

Válka ekonomických koridorů: trik Indie-Středního východu-Evropa

© new.thecradle.co/articles/war-of-economic-corridors-the-india-mideast-europe-ploy

O dopravním koridoru Indie-Střední východ-Evropa se možná mluví ve městě, ale pravděpodobně půjde cestou posledních tří projektů konektivity mezi Asií a Evropou nabízených západem - do popelnice. Zde je důvod.



Pepe Escobar

25. září 2023



Fotografický kredit: The Cradle

Ekonomický koridor Indie-Střední východ-Evropa (IMEC) je masivní veřejná diplomacie zahájená na nedávném summitu G20 v Dillí, doplněná memorandem o porozumění podepsaným 9. září.

Mezi hráče patří USA, Indie, Spojené arabské emiráty, Saúdská Arábie a EU, přičemž zvláštní roli mají tři posledně jmenované velmoci Německo, Francie a Itálie. Jde o multimodální železniční projekt spojený s překládkami a přidruženými digitálními a elektrickými silnicemi, které sahají do Jordánska a Izraele.

Pokud to chodí a mluví jako velmi pozdní reakce kolektivního západu na čínskou iniciativu Pás a stezka (BRI), která byla zahájena před 10 lety a která příští měsíc slaví Fórum pásu a stezky v Pekingu, je to proto, že tomu tak je. A ano, je to především další americký projekt, jak obejít Čínu, který je pro hrubé volební účely prohlašován za skrovný zahraničněpolitický „úspěch“.

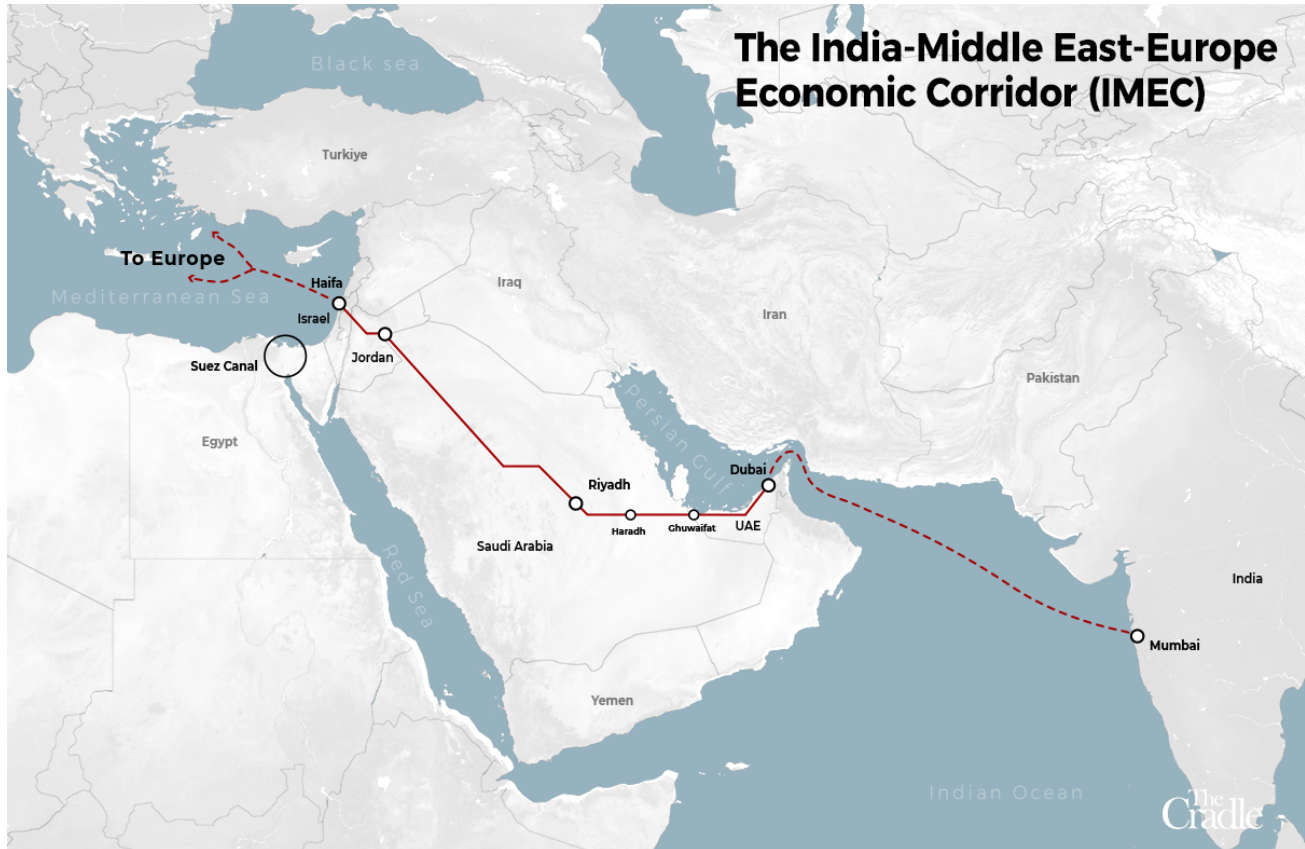
Nikdo z globální většiny si nepamatuje, že Američané přišli s vlastním plánem Hedvábné stezky již v roce 2010. Koncept přišel od Kurta Campbella z ministerstva zahraničí a tehdejší ministryně Hillary Clintonová jej prodala jako svůj nápad. Historie je nesmiřitelná, sestoupila do prázdna.

A nikdo z globální většiny si nepamatuje plán Nové hedvábné stezky, který na začátku roku 2010 prodávaly Polsko, Ukrajina, Ázerbájdžán a Gruzie, doplněný čtyřmi problematickými překládkami v Černém moři a Kaspickém moři. Historie je neúprosná, i to selhalo.

Ve skutečnosti si jen velmi málo lidí z globální většiny pamatuje globální plán Build Back Better World (BBBW, nebo B3W) sponzorovaný USA ve výši 40 bilionů dolarů, který byl spuštěn s velkou pompou před dvěma léty a zaměřuje se na „klimatické, zdravotní a zdravotní bezpečnost, digitální technologie. a genderovou rovnost a rovnost.“

O rok později, na schůzce G7, se B3W již zmenšil na infrastrukturní a investiční projekt v hodnotě 600 miliard dolarů. Samozřejmě se nic nestavělo. Historie je opravdu nesmiřitelná, sešla se vniveč.

Stejný osud čeká IMEC z řady velmi specifických důvodů.



Mapa hospodářského koridoru Indie-Střední východ-Evropa (IMEC)

Otočení do černé prázdnoty

Celé zdůvodnění IMEC spočívá na tom, co spisovatel a bývalý velvyslanec MK Bhadrakumar lahodně popsal jako „vykouzlení Abrahamových dohod zaklínáním saúdsko-izraelského tanga“.

Toto tango je Dead On Arrival; ani duch Piazzolla to nedokáže oživit. Pro začátek jeden z hlavních představitelů – saúdskoarabský korunní princ Mohammad bin Salmán – dal jasně najevo, že prioritami Rijádu jsou nové, energizované vztahy zprostředkované Čínou s Íránem, s Turkiye a se Sýrií po jeho návratu do Arabské ligy.

Navíc jak Rijád, tak jeho emirátský partner IMEC sdílí s Čínou obrovské obchodní, obchodní a energetické zájmy, takže neudělají nic, co by Peking našťvalo.

V nominální hodnotě IMEC navrhuje společný postup zemí G7 a BRICS 11. To je západní metoda, jak svést ke své agendě věčně se zajišťující Indii pod Módím a USA spojenou Saúdskou Arábii a SAE.

Jejím skutečným záměrem však není jen podkopat BRI, ale také Mezinárodní severojižní dopravní koridor (INTSC), v němž je Indie vedle Ruska a Íránu významným hráčem.

Hra je docela hrubá a opravdu zcela zřejmá: dopravní koridor navržený tak, aby obešel tři hlavní vektory skutečné integrace Eurasie – a členy BRICS Čínu, Rusko a Írán – zavěšením lákavé mrkve rozděl a panuj, která slibuje věci, které nelze doručit. .

Americká neoliberální posedlost v této fázi Nové velké hry je jako vždy celá o Izraeli. Jejich cílem je učinit přístav v Haifě životaschopným a proměnit jej v klíčový dopravní uzel mezi západní Asií a Evropou. Vše ostatní je podřízeno tomuto izraelskému imperativu.

IMEC bude v zásadě procházet západní Asií, aby propojila Indii s východní a západní Evropou – prodávala fikci, že Indie je stát globálního pivota a konvergence civilizací.

Nesmysl. Zatímco velkým snem Indie je stát se stěžejním státem, nejlepší by to bylo přes již fungující INTSC, který by mohl otevřít trhy Novému Dillí od Střední Asie po Kavkaz. Jinak je Rusko jako stát Global Pivot diplomaticky daleko před Indií a Čína je daleko napřed v obchodu a konektivitě.

Srovnání mezi IMEC a čínsko-pákistánským ekonomickým koridorem (CPEC) je marné. IMEC je ve srovnání s tímto vlajkovým projektem BRI vtip: plán za 57,7 miliardy dolarů na výstavbu železnice o délce více než 3000 km spojující Kašgar v Sin-ťiangu s Gwadarem v Arabském moři, která se napojí na další pozemní koridory BRI směřující k Íránu a Turkiye.

Pro Čínu je to otázka národní bezpečnosti. Lze tedy uzavřít sázku, že vedení v Pekingu povede před nebo během Fóra Pásma a stezky nějaké diskrétní a vážné rozhovory se současnými pátými sloupci u moci v Islámábádu, aby jim připomněli relevantní geostrategická, geoeconomická a investiční fakta. .

Takže, co z toho všeho zbývá indickému obchodu? Nic moc. Už využívají Suezský průplav, přímou, vyzkoušenou trasu. Neexistuje žádná pobídka k tomu, abyste začali uvažovat o tom, že uvíznete v černých prázdnotách přes rozlehlé pouštní rozlohy kolem Perského zálivu.

Jedním do očí bijícím problémem je například to, že téměř 1 100 km tratí „chybí“ na železnici z Fujairah v SAE do Haify, 745 km „chybí“ z Jebel Ali v Dubaji do Haify a 630 km „chybí“ z železnice z Abu Dhabi do Haify.

Když se sečtou všechny chybějící články, zbývá postavit přes 3000 km železnice. Číňané to samozřejmě mohou dělat k snídani a za desetník, ale nejsou součástí této hry. A neexistuje žádný důkaz, že je gang IMEC plánuje pozvat.

Všechny oči na Syunik

Ve War of Transportation Corridors podrobně zmapované pro *The Cradle* v červnu 2022 je jasné, že záměry se jen zřídka setkají s realitou. Tyto velké projekty se týkají logistiky, logistiky, logistiky – samozřejmě propojené s dalšími třemi klíčovými pilíři: energií a energetickými zdroji, prací a výrobou a pravidly trhu/obchodu.

Podívejme se na příklad ze Střední Asie. Rusko a tři středoasijské „stany“ – Kyrgyzstán, Uzbekistán a Turkmenistán – zahajují multimodální jižní dopravní koridor, který obejde Kazachstán.

Proč? Ostatně Kazachstán je vedle Ruska klíčovým členem jak Euroasijské hospodářské unie (EAEU), tak Šanghajské organizace pro spolupráci (SCO).

Důvodem je, že tento nový koridor řeší dva klíčové problémy Ruska, které vznikly se sankční hysterií Západu. Obchází kazašskou hranici, kde je vše, co směřuje do Ruska, podrobně prozkoumáno. A značná část nákladu může být nyní přemístěna do ruského přístavu Astrachaň v Kaspickém moři.

Astana, která pod tlakem Západu hrála riskantní zajišťovací hru na Rusko, tedy může skončit ztrátou statusu plnohodnotného dopravního uzlu ve Střední Asii a v oblasti Kaspického moře. Kazachstán je také součástí BRI; Číňané se již velmi zajímají o potenciál tohoto nového koridoru.

Na Kavkaze je příběh ještě složitější a opět je to celé o rozdělování a panování.

Před dvěma měsíci se Rusko, Írán a Ázerbájdžán zavázaly vybudovat jedinou železnici z Íránu a jeho přístavů v Perském zálivu přes Ázerbájdžán, která bude napojena na železniční systém Rusko-východní Evropa.

Jedná se o železniční projekt v měřítku Transsibiře – propojit východní Evropu s východní Afrikou a jižní Asií, obejít Suezský průplav a evropské přístavy. Ve skutečnosti INSTC o steroidech.

Hádejte, co se dělo dál? Provokace v Náhorním Karabachu se smrtícím potenciálem zapojit nejen Arménii a Ázerbájdžán, ale také Írán a Turecko.

Teherán je ve svých červených liniích křišťálově jasný: nikdy nedovolí porážku Arménie s přímou účastí Turkiye, které plně podporuje Ázerbájdžán.

K zápalné směsi se přidává společná vojenská cvičení s USA v Arménii – která je shodou okolností členem Ruskem vedené CSTO – určená pro veřejnou spotřebu jako jeden z těch zdánlivě nevinných „partnerských“ programů NATO.

To vše vysvětluje dílčí zápletku IMEC, která podkopává INTSC. Rusko i Írán si plně uvědomují endemické slabiny prvně jmenovaného: politické potíže mezi několika účastníky, „chybějící články“ trati a veškerá důležitá infrastruktura, kterou je třeba ještě vybudovat.

Turecký sultán Recep Tayyip Erdogan se ze své strany nikdy nevzdá koridoru Zangezur přes Syunik, jihoarménskou provincii, s nímž se počítalo v příměří v roce 2020 a spojovalo Ázerbájdžán s Turkiye přes ázerbájdžánskou enklávu Nachitchevan – která povede přes arménské území. .

Baku pohrozilo útokem na jižní Arménii, pokud koridor Zangezur neumožní Jerevan. Takže Syunik je další velký nevyřešený obchod v této hádance. Je třeba poznamenat, že Teherán se nebude nijak bránit, aby zabránil turecko-izraelskému koridoru NATO odříznout Írán od Arménie, Gruzie, Černého moře a Ruska. To by byla realita, kdyby tato koalice v odstínu NATO popadla Syunik.

Erdogan a ázerbájdžánský prezident İlham Alijev se dnes setkávají v enklávě Nachčivan mezi Turkiye, Arménií a Íránem, aby zahájili plynovod a otevřeli vojenský výrobní komplex.

Sultán ví, že Zangezur může konečně umožnit spojení Turkiye s Čínou koridorem, který bude procházet turkickým světem, v Ázerbájdžánu a Kaspickém moři. To by také umožnilo kolektivnímu západu jít ještě odvážněji v otázce Rozdělení a panuj proti Rusku a Íránu.

Je IMEC další přitažená za vlasy westernová fantazie? Místo ke sledování je Syunik.

Názory vyjádřené v tomto článku nemusí nutně odrážet názory The Cradle.

Komentáře

Seřazeno podle



Jonathan B. Horedn26. září 2023, 21:21

Přístav Haifa byl vybrán z jednoho prostého důvodu: V lednu 2023 jej koupila indická Adani Group za 4 miliardy šekelů (1,15 miliardy USD). Pro indického premiéra Narendru Modiho by bylo nerozumné a nepřirozené, kdyby se nepřihlásil k IMEC (fantasy nebo ne).

🚩 Zpráva