گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۸۹۰۲
دوشنبه ۲۹ بهمن ۱۴۰۳ ۱۳:۱۵

تنش ها و تحولات کریدوری منطقه

رقابت‌های کریدوری ایران و ترکیه؛ چالش‌ها و راهکارها

با افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی در منطقه، ایران و ترکیه در حوزه‌های ترانزیتی و کریدوری با چالش‌ها و رقابت‌های فزاینده‌ای مواجه شده‌اند.در این شرایط ترکیه با ایجاد کریدور جعلی زنگزور به دنبال محدود کردن ترانزیت ایران است. این کریدور می‌تواند به امنیت، اقتصاد و سیاست ایران آسیب وارد کند.<br&#۴۷>

به گزارش گروه اقتصاد_پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، در سال ۲۰۲۴ میلادی، جنگ کریدوری منطقه با سقوط دولت بشار اسد به مرحله جدیدی پا گذاشت که شتاب ایران را برای فعال‌سازی بیشتر ظرفیت‌های ترانزیتی خود ناگزیر کرد. سوریه به عنوان یکی از کشورهای حاشیه دریای مدیترانه، موقعیت خاصی در منطقه غرب آسیا دارد که می‌تواند در کنار سایر کشورها به عنوان پلی میان شرق و غرب نقش ایفا کند. این موقعیت استراتژیک سوریه در انتقال کالا و انرژی، به ویژه از طریق بندر لاذقیه، نقش مهمی در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی ایفا کرده است. با این حال، سقوط سوریه باعث تغییرات عمده‌ای در این کریدورها شده است.

پس از سقوط دولت سوریه، مهم‌ترین بندر این کشور، یعنی بندر لاذقیه، از حملات متعدد رژیم صهیونیستی در امان نماند. کشتی‌های تجاری، نظامی و زیرساخت‌های بندر لاذقیه هدف جنگنده‌های رژیم صهیونیستی قرار گرفتند. این حملات با هدف از کار انداختن بندر لاذقیه و کاهش نقش سوریه در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی انجام شد. با این اقدام، بندر لاذقیه عملاً از معادلات تجاری و ترانزیتی خارج شد و بنادر رژیم صهیونیستی پس از حذف بنادر بیروت و لاذقیه به تنها مراکز لجستیکی شرق دریای مدیترانه تبدیل شدند.

انفجار بندر بیروت و کاهش ظرفیت آن

چهار سال قبل از اجرای عملیات “طوفان‌الاقصی”، بندر بیروت در اثر انفجار مهیب آمونیوم نیترات انبار شده دچار آسیب‌های جدی شد. ظرفیت این بندر از ۱.۲ میلیون TEU (هر کانتینر ۲۰ فوت) به ۰.۵ میلیون TEU کاهش یافت و این امر باعث شد که بندر بیروت از رقابت با سایر بنادر منطقه‌ای خارج شود. این تغییرات باعث تغییر در مسیرهای تجاری و ترانزیتی در شرق مدیترانه شد و بنادر رژیم صهیونیستی بیش از پیش به عنوان مراکز لجستیکی مهم مطرح شدند.

از ابتدای انقلاب اسلامی، جمهوری اسلامی ایران روابط تجاری گسترده‌ای با اروپا برقرار کرده بود که در صدر آن آلمان قرار داشت. اما پس از اعمال تحریم‌های گسترده علیه کشتیرانی و بنادر ایران، حمل‌ونقل دریایی مستقیم بین بنادر ایران و کشورهای اتحادیه اروپا با موانعی جدی مواجه شد. به همین دلیل، تجار ایرانی و اروپایی تصمیم گرفتند محموله‌ها را از طریق مسیرهای زمینی یا ترکیبی منتقل کنند. این مسیر زمینی از خاک ترکیه می‌گذشت که تبدیل به شاهراه اصلی تجارت ایران و اروپا شد و از آن زمان وابستگی ترانزیتی ایران به ترکیه برای تجارت با اروپا آغاز شد.

کریدور جعلی زنگزور

ترکیه با ایجاد کریدور جعلی زنگزور در قالب کشورهای پان‌ترکیسم به دنبال محدود کردن ترانزیت ایران است. این کریدور می‌تواند به امنیت، اقتصاد و سیاست ایران آسیب وارد کند. وابستگی ایران به ترکیه برای دسترسی به اروپا، باعث افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیکی و امنیتی می‌شود. در این راستا، ایران نیاز به ایجاد مسیرهای جایگزین برای کاهش وابستگی به ترکیه دارد.

برای کاهش وابستگی به ترکیه و ایجاد یک مسیر امن‌تر برای تجارت با اتحادیه اروپا، ایران کریدور خلیج‌فارس-دریای‌سیاه را در سال ۲۰۱۶ میلادی مطرح کرد. این کریدور اتصال مستقیم خلیج‌فارس و جنوب ایران را به ارمنستان فراهم می‌کند و سپس از طریق بنادر پوتی، باتومی و آناکلیا در گرجستان به دریای سیاه متصل می‌شود. پس از این مرحله، محموله‌ها از طریق کشتی به بنادر بلغارستان و سپس به اتحادیه اروپا منتقل می‌شوند. این کریدور به ایران این امکان را می‌دهد که بدون وابستگی به ترکیه، به بازار اروپا دسترسی داشته باشد.

دو کریدور بین‌المللی ایران: شمال-جنوب و خلیج‌فارس-دریای‌سیاه

برای بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی خود و کاهش ریسک‌های ژئوپلیتیکی، ایران می‌بایست به طور همزمان کریدورهای شمال-جنوب (INSCT) و خلیج‌فارس-دریای‌سیاه (ITC) را فعال کند. این دو کریدور، هر دو کشورهای جنوبی را به شمالی‌های اوراسیا متصل می‌کنند و می‌توانند به عنوان جایگزین‌هایی برای مسیرهای ترکیه عمل کنند. در شرایط بحرانی و تغییرات ژئوپلیتیکی، ایران می‌تواند از این کریدورها استفاده کند تا از مشکلات اقتصادی و حمل‌ونقلی جلوگیری کند و شبکه ترانزیتی خود را با مشکل مواجه نسازد.

با توجه به تحولات اخیر در منطقه و تغییرات ژئوپلیتیکی، ایران باید به سرعت ظرفیت‌های ترانزیتی خود را توسعه دهد و مسیرهای جایگزینی را برای تجارت با اروپا و سایر مناطق جهان فعال کند. کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و خلیج‌فارس-دریای‌سیاه، به عنوان مسیرهای استراتژیک، می‌توانند کمک شایانی به کاهش وابستگی ایران به مسیرهای ترکیه‌ای و بهبود موقعیت اقتصادی و سیاسی آن در منطقه داشته باشند.