

## Islamic Republic of Iran's Confrontation with the Arab-Med Corridor Project (Emphasiing on the Constructive Role of the Chabahar Project in the Persian Gulf Region)

**Tahereh Reiazi** 

PhD Student in Political Geography, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

**Saeed Gholami**  \*

Master's graduate in Regional Studies with a focus on the Middle East and North Africa from Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

**Mehdi Nejatipour** 

PhD Graduate in Political Geography, Tarbiat Modares University, Faculty Member, Command and Staff University of the Islamic Republic of Iran Army, Tehran, Iran

### Abstract

One of the sensitive and important areas of transition and transformation in the global geometry of power is the category of transit corridors, which has a direct impact on national power. The Arab-Mediterranean Corridor project has clear and distinct strengths. The most important strength of this corridor is the relative overlap of geopolitical and economic interests of the actors involved in it. India, the Gulf Cooperation Council, the Zionist regime, the United States, and the European Union are increasingly aligned geopolitically. These actors are also trying to strengthen their alignment in the economic sphere. Of course, the Gulf Cooperation Council is simultaneously trying to develop its relations with China, but the position of the United States and Europe in the foreign policy of the members of this

\*Corresponding Author: politicgholami@gmail.com

**How to Cite:** Raazit, T., Gholami, S., Nejatipour, M. (2024). Islamic Republic of Iran's Confrontation with the Arab-Med Corridor Project (Emphasiing on the Constructive Role of the Chabahar Project in the Persian Gulf Region). *Marine and Port Services*, 2(5), 133-178.


organization is still clearly stronger than that of China. However, the Islamic Republic of Iran must focus its strategic plan on transit axes in order to develop and strengthen its transit position and weaken the sanctions structure. One of these axes could be the creation of a Persian Gulf-Mediterranean transit corridor and the integration of the transportation network of Iran, Iraq, Syria, and the countries bordering the Persian Gulf. A corridor that can lead to the strengthening of the national economy, regional convergence, the rearrangement of Iran's territories and geopolitical relations, and Iran's optimal integration into the international system. Now the main question is what is the constructive role of the Chabahar Port project in line with the policies of the Iranian Republic in the region and the world? In short, Iranian ports, including the geostrategic Chabahar Port, play a vital connecting role in the mapping of international corridors of the North and South and East-West, and if these mental maps pass through a layer of territorial imagination and reach material articulations on the ground, the economic development of this region is also inevitable. It should be noted that the method of collecting information is library-based and it has been carried out using primary and secondary sources, including documents, books, articles, and reputable websites.

**Keywords:** Arab-Mod, Chabahar Port, Corridor, Opportunities and Challenges.



## تقابل جمهوری اسلامی ایران با پروژه کریدور عرب-مد (با تأکید بر نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه خلیج فارس)


دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

طاهره ریاضی 

دانش آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای شاخه خاورمیانه و شمال آفریقا، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

سعید غلامی  \*

دانش آموخته مقطع دکتری رشته جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس و عضو هیئت علمی دانشگاه فرماندهی و ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران تهران، ایران

مهدی نجاتی پور 

### چکیده

یکی از حوزه‌های حساس و مهم گذار و تحول در هندسه جهانی قدرت، مقوله کریدورهای ترانزیتی است که تأثیر مستقیمی بر قدرت ملی دارد. کریدور پروژه کریدور عرب-مد نقاط قوت مشخص و روشنی دارد. مهم‌ترین نقطه قوت این کریدور، هم‌پوشی نسبی منافع ژئوپلیتیک و اقتصادی بازیگران در گیر در آن است. هند، شورای همکاری خلیج فارس، رژیم اشغالگر قدس، آمریکا و اتحادیه اروپا به‌طور فزاینده‌ای از لحاظ ژئوپلیتیک هم‌راستا می‌شوند. در حوزه اقتصادی نیز تلاش دارند تا هم‌راستایی خود را تقویت نمایند. البته، مجموعه شورای همکاری خلیج فارس هم‌زمان تلاش می‌کند با چین نیز روابط خود را توسعه دهد، اما هنوز جایگاه آمریکا و اروپا در سیاست خارجی این کشورها آشکارا نسبت به جایگاه چین قوی‌تر است؛ اما ج.ا.ایران برای توسعه و تقویت جایگاه ترانزیتی خود و تضعیف کردن ساختار تحریم‌ها می‌بایست تمرکز برنامه استراتژیک خود را روی محورهای ترانزیتی متمرکز کند. یکی از این محورها، ایجاد کریدور ترانزیتی خلیج فارس مدیترانه و یکپارچه کردن شبکه مواصلاتی ایران، عراق و سوریه و کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌تواند باشد. کریدوری که می‌تواند به استحکام اقتصاد ملی، همگرایی منطقه‌ای، بازآرایش قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی ایران و ادغام بهینه ایران در نظام بین‌الملل منجر شود. حال سؤال اصلی این است که نقش سازنده پروژه بندر چابهار در راستای سیاست‌های ج.ا.ایران در منطقه و جهان چیست؟ کوتاه آن که بنادر ایران،

\* نویسنده مسئول: politicgholami@gmail.com

از جمله بندر ژئواستراتژیک چابهار، در نقشه‌بندی کریدورهای بین‌المللی شمال و جنوب و شرق-غرب، نقش حیاتی ارتباط‌دهنده ایفا می‌کنند و در صورتی که این نقشه‌های ذهنی از لایه‌ای از تخیلات سرزمینی عبور کند و به مفصل‌بندی‌های مادی روی زمین برسد، توسعه اقتصادی این منطقه هم نیز گریزناپذیر است. لازم به ذکر است که روش جمع‌آوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای است و با استفاده از منابع‌های اولیه و ثانویه که شامل سندها، کتاب‌ها، مقاله‌ها و سایت‌های اینترنتی معتبر انجام گردیده است.

**کلیدواژه‌ها:** عرب-مد، بندر چابهار، کریدور، فرصت‌ها و چالش‌ها.

## مقدمه

کریدور عرب-مدیترانه که به اختصار عرب-مد خوانده می‌شود، نام یک پروژه تجاری و زیرساختی است که قصد دارد بنادر هند را به بنادر غرب آسیا و مدیترانه وصل کند. این خطوط اتصالی شامل راه آهن، خطوط لوله و کابل‌های الکتریکی می‌شود. این پروژه که در سپتامبر ۲۰۲۳ با حمایت جو بایدن، رئیس‌جمهور آمریکا راه‌اندازی شد، شامل بنادر هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، رژیم صهیونیستی، قبرس و یونان است. هدف اصلی این پروژه افزایش تجارت و همکاری بین منطقه اقیانوس هند، غرب آسیا و اروپا است. گروهی از کارشناسان این طرح را پروژه‌ای جدید برای تغییر تعادل قدرت در منطقه خاورمیانه و اقیانوس هند می‌دانند.

از سویی دیگر باید اشاره کرد که این پروژه تحت حمایت مستقیم آمریکا است؛ آمریکایی که نگران از دست دادن نفوذ خود در خاورمیانه و اقیانوس هند است. چین در سال‌های اخیر با دیپلماسی اقتصادی هوشمندانه خود توانسته به نفوذ زیادی در کشورهای خاورمیانه دست پیدا کند؛ که نمونه آن را در طرح یک کمربند یک جاده چین مشاهده می‌کنیم. اگر این طرح به ثمر بنشیند می‌تواند نفوذ چین را در جهان دوچندان کند؛ بنابراین طبیعی است که آمریکا از این موضوع ناراحت باشد و دست به اقداماتی جهت کنترل چین بزند.

کریدور هند-اروپا، در حال حاضر در مرحله تئوریک بوده و هنوز ابعاد کامل آن مشخص نگشته، با این اوصاف طرح بلندمدتی می‌باشد که حکایت از رشد اقتصادی فزاینده هند و نیازهای جدید آن برای سرمایه‌گذاری و تأمین انرژی دارد. این پروژه به منظور تأمین امنیت انرژی و تسهیل تجارت میان هند و اروپا می‌باشد. کریدور فوق‌الذکر، فرصت‌ها و چالش‌های جدیدی را برای کشورهای منطقه و دخیل در این کریدور فراهم می‌نماید.

---

۱. این یک معامله بزرگ حقیقی است که بنادر دو قاره را به یکدیگر متصل می‌کند و منجر به خاورمیانه‌ای باثبات‌تر، شکوفاتر و منسجم‌تر می‌شود. این پروژه فرصت بی‌نهایتی را برای انرژی و برق پاک و گسترش کابل‌ها برای اتصال جوامع فراهم می‌کند.

اجلاس جی ۲۰ که در سال ۱۴۰۲ در هند برگزار شد، در سایه تحولات جهانی همچون بحران اوکراین، رقابت فزاینده چین و آمریکا در گسترش نفوذ خود در کشورهای در حال توسعه و کسب مقام اول پرجمعیت‌ترین کشور جهان توسط هند بود. در این اجلاس از طرح جدیدی در رابطه با تأسیس کریدور تجاری هند-اروپا پرده برداری شد که توجه رسانه‌ها را به خود جلب نمود. این مسئله با توجه به مبدل شدن این کشور به یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان و پیش‌بینی‌ها در مورد رشد اقتصادی این کشور حائز اهمیت می‌باشد.

بنابراین، کریدور عرب-مد می‌تواند بر ژئوپلیتیک در حال تحول منطقه از طریق ایجاد پیوند چندوجهی برای اتصال بمبئی و اروپا به عنوان رقیب پروژه چین، کمک کند (ورستان، ۱۴۰۲/۰۶/۲۶).

اما از سویی دیگر بنادر ایران، از جمله بندر ژئواستراتژیک چابهار، در نقشه‌بندی کریدورهای بین‌المللی شمال و جنوب و شرق-غرب (راه جدید ابریشم) نقش حیاتی ارتباط‌دهنده ایفا می‌کنند و در صورتی که این نقشه‌های ذهنی از لایه‌ای از تخیلات سرزمینی عبور کند و به مفصل‌بندی‌های مادی روی زمین برسد، توسعه اقتصادی این منطقه گریزناپذیر است (مهم‌ترین مسیر و رقیب عرب-مد). همچنین، این بندر محور دسترسی هند، به عنوان یک قدرت نوظهور به دژ نفوذناپذیر اوراسیا است که در گذشته، از سوی قدرت دریایی نفوذناپذیر تصور می‌شد؛ به طوری که یکی از عنصرهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی هند، سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران و توسعه این بندر ژئواستراتژیک است تا بتواند هند را از طریق مناطق آزاد شمال و جنوب ایران به اوراسیا برساند و این کشور بتواند در بازی بزرگ جدید، رقیبی برای چین، روسیه و آمریکا باشد؛ از این رو، در ادامه، به بررسی نقش ژئوپلیتیکی بندر چابهار در نظریه قدرت بندری با ارائه راهکارهایی برای پیشبرد ایران به سمت جایگاه قدرت بندری

---

۲. اجلاس ۲۰۲۳ گروه ۲۰ دهلی نو هجدهمین نشست (G20) (گروه بیست) بود که در روزهای ۹ تا ۱۰ سپتامبر ۲۰۲۳ در مرکز همایش بین‌المللی بهارات مانداپام، پراگاتی میدان، دهلی نو برگزار شد. این نخستین برگزاری اجلاس G20 در هند و همچنین در جنوب آسیا بود.

منطقه‌ای و نیز برنامه‌های پروژه بندر چابهار می‌پردازیم.

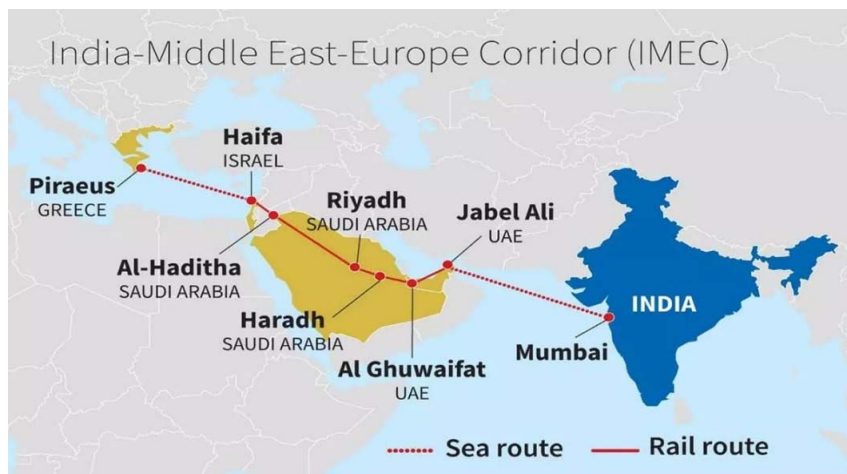
### کریدور عرب-مد

کریدور عرب-مد یک کریدور جدید با ابعاد همکاری فرامنطقه‌ای است که هند را به قلب اروپا متصل می‌سازد. در سال‌های سال اخیر چین با دو ابتکار مهم «کمربند-راه» و «جاده ابریشم دریایی» سعی در ایجاد ساختار تجاری جدیدی در دنیا دارد که بر محور پکن می‌چرخد. هندی‌ها که همواره تحولات منطقه‌ای را از منظر و زاویه دید چین می‌نگرند، سعی در پاسخ به این ابتکارات داشته‌اند. خصوصاً جاده ابریشم دریایی چین که یکی از اهداف اصلی طراحی آن، محاصره دریایی هند است، هندی‌ها را در مقابل چین در حوزه اقیانوس هند و منطقه خلیج فارس در موضع ضعف قرار می‌دهد. مخصوصاً استراتژی «زنجیره مرواریدها» که باهدف محاصره هند طراحی شده است، ناظر بر ایجاد یک رشته مرواریدهای دریایی (جزایر) در اطراف هند است که از میانمار و بنگلادش شروع می‌شود و به بندر گوادر پاکستان می‌رسد. استراتژی زنجیره مرواریدها مهار دریایی هند از طریق محور پکن-اسلام‌آباد و محاصره دریایی دهلی‌نو را مدنظر قرار داده است. هند در پاسخ به این سلسله اقدامات چین و پاکستان، خصوصاً همکاری استراتژیک دو کشور در توسعه و تجهیز بندر گوادر و کریدور سی-پک، حساب ویژه‌ای روی بندر چابهار ایران باز کرده بود. هند درصدد بود در پاسخ به حضور منطقه‌ای چین در بندر گوادر، بندر چابهار ایران را به‌عنوان یک بندر استراتژیک و گلوگاه اتصال به شمال (آسیای مرکزی و اروپا) توسعه و تجهیز کند. از این رو، هندی‌ها با کمک ایران و روسیه درصدد ایجاد کریدور شمال-جنوب برآمدند که هند را از طریق ایران به آسیای مرکزی و روسیه و اروپا متصل می‌کرد؛ اما تعلق در ساخت این کریدور خصوصاً تحت فشارهای ایالات متحده و تحریم‌های وضع شده از سوی این کشور علیه ایران، باعث ناامیدی هندی‌ها از این کریدور شد. به همین دلیل هندی‌ها جهت تغییر معماری تجارت فرامنطقه‌ای، درصدد ایجاد کریدور جدیدی برآمدند که به‌جای ایران، از کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس می‌گذرد. این کریدور جدید که به کریدور عرب-مد مشهور است، از سواحل هند شروع می‌شود و از

طریق مسیر دریایی اقیانوس هند و دریای عربی به خلیج فارس و بنادر امارات متحده عربی می‌رسد؛ سپس از مسیر زمینی و از طریق یک خط آهن از عربستان سعودی عبور کرده و به اردن و از آنجا به بندر حیفا اسرائیل می‌رسد. این کریدور سپس از طریق یک مسیر دریایی به بندر پیره یونان و از طریق خاک یونان به قلب اروپا می‌رسد. هند از طریق این کریدور به بازارهای اروپا دسترسی پیدا می‌کند و افق جدیدی از تجارت فرامنطقه‌ای به روی این کشور گشوده می‌شود. شایان‌ذکر است که این کریدور فقط شامات همکاری ترانزیتی و حمل‌ونقل و اتصال فرامنطقه‌ای نمی‌شود؛ بلکه حلقه تکمیلی این کریدور، همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه هند با کشورهای است که در مسیر این کریدور قرار دارند. این همکاری‌ها شامل همکاری در حوزه استارت‌آپ‌ها و تکنولوژی‌یک نوآورانه و دیجیتال، انرژی پاک و تجدیدپذیر، پتروشیمی، امنیت غذایی و زنجیره‌های تأمین جهانی می‌شود؛ بنابراین هند در صدد است از طریق این همکاری‌های چندوجهی، یک معماری جدید از اتصال و تجارت فرامنطقه‌ای ایجاد کند که شبه‌قاره هند، غرب آسیا و اروپا را به هم متصل می‌سازد. موفقیت هند در این زمینه تا حد زیادی موقعیت جهانی هند به‌عنوان یک قدرت بزرگ را به نمایش خواهد گذاشت. به همین جهت هندی‌ها در سال‌های اخیر تلاش فراوانی جهت اجرا و ایجاد این کریدور نموده‌اند (فرجی نصیری، متقی و جولانی، ۱۴۰۲: ۶۵).

اجلاس جی ۲۰ که امسال در هند برگزار شد، در سایه تحولات جهانی همچون بحران اوکراین، رقابت فزاینده چین و آمریکا در گسترش نفوذ خود در کشورهای درحال توسعه و کسب مقام اول پرجمعیت‌ترین کشور جهان توسط هند بود. در این اجلاس از طرح جدیدی در رابطه با تأسیس کریدور تجاری هند-اروپا پرده برداری شد که توجه رسانه‌ها را به خود جلب نمود. این مسئله با توجه به مبدل شدن این کشور به یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان و پیش‌بینی‌ها در مورد رشد اقتصادی این کشور حائز اهمیت می‌باشد.

نقشه ۱: مسیرهای کریدور عرب-مد



Source : <https://www.archishman.com/post/india-sememerging-arab-mediterranean-corridor-a-strategicshift-in-connectivity-to-eu>

### کریدور هند-اروپا؛ از تئوری تا عمل

طرح کریدور هند-خاورمیانه-اروپا که در اجلاس جی ۲۰ مطرح گشت، همچنان ابعاد دقیق آن منتشر نگشته است. دفتر ریاست جمهوری آمریکا از مذاکرات به منظور پیشبرد برنامه‌ها و توافق بر سر زیرساختی مشترک بین عربستان سعودی، امارات متحده عربی و هند خبر داد. طی بیانیه‌ای که در این اجلاس مطرح شد، اهداف این پروژه تسهیل تجارت هند و اروپا و تقویت همکاری‌های سیاسی و امنیت انرژی عنوان شده است. فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا این پروژه را «پلی سبز و دیجیتالی در میان قاره‌ها و تمدن‌ها» توصیف کرد. بر اساس یادداشت تفاهم امضا شده توسط هند، ایالات متحده، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، اتحادیه اروپا، ایتالیا، فرانسه و آلمان، خطوط لوله هیدروژن و کابل‌های برق نیز در طول مسیرهای ریلی ساخته خواهد شد. با این اوصاف کریدور هند-اروپا، طرح بلندمدتی می‌باشد که حول محور چند هدف اصلی به شرح ذیل خواهد بود:

۱. تأمین انرژی شبه‌قاره هند که چهارمین اقتصاد بزرگ دنیا می‌باشد و مسیر اقتصادی روشنی به منظور سرمایه‌گذاری‌ها در این کشور مطرح می‌باشد. پیش‌بینی می‌شود که در

سال ۲۰۲۴، هند رشد اقتصادی ۶ درصدی را تجربه نماید.

۲. گسترش تجارت و سرمایه‌گذاری در صنایع با توجه به ابعاد اقتصادی و بازار بزرگ مصرفی این کشور که می‌تواند به‌عنوان رقیبی جدی برای چین مطرح گردد.

۳. گسترش نفوذ ایالات متحده در ملل در حال توسعه و کشورهایی که در مسیر این کریدور قرار دارند. همچنین جلوگیری از نفوذ فزاینده چین در این کشورها از اهداف دیگر این پروژه می‌باشد.

۴. در حال حاضر هند فاقد زیرساخت‌های اساسی به‌منظور تحقق این امر می‌باشد. پروین ساوونی، روزنامه‌نگار و کارشناس امنیت ملی هند، با ابراز نگرانی در مورد آینده کریدور هند-اروپا می‌گوید: مقامات چینی می‌دانند که وقتی صحبت از ساخت زیرساخت‌ها می‌شود، آن‌ها شماره یک در جهان هستند. آن‌ها جیب‌های پر پولی دارند و ابتکار کم‌ربند-جاده چین حداقل ۱۰ سال جلوتر از ابتکار کریدور هند-اروپا است؛ بنابراین این پروژه طرحی بلندمدت می‌باشد که در حال حاضر رقیب جدی برای چین نمی‌باشد. کمبود نیروی متخصص در هند که این کشور را به یکی از مهاجر فرست‌ترین کشورها مبدل کرده از مسائل دیگری می‌باشد که این کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای که جزو بزرگ‌ترین پروژه‌های ژئواکونومیک در سطح بین‌الملل به‌شمار می‌آید، بنادر بمبئی و جواهر لعل نهرو از هند را به بنادر جبل علی دبی، حیفا اسرائیل و پیرئوس یونان متصل می‌کند. به‌طور کلی این کریدور تجاری چندوجهی که منطقه اقیانوس هند را از طریق غرب آسیا به مناطق مدیترانه مرتبط می‌سازد متمرکز بر فعالیتهای اقتصادی-تجاری است. بیشک پیمان ابراهیم که در سال ۲۰۲۰ به امضا رسید توانست همکاریهای مشترک منطقه‌ای را بین اسرائیل، امارات متحده عربی و سایر کشورهای عربی مهیا سازد و شرایط ایجاد این کریدور را تسهیل نماید.<sup>۱</sup>

۱. <https://www.firstpost.com/opinion-news-expert-views-news-analysis-firstpost-viewpoint/how-india-arab-mediterranean-corridor-stands-up-to-chinas-expansionist-bri-programme-۱۱۲۶۷۶۱.۰۰۰۰۰>

به هر حال کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای می‌تواند رقیبی قدرتمند برای طرح کمربند-جاده چین همچنین کریدور بین‌المللی شمال-جنوب باشد طوری که هند می‌تواند به جای بندر چابهار ایران به بنادر امارات متحده عربی اتکا کند. در این راستا شرکت بین‌المللی لجستیک دبی (DPW) سرمایه‌گذاری هنگفتی در زیرساخت‌های بندری هند به‌ویژه در سواحل غربی هند انجام داده است تا بندر جبل علی و بندر بمبئی را به یکدیگر متصل نماید.

از آنجایی که امارات متحده عربی به جنبه تجدیدنپذیری ذخایر نفتی خود پی برده است، مشارکت با هند در چندین بخش به این کشور کمک می‌کند تا اقتصاد خود را از طریق کاهش وابستگی به انرژی‌های فسیلی متنوع سازد. در این راستا شرکت لجستیک بین‌المللی دبی، می‌تواند یکی از بازیگران کلیدی در این کریدور باشد. این شرکت مالک و اداره‌کننده بندر بزرگ جبل علی و منطقه آزاد در دبی است. در پی پیمان ابراهیم، امارات یک یادداشت تفاهم با بانک لومی اسرائیل برای سرمایه‌گذاری در توسعه بیشتر بندر حیفا امضا کرده است. همچنین شرکت لجستیک بین‌المللی دبی ترمینال‌های اصلی کانتینری را در بندر ساحل غربی هندرا، ناوا شوا و کوچی (در هند) اداره می‌کند. این شرکت با ایجاد یک صندوق سرمایه‌گذاری ۳ میلیارد دلاری با مشارکت صندوق سرمایه‌گذاری زیرساخت ملی هند، چندین سرمایه‌گذاری کلیدی در هند از سال ۲۰۱۹ انجام داده است تا به‌عنوان یک شرکت تدارکاتی ظاهر شود که شامل کسب اکثریت سهام در انبارداری، در عملیات ریلی و در عملیات حمل‌ونقل ساحلی است. آن‌ها همچنین در حال ساخت یک منطقه ویژه اقتصادی بزرگ در نزدیکی بمبئی هستند که می‌تواند صادرات را تسهیل کند.

کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای شامل مسیرهای زمینی، ریلی و دریایی می‌باشد که بیشتر متکی بر شبکه ریلی بین امارات و اسرائیل از طریق عربستان سعودی و اردن است و پیشرفتهای قابل توجهی داشته است که به شرح زیر می‌باشد:

راه آهن الاتحاد امارات اخیراً یک مسیر ۱۳۹ کیلومتری را تکمیل کرده است که امارات متحده عربی را به شبکه راه‌آهن عربستان سعودی در الغویفت متصل می‌کند. این

بخشی از شبکه راه‌آهن شورای همکاری خلیجفارس است که کار روی آن در حال انجام است و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۴ عملیاتی شود.

یک مسیر ۱۳۹۲ کیلومتری شمال به جنوب عربستان از حرص در جنوب شرقی عربستان سعودی از طریق الخرج، ریاض، بریده تا الحدیثه در مرز عربستان سعودی و اردن ایجاد شده است.

یک مسیر ۳۰۰ کیلومتری از الحدیثه تا بندر اصلی اسرائیل در حیفا مورد نیاز است که البته بخش ۷۰ کیلومتری آن از بیت شیان در نزدیکی مرز اسرائیل و اردن تا حیفا فعال است. ضمن اینکه بقیه آن که از اردن عبور خواهد کرد میتواند یکی از ذینفعان اصلی کریدور در حال ظهور باشد. اسرائیل علاقه‌مند به ایجاد یک شبکه ریلی است و این برای اولین بار توسط وزیر اسبق حمل‌ونقل در سال ۲۰۱۷ مطرح شد و در سفرش به ابوظبی در ژوئیه ۲۰۲۰ به‌عنوان راهی برای ارتقای صلح در منطقه و تقویت تجارت و اقتصادی مجدداً بر روی آن تأکید گردید.

لازم به ذکر است، چینها قبلاً نقشی در پروژه کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای ایفا کردند. گروه بین‌المللی بندر شانگهای چین ۱,۷ میلیارد دلار برای ایجاد ترمینال کانتینری در حیفا سرمایه‌گذاری کرده است. آن‌ها همچنین ایده پروژه راه‌آهن صلح خلیجفارس تا مدیترانه را به‌عنوان بخشی از طرح کمربند و جاده خود مطرح کرده‌اند. علاوه بر این، شرکت دولتی کشتیرانی اقیانوس چین سهم ۶۰ درصدی در شرکت راه‌آهن یونانی دارد تا سالانه ۸۰۰۰۰ محموله را به اروپای مرکزی و سایر مناطق ارسال کند (مرکز بین‌المللی مطالعات صلح، ۱۴۰۱/۸/۴).

از سوی دیگر، مشارکت چندجانبه بین هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی و اسرائیل در قالب کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای، منجر به تدوین پروژه کریدور غذایی هند و خاورمیانه شده است. این کشورها تمایل دارند تا هند را به‌عنوان دومین تولیدکننده بزرگ گندم جهان پس از چین با منطقه خاورمیانه مرتبط کنند تا از پیامد بحرانهای غذایی

جلوگیری و امنیت غذایی خود را تضمین نمایند.<sup>۴</sup> هند نیز تمایل دارد به‌عنوان سبب نان منطقه خاورمیانه شناخته شود؛ از این رو، امارات متحده عربی و عربستان سعودی سرمایه‌گذاری قابل توجهی در بخش نوسازی کشاورزی و سیستم مدیریت آب هند انجام داده‌اند.

در حال حاضر پلتفرم (Agriota) به کشاورزان هندی کمک می‌کند تا با شرکتهایی در امارات متحده عربی ارتباط برقرار کنند.<sup>۵</sup> اسرائیل نیز حمایت خود را در تأمین دانش علمی و فناوری پیشرفته در این زمینه گسترش داده است. به طوری که هند و اسرائیل در حال همکاری برای تولید نیمه‌هادی‌ها و پهپادها، سرمایه‌گذاری‌های مشترک در فناوری نوآورانه، انرژی سبز، باتریهای الکتریکی، خودروهایی الکتریکی، ایستگاه‌های شارژ باتری، کشاورزی مبتنی بر فناوریهای نوین و غیره که البته شامل شرکای سرمایه‌گذار متعدد می‌شود، هستند. در مجموع علاوه بر اینکه کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای برای هند یک تغییر پارادایم استراتژیک با پیامدهای ژئوپلیتیکی بزرگ است که میتواند نقش این کشور را در نظم اقتصادی اوراسیا تغییر دهد،<sup>۶</sup> به این کشور در گسترش اهرم ژئواکونومیکاش در اروپا کمک می‌کند. ضمن اینکه برخی از کشورهای اتحادیه اروپا نیز انگیزه‌های سیاسی قوی برای تنوع بخشیدن به روابط تجاری خود با چین از طریق گسترش ارتباطات اقتصادی با هند دارند که از طریق کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای میتوانند به آن برسند.<sup>۷</sup>

چالش‌ها و فرصت‌های ایجادشده برای کشورهای تحت تأثیر این پروژه:

عربستان سعودی

۱. <https://atalayar.com/en/content/india-arab-emirates-israel-route-alternative-global-food-security>

۲. <https://thediplomat.com/2021/12/pakistan-climate-change-food-and-geopolitics/>

۳. <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/indias-arab-mediterranean-corridor-a-paradigm-shift-in-strategic-connectivity-to-europe>

۴. [geo-economic-consequences-of-indias-planned-arab-mediterranean-corridor](#)

اعطای نقشی کانونی به عربستان در این کریدور بین‌المللی امتیاز بزرگی به ریاض در چارچوب پروژه عادی‌سازی روابط میان آن و تل‌آویو و همچنین تقویت جایگاه متحدان آمریکا در منطقه است. این طرح زمینه را برای قرارگیری این کشور به‌عنوان هاب لجستیک منطقه و ایفای نقشی کلیدی در روابط هند و اروپا فراهم می‌نماید. محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان در این اجلاس گفته که پروژه جدید شامل خطوط لوله برای برق، هیدروژن و راه‌آهن خواهد بود و به امنیت انرژی بین‌المللی کمک خواهد کرد و تأکید کرده این کریدور علیه هیچ جاده و کریدور دیگری نیست. ایفای نقشی میانه توسط عربستان در روابط چین و آمریکا، حکایت از بهره‌برداری این کشور از مزایای کریدور یک کمربند، یک جاده چین و کریدور هند-اروپا دارد (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

نکته مهم دیگر در رابطه با مبحث تغییرات ژئوپلیتیکی تأثیر پذیرفته از تکمیل راه‌گذر عرب مدیترانه در اهمیت یافتن ژئوپلیتیک مناطقی خلاصه می‌شود که مسیر این راه‌گذر از آن‌ها عبور می‌کند. راه‌گذر عرب مدیترانه مسیر جدیدی در تاریخ خاورمیانه خواهد بود که دنیای شرق را از راه سرزمین‌های عربی حاشیه خلیج فارس و به‌ویژه ناحیه مرکزی شبه‌جزیره عربستان به دنیای غرب متصل می‌کند. به بیانی، سرزمین‌های جنوبی حاشیه خلیج فارس و به‌ویژه شبه‌جزیره عربستان در پی اجرایی‌شدن این مسیر، جایگاه نوینی در ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان به دست خواهند آورد. در حالی که ناحیه مرکزی شبه‌جزیره عربستان همواره در طول تاریخ در مسیر عبوری راه‌های بین‌المللی جایگاه مهمی نداشته است و تنها مسیر عبوری مهم آن مسیرهای کناری سواحل خلیج فارس، دریای عرب و دریای سرخ بوده است که شرق و جنوب شبه‌جزیره را به شمال شبه‌جزیره متصل می‌کرده‌اند (Anderson, 2013). این مسیرها هم مسیری جایگزین بوده‌اند که فقط در زمان بی‌ثباتی و جنگ در مرکز خاورمیانه (فلات ایران و بین‌النهرین) اهمیت پیدا می‌کرده‌اند، نمونه این اهمیت را هم در زمان جنگ‌های اشکانیان و رومیان، ساسانیان و رومیان، تقابل خلفای فاطمی و عباسی و همچنین در طول جنگ جهانی اول می‌بینیم (Samaan, ۲۰۱۹: ۲۳).

اهمیت تنگه هرمز و خلیج فارس در قرن‌های اخیر و فراهم بودن زیرساخت‌های طبیعی، جغرافیایی و جاده‌ای در مسیر عبوری از ایران موجب شده بود تا مسیر عبوری از خلیج فارس و ایران به مرکز خاورمیانه و اروپا نسبت به مرکز شبه‌جزیره عربستان که از نظر آب‌وهوا جزو گرم و خشک‌ترین آب‌وهوا و از نظر جغرافیایی نیز زیرساخت‌های عمرانی و جاده‌ای نداشته است برتری بیشتری داشته باشد. از این‌رو، مرکز شبه‌جزیره عربستان در طول تاریخ از نظر ترانزیتی جایگاه چندانی نداشته است و در این زمینه مسیرهای ساحلی این منطقه مهم بوده است. به‌طور کلی ژئوپلیتیک شبه‌جزیره عربستان در طول تاریخ معاصر، از دو موضوع تأثیر گرفته است: نخست اینکه این سرزمین مهد اسلام و مکان ظهور اسلام بوده است و دوم، موضوع انرژی در این سرزمین که تا حدی موقعیت ژئوپلیتیک آن را در یک قرن اخیر متحول کرده است. به نظر می‌آید راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند ژئوپلیتیک این منطقه را از نظر عبور مسیرهای ترانزیتی نیز تغییر دهد. شایان توجه اینکه این راهگذر، ژئوپلیتیک منطقه را با جایگزین کردن مسیر نوین و همچنین افزایش اهمیت و ارزش ژئواکونومیکی و ترانزیتی ناحیه مرکزی شبه‌جزیره عربستان متحول خواهد کرد. این موضوع در کنار مبحث انرژی به ژئوپلیتیک کشورهای جنوب حاشیه خلیج فارس و زیر منطقه عربستان اهمیت می‌بخشد. همچنین عوامل مختلف سیاسی، اقتصادی، تجاری و فرهنگی این سرزمین‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد و موجب تحولاتی در آن‌ها می‌شود. راهگذر عرب مدیترانه با عبور از مسیر ریلی عربستان سعودی، جایگاهی ژئواستراتژیک در حوزه مسیرهای ترانزیتی به عربستان خواهد بود. بخشی از این جایگاه ژئوپلیتیکی قرار است با شبکه ریلی در سراسر شبه‌جزیره فعال شود که طرح ریلی عبری عربی بخشی از آن خواهد بود. این مسیر از امارات به عربستان و اردن می‌رسد و در اسرائیل پایان می‌یابد (Taskomur, 2018).

این مسیر می‌تواند برای تسهیل حمل‌ونقل از بندرهای امارات به حوزه شامات و دریای مدیترانه مسیری راهبردی باشد و شکل‌گیری و تکمیل طرح عرب مدیترانه در تسریع تکمیل این مسیر ریلی تأثیر بگذارد. همچنین بخشی از این مسیر مربوط به طرح «خط ریلی

خلیج فارس» است که انتظار می‌رود در فاز اول این طرح تا سال ۲۰۲۳، مسیر امارات، عربستان سعودی و عمان به یکدیگر متصل شوند. در حالی که در مرحله دوم تا سال ۲۰۲۵، مسیر ریلی بحرین، عربستان سعودی و کویت به یکدیگر متصل خواهند شد (alkhaleejonline, dec, 2020). مسیر اصلی راهگذر عربی مدیترانه نیز از فاز اول این طرح عبور خواهد کرد. در صورتی که شبکه راه آهن امارات به اسرائیل در حال حاضر تقریباً به طور کامل تکمیل شده است و تنها حدود ۳۰۰ کیلومتر برای ساخت مسیر ریلی میان اردن و عربستان سعودی باقی مانده است (Tanchum, 2021: 9) و تکمیل این مسیر ریلی باقی مانده نیز تا حدی به عملی شدن طرح‌های راهگذری چون راهگذر عرب مدیترانه وابسته است. تکمیل راهگذر عرب مدیترانه تا حدی وابسته به تکمیل و اتصال «دو خط ریلی خلیج» و شاخه جنوبی «خط ریلی عبری عربی» خواهد بود.

بنابراین شاید شکل‌گیری ایده راهگذر عرب مدیترانه، نتیجه تلاش کشورهای موجود در شبه‌جزیره عربستان برای توسعه شاهراه‌هایی برای اتصال کشورها به یکدیگر باشد؛ اما اجرایی شدن این راهگذر در کنار ملاحظات امنیتی می‌تواند در تسریع تکمیل این شاهراه‌ها در شبه‌جزیره عربستان نقش داشته باشد و به نوعی ژئوپلیتیک ناحیه مرکزی شبه‌جزیره عربستان را دچار تغییر و تحول خواهد کرد.

همچنین تکمیل راه‌گذر عرب مدیترانه به تبع خود موجب کاهش اهمیت راهبردی تنگه هرمز و خلیج فارس می‌شود. یکی از پل‌های ارتباطی موجود در مسیر عرب مدیترانه بندر فجیره خواهد بود (Tanchum, 2021: a53)؛ که در گوشه شرقی کشور امارات متحده عربی واقع شده است. ابوظبی در حال توسعه فجیره است و می‌خواهد با گسترش و توسعه آن زمینه افزایش اهمیت راهبردی آن را فراهم آورد. با توسعه سرمایه‌گذاری در این بندر، ظرفیت آن تا سال ۲۰۳۰، با ۷۰۰ هزار تن بار عمومی سالانه به ۱،۵ میلیون کانتینر افزایش خواهد یافت و این بندر شاهد افزایش اسکله‌های خود به ۲۱ اسکله خواهد بود. این موضوع به امارات و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس اجازه می‌دهد تا تنگه هرمز را به راحتی دور بزنند (diyaruna, 2021). ساخت و توسعه این بندر نه تنها به امارات فرصت

می‌دهد تا تهدید ابزار اهرم و فشاری چون تنگه هرمز در دست ایران را خنثی کند؛ بلکه موجب می‌شود امارات از تنگنای ژئوپلیتیکی خود عبور کند. با این طرح، ژئوپلیتیک منطقه شبه‌جزیره عربستان نیز تغییر خواهد کرد و به تبع آن موجب کاهش اهمیت راهبردی تنگه هرمز و خلیج فارس می‌شود.

باز شدن مسیر زمینی از مرکز شبه‌جزیره عربستان می‌تواند مسیر آبی عبوری از دریای عرب، خلیج عدن و تا حدی دریای سرخ را تحت تأثیر قرار دهد. در نتیجه، زمینه کاهش عمق راهبردی آن را فراهم کند. با وجود این، تکمیل طرح راهگذر عرب مدیترانه با افزایش اهمیت راهبردی ناحیه مرکزی شبه‌جزیره عربستان می‌تواند ژئوپلیتیک دریای سرخ و تنگه‌های باب المندب و سوئز را تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا مسیری ترانزیتی نوینی را از بندرهای شرقی شبه‌جزیره عربستان و مرکز آن به دریای مدیترانه و اروپا می‌گشاید. با ایجاد مسیرهای ترانزیتی در شبه‌جزیره عربستان، ژئوپلیتیک این منطقه اهمیت می‌یابد و به تبع آن ژئوپلیتیک خلیج فارس با محوریت تنگه هرمز و ژئوپلیتیک دریای سرخ تحت تأثیر قرار گرفته و متحول می‌شود و چه بسا روند اهمیت ژئواستراتژیک آن‌ها در آینده کاهشی شود.

### تقویت روابط اعضای شورای همکاری خلیج فارس با اسرائیل (تقویت‌های عبری عربی):

یکی دیگر از پیامدهای تکمیل راهگذر عرب مدیترانه بر مسائل منطقه، تقویت روابط کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با اسرائیل است. بعد از «توافق ابراهیم»، رسمی شدن روابط کشورهای عربی با اسرائیل توسعه روابط باز و دوستانه میان اسرائیل و برخی از کشورهای عربی خلیج فارس به عنوان پویایی جدید امنیتی و اقتصادی و چشمگیر برای خاورمیانه در قرن بیست و یکم ظاهر شده است. با پیاده‌سازی توافق ابراهیم و طرح‌های مربوط به آن، ممکن است روابط شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل فراتر از تمرکز بر بُرد همکاری کنونی بر روی دفاع، اطلاعات و امنیت گسترش یابد و اشکال ملموس‌تری از همکاری در مورد مسائل منطقه‌ای دوجانبه به خود بگیرد. در نتیجه، به نظر

می‌آید که همکاری میان اسرائیل و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس زمینه‌های امنیتی و اقتصادی پیدا کند و هر کدام از موارد گفته‌شده بر روی دیگری تأثیر بگذارد. یکی از تحولات مهم در شکل‌گیری طرح عرب‌مدیترانه، همین عادی‌سازی روابط امارات و بحرین با اسرائیل بود که به نظر بسیاری از کارشناسان این موضوع می‌تواند نقطه مهمی در تقویت روابط مستحکم میان دیگر کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس با این رژیم باشد. در اینجا دو هدف مهم وجود دارد که تکمیل طرح عرب‌مدیترانه و تقویت روابط میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل را تسریع می‌کند:

نخست، اهداف سیاسی امنیتی است که تحت تهدید ایران تعریف می‌شود. به‌ویژه که این تهدید موجب توسعه یک انقلاب آرام در روابط اسرائیل و عربستان شده است. علت اصلی این انقلاب آرام نیز افزایش چشمگیر تهدید ناشی از ایران بوده است که منجر به همکاری راهبردی بی‌سابقه‌ای میان این دو بازیگر منطقه‌ای شده است. برای اولین بار عربستان سعودی اقداماتی را برای عادی‌سازی روابط با اسرائیل پیش از توافقنامه صلح جامع تصویب کرد. از سویی، تمایل و توانایی اسرائیل برای کمک به مقابله با ایران و نبود ابزار جایگزین قابل‌اعتماد و مؤثر در دسترس عربستان سعودی در این زمینه اهمیت اولیه دارد و بر تسریع روند همکاری راهبردی میان این دو، نقش مهمی خواهد داشت؛ بنابراین تهدیدی مانند ایران در منطقه، منجر به شکل‌گیری «هلال عربی‌عبری» از زیرمنطقه مدیترانه شرقی تا شبه‌جزیره عربستان و حاشیه جنوبی خلیج فارس شده است. این هلال از تحولات و متغیرهای متنوع اقتصادی، سیاسی و امنیتی پیروی می‌کند (لطفی و صفوی، ۱۴۰۱: ۸۱-۸۰).

احساس تهدید امنیتی از سوی ایران می‌تواند بر روابط اقتصادی کشورهای این محور نیز تأثیر بگذارد. به‌ویژه که عربستان و اسرائیل به‌عنوان دو بازیگر در منطقه بیشتر، پس از توافق هسته‌ای و افزایش حوزه نفوذ ایران، محیطی مناسب برای مذاکره بین خود پیدا کرده‌اند (Anwar, 2020:96)، دوم، اهداف اقتصادی است که کشورهای حاشیه خلیج فارس و اسرائیل را به یکدیگر مرتبط می‌کند. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با توجه به تغییرات و تحولات اساسی بازار انرژی در جهان و همچنین با توجه

به چشم اندازهای نوینی که برای آینده خود ترسیم کرده‌اند در پی سرمایه‌گذاری‌های بیشتر بر جغرافیای خود و کسب درآمد و سود بیشتر از مسیری غیر از کسب درآمد انرژی‌های هیدروکربنی هستند (Mirzoev & et al, 2020:۹).

از این رو، ایجاد مسیرهای بین‌المللی نوین می‌تواند یکی از راه‌های جایگزینی درآمد منابع نفتی برای کشورهای حاشیه خلیج فارس باشد که می‌تواند به صورت تدریجی و با توجه به اینکه آینده منابع انرژی هیدروکربنی در منطقه و جهان بسیار خوش‌بینانه نیست زمینه ثبات اقتصادی و سیاسی این کشورها را فراهم کند؛ بنابراین کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس برای این مهم باید ارتباطات ژئوپلیتیکی خود را با کشورهای هم‌جوار خود و کشورهایی گسترش دهند که می‌توانند زمینه عبور از تنگنای ژئوپلیتیکی را برایشان فراهم کنند. اسرائیل یکی از سرزمین‌هایی است که می‌تواند زمینه این مهم را فراهم آورد. در این میان، راهگذر عبوری از مسیر سرزمین‌های کشورهای شورای همکاری خلیج فارس می‌تواند موجب تقویت روابط اقتصادی و سیاسی میان این کشورها با کشورهای هم‌جوار و پیرامونی آنها شود. ضمن افزایش جایگاه ژئوپلیتیکی و امنیتی آنها، زمینه کسب درآمد اقتصادی از محل این مسیر بین‌المللی را برای آنها فراهم کند. به همین دلیل، راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند موجب تقویت روابط اقتصادی در درون کشورهای شورای همکاری خلیج فارس شود. همچنین زمینه تقویت روابط اقتصادی و سیاسی را میان این کشورها با اسرائیل فراهم کند.

همچنین این مسیر علاوه بر تقویت روابط اقتصادی میان این کشورها می‌تواند مسیری جدیدی در راهگذر انرژی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به اروپا و غرب باشد. این موضوع در جهت اهداف سیاسی و اقتصادی اسرائیل در منطقه موضوعی حیاتی در سیاست خارجی این کشور برآورد می‌شود. از این منظر، راهگذر عرب مدیترانه که منجر به اجرای طرح اتصال کشورهای حاشیه خلیج فارس به اسرائیل در حوزه‌هایی مانند اقتصادی، غذایی، انرژی می‌شود، می‌تواند تقویت روابط اقتصادی میان این کشورها را فراهم کند. به تبع آن، موجب تقویت روابط امنیتی میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل شود.

درحالی که این موضوع می‌تواند ژئوپلیتیک منطقه را در تقابل با منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه تغییر دهد.

### تحکیم روابط شورای همکاری خلیج فارس با هند و اروپا

بنابر با ایده راهگذر عرب مدیترانه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با محوریت امارات و عربستان سعودی به علاوه اردن و اسرائیل در حوزه شامات پلی ارتباطی میان هند و اروپا خواهند بود که سال‌هاست تلاش می‌شود ارتباطی مستقیم میان آن‌ها ایجاد شود. اتحادیه اروپا به اهمیت راهبردی کشورهای حوزه شرقی مدیترانه و همچنین کشورهای حوزه خلیج فارس آگاه بوده است. به نظر می‌آید بعد از دهه ۱۹۹۰ در تلاش برای منطقه‌سازی در این مناطق و ایجاد ارتباط مستقیم با کشورهای موجود در این دو زیرمنطقه وجود داشته است. این موضوع در طرح‌های فرآتلاتنیکی اتحادیه اروپا در دهه ۱۹۹۰ دیده می‌شود؛ اما موضوعاتی مانند مسئله فلسطین، مسئله هسته‌ای ایران و یک‌جانبه‌گرایی آمریکا و حملات گسترده به عراق و افغانستان موجب شد این طرح‌های فرآتلاتنیکی در این دو زیرمنطقه به‌نوعی به تأخیر افتد (Caplan, 2004). شکل‌گیری راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند زمینه‌های ارتباطی گسترده میان کشورهای موجود در آن را فراهم و در جهت احیای طرح‌های فرآتلاتنیکی اروپا عمل کند. خود راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند در جهت طرح‌های فرآتلاتنیکی حرکت کند و با ایجاد زمینه اقتصادی، منطقه اروپا را به دو زیرمنطقه شامات و خلیج فارس مرتبط کند. درباره رابطه سه منطقه هند، خلیج فارس مدیترانه و اروپا باید گفت در این طرح ترانزیتی سه کشور به‌عنوان هاب و کانون ارتباط گسترده میان اروپا، شرق مدیترانه، شبه‌جزیره عربستان و سرانجام هند عمل خواهند کرد. این سه کشور، امارات در شبه‌جزیره عربستان، اسرائیل در حوزه شرقی مدیترانه و یونان در غرب و اتحادیه اروپا خواهد بود. در این زمینه تلاش‌هایی در جهت همکاری گسترده میان این سه هاب غربی، مرکزی و شرقی انجام می‌شود.

در رابطه با این سه هاب می‌توان گفت امارات به عنوان هاب شرقی راه‌گذر عرب مدیترانه می‌تواند ارتباط هاب‌های دیگر را با شرق و به ویژه هند گسترش دهد. امارات

یکی از بزرگترین شریک‌های تجاری هند محسوب می‌شود. ماهیت روابط و وابستگی متقابل امارات و هند ویژه است و ریشه و قدمت آنها به روابطشان در خلیج فارس باز می‌گردد. صدها سال است که مبادله کالاها، تجارت و ترانزیت کشتی میان دو سرزمین انجام می‌شود. این روابط در سال‌های اخیر پیشرفت زیادی داشته است و در توافقنامه‌های میان هند و امارات متحده عربی سرمایه‌گذاری در شرکت‌های کوچک و متوسط، همکاری در زمینه کشاورزی، مبادله نیروی انسانی، مبارزه با قاچاق انسان و معافیت روایید برای دارندگان گذرنامه دیپلماتیک ویژه و رسمی در دستور کار قرار گرفته است (khalifa, August, 2019).

بندرهاى امارات متحده عربی در این زمینه می‌توانند منافع هند را به‌عنوان شریک تجاری در منطقه حفظ کنند و این بندرها می‌توانند راه هند برای ارتباط با اروپا را با سهولت فراهم کنند. از این رو، تقویت روابط هند با امارات به معنای تقویت روابط هند با دیگر کشورهای مرتبط با امارات متحده عربی یعنی عربستان سعودی خواهد بود و این موضوع تقویت روابط اقتصادی و امنیتی دو طرف را در پی خواهد داشت.

در سوی دیگر یونان وجود دارد که به‌عنوان هاب غربی در آستانه یک تغییر راهبردی قرار گرفته است. این تغییر می‌تواند یونان را به دروازه ژئوپلیتیک اروپا در راهگذرهای تجاری شرق آفریقا اروپا و خاورمیانه اروپا تبدیل کند. اقتصاد نوآورانه و انرژی سبز در حال پیشرفت یونان راه‌های امیدوارکننده‌ای را برای مشارکت مصر، اسرائیل، امارات متحده عربی و عربستان سعودی در سرمایه‌گذاری‌های مشترک با آن باز کرده است که این امر یونان را به بازیگر برتر فرامدیترا نه‌ای تبدیل کرده است (Tanchum, 2021 b:3). از سویی روابط یونان و امارات متحده عربی نیز به‌عنوان دو هاب مهم در جریان این راهگذر در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته است. این پیشرفت مهم با همکاری امارات متحده عربی و سرمایه‌گذاری در اقتصاد یونان در سال ۲۰۱۸ به دست آمد. در این زمان بانک توسعه یونانی تفاهم‌نامه‌ای با شرکت «سرمایه‌گذاری‌های مبادله»<sup>۱</sup>

---

۱. Mubadala Capital Ventures

امارات امضا کرد در رابطه با سرمایه‌گذاری که در آن زمان با نام «تائو» شناخته می‌شد؛ بنابراین تفاهم‌نامه امارات متعهد شد در پلتفرم‌های مختلف مربوط به صنعت نوآوری در یونان سرمایه‌گذاری کند. این برنامه به دنبال سرمایه‌گذاری در بخش‌های تجاری نوآورانه و انعطاف‌پذیر در سراسر اقتصاد یونان است. شرکت جهانی «سرمایه‌گذاری مبادله» نیز مستقر در ابوظبی و متعلق به دولت است که در ۱۳ بخش اقتصادی و در بیش از ۳۰ کشور فعال است. این شرکت با سرمایه‌گذاری مشترک با دولت یونان و سرمایه‌گذاران نهادی در حوزه‌های مختلف و از جمله در شرکت‌های نو پا و نوآور یونانی سرمایه‌گذاری کرده است. قرار است این همکاری‌ها در درجه اول در شرکت‌های کوچک و متوسط میسر شود که در تجارت الکترونیک، فناوری اطلاعات، ارتباطات راه دور و بیوتکنولوژی فعالیت دارند. در موارد جدید نیز هم‌افزایی بین تجربه شرکت «سرمایه‌گذاری مبادله» و پویایی فناوری نوظهور یونان در دستور کار قرار گیرد (Tanchum, 2021: b,8).

اسرائیل نیز به‌عنوان هاب مرکزی می‌تواند نقطه اتصال میان یونان و امارات متحده عربی باشد و منطقه مدیترانه را به نقطه شرقی شبه‌جزیره عربستان و بعد شبه‌جزیره هند پیوند زند. درحالی‌که اسرائیل روابط خود را از بعد از توافق ابراهیم با امارات متحده عربی تقویت کرده است و روابط رو به گسترشی نیز با یونان دارد. همکاری فزاینده میان اسرائیل و یونان مربوط به پیش از همکاری یونان با کشورهای عرب خلیج فارس بوده است. البته در گذشته، اسرائیل روابط دشواری با یونان داشت، زیرا آن دو می‌خواستند جهان عرب را در قبرس در کنار خود داشته باشند و مسئله حساس قبطی‌ها در مصر و علاوه بر آن دوران طلایی روابط ترکیه و رژیم صهیونیستی این کشورها را از یکدیگر دور کرد (Al.Alaq, ۲۰۱۶:۱۶). در اوایل سال ۲۰۱۰، با توجه به وخامت روابط ترکیه و اسرائیل پس از حادثه کشتی مأوی مرمره، اکتشافات گاز طبیعی در شرق مدیترانه، تحولات مربوط به بهار عربی و بحران بدهی یونان روابط میان این دو بازیگر منطقه‌ای شروع به شکوفایی کرد (Guzansky & Lindentrauss, May 2021).

با توجه به آنچه گفتیم راه‌گذر عرب مدیترانه می‌تواند زمینه عملی شدن طرح‌های

همکاری میان اروپا، زیرمنطقه مدیترانه و شبه جزیره عربستان را فراهم کند و منجر به تقویت روابط اقتصادی و امنیتی و سیاسی میان کشورهای موجود در این طرح شود. در نتیجه، در راهگذر عرب مدیترانه کشورهای اتحادیه اروپا از راه یونان به راحتی به کشورهای شبه جزیره عربستان متصل می‌شوند. از این منظر از یکسو اروپا همکاری راهبردی خود را با اسرائیل افزایش می‌دهد، از سوی دیگر، هم‌زمان مشارکت راهبردی خود را با امارات و عربستان سعودی توسعه می‌بخشد. تحکیم روابط یونان با کشورهای شبه جزیره عربستان، خود بخشی از تلاش بین‌المللی بیشتر برای ایجاد راهگذرهای تجاری فرامدیترانه‌ای و فراآتلانتیکی است که شامل تلاش برای ایجاد راهگذرهای تجاری برای اتصال شمال آفریقا به جنوب اروپا نیز می‌شود.

#### روسیه

یکی از تأمین‌کنندگان اصلی نفت و گاز هند روسیه می‌باشد. به‌طور کلی هند یکی از شرکای اصلی اقتصادی روسیه می‌باشد، این کشور یکی از مبادی اصلی صادرات کالاهای روسی می‌باشد؛ اما با تکمیل این پروژه، عربستان سعودی یکی از رقبای روسیه در تأمین انرژی هند خواهد شد. همچنین با تسهیل تجارت میان هند و اروپا، واردات کالاهای اروپایی چالش جدیدی برای روسیه ایجاد می‌نماید. البته باید به این نکته نیز توجه کرد که با توجه به تحریم‌های صورت گرفته علیه روسیه در حوزه تجارت کالاهای روسی، هند می‌تواند یکی از مبادی اصلی «re exports» کالاهای روسیه به اروپا و سایر نقاط جهان قرار گیرد (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

#### ترکیه، ایران و رژیم صهیونیستی

تبدیل شدن عربستان به هاب اصلی لجستیکی منطقه و عبور کالاها از این کشور از طریق بنادر رژیم صهیونیستی به اروپا، به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و ترکیه آسیب خواهد زد. بر اساس طرح‌ریزی کریدور شمال جنوب که این کریدور از طریق بند چابهار به هند و از سوی دیگر قابلیت اتصال به ترکیه (علاوه بر روسیه) دارد. توانایی پشتیبانی از ترانزیت کالا

از هند به اروپا را دارد (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

### چین و پاکستان

همان‌طور که ذکر شد، کریدور هند-اروپا هنوز از زیرساخت‌های مناسبی برای اجرا برخوردار نمی‌باشد، بنابراین در کوتاه‌مدت تهدیدی علیه چین نمی‌باشد. حتی در صورت تکمیل نیز، این کریدور تهدیدی علیه ابتکار یک کمربند-یک جاده چین نمی‌باشد، زیرا به‌طور کلی هیچ‌گونه طرحی مبنی بر عبور این کریدور از هند و یا صادرات کالا به هند از این طریق مطرح نبوده. مسئله اصلی، توسعه اقتصادی فزاینده هند می‌باشد که می‌تواند در بلندمدت، چالش‌های جدیدی برای چین ایجاد نماید (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

هند به دلیل مواضع و روابط مناقشه‌آمیز خود با چین و پاکستان در صدد یافتن راه‌حل‌های سیاسی از طریق نقش‌آفرینی برتر در استراتژی ایندو پاسیفیک و همچنین گفتگوی چهارجانبه (Quad) است تا بتواند ضمن کاهش نگرانی‌های امنیتی‌اش، حفاظت از منافع ملی و بقای اقتصادی-تجاری را که به‌طور مستقیم از سوی برخی همسایگانش تهدید می‌شود، مدیریت نماید. از این‌رو با تشکیل گروه (I۲U۲)-مشکل از کشورهای هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا- که مقدمه‌ای برای گسترش شبکه تجاری در قالب کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای است برای هند فرصتی کم‌نظیر به وجود آمده تا با ابزاری که روابط اقتصادی-تجاری در اختیارش قرار می‌دهند به مقابله با رقابش (چین و پاکستان) پردازد. اگرچه ممکن است شرایط بازی ژئوپلیتیکی با کشورهای منطقه تا حد زیادی تحت تأثیر این موضوع قرار بگیرد و آسیب و تنش‌های فراوانی به وجود آورد، اما برای هند اولویت برتری هژمونی در سطح منطقه است. از این‌رو، پروژه کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای ضمن دسترسی راحت‌تر و البته امن‌تر هند به شبکه حمل‌ونقل، منابع استراتژیک و بازارهای تجاری کشورهای منطقه خلیج فارس، مدیترانه و قاره اروپا؛ تلاشی برای تغییر موازنه قدرت در قاره آسیا به نفع سیاست‌های تدافعی این کشور در نظر گرفته می‌شود.

### پروژه چابهار

مکران بخشی از جنوب شرق ایران در جنوب استان‌های سیستان و بلوچستان و کرمان و بخش‌هایی از استان هرمزگان است. این ولایت از سابقه کهنی برخوردار است، این ولایت قبل از تصرف سند در زمان هخامنشیان در تصرف ایران بوده است اما پس از تصرف سند توسط امپراتوری ایران این ولایت در زیرمجموعه سند به‌عنوان یکی از ساتراپ‌های هخامنشی مطرح شد. در زمان کنونی‌ای منطقه در جنوب استان سیستان و بلوچستان است و مهم‌ترین شهر این منطقه نیز بندری است به نام چابهار (فروزانی، ۱۳۹۱).

با توجه به موقعیت ممتاز، این منطقه از دیرباز مورد توجه بوده است در همین راستا این منطقه برای قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دارای اهمیت بسیار بوده است. در دوران گذشته نیز مسئله حضور قدرت‌هایی چون انگلستان در این منطقه پررنگ بوده است. حتی انگلستان از طریق نماینده خود به نام گلد اسمیت در تعیین خطوط مرزی این منطقه نیز نقش داشته است. به‌رحال این منطقه از بعد فاصله نیز در همسایگی مهم‌ترین و اصلی‌ترین کانون قدرت استعماری انگلستان یعنی راج بریتانیا یا هند و پاکستان بود. با افول امپراتوری بریتانیا و استقلال هند و پاکستان از اهمیت مکران و سواحل آن نیز کاسته شد. جدا شدن هند و پاکستان تأثیر عمیقی بر زندگی مردم این منطقه داشت به‌طوری‌که تقریباً تبدیل به مهم‌ترین عامل تغییر مسیر اقتصاد از تجارت به قاچاق در این منطقه شد (شپیری و آقایی، ۱۳۹۹). با این حال بعد از انقلاب اسلامی ایران در این منطقه نیز تحولات مثبتی صورت گرفت (خبرگزاری صداوسیما، ۱۳۹۲).

اما پروژه چابهار را نمی‌توان صرفاً در ابعاد ملی و بر اساس طرح‌های آمایش سرزمین و توسعه منطقه‌ای مورد مطالعه قرارداد. از آنجا که این طرح و پروژه در ابعاد فراملی نیز اهمیت پیدا می‌کند لذا باید روند توسعه هند نیز جهت شناخت دقیق پروژه را مورد بررسی قرار داد.

بعد از ۱۹۹۱ قدرت‌های منطقه‌ای در جنوب آسیا پیدا شدند در این راستا نیز هندوستان اصلاحات اقتصادی خود را شروع کرد. در این چارچوب بود که روابط خارجی برای این کشور اهمیت پیدا کرد. به‌طور کلی سیاست خارجی هند سه دوره را از سر

گذرانیده است.

۱. در دوره اول که از ۱۹۴۷ یعنی سال استقلال هند تا ۱۹۸۰ را در برمی گیرد. در این دوران هند وارث اقتصاد عقب مانده دوره استعمار بود. در بعد سیاسی هند سعی کرد به عنوان یکی از بنیان جنبش عدم تعهد از جمله اصلی ترین اعضای این جنبش بر اساس فلسفه خاص آن در سیاست خارجی باشد. طی این دوره عدم تعهد هند را به اقتصاد خواستار خود کفایی تبدیل کرده بود که با وجود برخی موفقیت ها قادر به رفع نیازهای توسعه ای خود نبود. در این دوران روابط خارجی هند نیز بسیار محدود بود و گاهی کمک های صنعتی انگلستان و بعضی کشورهای غربی باعث می شد که در بخش های رشد صورت بگیرد. البته وجود روابط با شوروی تا حدود زیادی توانست جبران کننده نبود سرمایه به خصوص در بخش زیرساخت باشد (کولایی و واعظی، ۱۳۹۱).

۲. در مرحله دوم که بعد از ۱۹۸۰ تا اوایل دهه ۹۰ میلادی را در برمی گرفت هندوستان سعی کرد رویکرد واقع گرایانه ای<sup>۱</sup> به سیستم بین الملل داشته باشد طی این دوران هندوستان با شوروی همکاری زیادی داشت و سعی کرد در راستای مقابله با رقیب اصلی خود یعنی پاکستان خود را تبدیل به یک قدرت اتمی کند. در این دوران بود که هند سعی کرد سیاست عدم تعهد خود را کنار بگذارد و به یکی از دو بلوک یعنی بلوک شرق و شوروی نزدیک شود. درگیری با پاکستان در دوران مختلف بخش مهمی از هویت سیاست خارجی خود را شکل می داد. این عامل از مهم ترین عواملی بود که باعث شد هند بخش مهمی از بودجه توسعه ای خود را هزینه مسائل نظامی بکند و در حقیقت توسعه خود را فدای امنیت خود کرد لازم به ذکر است این صرف هزینه نظامی از طرف دیگر باعث شد مسابقه تسلیحاتی<sup>۲</sup> در جنوب آسیا شکل بگیرد و همین موضوع نیز قطع کمک های خارجی و تخریب وجهه هند در روابط بین المللی را در پی داشت (کولایی و واعظی، ۱۳۹۱).

۳. در دوره سوم که از ۱۹۹۱ به بعد شروع شده است هندوستان سعی کرد موضع اقتصاد را در سیاست خارجی بگنجانند. هند در این دوران توسعه را به عنوان مهم ترین هدف سیاست

---

۱. Non-Aligned Movement

۱. Realism

۲. Arms race

خارجی خود قرارداد و آزادسازی اقتصادی را به‌عنوان راهبرد اصلی هند در راستای رسیدن به توسعه مطرح شد. این مسئله در مدت‌زمان کوتاه باعث شد هند به‌عنوان قدرت منطقه‌ای شناخته و مطرح شود. ضمن اینکه باعث ترمیم و جبهه هند در روابط بین‌المللی و سیاست خارجی شد. گنجاندن موضوع توسعه در سیاست خارجی از یک سو به علت اقتضائات سیاست خارجی هند و از سوی دیگر نتیجه تحولات روابط بین‌المللی بود. این تحولات باعث شده بود نظم پیش از جنگ سرد که یک نظام دوقطبی را به وجود آورده بود توسط نظم نوین بین‌المللی شود. این جایگزینی برای کشوری مانند هند باعث گسترش همکاری با غرب و بخصوص ایالات متحده آمریکا شد (کولایی و واعظی، ۱۳۹۱).

با تحلیل این سه دوره در سیاست خارجی هند، متوجه اولویت توسعه‌گرایی در سیاست خارجی این کشور می‌شویم. در دوره سوم که بعد از ۱۹۹۱ شروع شده است این کشور سعی کرد در فراتر از مرزهای خویش ضمن تقویت توسعه‌گرایی از تنگنای ژئوپولیتیک خود که توسط چین و پاکستان برای این کشور ایجاد شده است بگریزد. در این چارچوب در ۱۹۹۱ موافقت‌نامه کریدور شمال جنوب بین سه کشور ایران و هند و روسیه امضا شد. بعدها بندر چابهار جایگزین مسیر قبلی کریدور شمال جنوب شد. البته موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند (موافقت‌نامه چابهار) مشتمل بر یک مقدمه و ۱۵ ماده که در تاریخ ۷ مهرماه ۱۳۹۵ به صورت لایحه پیشنهاد شد و در ۱۳۹۶ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد، راهگشای همکاری در مورد بندر چابهار بین قدرت‌های منطقه‌ای شد. این موافقت‌نامه بر اساس تفاهمی که در سال ۲۰۰۳ بین هند و ایران برقرار شده، بنا شده است.

طبق موافقت‌نامه، چابهار یک کریدور خاص به حساب نمی‌آید بلکه یک هاب یا مرکز عبوری کریدورهای مختلف به حساب می‌آید.

ماده سوم موافقت‌نامه چابهار اهداف این موافقت‌نامه را چنین برمی‌شمارد:

۱. ایجاد دالان حمل و نقل قابل اعتماد به منظور حمل و نقل و گذر روان کالا و مسافر از

طریق بندر چابهار بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند.

۲. افزایش اثربخشی دالان حمل و نقل با هدف بهینه‌سازی هزینه‌های حمل و نقل.

۳. جذب گذر کالا و مسافر کشورهای دیگر از طریق دالان‌های حمل و نقل و گذر بین‌المللی.

۴. تسهیل دسترسی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی از طریق بندر چابهار.

۵. تأمین امنیت سفر و اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی در خصوص حمل و نقل و گذر کالا و مسافر و نیز حفاظت محیط‌زیست میان طرف‌های متعاقد.

۶. ساده‌سازی، هماهنگی و استانداردسازی تشریفات حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی و گذر کالا و مسافر طبق کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی که طرف‌های متعاقد عضو آن‌ها می‌باشند.

در ادامه بر اساس ماده چهارم این موافقت‌نامه، کشورها متعهد می‌شوند تسهیل تجارت و روادید تسهیلاتی مؤثر را جهت جابجایی کالا و مسافر در قلمرو هر یک از طرفین متعاقد انجام دهند. این موافقت‌نامه گسترش حوزه جغرافیایی را مدنظر قرار دهد چنان‌که بر اساس ماده ۱۲ موافقت‌نامه الحاق برای هر کشوری به شرط موافقت سایر کشورهای متعاقد مانعی ندارد و مفتوح است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶) در راستای اجرای این موافقت‌نامه هند موافقت کرد که ۵۰۰ میلیون دلار به پروژه‌های زیرساختی چابهار اختصاص دهد البته جمهوری اسلامی افغانستان نیز کمک‌هایی بندر چابهار از نظر تأمین مالی تعلق می‌گیرد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶).

همچنین علاوه بر قرارداد چابهار که باید به توافق‌نامه عشق‌آباد به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های کریدوری در آسیای مرکزی توجه کرد. قرارداد عشق‌آباد یک کریدور حمل و نقل و ترانزیتی بین‌المللی است که حمل و نقل کالا بین آسیای مرکزی و

خلیج فارس را تسهیل می‌کند. هدف از توافق‌نامه عشق‌آباد توسعه کوتاه‌ترین مسیر تجاری بین کشورهای آسیای مرکزی و بنادر ایران و عمان است.

موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، سلطان‌نشین عمان، قطر، ترکمنستان و جمهوری ازبکستان (موافقت‌نامه عشق‌آباد) در نوزدهم اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و پس از طی مراحل و تشریفات در تاریخ ۲۳ خردادماه ۱۳۹۱ با تأیید رئیس‌جمهور به نهاد اجرایی این توافق‌نامه یعنی وزارت راه و شهرسازی ابلاغ شد. لازم به ذکر است قطر در همان ابتدای موافقت‌نامه از آن خارج شد.

بر اساس ماده ۳ این موافقت‌نامه اهداف آن چنین مشخص می‌شود:

۱. ایجاد دالان حمل‌ونقلی قابل اعتماد به منظور گذر و حمل‌ونقل منظم کالا و مسافر بین کشورهای آسیای مرکزی و بنادر خلیج فارس و دریای عمان و صادرات-واردات کالا از طریق دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی
۲. افزایش سرعت حمل‌ونقل کالا و مسافر باهدف بهینه‌سازی هزینه‌های حمل
۳. افزایش کارایی استفاده از توان حمل‌ونقلی و گذری طرف‌های متعاقد
۴. جذب کالاهای گذری کشورهای دیگر از طریق دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی
۵. افزایش اثربخشی روابط حمل‌ونقلی به منظور تنظیم حمل‌ونقل و گذر کالا و مسافر از قلمرو طرف‌های متعاقد
۶. تسهیل دسترسی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از حمل‌ونقل دریایی و زمینی از طریق دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی
۷. تأمین امنیت سفر و اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی در خصوص حمل‌ونقل و گذر کالا و مسافر و نیز حفاظت محیط‌زیست طبق استانداردهای بین‌المللی
۸. ایجاد شرایط برابر و غیر تبعیض‌آمیز برای تأمین‌کنندگان تمامی شیوه‌های خدمات حمل‌ونقل
۹. ساده‌سازی و هماهنگ‌کردن اسناد رسمی و مراحل حاکم حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی

کالا و مسافر طبق موافقت‌نامه‌ها و استانداردهای بین‌المللی موجود

در ماده چهار و پنج این موافقت‌نامه نیز ایجاد دالان موردبررسی قرار گرفته است. هدف اصلی ایجاد کریدور یا دالان در این موافقت‌نامه طبق اصول مندرج در آن جابجایی کالا و مسافر است. طبق ماده چهار این موافقت‌نامه سه اصل کلی موردبررسی قرار گرفته است:

۱. طرف‌های متعاقد به استناد این موافقت‌نامه، دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی که کشورهای آسیای مرکزی را به بنادر واقع در خلیج فارس و دریای عمان متصل می‌نماید، تأسیس خواهند نمود که از این پس «دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی» نامیده می‌شود.
۲. طرف‌های متعاقد مسیرهای دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی را تعیین و زیرساخت‌ها و شیوه‌های حمل‌ونقلی مورد استفاده در حمل‌ونقل کالا و مسافر را مشخص خواهند نمود.
۳. طرف‌های متعاقد تمام اقدامات لازم را به منظور کمک به یکدیگر از طریق سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مسیر دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی انجام خواهند داد.

بر اساس ماده پنج نیز موارد ذیل موردبررسی قرار گرفته است.

۱. طرف‌های متعاقد در حین اجرای این موافقت‌نامه، طبق قوانین ملی خود تسهیلات مؤثر در زمینه‌ی حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی کالا و مسافر از طریق قلمرو کشور خود را فراهم خواهند کرد.

۲. هر طرف متعاقد طبق قوانین ملی خود، صدور روادید به اتباع طرف‌های دیگر، شاغل در امر حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی را تسهیل خواهد نمود.

مهم‌ترین موضوع در مواد بعدی این موافقت‌نامه را در تشکیل شورای هماهنگی آن

دید. شورای هماهنگی از نظر موافقت‌نامه چهار وظیفه اصلی دارد:

الف: تنظیم موضوعات مربوط به اعمال و اجرای این موافقت‌نامه؛

ب: بررسی موضوعات اقتصادی، سازمانی، فنی و حقوقی مربوط به ایجاد دالان حمل‌ونقل

و گذر بین‌المللی

پ: تدوین پیشنهادهای مربوط به افزایش جریان گذر کالا و افزایش جذابیت دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی،

ت: تصویب مسیرهای دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی،

ث: تهیه پیشنهادهایی به منظور بهینه‌سازی هزینه‌های حمل و نقل و گذر کالا و مسافر از طریق دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی با استفاده گسترده از حمل و نقل چندوجهی

در ماده ده موافقت‌نامه عشق‌آباد نیز کارگروه پیگیری مشخص شده است که تفاوت اصلی آن با شورای هماهنگی، بررسی مسائل و جزییات و البته پیگیری اجرایی مسائل را بر عهده دارد.

لازم به ذکر است که در ماده ۱۲ که بحث الحاق آمده است مانعی برای الحاق کشورهای دیگر به این موافقت‌نامه ایجاد نمی‌کند و در همین چارچوب است که هند بعدها در سال ۲۰۱۸ به آن پیوست.

به صورت کلی می‌توان موافقت‌نامه عشق‌آباد را تکمیل‌کننده قرارداد کریدور شمال به جنوب دانست؛ زیرا:

۱. اولاً تمام اعضای اصلی یعنی هند و ایران و روسیه در کریدور شمال جنوب، در موافقت‌نامه عشق‌آباد حضور دارند،

۲. ثانیاً یکی از اعضای مهم آن خارج از قرارداد کریدور شمال جنوب است یعنی ترکمنستان

۳. ثالثاً مسیرهای عبوری آن متنوع‌تر است و

۴. رابعاً قابلیت الحاق بیشتری به کریدورهای شرقی غربی چون تراسیکا و استفاده از ظرفیت آن دارد (خسروی نوقاب، ۱۴۰۱: ۳۷-۳۶).

نقشه ۲: موقعیت چابهار بر اساس موافقت‌نامه



### مسیرها

- چابهار به‌عنوان یک هاب محل عبور سه کریدور است که عبارت‌اند از:
- مسیر عبوری کریدور شمال جنوب: بر اساس توافق‌نامه روسیه و هند و ایران چابهار به‌عنوان مرکز اصلی ارتباطات و حمل‌ونقل بین روسیه و هند تعیین شده است.
  - مسیر عبوری کریدور اوراسیا: طرح اتصال راه‌آهن عبوری اوراسیا<sup>۱</sup> که میان هند و کشورهای اوراسیا بسته شده است و امکان اتصال به اروپا از طریق ظرفیت ترانسیسکا را دارد از چابهار عبور می‌کند.
  - مسیر عبوری هند ایران افغانستان: این مسیر یک مسیر بسیار مهم بود زیرا هند را بدون عبور از همسایه و رقیب اصلی خود یعنی پاکستان می‌تواند به افغانستان برساند. رسیدن به افغانستان بسیار برای هند به لحاظ ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی اهمیت حیاتی دارد.

### مزایا و اهمیت اجرای طرح

- امکان بهره‌مندی کشورهای کمتر توسعه‌یافته<sup>۲</sup> مثل افغانستان: افغانستان یک کشور

۱. Eurasian Railway Connectivity

۲. Less Development Countries(LDCs)

کم توسعه یافته محصور در خشکی<sup>۱</sup> است که در قلب آسیا واقع شده است افغانستان به دلیل عدم دسترسی مستقیم به بنادر و اتکای صرف به بنادر کشورهای همسایه همواره با چالش‌های تجاری و ترانزیتی روبرو بوده است که زیان هنگفتی به اقتصاد این کشور وارد کرده است. بیشتر افغانستان از بنادر پاکستان استفاده می‌کرد، اما به دلیل اصطکاک سیاسی بین دو کشور، تنش‌های تجاری و ترانزیتی بدتر شد و افغانستان را با چالش‌های زیادی مواجه کرده؛ بنابراین، حکومت (سابق) وحدت ملی افغانستان، پس از ۲۰۱۴ شروع به کشف مسیرهای تجاری و ترانزیتی جدید منطقه‌ای کرد. برای غلبه بر چنین موانعی، دو مجموعه اقدام کلی وجود دارد:

- اول، اتخاذ قوانین ترانزیت به رسمیت شناخته شده توسط حقوق بین‌الملل،
  - دوم، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل منطقه‌ای.
- حکومت (پیشین) وحدت ملی افغانستان بر تجارت و سناریوهای ترانزیتی جایگزین تمرکز کرد و هدف بلندپروازانه‌ای را در کشف مسیرهای جایگزین برای رسیدن به بازار جهانی تعیین کرد (Kakar, 2020).

در همین جهت بود که حکومت افغانستان سه طرح را در دستور کار قرار داد.

- کریدور هوایی هند افغانستان<sup>۲</sup> که بر اساس توافقنامه سال ۲۰۱۵ بین اتاق‌های بازرگانی دو کشور در جهت تقویت همکاری دو کشور شکل گرفت. این کریدور که در سال ۲۰۱۷ به امضای مقامات دو کشور هند و افغانستان رسید سعی داشت از طریق اجرای کریدور هوایی صادرات را از ۷۰۰ میلیون دلار به ۱ میلیارد دلار برساند. بسیاری از انتقادات هزینه‌بر بودن و غیراقتصادی بودن این طرح را اصلی‌ترین دلایل عدم موفقیت کریدور هوایی هند افغانستان می‌دانند (khan, 2018).

- راه لاپیس لازولی<sup>۳</sup> (لاجورد): لاجورد یک مسیر ترانزیتی بین‌المللی است که در سال ۲۰۱۸ افتتاح شد و افغانستان را از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به ترکیه متصل می‌کند. این مسیر ۲۸۰۰ کیلومتر طول دارد و می‌توان باعث کاهش زمان و هزینه تجاری و

۱. landlocked

۲. India-Afghanistan Air Corridor

۳. Lapis Lazuli corridor



حساسیت برانگیز می‌شدند. حتی می‌توان رویکرد دولت افغانستان را در مورد کریدورهای منطقه‌ای و ابتکارات کاملاً تناقض برانگیز دانست.

بنابراین چابهار را می‌توان از جمله ابتکارات دسته دوم دانست که می‌تواند افغانستان را از چرخه عدم توسعه به وسیله‌ی تجارت نجات دهد. تجارت از طریق چابهار فقط در روابط دوجانبه تجاری بین هند و افغانستان می‌تواند تا حدود میلیارد دلار در سال برسد این عدد در سال ۲۰۲۰ طبق اعلام اجمل احمدی وزیر تجارت افغانستان حدود ۹۰۰ میلیارد دلار بوده است (wionews,2017). در ۱۵ مارس ۲۰۲۰ طبق اعلام رسمی اتاق بازرگانی ایران برای اولین بار دو کانتینر که حاوی اجزای کارخانه بودند پس از طی مسیری از بمبئی به چابهار رسیدند و پس از عبور از مرز دوغارون وارد خاک افغانستان شدند (Borah,2020).

اجمل کاکار استاد دانشگاه کابل در مقاله خود با عنوان افغانستان به سوی تجارت ترانزیتی مستقل کم شدن وابستگی به پاکستان مزایای طرح چابهار (در مقایسه با بنادر پاکستان) برای افغانستان را این گونه خلاصه کرده است:

2. کاهش فاصله‌ها و زمان: چابهار می‌تواند فاصله کابل را تا ۷۰۰ کیلومتر نسبت به بندر کراچی پاکستان کمتر کند.

3. کاهش هزینه‌ها: متعاقب کم شدن فاصله طبیعتاً هزینه‌ها نیز کاهش پیدا می‌کند. این صرفه‌جویی در هر کانتینر معادل ۱۰۰۰ دلار است که با توجه به حجم چند میلیون تن کالا و کانتینرهای صادراتی بسیار حائز اهمیت است. این مسئله کاهش ۵۰ درصدی هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی برای تاجران افغان را در پی خواهد داشت.

4. تبدیل شدن به پل ترانزیتی منطقه و همچنین استفاده از زیرساخت‌ها و بنادر و به‌طور کلی امکانات سایر کشورهای پیشرفته‌تر مثل ایران و هندوستان

5. رونق تجارت که ناشی از کم شدن زمان و هزینه تجارت است

6. وجود امکانات بالقوه که چابهار را مقصدی جذاب برای سرمایه‌گذاری و انتخاب به‌عنوان مرکز اصلی تجاری افغانستان می‌کند. مثل تخصیص ۵۴ هکتار زمین در منطقه آزاد

برای تجار و صنعتگران افغانستانی و یا داشتن معافیت‌های مالیاتی مندرج در قرارداد چابهار (kakar,2020).

▪ اتصال هند به آسیای مرکزی: یکی از مهم‌ترین اهداف هند از یافتن راه‌های تجاری دست یافتن به آسیای مرکزی است. در حقیقت تجارت شروعی است برای ایجاد روابط در دیگر مسائل مورد علاقه طرفین. آسیای مرکزی برای هند جایگاه ویژه‌ای دارد. علل عمده را به‌صورت ذیل می‌توان نام برد:

الف: منطقه آسیای مرکزی بخشی از استراتژی همسایگی هند را تشکیل می‌دهد: دولت هند در استراتژی و راهبردهای خود توجه ویژه‌ای به همسایگان دارد. به‌صورت کلی این کشور همسایگی خود را به دو دسته کلی تقسیم می‌کند که عبارت‌اند از:

1. همسایگان بلا واسطه<sup>۱</sup> که شامل مناطقی از آسیای جنوبی و شبه‌قاره هند می‌شوند و همچنین کشورهای اتحادیه منطقه‌ای جنوب آسیا<sup>۲</sup> می‌شود.
2. همسایگان گسترده (باواسطه) کشورهای که در دسته اول قرار نمی‌گیرند و در حقیقت همسایه همسایگان هستند. لازم به ذکر است این تعریف از همسایگان صرفاً به خاطر مسائل خاص سیاسی نیست بلکه مسئله فرهنگی و معرفتی را نیز در برمی‌گیرد (Scott,2009).

ب- شرکت در بازی قدرت‌های بزرگ: منطقه آسیای مرکزی از دیرباز مورد توجه قدرت‌های بزرگ بوده است اما امروزه دلایل زیادی برای اهمیت این منطقه برای هند می‌توان برشمرد که یکی از دلایل عقب‌نماند از بازی بزرگ در آسیای مرکزی است (Liedy,2010). طبیعتاً افزایش قدرت هند در نظام بین‌الملل و گسترش این کشور نیز از جمله دلایل اصلی، ارتباط با اوراسیا است.

---

۱. Immediate neighborhood

۲. SAARC (South Asian Association for Regional Cooperation)

۳. extended neighborhood

ج- نگرانی هندوستان از چین به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشورهای سرمایه‌گذار در آسیای مرکزی: چین به عنوان رقیب قدرتمند هند مطرح است. حضور چین در هر بخشی می‌تواند تهدیدکننده امنیت هند باشد. روند سرمایه‌گذاری در آسیای مرکزی نشان می‌دهد که چین تاکنون سرمایه‌گذاری‌های<sup>۲۲</sup> عظیمی در بخش‌های مختلف اقتصادی اعم از زیرساختی و غیر زیرساختی در آسیای مرکزی انجام داده است؛ بنابراین با توجه به اصول سیاست خارجی هند و با توجه به رقابت این دو کشور در این منطقه، باید تلاش هند برای حضور در آسیای مرکزی را بخشی از این روند رقابتی دانست (Lingzhi, 2021).

د- اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک آسیای مرکزی برای هند: موقعیت جغرافیایی آسیای مرکزی و همچنین اهمیت آن در تجارت یکی دیگر از دلایل اهمیت آسیای مرکزی برای هند است. انرژی در این منطقه و در روابط آن نقش بسیار مهمی ایفا می‌کند؛ بنابراین هند ضمن اینکه می‌تواند از دستیابی به این بازار برای صادرات کالا و خدمات خود استفاده کند و موجب بزرگ شدن بازار خود شود. می‌تواند از منابع خام و انرژی سرشار در این منطقه نیز استفاده کند.

مقابله با جریان‌های تندرو و افراطی: عمده جمعیت آسیای مرکزی را مسلمانان تشکیل می‌دهند و همین عامل با توجه به وجود حدود ۲۵۰ میلیون مسلمان در هند می‌تواند برای این کشور تأثیرگذار باشد. هند سعی کرده است با توجه به وجود برخی جریان‌های افراطی که اثر مستقیمی بر امنیت ملی هند می‌گذارد، با کشورهای آسیای مرکزی به صورت سازوکارهای ضد تروریسم همکاری نماید (Wariko, 2016).

بنابراین در جمع‌بندی باید گفت پروژه بندر چابهار برای کشورهای مبتکر این پروژه دارای مزایای زیادی است. توجه ویژه به نقش امنیت در این پروژه می‌تواند بسیار راهگشا باشد. می‌توان با یک بررسی اجمالی از کریدورهایی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته این نکته را متوجه شد که چابهار داری بیشترین زمینه امنیتی هم به لحاظ جغرافیایی و هم به لحاظ کشورهای مبتکر و هم به لحاظ کشورهای رقیب و هم به لحاظ اهداف است. در حقیقت چابهار را می‌توان نقطه تجاری و امنیتی مهمی دانست که از طریق

آن تجارت صورت می‌گیرد.

منطقه چابهار به علت وزن ژئوپلیتیکی بالا از منظر تأثیر گذاری، چنین موقعیتی را داراست. منطقه چابهار به علل ژئوپلیتیکی، سیاسی، اقتصادی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه‌ی شرقی ایران و در نتیجه تمامی کشور و نیز کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای همگرایی جهانی؛ بسیار مناسب است. کشور ما از جمله کشورهایی در دنیاست که به جهت قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مطلوب از مزیت‌های ترانزیتی خوبی برخوردار است. همچنین با توجه به بسط مرزهای آبی در شمال و جنوب و نیز موقعیت استراتژیک کشور در کریدورهای شمال-جنوب، بندرهای کشور نقشی مهم در تجارت و همگرایی ایفا می‌کنند. در این راستا، بندر چابهار در مسیر راه گذر ارتباطی شرق-غرب و شمال-جنوب، دارای موقعیت ویژه‌ای در بین بنادر کشور است که در پی آن، مورد توجه روزافزون کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای گوناگون قرار گرفته است. اکنون سؤال اصلی پژوهش این است که بندر چابهار در ترویج صلح و همکاری منطقه‌ای، از چه نقشی برخوردار است؟ لازم به ذکر است که روش جمع‌آوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای است و با استفاده از منبع‌های اولیه و ثانویه که شامل سندها، کتاب‌ها، مقاله‌ها و سایت‌های اینترنتی معتبر انجام گردیده است؛ اما پاسخ کوتاه آن که چابهار به لحاظ نزدیکی به دریای عمان، بندر گوادر پاکستان و واقع شدن در مسیر کلان پروژه راه-کمر بند و همچنین جاده کتان از ظرفیت‌های قابل توجه استراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک برخوردار می‌باشد که مورد توجه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است و از این رو می‌تواند نقش سازنده و کلیدی را در ترویج صلح و همکاری منطقه‌ای ایفا نماید.

جدول ۱. ژئوپلیتیک ج.ا.ایران و چابهار در یک نگاه

راهکارها	فرصتها	چالشها	موقعیت ژئوترانزیتی ایران
۱. تأکید بر موقعیت ژئوترانزیتی ایران به‌عنوان یک	✓ کاهش وابستگی شدید اقتصاد ایران به نفت	۱) سیاست همه‌چیز بدون ایران آمریکا و کشورهای متحد آن با ژئوپلیتیک ضد ایرانی	۱) قرارگیری در خاورمیانه، نقطه تلاقی سه قاره آسیا، اروپا و

راهکارها	فرصتها	چالشها	موقعیت ژئوترانزیتی ایران
کد ژئوپلیتیکی در تنظیم سیاست خارجی	✓ ایجاد فرصت‌های شغلی فراوان	(۲) تحریم‌های اقتصادی غرب و آمریکا و اعمال نفوذ این قدرت‌ها بر روابط ایران با سایر دولت‌ها	آمریکا (۲) قرارگیری در مرکز بیضی استراتژیک انرژی (ما بین خزر و خلیج فارس)،
۲. تمرکز وزارت راه و شهرسازی بر ساماندهی حمل‌ونقل چندمنظوره	✓ ژئوکالچر و آشنایی کشورهای شمالی، جنوبی، غربی و شرقی با مؤلفه‌های فرهنگی ایران	(۳) ساختارهای داخلی قدرت مبتنی بر ایدئولوژی و کم‌توجهی به ژئواکونومی	(۳) ارتباط‌دهنده شمال‌جنوب و شرق-غرب جهان
۳. توجه ویژه به بندرها، به‌عنوان هارتلندهای ژئواکونومیک ایران	✓ تحقق یافتن نظریه ژئوپلیتیک دسترسی از طریق ایران	(۴) روی کار آمدن دولت جدید در ایران در سال ۲۰۲۱ و مسئله همچنان مبهم برجام	(۴) همسایگی با ۱۵ کشور (آبی و خشکی)
به‌عنوان کشور ساحلی	✓ توسعه بندرها جنوبی ایران (چابهار، شهیدرایی) برای تبدیل شدن به بندر هاب منطقه	توسعه نیافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل این کشور	(۵) هم‌جواری و نزدیکی با ۷ کشور خشکی بست منطقه
۴. توجه به موقعیت ژئوپلیتیک دسترسی و ترانزیتی بندر چابهار و به‌مثابه آن، توسعه محور شرق	✓ افزایش سطح همگرایی منطقه‌ای رونق گردشگری در استان‌ها، سواحل و بندرها کشور	(۶) چالش‌های ژئوپلیتیک اخیر در منطقه قفقاز جنوبی با جمهوری آذربایجان، نگرانی بر سر بسته شدن مرز ایران و ارمنستان با احداث دالان زنگه‌زور و در مجموع چالش جدید در تحقق نقش ترانزیتی ایران در کریدور شمال-جنوب	(۶) تلاقی کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای در بندرها جنوبی و تهران
۵. توسعه نگاه دریا محور در عصر حمل‌ونقل دریایی	✓ افزایش وزن ژئوپلیتیکی کشور در منطقه شکننده خاورمیانه	(۷) عدم توجه به نقش کلیدی بندرها در حمل‌ونقل امروزی و قرار نداشتن هیچ‌یک از بندرها ایران در فهرست ۱۰۰ بندر برتر جهان (Lloydlist, 2020)	(۷) دسترسی آسان به بازار آسیای مرکزی، روسیه و قفقاز، آسیای غربی، حوزة خلیج فارس و دریای عمان،
۶. تحلیل موشکافانه مسیرهای ترانزیتی رقیب ایران	✓ تبدیل شدن ایران به چهارراه ترانزیتی جهان	(۸) عدم توجه سیاست خارجی جمهوری اسلامی به موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئوترانزیتی ایران	(۸) دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوسی
۷. کاهش عوارض دریافتی از وسایط حمل‌ونقل از		(۹) قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین ایران و کشورهای عضو کریدورهای مختلف	(۹) کوتاهی و امنیت مسیر برای کریدورهای بین‌المللی

راهکارها	فرصتها	چالشها	موقعیت ژئوترانزیتی ایران
مسیر ایران ۸. تکمیل و توسعه مسیرهای ریلی و جاده‌ای نیمه‌کاره و مورد غفلت ۹. هزینه کردن بخشی از درآمدهای نفتی برای تکمیل مسیر کریدورهای بین‌المللی از ایران		۱۰) قرار گرفتن ایران در منطقه خاورمیانه با درجه میرایی متوسط و انزوای ترکیبی (اختیاری-تحمیلی) پس از انقلاب اسلامی ۱۱) عدم وجود استراتژی مناسب برای رقابتی کردن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بندرها رقیب منطقه ۱۲) کمبود نیروی انسانی متخصص در امور حمل‌ونقل	

منبع: نورعلی و احمدی، ۱۴۰۲: ۱۱۷۰-۱۱۷۱.

### نتیجه‌گیری

کریدور هند-اروپا، حکایت از پیدایش قطب‌های نوظهور اقتصادی در سایه همکاری و تفاهم کشورهای در حال توسعه دارد. این مسئله قدرت‌های جهانی را بر آن داشته که رویکرد نوینی نسبت به این کشورها در پیش گرفته و تعاملی سازنده و مؤثر در راستای توسعه واقعی طرفین داشته باشند. عصر حاضر، دوران بهره‌وری از موقعیت ژئوپلیتیکی در راستای تأمین منافع ملی می‌باشد. تلاش کشورها برای مبدل شدن به مرکز لجستیکی منطقه و جذب سرمایه در این حوزه حکایت از آن دارد. جمهوری اسلامی ایران از موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی برخوردار می‌باشد. این مسئله بستر بسیار مناسبی برای تبدیل شدن ایران به مرکز حمل‌ونقل نه تنها منطقه‌ای، بلکه جهانی را فراهم کرده است. با سرمایه‌گذاری و تمرکز در مسئله حمل‌ونقل و ترانزیت کالاها (با توجه به این مسئله که راه‌ها و مسیرهای حمل‌ونقل مشمول تحریم‌های بین‌المللی نمی‌باشد). ایران می‌تواند نقشی سازنده و مؤثر در اقتصاد جهانی ایفا نماید.

در جدول ذیل به کریدور عرب-مد و نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه خلیج فارس اشاره شده است.

نتیجه‌ها	پیشران‌های چابهار	موضوع (کشور)
<p>✓ جذب قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در جهت کسب منافع از این موقعیت</p>	<p>۱. موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی مهم و جذب‌کننده                      ۲. انرژی و کریدورهای استراتژیکی                      ۳. توانایی پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر                      ۴. بازار صادرات و واردات کم‌نظیر (بازرهای تجاری عالی)</p>	<p>چابهار توانمندی‌ها و فرصت‌ها</p>
<p>✓ کمک و تشویق به روند صلح و همکاری در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی با عنایت به همکاری گسترده با کشورهای مختلف و متنوع                      ✓ رقابتی نرم و به دور خشونت (همراه با همکاری اقتصادی در ابعاد جغرافیایی بسیار بیشتر از منطقه غرب آسیا)                      ✓ گره خوردن اقتصاد و همکاری کشورها به مرکزیت چابهار (تلاقی کریدور شمال- جنوب با جاده ابریشم نوین در چابهار)</p>	<p>۱. کمک به افزایش قدرت به‌طور مسالمت‌آمیز در عرصه‌های بین‌المللی                      ۲. رقابت نرم (نه سخت و نظامی) با سایر رقبای در عرصه‌های اقتصادی و سیاسی (ایالات متحده، هند و اروپا)                      ۳. کمک به افزایش قدرت دیپلماسی از طریق جاده ابریشم چین (ارتباط با ۶۸ کشور دنیا)                      ۴. تشویق دو کشور ایران و پاکستان به صلح و همکاری با یکدیگر توسط کشور چین در راستای منافع جمعی سه کشور (حتی با وجود رقابت بندرهای گوادر و چابهار)</p>	<p>چین (افزایش قدرت)</p>
<p>✓ ممانعت از درگیری با ساختار نظام بین‌المللی (مخالفت هند و افغانستان با تحریم چابهار توسط ایالات متحده)                      ✓ برخورد نرم در قالب دیپلماسی اقتصادی با کشورهای رقیب (چین و پاکستان)                      ✓ همکاری و وابستگی تجاری- اقتصادی با سایر مناطق (آسیای میانه از مسیر چابهار در نتیجه صلح بیشتر)</p>	<p>✓ دستیابی به تأمین انرژی مورد نیاز برای تأمین نیازهای داخلی و خارجی‌اش                      ✓ گسترش سیاست خارجی هند: ارتباط راحت‌تر و قوی‌تر با آسیای میانه و افزایش همکاری با این منطقه                      ✓ عدم درگیری با پاکستان: ارتباط هند از طریق چابهار با افغانستان و کسب منافع در این کشور بدون درگیری با پاکستان                      ✓ دستیابی راحت‌تر به هدف بلندمدت هند از طریق فرصت‌های چابهار: کریدور شمال- جنوب</p>	<p>هند (شناسایی‌اش به عنوان قدرت برتر)</p>
<p>✓ افزایش وزنه چانه‌زنی ج.ا.ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی</p>	<p>✓ تقویت ابعاد اقتصادی و ژئوپلیتیکی کشور</p>	<p>ج.ا.ایران (بازیگر تأثیرگذار در صلح و</p>

نتیجه‌ها	پیشران‌های چابهار	موضوع (کشور)
<p>✓ افزایش همکاری‌های اقتصادی-سیاسی کشورهای منطقه به مرکزیت ایران</p> <p>✓ معرفی شدن چهره‌ای صلح‌آمیز از ج.ا.ایران</p> <p>✓ حمایت سایر کشورها از ج.ا.ایران در مقابل غرب و به‌ویژه ایالات متحده (به علت گره خوردن منافع اقتصادی-سیاسی شان با ج.ا.ایران)</p>	<p>✓ وابستگی سایر قدرت‌ها به مسیر و موقعیت چابهار ایران</p> <p>✓ معرفی نمودن کشور به‌عنوان گزینه اول مسیر ترانزیتی، هاب انرژی، برقرار نمودن امنیت منطقه‌ای و مرکز همگرایی منطقه</p> <p>✓ تقویت سایر فاکتورهای صلح و همکاری در منطقه (جاده ابریشم چین، کریدور شمال-جنوب، رقابت‌های نرم منطقه‌ای و ...).</p>	<p>همکاری منطقه‌ای)</p>

منبع: غلامی و کوهزاد نوذری، ۱۴۰۲: ۱۷۳-۱۷۲.

## منابع

۱. احسان طلب، محمدمهدی (۱۴۰۲/۰۷/۲۹). کریدور هند-اروپا؛ چالش‌ها و فرصت‌ها. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۷/۷، قابل دسترس در سایت اندیشکده دیپلماسی اقتصادی به آدرس اینترنتی: <https://eco-dip.ir/> کریدور-هند-اروپا؛-چالشها-و-فرصتها/
۲. خبرگزاری صداوسیما (۱۵ بهمن ۱۳۹۲). دستاوردهای انقلاب اسلامی در سیستان و بلوچستان. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۷/۱، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: <https://www.iribnews.ir/000BXC>
۳. خسروی نوقاب، امیررضا (۱۴۰۱). تأثیر کریدورهای اقتصادی غرب آسیا بر امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (۲۰۲۰-۲۰۱۰). پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته دیپلماسی و سازمان‌های بین‌المللی، دانشکده روابط بین‌الملل.
۴. دانش، ضیا (۱۳۹۷). راه لاجورد؛ اهمیت و مزایای آن برای افغانستان. ۲۲ آذر. تاریخ مشاهده: <http://www.dailyafghanistan.com/> قابل دسترس به آدرس اینترنتی: [opinion\\_detail.php?post\\_id=145958.1401](http://www.dailyafghanistan.com/opinion_detail.php?post_id=145958.1401)
۵. شیپریک مریم و صدیقه آقایی (۱۳۹۹). وضعیت اقتصادی و تجاری میرجاوه در عصر پهلوی دوم. پژوهش‌های تاریخی، ۸۶-۷۱.
۶. غلامی، سعید و رؤیا کوهزاد نوذری (۱۴۰۲). نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای (با تأکید بر کشورهای هند و چین). فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۱(۲)، ۱۷۸-۱۳۳.
۷. فرجی نصیری، شهریار، افشین متقی و محمد جولانی (۱۴۰۲). کریدور عرب-مد و نقش آن در معماری جدید اتصال فرامنطقه‌ای. فصلنامه اقیانوس‌شناسی، ۱۴(۵۶)، زمستان.
۸. فروزانی، سیدابوالقاسم (۱۳۹۱). جغرافیای تاریخی مکران. پژوهش‌های علوم تاریخی، ۱۹۰-۱۷۳.
۹. کولایی، الهه و طیبه واعظی (۱۳۹۱). تحول سیاست خارجی و توسعه اقتصادی در هندوستان. روابط خارجی، ۴(۱)، ۲۷۴-۲۴۷.
۱۰. لطفی، میلاد و سیدحمزه صفوی (۱۴۰۱). پیامدهای تکمیل راهگذر عرب‌مدیترانه و چالش‌های پیش‌روی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام، ۴(۱۵)، بهار ۱۴۰۱.

۱۱. مرکز بین‌المللی مطالعات صلح (۱۴۰۱/۸/۴). مریم وریچ کاظمی، شرایط و اهداف کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۱/۷/۸، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: <http://peace-ipsc.org/fa>
۱۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۶). قانون موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند (موافقت‌نامه چابهار). تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۶/۲۶، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1040897>
۱۳. نورعلی، حسن و سیدعباس احمدی (۱۴۰۲). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل «ایران، هارتلند کریدوری جهان». پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۴(۳)، ۱۱۸۷-۱۱۶۱.
۱۴. ورستان، توحید (۱۴۰۲/۰۶/۲۶). اهداف و ابعاد کریدور جدید عرب-مد. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۷/۸، قابل دسترس در سایت موسسه مطالعات ایران و اوراسیا به آدرس اینترنتی: <https://www.iras.ir/اهداف-و-ابعاد-کریدور-جدید-عرب-مد/>

## References

۱۵. Al-Alaq, P. R. (2016). Dimensions of the Israeli orientation to Greece and Cyprus. *Political and International Journal*, 33(4), 1-40. [In Arabic].
۱۶. Alkhaleejonline. (2020, December). After Corona: “Gulf Train” a new step towards rapprochement and reconciliation? *Gulf Online*. Retrieved November 2021, from <https://b2n.ir/h82487>. [In Arabic].
۱۷. Anderson, E. (2013). *Middle East: Geography and Geopolitics*. London: Routledge.
۱۸. Anwar, N. A. (2020). The expected rapprochement between Israel and Saudi Arabia. *Journal of the College of Law for Legal and Political Sciences*, 34(2), 73-110. [In Arabic].
۱۹. Borah, U. (2020, May 18). India-Iran-Afghanistan TIR corridor reports movement of first shipment. Retrieved 2022, from <http://www.cargoconnect.co.in/infrastructure/indiachabahar-afghanistan-tir-corridor-reports-movement-of-first-shipment>.
۲۰. Caplan, G. (2004). *Transatlantic relations and the Middle East: Partnership or rivalry?* Transatlantic Institute.
۲۱. Diyaruna. (2021, September). Fujairah port in the UAE is gaining strategic importance. *Our Home*. Retrieved November 2021, from [https://diyaruna.com/articles/cnmi\\_di/features/2021/06/21/feature-02](https://diyaruna.com/articles/cnmi_di/features/2021/06/21/feature-02).