


WORLD POLITICS

Print Issn: 2383-0123

Online Issn: 2538-4899

Homepage: <https://interpolitics.guilan.ac.ir/>

Implications of the Arab-Med Corridor for Iran: The Necessity of Resolving Regional and International Disputes Using Multifaceted Diplomacy

Amirnezam Barati  Corresponding Author, Assistant Professor of Law, Department of Law, Imam Khomeini Maritime Sciences University, Mazandaran, Iran Email: nezambarati@gmail.com

Article Info

Article Type:

Reserch Article

Article history:

Received 2025/1/4

Accepted 2025/11/12

Published Online

2026/5/21

ABSTRACT

In today's world, the emergence of geopolymonic codes allows for stronger integration of the political economy of territorial connectivity networks into the geopolitics of the global system. The Arab-Med Corridor, as one of the newest geopolitical and geoeconomic initiatives in the Middle East and Mediterranean, aims to connect trade and energy flows between Arab and European states. This initiative has both direct and indirect implications for Iran regarding transit routes, energy security, and its regional geopolitical status. Legally, it raises questions about sovereignty, freedom of transit, and compatibility with international conventions. Diplomatically, the increasing convergence of Arab countries with extra-regional powers generates new challenges for Iran in regional balances. Adopting a legal-diplomatic approach, this research suggests that Iran can transform emerging risks into opportunities through "multiple diplomacy," including regional, economic, legal, and multilateral tracks. Furthermore, strengthening alternative corridors would help preserve Iran's strategic role in regional transit and energy frameworks. Ultimately, resolving disputes within the framework of international law and through multilateral dialogue is the most effective way to avoid deepening rivalries and enhance Iran's standing in the evolving Middle East geopolitics...

Cite this Article: Barati, A. (2026). implications of the Arab-Med Corridor for Iran: The necessity of resolving regional and international disputes using multifaceted diplomacy. *World Politics*, 14(4), 103-136. doi: 10.22124/wp.2025.29401.3458



© Author(s)

Publisher: University of Guilan

DOI: 10.22124/wp.2025.29401.3458

1. Introduction

The Arab-Med Corridor has emerged as one of the most strategic geoeconomic and geopolitical projects in the Middle East and Mediterranean region. By linking energy and trade routes between Arab states and Europe, it not only seeks to reduce Europe's dependency on traditional suppliers such as Russia but also aims to reconfigure the political economy of connectivity in the region. For Iran, a country historically positioned as a bridge between East and West, this project represents both a challenge and an opportunity. The challenge lies in the potential bypassing of Iran's territory, which could weaken its transit leverage, while the opportunity lies in the chance to redesign strategies through legal instruments, regional cooperation, and multiple diplomatic approaches.

3. Theoretical Framework

This study is anchored in the theoretical notion of geopolitics—a hybrid field that highlights the interaction of geography, economics, and politics within global connectivity networks. The Arab-Med Corridor is interpreted as a geopolitical initiative because it goes beyond mere infrastructure to reshape power dynamics. International law serves as another key framework, particularly principles of sovereignty, freedom of transit, and the rights of landlocked and transit states. From a diplomatic perspective, the study builds on theories of multilateralism and multiple diplomacy, which suggest that states can mitigate challenges through layered engagement—regional, economic, legal, and global.

2. Methodology

The research employs a descriptive-analytical approach. Qualitative data is derived from international legal texts, regional agreements, and secondary scholarly sources. A comparative method is also applied by examining similar corridors such as China's Belt and Road Initiative and the International North-South Transport Corridor (INSTC). This comparative lens helps contextualize the Arab-Med project and highlight potential strategies for Iran. The methodology further integrates a legal-diplomatic analysis, combining doctrinal examination of treaties with policy-oriented reasoning about diplomacy and regional integration.

4. Results and Discussion

The findings reveal several critical consequences for Iran. Geopolitically, the Arab-Med Corridor reduces Iran's centrality in East-West connectivity, redirecting trade and energy flows through alternative routes that bypass its territory. This weakens Iran's bargaining power in regional transit negotiations and may limit its influence over European energy markets. From a legal standpoint, the corridor raises questions about the principle of freedom of transit under international conventions. While states are free to establish alternative routes, Iran may claim its rights under the principle of non-discrimination and advocate for its inclusion in regional agreements. Diplomatic implications are equally significant: the project reflects the deepening alignment of Arab states with extra-regional powers, particularly the European

Union and the United States, which could isolate Iran if left unaddressed. Nevertheless, opportunities also exist. By investing in the INSTC, Iran can preserve its role as a north-south bridge linking India, Central Asia, and Russia. Iran can also expand energy partnerships with Eurasian states and seek trilateral or multilateral arrangements with the EU and regional actors. Diplomatically, Iran's adoption of multiple diplomacy—regional, legal, and economic—would allow it to counterbalance pressures. Legally, Iran can resort to international dispute resolution forums if its interests are directly threatened. Moreover, by framing its policies not in opposition but in complementarity to the Arab-Med Corridor, Iran can present itself as a constructive player in regional integration.

5. Conclusion

The Arab-Med Corridor must be viewed as both a challenge and a catalyst for Iran. While it undermines Iran's traditional transit role, it also forces innovation in policy and diplomacy. This study concludes that Iran should not perceive the project as purely exclusionary but as a stimulus for diversification. Key suggestions include:

1. Prioritizing multiple diplomacy, engaging simultaneously in legal, economic, and regional dialogue.
2. Strengthening alternative corridors, particularly the INSTC, to maintain relevance in regional trade flows.
3. Seeking legal guarantees in international agreements on freedom of transit and energy cooperation.
4. Promoting a complementary rather than adversarial stance toward the Arab-Med project, thereby opening avenues for collaboration.

Ultimately, Iran's future in the new geopolynomic order depends on its ability to transform risks into opportunities, leveraging law and diplomacy to safeguard its regional role.

Keywords: Arab-Med Corridor; Iran; Geopolynomics; International Law; Multiple Diplomacy; Transit Security; Regional Integration

.

..

پیامدهای کریدور عرب-مد برای ایران:

ضرورت حل و فصل اختلافات منطقه ای و بین المللی با استفاده از دیپلماسی چند گانه

امیرنظام براتی نویسنده مسئول، استادیار حقوق، گروه حقوق، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی، مازندران، ایران.
 رایانامه: nezambarati@gmail.com

درباره مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>کلیدواژه‌ها: کریدور عرب-مد، ایران، دیپلماسی چندگانه، حقوق بین الملل، ترانزیت</p> <p>تاریخچه مقاله تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۸/۲۱ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۲/۳۱</p>	<p>در جهان کنونی توسعه کدهای ژئوپولیتیک امکان تزریق قابل توجه‌تر اقتصاد سیاسی شبکه‌های اتصال سرزمینی را به ژئوپلیتیک نظام جهانی فراهم می‌کند. کریدور عرب-مد به‌عنوان یکی از جدیدترین ابتکارات ژئوپلی تیکی و ژئواکونومیکی در منطقه خاورمیانه و مدیترانه، با هدف اتصال انرژی و تجارت کشورهای عربی و اروپایی طراحی شده است. این کریدور می‌تواند پیامدهای مستقیم و غیرمستقیمی برای ایران در حوزه‌های ترانزیت، امنیت انرژی و جایگاه ژئوپلی تیکی به همراه داشته باشد. از منظر حقوقی، پرسش‌هایی درباره حق حاکمیت، آزادی ترانزیت و سازگاری پروژه با کنوانسیون‌های بین‌المللی مطرح است؛ در حالی که از منظر دیپلماتیک، افزایش همگرایی کشورهای عربی با قدرت‌های فرامنطقه‌ای، چالش‌های جدیدی در معادلات منطقه‌ای ایجاد می‌کند. این پژوهش با رویکرد حقوقی-دیپلماتیک نشان می‌دهد که ایران می‌تواند با بهره‌گیری از «دیپلماسی چندگانه» شامل دیپلماسی منطقه‌ای، اقتصادی، حقوقی و چندجانبه، تهدیدهای این پروژه را به فرصت تبدیل کرده و با تقویت کریدورهای جایگزین، نقش خود را در معادلات ترانزیتی و انرژی منطقه حفظ کند. در نهایت، حل و فصل اختلافات احتمالی در چارچوب ابزارهای حقوق بین‌الملل و گفت‌وگوهای چندجانبه، بهترین راهبرد برای جلوگیری از تعمیق شکاف‌های منطقه‌ای و ارتقای موقعیت ایران در ژئوپلی نومی جدید خاورمیانه محسوب می‌شود.</p>

استناد به این مقاله: براتی، امیرنظام . (۱۴۰۴). پیامدهای کریدور عرب-مد برای ایران: ضرورت حل و فصل اختلافات منطقه ای و بین المللی با استفاده از دیپلماسی چند گانه. سیاست جهانی، ۱۴(۴)، ۱۰۳-۱۳۶. doi: 10.22124/wp.2025.29401.3458

© نویسنده (گان)

ناشر: دانشگاه گیلان



در قرن بیست و یکم و پس از فروپاشی نظم دوقطبی تغییرات شگرفی در مفاهیم و ماهیت قدرت در نظام بین الملل و اهداف آن به وقوع پیوست، بطوریکه مناطق استراتژیک بر عوامل انسانی و منابع اقتصادی استوار گردیدند و شاهد پیدایش مفهوم ژئواکونومی بودیم براین اساس، مهم ترین دغدغه قدرت های بزرگ و قدرت های اقتصادی نوظهور جهان حرکت چرخ های اقتصاد آنها گردید که سبب شد تا تسلط و دسترسی به منابع و کریدورهای انتقال انرژی و کالای جهان و بنادر به عنوان کلید اتصال آنها که از مؤلفه های تولید قدرت در عصر حاضر هستند، در زمره ی کدهای ژئوپلیتیکی این کشورها قرار گیرد. بهترین تفسیر از وضعیت موجود پسا جنگ سرد و نظم جهانی پیش رو را در دهه ۹۰ میلادی «دمکو و وود»^۱ در کتابی تحت عنوان "چشم انداز های ژئوپلیتیکی در قرن بیست و یکم" ابداع کردند. آنها اصطلاح ژئوپلی نومی را به عنوان ابزاری برای تحلیل موضوعات سیاسی که جهان پس از جنگ سرد و قرن ۲۱م با آن روبرو است مفهوم سازی کردند در عصر ژئوپلی نومیک جهان؛ کریدورهای بین المللی، بنادر ژئواستراتژیک، موقعیت ژئوترانزیتی مناطق جغرافیایی، ژئوپلیتیک انرژی و مسیرهای انتقال آن محوریت بازی قدرت ها را تشکیل خواهند داد، به نحوی که بازی بزرگ نوبنی با محوریت این مؤلفه های ژئوپلی نومیک در اوراسیا به عنوان منطقه هسته ساختار بزرگ، با بازیگری چهار قدرت اصلی که ایالات متحده آمریکا و روسیه دو بازیگر نظم دوقطبی و دو بازیگر نوظهور یعنی چین و هند برای دسترسی به منطقه و تسلط بر زنجیره تجارت و بازار جهانی جهت تبدیل شدن به ابرقدرت قرن جدید شکل گرفته است. با پر رنگ شدن نقش کریدورها در قرن بیست و یکم، شاهد اوج گیری رقابت های ژئوپلیتیکی در جهان و به ویژه حوزه های ژئوپلیتیکی اقیانوس هند، خاورمیانه، مدیترانه و خلیج فارس هستیم؛ عرصه ای که دیگر فقط منابع انرژی به عنوان عامل رقابت کشورها به شمار نمی آید، بلکه کریدورها نیز به محل رقابت قدرت ها تبدیل گردیده اند و هر کشوری می کوشد در شبکه ایجادشده توسط این کریدورهای نوظهور، جایی برای خود دست و پا کند، تلاش هایی که به نوعی موجب شکل گیری جنگ کریدورها بین چین و آمریکا در رأس و در مقیاسی کوچکتر بین چین و هند، روسیه، ایران، ترکیه، عربستان، پاکستان و رژیم صهیونیستی گردید و تبعات و پیامدهای اقتصادی و سیاسی فراوانی را برای نظام بین الملل و کشورهای منطقه به ویژه ایران به همراه داشته است. در این

¹-Demko & Wood

بین، چین با ابتکار "یک کمربند-یک جاده"¹ که در بر دارنده دسته ی گسترده ای از پروژه شبکه ارتباطی، کریدورهای ترانزیتی، لوله های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه ها، خطوط راه آهن و تأسیسات انرژی است در کانون ژئوپلیتیک اوراسیا قرار گرفته است و سعی دارد تا با ایجاد یک شبکه دریایی و کنترل مسیرهای تجاری آبی و خشکی پهنه ی بزرگ اوراسیا به قدرت هژمون نظام بین الملل تبدیل گردد. این راهبرد ژئوپلی نومیک چین سبب شده تا هند نیز برای جا نماندن از این رقابت بزرگ و شکستن حصار زنجیره ی مروارید چین، استراتژی دسترسی به اوراسیا و بازارهای تجارت جهانی را از طریق بنادر و کریدورهای شمال-جنوب، عرب-مد و کلان پروژه مائوسام دنبال کند.

اما در کل، راه ابریشم نوین چینی مهم ترین پروژه ای است که از قابلیت به چالش کشیدن هژمونی جهانی آمریکا برخوردار است. در همین راستا آمریکا نیز راهبرد چرخش به سوی آسیا را در کنار راهبردهای دریامحور همیشگی خود گنجانده تا خلأ راهبردی خود را در منطقه آسیا-پسیفیک پر کرده و با ابتکار نوینی بنام کریدور عرب-مد سعی در مهار ابتکار کمربند-راه چین دارد. بر این اساس، در اجلاس گروه ۲۰ در سپتامبر ۲۰۲۳ میلادی که در هند برگزار شد تفاهمی بین هند، آمریکا، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، فرانسه، آلمان، ایتالیا و اتحادیه اروپا درباره ایجاد کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (عرب-مد) امضا شد که به افزایش تجارت، تأمین منابع انرژی و توسعه اتصال دیجیتال کمک خواهد کرد. این پروژه ترکیبی و چند وجهی که با جاده قدیمی ادویه مقایسه شده است، از بنادر هند شروع می شود و با عبور از اقیانوس هند و دریای عربی به بنادر امارات می رسد، از آنجا در یک مسیر ریلی پیشرفته با عبور از عربستان و اردن به بندر حیفا اسرائیل در شرق مدیترانه متصل خواهد شد. محصولاتی که از حیفا از طریق دریا به بندر پیرئوس یونان برده می شود، از آنجا از طریق زمینی و ریلی به اروپا منتقل می شوند. در صورت اجرای این پروژه، مسیر موجود برای تجارت محصولات بین هند و اروپا حدود ۴۰ درصد کوتاه خواهد شد و از دیدگاه ایالات متحده به تقویت روابط تجاری شرکای خود در خاورمیانه با هند به جای چین کمک خواهد کرد. این کریدور چندجانبه تجاری در پی آن است که الگوهای تجاری میان اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را دگرگون نماید. راهبردی که خواسته یا ناخواسته پیامدهای عمیقی را برای منطقه و جهان در پی خواهد داشت و ایران نیز از این قاعده مستثنا نخواهد بود.

¹ Belt & Road Initiative

ایران از لحاظ ساختار ژئوپلی نومیک؛ با قرار گیری در کانون بیضی استراتژیک انرژی، موقعیت قلبی-گذرگاهی در خاورمیانه، داشتن نوار ساحلی طولانی در شمال و جنوب کشور، بنادر ژئواستراتژیک و دسترسی اقیانوسی در یک موقعیت راهبردی قرار گرفته و نقطه تلاقی چهار سوی جهان محسوب می شود. تجارب گذشته اثبات کرده هرگاه کشوری دارای چنین موقعیت ژئواستراتژیک باشد هرگز نمی تواند خود را از تحولات جهان دور نگه داشته یا به عبارتی منزوی باشد؛ زیرا به ناچار جزوی از این استراتژی ها خواهد بود. پژوهش حاضر در پی پاسخ به این سوال است که با توجه به حضور رقبای استراتژیک منطقه ای و فرامنطقه ای ایران در این راهگذر جدید، احداث کریدور عرب-مد چه تأثیری بر ژئوپلی نومی ایران خواهد داشت؟ هدف این پژوهش تحلیل ابعاد مختلف کریدور نوظهور عرب-مد و پیامدهای احداث آن برای ژئواستراتژی و ژئواکونومی ایران است. فرضیه پژوهش بر این استوار است که کریدور نوظهور هند-خاورمیانه-اروپا با توجه به حضور رقبای تاریخی و راهبردی ایران در خاورمیانه (کشورهای عربی و اسرائیل) و حمایت های آمریکا و اروپا در صورت احداث، موجب تغییر الگوهای اقتصادی و سیاسی منطقه شده و به عنوان رقیب ترانزیتی ایران باعث تضعیف موقعیت ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیک کشورمان خواهد شد؛ نمود و پیامدهای احداث این کریدور را باید در جنگ غزه و لبنان و تقابل مستقیم تاریخی ایران و اسرائیل مشاهده کرد، نبردی که اسرائیل به عنوان نظم جدید از آن یاد کرده است. این پژوهش از حیث هدف توسعه ای و کاربردی و از حسث ماهیت توصیفی-تحلیلی است و شیوه گردآوری اطلاعات آن هم به روش کتابخانه ای و اسنادی است و از طریق کتب، نشریات و منابع اینترنتی جمع آوری گردیده است.

۱. مبانی نظری تحقیق

۱-۱. نظریه ژئوپلی نومی

ژئوپلی نومی گرایش جدیدی در ژئوپلیتیک است که در دهه ۹۰ میلادی توسط (Demko & Wood, 1994) در کتابی تحت عنوان چشم اندازهای ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم " ابداع شد، آنها اصطلاح ژئوپلی نومی را به عنوان ابزاری تحلیلی برای توضیح موضوعات سیاسی که جهان پس از جنگ سرد و قرن بیست و یکم با آن روبرو است، مفهوم سازی کردند. این اصطلاح جدید ماهیت میان رشته ای دارد و ترکیبی از تأثیرات سه واژه ژئو به معنای جغرافیا، پلیتیک به معنای سیاست و اکونومی به معنای اقتصاد است (Khazayi, 2007) و از مفاهیم ژئواکونومی و ژئوپلیتیک قرن بیستم متفاوت است. تأثیر گذاری این

اصطلاح در ژئوپلیتیک جهانی به قدری بود که برخی جهانی اندیشان به مانند افتاب کازی نظم نوین شکل گیرنده قرن جدید را به مثابه پایان ژئوپلیتیک سنتی و آغاز ژئوپلی نومی با محوریت کریدورها و نقش کلیدی بنادر به عنوان گره گاه دسترسی دانستند و نظم سیاسی جدید را با روایت ژئوپلی نومی یک در منطقه اوراسیا پیش بینی کردند.

در عصر ژئوپلی نومی یک جهانی؛ بنادر، کریدورهای بین المللی و موقعیت ژئوتراتیژی مناطق جغرافیایی و همچنین ژئوپلیتیک انرژی و مسیرهای انتقال، آن محوریت بازی قدرت ها را تشکیل می دهند به گونه ای که بازی بزرگ جدید با محوریت این مولفه های ژئوپلی نومی یک در آسیای مرکزی- اوراسیا به عنوان منطقه هسته ساختار بزرگ با بازیگری ۴ قدرت اصلی که دو بازیگر میراث دار جنگ سرد ایالات متحده و روسیه و دو بازیگر نوظهور چین و هند) شکل گرفته است؛ هر کدام از این چهار قدرت به عنوان نامزدهای ابر قدرتی قرن بیست و یکم، استراتژی های ژئوپلی نومی یک مخصوص خود را در سیاست خارجی کشورشان گنجانده اند. استراتژی ژئوپلی نومی یک هند دسترسی به اوراسیا که دارای موقعیت چشمگیری در حوزه های ژئواستراتژیک و ژئواکونومیکی این کشور است از طریق بنادر می باشد. دسترسی به این منطقه به دلیل عدم اتصال جغرافیایی هنوز محقق نشده است و هند با تغییر آموزه سیاست خارجی خود از بری به بحری، استراتژی دسترسی به هارتلند را از طریق بنادر در پیش گرفته است. استراتژی روسیه بر مبنای اندیشه های رویایی پطر کبیر به دلیل اینکه بنادر شمالی روسیه در شش ماه سال یخ زده است و عملاً این کشور را به کشوری خشکی بست و زندانی در جغرافیای خود تبدیل می نماید، گسترش به سمت جنوب، ساخت یک نیروی دریایی قدرتمند و دسترسی به آب های آزاد از طریق بنادر آب گرم است. این دو استراتژی در یک طرح ژئوپلیتیک کریدوری قرن بیست و یکم تحت عنوان کریدور بین المللی شمال-جنوب تحقق می یابد. نکته جالب توجه موقعیت جغرافیایی ویژه ایران به عنوان پیوند دهنده دو استراتژی قدرتهای شمالی و جنوبی ساختار نظام جهانی نوین است؛ ایران به واسطه بندر چابهار که از نقاط دسترسی اصلی (به همراه بندر گوادر) به منطقه هسته ساختار آسیای مرکزی- اوراسیا است، بهترین، کوتاه ترین و امن ترین مسیر پیوند دهنده شمال به جنوب محسوب می شود (Pishgahifard, Noor Ali, 2021).

استراتژی چین در این بازی ، کریدور راه ابریشم نوین و ساخت رشته مرواریدی از بنادر در سواحل اقیانوس هند برای محاصره هند، به عنوان یک قدرت چالش ساز در مقیاس های منطقه ای و جهانی برای چین است. این استراتژی به عنوان زیربنای استراتژی های چین در قرن بیست و یکم با ساخت

شبکه دریایی در بنادر کشورهای سواحل جنوبی آسیا به دنبال پیشبرد نیروی دریایی به اقیانوس هند است و حضور چین را با استفاده از ارتباطات دریایی در خاورمیانه تثبیت می کند. قلمرو ژئوپلیتیک چین به طور سنتی در جنوب شرق آسیا تعریف میشود، اما در حال حاضر به جنوب غربی آسیا نیز گسترش یافته است. پاکستان از طریق بندر گوادر محور ژئوپلی نومیکی دسترسی چین به بازی بزرگ است. چین برای گسترش هژمونی خود در نظم جدید قرن ۲۱ ام، مؤلفه های ژئوپلی نومیکی مانند بنادر و کریدورهای حمل و نقل را محوریت بازی جدید توازن قدرت جهانی قرار داده است، تا دکترین ظهور مسالمت آمیز خود را تحقق بخشد (Suranari, 2023).

نکته اینکه، راهبرد یک کمربند یک جاده پکن برای اتصال شرق به غرب جهان از سوی برخی نخبگان آمریکا و متحدانش (هند و اروپا)، یک طرح تهدید آمیز برای رقابت ابرقدرتی در نظم جهانی قرن جدید تلقی گردیده و موجب شد تا این قدرت ها نیز طرح های ژئوپلی نومیکی جایگزین مد نظر خود نظیر کریدور عرب-مد و ایجاد چالش های مداوم برای چین را در اولویت سیاست خارجی خود قرار دهند. ایران در این کریدور نیز با تکیه بر موقعیت جغرافیایی خود نقش ویژه ای ایفا می کند و در واقع سرزمین قلبی گذرگاهی جهان است که شرق-غرب و شمال جنوب جهان را به هم متصل می نماید. در این میان تنها ایالات متحده از نقش قلبی گذرگاهی ایران در کریدورهای بین المللی خشنود نیست و در طراحی استراتژی های مورد نظر خود سعی دارد ژئوپلیتیک همه چیز منهای ایران را به اجرا در آورد تا این کشور را منزوی سازد (Pishgahifard, Noor Ali, 2021).

۲-۱. کریدور

حمل و نقل بین المللی گسترده ترین دانش ها و فنون بشری را در جهان بطور مستقیم و غیرمستقیم در بر گرفته است و بستر ساز توسعه روابط اقتصادی و تجاری بین کشورها می باشد. یکی از ویژگی های بارز تجارت زمین، از زمان های بسیار قدیم سازماندهی آن در امتداد کریدورهای خطی است (Arnold, J., 2006). از نقطه نظر سازمان همکاری راه آهن ها، یک کریدور بین المللی به شبکه حمل و نقل بین المللی گفته می شود که از خطوط راه آهن ها، آبراه ها، و جاده ها به منظور حمل و نقل و ترانزیت بین المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده می نماید و همچنین حداقل فاصله را با مرکز اقتصاد و صنعتی متناسب با نوع حمل و نقل کالا داشته باشد و از قلمرو چندین کشور عبور نماید. به عبارتی دیگر در دنیای امروز، کریدورها شامل مجموعه شبکه ای از خطوط جاده ای، ریلی، دریایی، خطوط شبکه های عظیم انرژی، خطوط دیجیتال و فیبر نوری، و حتی اتصال دهنده پایگاه های

نظامی و نماد و نمود واقعی رقابت های ژئواکونومیکی قدرت ها برای دستیابی به اهداف ژئوپلیتیکی هستند (Reisi Nezhad, A., 2022).

۳-۱. ظرفیت های ژئوپلی نومیکی اقیانوس هند

اقیانوس هند یک فضای جغرافیایی کلیدی است که انرژی، تجارت و امنیت را در بر می گیرد. رشد اقتصادی و تجاری در هر دو جهان توسعه یافته و در حال توسعه، به دسترسی بدون وقفه به ذخایر نفت و معدنی اقیانوس هند و ۸۰ درصد تجارت از این طریق بستگی دارد. رابرت دی. کاپلان، در مقاله ای با نام «صحنه کانونی برای قرن ۲۱: رقابت در اقیانوس هند» به اقیانوس هند همان شأن و جایگاهی را بخشد که سرهالفورد مکنیندر، یک قرن قبل از او نسبت به اوراسیا قائل بود. بازگشت آسیا به مرکز توجهات جهانی به ویژه اقیانوس هند، خلیج فارس و شبه جزیره عرب، برگرفته از افزایش سهم آسیا از تجارت جهانی، رشد جمعیت، پایداری قدرت چین، ظهور هند و تمرکز میدانی انرژی در این قاره، کاپلان را بر آن داشت تا این ابر منطقه را «هارتلند قرن ۲۱» بنامد (Kaplan, R.D., 2009).

وجود آبراه های مهم و حیاتی شامل نقاط گلوگاهی: کانال سوئز، باب المندب، تنگه هرمز، تنگه مالاکا و دماغه امید نیک (Eia.gov, 2023) که هم منبع حیاتی از نظر راهبردی و اقتصادی برای بسیاری از کشورها هستند و هم نقش حساسی به عنوان شاهراه تجارت جهانی و تأمین انرژی بازی میکنند، بطوریکه یک سوم محموله های فله جهان، نیمی از محموله های کانتینر و دو سوم از حمل و نقل جهانی در آن ها جریان دارد عبور کریدورهای مهم جاده ابریشم دریایی، مائوسام، شمال- جنوب و عرب- مد؛ آن را به سر آغاز یا کانون عبور این کریدورها و پل ارتباطی جهان مبدل کرده، بنادر راهبردی است که در زمره برترین و شلوغ ترین بنادر دنیا قرار دارند (Zarghami, E. asin Mottaghi, A., 2022) همچنین، عبور ۷۰ درصدی ترافیک تولیدات نفتی از اقیانوس هند شامل غرب آسیا و پاسیفیک ابعاد امنیتی خود را در رابطه با مدیریت انرژی جهان در این منطقه نشان می دهد (Numa, Jean-Pierre, 2018).

۳-۲. بنیان های ژئوپلی نومیکی خاورمیانه

خاورمیانه یک واژه سیاسی است که امروزه از شرق مدیترانه آغاز و تا فلات مرکزی ایران و بخش هایی از شمال آفریقا و قفقاز را شامل می شود. این منطقه از جمله حیاتی ترین و مؤثرترین حوزه های ژئواستراتژیک در معادلات ژئوپلیتیک جهان است که آنرا جزو حوزه های پدافندی ایالات متحده قرار داده است. همچنین خاورمیانه به عنوان قبرستان تئوری های روابط بین الملل و نظریه های ژئوپلیتیکی

شناخته شده و از آن به عنوان کمر بند شکننده یاد می کنند (Noor Ali, Ahmadi, 2022). خاورمیانه را مرکز دنیای قدیم می دانند، مرکزی که در دل آن منطقه خلیج فارس به منزله هارتلند جهانی قرار دارد (Mojtahedzadeh, P., 2002) در قرن اخیر، به ویژه در دهه های گذشته مهم ترین و عمیق ترین بحران های ژئوپلیتیکی و تحولات جهان در محور خلیج فارس-شامات رقم خورده است. رشته تحولات کنونی را می توان در: ۱- تلاش ها و اقدامات قدرت های اصلی منطقه (ایران، ترکیه، عربستان) و رژیم صهیونیستی برای تبدیل شدن به قدرت اول و هژمون منطقه. ۲- نفوذ چین به سمت غرب آسیا برای ثمر نشانیدن راهبرد یک کمر بند-یک جاده و تقابل آن با آمریکا برای دست یابی به منابع انرژی منطقه و حضور در بنادر راهبردی. ۳- اقدامات هند در سایه آمریکا برای مقابله با رقیب سنتی، چین، در رقابت قدرتی هژمون منطقه و نظام بین الملل و پیاده سازی راهبرد ها، دست یابی منابع گاز و نفت. ۴- اقدامات روسیه برای فرار از بحران جنگ اوکراین و از دست دادن بازار انرژی اروپا. ۵- تغییر رویکرد کشورهای عرب خاورمیانه در روابط منطقه ای. ۶- جنگ های دهه گذشته در محور شامات و بروز جنگ جدید غزه در این حوزه. خاورمیانه از نظر ذخایر انرژی جهان در رتبه اول قرار دارد؛ بطوریکه قدرت های دنیا و کشورهای نوظهور اقتصادی برای به حرکت درآوردن چرخ اقتصاد خود وابسته به این حوزه ژئواستراتژیک هستند. در واقع، رقابت های قرن بیست و یکم کماکان تحت تأثیر واقعیت های ژئوپلیتیکی است که انرژی را به ابزار و اهداف قدرت و کانون رقابت در نظام بین الملل تبدیل کرده است. اما، در دنیای امروز دیگر فقط منابع انرژی ابزار تولید قدرت نیستند، بلکه کربدورهای انتقال انرژی و کالا، تسلط و کنترل آنها هم به اهداف و ابزار تولید قدرت تبدیل شده اند. با توجه به اینکه این منطقه مبدأ و گذرگاه کربدورهای مهم جهان است؛ رقابت های ژئوپلیتیکی جدیدی بر مبنای این کد ژئوپلی نومیکی در سطوح ملی، منطقه ای و جهانی در جهان شروع شده است. شایان ذکر است که این کربدورهای دریایی، زمینی و ترکیبی برای اتصال به نقاط کلیدی به نام بنادر نیازمند هستند. براین اساس شاهد تلاش قدرت ها برای دستیابی و سرمایه گذاری در بنادر مهم منطقه از خلیج فارس تا مدیترانه شرقی نظیر بندر گوادر- پاکستان، چابهار- ایران، جبل العلی- امارات، فاو-عراق و حیفا- اسرائیل هستیم که در مسیر کربدورهای یک کمر بند-یک راه، عرب-مد و شمال- جنوب قرار دارند.

یکی مهم ترین بخش این حوزه راهبردی، ((شرق مدیترانه)) است که در طول تاریخ همواره کانون رقابت های ژئوپلیتیکی بوده است و امروزه نیز به دلیل منابع انرژی، نزدیکی به تنگه ها و بنادر مهم و عبور کربدورها و خطوط انرژی توجه کشورهای منطقه ای و فرامنطقه ای را به خود جلب کرده و موجب

شده تا این کشورها به دنبال افزایش حوزه نفوذ خود یا تسلط بر مدیترانه باشند که این منطقه را در میان پرتنش ترین نقاط جهان قرار داده است. این دریا اکنون نظامی ترین دریای جهان محسوب می شود و دارای اهمیتی ژئواستراتژیک است (Zaki et al., 2010). در این بین، ایران در قرن اخیر و بر اساس امری واقع گرایانه و در راستای تأمین منافع ملی توجه ویژه ای به شرق مدیترانه داشته و در دهه های اخیر نیز با ادامه این روند به دنبال قلمروسازی بر مبنای حوزه ژئوپلیتیک تمدنی شیعه در این منطقه به عنوان یک مکمل ژئوپلیتیکی برای رسیدن به اهداف کلان اقتصادی و سیاسی و به چالش کشیدن رقبای منطقه ای نظیر عربستان و ترکیه بوده است (Balaghi et al., 2015).

اکنون شاهد تحول در مدیترانه شرقی و شکل گیری سه گرایش همکاری، درگیری و حضور و نفوذ قدرت های منطقه ای و فرامنطقه ای هستیم. به بیان دیگر شاهد بازآرایی رقابت و همکاری و تغییر شکل منازعه ژئوپلیتیکی در این حوزه هستیم. کوتاه اینکه، عبور کریدورهای اقتصادی و خطوط لوله و کشف انرژی در بازآرایی رقابت و همکاری در این حوزه نمود فراوانی داشته است. رد پای جنگ جدید در این منطقه و نزدیکی روابط کشورهای عربی با ایران را می توان از این دیدگاه نظاره کرد. براین اساس، این منطقه به عنوان یک کارزار ژئوپلیتیکی فوق العاده شاهد رقابت بسیار گسترده و تنگاتنگ چندین بازیگر به صورت همزمان است.

۳. وضعیت ژئوپلی نومی ایران

در نظریه ساختار ژئوپلی نومیک جهان، بر اساس سه مؤلفه ی (بندر، کریدور و انرژی)، کشور ایران با توجه به موقعیت مناسب جغرافیایی به عنوان نقطه اتصال خشکی بزرگ اوراسیا می تواند نقش محوری- گذرگاهی را ایفا کند. اگرچه در واقع ایران، در ابعاد ژئوپلیتیک کریدوری، انرژی و بندری با وجود شرایط موقعیت کانونی و قلبی؛ نزدیک ترین پل اتصال قاره آسیا و اروپا و آفریقا، دل این ساختار و منطقه گرانیگاهی است که قدرت های بحری و بری را به هم پیوند می دهد؛ اما وضعیت ژئوپلی نومی کنونی ایران بر اساس این سه مؤلفه به شرح زیر است:

۳-۱. کریدوری

علیرغم موقعیت مناسب کشور به عنوان نقطه ثقل جغرافیای ژئوترانزیتی؛ نقش گذرگاهی و ژئواستراتژیک ایران مورد توجه قرار نگرفت و فرصت های طلایی دو دهه اخیر نادیده گرفته شد. در حال حاضر وضعیت زیرساخت های کشور برای حضور فعال در کریدورها، در زمینه ریلی و جاده ای

ایران برای بهره‌وری حداکثری از این موهبت ژئوپلیتیکی کارآمد نیستند. از ۲۱۷۸ کیلومتر پروژه ریلی تحول‌زا پیش‌بینی شده برای اتصال کشور به کریدورهای شمالی-جنوبی و شرقی-غربی هیچ‌کدام تکمیل نشده‌اند. یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ریلی، محور شرقی برای اتصال چابهار به زاهدان برای پیوستن به شبکه ریلی کشور بود که پس از گذشت بیست سال کماکان در حال تکمیل شدن قرار دارد. بیشتر این پروژه‌ها به دلیل تحریم‌ها، ارتباطات منطقه‌ای ضعیف و عدم وجود سرمایه‌گذار پیشرفت بسیار کندی داشته‌اند (Khalafi & Radfar, 2023). نکته این‌که علی‌رغم تلاش‌های صورت‌گرفته برای ارتقاء وضعیت شبکه ریلی کشور، در سال ۱۴۰۲ در مجموع ۱۶ میلیون تن ترانزیت در کشور، تنها ۱.۶ میلیون تن از طریق خطوط ریلی اتفاق افتاده است (ISNA News Agency, 2024). کندی حرکت قطارها، هزینه بالا و مدیریت ناصحیح در این زمینه موجب کاهش جذابیت آن شده است. توجه بیشتر در این زمینه می‌توانست نظم ژئوپلیتیکی منطقه را به سود ایران تغییر داده و کشورمان را در خاورمیانه به معنای واقعی کلمه به منطقه تلاقی دهنده قاره‌ها و قلب کریدوری تبدیل کند.

۲-۳. انرژی

افزایش استفاده از انرژی در جهان موجب شد تا کشورهای عرضه‌کننده آن و کشورهای مستقر در مسیر انتقال اهمیت فراوانی به دست آورند و مسیرهای انتقال انرژی هم‌بازی قدرت‌ها را در پی داشته است. ایران با توجه به قرار گرفتن در کانون دو حوزه ژئواستراتژیک انرژی جهان، یعنی خلیج فارس و کاسپین، همچنین داشتن منابع عظیم انرژی گاز، نفت و معادن غنی؛ از جمله نقاط ثقل ژئوپلیتیک انرژی است. اقدام برای تبدیل شدن به هاب انرژی به ویژه گاز در جهان کنونی، افزون بر منافع اقتصادی به توانمندی سیاسی و امنیتی کشور می‌انجامد. در واقع توجه به این مهم می‌تواند موجب استفاده حداکثری کشور ایران از موقعیت جغرافیایی مناسب خود به عنوان ابزار قدرت‌آفرین در منطقه و نظام بین‌الملل گردد. اما علی‌رغم برخورداری از منابع عظیم گازی و نفتی و همچنین مجاورت ایران با مناطق اصلی تولید انرژی در آسیای غربی بزرگ، نه تنها این مهم رخ نداده بلکه به دلیل خواشن ناصحیح از روندهای ژئوپلیتیکی نظام بین‌الملل، اتخاذ تصمیمات غیر واقع‌بینانه در سطوح کلان، دست و پنجه نرم کردن با تحریم‌های گوناگون و عدم توسعه در زمینه استخراج و توزیع انرژی؛ زمستان سخت آمد، اما نه برای اروپا بلکه برای ایران. نکته این‌که کریدور ترانس کاسپین و آیمک با حضور بازیگران مهم در زمینه ژئوپلیتیک انرژی تأثیری مستقیم بر مؤلفه انرژی ساختار ژئوپلی نومیک ایران خواهد داشت. از طرفی تلاش کشورهای عرب خلیج فارس برای تولید انرژی سبز و روی آوری کشورهای اروپایی به افزایش

سهم انرژی های تجدیدپذیر در سبد انرژی خود، ژئوپلیتیک انرژی را وارد فاز جدیدی خواهد کرد. خبرگزاری ایسنا طی گزارشی بیان داشت، که قیمت برق در اروپا به دلیل افزایش بهره برداری از انرژی بادی و خورشیدی منفی شد. همچنین ذخایر گاز اروپا پیش از آغاز زمستان تکمیل گردید (ISNA News Agency, 2024). جایی که کشور ایران، اگرچه زمینه و پتانسیل مناسبی برای ایفای نقش در زنجیره تأمین آن را دارد اما رنگ توجه به خود ندیده و فقط نظاره گر است.

۳-۳. بندری

بنادر را می توان گلوگاه حیاتی استراتژیک واقع در سرزمین های پیوند دهنده میان دریا و خشکی و از دارایی های ژئوپلیتیکی یک کشور دانست که کشورهای خشکی بست همسایه به آن وابستگی ژئوپلیتیکی دارند. کشورمان با توجه به جغرافیای ترانزیتی، می تواند با استفاده از بنادر خود در شمال و جنوب به ویژه بندر اقیانوسی چابهار، کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را به آب های آزاد و تجارت بین المللی متصل سازد؛ همچنین از طریق بنادر خود می تواند دسترسی قدرت های دریایی را به خشکی بزرگ اوراسیا فراهم آورد.

با تحلیل وضعیت بنادر کشور، عدم توسعه و ظرفیت پایین تخلیه و بارگیری در مقایسه با بنادر کشورهای همسایه به چشم می خورد. هیچکدام از بنادر ایران از سال ۲۰۱۸ به بعد جزو ۱۰۰ بندر اول جهان در لویز لیست نبوده اند، علاوه بر این، بر اساس آمار بانک جهانی در خصوص شاخص عملکردی بنادر هم باز خبری از حضور بنادر ایران در ۱۰۰ بندر اول لیست نیست (Worldbank, 2022).

اگرچه بندر راهبردی چابهار ایران در کنار بندر گوادر پاکستان در بازی ژئوپلی نومیک قرن بیست و یکم از کانون های رقابت قدرت ها محسوب می شوند، اما بندر چابهار در مقایسه بندر گوادر علی رغم ظرفیت طبیعی بهتر، از جایگاه جهانی به مراتب پایین تری برخوردار است. علاوه بر این، با خروج آمریکا از افغانستان استثنای تحریمی این بندر برداشته شده و سرمایه گذاری برای کشور هند در آن دیگر جذابیت سابق را ندارد. نکته اینکه بنادر کشورهای عضو کریدور عرب-مد (آیمک) جزو بنادر پیشرفته جهان محسوب می شوند که حتی بندر جبل علی امارات جزو ۱۰ بندر اول جهان و شرکت اپراتوری دی پی وورلد هم جزو چهار شرکت برتر اپراتور بندری جهان است (Lloydslist, 2022). علاوه بر این علی رغم تأکید ایران برای راه اندازی کریدور شمال- جنوب از طریق بندر چابهار با حضور روسیه و هند اما متأسفانه این مسیر برای بخش خصوصی صرفه اقتصادی نداشته است و تنها ادرصد تجارت هند و روسیه از این مسیر صورت گرفته است؛ چراکه کرایه حمل برای بخش خصوصی و تجار و

صاحب بار در این کریدور به صرفه نیست در نتیجه این تصور ذهنی که کریدور شمال - جنوب ارزان ترین و سریع ترین مسیر برای اتصال تجاری هند و روسیه است، در جهان واقعی رنگ باخته است. در مجموع می توان گفت ایران با توجه به موقعیت کانونی و گذرگاهی خود در ساختار ژئوپلی نومیک جهان، از طریق بنادر بخصوص بندر ژئواستراتژیک چابهار یک موقعیت کریدوری را برای کشورهای همسایه و قدرت های بحری و بری می تواند فراهم کند، اما ظرفیت توسعه نیافته بنادر ایران از جذابیت ژئوپلی نومیک ایران کاسته است.

۴. کریدور عرب-مد (IMEC)

کریدور عرب-مد^۱ آخرین پروژه از چندین پروژه ارتباطی است که طی دو دهه گذشته مطرح شده اند. اعلان رسمی کریدور اقتصادی هند و خاورمیانه و اروپا در حاشیه نشست گروه ۲۰^۲ در دهلی نو به ریاست هند و ایالات متحده در سپتامبر سال ۲۰۲۳، در واقع ادامه دهنده ابتکار مشارکت در زیرساخت های جهانی و سرمایه گذاری^۳ (یک طرح متمرکز بر ارائه زیرساخت برای کمک به پیشرفت کشورهای در حال توسعه با پرداختن به نیازهای مالی زیرساخت از طریق سرمایه گذاری های عمومی و خصوصی) است و پیشرفت قابل توجهی را برای این طرح ایجاد می کند. این ابتکار در سال ۲۰۲۲ در زمان اجرای نشست گروه هفت^۴ در آلمان اعلام شد. در ابتدا توسط بریتانیا به عنوان طرح ساخت جهانی بهتر^۵ در سال ۲۰۲۱ در دوران ریاست این کشور در این نشست فرموله شد و پس از آن تغییر نام داد. همچنین با تلاش های واشنگتن در سال ۲۰۲۱ برای تشکیل گروه خصوصی-عمومی^۶ که بر اساس آن ایالات متحده و هند در زمینه مسائل اقتصادی با اسرائیل و امارات متحده عربی همکاری می کنند پیوند دارد. اعلان رسمی این کریدور دوره جدیدی از همکاری بین هند، غرب آسیا (خاورمیانه) و اروپا، از طریق اتحاد آنها با ایالات متحده نگریسته می شود. انتظار می رود که این راهگذر از هند سرچشمه بگیرد، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و اسرائیل را به هم متصل کند و در اتحادیه اروپا خاتمه یابد. کریدور پیشنهادی ترکیبی از پیوندهای ریلی و دریایی برای اتصال فیزیکی خواهد داشت و به عنوان یک کریدور حمل و نقل چندوجهی که شامل جاده ها، خطوط ریلی، بنادر و زیرساخت های لجستیکی

^۱-India-Middle East-Europe- Economic Corridor(IMEC)

^۲-Group of 20: Most of The World's Largest Economy (G20)

^۳- Partnership for Global Infrastructure and Investment initiative (PGII)

^۴-Group of Seven

^۵- Build Back Better World (B3W)

^۶-India-Isreal-United States of America- United Arab Emirates(I2U2)

مرتبط است، طراحی شده است. همچنین انتظار می رود که خط لوله ای برای هیدروژن پاک، کابل های برق و کابل های داده برای اتصال دیجیتال با پهنای باند بالا داشته باشد (Rizzi, 2022). اورسولا فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا، این پیمان را به عنوان یک رخداد تاریخی مورد ستایش قرار داد. مودی نخست وزیر هند آن را پایه و اساس تجارت جهانی برای سال های آینده دانست و بایدن کریدور عرب-مد را یک معامله بزرگ و تاریخی نامید. عربستان سعودی این تفاهم نامه را یک معامله بزرگ برای کشورش، اروپا و برای هند دانست، کریدوری که از آن به عنوان یک راهبرد تغییر دهنده بازی¹ یاد شده است. مجموع تولید ناخالص داخلی کشورهای درگیر در پروژه عرب-مد حدود ۴۷ تریلیون دلار یا تقریباً نیمی از تولید ناخالص داخلی جهان است و بازار مصرف ۲.۲۵ میلیارد نفر تقریباً ۴۰ درصد از جمعیت جهان را دربرمیگیرد و می تواند به عنوان یک فرصت رشد عظیم برای جهان منطقه باشد. کریدور عرب-مد شامل دو مسیر کلیدی است: یک کریدور شرقی (بال شرقی) که هند را به خاورمیانه متصل می کند و یک کریدور شمالی (بال غربی) که خاورمیانه را به اروپا متصل می کند. بر اساس گزارش های اولیه مسیر شرقی کریدور، ترافیک کانتینری را از ساحل غربی هند به امارات متحده عربی (بنادر جبل علی و خلیفه) برده و به مسیر زمینی متصل می کند. این کالاها از طریق خطوط ریلی از امارات متحده عربی پس از عبور از عربستان سعودی و اردن به بندر حیفا رژیم صهیونیستی (اسرائیل) در ساحل مدیترانه منتقل می شوند. بال غربی کریدور کانتینرها را به کشتی ها در حیفا باز می گرداند و از طریق مسیر دریایی به بنادر اروپایی در سراسر اتحادیه اروپا، فرانسه، ایتالیا و آلمان رسانده تا از طریق شبکه های راه آهن اروپا به مقصد نهایی خود متصل کند.

۴-۱. بخش ریلی کریدور عرب-مد (پیوندهای حمل و نقل و اتصال منطقه‌ای)

جذابیت این مسیر ترکیبی در ایجاد مسیری است که می تواند ۴۰ درصد سریعتر باشد، زیرا قطارهای حمل و نقل سریع السیر با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت حرکت می کنند که حدوداً چهار برابر سریعتر از سرعت کشتی است (Kapsarc.org, 2023). در واقع یک جزء حیاتی از دو راهگذر اصلی این پروژه؛ کریدور شرقی که هند را با خلیج فارس و کریدور شمالی که خلیج فارس را به اروپا متصل می کند؛ یک سیستم ریلی است که به عنوان یک راه حل حمل و نقل بین المللی چند وجهی پایدار و اقتصادی است که مکمل خطوط دریایی و جاده ای فعلی، تسهیل حرکت کالاها و خدمات بین هند، امارات

¹-Game Changer

متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و اروپا است. شبکه ریلی اتحاد امارات سواحل غربی این کشور، از جمله بنادر جبل علی و خلیفه، تا غویفات در کنار مرز عربستان سعودی را پوشش می دهد. در طرف سعودی، شبکه‌های ریلی به سرعت در حال پیشرفت هستند. مانند امارات متحده عربی، عربستان سعودی نیز در سال‌های آینده برای یک شبکه راه‌آهن بسیار گسترده‌تر برنامه‌ریزی می‌کند. خطوط ریلی که مرزهای عربستان با اردن، مانند الحدیثه و الغوریات، را به هم متصل می‌کند نیز کامل یا نزدیک به تکمیل شدن است و قصد دارند مهم‌ترین بنادر و مناطق اقتصادی را با راه‌آهن پوشش دهند. مرکزیت امارات متحده عربی و عربستان سعودی برای حمل و نقل زمینی به احتمال زیاد بر کشورهای همسایه کوچکتر مانند اردن و اسرائیل که قصد دارند بخشی از کریدور باشند تأثیرگذار است (Suri, Ghosh, Tenja, & Patil, 2024).

بر این اساس، پروژه اقتصادی عرب-مد شامل اتصال از طریق مسیرهای ریلی و دریایی است که زیرساخت‌های ریلی، یک شبکه حمل و نقل ترکیبی بین‌مرزی کشتی-قطاری قابل اطمینان، پایدار و مقرون‌به‌صرفه را برای تکمیل مسیرهای حمل و نقل دریایی و جاده‌ای موجود تسهیل و امکان دسترسی آسان به کالاها و خدمات بین هند، امارات، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و اروپا فراهم می‌کنند (Arabnews, 2023). علاوه بر توسعه زیرساخت‌های اضافه شده، در حال حاضر یک شبکه راه‌آهن از امارات تا الغویفات در مرز امارات و عربستان وجود دارد. همچنین برای اتصال الغویفات به حراد در عربستان سعودی، باید خطوط ریلی دیگری ایجاد شود. از حراد به ریاض و سپس به شهر مرزی القریات اردن، راه‌آهن شمال-جنوب به طول ۲,۷۵۰ کیلومتر اتصال را فراهم می‌کند (قسمت ریلی حراد-ریاض باید ساخته شود). باید مسیرهای جدیدی از القریات تا بیسان اسرائیل ایجاد شود، و این می‌تواند تحت برنامه جاری اتصال ریلی اسرائیل پوشش داده شود. برنامه اتصال اسرائیل در نظر دارد خطوط راه‌آهن جدیدی ایجاد کند و اتصال ریلی را در داخل اسرائیل افزایش دهد. کریدور عرب-مد می‌تواند از این سرمایه‌گذاری‌ها در افزایش اتصال خطوط ریلی بهره‌مند شده و به اتصال راه‌آهن بیسان به القریات کمک کند. بیسان در حال حاضر دارای اتصال ریلی به بندر حیفا در شرق مدیترانه است و به تکمیل شبکه حمل و نقل ریلی کمک می‌کند. (Kapsarc, 2023).

شورای همکاری خلیج فارس که عربستان سعودی و امارات از اعضای کلیدی آن هستند، به دنبال احیای پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس بوده است و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی عرب-مد می‌تواند به تقویت مجدد آن کمک کند. کریدور عرب-مد بر طرح‌های راه‌آهن موجود در خلیج فارس

استوار است.. برآورد هزینه این پروژه در ابتدا حدود ۱۵.۴ میلیارد دلار برای تقریباً ۲۱۱۷ کیلومتر راه آهن بود که قرار بود تا سال ۲۰۱۸ تکمیل شود. تنش زدایی میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و تشکیل اداره راه آهن شورای همکاری خلیج فارس در ماه دسامبر ۲۰۲۱ به احتمال تکمیل همه خطوط تا سال ۲۰۳۰ اشاره دارد. تخلیه کالاها در خلیج فارس و انتقال آنها با قطار از طریق عربستان سعودی، اردن و اسرائیل می تواند بین ۱۰ تا ۱۲ روز در زمان سفر به اروپا در مقایسه با مسیر دریایی فعلی صرفه جویی کند. (Suri&Others, 2024).

۲-۴. بخش انرژی های پاک، هیدروکربن و اتصال دیجیتال

کشورهای عضو این کریدور همراه با سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل و نقل، در زیرساخت های برق، شبکه های دیجیتال و خطوط لوله برای هیدروژن پاک نیز سرمایه گذاری خواهند کرد. بر این اساس، کریدور عرب-مد به عنوان یک کریدور اقتصادی، تنها به تجارت کالا محدود نمی شود. با توجه به ضرورت رو به رشد امنیت سایبری، یک خط لوله امن و سریع که می تواند به طور بالقوه صادرات خدمات فناوری اطلاعات هند را به اروپا و غرب آسیا تسهیل کند، پیشنهاد شده است. پس از تکمیل پروژه، سرعت بالا و تبادل امن اطلاعات و داده ها را که برای رشد اقتصادی و یکپارچگی و همگرایی منطقه ای بسیار مهم است، تضمین می کند. هند با توجه به توانایی و سطح فناوری بالا، می تواند به طور قابل توجهی به این ابتکارات دیجیتال کمک کند (Suri & Others, 2024). شرکت (اچ ام ان تک^۱) چین حضور قابل توجهی در برخی از این کابل های داده دارد. این شرکت سهم بازار خود را از ۷ درصد کل پروژه های کابل زیر دریا در سال ۲۰۱۲ به ۲۰ درصد تا سال ۲۰۱۹ گسترش داد. پروژه پرچم دار آن کابل صلح است که از پاکستان شروع می شود و در فرانسه به پایان می رسد و اروپا، آفریقا و آسیا را به هم متصل می کند ظرفیت حمل ۱۹۲ ترابایت در ثانیه دارد.

کریدور عرب-مد به دنبال قطع این بازار تحت سلطه شرکت های چینی با پیشنهاد ایجاد یک کابل داده با سرعت بالا در امتداد کریدور شرقی (اتصال هند به خاورمیانه) و کریدور شمالی (اتصال خاورمیانه به اروپا) است. با توجه به هدف استراتژیک که این کابل برای این کریدور ایجاد خواهد کرد، اعضای کریدور به دنبال ساخت یک خط لوله داده با ظرفیت بالا هستند که به نفع این کشورها و قاره آفریقا خواهد بود. جورجیا ملونی، نخست وزیر ایتالیا، در طی اعلامیه عرب-مد اشاره کرد که پروژه آبی-

¹-HMN Tech

رامان^۱ به اتصال اروپا با آسیا کمک می‌کند. این ابتکار توسط شرکت گوگل طراحی و در دست اجراست. سیستم کابلی آبی-رامان برای اتصال ایتالیا، یونان و اسرائیل (به عنوان بخشی از سیستم کابلی آبی) با اردن، عربستان سعودی، عمان و هند (به عنوان بخشی از سیستم کابلی رامان) طراحی شده است. انتظار می‌رود چنین بزرگراه‌های دیجیتالی که این کشورها را به هم متصل می‌کنند، انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری را در برابر اقتصادهای دیجیتال برجسته جهان فراهم کرده و اتصال به اقتصادهای با رشد بالا را در مسیر ترانزیت سیستم کابلی افزایش دهند (Rizzi, 2024).

از نگاه هند گنجاندن شبکه‌های برق در چارچوب ابتکارات کریدور غرب-مد نیز قابل توجه است. یک تلاش بلندپروازانه برای اتصال شبکه‌های منطقه‌ای حیاتی جهان به یک شبکه سبز مشترک است که می‌تواند انرژی‌های تجدیدپذیر را از یک منطقه به منطقه دیگر منتقل کند. ایجاد زیرساخت‌های برق به پیشرفت ابتکار یک خورشید-یک جهان-یک شبکه^۲ هند، که هدف آن اتصال شبکه‌های مختلف منطقه‌ای از طریق یک شبکه مشترک که برای انتقال برق تجدیدپذیر در سراسر مناطق استفاده می‌شود، کمک خواهد کرد. این ابتکار به دنبال ارائه چارچوبی جهانی برای سرمایه‌گذاری در تولید برق تجدیدپذیر مبتنی بر خورشید و ایجاد خطوط انتقال مرزی دوربرد برای اتصال و انتشار انرژی‌های تجدیدپذیر است. این امر از مناطق مختلف زمانی برای به حداکثر رساندن استفاده از انرژی خورشیدی و کاهش نیاز به سیستم‌های ذخیره انرژی گران استفاده می‌کند.

همچنین، طرحی برای ترکیب خطوط لوله هیدروژن پاک در این کریدور قرار دارد. یک باور قوی وجود دارد که هیدروژن پاک می‌تواند مؤثرترین جایگزین بلند مدت برای سوخت‌های فسیلی باشد. دولت هند در حال حاضر ۲۵ میلیارد دلار برای ظهور این کشور به عنوان هاب هیدروژن سبز اختصاص داده است و تلاش زیادی برای رشد زیرساخت‌های هیدروژن سبز خود دارد. همچنین، خط لوله مدیترانه‌ای این کریدور تا حد زیادی با خط لوله طرح ریزی شده شرق-مدیترانه^۳ یک ابتکار مشترک از شرکت انرژی ایتالیایی ادیسون و شرکت یونانی دپا در پروژه‌های بین‌المللی که گاز طبیعی اسرائیل و قبرس را به یونان و سپس ایتالیا منتقل می‌کند-همپوشانی دارد. اگر اتحادیه اروپا بتواند این خط لوله ۲۰۰۰ کیلومتری را در برنامه‌های کریدور غرب-مد بگنجانند و این دو را به هم متصل کند، تأثیر متقابل بسزایی

1- Blue Raman Cable System

2- One Sun- One World- One Grid (OSOWOG)

3-East-Med Pipeline

دارد؛ براین اساس خط لوله شرق-مدیترانه دیگر یک پروژه ی تنها و مستقل نیست، بلکه بخشی از یک کریدور استراتژیک است و با این خط لوله، بخش انرژی کریدور مبتنی بر واقعیت خواهد بود.

۳-۴. ظرفیت های بندری کریدور عرب-مد

در نهایت، کریدور عرب-مد از زیرساخت های بندری موجود در کشورهای حاشیه خلیج فارس بهره خواهد برد. نکته اینکه از دیدگاه هند، کریدور عرب-مد در درجه اول بر مسیرهای حمل و نقل دریایی تمرکز دارد. بنادر ساحل غربی این کشور، مانند بمبئی، کاندلا، منگلور، مورمگائو و کوچی، در حال حاضر نقاط اصلی حمل و نقل هستند. تجارت با کشورهای خلیج فارس، به ویژه امارات متحده عربی، در حال حاضر یک منطقه اصلی همکاری دوجانبه بین دهلی نو و ابوظبی است. در حالی که بنادر امارات متحده عربی مانند جبل علی در دبی به دلیل موقعیت جغرافیایی و اقتصادی خود به عنوان یک مقصد ایده آل شناخته می شوند و بندر فجیره، در خلیج عمان و ساحل شرقی امارات متحده عربی، همچنین می تواند اهمیت ژئوپلیتیکی بیشتری داشته باشد. پس از سال ها سرمایه گذاری، منطقه خلیج فارس میزبان برخی از بهترین بنادر کانتینری در جهان است. شاخص عملکرد بندر کانتینری بانک جهانی در سال ۲۰۲۲، بندر خلیفه اماراتی در رتبه سوم قرار گرفت بندر ملک عبدالله عربستان سعودی در دریای سرخ در جایگاه هفدهم قرار گرفت و جدّه همچنان در جایگاه بیست و نهم قرار گرفت. در این لیست، بندر جبل علی در جایگاه ۳۸، حیفا در جایگاه ۵۶ و پیرائوس یونان هم در جایگاه ۵۱ قرار دارند (World Bank Group, 2023). در این کریدور بندر جبل علی امارات، بندر حیفا و بندر پیرائوس یونان نقاط گره گاهی هستند. در آخرین رتبه بندی ۱۰۰ بندر برتر جهان توسط لویدز لیست در سال ۲۰۲۳ بندر جبل علی در رتبه ۱۱ قرار گرفت. بر اساس آمار منتشر شده در سال ۲۰۲۳، بندر جبل علی در دبی با جابجایی ۱۴۴۷۰۰۰۰ کانتینر معادل بیست فوت^۱ به عنوان بزرگترین و پرکارترین بندر منطقه شناخته شد. این بندر با فاصله ای چشمگیر نسبت به سایر بنادر منطقه، نقش کلیدی در تجارت بین المللی و منطقه ای ایفا می کند. اپراتور این بندر توسط شرکت دی پی ورلد^۲ که پنجمین شرکت عملیات بندری دنیا است انجام می شود. بندر خلیفه در ابوظبی نیز با جابجایی ۴,۹۱۰,۰۰۰ دومین بندر بزرگ امارات و منطقه محسوب می شود (Lloyd'slist, 2023). نقش پررنگ بندر ملک عبدالعزیز در دمام عربستان سعودی با جابجایی ۲,۳۰۵,۸۱۱ کانتینر در سال ۲۰۲۳، یکی از بنادر اصلی عربستان سعودی است. بندر ملک

1-Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU)

2-DP World

عبدالعزیز در دمام از طریق راه آهن به بندر خشک ریاض متصل است و در آینده از طریق شبکه لندن بریج عربستان به بندر جدّه در سواحل دریای سرخ متصل می‌شود (Lloydslist, 2023). بندر حیفا اسرائیل که بزرگترین بندر این کشور است، دروازه ورود کریدور آیمک به اروپا است. این بندر که توسعه آن به یک شرکت هندی واگذار گردیده است در آخرین ارزیابی بانک جهانی جزو صد بندر برتر از لحاظ عملکردی در سال ۲۰۲۲ قرار گرفت (Worldbankgroup, 2023).

۵. ضرورت دیپلماسی دریایی و حل و فصل اختلافات منطقه ای و بین المللی

مفهوم دیپلماسی بر مدیریت روابط بین الملل از طریق مذاکره متمرکز است. بنابراین، فرهنگ لغت انگلیسی آکسفورد، دیپلماسی را به عنوان «انجام روابط بین الملل از طریق مذاکره» تعریف می‌کند. آدام واتسون (۱۹۸۲: ۳۳) تعریف مشابهی را به عنوان «مذاکرات بین نهادهای سیاسی که استقلال یکدیگر را تصدیق می‌کنند» ارائه می‌دهد. به بیان دقیق تر، G.R. بریج (۱۹۹۵: ۱) دیپلماسی را اینگونه توصیف می‌کند: «انجام روابط بین الملل از طریق مذاکره و نه با زور، تبلیغات یا توسل به قانون، و با سایر ابزارهای صلح آمیز (مانند جمع آوری اطلاعات یا ایجاد حسن نیت) که به طور مستقیم یا غیرمستقیم برای ترویج مذاکره طراحی شده اند (Christer Jönsson & Karin Aggestam, 2009, p. 33).

از دیدگاهی دیگر دیپلماسی را می‌توان به عنوان استفاده از دیپلمات‌ها، سازمان‌دهی شده در یک سرویس دیپلماتیک درک کرد. این استفاده بیشتر محدود به زمان است، زیرا سازماندهی و حرفه ای شدن دیپلماسی نسبتاً جدید است. تنها در سال ۱۶۲۶ ریشلیو اولین وزارت خارجه را تأسیس کرد و انگلستان در اواخر سال ۱۷۸۲ وزارت خارجه خود را تأسیس کرد (Anderson, 1993: 73-87; Hamilton and Langhorne, 1995: 71-75). تا نیمه دوم قرن نوزدهم، دولت های اروپایی شروع به استخدام دیپلمات‌ها بر اساس شایستگی و نه بر اساس رتبه اجتماعی کردند، به طوری که با شروع جنگ جهانی اول، دیپلماسی را می‌توان یک حرفه نسبتاً جاافتاده در نظر گرفت (اندرسون، ۱۹۹۳). : ۱۲۳ بریج، ۱۹۹۵: ۸).

پنجم، دیپلماسی، و به ویژه صفت «دیپلماتیک»، اغلب به نحوه انجام روابط اشاره دارد. به نقل از فرمول کلاسیک ارنست ساتو (۱۹۷۹: ۳) دیپلماتیک بودن به معنای استفاده از «هوش و درایت» است. مفهوم ششم مرتبط، درک دیپلماسی به طور خاص به عنوان هنر یا مهارت های دیپلمات های حرفه ای است. مهارت دیپلمات‌ها شامل هنجارها و آیین‌های مشترک و همچنین زبان مشترک است که با ادب، بی‌زودگی و ابهام سازنده مشخص می‌شود (ر.ک. کوهن، ۱۹۸۱: ۳۲-۵).

مطمئناً، تمام این مفهوم‌سازی‌های مختلف می‌توانند با حل تعارض مرتبط باشند. تلاش‌های دیپلماتیک برای حل و فصل منازعات بین‌المللی بخش جدایی‌ناپذیر سیاست خارجی و دولت‌های درگیر را تشکیل می‌دهد. آنها همواره مشغول مذاکرات می‌شوند. آنها دیپلمات‌های حرفه‌ای را درگیر می‌کنند و بر آداب و مهارت‌های آنها تکیه می‌کنند. هنگامی که به حل مناقشه مربوط می‌شود، دیپلماسی شاید بیشتر به عنوان عملکرد دیپلماتیک شناخته شود. همانطور که اشاره شد، مذاکره برجسته‌ترین رویه مرتبط با دیپلماسی است و میانجیگری به عنوان یک زیرمجموعه مهم است. مذاکره و میانجی‌گری موضوعات فصل‌های زرتمن و برکوویچ در این کتابچه هستند و در اینجا به طور مفصل به آنها پرداخته نخواهد شد. کافی است به این نکته اشاره کنیم که پیشوند «دیپلماتیک» دلالت بر این دارد که این اقدامات و سایر اقدامات توسط دیپلمات‌ها، یعنی نمایندگان رسمی دولت‌ها انجام می‌شود (Christer Jönsson & Karin Aggestam, 2009, p. 33). بدون شک قرن ۲۱ را می‌توان قرن دیپلماسی و دیپلماسی دریایی نام نهاد رشد فزاینده تجارت دریایی و جابجایی بیشترین میزان کالا از طریق دریا، قرار گرفتن بیشترین جمعیت جهان در ۲۰۰ مایلی سواحل دریاها، وابستگی مداوم جهان به منابع پروتئینی دریایی و قرار گرفتن اکوسیستم اقیانوسها در قلب تغییرات آب و هوایی و حتی اینترنت محرک تغییرات آینده، متکی به کابلهایی است که از بستر دریاها می‌گذرد. از این رو توانایی کشورها در مدیریت حل و فصل اختلاف در دریاها، سیاست‌های بین‌المللی قرن ۲۱ را شکل خواهد داد. حیرت‌آور این است که رفتار دولتها و نمایندگان آنان در دریا در زمینه‌های مطالعه در مورد نقش دریاها در روابط بین‌الملل را با وجود اهمیت فزاینده آن ناچیز می‌باشد (Mière, Christian Le, 2014).

از منظری دیگر ضرورت دارد ایران جهت حضور موثر در کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی از قدرت دیپلماسی مستقیم جهت حل و فصل اختلافات منطقه‌ای و بین‌المللی خود استفاده نماید. در حال حاضر کریدور شمال و جنوب به دلیل تحریم‌های آمریکا و عدم سرمایه‌گذاری شرکتهای چند ملیتی و بین‌المللی نتوانسته است دارای کارآمدی و اثر بخشی خود را نشان دهد. علاوه بر تحریم‌های بین‌المللی وزیر مسکن و شهرسازی در دولت سیزدهم وزیر مسکن و شهرسازی در جلسه‌ای حضوری با نخبگان از عدم نیاز به توسعه کریدور شمال به جنوب سخن گفته بود. از این رو چنین ناآشنایی مقام عالی وزارت مسکن، راه و شهرسازی که مسئولیت مستقیم در مورد توسعه دریا محور از طرق معاونت خود یعنی سازمان بنادر و دریانوردی را دارد جای شگفتی بسی شگفتی است که نشان دهند این است که مسئولین مرتبط از منظر هنجاری، ساختاری و رفتاری آشنایی با توسعه کریدورها منطقه‌ای و بین‌المللی

و نقش آن در توسعه دریا محور ندارند به طوری که عدم نیاز به توسعه کریدور شمال و جنوب را صرحاً اعلام می نماید.

نمونه دیگری که در جهت توسعه دریا محور ایران ضروری است انجام گیرد این است که اروپا و آمریکا با صرف هزینه یک میلیارد دلار بیشتر، ایران را با وجود مسیر کوتاه تر از بهره گیری از خط لوله باکو-تفلیس-جیحان محروم نمودند. از این رو دولت کشور-ایران از منظر هنجاری، ساختاری و رفتاری ضروری است اختلافات خود را با بهره گیری از دیپلماسی مستقیم و بدون واسطه و بهره گیری از اصول مذاکرات کارآمد و اثر بخش و بهره گیری از دیپلماتهای متخصص مشکلات موجود را با اتحادیه اروپا و آمریکا تا حد امکان حل نماید و زمینه حضور سرمایه گذاری مستقیم خارجی مبتنی بر رقابت شرکتهای خارجی را جهت رونق یافتن توسعه دریا محور و کریدورهای حمل و نقل ترکیبی فراهم نماید.

علاوه بر کریدور نوظهور عرب-مد ترکیه در نظر دارد در چارچوب پروژه‌های که آن را احیای مسیر سنتی جاده ابریشم توصیف می‌کند، در طول سال‌های اخیر تلاش‌های خود را برای ایجاد یک مسیر ترانزیتی از چین به سمت اروپا شتاب بخشیده است. مسیری که ترکیه اخیراً سرمایه‌گذاری کلانی برای تکمیل آن انجام داده است، کریدور میانی نام دارد که از طریق قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان و جمهوری گرجستان، چین را به ترکیه متصل می‌کند. کارشناسان مسائل اوراسیا «تاسیس کریدور میانی را از دو دیدگاه مورد بررسی قراردادده اند یکی دیدگاه بدبینانه و به نوعی خصمانه است که نسبت به عملکرد چین و ترکیه و همه دست‌اندرکاران این پروژه با بدگمانی نگاه می‌کند و این طور نتیجه می‌گیرد که این پروژه در عمل برای حذف ایران و روسیه ایجاد شده و در راستای اقداماتی است که به انزوای بیشتر ایران و روسیه کمک کند. قرائن و شواهد موجود از نظر برخی کارشناسان این دیدگاه را تأیید نمی‌کند. باید دیدگاه دیگری به این پروژه نگاه می‌شود و آن نگاه اقتصادی است. «وقتی پروژه‌های اقتصادی تعریف می‌شود، مهم‌ترین موضوع این پروژه‌ها منافع محوری است. وقتی قرار است خطوط لوله گاز، نفت و مسیرهای ترانزیتی تاسیس شود، باید موانع مرتفع شوند. دو کشور ایران و روسیه با تحریم روبه‌رو هستند. پروژه‌های اقتصادی که چین تعریف کرده است، نمی‌تواند معطل این تحریم‌ها بماند، به خصوص که مشخص نیست این تحریم‌ها کی پایان پیدا می‌کند. بنابراین بر مبنای اصل منفعت‌محور بودن، چین، ترکیه و همه کشورهایی که در این پروژه‌ها هستند، ترجیح می‌دهند که راه‌حلی برای استمرار این پروژه‌ها پیدا کنند و یکی از راه‌حل‌ها این است که کشوری که تحت تحریم است را نادیده بگیرند» (Beheshtipour, Hassan, 2022). «ممکن است این‌گونه تصور شود توطئه‌ای در کار

است که ایران را منزوی کنند، اما اگر بخواهیم واقع‌بینانه قضاوت کنیم، باید ببینیم که دلایل تحریم ما چیست و قرار است تا کی این بازی تحریم ادامه پیدا کند.» این کارشناس مسائل اوراسیا معتقد است: «ما باید به جای اینکه سیاست تقابل در برابر چنین طرح‌هایی در پیش بگیریم، ارزیابی کنیم که چه اقداماتی می‌توانیم انجام دهیم که از مزیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران به‌طوری استفاده کنیم که کشورهای سرمایه‌گذار نتوانند ایران را نادیده بگیرند.» وی معتقد است: «ایرانی که تحت تحریم باشد را حتماً می‌توان نادیده گرفت. ژئوپلیتیک ایران را دور می‌زنند، چون چاره دیگری ندارند» (Beheshtipour, Hassan, 2022). دولت ترکیه در چارچوب پروژه‌ای که آن را احیای مسیر سنتی جاده ابریشم توصیف می‌کند، در طول سال‌های اخیر تلاش‌های خود را برای ایجاد یک مسیر ترانزیتی از چین به سمت اروپا شتاب بخشیده است. مسیری که ترکیه اخیراً سرمایه‌گذاری کلانی برای تکمیل آن انجام داده است، کریدور میانی نام دارد که از طریق قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان و جمهوری گرجستان، چین را به ترکیه متصل می‌کند و بر اساس این برنامه زمان‌بندی، قرار است ظرفیت حمل بار در این مسیر در عرض ۵ سال به ۱۰ میلیون تن در سال برسد.

در حالی که مقام‌های ایران سال‌هاست بر مزیت ایران برای استفاده به عنوان کریدور شرق-غرب و شمال-جنوب تاکید می‌کنند، پروژه ترکیه برای اتصال چین به اروپا، با دور زدن ایران توانسته است تاکنون در اتصال مسیر شرق به غرب موفق عمل کند. مسیر کریدور میانی، در بخش شرقی، مشابه مسیر ایران است و با عبور از قزاقستان و ترکمنستان می‌توانست از طریق ایران به ترکیه متصل شود: «واقعیت این است که قزاقستان، ترکمنستان و ترکیه به دلیل دشمنی با ما نیست که مسیر دیگری را برگزیده‌اند، به این دلیل نیست که اهمیت ما را درک نمی‌کنند. هر جا که منفعت باشد حتماً وارد همکاری می‌شوند و سرمایه‌گذاری می‌کنند، اما در مورد ایران ما با واقعیت‌های تلخی روبه‌رو هستیم، ما به دلیل تحریم‌ها از لحاظ بازرگانی و تجارت با کشورهای منطقه محدودیت داریم، نتوانسته‌ایم تعهدات کامل FATF را برای خروج از فهرست هشدار این کارگروه اجرایی کنیم و اینها همه دست به دست هم می‌دهند که باعث می‌شود استفاده از مسیر ایران برای دیگران منفعت نداشته باشد» (Beheshtipour, Hassan, 2022). بر اساس اطلاعات و بسایت وزارت خارجه ترکیه مسیر این کریدور از گرجستان و جمهوری آذربایجان، ترکیه را به دریای خزر متصل می‌کند و از طریق یکی از دو مسیر ترکمنستان-ازبکستان-قرقیزستان یا قزاقستان به چین می‌رسد. مسیر دریایی این کریدور بین بندرهای باکو و الت در جمهوری آذربایجان و بندرهای آق‌تاو و قوریق در قزاقستان و ترکمن‌باشی در ترکمنستان قرار دارد. بخش زمینی این کریدور

در نیمه غربی با تاسیس خط آهن باکو-تفلیس-آخالکالک-قارص، بنادر جمهوری آذربایجان را از طریق مسیر ریلی به خط آهن ترکیه متصل می‌کند. از نظر ترکیه، کریدور میانه رقیب کریدور شمال، مسیر خط آهن سبیری روسیه که نزدیک به ۵ درصد از ترانزیت کالاهای چین به اروپا از آن انجام می‌شود و مسیر دریایی است که ۹۵ درصد کل ترانزیت کالاهای چین به اروپا از آن طریق انجام می‌شود. نخستین بار یک محموله باری از استان شیان چین با استفاده از این مسیر، سال ۲۰۱۹، در عرض ۱۸ روز به پراگ در جمهوری چک ارسال شد. بر اساس برآورد ترکیه، ظرفیت این مسیر در حال حاضر یک میلیون مسافر و ۶ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا در سال است که تا سال ۲۰۳۴ می‌تواند به ۳ میلیون مسافر و ۱۷ میلیون تن کالا برسد. ترکیه خطوط لوله گاز تاناب و خط لوله نفت خام باکو-تفلیس-جیحان را نیز بخشی از این پروژه عظیم ترانزیتی تلقی می‌کند (Shahsavari, Shahab, 2022).

۶. پیامدهای حقوقی و دیپلماتیک کریدور عرب-مد برای ایران

کریدور عرب-مد، به‌عنوان یکی از طرح‌های مهم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه، صرفاً یک پروژه اقتصادی و ترانزیتی نیست؛ بلکه در ذات خود واجد پیامدهای حقوقی و دیپلماتیک گسترده‌ای است که می‌تواند توازن قدرت منطقه‌ای و جایگاه ایران در معادلات بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد. از یک‌سو، مباحث مربوط به حقوق بین‌الملل عمومی و اقتصادی نظیر آزادی ترانزیت، تعهدات معاهداتی، حقوق عبور دریایی، و الزامات عدم تبعیض مطرح می‌شوند که می‌توانند مبنای ادعاها یا دفاعیات ایران در قبال سایر دولت‌های ذی‌نفع قرار گیرند. از سوی دیگر، بُعد دیپلماتیک و سیاسی این کریدور با شکل‌دهی به ائتلاف‌های جدید میان کشورهای عربی، اروپایی و قدرت‌های فرامنطقه‌ای، زمینه‌ساز تغییراتی در موازنه روابط ایران با همسایگان و شرکای سنتی خود خواهد شد.

در چنین شرایطی، بررسی همزمان پیامدهای حقوقی و دیپلماتیک کریدور عرب-مد ضرورتی دوچندان پیدا می‌کند؛ چراکه هرگونه غفلت از ابعاد حقوقی می‌تواند موجب محرومیت ایران از حقوق مسلم در حوزه ترانزیت و انرژی گردد، و بی‌توجهی به ابعاد دیپلماتیک می‌تواند منجر به حاشیه‌نشینی کشور در ساختارهای نوین همکاری‌های منطقه‌ای شود. از این رو، تحلیل حاضر می‌کوشد با رویکردی تلفیقی، نخست چارچوب‌های حقوقی حاکم بر این پروژه را واکاوی کرده و سپس ابعاد دیپلماتیک آن را در پرتو رقابت‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی مورد بررسی قرار دهد.

۷. پیامدهای حقوقی

۷-۱. حق ترانزیت و آزادی ترانزیت در حقوق بین‌الملل

یکی از اصول اساسی در حقوق بین‌الملل اقتصادی، اصل آزادی ترانزیت است که غالباً در معاهدات منطقه‌ای و کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل تجاری تضمین می‌شود. کشورهای واقع در مسیر ترانزیت باید به کالاهای عبوری تسهیلاتی اعطا کنند، مادامی که این عبور تابع شرایط مقرون به عدالت و بدون تبعیض باشد. اگر کریدور عرب-مد به صورت یک مسیر رسمی بین‌المللی شکل بگیرد، ایران می‌تواند درخواست کند که مطابق با استانداردهای بین‌المللی ترانزیت، حق عبور کالا از قلمرو یا در مجاورت آن را داشته باشد، یا تضمین کند که سهمی در مدیریت، تعرفه‌ها و مقررات مسیر داشته باشد. اگر در این مسیر مقرراتی وضع شود که عملاً ایران را از دسترسی یا سهم‌گیری بازدارد، می‌تواند بر مبنای ادعاهای تبعیض‌آمیز یا نقض تعهدات بین‌المللی وارد عمل شود. اگر کشورهای شاخص این پروژه قراردادهایی بین خود امضا کنند، اما ایران را کنار بگذارند، ممکن است ایران بتواند ادعای نقض تعهدات بین‌المللی منطقه‌ای یا معاهدات چندجانبه‌ای را مطرح کند که تضمین‌کننده حق ترانزیت هستند.

۷-۲. تناقض با تعهدات بین‌المللی و حقوق خالص دریایی

اگر مسیر کریدور عرب-مد شامل بخش‌هایی از مسیر دریایی یا عبور از تنگه‌ها باشد، پرسش‌هایی درباره سازگاری با حقوق حاکم بر عبور دریایی مطرح می‌شود. مفاهیم «عبور ترانزیتی (transit passage)» برای کشتی‌ها در تنگه‌هایی که از دریاهای آزاد به دریاهای آزاد متصل می‌شوند، در کنوانسیون ملل متحد در حقوق دریاها (UNCLOS, 1982, Articles 37-38) مطرح شده است. با این حال، ایران هنوز این کنوانسیون را تصدیق نکرده و بر مبنای حقوق عرفی و قواعد حقوق دریایی موجود، مدعی حق عبور از تنگه‌ها است (Lott, 2022; Shihata, 2000). از این منظر، هرگونه اجرای کریدور دریایی در منطقه نیازمند رعایت ترکیبی از اصول حقوق بین‌الملل دریایی و قواعد ملی ایران است تا هم مشروعیت حقوقی داشته باشد و هم از تنش‌های احتمالی جلوگیری شود. اگر کریدور عرب-مد بخواهد از میان تنگه‌ای بگذرد که کشورهای عربی کنترل بیشتری بر آن دارند، ممکن است اختلاف حقوقی بین ایران و آن کشورها در مسأله تعیین شرایط عبور، کنترل دریایی، امنیت دریایی، یا پرداخت حق دسترسی پیش آید.

۷-۳. حقوق قراردادهای و مشارکت‌های بین‌المللی

در سطح قراردادهای بین‌دولتی، اگر کشورهای عربی و کشورهای مدیترانه‌ای برای ساخت، بهره‌برداری و مدیریت این کریدور وارد قراردادهای بلندمدت شوند، ایران ممکن است بخواهد یا مشارکت کند یا از حقوق مرتبط (مانند حق اولویت، حق عضویت، حق نظارت، مشارکت مالی) بهره‌برداری کند. در این زمینه، چنانچه ایران کنار گذاشته شود یا قراردادهای به نحوی طراحی شوند که ایران را به صورت تبعیض‌آمیز محدود کنند، امکان طرح شکایات طبق مقررات داوری بین‌المللی یا نهادهای حقوقی بین‌الملل وجود دارد. بعلاً اگر بخش‌هایی از مسیر بر روی سرزمین کشورهای عربی و سپس از طریق بنادر مدیترانه‌ای طراحی شود، ممکن است کشورهای عربی قراردادهایی ببندند که مسیر دسترسی به بنادر یا رسیدن به بازار اروپا را مختص خود کنند. در این حالت، ایران باید در متن قراردادها حقوقی مانند «حق عبور داده شده»، «اولویت عبور»، حق استفاده از ظرفیت مازاد و مقررات تبعیض‌زدایی را پیش‌بینی کند تا از انحصارگرا شدن مسیر جلوگیری کند.

۴-۷. ادعاهای حقوق بین‌المللی و داوری

در صورت بروز منازعات میان ایران و کشورهای ذی‌نفع پروژه در خصوص تفسیر یا اجرای مفاد قراردادها، ایران می‌تواند به نهادهای داوری بین‌المللی مراجعه کند (مثلاً ICSID یا دادگاه‌های بین‌المللی). این نهادها می‌توانند به تفسیر و الزام به اجرای تعهدات کمک کنند. برای مثال، اگر ایران بتواند نشان دهد که قراردادهای جدید مسیر کریدور ناقض حقوق بین‌المللی یا تعهدات منطقه‌ای است، می‌تواند مطالبه جبران خسارت کند. همچنین، ایران می‌تواند از اصول عمومی حقوق بین‌الملل مانند حسن هم‌جواری (good neighbourliness)، عدم تبعیض در تحمیل مقررات عبور، و اصل تعهد به انجام «معاهدات به عنوان قانون داخلی (pacta sunt servanda)» استفاده کند.

۸. پیامدهای دیپلماتیک

اگر کریدور عرب-مد به صورت کامل عملیاتی شود و مسیرهای انتقال انرژی و کالاها را از کشورهای عربی و میانه به اروپا کاهش دهد، سهم ایران در مسیرهای ترانزیتی کلان کاهش خواهد یافت. تحلیلگرانی معتقدند که تکمیل این پروژه ممکن است جایگاه استراتژیک ایران را کاهش دهد و موجب تهدیدات اقتصادی و امنیتی شود. (Lotfi, 2022) در ادبیات جدید سیاست خارجی، مفهوم «جنگ کوریدورها» مطرح شده است؛ یعنی رقابت میان مسیرهای ترانزیتی مختلف که هر مسیر به عنوان ابزار نفوذ ژئوپلیتیکی عمل می‌کند. این مفهوم در مطالعه Reisinezhad تحت عنوان The Corridor War in the Middle East

مطرح شده است. بنابراین، ایران ممکن است در موقعیت رقابتی ضعیف‌تری با کشورهای عربی و اروپایی در زمینه نفوذ منطقه‌ای و کنترل مسیرهای ترانزیت قرار گیرد.

۹. چالش تعامل با کشورهای همسایه و رقابت منطقه‌ای

پروژه عرب-مد می‌تواند موجب همگرایی کشورهای عربی و مدیترانه‌ای با یکدیگر شود و احتمالاً ایران را به حاشیه براند. این می‌تواند باعث تشدید رقابت دیپلماتیک ایران با کشورهای همجوار شود. ایران ناگزیر خواهد بود برای حفظ جایگاه خود در منطقه، روابط دیپلماتیک خود را در سطح منطقه‌ای تقویت کند، به‌ویژه با کشورهایی که مسیر کریدور از آنها می‌گذرد. همچنین، ممکن است کشورهای عربی در پروژه‌هایی مانند IMEC (India-Middle East-Europe Corridor) شرکت کنند؛ این پروژه نیز در بخش‌هایی همپوشانی با ایده عرب-مد دارد و ورود ایران به معادلات رقابت چنین پروژه‌هایی، ضرورت داشته است که ایران در مذاکرات منطقه‌ای مشارکت کند تا از کنار گذاشته شدن در توافقات بزرگ زیرساختی جلوگیری نماید. یکی از منابع قدرت ایران در معادلات منطقه‌ای، عرضه انرژی به بازارهای بین‌المللی است. اگر مسیر جدید کریدوری بتواند انرژی کشورهای عربی را با هزینه کمتری به اروپا منتقل کند، جذابیت انرژی ایران برای برخی بازارها کاهش می‌یابد. بنابراین، ایران باید در حوزه دیپلماسی انرژی فعال باشد تا قراردادهایی بلندمدت و متقابل تنظیم کند که تضمین‌کننده بازارهای صادراتی ایران باشند. در مقابل این تهدیدها، ایران می‌تواند از فرصت‌ها بهره‌برد. به‌عنوان مثال، ایران می‌تواند در اجزای پروژه همکاری کند یا با کشورهای مسیر کریدور وارد شراکت شود. ایران همچنین می‌تواند پیشنهاد دهد که مسیرهای جایگزین (مثلاً جت نورد-جنوب، کریدورهای آسیایی از مسیر ایران) به پروژه متصل شوند تا مسیر عرب-مد به شبکه جهانی ایران متصل شود.

از منظر دیپلماتیک، ایران می‌تواند در مجامع چندجانبه مانند سازمان همکاری اقتصادی (ECO)، اتحادیه کشورهای اسلامی، سازمان همکاری شانگهای یا سایر سازوکارهای منطقه‌ای حضور فعال داشته باشد تا در طراحی مقررات و استانداردهای کریدور سهم داشته باشد. همزمان با پیشرفت پروژه، ممکن است تنش‌های امنیتی منطقه‌ای افزایش یابد؛ کشورهایی ممکن است برای کنترل امنیت مسیرها، حضور نظامی یا شبه‌نظامی داشته باشند. در این شرایط، ایران باید موازنه بین وضع امنیتی و آزادی ترانزیت را بسنجید و از ورود به مناقشات نظامی یا رقابت‌های امنیتی خودداری کند. ارائه اصلی‌ترین پروژه کریدوری قرن توسط چین که راهبرد کلان این کشور برای تغییر نظم ژئوپلیتیکی موجود به سود خودش بود، واکنش‌های ایالات متحده و هم‌پیمانانش را در پی داشت. بر این اساس، در چند سال گذشته شاهد جنگ

کریدورها و زیرساخت‌ها هستیم که در واقع رقابت قدرت و جنگ اقتصادی بین چین و ایالات متحده است و تمام این کریدورهای فرعی دیگر را پوشش می‌دهد و این جنگ کریدورها تبعات اقتصادی و سیاسی فراوانی را برای جهان به ویژه حوزه ژئوپلیتیکی خاورمیانه به همراه داشته است. در این وضعیت، کشورهای مختلف به دنبال تعریف جایگاه جدید در آینده اقتصاد دنیا و قرار گرفتن در بین قدرت‌های بزرگ منطقه‌ای و جهانی برای حفظ منافع ملی خود هستند که موجب شد تا حضور کشورها در طرح‌های بزرگ کریدوری اهمیت ویژه‌ای یابد. تمامی کشورهای حاضر در این کریدورها با تکیه بر مؤلفه‌های ژئوپولی‌نومیک سعی در تغییر بازی و نظم ژئوپلیتیکی منطقه و جهان به سود خود را دارند که سبب تقابل راهبردها و رقابت کشورها در نقاط ژئواستراتژیک جهان در اوراسیا به خصوص اقیانوس هند و خاورمیانه گردید (Tashjian, 2024). رقابتی که پس از اعلان رسمی کلان پروژه راه ابریشم نوین در سال ۲۰۱۳ آغاز شده و اکنون با اعلان کریدور هندی-عربی-غربی آیمک به اوج خود رسیده و شاهد تقابل استراتژی‌ها در اقیانوس هند، از خلیج فارس تا مدیترانه، هستیم. با جدی شدن کریدور آیمک با راهبرد دولت بایدن برای اتصال هند به عربستان، اسرائیل و سپس اروپا به نظر می‌رسد که جنگ کریدورها بین چین و آمریکا وارد مرحله تازه‌ای شده باشد. اگر مسیر شمالی کمربند اقتصادی چین که از راه روسیه به اروپا می‌رسد یکی از دلایل وقوع جنگ اوکراین و حاصل آغاز این رقابت اقتصادی باشد؛ احداث کریدور آیمک موجب تقابل چین و هند در اقیانوس هند و شاید آمریکا و چین در دریای جنوبی چین خواهد شد. مهم‌تر اینکه تقابل در شرق مدیترانه و جنگ غزه را باید از این دید نگریست، جایی که دروازه ورود این کریدور به اروپا و هات اسپات حضور کشورهای مهم منطقه نظیر ایران، ترکیه و اسرائیل از یک سو و سرمایه‌گذاری‌های بندری چین و هند و پایگاه ناوگان آمریکا از سوی دیگر است.

۱۰. تحلیل کریدور عرب-مد (آیمک)

آیمک، آخرین پروژه از چندین پروژه ارتباطی است که طی دو دهه گذشته مطرح شده‌اند. این کریدور در سپتامبر ۲۰۲۳ در حاشیه اجلاس گروه ۲۰ توسط آمریکا و هند با مشارکت کشورهای آلمان، فرانسه، ایتالیا، عربستان، امارات، یونان، اردن و اسرائیل درست چند هفته پس از عضویت رسمی عربستان و امارات در گروه اقتصادی ضد غربی بریکس، بصورت رسمی معرفی گردید. این کریدور اقتصادی کشورهای منطقه‌ای نظیر ایران، ترکیه، مصر و کشورهای بزرگی چون چین و روسیه را کنار گذاشته است. این پیشنهاد از بطن پیمان آبراهام در سال ۲۰۲۰ و گروه بندی I2U2 به وجود آمد که در اکتبر ۲۰۲۱ هند را به گروه بندی ایالات متحده-اسرائیل-امارات اضافه کرد. در واقع آیمک، به عنوان دوره

جدیدی از همکاری بین هند، غرب آسیا (خاورمیانه) و اروپا، از طریق اتحاد آنها با ایالات متحده نگریسته می شود. سه مؤلفه کلیدی این کریدور (حمل و نقل، دیجیتال، انرژی)، محرک های ژئواستراتژیک، و ملاحظات ژئوپلیتیکی، حوزه های مهم و حیاتی کریدور در مراحل اولیه و فرصت های احتمالی کریدور در آینده است. طرفین مهلت ۶۰ روزه برای پیشبرد برنامه های دقیق تر برای اجرای این کریدور تعیین کردند. اما در ژئوپلیتیک کنونی، ۶۰ روز زمان زیادی است. نکته اینکه کمتر از یک ماه پس از نشست گروه ۲۰، حمله حماس به اسرائیل منجر به جنگی شد که تأثیر آن در سراسر جهان بازتاب یافته است (Rai, 2024). آیمک را می توان به عنوان یک برنامه بلندپروازانه، از دیدگاه بازیگران مهم منطقه ای و جهانی حاضر در این پروژه چنین تحلیل کرد:

۱- این کریدور را می توان تلاش بدون روتوش آمریکا و هند برای خنثی سازی کلان پروژه چینی و متوقف کردن توسعه طلبی ها و هژمونی طلبی این کشور در نظر گرفت. زیرساخت های پروژه کمربند-جاده دارای ماهیت دوگانه است، به این معنی که غرب مظنون است که چین ممکن است از این زیرساخت ها برای اهداف نظامی در آینده استفاده کند. این یک تهدید جدی برای هند و ایالات متحده است، چرا که ابتکار یک کمربند-یک جاده از طریق مجموعه ای از ابتکارات زیربنایی، مشارکت های اقتصادی و مبادلات فرهنگی، به دنبال ایجاد یک جای پای استراتژیک برای چین در مقیاس جهانی است.

۲- تلاش اروپایی ها برای خطرزدایی از نفوذ اقتصادی چین و تنوع در بازار تجارت جهانی دانست. کما اینکه این پروژه بزرگ ارتباطی به رهبری ایالات متحده برای پیوند اتحادیه اروپا و هند از طریق خلیج فارس هنوز هم می تواند اتفاق بیفتد و می تواند همه اعضا را به اهداف ژئوپلیتیکی شان برساند. در واقع ایالات متحده و اتحادیه اروپا قصد دارند هند را به خودشان نزدیک تر و با نفوذ چین مقابله کنند.

۳- این کریدور می تواند باعث تقویت استراتژی هند برای فرار از محاصره پکن و تبدیل شدن به یک رهبر در میان کشورهای در حال توسعه گردد. ۴- تلاش کشورهای عرب خلیج فارس، بخصوص عربستان و امارات، برای تبدیل شدن به نقاط تقاطع حیاتی تجارت جهانی در محور شرق به غرب؛ مهم تر آنکه هدف پنهان این کشورها بریدن سر مار-در واقع مقابله با رقیب سنتی یعنی ایران- است. ۵-

تلاش آمریکا برای تبدیل اسرائیل به هاب انتقال کالا، انرژی و تکنولوژی بین منطقه و غرب که موجب حفظ و تضمین موجودیت این کشور و وابستگی کشورهای منطقه به آن. همسویی استراتژی ها و سیاست خارجی کشورهای آسیایی که تاکنون با هم همسو نبوده اند. ۲- زمینه ساز صلح ابراهیم و احتمال برقراری صلح در غزه و پذیرش طرح دو کشوری. ۳-تبدیل اسرائیل به هاب انتقال کالا و انرژی منطقه

و حفظ امنیت و موجودیت آن و ایجاد وابستگی برای کشورهای منطقه. ۴- افزایش نفوذ کشورهای عربی در زنجیره تأمین و تجارت جهانی، تبدیل شدن به پل ارتباطی شرق-غرب، همچنین کاهش رقابت عربستان و امارات. ۵- برقراری صلح در منطقه و مقابله با رقیب استراتژیک اعراب، یعنی ایران از طریق راهبرد تنش زدایی. ۶- حمایت سیاسی آمریکا. ۷- حمایت تکنولوژیکی اروپا و اسرائیل. ۸- آسودگی خاطر اروپا در راستای استراتژی امنیت انرژی این اتحادیه و عدم وابستگی به گاز روسیه. ۹- مقابله با نفوذ و هژمون طلبی چین برای آمریکا و انطباق با راهبرد نگاه به شرق آمریکا. ۱۰- خطرزدایی از چین و ایجاد تنوع در بازارهای تجاری اروپا. ۱۱- فرار از محاصره چین برای هند. ۱۲- چند وجهی بودن و توجه به منابع متنوع انرژی. ۱۳- ایجاد کریدور امن غذایی. ۱۴- اتصال دیجیتال قوی.

۱- ابهام در تداوم همکاری کشورهای عضو با توجه به شرایط حاکم بر منطقه و جهان. ۲- تنش بین کشورهای عربی خلیج فارس. ۳- رقابت اقتصادی شدید عربستان و امارت. ۳- تهدیدات گوناگون و نا امنی ذاتی منطقه خاورمیانه و اقیانوس هند نظیر: جنگ غزه، تبادل آتش بین ایران و اسرائیل. ۴- حذف کشورهای مهم منطقه مانند ایران، ترکیه و مصر در کنار تحت تأثیر قراردادن منافع روسیه و تقابل با کلان پروژه چین ۵- عدم امکان شکوفایی و احداث زیرساخت ها و کریدورها در شرایط نا امن. ۶- رقابت دیرینه ژئواستراتژیک ایران با کشورهای عرب خلیج فارس. ۷- عبور کریدور آیمک از تنگه هرمز و حضور ایران به عنوان قدرت و تهدید استراتژیک. ۸- رقابت های منطقه ای و جهانی در بخش دیجیتال. ۹- تخلیه و بارگیری چندباره از مسیر دریایی به ریلی و کاهش سرعت ترانزیت. ۱۰- مشخص نبودن میزان دقیق هزینه احتمالی و کشور های هزینه کننده.

۱۱. تأثیر کریدور عرب-مد بر ژئوپلی نومی ایران

رابرت کاپلان در کتاب انتقام جغرافیا از موقعیت «محوری» ایران در خاورمیانه می گوید و تأکید می کند که «امتیاز موقعیت مکانی ایران در جنوب هارتلند مکنیندر و داخل ریملند اسپایکمن مهم تر از هر عامل دیگری است». ایران بر سر راه شرق و غرب و رابط طبیعی بین آسیای میانه، شبه قاره هند و خاورمیانه است. دامنه های غربی رشته کوه های زاگرس بر بین النهرین مسلط است. ایران بالقوه دارای بیشترین نفوذ طبیعی بر آسیای میانه و قفقاز است. با وجود اینکه به لحاظ ژئوپلیتیک و دسترسی، ایران محوری ترین، کوتاه ترین و اقتصادی ترین موقعیت را در محل اتصال سه قاره جهان دارد و می توانست قلب ترانزیت جهان باشد، اما حضور ایران در مسیرهایی که در یکی، دو دهه اخیر برای اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب جهان مدنظر بوده، بسیار اندک است و تقریباً همه آنها ایران را دور می زند. کریدور نوظهور

عرب-مد هم عاید همین مسئله است. احداث این کریدور در کنار توسعه کرانه جنوبی خلیج فارس و تلاش کشورهای عربی برای تبدیل شدن به نقطه اتصال تجارت جهانی در محور شرق-غرب موجب افزایش نقش آنها در عرصه بین‌المللی خواهد شد. حضور کشور هند به عنوان یکی از اعضای اصلی کریدور شمال-جنوب در راهگذر آیمک، همچنین حمایت‌های سیاسی و اقتصادی آمریکا و اروپا و حضور اسرائیل به عنوان دشمن اصلی منطقه‌ای ایران و عبور این کریدور ترکیبی از جنوب ایران، بعلاوه عبور بال‌غربی کریدور از منطقه جبهه مقاومت و تلاش‌های اسرائیل برای تحقق این بخش از مسیر که به نبردی تمام‌عیار در مدیترانه شرقی و حتی تقابل مستقیم ایران و اسرائیل کشیده شده، موجب تضعیف نقش قلبی-گذرگاهی ایران در گذرگاه‌های اقتصادی و تجارت بین‌الملل می‌گردد.

ایران با توجه به قرار گرفتن در کانون دو حوزه ژئواستراتژیک انرژی جهان، یعنی خلیج فارس و کاسپین، همچنین داشتن منابع عظیم انرژی گاز، نفت و معادن غنی؛ از جمله نقاط ثقل ژئوپلیتیک انرژی است. نکته اینکه کریدور عرب-مد یک کریدور چند وجهی است که از آن به عنوان یک تغییر دهنده بزرگ بازی یاد شده و در آن بر مؤلفه انرژی به ویژه انرژی پاک، تولید برق خورشیدی و انرژی هیدروکربنی تأکید شده است. اقدامی که ممکن است ژئوپلیتیک انرژی را دگرگون سازد. کشورهای عضو این کریدور بر توسعه زیرساخت‌های انرژی‌های نو اتمام ویژه‌ای دارند. ضمن اینکه، حضور کشورهای عربی به عنوان رقبای ایران در حوزه انرژی و تأمین انرژی کشورهای اروپایی و هند در کنار عدم توسعه زیرساخت‌های ایران در این حوزه و تحریم‌های نفتی ظالمانه آمریکا، همگی سبب کاهش نقش ایران در ژئوپلیتیک انرژی خواهند شد. عدم توجه ایران به دگرگونی‌های حوزه انرژی و غفلت از انرژی‌های تجدیدپذیر علیرغم وجود ظرفیت‌های مناسب را باید به این موضوع اضافه کرد.

کریدور عرب-مد از ظرفیت‌های بندری بالای کشورهای عضو بهره خواهد برد. بنادر مورد استفاده در این کریدور، از بنادر هندی گرفته تا بنادر کشورهای عربی و بندر حیفا و پیرائوس همگی جزو بنادر پیشرفته با ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری کانتینری بالا هستند که در صورت تثبیت کریدور عرب-مد و آغاز ترانزیت کالا و انرژی از طریق این کریدور، اهمیت این بنادر راهبردی بیش از پیش آشکار خواهد شد. علیرغم دسترسی ایران به دریا در شمال و جنوب به ویژه بندر راهبردی و اقیانوسی چابهار اما بنادر ایران هیچکدام جزو بنادر برتر دنیا نیستند و عملکرد ضعیفی را در سال‌های اخیر داشته‌اند؛ که با احداث این کریدور و رونق هرچه بیشتر بنادر کشورهای عضو به عنوان نقاط اتصال و گره‌های مسیر، بیشتر خواهد نیز خواهد شد.

نتیجه گیری

در جهان کنونی توسعه کدهای ژئوپولینومیک امکان تزریق قابل توجه تر اقتصاد سیاسی شبکه‌های اتصال سرزمینی را به ژئوپلیتیک نظام جهانی فراهم می‌کند. دولتی که قدرت مانور بیشتری در کدهای کلیدی ژئوپولینومیک و سطوح سه‌گانه آن دارد، می‌تواند تعادل ساختارهای قدرت جهانی را به نفع خود تغییر دهد. از دیرباز تاکنون ترانزیت کالا از مهمترین مسائل جهان به شمار می‌رفته و انتقال آن از مبدأ تا بازارهای مصرف و تسلط و کنترل مسیرهای انتقال از اهمیت بالایی برخوردار بوده است. در دنیای امروز، کریدورها شامل مجموعه شبکه‌ای از خطوط جاده‌ای، ریلی، دریایی، خطوط شبکه‌های عظیم انرژی، خطوط دیجیتال و فیبر نوری، و حتی اتصال دهنده پایگاه‌های نظامی و نماد و نمود واقعی رقابت‌های ژئواکونومیکی قدرت‌ها در نقاط ژئواستراتژیک برای دستیابی به اهداف ژئوپلیتیکی هستند. بر این اساس، جهان امروز شاهد اوج‌گیری رقابت‌های ژئوپلیتیکی است؛ عرصه‌ای که در آن دیگر فقط منابع انرژی عامل رقابت کشورها به شمار نمی‌آید، بلکه کریدورها نیز به محل رقابت قدرت‌ها تبدیل شده‌اند و هر کشور می‌کوشد در شبکه ایجادشده توسط این کریدورهای نوظهور، جایی برای خود دست و پا کند. بنابراین، کریدورهای اقتصادی تنها به معنای ملاقات با تجارت نیستند، بلکه بازتابی از رقابت‌های ژئواستراتژیک‌اند. به نظر می‌رسد در این روند در حال انتقال، هر یک از بازیگران در سودای جانمایی نقش خود در کریدورهای بین‌المللی هستند که آن را در راستای اهداف متعددی دنبال می‌کنند؛ در واقع شاهد تقابل استراتژی‌هایی هستیم که از حوزه ایندوپاسیفیک تا مدیترانه، از خلیج فارس تا شامات را در بر گرفته و اقدامات راهبردی قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی در احداث کریدورها سبب شد تا مؤلفه‌های ژئوپولی‌نومیک ایران در حصار کریدورهای رقیب قرار گیرد و این کریدورها روز به روز مزیت‌های جغرافیایی ایران را کاهش داده و تنهایی استراتژیک ایران را تشدید کنند.

در این بین، کریدور جدید آیمک که یک کریدور چند وجهی دریایی-ریلی با حمایت سیاسی آمریکا و حضور هند به عنوان یک قدرت نوظهور اقتصادی، قدرت‌های اول اتحادیه اروپا و کشورهای مهم خاورمیانه شامل عربستان، امارات و اسرائیل است، اگرچه در نگاه اول پیش درآمد جنگ زیرساختی و تقابل راهبردی آمریکا و چین در حوزه ایندوپاسیفیک به نظر می‌آید؛ اما با بررسی و تحلیل دقیق تر ابعاد دیگر این کریدور و تأثیر آن بر ایران نمایان می‌شود. چراکه با حضور رقبای تاریخی و استراتژیک ایران در منطقه شکننده خاورمیانه در این کریدور، اگرچه شاهد راهبرد تنش‌زدایی این کشورها با ایران بودیم اما در نهایت عربستان و امارات در تلاش برای تبدیل شدن به نقطه اتصال شرق و غرب تجارت

جهان، رقابت و به نوعی حذف ایران از تجارت بین الملل هستند. ساختار ژئوپلی نومیک این کشورها بر اساس سه مؤلفه کریدوری، بندری و انرژی به مراتب از ایران توسعه یافته تر است و چشم انداز روشن تری هم دارد. براین اساس، به علت حضور کشورهای قدرتمند اقتصادی منطقه و جهان در این کریدور، روابط اقتصادی ضعیف ایران و تحریم های اقتصادی؛ احداث این کریدور ارزش ژئواکونومیکی سرزمین ایران در محور شرق-غرب را کاهش داده و تضعیف نقش جغرافیای ایران در اقتصاد شبکه ای شده جهان را در پی خواهد داشت و حضور رقبای راهبردی منطقه ای و فرامنطقه ای ایران در این راهگذار موجب تضعیف موقعیت ژئواستراتژیک ایران در کمربند شکننده خاورمیانه و تشدید تنهایی استراتژیک تاریخی ایران خواهد شد. باید توجه داشت که نبرد در غرب آسیا پیچیده تر و با رقابت زیرساختی درهم تنیده شده است و باید دانست که نمایش و کسب قدرت در منطقه زیر سایه دوگانه توسعه و امنیت تحقق خواهد یافت. اهمیت مفهوم ژئوپلیتیک کریدور بر بنیاد مؤلفه های ژئوپلی نومیک بندری، انرژی و ترانزیتی روزبروز پررنگ تر خواهد شد تا جایی که جنگ کریدوری بر زبان رهبران منطقه و جهان جاری خواهد شد. در حال حاضر باید تمرکز کشور در عرصه ژئوپلیتیک و دیپلماسی اقتصادی به این سمت حرکت کند که جریان ترانزیت را در خاک و قلمرو ایران روزبه روز تقویت و تثبیت کند، زیرا کشورهای همسایه دیپلماسی قوی ای را برای تثبیت کریدورهای رقیب ایران به کار گرفته اند. به بیان دیگر، مبتکر بودن در معادلات ژئوپلیتیک منطقه ای در دورانی که تنهایی استراتژیک ایران بیش از هر زمان دیگر خودنمایی می کند، ضرورتی حیاتی برای کشور است. بی تردید با مدل های مرسوم قبلی دیگر نمی توان با رخدادهای ژئوپلیتیک جدید در منطقه نظیر، کریدورهای عرب-مد، راه ابریشم جدید، زنگزور و غیره مواجه شد و حتماً ترتیبات امنیتی، اقتصادی و راهبردهای ژئوپلیتیک جدیدی برای این مواجهه و برون رفت از این حصارها لازم است.

Reference

- Ahmadi, S. A., & Noorali Khosravi, H. (2022). Exploration of Iran's geopolitical role in international corridors and the proposed Iranian model: The world's functional heartland. *Human Geography Research*, 54(3). [In Persian]
- Akhbari, M., & Mail Afshar, F. (2018). Analysis of Iran's geo-economic and functional role in achieving regional integration in South Asia. *South Asia Studies Quarterly*, 1(1). [In Persian]
- Ankasam.org. (2023). Available at: <https://The Importance of the India-Middle East-Europe Economic Corridor>.
- Arabnews.com. (2023). Available at: <https://Saudi Arabia Railways-SAR>.
- Arnold, J. (2006). Best Practices in Management of International Trade Corridors.
- Barati, A. N. (2022). The study of Iran's accession to the 1982 UN Convention on the Law of the Sea based on the SWOT framework. *International Journal of Maritime Policy*, 2(5), 129-144. doi: 10.22034/irlsmp.2022.140706
- Beheshtipour, Hassan. (2022, December 12). The Middle Corridor, a Route to Bypass Iran. *Etemad Newspaper*, No. 5374 - 1401 Monday, December 21. doi:<https://www.etemadnewspaper.ir/fa/main/detail/194762/%D9%83%D8%B1%DB%8>
- Belaghi, L., Izati, A. A., & Mojtahedzadeh, P. (2015). A model of global actors' participation in the Eastern Mediterranean crisis (The cases of Lebanon and Palestine). *Geopolitics Quarterly*, 11(3). [In Persian]
- Dehshiri, M. R. (2025). Transport corridors and geopolinomy in the Middle East. *Russia in Global Affairs*, 23(1), 200-215.
- European Council on Foreign Relations. (n.d.). Arab-Med Corridor and its connections [Map]. Retrieved October 13, 2025, from <https://ecfr.eu>
- ISNA News Agency. (2024, April 26). Iran's influential role in international interactions: From actions to criticisms. Retrieved from <https://isna.ir/news> [In Persian]
- Kaplan, R.D. (2009). Center Stage for the 21st Century: Rivalry in the Indian Ocean.
- Kapsarc.org. (2023). Available at: [[https://India-Middle East-Europe Economic Corridor \(IMEC\)](https://India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC))]([https://India-Middle East-Europe Economic Corridor \(IMEC\)](https://India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC))). Bridging Economic and Digital Aspiration.
- Kazi, A. (2007). End of Geopolitics and The Beginnings of Geopolitics: United States in Central and Southwest Asia.
- Khazayi, A., Elahi, S., & Iyazi, F. (2020). The role of the Indian Ocean and its strategic straits in maritime competition. The 2nd International Conference on Interdisciplinary Studies in Management and Engineering, University of Tehran, Iran. [In Persian]
- Lloyd's list.com. (2023). Available at: <https://Hot-topics, Red Sea Risks and Suez Canal Blockage>.
- Lloydslist.com. (2018). Available at: <https://Bandar-Abbas Port, Iran>.
- Lloydslist.com. (2023). Available at: <https://Top One Hundred Container Ports>.
- Lotfi, M. (2022). Consequences of completing the Arab Mediterranean Corridor. *IIWFS Journal*.
- Lott, A. (2022). The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks. *Journal of Maritime Law & Commerce*.
- Middle Trade and Transport Corridor. (2023). World Bank Report.

- Mojtahedzadeh, P. (2002). *Geopolitical Ideas and Iranian Realities*. Tehran: Ney Publishing. [In Persian]
- Multimodal Transport Corridors in the Arab Region. (2023). **ECE/ESCWA cooperation document.
- Noorali Khosravi, H., & Pishgahi-Fard, Z. (2021). The theory of the geopolitical-economic structure of the world system. *Journal of Political Geography Research*, 6(3). [In Persian]
- Noorali, H. (2024). Geopolinomic codes: Territorial and discursive practices of connectivity networks of political economy. *The Geographical Journal*, 190(4), e12597.
- Noorali, H., & Ahmadi, A. (2022). Analysis of Iran's geopolitical role in international corridors. *Human Geography Research*, 54(3), 1161–1187. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2022.331764.1008388>
- Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2022). Iran's new geopolitics: heartland of the world's corridors. *GeoJournal*. DOI:10.1007/s10708-022-10727-z
- Numa, Jean-Pierre. (2018). *Indian Ocean Geopolitic and Strategy*.
- Rahimi, H., & Hosseini, M. (2020). Free trade zones and maritime cooperation in Iran. *Journal of Maritime Studies*, 12(2), 25–40. doi:10.1080/14547320.2020.11233
- Rai, V. (2023). *The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Will Recent Challenges Create a Setback*. National University of Singapore. Institute of Asian Studies.
- Rai, V. (2024). *The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen*. European Council on Foreign Relations. Retrieved from <https://ecfr.eu/publication/the-infinite-connection-how-to-make-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-happen/>
- Reisi Nezhad, A. (2022). Iran's historical strategic solitude and non-state foreign policy: From the curse of geography to the geopolitical dilemma. *Geopolitics Quarterly*, 19(1). [In Persian]
- Reisi Nezhad, A. (2023). *Iran and the New Silk Road: From geopolitical path to road diplomacy*. Tehran: University of Tehran Press. [In Persian]
- Reisinezhad, A. (2025). *The Corridor War in the Middle East*. MEPO. DOI:10.1111/mepo.12811
- Rizzi, A. (2024). *The Infinite Connection: How to Make the India-Middle East-Europe Economic Corridor Happen*. Available at: <https://Ecfre.eu>.
- Shihata, I. F. (2000). *The role of international law in development issues*. The Hague: Kluwer Law International. p. 88.
- Soor Anari, H. (2023). *Geostrategic Theories*. Lecture Notes, Global and Iranian Geostrategy Course, Imam Khomeini Naval University of Science, Nowshahr. [In Persian]
- Suri, N. & Ghosh, K. & Tenja, K. & Patil, S. (2024). *India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity*. Available at: <https://Orfonline.org>.
- Tashjian, B. (2024). *The Battle of Corridors. Regional Interconnectivity and the Geo-Economic Future of the Middle East*. American University of Beirut.
- The Container Port Performance*. (2023). Available at: <https://Worldbank.org>.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- World Bank. (2022). *Middle East economic integration and transit corridors*. Washington, DC: World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1872-5>
- Zaki, Y., Karimi, H., Ghalibaf, B., & Etaat, J. (2019). The Eastern Mediterranean and its impact on Iran's geopolitical territorialization in Southwest Asia. *Journal of Political Geography Research*, 4(3). [In Persian]
- Zarghami, E., & Mottaghi, A. (2022). Maritime alliances around the country's water borders and their impact on national security. *Quarterly Journal of Environmental Strategic Studies of the Islamic Republic of Iran*, 6(3), 157–186. [In Persian]