

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم

بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

نویسنده: پیه اسکوبار
ویراستاری و ارسال: علی مشرف
۲۷ می ۲۰۲۳

پیه اسکوبار: پیشینه پیوندهای روسیه، ایران و هند

جی ۷ از پیشرفت های پویای نظم چندقطبی که توسط کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب به رهبری روسیه و ابتکار کمربند و جاده به رهبری چین (BRI) تجسم یافته است، شگفت زده شده است، در حالی که بندر ستراتیژیک چابهار ایران اکنون قرار است نقشی دگرگون کننده ایفاء کند.



بیانیه جی ۷ هیروشیما دیگر هیچ شکی در مورد آن باقی نمی گذارد.

صحنه مذاکرات: شهری در نئو مستعمره امریکا یعنی جاپان که ۷۸ سال پیش توسط ایالات متحده بمباران اتمی شد و برای این کار امریکا هرگز عذرخواهی نکرد.

پیام مذاکرات: جی ۷، در واقع جی ۹ (تکمیل شده توسط دو یوروکرات غیر منتخب)، به بریکس+ اعلام جنگ می کند، که در حال حاضر بیش از ۲۵ کشور را در لیست انتظار خود دارند – همچنین به شکل ترکیبی.

هدف ستراتیژیک اصلی جی ۷ شکست روسیه و به دنبال آن انقیاد چین است. برای جی ۷/جی ۹، این قدرت های واقعی بزرگترین «تهدید جهانی» برای «آزادی و دموکراسی» هستند.

پیامد این امر این است که جنوب جهانی باید خود را با آنها تطبیق دهد – در غیر این صورت اتفاقات بدی برایشان رخ خواهد داد. می توانید اسمش را بگذارید بازگشت دوباره دهه ۲۰۰۰ تحت عنوان شعار «یا با ما هستید یا علیه ما».

در همین حال، در دنیای واقعی – دنیای اقتصادهای مولد – جنگ افروزان در حالی که کاروان های جاده ابریشم جدید مشغول تردد هستند آنها زوزه می کشند.

راه های ابریشم جدید کلیدی چند قطبی نوظهور، طرح بلندپروازانه و چند تریلیون دالری کمر بند و جاده چین (BRI) و کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) بین روسیه، ایران و هند است. آنها به طور موازی از یک دیگر تکامل یافته اند و البته گاهی اوقات می توانند همپوشانی هم داشته باشند. آنچه واضح است این است که جی ۷/جی ۹ هر کاری که برای تضعیف آنها لازم می داند را انجام خواهند داد.

همه چیز درباره چابهار

توافق اخیر ایران و روسیه برای ساخت خط آهن رشت – آستارا به ارزش ۱.۶ میلیارد دلار به طول ۱۶۲ کیلومتر، گامی مهم برای کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب است. مهرداد بزپاش وزیر راه و شهرسازی ایران و ویتالی ساولیف وزیر حمل و نقل روسیه در تهران با حضور ابراهیم رئیسی رئیس جمهور ایران و ولادیمیر پوتین رئیس جمهور روسیه که از طریق ویدئو کنفرانس صحبت کردند، این قرارداد را امضاء کردند. این پیوندی بین سیاست «نگاه به شرق» ایران با «چرخش به سمت شرق» روسیه است که هر دو در حال حاضر سیاست رسمی این دو کشور هستند.

رشت در نزدیکی بحیره خزر.

آستارا در مرز جمهوری آذربایجان قرار دارد. اتصال رشت و آستارا بخشی از توافقنامه بین روسیه، ایران و آذربایجان در مورد حمل و نقل ریلی و باری است که کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب است این مسیر را به یک کریدور اتصال کلیدی بین آسیای جنوبی و شمال اروپا تبدیل می کند. کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب چندوجهی از سه مسیر اصلی عبور می کند: مسیر غربی روسیه-آذربایجان-ایران-هند، مسیر میانی یا ترانس خزر روسیه-ایران-هند و مسیر شرقی روسیه-آسیای مرکزی-ایران-هند را به هم متصل می کند.

در مسیر شرقی، بندر مهم ستراتیژیک چابهار در جنوب شرقی ایران، در استان پراشوب سیستان و بلوچستان قرار دارد.

این تنها بندر ایرانی است که دسترسی مستقیم به اقیانوس هند دارد.

در سال ۲۰۱۶، ایران، هند و افغانستان تحت کنترل آن زمان امریکا قراردادی سه جانبه امضاء کردند که در آن چابهار به طور معجزه آسائی از تحریم های یکجانبه امریکا «با فشار حداکثری» نجات یافت.

این گام مهمی در ایجاد چابهار به عنوان دروازه ممتاز محصولات هندی به افغانستان و آسیای مرکزی بود. روسیه، ایران و هند در ماه می ۲۰۲۲ قرارداد رسمی کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب را امضاء کردند که بر اساس آن یک شبکه چند وجهی – کشتی، راه آهن، جاده – از سه محور فوق الذکر عبور می کند: غربی، مرکزی یا ماوراء خزر و شرقی.

بندر آستاراخان روسیه در بحیره خزر برای هر سه محور حیاتی است.

مسیر شرقی، شرق و مرکز روسیه را از طریق قزاقستان و ترکمنستان به قسمت جنوبی ایران و همچنین با هند و کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس متصل می‌کند. ده‌ها قطار هم‌اکنون از روسیه از طریق ترکمنستان و ایران به سمت هند حرکت می‌کنند. مشکل اینجاست که دهلی نو در سال‌های اخیر ظاهراً به دلایل پیچیده ای پشت فرمان چرت زده است. این امر تهران را به مشارکت روسیه و چین در توسعه دو بندر ستراتیژیک در منطقه آزاد چابهار علاقه مندتر کرده است: بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری.



چین حرکت خود را انجام می‌دهد.

چابهار مهره سفت و سخت است. ایران سرمایه‌گذاری زیادی کرده است تا آن را به یک مرکز ترانزیت منطقه‌ای تبدیل کند.

از همان ابتداء، هند چابهار را به عنوان بخش مهمی از ستراتیژی «زنجیره الماس» خود نگاه می‌کرد که به وسیله آن با بنادر «رشته مروارید» چین که بنداری هستند که توسط ابتکار کمربند و جاده در سراسر اقیانوس هند راه هم متصل می‌کنند، مقابله می‌کند.

چابهار همچنین همتای بندر گوادر در بحیره عربی پاکستان، جواهر کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) است. از نگاه تهران، شبکه راه آهن شرق - ۶۲۸ کیلومتر ریل چابهار تا زاهدان - باید به سرعت تکمیل شود. در حالت ایده آل، این خط می‌تواند تا مارچ ۲۰۲۴ به عنوان بخشی از محور راه آهن مشهد-سرخس که جنوب شرق ایران را به شمال شرق آن در مرز با ترکمنستان متصل می‌کند، تکمیل شود. در حال حاضر محموله کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب از بندر بندرعباس ایران در تنگه هرمز - ۶۸۰ کیلومتری چابهار به جنوب آسیا حمل می‌شود.

چابهار در عمل ترانزیت از هند به افغانستان، آسیای مرکزی و جنوب روسیه را کوتاه‌تر، ارزان‌تر و سریع‌تر خواهد کرد.

اما یک بار دیگر، همه چیز متوقف شد زیرا هند نتوانست ترتیبات مالی مورد انتظار را فراهم آورد. این موضوع باعث ایجاد نگرانی‌هایی در تهران شد، به ویژه با توجه به سرمایه‌گذاری عظیم چین در گوادر.

پس جای تعجب نیست که ایران تصمیم گرفته است چین را به عنوان یک سرمایه‌گذار بزرگ جذب کند که بخشی از مشارکت ستراتیژیک در حال گسترش بین آنها است. بنابراین ممکن است چابهار علاوه بر نقش آفرینی در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، بخشی از BRI چین نیز شود.

روسیه به نوبه خود در حال حاضر با بن بست در اوکراین، هیستری تحریم های بی امان غرب و محدودیت های تجاری جدی در اروپای شرقی مواجه است و همه اینها در حالی است که مسکو به طور مداوم تجارت خود را با دهلی نو گسترش می دهد.

بنابراین جای تعجب نیست که مسکو اکنون توجه بسیار بیشتری به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب دارد. در دسامبر سال گذشته، یک معامله کلیدی بین راه آهن روسیه و شرکت های ملی قزاقستان، ترکمنستان و ایران منعقد شد که روس ها برای کانتینرهای واردات و صادراتی که از مرز روسیه و قزاقستان عبور می کنند، ۲۰ درصد تخفیف در نظر گرفتند.

برای روسیه مهمترین نکته این است که چابهار با ظرفیت کامل هزینه حمل کالا از هند را ۲۰ درصد کاهش می دهد. ایرانی ها بلافاصله این بازی را متوجه شدند و شروع به تبلیغ گسترده منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار برای جذب سرمایه گذاری روسیه کردند. و این به پیمان آستارا رشت ختم شد.



ضدحال دالان زنگزور

ابتکار کمر بند و جاده چین در حال انجام یک بازی موازی است. بیجینگ سرمایه گذاری زیادی در مسیر ترانزیتی شرق به غرب - همچنین به عنوان کریدور میانه - انجام می دهد.

این کریدور ابتکار کمر بند و جاده از سین کیانگ به قزاقستان، قرقیزستان، ازبیکستان و ترکمنستان و سپس از بحیره خزر به آذربایجان، گرجستان، ترکیه و اروپای شرقی می گذرد - در مجموع ۷۰۰۰ کیلومتر با ۱۵ روز سفری. تمرکز ابتکار کمر بند و جاده بر چندین کریدور شرقی-غربی برای مقابله با اختلالات احتمالی در زنجیره تأمین جدید است که توسط غرب بر آنها تحمیل شده است. ترانزیت چین و آسیای مرکزی به اروپا با دور زدن روسیه و ایران یکی از مهم ترین گزینه ها است. کریدور ابتکار کمر بند و جاده از طریق روسیه به دلیل جنگ نیابتی ناتو در اوکراین متوقف شده است.

و چینی ها در حال آزمایش همه گزینه ها برای دور زدن جاده ابریشم بحری از طریق مالاکا هستند.

همچنین ترکیه و رجب طیب اردوغان، که احتمالاً در این آخر هفته مجدداً انتخاب می شود، نیز سهم خود را در این طرح داشته است.

خط راه آهن باکو-تفلیس-قارص که در سال ۲۰۱۸ افتتاح شد، بخش مهمی از طرح اصلی انقره برای تثبیت خود به عنوان قطب اساسی برای تردد کانتینری بین چین و اروپا بود.



به موازات آن، چین در ساخت یک خط راه آهن از قارص به ادرنه در سمت اروپائی بسفر سرمایه گذاری کرد، در حالی که ترکیه بندر مرسین را به مبلغ ۳.۸ میلیارد دلار و بندر از میر را با ۱.۲ میلیارد دلار توسعه داد. بیجینگ فرض می کند که تا سال ۲۰۳۴ این کریدور هسته اصلی به اصطلاح جاده ابریشم آهنین خواهد بود. یک مانع تأیید شده برای کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب رقابت از دالان موسوم به زنگزور است که از آذربایجان به ترکیه از طریق ارمنستان امتداد دارد.

این کریدور در واقع دارای جایگاه ممتازی برای اتحادیه اروپا و الیگارش بریتانیا است و این در جریان آتش بس ۲۰۲۰ قره باغ کوهستانی آشکار شد.

لندن باکو را به عنوان یک شریک ممتاز می بیند و مایل است شرایطی را به ایروان دیکته کند: هر چه زودتر نوعی پیمان صلح را بپذیرید و از هرگونه برنامه ای برای قره باغ صرف نظر کنید.

کریدور زنگزور مهمترین حرکت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک غرب خواهد بود که مراکز لجستیک اتحادیه اروپا را با ماوراء قفقاز و آسیای مرکزی پیوند می دهد.

اگر ارمنستان وارد این بازی شود و تبدیل به توپ بازی گردد چه؟ در نهایت، ارمنستان یکی از اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EAEU) به رهبری روسیه است که غرب مایل به تضعیف آن است.

کمربندها را ببندید: یک بازی بزرگ جدید ژئواکونومیک با محوریت کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب تازه شروع شده است.