرن حاضر، نفت در تدوین سیاست های کلان کشورهای بزرگ یک رکن اصلی به شمار می رود. ر.ک عبد الرحمن الراشد، منطقتنا بین حزام الصين وممر الهند، الشرق الأوسط، ۲۰۲۳ / ۰۹ / ۱۱، تاریخ دسترسی: (۲۰۲۳/۰۹/۱۸)، لینک دسترسی: <https://pw.2u/> XyGsUKl

که اجرایی شدن این کریدور پیشنهادی به زیان آنان تمام خواهد شد. این کشورها این توانایی را دارند که یا بصورت انفرادی و یا با کمک همدیگر چارچوبهای همکاری جایگزینی را ایجاد کنند. همچنین این طرح می تواند ائتلافهای سیاسی کنونی را نیز تحت تأثیر قرار دهد و کشورهای زیان دیده، در جستجوی منافع خود با قدرتهای دیگر وارد ائتلاف می شوند. و در سایه رقابت با پروژه چینی، این امکان نیز وجود دارد که گزینه های موجود، برای ناکام ساختن کریدور هند، خاورمیانه، اروپا امتیازات بیشتری بدهند.

هرچند که کشورهای دخیل در این طرح تلاش نمایند آن را در محاسبات اقتصادی خلاصه کنند، اما باید گفت که جدا کردن آن از جنبه های سیاسی کاری به غایت سخت است. غیبت رؤسای جمهور چین و روسیه در نشستهای سران گروه ۲۰ یکی از شاخص های تأثیر مسائل ژئوپلیتیک بود. زیرا از یک جنبه، می توان گفت که این طرح که راههای دیگری و در رقابت با راه چینی ارائه می کند که می تواند انرژی مورد نیاز اروپا را تأمین کند، تهدیدی - غیر مستقیم - برای منافع چین و روسیه است. زیرا این طرح از اهمیت ژئوپلیتیک روسیه برای اروپا می کاهد و قدرت روسیه در به کارگیری جنبه ژئواکونومیک در رقابت با اروپا - که در آغاز جنگ با اوکراین روی داد- را نیز کاهش می دهد. از این منظر، هیچ بعید نیست که نارضایتی کشورهای متضرر سبب شود که آنان برای از بین بردن فرصتهای موفقیت این کریدور پیشنهادی، وارد ائتلاف شوند.

دو. چالشهای اقتصادی

هزینه مالی زیاد چنین کریدورهایی یک چالش مهم فراروی پیشرفت آن است؛ مخصوصاً در زمان بحران اقتصادی و یا کاهش جهانی بهای نفت. در اینجا سخن از ضرورت تأمین صدها میلیارد دلار برای تدارک دیدن تعداد زیادی قطارهای پیشرفته، احداث راه آهن، احداث خطوط کابلهای برق، احداث خطوط لوله برای انتقال انرژی و همچنین احداث خطوط فیبر نوری به طول هزاران کیلومتر است. علاوه بر آن، زیرساختهای دریایی و خشکی

در طول مسیر این کریدور باید توسعه یابند و این امر می‌تواند که برای تضمین اجرای این پروژه حیاتی، برنامه‌های مالی روشنی تدوین گردد و زمانبندی دقیقی نیز صورت گیرد.

همچنین انتقال کالاها با قطار - هرچند که سریع‌تر صورت می‌گیرد و در زمان صرفه جویی می‌شود اما ضرورتاً - در مقایسه با حمل و نقل دریایی - به معنای ارزان بودن آن نیست. گفتنی است حدود ۹۰ درصد از تجارت جهانی توسط کانتینرها و از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد؛ زیرا در یک کشتی باری تعداد زیادی کانتینر انتقال داده می‌شود که این امر هزینه حمل و نقل یک کانتینر در مقایسه با قطار را بسیار کاهش می‌دهد. علاوه بر آن، در صورت اجرایی شدن این کریدور پیشنهادی، لازم می‌شود که دو مرتبه کشتی‌ها تخلیه و مجدداً بارگیری شوند. بار اول، زمانی است که کالاها از هند به بنادر خلیج عربی می‌رسند. و بار دوم، زمانی است که کالاها از طریق خشکی به بندر اسرائیلی می‌رسند و سپس از آنجا به قاره اروپا فرستاده می‌شوند. البته در مسیر برگشت یعنی از اروپا به سوی هند نیز همین امر اتفاق می‌افتد.

اما از سویی دیگر، حمل و نقل ریلی نیز مزایایی دارد و برای انتقال مواد فاسد شدنی و محصولات کم‌وزن و با ارزش از سرعت لازم برخوردار است. علاوه بر اینکه کشورهای عربی و مخصوصاً عربستان سعودی بیشترین استفاده را از حمل و نقل ریلی می‌برد و می‌تواند ضمن تأمین امنیت غذایی، واردات مواد غذایی را با کمترین هزینه از هند انجام دهد و در کمترین زمان آنها را از طریق بنادر شرقی خلیج عربی تخلیه کرده و به بازارهای بزرگ مصرف در ریاض و ابوظبی ارسال کند. که در اینصورت نیاز به تخلیه و بارگیری مجدد نیز نیست. این کریدور مزیت‌های دیگری نیز دارد که قبلاً از آنها سخن به میان آمد.

سه. چالش‌های امنیتی

احتمالاً این کریدور در طول مسیر خود با چالش‌های امنیتی روبرو می‌شود. قلب این کریدور، منطقه خاورمیانه است که آکنده از بحرانها و درگیریها

است مانند درگیریهای جاری میان برخی کشورهای مشارکت کننده در این کریدور و قدرتهای منطقه ای یا بین المللی دیگر که از آن جمله می توان به درگیری میان اسرائیل و ایران، درگیری میان اسرائیل و بازوهای نیابتی ایران اشاره کرد. در نتیجه، در صورت هرگونه درگیری احتمالی، بخشهایی از این دالان در تیررس اهداف ایران و بازوهای نیابتی آن قرار دارد. همچنین، بسیاری از بازیگران منطقه ای و بین المللی در خاورمیانه منافع دارند و برای حمایت از منافع خود در هر زمانی که لازم باشد، برای هرگونه تنش آفرینی آمادگی دارند.

از دیگر چالشها این است که رویارویی و رقابت میان حامیان کریدورهای رقیب، تنها به خود آنها خلاصه نمی شود. بلکه ممکن است این رقابت منجر به گشودن جبهه هایی در مناطق مختلف شود که هدف اصلی این جبهه گیریها این است که یک طرف، کریدور طرف دیگر را بزند؛ مخصوصا که چین و هند به برخی مناطق در آسیا به عنوان مناطق نفوذ خود می نگرند. همچنین، اگر ایران از همه این طرحهای اقتصادی دور و بی بهره بماند و بحرانهای سیاسی و اقتصادی آن نیز رو به وخامت نهد، این احتمال وجود دارد که با چرخشی به وضعیت قبل، به تنش زایی با عربستان سعودی روی آورد تا همه این طرحها را به ناکامی بکشاند.

شایان ذکر است با پیشرفتهایی که در زمینه فناوری حاصل شده است دیگر فاصله جغرافیایی از این کریدورها نمی تواند مانع تأثیرگذاری بر آنها شود. و بعید نیست که گروهها و شبه نظامیان مسلح مورد حمایت ایران و دیگر گروهها با استفاده از تجهیزات موشکی و پهپادی که در سالهای اخیر نقش پر رنگی در جنگها داشته اند، این کریدور را هدف قرار دهند.

پایان و نتیجه گیری

روز به روز بر اهمیت جایگاه ژئوپلیتیک کشورها در نقشه کریدورهای تجاری و لجستیک جهانی افزوده می شود؛ زیرا این عامل از جمله شاخصهای مهمی است که قدرت کشورها، موفقیت الگوی حکمرانی و مدیریت،

داشتن ابزارهای تأثیر گذاری در سطح منطقه و بین الملل، بر اساس آن سنجیده می شود. و با توجه به اهمیت این مسأله که ناگزیر باید در تدوین سیاستهای آینده منطقه و جهان آن را لحاظ نمود، اهمیت این مسأله در راهبردهای بازیگران بزرگ بین المللی نیز پررنگ تر شده است. در اینجا به مهمترین نتایج این پژوهش اشاره می کنیم:

یک. ارتقای نقش تأثیرگذار عربستان سعودی از یک بازیگر منطقه ای به یک بازیگر جهانی

یافته های این گزارش نشان داد که قطبهای بین المللی دریافته اند که پیوستن بازیگران شایسته و باثبات عربی و خلیجی به کریدورهای جهانی از اهمیت بالایی برخوردار است و کارآمدی آن را نیز تضمین می کند. همچنین، یافته های این گزارش نشان داد که پادشاهی عربستان سعودی به حکم ویژگیهای منحصر به فردی که دارد، از جمله کشورهای باثباتی است که شرایط لازم برای پیوستن به کریدورهای جهانی را دارد. گفتنی است که رهبری پادشاهی عربستان سعودی همواره تلاش نموده است که با تقویت این ویژگیها و امتیازات، تأثیرگذاری این عوامل در صحنه جهانی را پررنگ تر سازد. در این راستا، با اتخاذ سیاستهای حکیمانه ای در سطح داخلی، امنیت و ثبات را در کشور حکمفرما ساخته است و در سطح خارجی نیز با اتخاذ سیاستهای متوازن موفق به کسب اعتماد شرکای بزرگ بین المللی شده است. از این رو، ویژگیهای رقابتی پادشاهی عربستان سعودی توجه بازیگران بین المللی را به خود معطوف داشته است. در نتیجه، عربستان سعودی نه تنها در ترسیم آینده خاورمیانه بلکه در افزایش نقش تأثیرگذار آن در حوزه اقتصادی و سیاسی بین المللی به یک کشور مرکزی و تأثیرگذار بدل شده است. و این مهم به لطف چشم انداز بلندپروازانه و درک رهبری پادشاهی عربستان سعودی است که چگونه ویژگیهای رقابتی کشور را به عنوان عوامل تأثیرگذار خارجی در خدمت ارتقای جایگاه کشور و افزایش نقش آن در روند امور منطقه ای و بین المللی به کار گیرد. طرح کریدور پیشنهادی بار دیگر توجه جهانیان را به جایگاه ژئوپلیتیک عربستان سعودی

در کردورهای تجاری بین المللی معطوف داشت.

دو. ارتقای نقش بازیگران عربی از مرحله سازگاری با سیاستها به مرحله سیاست سازی

این گزارش نشان داد که گام مهمی در راستای بر هم زدن قواعد دیرین که همانا همصدایی کشورهای عربی با سیاستهای بین المللی که بیشتر سیاستهای یک جانبه غربی بود، برداشته شده است. این گام هرچند یک گام اولیه است، اما برای کشورهای عربی این پیام امیدبخش را به ارمغان دارد که کشورهای عربی از مرحله سازگاری با جهانی که دیگران آن را می سازند، به مرحله مشارکت و بلکه به مرحله ابتکار در ساخت جهانی منتقل شده اند که دیگران به تنهایی قادر به ساختن آن نیستند و برزی بازیگران عربی و خلیجی نیز در ساختن آن مشارکت دارند. پادشاهی عربستان سعودی که تنها کشور عربی در گروه ۲۰ است، به لطف دیدگاهش مبنی بر ایجاد شراکتهای راهبردی با بازیگران بزرگ بین المللی تأثیرگذار در روند امور بین الملل مانند ایالات متحده، چین، هند و اتحادیه اروپا حق مشارکت در ساختن آینده منطقه و جهان را کسب کرده است. نقش عربستان سعودی در نشست گروه ۲۰ از وضعیت مشارکت به نقش سازندگی و ابتکار ارتقا یافت. در نتیجه، مرکز تصمیم سازیهای جهان آینده دیگر تنها به ادارات سازمان ملل متحد و ارگانهای آن از جمله شورای امنیت سازمان ملل به رهبری آمریکا خلاصه نخواهد شد. بلکه مرکز تصمیم سازی به سازمانها و ساختارهای بین المللی دیگری چون گروه ۲۰، مجموعه بریکس و کشورهای صنعتی گروه ۷ نیز منتقل شده است.

سه. ساخت الگوها و نقشهای خارجی به عنوان معیاری برای قدرت کشورها

از مهمترین نتایج این گزارش، علاوه بر دگرگونی معیارهای سنجش قدرت کشورها در سایه تحولات مهم بین المللی، این واقعیت است که هرچند میزان قدرت نظامی کشورها در زمان جنگ همچنان یک شاخص مهم به شمار می رود، اما به هیچ عنوان نمی توان آینده جهان را بر اساس

معیار میزان قدرت نظامی کشورها رقم زد. بلکه آینده جهان با توانایی در ساختن نقشها و الگوها ساخته می شود؛ آنهم نه از طریق سیاستهایی که به تخریب امکانات کشورها و تضعیف آنها بلکه با راهبرد تمدن محور و توسعه محور و بلندپروازانه ای که بر چگونگی تبدیل ظرفیتهای کشور به عوامل تأثیرگذاری خارجی تأکید دارد. و این گام اساسا با انسان سازی شروع می شود و با تحول تکنولوژی و ابتکار و مبارزه با بیکاری، فقر، فساد، تأمین کالاها و تجارت خارجی و احترام به حاکمیت کشورها و تمامیت ارضی آنها کامل می شود. و بدین سان، پادشاهی عربستان سعودی یک الگوی متفاوتی را ارائه داده است و در چگونگی نقش سازی و الگوسازی با استفاده از امکانات و ظرفیت های ملی موجود، یک نمونه منحصر به فردی را به بازیگران منطقه ای و بین المللی ارائه داده است که در آن تخریب امکانات و دارایی های کشورها و ملتهای دیگر جایی ندارد.

چهار. فرصتهای اجرای این کریدور بیش از میزان چالشهای آن است

یافته های این گزارش حکایت از آن دارد که با توجه به وزن و جایگاه کشورهای مشارکت کننده در این کریدور عظیم در نقشه اقتصادی و سیاسی جهان، و انسجام نسبی میان کشورهای مشارکت کننده و نیاز راهبردی آنها به اجرای این کریدور برای بهره برداری از دستاوردها و پیامدهای ژئوپلیتیک مهم جهانی که ممکن است به تقویت جایگاه آن کشورها در صحنه بین الملل انجامد، فرصتهای اجرای این کریدور بسی بیشتر از چالشها و مشکلات آن است.

آنچه این مسأله را تأیید می کند، این است که همه طرفها قبل از عزیمت از هند، به این توافق رسیدند که با در نظر گرفتن امکان وقوع تحولات بین المللی جدید و غیر مترقبه ای که ممکن است در تصمیم و انجام تعهدات کشورها در مورد عملیاتی سازی این کریدور تأثیر بگذارد، باید هرچه سریعتر یک « برنامه کاری» برای این کریدور تدوین گردد.

پنج. امکان داغ تر شدن تنور رقابت ژئوپلیتیک جهانی

شاید آنطور که یافته های این گزارش حکایت دارد، غیبت چین از نشست سران گروه ۲۰ به این خاطر باشد که پکن بر این باور است که غرب یعنی کشورهای اروپایی و امریکا تلاش دارند رقابت ژئوپلیتیک بین المللی را به منطقه آسیا و بین دو قطب چین و هند بکشانند. و در این راستا، تلاش می کنند تا از هند و نقش این کشور در سطح آسیا و جهان حمایت کنند تا «آرزوی هند» با توجه به سرمایه انسانی و فناوری که دارد، به عنوان قوی ترین رقیب در برابر «رؤیای چینی» قد علم کند. و همین مسأله برگ برنده ایالات متحده است و نشان می دهد که این کشور همچنان ابزارهای قدرت را در اختیار دارد. به باور چین، سیاست ایالات متحده این است که با تقویت قدرت هند و قدرت کشورهای هم پیمان خود، میان قدرتهای آسیایی هم پیمان یک ائتلاف ضد چینی ایجاد کند تا ویژگی «کارخانه جهان» را از چین سلب کند. سفر رئیس جمهور جو بایدن به ویتنام بلافاصله بعد از دهلی نو، در راستای دمیدن در تنور رقابت میان محورها و کریدورهای اقتصادی و لجستیک جهانی صورت گرفت.

شش. یک چالش دیگر در کنار انبوه چالشهایی که فراروی ایران قرار دارد

یافته های این گزارش از یک چالش خارجی دیگر ایران پرده برداشت و نشان داد که ایران علی رغم موقعیت ژئوپلیتیک و منابع سرشاری که دارد، اما فاقد شرایط لازم برای پیوستن به محورهای لجستیک و تجاری جهانی است. و این مسأله ناشی از الگوی حکمرانی و مدیریت در ایران است. نحوه حکومتداری در ایران سبب شده است که این کشور با انبوه بحرانهای اقتصادی، معیشتی، اجتماعی و امنیتی در داخل روبرو شود. و به جای اینکه همانند عربستان سعودی زندگی شهروندان خود را در اولویت قرار دهد، حفظ نظام را در اولویت قرار داده است. وانگهی پیامدهای انزوا و تحریمها که اقتصاد ایران را زمین گیر کرده است، از دیگر نتایج نحوه حکومتداری در ایران است. این چنین است که ایران برای مشارکت در کریدورهای اقتصادی و لجستیک جهان مانند کریدور «شمال-جنوب» امتیاز بسیار کمی دارد. و در پروژه چینی «کمر بند و جاده» نیز فرصتهای

بسیار ناچیزی دارد. بگذریم از اینکه، در کریدور هند، خاورمیانه، اروپا اصلاً جایی ندارد؛ زیرا از لحاظ زیرساختی، مالی و فرصتهای سرمایه گذاری فاقد شرایط لازم بوده است.

در پایان، فراهم ساختن الگوها برای ساختن نقشهای خارجی که در سطح جهان تأثیرگذار باشد، نیاز به رهبری دارد که نسبت به ظرفیت های نسبی و ویژگیهای رقابتی کشور آگاه باشد و بتواند این ظرفیتهای بالقوه را به ظرفیتهای بالفعل تبدیل کند و جایگاه کشورش را در سطح منطقه و بین الملل ارتقا دهد به گونه ای که این واقعیت برای همگان در منطقه و جهان عیان گردد و این مسأله در مورد پادشاهی عربستان سعودی صدق می کند؛ زیرا این کشور به برکت تقویت ابزارهای تأثیرگذاری و اهرمهای فشاری که در سطح منطقه و بین الملل در اختیار دارد، به یک قدرت در حال صعود و تأثیرگذار بدل شده است. و این امر با تکیه بر چشم انداز ملی بلندپروازانه ای محقق شده است که بر اقتصاد پویا و باثبات و سیاستهای حکیمانه و عاقلانه ای استوار است که در درجه اول منافع داخل را در نظر می گیرد و روابط خارجی خود را بر اساس اصول حسن همجواری و عدم دخالت در امور دیگران تقویت می کند و برای تبدیل شدن به یک الگوی جهانی، برای تحقق برنامه های بزرگ تلاش می کند.

