نقش ترکیه و آذربایجان در خنثی‌سازی منافع ایران با ترانس خزر

شطرنج دشوار کریدورها در منطقه

تهران باید با تکمیل هرچه سریع‌تر راه‌آهن رشت-آستارا کریدور شمال-جنوب را راه‌اندازی کند

مهدی سیف‌تبریزی و زهره عرب‌زاده
پژوهشگر مسائل بین‌الملل

با توجه به تحولات منطقه قفقاز جنوبی و بروز برخی چالش‌های مرزی میان ایران و جمهوری آذربایجان و رویکردهای خصمانه رژیم باکو در هفته‌های گذشته علیه امنیت‌ملی و تمامیت ارضی ایران و تاثیرات مستقیم آن بر مولفه‌های اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران، به‌نظر می‌رسد شناخت صحیح دلایل عملکرد دولت علی‌اف در قبال ایران می‌تواند نقشه‌راهی متناسب با حوزه‌های مرتبط در اختیار تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران سیاست خارجه کشور قرار دهد.

در همین ارتباط یکی از مهم‌ترین مولفه‌هایی که اقدامات باکو امنیت و منافع اقتصادی جمهوری اسلامی را دچار مخاطره کرده طرح ایجاد دالان تورانی ناتو (کریدور زنگزور) است که با حمایت مستقیم دولت آنکارا، رژیم صهیونیستی و اتحادیه اروپا در حال پیگیری است.

در این نوشتار سعی شده به معرفی کریدور ترانس‌خزر (کریدور میانی) که پروژه دالان زنگزور در دل آن تعریف می‌شود پرداخته شده و در ادامه آسیب‌های جدی اقتصادی و امنیتی این طرح بر منافع ملی ایران مورد بررسی قرار گیرد.

بحران اوکراین و ظهور کریدور ترانس خزر به‌عنوان جایگزین

ازجمله پیامدهای مهم ژئوپلیتیکی جنگ روسیه در اوکراین، تقویت مجدد کریدور میانی (ترانس‌خزر) حمل‌ونقل کالا از شرق به غرب جهان است. این کریدور از دو جهت دارای اهمیت است. نخست به‌عنوان یک منطقه اقتصادی که شامل آسیای مرکزی، قفقاز و ترکیه می‌شود و دوم به‌عنوان یک مسیر جایگزین جذاب بین اروپا و چین. جنگ اوکراین ارتباطات از طریق مسیرهای زمینی جدید اوراسیا که با نام کریدور شمالی یا همان ترانس سیبری شناخته می‌شود را مختل کرده است. بخش اعظم این مسیر از کشورهای روسیه و بلاروس که در شرایط فعلی تحت تحریم‌های شدید کشورهای غربی قرار دارند، می‌گذرد. کریدور میانی یا همان ترانس خزر نمی‌تواند به‌طور کامل جایگزین کریدور شمالی شود، اما ادغام منطقه‌ای در امتداد مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر می‌تواند به احتمال زیاد توانایی ضربه زدن به منافع اقتصادی روسیه و ایران را در بلندمدت به‌همراه داشته باشد. روابط نزدیک فرهنگی آنکارا با جمهوری‌های آسیای مرکزی به‌همراه تمایل جمهوری‌های آسیای مرکزی به تنوع‌بخشیدن به روابط خارجی خود و دور شدن از مسکو و پکن، کارت‌های بازی بیشتری را در اختیار ترکیه به‌عنوان بزرگ‌ترین پشتیبان این مسیر در منطقه قرار می‌دهد.

اتحادیه اروپا و ترکیه دلایل سیاسی و اقتصادی منافع مشترکی در تقویت کریدور ترانس خزر دارند. افزایش دسترسی تجاری به آسیای مرکزی، افزایش انعطاف‌پذیری زنجیره‌های تامین اروپا، تنوع‌بخشیدن به منابع انرژی اروپا از جمله منافع اقتصادی، حضور و نفوذ در قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی و تقویت ارتباط با اوراسیا به‌منظور ایجاد توازن بین نفوذ روسیه، چین و ایران در آسیای مرکزی از مهم‌ترین اهداف سیاسی مشترک ترکیه و اتحادیه اروپا به شمار می‌روند.

به‌دلیل تحریم‌های اخیر علیه مسکو، حمل‌ونقل محموله بین اروپا و چین از طریق خاک روسیه و بلاروس دشوارتر شده است. براساس گزارش جدید بانک جهانی، تاثیر جنگ در اوکراین بر تجارت و سرمایه‌گذاری جهانی (۲۰۲۲) به‌همراه اختلالات لجستیک تقریبا بر تمام جریان‌های تجاری بین روسیه و اروپا تاثیر گذاشته و باعث تاخیر قابل‌توجه و افزایش قیمت‌های حمل‌ونقل جهانی شده است. محموله‌های چین و اتحادیه اروپا در امتداد کریدور شمالی که چین را از طریق قزاقستان، روسیه و بلاروس به اروپا متصل می‌کند، از زمان شروع عملیات نظامی روسیه در اوکراین ۴۰ درصد کاهش یافته است. این وضعیت جذابیت طرح کریدور میانی ترانس خزر را که ترکیه بیشترین منفعت از آن می‌برد افزایش داده و این امکان را به این کشور داده است که با اجرایی شدن پروژه، روسیه و ایران را دور زده و آنها را از منافع اقتصادی حاصله از طرح کریدور جنوبی و شمالی محروم کند.

ابتکار کریدور میانی (ترانس‌خزر)

کریدور میانه ابتکاری است که به‌دنبال اتصال ترکیه به چین از طریق گرجستان، آذربایجان، دریای خزر و سپس قزاقستان یا ترکمنستان، ازبکستان و قرقیزستان است.

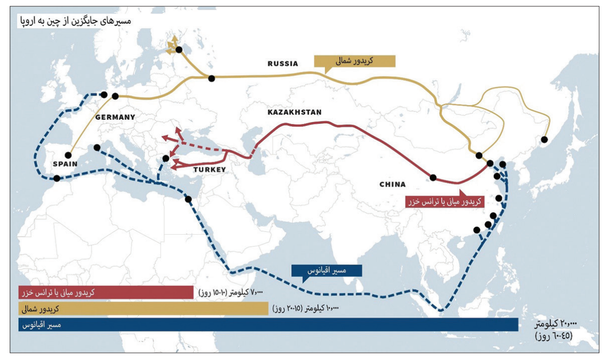
از دیدگاه آنکارا، کریدور میانی یک مسیر تجاری بسیار جذاب است که نه‌تنها ارتباط مستقیم این کشور را با اوراسیا ایجاد می‌کند، بلکه وابستگی سایر کشورهای ترک آسیای مرکزی و قفقاز را به روسیه و ایران کاهش می‌دهد. هدف اصلی اقتصادی ترکیه در راه‌اندازی ابتکار کریدور میانی، ایجاد یک مسیر چندوجهی جایگزین است که کشورهای اوراسیا را به هم متصل کرده و همکاری و هماهنگی منطقه‌ای را با کشورهای ترانزیتی در امتداد مسیر بین‌المللی ترانس خزر افزایش می‌دهد. گشایش مسیر حمل‌ونقل بار بین آذربایجان و ترکیه نه‌تنها برای تکمیل کوتاه‌ترین کریدور ۲۰۴۰ را تصویب کرد که به‌دنبال الحاق کشورهای عضو به زنجیره‌های عرضه و ارزش منطقه‌ای و جهانی از طریق کریدور ترانس خزر است. دیدار اخیر وزرای خارجه چند کشور ترک‌زبان آسیای میانه و قفقاز که در هفته گذشته انجام شد را می‌توان در راستای تعمیق و عملیاتی کردن همین چشم‌انداز مورد بررسی قرار داد.

ترکیه همچنین از قابلیت‌های انجمن بین‌المللی «مسیر بین‌المللی حمل‌ونقل ترانس خزر TITR»، برای ارتقای ارتباطات منطقه‌ای استفاده کرده است. TITR یک انجمن حمل‌ونقل چندجانبه و چندوجهی است که پایانه‌های کشتی دریای خزر و دریای سیاه را با سیستم‌های ریلی در چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه و اروپای شرقی مرتبط می‌کند. این شبکه، حمل‌ونقل ریلی-کانتینری چین و اتحادیه اروپا را به‌هم متصل می‌کند.

چرا کریدور ترانس خزر مهم است؟

در پاسخ به این سوال باید به ابتدای قرن بیست‌ویکم بازگشت. تقریبا در سال ۲۰۰۱ که آمریکا به افغانستان لشکرکشی کرد، هدف این لشکرکشی برهم‌زدن ایجاد یک نظم منطقه‌ای متشکل از سه بازیگر اختلال‌گر نظم نوین آمریکایی در دنیا یعنی چین، روسیه و ایران بود. آمریکایی‌ها با حضور در افغانستان هم به مناطق غربی چین که ادعای جدایی‌طلبی داشتند نزدیک شده و هم با قرار گرفتن در مجاورت مرزهای شرقی ایران در «خارج نزدیک» روسیه یعنی آسیای مرکزی نیز حضور یافتند. اولین صدای همین راستا و برای تکمیل این طرح‌ها ابراز عقاید برای لوله TAPI شنیده شد، جایی که آمریکا کار ترکمنستان را از طریق افغانستان و پاکستان به هند می‌رساند و از این طریق خط لوله صلح ایران که قرار بود گاز ایران را به پاکستان و هند برساند را مسدود می‌ساخت. همچنین در سال ۲۰۱۱ در دوران وزارت خارجه هیلاری کلینتون، طرح «راه ابریشم» مطرح شد؛ طرحی که جغرافیای محصور در خشکی آسیای مرکزی را از طریق افغانستان و پاکستان به هند و اقیانوس‌های جنوبی می‌رساند. علاوه‌براین طرح‌ها که تقریبا شمالی-جنوبی محسوب می‌شدند و هدف‌شان عمدا عدم انتفاع سه بازیگر مخرب نظم آمریکایی مذکور بود، چینی‌ها ایده‌پروژه «یک کمربند- یک راه» و ایران و روسیه هم کریدور «شمال- جنوب» را مطرح کردند. کریدور شمال-جنوب پس از تنش‌های سال ۲۰۱۴ روسیه و اوکراین اهمیت بیشتری یافت و در شاهراه شرقی-غربی که در دالان ابریشم‌پژوه راه جدید ابریشم چین مطرح شده بود این کشور را به اروپا می‌رساند. در شاهراه جدید ابریشم، سه کریدور مطرح شدند که کریدور شمالی از چین به قزاقستان و از آنجا به روسیه و اروپا می‌رسید. در کریدور مرکزی یا میانی و براساس نقشه اولیه مطرح‌شده، چین از طریق یا آسیای مرکزی به ایران و از آنجا به ترکیه و اروپا متصل می‌شد و در کریدور جنوبی که کریدور دریایی بود، شرق چین به بازار کشورهای دارای ساحل می‌رسید.

در همین راستا، دو کریدور شرقی-غربی و شمالی-جنوبی، در ایران تقاطع می‌یافتند و همین موضوع برای رقبای منطقه‌ای و دشمنان فرامنطقه‌ای تهران بسیار گران تمام شد، ایران به هاب ترانزیت دنیا بدل می‌شد و وابستگی اقتصادی شرق و غرب به ژئوپلیتیک ایران غیرقابل‌باور می‌شد. در همین راستا و برای تکمیل این طرح‌ها ابراز عقاید برای سرمایه‌گذاری‌های فراوانی در ایران صورت گرفت. حتی رئیس‌جمهور چین به‌عنوان اولین رهبر اعضای ۵+۱، پس از انعقاد برجام در سال ۲۰۱۵، به تهران آمد و در یک بسته پیشنهادی آمادگی خود را برای تکمیل خطوط ترانزیتی ایران اعلام کرد اما به‌دلایلی چینی‌ها بدون دستاورد تهران را ترک کردند. به‌دلیل فشارهای آمریکا و ایران طرح‌ها تقریبا شمالی-جنوبی محسوب می‌شدند و هدف‌شان عمدا عدم انتفاع سه بازیگر مخرب نظم آمریکایی مذکور بود، چینی‌ها ایده‌پروژه «یک کمربند- یک راه» و ایران و روسیه هم کریدور «شمال- جنوب» را مطرح کردند. کریدور شمال-جنوب پس از تنش‌های سال ۲۰۱۴ روسیه و اوکراین اهمیت بیشتری یافت و در شاهراه شرقی-غربی که در دالان ابریشم‌پژوه راه جدید ابریشم چین مطرح شده بود این کشور را به اروپا می‌رساند. در شاهراه جدید ابریشم، سه کریدور مطرح شدند که کریدور شمالی از چین به قزاقستان و از آنجا به روسیه و اروپا می‌رسید. در کریدور مرکزی یا میانی و براساس نقشه اولیه مطرح‌شده، چین از طریق یا آسیای مرکزی به ایران و از آنجا به ترکیه و اروپا متصل می‌شد و در کریدور جنوبی که کریدور دریایی بود، شرق چین به بازار کشورهای دارای ساحل می‌رسید.



ادامه از صفحه ۲

مزیت‌زایی کرده و مزیت نسبی ژئوپلیتیک ایران در این راستا را کم‌اثر کنند. یکی از این بازیگران کشور ترکیه بود. ترکیه با تشکیل سازمان کشورهای ترک و البته حمایت از باکو در ایجاد جنگ قره‌باغ ۲۰۲۰، زمینه‌سازی ایجاد مزیت بیشتر برای کریدور مرکزی و اهمیت دادن به ترانس خزر به‌جای کریدور عبوری از ایران را فراهم کرد. سازمان کشورهای ترک، دقیقا کشورهایی هستند که در مسیر کریدور مرکزی شاهراه شرقی-غربی عالم قرار دارند و مزیت داشتن و انتقال تمرکز ترانزیت بر این مسیر یعنی حذف ایران از کریدور شرق به غرب.

آخرین و مهم‌ترین حلقه در تکمیل پروژه حذف ایران از شاهراه ارتباطی شرقی-غربی طرح ایجاد دالان تورانی ناتو با همان دالان زنگزور است که از سوی ترکیه و جمهوری آذربایجان به‌شدت درحال پیگیری است. البته این طرح با مخالفت‌های شدید مسئولان جمهوری اسلامی به‌خصوص رهبر معظم انقلاب در ممانعت از هرگونه تغییر در ژئوپلیتیک منطقه و مرزهای زمینی جمهوری اسلامی با کشورهای همسایه روبه‌رو شد و از سرعت پیشرفت این طرح به‌شدت کاسته شد، اما از دسترکار آنکارا و باکو خارج نشده است.

جنگ روسیه و اوکراین سبب شد کریدور میانی به‌عنوان تنها کریدور تعریف‌شده شرقی-غربی، اهمیت یابد و از آنجا که هنوز کریدورهای ترانزیتی ایران در داخل کشور تکمیل نشده‌اند، ترانس خزر اهمیت بیشتری یافت و طبق گزارش‌ها، در سال ۲۰۲۱ میلادی، افزایش ترانزیت سه برابری را این کریدور تجربه کرده است. در این بین ترکیه به‌منظور استفاده هرچه بیشتر از شرایط جهانی و کم‌اثر کردن مزیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران و روسیه با اقداماتی همانند هماهنگ‌سازی قوانین گمرکی، کاهش هزینه‌های گمرکی، کاهش بروکراسی اداری و ایجاد تسهیلات برای ترانزیت از این مسیر سعی در جذاب‌تر کردن و کسب درآمد بیشتری از ترانس خزر کرده است.

ادغام منطقه‌ای در امتداد کریدور میانی

حتی قبل از جنگ در اوکراین، کریدور میانی با افزایش ۵۲ درصدی ترافیک در طول مسیر بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱، اقبال خوبی به‌دست آورده بود. سرمایه‌گذاران اروپایی و آسیایی علاقه قابل توجهی به این مسیر نشان داده‌اند. حمله روسیه به اوکراین و تحریم‌های متعاقب آن جذابیت کریدور میانه را بیشتر ساخت. از ژانویه تا مارس ۲۰۲۲، به نسبت مشابه سال قبل، محموله‌های حمل شده در این مسیر بیش از ۱۲۰ درصد افزایش یافته است. پیش‌بینی می‌شود حجم محموله‌های عبوری از این مسیر در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال ۲۰۲۱ شش‌برابر شده و به ۳٫۲ میلیون تن برسد.

این افزایش تقاضا برای جایگزینی حمل‌ونقل در مسیرهای روسیه و ادغام منطقه‌ای، ذینفعان این مسیر را مجبور به تلاش‌های جدی درجهت غلبه بر چالش‌های فنی و ساختاری که زمانی مانع استفاده کارآمد از کریدور میانی می‌شد، کرده است. کشورهایی که در امتداد کریدور میانه قرار دارند، از زمان تهاجم روسیه به اوکراین، تلاش‌های دوجانبه، سه‌جانبه و چندجانبه خود را به‌منظور افزایش مزایای حمل‌ونقل و ارتباطات تجاری تسریع کرده‌اند. تلاش آنها بر دو حوزه اصلی متمرکز شده است. گسترش ظرفیت روانی کریدور میانه با افزودن بنادر، کشتی‌ها و قطارهای جدید در طول مسیر و توسعه زیرساخت‌های نرم مانند مدیریت یکپارچه گمرکات و مرزها، مقررات یکپارچه و استانداردهای فنی مشترک.

درهمین‌راستا وزرای خارجه و حمل‌ونقل ترکیه، آذربایجان و قزاقستان در ماه ژوئن در باکو تصمیم گرفتند یک کارگروه بین‌بخشی در زمینه حمل‌ونقل تشکیل دهند که وظیفه آن نوسازی شرایط فنی و تعرفه‌ای در همه بنادر در درجهت جذب جریان بار اضافی به خط ریلی باکو-تفلیس- قارص و کریدور میانی بود. وزرای خارجه این کشورها در این نشست بر اهمیت ایجاد دالان تورانی ناتو (کریدور زنگزور) و ادامه ساخت آن از طریق خط راه‌آهن قارص- نخجوان تاکید کردند. اما امکان افتتاح این دالان را (کریدور زنگزور) «موکول به پس از حل‌وفصل کامل مناقشه قره‌باغ کوهستانی بین ارمنستان و آذربایجان دانسته‌اند. این دالان نه‌تنها دسترسی نامحدود آذربایجان به منطقه خودمختار نخجوان را بدون نیاز به عبور از هیچ پست بازرسی ارمنی و یا بدون نیاز به ورود به خاک ایران درجهت دسترسی به نخجوان امکان‌پذیر می‌کند، بلکه مسیر مستقیمی را برای ترکیه به‌منظور دسترسی به حوزه خزر و آسیای مرکزی فراهم می‌سازد. از سوی دیگر ایجاد این دالان، امکان دسترسی زمینی ایران به خاک اروپا بدون گذر از سرزمین‌های ترک‌زبان را از ایران گرفته و این موضوع می‌تواند در آینده تبعات امنیتی و اقتصادی سنگینی را بر کشور ایران تحمیل کند.

این پروژه یک شبکه حمل‌ونقل یکپارچه بین سه کشور در امتداد مسیر بین‌المللی حمل‌ونقل ترانس خزر ایجاد می‌کند و امکان ساخت راه‌آهن و بزرگراه در امتداد دالان تورانی (کریدور زنگزور) را فراهم می‌کند. تکمیل این پروژه که مهم‌ترین قسمت آن ایجاد دالان تورانی ناتو (کریدور زنگزور) است، تضمین می‌کند که کریدور میانه (ترانس خزر) کوتاه‌ترین مسیر زمینی از آسیا به اروپا باشد.

نقش و منافع اتحادیه اروپا

توسعه کریدور میانی می‌تواند اقتصاد آسیای مرکزی، قفقاز و ترکیه یکی دیگر از معاهداتی که ترکیه درجهت تضعیف منافع ژئوپلیتیکی وژئواکونومیکی ایران در منطقه ایجاد کرده، کریدور لاجورد است. قرارداد ایجاد این کریدور که افغانستان را از طریق ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان به دریای سیاه و درنهایت از مسیر ترکیه به دریای مدیترانه و اروپا متصل می‌کند در سال ۲۰۱۷ و در دوران ریاست‌جمهوری اشرف‌غنی در افغانستان منعقد شد. پس از خروج نظامیان ایالات‌متحده از افغانستان و روی کار آمدن نیروهای طالبان در این کشور، ترکیه با چراغ سبز آمریکایی‌ها حضور خود در افغانستان را پررنگ‌تر ساخت و تلاش کرد تا با سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش زیرساخت‌های افغانستان همچنان دولت جدید این کشور راحت حمایت و در راستای اهداف خود نگه دارد.

آنکارا با تکیه بر اهداف خود برای تشکیل اتحادیه کشورهای ترک‌زبان، با شعار اتصال این کشورها از اروموچی چین تا استانبول، «کریدور لاجورد» را مطرح کرده است که در آن با اتصال بنادر ترکمن‌باشی ترکمنستان و آکتائو قزاقستان به بندر باکو، مسیر جاده‌ای ایران حذف می‌شود.

به عبارت دیگر، طرح راه لاجورد، طرح دور زدن ایران به‌عنوان بهترین و کوتاه‌ترین و به‌صرفه‌ترین مسیر تجارت از شرق به غرب از سوی کشورهای همسایه شمالی ایران است تا ترکیه بتواند به اهداف تاریخی خود در این منطقه دست یابد. به‌رغم تمام مزیت‌هایی که این موافقتنامه برای چهار همسایه شمالی دارد، می‌توان آن را به نوعی جایگزین کردن این مسیر با گذرگاه ایران تلقی کرد.

فرصت‌سوزی‌های ایران!

در طول سال‌های گذشته عدم تکمیل طرح‌های ترانزیتی از جمله عدم تکمیل قطعه راه‌آهن رشت-آستارا، راهدان-چابهار و عدم تکمیل کریدورهای منتهی به سرخس، فرصت‌های زیادی را از تهران گرفته است. هزینه ترانزیت هر تن کالا از کشور ۷۰ دلار است. با در نظر گرفتن ظرفیت ترانزیت سالانه ۳۰۰ میلیون تن کالا از کریدورهای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی، تهران می‌تواند درآمدی سالانه ۲۰ میلیارد دلاری را کسب کند که برابر با صادرات نفت ایران در سال ۱۴۰۰ است. در این بین، چیزی در حدود ۱۸۰ میلیون تن کالا سهم کریدور شمال-جنوب است که معطل تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا است.

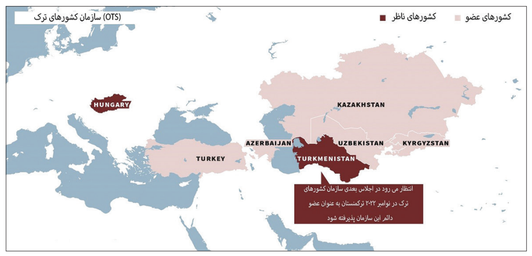
علاوه‌بر درآمد اقتصادی، عایدی امنیتی و سیاسی ناشی از وابسته کردن همسایگان و دیگر کشورها به ژئوپلیتیک ایران، جذابیت‌های این کریدورها را بیش از پیش افزایش می‌دهد. برای ارزیابی نسبت مسیر ترانزیتی ترانس‌خزر با منافع ایران لازم است در دو منظر به موضوع توجه شود. نخست ارتباط ترکیه با جمهوری‌های آسیای مرکزی از طریق باکو و دریای خزر و دوم ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا. نگاهی به نقشه نشان می‌دهد که بهترین راه برای دسترسی ترکیه به آسیای مرکزی ایران است؛ ایران در هرگونه پروژه منطقه‌ای، سبب شده است تا ترکیه برای ارتباط زمینی با جمهوری‌های آسیای مرکزی، مسیر ترانس‌خزر را برگزیند، ضمن اینکه همان‌طور که اشاره شد، ترکیه در این انتخاب اهداف ژئوپلیتیک را نیز دنبال می‌کند. این مساله سبب از دست رفتن یکی از رقابت‌های ترانزیتی ایران به‌عنوان پل ارتباطی آسیای مرکزی-قفقاز-آناتولی و بهره‌مندی‌های اقتصادی آن شده است.

در کنار دو منظر ذکرشده که نقش ترکیه را در نسبت مسیر ترانس‌خزر با منافع ایران برجسته می‌کند، باید به نقش جمهوری آذربایجان نیز توجه کرد. ایران و آذربایجان هر دو در مسیر دالان اقتصادی شمال-جنوب (هند-ایران-ج. آذربایجان-روسیه-اروپا) قرار دارند. چنانچه مسیر جنوبی کمربند و راه (چین-آسیای مرکزی-ایران-ترکیه-اروپا) سهم بیشتری از ترانزیت کالا میان دو قاره را به خود اختصاص دهد، ایران به نقطه اتصال کمربند و راه و دالان اقتصادی شمال-جنوب تبدیل می‌شود و از مزایای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی بهره‌مند خواهد شد. در مقابل با تقویت مسیر میانی (ترانس‌خزر)، این نقش را به جمهوری آذربایجان خواهد داد.

جمع‌بندی

با توجه به آنچه گفته شد، به نظر می‌رسد درحالی که تلاش‌های ترکیه برای تقویت و توسعه مسیر ترانس‌خزر بیشتر ماهیتی ژئوپلیتیک دارد، این تلاش‌ها از سوی جمهوری آذربایجان است که منافع ژئواکونومیکی ایران را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

اما در ارتباط با کریدور شمال-جنوب هیچ‌چیز واضح‌تر از این نیست که دستگاه سیاستگذاری ایران نیاز دارد تا با بسیج منابع و استفاده از ظرفیت‌های مغفول مانده داخلی، خط آهن باقی مانده در مسیر رشت-آستارا را تکمیل کرده و هرچه زودتر ترانزیت کالا از این مسیر را عملیاتی کند. نیاز روسیه به این مسیر به دنبال بحران اوکراین، بهترین شرایط را برای این کار فراهم کرده است و به‌ویژه، استفاده از خط اعتبار ارزی چهار میلیارد دلاری روسیه به ایران می‌تواند در این امر راهگشا باشد. عملیاتی کردن این مسیر ترانزیتی نه‌تنها تجارت بازرگانان ایرانی با روسیه که به دنبال تحریم‌های غرب نیاز فوری به منابع جایگزین خواهند داشت را تسهیل کرده و هدف‌گذاری‌های تجاری برای توسعه تجارت با این کشور را به شکل چشمگیری بهبود می‌بخشد، بلکه بر اهمیت استراتژیک ایران برای هند خواهد افزود و مسیرهای شمالی-جنوبی رقیب، از قبیل ترانس افغان و گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان و حتی مسیر خلیج‌فارس به خاورمیانه را تحت‌الشعاع قرار داده و اهمیت آن را کاهش خواهد داد.



یادداشت

تلاش محور غربی-عربی برای تشدید محاصره دریایی علیه یمن وضعیتی جنگی بر خطوط تجارت دریایی تحمیل کرده است

حرکت یمن به سمت جنگ دریایی

سیدمهدی طالبی
خبرنگار گروه‌یمن‌الملل

پایگاه خبری عربی ۲۱ روز سه‌شنبه هفته جاری مدعی شد یکی از مقامات نظامی دولت وابسته به عربستان در یمن (مستقر در عدن) به این پایگاه خبری اطلاع داده وضعیت آرایش نظامی دولت نجات ملی یمن (مستقر در صنعا) نشان می‌دهد احتمال درگرفتن نبرد دریایی در آینده وجود دارد.

ادعای این مقام نظامی در طرف مقابل نیز شواهدی دارد. علی القحوم، عضو دفتر سیاسی جنبش انصارالله در مصاحبه‌ای که اخیرا با شبکه خبری المیادین داشته نسبت به حضور نظامی آمریکا و ایجاد خطر برای کشتیرانی در منطقه هشدار داده است. القحوم در جریان این مصاحبه تاکید کرده است: «اگر آمریکایی‌ها بر تجاوز و محاصره اصرار دارند پاسخ به این اقدام به گونه‌ای خواهد بود که تاثیرگذاری مطلوب و فشار کافی بر متجاوزان داشته باشد.» سرلشکر محمدناصر العاطفی، وزیر دفاع دولت نجات ملی یمن نیز در ادامه اظهارنظر مقامات سیاسی این کشور با واکنش نسبت به آغاز حضور نظامی مصر در دریای سرخ برای نظارت بر تجارت دریایی یمن اعلام کرد تامین امنیت آب‌های منطقه‌ای این کشور اولویت نیروهای مسلح است. مساله‌ای که تهدید نظامی متقابلی علیه اقدام نیروی دریایی مصر است.

دلایل یمن برای درگیری در دریا

ادامه روند فرسایشی جنگ یمن علی‌رغم کاهش درگیری‌ها و همچنین محاصره اقتصادی این کشور و دیگر اعضای محور مقاومت، از عوامل اصلی افزایش تنش‌ها در مسیر دریایی تنگه باب‌المندب و اطراف آن هستند.

یمن از نخستین ماه‌های سال جاری شاهد آتش‌بس بوده اما ادامه محاصره دریایی و اخلال در واردات به‌ویژه در حوزه سوخت، موجب شده مقامات صنعا تاکید کنند در برابر این وضعیت سکوت نکرده و اگر لازم باشد روی به اقدامات نظامی خواهند آورد.

یمن تنها کشور عضو محور مقاومت نیست که با محاصره شدید روبه‌رو است بلکه دیگر اعضای این محور نیز کوبیش با تحریم و جنگ اقتصادی مواجهند. موضوعی که می‌تواند نشانگر تصمیم کلان این محور درباره اقدام علیه خطوط دریایی اطراف یمن باشد.

آمریکایی‌ها در ماه‌های اخیر بر شدت بازرسی‌های دریایی خود علیه کشتی‌هایی که مقصدشان یمن هستند، افزوده‌اند. آنها در ابتدای سال جاری و در هفته‌های نخست اجرایی شدن آتش‌بس یمن برای جلوگیری از استفاده صنعا جهت تقویت توان خود، با تشکیل گروه دریایی جدیدی با حضور متحدان‌شان در منطقه از جمله عربستان، امارات، مصر و رژیم‌صهیونیستی، این منطقه را با هماهنگی بیشتری تحت نظارت گرفتند.

بااین‌حال اصل نظارت و بازرسی‌های گسترده محور غربی-عربی از خطوط دریایی برای جلوگیری از ارسال سلاح و تدارکات به یمن موضوع جدیدی نیست و از ابتدای جنگ با شدت وجود داشته است.

محدودیت‌ها در تعیین پاسخ جبهه غربی-عربی

شورای ریاستی یمن و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج‌فارس نگران اقدام نظامی ناوگان پنجم آمریکا علیه دولت نجات ملی یمن پس از حمله علیه مواضعی در کریدورهای بین‌المللی تجارت دریایی هستند.

حملات آمریکا در عراق، افغانستان و حتی سوریه نشان داده‌اند از رسیدن به نتیجه نهایی عاجزند و صرفا موجب افزایش انگیزه گروه‌های مورد حمله قرار گرفته برای ادامه درگیری‌ها می‌شوند.

متحدان آمریکا نگرانند اقدام نظامی این کشور در یمن پایه‌گذار یک نقطه درگیری بزرگ دیگر در منطقه باشد. چنین اتفاقی می‌تواند یک منبع فرسایش برای این کشورها باشد، ضمن آنکه بحران یمن به دلیل ماهیت مردمی و مقاومتی آن می‌تواند به این کشورها سرایت کند.

از نگاه این کشورها نیروهای آمریکایی درصورت بفرنج شدن وضعیت منطقه می‌توانند از آن خارج شوند اما تاسیسات کشورهای عربی به طعمه همیشگی پهپادهای ارزان‌قیمت و موشک‌های یمنی‌ها تبدیل خواهند شد.

بااین‌حال وضعیت واشنگتن نیز درصورت دخالت نظامی در یمن قابل تحمل نخواهد بود. پایگاه‌ها، اماکن سیاسی و تاسیساتی که شرکت‌های آمریکایی در آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند سبب از اقدام نظامی مستقیم و عیان علیه یمن، مورد حملات پهپادهای انتحاری، موشک‌های بالستیک و کروز قرار خواهند گرفت.

چنین درگیری‌هایی وضعیتی دشوار برای آمریکا می‌آفریننده به‌ویژه در شرایطی که جنگ در اوکراین ادامه دارد، چشم طمع چین به تایوان بازتر شده و وضعیت پرونده هسته‌ای ایران نامشخص است.

آمریکا درصورت اقدام نظامی در یمن، بدون آنکه قدرا باشد گروه‌های مخالف خود را از بین ببرد، همان گونه که بمباران‌های عظیم سعودی‌ها هدایت و طراحی این کشور به ثمر نرسیدند، صرفا یک عراق و افغانستان زائقابافته برای خود خواهد ساخت. ارتقایی که این پرونده دارد مجهز بودن ارتش یمنی‌ها نسبت به گروه‌های ضدآمریکایی افغانستان و عراق است.

تسلیحات ضدکشتی یمن

یمن ۸ اردیبهشت زمایشی را در استان ساحلی الحدیده برگزار کرد. در این رزمایش که یگان‌ها و تسلیحات مختلف یمنی حضور داشتند ۴ مدل موشک ضد کشتی نیز رونمایی شد. از این میان ۳ مورد موشک کروز و یک موشک نیز بالستیک بود.

مشهورترین موشک رونمایی شده «روبیج» نام داشت که رسانه‌اش به موشک P-15 ساخت شوروی بازمی‌گردد. چینی‌ها نیز از روی آن موشک «کرم ابریشم» را تولید کرده‌اند. این موشک در نمونه‌های جدید به گونه‌ای ارتقا یافته تا به‌راحتی توسط سامانه‌های پدافند هوایی شکار نشود اما در عصر جدید برای حملات علیه کشتی‌های نظامی کاربردی ندارد. یمنی‌ها در دهه‌های گذشته این موشک را از منابع خارجی تامین کرده و به تعداد بالایی از آنها دسترسی دارند. صنعا از این موشک‌ها درصورت بروز جنگ‌ها علیه کشتی‌های تجاری کشورهای متخاصم استفاده خواهند کرد.

بااین‌حال آنها موشک‌های دیگری دارند که می‌توانند دست به شکار ناوگان نظامی دشمن بزنند. دو موشک المندب ۱ و المندب ۲ که به ترتیب ۲۰۰ و ۳۰۰ کیلومتر برد دارند نمونه‌هایی از موشک کروز ضدکشتی چینی C۸۰۱ به حساب می‌آیند. این موشک مدرن‌ترین موشک ضدکشتی رونمایی شده یمن است.

در کنار موشک‌های کروز، یمنی‌ها دارای یک موشک کروز نیمه‌بالستیک با نام قالق ۱ هستند که دارای برد معادل ۲۰۰ کیلومتر است. این موشک به دلیل نوع حرکت متفاوتش نسبت به موشک‌های کروز، سامانه‌های پدافندی را به دردسر می‌اندازد. یمنی‌ها این موشک‌ها را که دارای جست‌وجوگر اپتیکی است از روی نوعی از راکت‌های در دسترس‌شان ساخته‌اند.

با توجه به آنکه کشتی‌های عبوری از کریدورهای دریایی اطراف یمن نهایتا وارد تنگه باب‌المندب و دریای سرخ می‌شوند، ارتش یمن می‌تواند با بردی که این تسلیحات در اختیارش می‌گذارد، تمام محدوده مزبور را تحت پوشش قرار دهد.

یمنی‌ها به غیر از موشک، می‌توانند از پهپاد و قایق‌های انت