



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاین نمی باشد



۲۰۲۳/۰۹/۱۲

شعیب بهمن، اسپوتنیک

کریدور عرب - مدیترانه؛ طرح امریکا برای رقابت با چین

نشست گروه 20 در دهلی‌نو، هنگامی اهمیت مضاعف پیدا کرد، که در حاشیه آن قرارداد توسعه کریدور ترانزیتی "هند، عربستان سعودی، اتحادیه اروپا" امضا شد. طرح موسوم به کریدور عرب - مدیترانه از سال 2009 کلید خورده بود و اگر چه بعضاً اخباری درباره به اتمام رسیدن مسیر احداث آن در سال 2025 منتشر می شد، اما هیچ گاه به صورت رسمی با حمایت غرب همراه نبود.

به گزارش اسپوتنیک، منشأ ابتکار کریدور عرب - مدیترانه را باید در الگوی رو به رشد روابط اقتصادی و تجاری هند و امارات جستجو کرد. همچنین با توجه به آنکه اسرائیل روابط اقتصادی بسیار خوبی با هند دارد، به سرعت به ضلع سوم این کریدور مبدل شد. البته امضای توافق ابراهیم بین اسرائیل و کشورهای عربی از جمله امارات در سپتامبر 2020، به نزدیک شدن روابط سه طرف و تکمیل ایده کریدور عرب - مدیترانه کمک کرد. در این بین نمی توان از نقش ایالات متحده امریکا در همگرا کردن کشورهای مشارکت کننده در این طرح چشم پوشی کرد. واقعیت آن است که ایالات متحده حمایت زیادی از ابتکار کریدور عرب - مدیترانه نشان داده که علت آن ایجاد یک مرکز ثقل جدید برای متعادل و محدود کردن اقتصاد رو به رشد چین است.

به هر روی کریدور عرب - مدیترانه که هند را از طریق کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به اروپا متصل می کند، یک کریدور تجاری چندوجهی است که بسیاری آن را رقیبی جدی برای طرح کلان کمربند و جاده چین عنوان می کنند. آنچه به چنین برداشتی دامن زده، تلقی غربی ها از کریدور عرب - مدیترانه است که می تواند چند تأثیر عمده داشته باشد:

نخست آنکه از نظر غرب، کریدور عرب - مدیترانه قادر است الگوهای تجاری بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را تغییر دهد. زیرا در شرایطی که پیشتر مهمترین مسیر مواصلاتی هند به اروپا از تنگه باب المندب و سپس کانال سوئز به کشورهای اروپایی حاشیه دریای مدیترانه می رسید اما اینک با طی مسیر کوتاه تری می تواند به مقصد برسد.

دوم آنکه کریدور عرب - مدیترانه از نظر غرب می تواند رقیبی جدی برای پروژه ترانزیتی عظیم چین، موسوم به "ابتکار کمربند و جاده" محسوب شود. زیرا هر دو طرح خواهان تسهیل دسترسی به اروپا هستند و اینک هند از فرصت قابل توجهی برخوردار شده که از طریق این کریدور از رقیب سنتی خود یعنی چین پیشی گیرد.

سوم آنکه کریدور عرب - مدیترانه از نظر غرب می تواند جایگزین طرح ترانزیتی هند - ایران - روسیه به شمار آید که تا اروپا امتداد پیدا می کرد. در واقع هند و اروپا با این طرح عملاً ایران و روسیه را از مسیرهای ترانزیتی حذف کرده اند.

با توجه به انگاره های فوق، جو باینر رئیس جمهور ایالات متحده در حاشیه اجلاس گروه 20 اعلام کرد که کریدور عرب - مدیترانه، یک "معامله کلان واقعی" برای پل زدن به بنادر دو قاره آسیا و اروپا است و منجر به خاورمیانه ای باثبات تر، مرفه تر و یکپارچه تر خواهد شد. جان فاینر، معاون مشاور امنیت ملی ریاست جمهوری امریکا نیز تأکید کرد که "این کریدور با افزایش جریان انرژی و ارتباطات دیجیتال، رفاه را در میان کشورهای درگیر افزایش می دهد. در واقع، این پروژه به رفع کمبود زیرساخت های مورد نیاز برای رشد در کشورهای با درآمد پایین و متوسط کمک می کند و می تواند به کاهش تنش ها در تلاطم و ناامنی که از خاورمیانه می آید کمک کند".

با وجود مانور گسترده مقامات سیاسی غرب به خصوص امریکایی ها در مورد احداث کریدور عرب - مدیترانه توجه به چند نکته حائز اهمیت است:

نخست آنکه حجم مبادلات تجاری هند و اروپا با حجم معاملات اقتصادی چین و اروپا قابل قیاس نیست. هند دهمین شریک تجاری بزرگ اتحادیه اروپا است که 2.1 درصد از کل تجارت کالاهای این اتحادیه را در سال 2021 به خود اختصاص داده است. این در حالیست که چین 16.2 درصد از کل تجارت اتحادیه اروپا را شکل می دهد و نخستین شریک تجاری این اتحادیه به شمار می آید. در نتیجه کریدور عرب - مدیترانه به معنای از بین رفتن اهمیت طرح ابتکاری جاده و کمربند چین نخواهد بود. زیرا همچنان اتحادیه اروپا نیازمند تسهیل دسترسی به کالاهای چینی است.

دوم آنکه در طرح کریدور عرب - مدیترانه صرفاً کشورهای محدودی مشارکت دارند. این کریدور قرار است از طریق دریای عمان از هند تا امارات متحده عربی امتداد یافته و سپس با عبور از عربستان سعودی، اردن و اسرائیل، به اروپا برسد. این در حالیست که کریدور جاده و کمربند چین یک استراتژی توسعه زیرساخت جهانی است که تا ژانویه 2023، موفق به جلب مشارکت 151 کشور شده است. کشورهای شرکت کننده در این طرح تقریباً 75 درصد از جمعیت جهان و بیش از نیمی از

د پانوی شمیره: له 1 تر 2

افغان جرمن آنلاین په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پټه له مور سره اړیکه ټینګه کړئ maqalat@afghan-german.de

یادونه: دلیکنی د لیکنیزې بڼې پازوالي د لیکوال په غاړه ده، هیله من یو خپله لیکنه له رالیولو مخکې په خبر و لولئ

تولید ناخالص داخلی دنیا را تشکیل می دهند. در واقع کریدور جاده و کمربند چین بزرگترین طرح سرمایه‌گذاری بین المللی است اما کریدور عرب - مدیترانه فاقد چنین جایگاهی است.

سوم آنکه ابتکار کمربند و جاده نه از حیث بودجه و نه از لحاظ جغرافیایی قابل قیاس با کریدور عرب - مدیترانه نیست که از نظر جغرافیایی بسیار محدود است. ابتکار کمربند و جاده دارای بودجه هنگفتی به مبلغ یک تریلیون دلار است. کریدور جاده و کمربند چین شامل دو مسیر تجاری "کمربند اقتصادی راه ابریشم" و "راه ابریشم دریایی" است. "کمربند اقتصادی راه ابریشم" در مسیر باستانی راه ابریشم چین را از طریق آسیای مرکزی، روسیه و خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. "راه ابریشم دریایی"، چین را از طریق دریا به جنوب شرق آسیا و آفریقا مرتبط می‌کند. این ابتکار بر بسیاری از مناطق تمرکز دارد و محورهای متعددی را ترسیم می‌کند که از قاره های مختلف در جاده باستانی ابریشم می‌گذرد. این در حالیست که کریدور عرب - مدیترانه صرفاً از کشورهای خاص می‌گذرد و پاسخی به نیازهای اقتصادهای خاص، با تلاش برای حل مشکلات موجود مرتبط با زنجیره تامین محصولات کشاورزی، مواد غذایی، نفت، و صنایع فنی است و به هیچ وجه یک کریدور با تاثیرگذاری جهانی محسوب نمی‌شود.

چهارم آنکه چین اولین شریک اقتصادی دو کشور هند و امارات است که مبتکر اولیه کریدور عرب - مدیترانه بودند. همچنین چین دومین شریک اقتصادی ضلع سوم این ابتکار یعنی اسرائیل است. ضمن آنکه چین در بخش های مهمی از این کریدور قبلاً سرمایه گذاری های قابل توجهی کرده است. به عنوان مثال، گروه بنادر بین‌المللی شانگهای چین یک پایانه کانتینری خصوصی در بندر حیف با ظرفیت 18000 کانتینر راه‌اندازی کرده و مدیریت آن را به مدت 25 سال به دست آورده است. بر این اساس چین از هم اکنون در بخش هایی از پروژه کریدور عرب - مدیترانه حضور دارد.

پنجم آنکه بر خلاف باور امریکا که صرفاً هند و اروپایی از کریدور عرب - مدیترانه استفاده خواهند کرد، در آینده چین نیز می‌تواند برای دسترسی به اروپا و آفریقا به استفاده از این کریدور بپردازد. طرح چین برای دسترسی به بندر کراچی پاکستان عملاً این موقعیت را ایجاد می‌کند که از اقیانوس هند به کریدور عرب - مدیترانه بپیوندند و بتواند از این مسیر نیز استفاده کند. این امر به خصوص با توجه به روابط رو به رشد چین با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس دور از انتظار نیست.

ششم آنکه حذف ایران و روسیه از مسیرهای ترانزیتی عملاً ناممکن است. در حالی که ایالات متحده از دهه 1990 یکی از سیاست های خود برای مقابله با تهران و مسکو را ممانعت از مشارکت این کشورها در طرح های ترانزیت کالا و خطوط انتقال انرژی تعیین کرده اما واقعیت آن است که همچنان کریدور شمال - جنوب مسیری کم هزینه تر و ایمن تر است. ضمن آنکه از حیث حمل و نقل ترکیبی نیز کریدور شمال - جنوب نیاز به تنوع کمتری دارد و از بندر چابهار ایران می‌تواند به صورت ریلی تا روسیه و اروپا امتداد پیدا کند.

با این اوصاف اگر چه امریکایی ها با طراحی مسیرهای ترانزیتی جایگزین تمایل زیادی به حذف یا کم رنگ کردن طرح های کشورهای هم چون چین، روسیه و ایران دارند اما باید توجه داشت که تلاش های امریکا در گذشته نیز با شکست های چشمگیری مواجه شده اند. در حال حاضر نیز امریکایی ها هدف مهمتری را دنبال می‌کنند که قصد ندارند به صورت آشکار درباره آن سخن بگویند. در واقع هدف اصلی امریکا از طرح کریدور عرب - مدیترانه، تعمیق روابط هند و کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس با اسرائیل است که بخشی از طرح ابراهیم محسوب می‌شود.

<https://spnfa.ir/.../%DA%A9%D8%B1%DB%8C%D8%AF%D9%88%D8%B1...>