

نویسنده: پیپی ایسکوبار (Pepe Escobar).
منبع و تاریخ نشر: کریدل (2026-04-20).
برگردان: پوهندوی دوکتور سیدحسام «مل»

**جنگ علیه ایران ؛ «جنگی که راهروهای
ارتباطی» را تغییر شکل می‌دهد**

War on Iran reshapes the 'War of Connectivity Corridors'

**جنگ علیه ایران، کریدورهای تجارت، حمل و نقل و انرژی را در قلب
ادغام اوراسیا مختل می‌کند**

***The war on Iran is disrupting the trade, transport, and
energy corridors at the heart of Eurasian integration.***

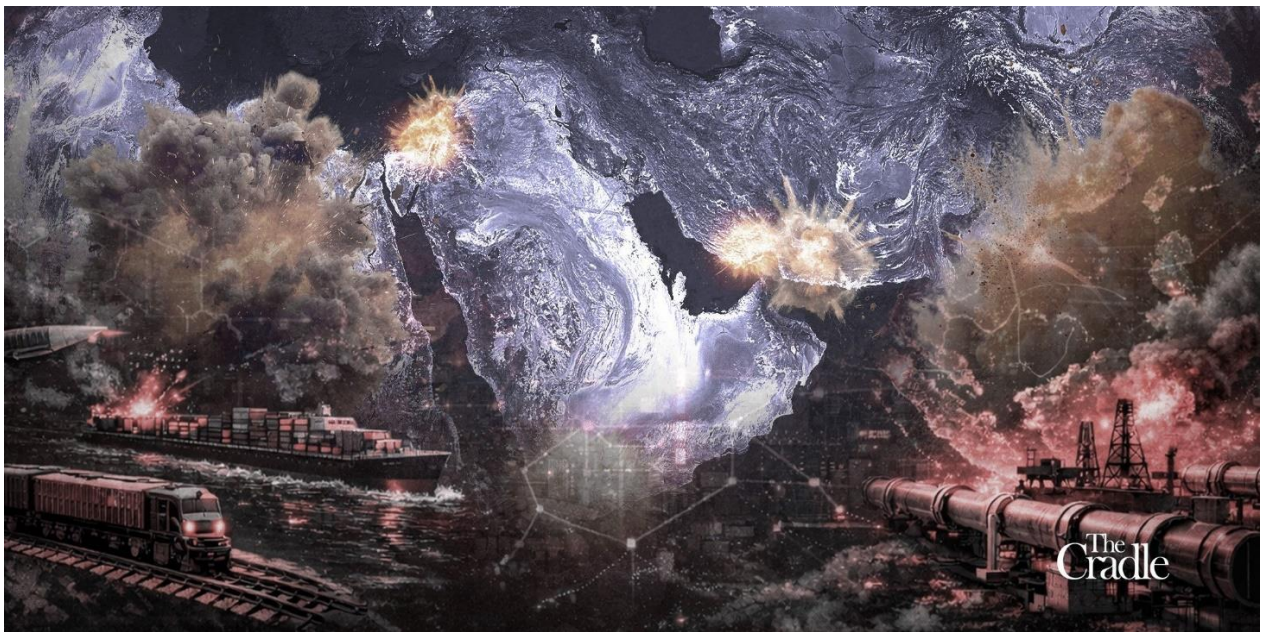


Photo Credit: The Cradle

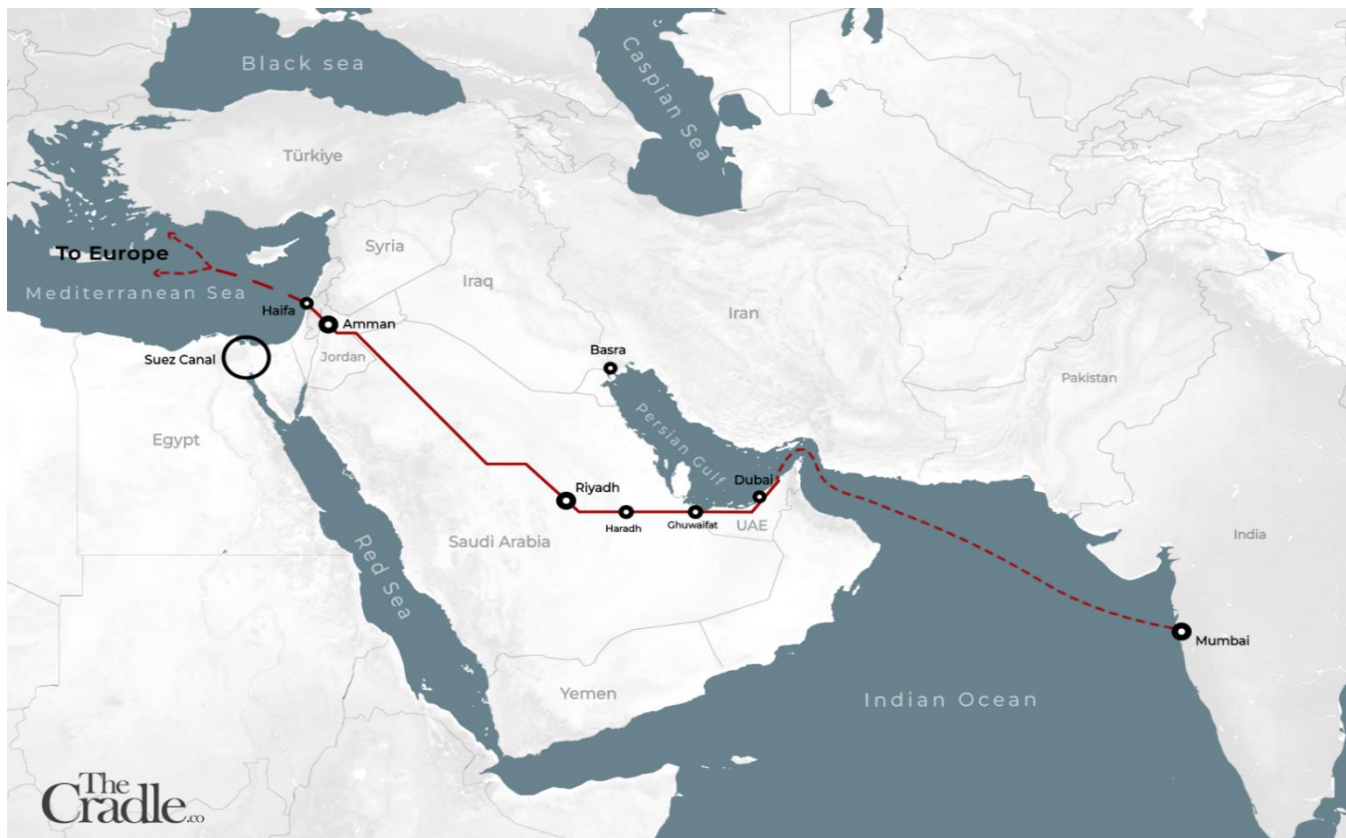
جنگ انتخابی ایالات متحده علیه ایران نه تنها ژئوپلیتیک را از نو تعریف می‌کند، بلکه در آنچه که روزنامه «کریدل» در جنوری (2022) به عنوان جنگ کریدورهای اتصال اقتصادی توصیف کرده بود، دخالت، بی‌ثبات‌سازی و تغییر جهت می‌دهد؛ که مسلماً الگوی کلیدی ژئواکونومیک ادغام اوراسیا در قرن بیست و یکم است .

از شرق به غرب و شمال به جنوب ، این کریدورها عملاً همه بازیگران اصلی در سراسر اوراسیا را به هم متصل می‌کنند .

بیابید عمیق تر به چهار مورد از مهم ترین بردارها بپردازیم: کریدور شرق به غرب جاده ابریشم جدید/ ابتکار کمربند و جاده (BRI) به رهبری چین؛ کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب روسیه-ایران-هند (INSTC) ؛ IMEC (کریدور هند-خاورمیانه)؛ و کریدورهای پیشنهادی که ترکیه را به قطر ، سوریه و عراق متصل می‌کند . طرح جاده ابریشم جدید چین / کمربند و جاده ابریشم از طریق کریدورهای متعددی از سین کیانگ تا غرب اوراسیا، از جمله کریدور شمالی (از طریق ترانس سبیری در روسیه) و کریدور میانی (از طریق قزاقستان و از طریق دریای خزر به قفقاز و ترکیه) پیش می‌رود.



نقشه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC)



نقشه کریدور هند-خاورمیانه (IMEC)

ایران در مرکز ادغام اوراسیا

اما این جغرافیای فوق استراتژیک ایران است که از زمان جاده ابریشم باستانی، آن را به عنوان چهارراه قطعی بین شرق و غرب قرار داده است؛ نقشی که با جاده ابریشم جدید/طرح یک کمربند و یک جاده که توسط رئیس جمهور شی جین پینگ در سال ۲۰۱۳ آغاز شد، دوباره احیا شد.

یکی از مسیرهای حیاتی آن، که در توافق ۲۵ ساله و ۴۰۰ میلیارد دلاری چین و ایران که در سال ۲۰۲۱ امضا شد، گنجانده شده است، کریدور زمینی چین-ایران است که با طرح یک کمربند و یک جاده ادغام شده است. این کریدور برای دور زدن سلطه دریایی آمریکا، تحریم‌های چند دهه ای علیه جمهوری اسلامی و گلوگاه‌های حساسی مانند تنگه مالاکا، تنگه هرمز و کانال سوئز ضروری است.

اولین قطار باری محموله ها، از پایتخت امپراتوری سابق چین، به بندر خشک آپرین در ایران، واقع در «20» کیلومتری تهران، که تنها سه سال پیش در ماه مه افتتاح شد، رسید. این آغاز رسمی این کریدور بود و زمان حمل و نقل را از «۴۰» روز از طریق دریا به حداکثر «۱۵» روز از طریق زمین کاهش داد.

آپرین یک بندر خشک است: یک ترمینال بین وجهی داخلی که مستقیماً از طریق جاده / راه آهن به بنادر دریایی در دریای خزر یا خلیج فارس متصل می شود. این بدان معناست که محموله های عظیم چینی میتوانند به سرعت به مسیرهای دریایی جهانی دسترسی پیدا کنند.

چین-ایران در کریدور وسیع تر شرق-غرب قرار می گیرد که قبل از جنگ، هدف آن اتصال سین کیانگ از طریق آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان) به ایران، ترکیه و سپس به خلیج فارس، آفریقا و حتی اروپا بود.

البته، چین می تواند به جای تکیه بر ناوگان ارواح ایران، از کریدور ریلی برای دریافت نفت ایران نیز بهره مند شود، اگرچه چالش های لجستیکی همچنان قابل توجه است. راه آهن چین-ایران در حال حاضر اهمیت کریدور اقتصادی چین - پاکستان (CPEC)، پروژه شاخص BRI که سین کیانگ را از طریق بزرگراه قراقرم به شمال پاکستان و سپس از طریق بلوچستان به بندر گوادر در دریای عرب متصل می کند، دوباره ارزیابی می کند.

تا زمان جنگ انتخابی دونالد ترامپ، رئیس جمهور ایالات متحده، پکن با توجه به وضعیت سیاسی ناپایدار پاکستان، تمایل داشت توجه بیشتری به کریدور ایران داشته باشد.

هر اتفاقی که در آینده بیفتد، ایران همچنان باید با دقت تعامل گیج کننده و پیچیده بین چین و هند را هدایت کند. به هر حال، هر دو عضو بریکس علاقه استراتژیک عمیقی به بنادر ایران دارند - که به عنوان دروازه های ضروری به آسیای مرکزی در نظر گرفته می شوند.

علاوه بر این، بندر چابهار ایران، بخشی از آنچه که حداقل قبل از جنگ می توانست به عنوان جاده ابریشم هند در نظر گرفته شود، در سیستان و بلوچستان، در رقابت مستقیم با بندر گوادر پاکستان/BRI در دریای عرب است که تنها حدود 80 کیلومتر با آن فاصله دارد.

این موضوع بار دیگر ما را به نقش بی رقیب ایران در اتصال اوراسیا می رساند. ایران در تقاطع ممتاز دو کریدور حمل و نقل کلیدی قرار دارد: مسیر شرق-غرب با هدایت چین و کریدور شمال-جنوب که سه عضو بریکس - روسیه، ایران و هند - را به هم متصل می کند.

آنچه تهران تا زمان جنگ انجام می داد، هماهنگ کردن ماهرانه سیاست چند-برداری خود با هر دو قدرت، چین و هند، و هر دو کریدور بود. با توجه به همسویی هند با اسرائیل درست قبل از حمله هوایی به ایران در «28 فوریه»، اوضاع ممکن است در آینده به طور اساسی تغییر کند.

برخورد INSTC با IMEC

شمال به جنوب، مسیر ادغام اوراسیا را می توان به طور خلاصه به عنوان مسیر شمال به جنوب ادغام اوراسیا توصیف کرد که روسیه، ایران و هند را به هم متصل می کند و جاده ابریشم جدید چین را که از شرق به غرب در سراسر آسیای مرکزی امتداد دارد، قطع می کند.

در ماه مه سال گذشته، با یک گروه حرفه ای پنج نفره، من فیلم «کریدور طلایی» را فیلمبرداری کردم. اولین مستند جهان به زبان انگلیسی، در مورد چگونگی توسعه INSTC در داخل ایران، از دریای خزر تا خلیج فارس و دریای عمان، با تمرکز ویژه بر چابهار.

تا زمان جنگ، هند به شدت نگران پتانسیل سرمایه‌گذاری چین در چابهار بود - نگرانی‌ای که مقامات بندر در طول سفر من تأیید کردند. چابهار توسط استراتژیست‌های هندی به عنوان جواهر تاج آنها در ایران دیده می‌شود، یا حداقل دیده می‌شود: در واقع تنها مسیر مناسب برای هند به اوراسیا، رسیدن به بازارهای آسیای مرکزی، روسیه و در نهایت اروپا.

جای تعجب نیست که هندی‌ها از احتمال حضور دریایی چین در غرب اقیانوس هند می‌ترسیدند.

اکنون تمام سرمایه‌گذاری‌های هند در چابهار متوقف شده است. آنها به دلیل فشار ایالات متحده از قبل متوقف شده بودند. با این حال، چین همچنان سرسخت است. با نگاهی به آینده، پکن در حال حاضر یک طرح سرمایه‌گذاری برای سواحل مکران در سیستان و بلوچستان ارائه کرده است که با استقرار گسترده شرکت‌های چینی که بنادر ایران را به طرح کمر بند و جاده متصل می‌کنند، تکمیل می‌شود.

ایران، به ویژه پس از آنکه هند عملاً از عدم تعهد و خودمختاری خود در مواجهه با ایالات متحده دست کشید، عمل‌گرایی استراتژیک را انتخاب خواهد کرد: همه اینها به دلیل محاسبات سطحی و کوتاه بینا نه دولت به رهبری نارندرا مودی است. بنا بر این هند اگر نمی‌خواهد "جواهر تاج" ایرانی خود را از دست بدهد، با چالش سختی روبرو است.

در اینجا، بار دیگر به ارتباط عمیق کریدورهای کلیدی ترانس اوراسیا اشاره می‌کنیم. راه‌آهن چین-ایران، بخشی از کریدور چین-آسیای مرکزی-ترکیه-اروپا، به INSTC در ایران متصل می‌شود که به طور اساسی توسط روسیه حمایت می‌شود. در عین حال، هر دو به شدت با IMEC، کریدور هند-خاورمیانه-اروپا که به اشتباه کریدور اسرائیل-خاورمیانه-هند-اروپا نامیده شده و در واقع کریدور اسرائیل-خاورمیانه-هند-اروپا است، مخالفند. هدف اصلی IMEC، که زاده تلاش ترامپ برای توافق ابراهیم دوم است، تبدیل اسرائیل به یک قطب استراتژیک برای جریان‌های تجاری/انرژی در غرب آسیا است.

همانطور که برای اولین بار توسط کریدل شرح داده شد، IMEC تاکنون چیزی بیش از یک عملیات بزرگ روابط عمومی نبوده که در اجلاس G20 در دهلی نو آغاز شد. این باید به عنوان پاسخ دیر هنگام غرب به طرح کمر بند و جاده تعبیر شود: یک پروژه آمریکایی دیگر برای "مه‌ار" چین و اخیراً ایران به عنوان عضوی از INSTC.

بیش از همه، IMEC یک کریدور حمل و نقل است که برای دور زدن سه بردار اصلی ادغام واقعی اوراسیا طراحی شده است: اعضای BRICS، چین، روسیه و ایران.

با این حال، جنگ علیه ایران، IMEC را به طور جدی تحت تأثیر قرار می‌دهد. بندر حیفا توسط موشک‌های ایرانی به طور جدی آسیب دیده است. ریاض و ابوظبی در مورد چگونگی سازگاری با خلیج فارس پس از آمریکا که در آن ایران قدرت مسلط خواهد بود، در تضاد مستقیم هستند.

در حال حاضر، محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان سعودی، اگرچه همیشه در حال طفره رفتن است، اما به نظر می‌رسد که تمایل به یافتن راهی برای سازش دارد. در مقابل، محمد بن زاید، رئیس امارات متحده عربی، در تمام زمینه‌ها در جنگ با تهران است.

اروپا به طور فعال در حال خودکشی سیاسی و اقتصادی است. و هند در مورد چگونگی انجام این کار سردرگم است: چگونه می‌توان یک اجلاس معتبر بریکس را در اواخر امسال سازماندهی کرد و در عین حال با ایالات متحده همسو بود

از نظر عملی، IMEC اکنون در کمای عمیقی قرار دارد.

به برخی از نتایج موقت جنگ توجه کنید. تقریباً ۱۱۰۰ کیلومتر از خطوط آهن فجیره در امارات متحده عربی تا حیفا «گم» شده‌اند؛ ۷۴۵ کیلومتر از جبل علی در دبی تا حیفا «گم» شده‌اند؛ و ۶۳۰ کیلومتر از راه‌آهن ابوظبی تا حیفا «گم» شده‌اند.

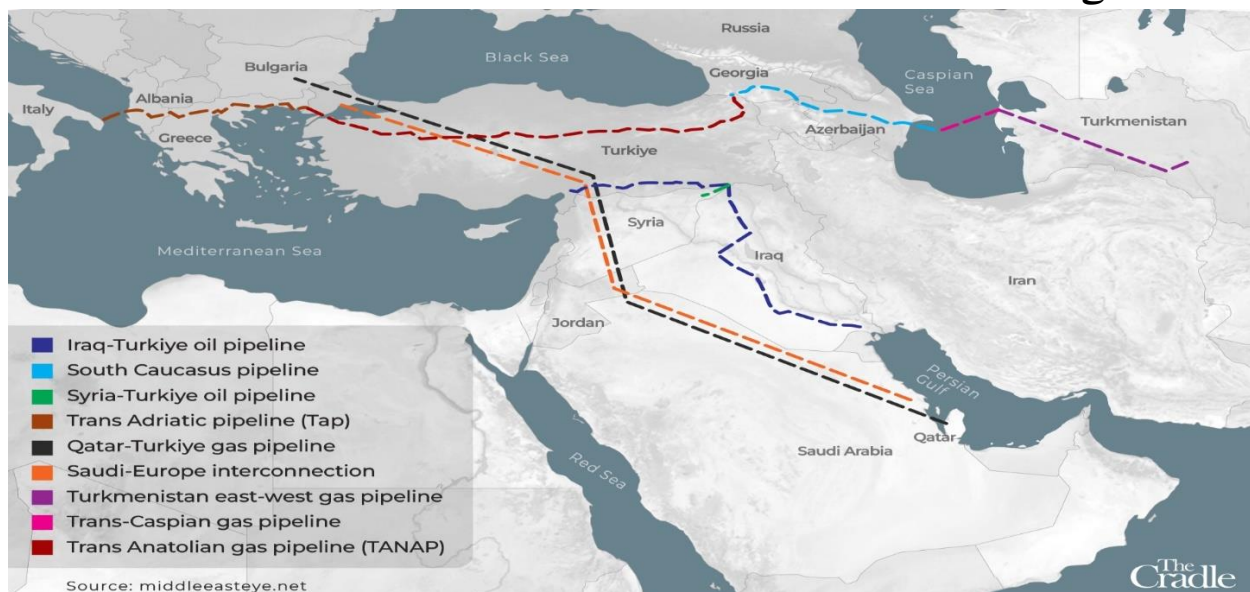
این امر باعث می‌شود IMEC پس از جنگ حتی شکننده‌تر به نظر برسد. چندین گره بالقوه این کریدور و زیرساخت‌های اطراف آن نیز مورد اصابت حملات موشکی ایران قرار گرفتند. و این ممکن است هنوز تمام نشده باشد.

جاه طلبی‌های ترکیه در مورد خط لوله خاورمیانه

ترکیه، البته، مجبور بود ایده‌های ادغام اوراسیایی خود را توسعه دهد، به خصوص با توجه به اینکه نئوعثمانی‌گرایی می‌خواهد آنکارا را به عنوان بازیگری که قادر به رقابت با روسیه و ایران است، قرار دهد.

در حال حاضر، قمار آنکارا این است که به دنبال خط لوله خاورمیانه کامل باشد، همانطور که من دو دهه پیش تعریف کردم، هزار توی فوق سیاسی شده کریدورهای انرژی اوراسیا. بنابراین، «خط لوله‌های نفت» شامل همه چیز می‌شود، از خط لوله نفتی باکو-تفلیس-جیحان (BTC)، که توسط «شترنج بزرگ» فقید، زیبگنیو برژینسکی، تسهیل شد، تا خط لوله‌های ساوت استریم و ترک استریم ساخت روسیه، و همچنین سریال‌های بی‌پایان گازی مانند ترکمنستان-افغانستان-پاکستان-هند (TAPI) و ایران-پاکستان-هند (IPI)، که بعداً به IP تقلیل یافت.

یکی از دغدغه‌های اصلی آمریکا مدت‌هاست که جلوگیری از ساخت خط لوله ایران-پاکستان است: یک بند ناف بین دو کشور قدرتمند مسلمان که غرب آسیا را به جنوب آسیا متصل می‌کند.



نقشه مسیرهای اصلی خطوط لوله نفت و گاز منطقه‌ای متصل به ترکیه

وزیر انرژی ترکیه، آلپ ارسلان بایراکتار - بله، یادتان هست که چه کار کردند؟ - در مسیر درستی قرار دارد. ایده مورد علاقه او اتصال بصره - پایتخت نفت خیز جنوب عراق - به خط لوله نفتی عراق-ترکیه است که کرکوک را به جیحان در مدیترانه (همچنین ترمینال BTC) با ظرفیت بیش از (۱/۵) میلیون بشکه در روز متصل می‌کند. مشکل این است که عدم اجماع سیاسی در عراق، فعلاً این را به یک رویای دست نیافتنی تبدیل می‌کند.

ترکیه حتی در حال بررسی اتصال میادین نفتی سوریه - که به سختی تولید زیادی دارند و حداکثر (300000) بشکه در روز هستند - به خط لوله نفتی عراق-ترکیه است. با توجه به اینکه هیچ کس واقعاً نمی‌داند چه کسی سوریه را اداره می‌کند، این یک منطقه آشفته است.

با این حال، آنکارا همچنان سرسخت است. جام مقدس، یک خط لوله گاز از قطر به ترکیه از طریق عربستان سعودی، اردن و سوریه خواهد بود.

این یک نسخه عجیب و غریب از تکرار تاریخ است. یک خط لوله در مرکز جنگ علیه سوریه قرار داشت: در ابتدا قرار بود ایران-عراق-سوریه باشد، قبل از اینکه قطر در سال ۲۰۰۹ برای مسیری از میدان شمالی از طریق عربستان سعودی و اردن به سوریه تلاش کند - پروژه‌ای که توسط دمشق و توشد.

جنگ علیه ایران بار دیگر همه چیز را وارونه کرده است، پس از آنکه شرکت قطر انرژی برای بخش قابل توجهی از صادرات LNG خود حالت فوق العاده اعلام کرد و هم اروپا و هم آسیا را تحت تأثیر قرار داد.

قطر هنوز LNG را بر خطوط لوله ترجیح می‌دهد. اما اکنون با مفهوم یک خط لوله - که هنوز در حال ساخت است - از قطر برای تأمین اروپا، که توسط بایراکتار به عنوان "مسیر صادراتی جایگزین" هدایت می‌شود، وارد ترکیه شوید. این حداقل (۱۵) میلیارد دلار هزینه خواهد داشت: یک خط لوله «۱۵۰۰» کیلومتری که از پنج مرز عبور می‌کند. یک سر درد قطعی و پرهزینه.

حداقل در تئوری، خط لوله گاز ترانس کاسپین عملی تر است که هدف آن اتصال ترکمنستان از طریق دریای خزر به آذربایجان و گرجستان است، به احتمال زیاد موازی با خط لوله BTC و به سمت اروپا.

یک بار دیگر، این خط لوله باید ساخته شود. حداقل ۲ میلیارد دلار هزینه خواهد داشت: یک خط لوله زیر آبی بیش از (300) کیلومتر در دریای خزر از ترکمنباشی تا باکو. این مسافت طولانی است، من این عبور را با یک محموله آذری در دهه (2000) انجام دادم و حداقل (8) ساعت طول میکشد. پس از آن، خط لوله‌ای که هنوز وجود ندارد به دو خط لوله دیگر، قفقاز جنوبی و ترانس آناتولی، متصل خواهد شد.

هزینه‌های اضافی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود: در توسعه بالادستی، ظرفیت فشرده سازی و گسترش پایین دستی.

و حتی اگر همه چیز روشن شود، ترکمنستان هیچ ظرفیت اضافی ندارد: تقریباً تمام تولید آن از طریق خط لوله‌ای که توسط چین ساخته و پرداخت شده است، به سین کیانگ در چین می‌رود. در بهترین حالت، ترکیه مقدار کمی گاز ترکمنستان را از طریق ایران، به صورت سوآپ، وارد می‌کند. ایران نیز از این گاز استفاده می‌کند.

ایجاد کریدورهای اتصال، نه جنگ

آنچه واضح است این است که جنگ کریدورهای اتصال، مسیر اصلی ژئواکونومیک از غرب آسیا به آسیای مرکزی و جنوبی باقی خواهد ماند - که شامل مسیرهای متعددی به سمت ادغام اوراسیا است.

جنگ علیه ایران، ارتباطات متقابل زیادی را تسریع می‌کند. برای مثال، شرکت ملی لجستیک (NLC) در پاکستان را در نظر بگیرید که از طریق چیزی به نام سیستم TIR

(حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی) و با دور زدن افغانستان، به ترمینال مرزی گبد دسترسی پیدا می‌کند تا تجارت با ایران و عمدتاً از بکستان در آسیای میانه را تقویت کند.

NLC کاملاً استراتژیک عمل می‌کند، همزمان چندین کریدور تجاری را به چین، ایران و آسیای میانه فعال می‌کند و در عین حال به تقویت جبهه تجاری و مالی آسیای میانه در طول جنگ کمک می‌کند.

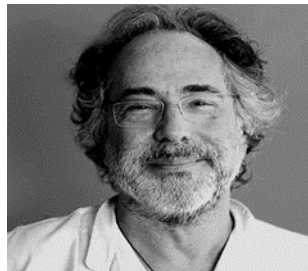
و ما حتی در مورد دیگر کریدور ارتباطی کلیدی آینده صحبت نمی‌کنیم: مسیر دریای شمال در امتداد خط ساحلی روسیه در قطب شمال تا دریای بارتنز، که چینی‌ها به طور شاعرانه از آن به عنوان جاده ابریشم قطب شمال یاد می‌کنند.

چین، هند و کره جنوبی بسیار بر مسیر دریای شمال متمرکز هستند که هر ساله با جزئیات دقیق در انجمن‌های سن پترزبورگ و ولادی وستوک مورد بحث قرار می‌گیرد.

این تصادفی نیست که ایالات متحده چندین گره از (INSTC) را بمباران کرد: بندر انزلی، اصفهان، بندر عباس، بندر چابهار و همچنین یک بخش از راه آهن چین-ایران، بخشی از طرح کمر بند و جاده، و تأمین مالی شده توسط چین.

این جنگی علیه ایران، علیه چین، علیه بریکس، علیه ادغام اوراسیا است. با این حال، ادغام اوراسیا به سادگی از منحرف شدن از مسیر خود امتناع می‌کند.

کریدورهای اتصال بسازید، نه جنگ



نویسنده این مقاله (پپی ایسکوبار)

----- با تقدیم احترام «21-04-2026»

.....