



همکاری با روسیه و ایران؛ رویکرد هند در قبال کریدور میانی

ایجاد خط آهن رشت-آستارا در امتداد کریدور تجاری شمال-جنوب (NSTC) - کریدوری که هند را از طریق ایران و آذربایجان به روسیه متصل می‌کند- تحولی خوشایند برای راهبردی تجارت خارجی هند در این زمینه می باشد .

آران نیوز : اعلام اخیر ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه، مبنی بر ایجاد خط آهن رشت-آستارا در امتداد کریدور تجاری شمال-جنوب (NSTC) - کریدوری که هند را از طریق ایران و آذربایجان به روسیه متصل می‌کند- تحولی خوشایند برای راهبردی تجارت خارجی هند در این زمینه بود. منطقه اوراسیا در هم تنیدگی کریدورهای تجاری است و توسعه کریدور شمال-جنوب وضعیت و منافع رقیب را به چالش می‌کشد که عمدتاً شامل کریدور میانی و کریدور شمالی چین (چین به اروپا از طریق روسیه) است.

کریدور میانی تا پیش از جنگ اوکراین در ژئواکونومیک اوراسیا جایگاه مناسبی نداشت و ترانزیت چندوجهی آن - جاده ها، راه آهن ها و کشتیرانی - در مقایسه با کریدور شمالی چین ناکارآمد تلقی می‌شد. از زمان درگیری روسیه و اوکراین، ترافیک محموله در کریدور میانی در سال ۲۰۲۲ به نزدیک به ۳.۲ میلیون تن افزایش یافت که عمدتاً از کریدور شمالی جابجا شده است.

همچنین، کشورهای درگیر در ترانزیت کریدور میانی در حال تقویت اتصالات خود از طریق عادی سازی استانداردهای گمرکی و یکپارچه سازی محموله ها، همراه با توسعه بنادر مختلف از جمله بنادر دریایی آکتائو قزاقستان و آلات آذربایجان هستند.

تغییرات پویا در کریدور میانی می‌تواند ژئواکونومیک منطقه اوراسیا را تغییر و اقتصاد آسیای مرکزی و چین را با بازارهای اروپایی پیوند دهد. اما در یک سناریوی جایگزین، در صورت وجود برخی جایگزین های مناسب برای کشورهای آسیای مرکزی، می‌توان از این الزام جلوگیری کرد. یکی از این گزینه های قابل دوام می‌تواند کریدور بین المللی شمال-جنوب باشد که هم حوزه نفوذ غرب و هم دیپلماسی تله بدهی BRI چین را دور می‌زند.

در این میان، جمهوری آذربایجان در تقاطع کریدورهای ترانزیتی رقیب قرار دارد و باید آرزوهای ژئواکونومیک جهانی چین و پیامدهای ژئوپلیتیکی برای کشورهای درگیر در کریدورهای تجاری را مدیریت کند.

منافع ژئواکونومیک ترکیه

ترکیه به دنبال افزایش اهمیت خود برای هر دو بلوک قدرت یعنی چین و اروپا است. همزمان، در کنار آن نفوذ منطقه ای با استفاده از قدرت نرم خود از طریق «سازمان دولت های ترکیه» ایجاد کند. کریدور میانی کوتاه ترین مسیر از چین به اروپا را برای عبور از منطقه اوراسیا فراهم می‌کند، که در دهه گذشته شاهد افزایش شش برابری حمل و نقل بار بود و بلندپروازی ترکیه برای تبدیل شدن به هاب حمل و نقل کانتینری را تقویت کرده است.

پیش بینی می‌شود که کریدور میانی ظرفیت ترانزیت را از ۶ میلیون تن به ۵۰ میلیون تن افزایش دهد و در کنار نفوذ فزاینده منطقه ای، اهمیت اقتصادی-سیاسی ترکیه در چشم انداز جاده ابریشم چین را افزایش دهد. با این کار، ترکیه نیز به دلیل موقعیت جغرافیایی خود نقش مهمی را به عنوان تسهیل کننده زنجیره ارزش اروپایی ایفا و موضع مخالفان اتحادیه اروپا را تضعیف می‌کند. از سوی دیگر، چندین کشور آسیای مرکزی به دنبال مدیریت تجارت خود با اروپا و چین هستند. نشست اخیر سران C+C5، پنج کشور آسیای مرکزی و چین، همسویی و اجماع قوی تری را در میان همه ذینفعان ایجاد کرد.

ترکیه ۰.۳۸ میلیارد دلار در مرسین، ۰.۱۵ میلیارد دلار در فیلیوس و ۱.۲ میلیارد دلار در ازمیر در زیرساخت های بندری سرمایه گذاری کرده و با همکاری شرکت چینی مالک دو سوم پایانه کومپورت، می‌تواند جایگاه بندری خود در مدیترانه را راتقاء دهد. همچنین با کمک چین، ترکیه پل یاووز سلطان سلم و تونل مارمارای را ساخته است که زمان عبور از مسیر دریایی را از دو ماه به دو هفته در مسیر کریدور میانی کاهش می‌دهد.

علاوه بر این، قدرت های اروپایی به دلیل بحران انرژی منطقه، در پی افزایش واردات گاز از طریق «کریدور گاز جنوبی» هستند که از دریای خزر شروع و از طریق ترکیه به کشورهای اروپایی می‌رود، پیش بینی می‌شود ظرفیت این خط تا سال ۲۰۲۷، دو برابر شود. همچنین، «کابل برقی دریای سیاه» امکان صادرات انرژی باد و خورشید از دریای خزر را فراهم می‌کند.

آذربایجان بر سر دوراهی
راه آهن آذربایجان تنها مسیر ترانزیت زمینی است که چین و آسیای مرکزی را بدون دخالت کشورهای ایران و روسیه، دو کشور تحریم غرب، به اروپا متصل می کند. براساس اعلام کارشناسی، کریدور تجاری چین که از طریق روسیه به اروپا وصل می شود به دلیل درگیری روسیه و اوکراین و مسیر دریایی که از طریق تنگه مالاکا به اروپا می رسد، در یک دهه آینده با خطر ژئوپلیتیکی در زنجیره ارزش مواجه می شوند. در مقابل، کریدور میانی برای چین کمتر مستعد اختلال است. مسیر دیگر برای جمهوری آذربایجان، کریدور تجاری شمال-جنوب (NSTC) بوده که مشارکت هند براساس توافقنامه عشق آباد را شامل می شود و حمل و نقل چندوجهی در منطقه را تقویت می کند. هند با چندین پروژه زیرساختی در منطقه به خلیج فارس و بازارهای آسیای مرکزی دسترسی دارد. در این میان، کریدور شمال-جنوبی، زمان و هزینه ها را نسبت به اتصال زنجیره ارزش سنتی کاهش می دهد و در نهایت روابط دوجانبه بین کشورهای عضو مسیر ترانزیتی را بهبود می بخشد. یکی دیگر از اعضای مهم و تاثیرگذار کریدور شمال-جنوب، ایران است که در ماه های اخیر روابط پرتنشی با همسایه خود آذربایجان دارد. به باور کارشناسان، تعامل کشورها در مسیر ترانزیتی NSTC به تنوع تجارت بیشتر کشورها کمک می کند و می تواند بر روابط تهران-باکو نیز تاثیرگذار باشد.

البته، در ژانویه ۲۰۲۳ توافقنامه تجارت آزاد بین اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EEU) با ایران نهایی شد که به محض اجرایی شدن این توافق، روابط دوجانبه و مسیر ترانزیتی آنها را تسریع خواهد کرد. به طور مشابه، توافقنامه تجارت آزاد احتمالی روسیه و هند می تواند چنین مسیرهایی را برای « کشورهای دوست با منافع مشترک» تسریع کند.

نتیجه
نباید فراموش کرد که اقدامات توسعه ای در مسیر کمربند و جاده (BRI) ادامه دارد که با اهداف استراتژیک و دیپلماتیک کشورهای منطقه C+C5 در چارچوب کریدور میانی متفاوت است. علاوه بر این، کریدور میانی موانع دیگری نیز دارد که تعدادی از آنها عبارتند از عدم توسعه بندر ترکمنباشی، تعرفه های بالا در ترانزیت در ترکمنستان، شرایط سیاسی قرقیزستان، تنش های منطقه ای بین آذربایجان و ارمنستان (بر سر کریدور ادعایی زنگزور) و تاکید ترکیه بر سیاست ترک گرایی. همچنین، زیرساخت های ترانزیت چندوجهی کریدور میانی به ویژه در بخش راه آهن در سراسر دریای خزر وجود ندارد، زیرا روسیه و ایران حق وتوی پروژه های توسعه در دریای خزر را دارند. در مقابل، با اعلام اخیر روسیه و ایران، کریدور شمال-جنوب در مسیر توسعه قرار دارد که نشان دهنده پتانسیل اقتصادی آن برای دهلی است. در نتیجه، کریدور شمال-جنوب در راستاب منافع هند و راه حل ترانزیتی مناسب برای اتصال با کشورهای آسیای مرکزی و روسیه از طریق ایران است.