

02 διεθνή



ΤΟΥ
Πέπε
Εσκομπάρ*

Ο πόλεμος που εξαπέλυσαν οι ΗΠΑ εναντίον του Ιράν δεν επαναπροσδιορίζει μόνο τη γεωπολιτική, αλλά παρεμβαίνει, αποσταθεροποιεί και αναπροσανατολίζει αυτό που το The Cradle περιέγραφε τον Ιούνιο του 2022 ως «Πόλεμο των Διαδρόμων Οικονομικής Συνδεσιμότητας»**. Δηλαδή το βασικό γεωοικονομικό παράδειγμα της ευρασιατικής ολοκλήρωσης στον 21ο αιώνα. Από ανατολή προς δύση και από βορρά προς νότο, αυτοί οι διάδρομοι συνδέουν πρακτικά όλους τους σημαντικούς παίκτες σε ολόκληρη την Ευρασία. Οι τέσσερις πιθανώς σημαντικότεροι δίαυλοι είναι:

- ο διάδρομος ανατολής-δύσης των Νέων Δρόμων του Μεταξιού (Πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος», BRI) υπό την ηγεσία της Κίνας,
- ο Διεθνής Διάδρομος Μεταφορών Βορρά-Νότου (INSTC) Ρωσίας-Ιράν-Ινδίας,
- ο Διάδρομος Ινδίας-Μέσης Ανατολής (IMEC),
- και οι προτεινόμενοι διάδρομοι για τη σύνδεση της Τουρκίας με το Κατάρ, τη Συρία και το Ιράκ. Όσον αφορά τους Νέους Δρόμους του Μεταξιού/BRI της Κίνας, αυτοί προχωρούν μέσω μιας ποικιλίας διαδρόμων από το Σινγιάνγκ προς τη δυτική Ευρασία, συμπεριλαμβανομένου του Βόρειου Διαδρόμου (μέσω του Υπερσιβηρικού στη Ρωσία) και του Μεσαίου Διαδρόμου (μέσω του Καζακιστάν και διαμέσου της Κασπίας προς τον Καύκασο και την Τουρκία).

Το Ιράν στο επίκεντρο

Ωστόσο, είναι η εξαιρετικά στρατηγική γεωγραφική θέση του Ιράν που το καθιστά καθοριστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ιδίως αφότου ο Κινέζος πρόεδρος Σι Τζινπίνγκ εγκαινίασε το 2013 τους Νέους Δρόμους του Μεταξιού/BRI. Ένας από τους κρίσιμους άξονές τους, ο οποίος περιλαμβάνεται στην 25ετή συμφωνία Κίνας-Ιράν (2021), είναι ο χερσαίος διάδρομος Κίνας-Ιράν. Είναι απαραίτητος για την παράκαμψη της αμερικανικής θαλάσσιας κυριαρχίας, του δεκαετούς μπαράζ κυρώσεων κατά της Ισλαμικής Δημοκρατίας και ευαίσθητων σημείων συμφόρησης

(Στενό της Μαλάκκα, Στενό του Ορμούζ, Διώρυγα του Σουέζ). Η άφιξη του πρώτου εμπορευματικού τρένου από το Σιάν στον ιρανικό χερσαίο λιμένα Απρίν (20 χλμ. από την Τεχεράνη) σηματοδότησε την επίσημη έναρξη λειτουργίας αυτού του διαδρόμου, μειώνοντας τους χρόνους μεταφοράς από 40 και πλέον ημέρες δια θαλάσσης σε 15 ημέρες το πολύ δια ξηράς. Ο χερσαίος λιμένας Απρίν είναι ένας εσωτερικός τερματικός σταθμός συνδυασμένων μεταφορών, που συνδέεται απευθείας μέσω οδικού/σιδηροδρομικού δικτύου με θαλάσσιους λιμένες στην Κασπία ή στον Περσικό Κόλπο. Από εκεί τα κινεζικά εμπορεύματα έχουν γρήγορη πρόσβαση στις παγκόσμιες θαλάσσιες διαδρομές.

Ο διάδρομος Κίνας-Ιράν εντάσσεται στον ευρύτερο διάδρομο Ανατολής-Δύσης, ο οποίος, πριν τον πόλεμο, είχε ως στόχο να συνδέσει το Σινγιάνγκ μέσω της Κεντρικής Ασίας (Καζακιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν) με το Ιράν, την Τουρκία και, στη συνέχεια, με τον Περσικό Κόλπο, την Αφρική, ακόμη και την Ευρώπη. Ο σιδηροδρομικός άξονας Κίνας-Ιράν αναθεωρεί ήδη τη σημασία του Οικονομικού Διαδρόμου Κίνας-Πακιστάν (CPEC), του εμβληματικού έργου της Πρωτοβουλίας BRI που συνδέει το Σινγιάνγκ με το βόρειο Πακιστάν, και τελικά με το λιμάνι Γκουαντάρ στην Αραβική Θάλασσα.

Μέχρι τον πόλεμο που αποφάσισε ο Τραμπ, το Πεκίνο ήταν διατεθειμένο να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στον ιρανικό διάδρομο, λαμβάνοντας υπόψη την ασταθή πολιτική κατάσταση του Πακιστάν. Η Κίνα και η Ινδία έχουν βαθύ στρατηγικό ενδιαφέρον για τα ιρανικά λιμάνια, τα οποία θεωρούνται πύλες προς την Κεντρική Ασία. Επιπλέον, ο ιρανικός λιμένας του Τσαμπαχάρ, μέρος αυτού που θα μπορούσε να θεωρηθεί –τουλάχιστον πριν τον πόλεμο– ως ο ινδικός Δρόμος του Μεταξιού, βρίσκεται σε άμεσο ανταγωνισμό με τον λιμένα Γκουαντάρ (Πακιστάν/BRI), που απέχει μόλις 80 χλμ.

Αυτό μας φέρνει για άλλη μια φορά στον κομβικό ρόλο του Ιράν στη συνδεσιμότητα της Ευρασίας. Το

Ιράν βρίσκεται στο προνομιακό σταυροδρόμι δύο βασικών διαδρόμων μεταφοράς: του ανατολικού-δυτικού διαδρόμου που καθοδηγείται από την Κίνα, και του INSTC, ο οποίος συνδέει τρία μέλη των BRICS – τη Ρωσία, το Ιράν και την Ινδία. Αυτό που έκανε η Τεχεράνη, μέχρι τον πόλεμο, ήταν να ευθυγραμμίζει επιδέξια την πολυδιάστατη πολιτική της με τις δύο δυνάμεις, Κίνα και Ινδία, και με τους δύο διαδρόμους. Λαμβάνοντας υπόψη την ευθυγράμμιση της Ινδίας με το Ισραήλ ακριβώς πριν την επίθεση κατά του Ιράν στις 28/2, αυτό ενδέχεται να αλλάξει.

Σύγκρουση INSTC-IMEC

Ο INSTC μπορεί να περιγραφεί συνοπτικά ως ο άξονας βορρά-νότου της ευρασιατικής ολοκλήρωσης, που συνδέει τη Ρωσία, το Ιράν και την Ινδία και διασταυρώνεται με τους κινεζικούς Νέους Δρόμους του Μεταξιού, οι οποίοι κινούνται από ανατολή προς δύση. Μέχρι τον πόλεμο, η Ινδία ανησυχούσε εξαιρετικά για την πιθανότητα κινεζικών επενδύσεων στο Τσαμπαχάρ, που θεωρείται –ή τουλάχιστον θεωρούνταν– από τους Ινδούς ως το διαμάντι του στέμματός τους στο Ιράν: για την Ινδία είναι η μόνη βιώσιμη διαδρομή προς την Ευρασία.

Δεν είναι λοιπόν περιεργό που οι Ινδοί φοβούνταν την πιθανότητα η Κίνα να εξασφαλίσει ναυτική παρουσία στον δυτικό Ινδικό Ωκεανό. Όμως όλες οι ινδικές επενδύσεις στο Τσαμπαχάρ είχαν ήδη σταματήσει λόγω της πίεσης των ΗΠΑ, ενώ η Κίνα δεν αποτραβιέται. Το Πεκίνο έχει ήδη καταρτίσει ένα επενδυτικό σχέδιο για την ακτή Μακράν στο Σιστάν-Μπαλοχιστάν, χάρη στο οποίο τα ιρανικά λιμάνια θα συνδέονται με την Πρωτοβουλία BRI. Όσο για το Ιράν, θα επιλέξει τον στρατηγικό πραγματισμό – ειδικά αφότου η Ινδία εγκατέλειψε τη μη ευθυγράμμιση της με τις ΗΠΑ εξαιτίας κοντόφθαλμων υπολογισμών της κυβέρνησης Μόντι. Έτσι, η Ινδία έχει μπροστά της έναν ανηφορικό δρόμο αν δεν θέλει να χάσει το περσικό «στολίδι της». Εδώ βλέπουμε για άλλη μια φορά τη βαθιά διασύνδεση των βασικών

Ο πόλεμος των διαδρόμων

Πώς αναδιαμορφώνεται από τον πόλεμο

Στα τελευταία φύλλα ο Δρόμος επιχειρεί να αγγίξει πτυχές οι οποίες εκκινούν από την επίθεση των ΗΠΑ-Ισραήλ στο Ιράν, αλλά εξετάζουν βαθύτερα τα νέα χαρακτηριστικά και τις πιθανές επιπτώσεις της σύρραξης. Έτσι, για παράδειγμα, πριν δύο εβδομάδες δημοσιεύθηκε ανάλυση συνεργάτη του ιστοτόπου IntelliNews με τίτλο «Το σενάριο ενός “ψηφιακού Ορμούζ”» σχετικά με τις βαριές

συνέπειες που θα είχε σε περίπτωση καταστροφής της ψηφιακής του Κόλπου σε περίπτωση πολέμου. Την δε περασμένη εβδομάδα, μια ενότητα 3 κειμένων για τα «Μανιφέστα τεχνολογικών πολέμων και μεγάλων κινήσεων, με ιδιαίτερη



Χάρτης του Διεθνούς Διαδρόμου Μεταφορών Βορρά-Νότου (INSTC)

διευρασιατικών διαδρόμων. Ο σιδηροδρομικός άξονας Κίνας-Ιράν συνδέεται με τον INSTC στο Ιράν, ο οποίος υποστηρίζεται καθοριστικά από τη Ρωσία. Ταυτόχρονα, και οι δύο βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση με τον IMEC, ο οποίος είναι απότοκος των Συμφωνιών του Αβραάμ και επιδιώκει να μετατρέψει το Ισραήλ σε στρατηγικό κόμβο για τις ροές εμπορίου/ενέργειας στη Δυτική Ασία [Μέση Ανατολή]. Βέβαια για την ώρα ο IMEC δεν είναι παρά μια μεγάλη επιχείρηση δημοσίων σχέσεων, μια καθυστερημένη απάντηση της συλλογικής Δύσης στην BRI, ένα ακόμη αμερικανικό σχέδιο για την «ανάσχεση» της Κίνας (πλέον και του Ιράν). Βασικά ο IMEC έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να παρακάμψει τους τρεις κορυφαίους φορείς της πραγματικής ευρασιατικής ολοκλήρωσης: την Κίνα, τη Ρωσία και το Ιράν.

Ο πόλεμος κατά του Ιράν, ωστόσο, επιβάλλει έναν σοβαρό επανέλεγχό της πραγματικότητας: Το λιμάνι της Χαίφα έχει υποστεί σοβαρές ζημιές, ενώ Ριάντ και Αμπού Ντάμπι συγκρούονται για το πώς θα προσαρμοστούν σε έναν μετα-αμερικανικό Περσικό

Κόλπο. Ταυτόχρονα η Ευρώπη αυτοκτονεί, και η Ινδία είναι σε αδιέξοδο: πώς να οργανώσει μια αξιόπιστη σύνοδο κορυφής των BRICS, ενώ ευθυγραμμίζεται με τις ΗΠΑ; Πρακτικά, ο IMEC βρίσκεται πλέον σε βαθύ κόμμα. Πόσο μάλλον όταν από τη σιδηροδρομική γραμμή Φουτζάιρα-Χαίφα «λείπουν» 1.100 χλμ., από τη γραμμή Τζέμπελ Αλί-Χαίφα 745 χλμ., και από τη γραμμή Αμπού Ντάμπι-Χαίφα 630 χλμ.

Οι φιλοδοξίες της Τουρκίας

Στο μεταξύ η Τουρκία ανέπτυξε τις δικές της ιδέες για την ευρασιατική ολοκλήρωση, ειδικά δεδομένου του τρόπου με τον οποίο ο νεο-οθωμανισμός θέλει να επιβάλει την Άγκυρα ως παίκτη ικανό να ανταγωνιστεί τη Ρωσία και το Ιράν. Όπως έχουν τα πράγματα, το στοίχημα της Άγκυρας είναι να επιδιώξει ένα πλήρες... «Αγωγιστάν», δηλαδή τον υπερ-πολιτικοποιημένο λαβύρινθο των ευρασιατικών ενεργειακών διαδρόμων/αγωγών. Αυτό περιλαμβάνει τα πάντα: από τον πετρελαϊκό αγωγό Μπακού-Τιφλίδας-Τσεϊχάν (BTC), που διευκόλυε ο αείμνηστος Μπρεζίνσκι,