

## توسعه محور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه و پیامدهای امنیتی - اقتصادی آن در مناسبات ژئوپلیتیکی منطقه ای و جهان

علی محمدپور<sup>۱\*</sup>

چمران بویه<sup>۲</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۴/۰۵

تاریخ ارسال: ۱۴۰۲/۰۲/۱۶

### چکیده

یکی از حوزه‌های حساس و مهم گذار و تحول در هندسه جهانی قدرت، مقوله کریدورهای ترانزیتی است که تاثیر مستقیمی بر قدرت ملی دارد. 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 منطقه ای، بازآرایش قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی ایران و ادغام بهینه ایران در نظام بین الملل منجر شود.

لذا در این مقاله با استفاده از روشی توصیفی-اکتشافی به بررسی ایده چگونگی فعال کردن کریدور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه و تاثیرات آن بر جایگاه ایران در مناسبات منطقه ای و فرامنطقه آن پرداخته شده است. نتایج نشان می‌دهد که با فرض ایجاد کریدور خلیج فارس-مدیترانه، امنیت محور مقاومت و همچنین غرب آسیا به امنیت ایران گره می‌خورد. ایجاد این کریدور موجب ارتقا قدرت اقتصادی و یکپارچه‌سازی محور مقاومت و همچنین خروج منطقه از انفعال ترانزیتی و اقتصادی است. در حال حاضر ماهیت منطقه بر مدار تنش‌ها و کنش‌های سیاسی غیراقتصادی استوار است و ناامنی نیز فزاینده است. در حالیکه یک زیرساخت اقتصادی در منطقه می‌تواند امنیت و ثروت را در منطقه فعال کند.

**واژگان کلیدی:** محور ترانزیتی، امنیت و اقتصاد، مناسبات منطقه ای و فرامنطقه، خلیج فارس-مدیترانه.

<sup>۱</sup> استادیار، دانشکده مهندسی پدافند غیرعامل، دانشگاه صنعتی مالک اشتر، تهران، ایران، نویسنده مسئول.

(mohamadpor1976@yahoo.com)

<sup>۲</sup> دانشجوی دکترای جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، دانشکده علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، خراسان رضوی، ایران.

(ch.buye@hotmail.com)

## ۱. مقدمه

کریدورهای ترانزیتی و عناصر آن همچون بنادر، کانال ها، مسیرهای ریلی و جاده ای همواره نقش ژئواستراتژیکی در اقتصاد سیاسی بین الملل و ترتیبات و مناسبات ژئوپلیتیک نظام جهانی دارند. بطوریکه نقش کلیدی فضاهای جغرافیایی در رقابت قدرتهای جهانی، توجه اندیشمندان ژئوپلیتیک را به فناوری حمل نقل در برداشت. با گذشت زمان و پیشرفت فناوری و برآوردهای اقتصادی از انتقال انرژی در غرب آسیا، بحث انتقال از طریق لوله های نفتی در دستور کار سیاست انرژی کشورهای مبدأ و مقصد قرار گرفته است که می تواند بر روی امنیت ملی ایران با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک که دارد اثرگذار باشد. یکی از مهمترین مناطقی که دارای قابلیت های ترانزیتی و حمل و نقل می باشد، بخش غربی منطقه غرب آسیا و حفاصل حوزه خلیج فارس تا مدیترانه است. مرکزی که در دل آن منطقه خلیج فارس به منزله هارتلند جهانی قرار دارد (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۲۸۴).

ایران به عنوان یکی از کشورهای بزرگ، نقش و جایگاه برجسته ای در منطقه دارد و نقطه اتصال مناطق آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، شرق، خلیج فارس و جهان عرب است. در این میان امکانات و زیرساخت های ریلی و بندری ایران در خلیج فارس، روابطه حسنه با عراق و سوریه و شرایط مساعد همگرایی منطقه ای کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس زمینه هایی را برای ایجاد یک کریدور منطقه ای حفاصل خلیج فارس و مدیترانه فراهم کرده است. بطوریکه می توان دهانه خلیج فارس و مدیترانه شرقی را در یک همکاری منطقه ای با شبکه ای از خطوط ریلی، جاده ای و دریایی به یک «منطقه بندری» بحری-بری تبدیل کرد. از این رو در این مقاله به بررسی پتانسیل ها و قابلیت های موجود در رابطه با ایجاد کریدور منطقه ای خلیج فارس-مدیترانه می پردازیم.

## ۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

### ۲-۱. ظرفیتهای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک

برخلاف ادعاهای جهانی شدن و همگون سازی جهان، همچنان موقعیتهای مکانی و جغرافیایی فرصتها و تهدیدهای متفاوتی را پیش روی کشورها و دولت ها قرار داده است. نظریه «جهان مسطح» فریدمن<sup>۱</sup> (۲۰۰۷) و «نظریه پایان جغرافیا» اوبرایان<sup>۲</sup> (۱۹۹۲) توجیه کننده تحولات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در جهان یا حداقل در آسیای جنوبی و قاره اوراسیا نیست. موقعیت های فضایی و مکانی و شکل سرزمین و نسبت های مکانی واجد ارزش های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک اند. بر این اساس، قدرت های منطقه ای در تلاش اند تا از ظرفیت های جغرافیایی و موقعیت های مکانی و فضایی حداکثر منافع را کسب کنند. برخلاف دوره جنگ سرد که تمرکز قدرت در قالب نظام دوقطبی از ویژگی های بارز آن محسوب می شد، در فضای کنونی، نظام بین الملل با پراکندگی قدرت مواجه است. تأثیر این پراکندگی قدرت سیال شدن نظام بین الملل و ایجاد فضای جدید کنشی در محیط های منطقه ای است. این قدرت های نوظهور و منطقه ای هستند که به بازیگرانی فعال تبدیل

<sup>1</sup> Friedman

<sup>2</sup> eeeeeee

شده اند و می کوشند در فضای جدید کنش، قدرت، و نفوذ خود را ارتقاء بخشند. در چنین شرایطی، حاکم شدن منطق ژئواکونومیک و فرصت های همکاری و شکوفایی نهفته در آن نظم و ثبات نسبی را برای برخی مناطق به ارمغان آورده است (موسوی شفایی، ۱۳۹۵: ۱۸۹-۱۹۰). در این دوره، ابزارهای اقتصادی تا حدود بسیار زیادی تعیین کننده مناسبات قدرت در عرصه بین المللی است (کسورگی<sup>۱</sup>، ۲۰۰۷: ۱) جنس و ماهیت همکاری و رقابت های میان دولتها عمدتاً ژئواکونومیک است. ژئواکونومیک ارتباط گسترده ای با سیاست خارجی و استراتژی های امنیت ملی دارد. بر این اساس، ژئواکونومیک بخش مهمی از رفتار استراتژیک قدرت های منطقه ای در منطقه گرای جدید برای همگرایی و تأمین منافع است. (ویگل<sup>۲</sup>، ۲۰۱۶: ۱۳۵). به عبارت دیگر ژئواکونومیک استراتژی سیاست خارجی در عصر جدید است (شولوین و ویگل<sup>۳</sup>، ۲۰۱۸: ۷۳). که از طریق ابزارهای اقتصادی قدرت توسط حکومت برای رسیدن به اهداف استراتژیک طراحی و اعمال می شود (ویسی ۲۰۰: ۲۲۰).

## ۲-۲. همگرایی منطقه ای

منطقه گرایی در سیاست بین الملل که گاه مترادف فوق ملی گرایی و یا گرایش های بین حکومتی شناخته می شود، به گسترش فراوان همکاری های اقتصادی و سیاسی میان دولتها و سایر بازیگران در نواحی جغرافیایی خاصی اشاره دارد. اصولاً منطقه به صورت ترکیبی از نزدیکی جغرافیایی، درجه بالای تعاملات، چارچوب نهادی و هویت های فرهنگی مشترک تعریف می شود و از نظر تجربی باید بر میزان جریانات تجاری، مختصات، ارزش ها و تجارت مشترک تأکید کرد. در هر صورت مناطق پویایی خاص خود را دارند، بنابراین ضروری است همکاری های منطقه ای را بر اساس رشد تعاملات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و هویتی مورد توجه قرارداد. در اغلب موارد منطقه گرایی برحسب درجه انسجام اجتماعی (زبان، قومیت، نژاد، فرهنگ، مذهب، تاریخ و آگاهی از میراث مشترک)، انسجام اقتصادی (الگوهای تجاری و مکمل بودن اقتصادی)، یکپارچگی سیاسی (نوع رژیم و ایدئولوژی) و انسجام سازمانی (وجود نهادهای رسمی منطقه ای) تجزیه و تحلیل می شود و تحت این شرایط به وابستگی متقابل منطقه ای توجهی خاص مبذول می گردد (قوام، ۱۳۸۴: ۵۸).

یکی از مسائل عمده ای که می باید در بررسی همگرایی منطقه ای در نظر گرفت، شیوه ها یا راه های تقویت این روند است که برای ایجاد انسجام منطقه ای، چندین مدل را می توان در نظر گرفت که از جمله آن می توان به ایجاد تدریجی سازمان های منطقه ای فراملی از طریق تعمیق همگرایی اقتصادی، ایجاد سلسله ترتیبات یا رژیم های میان دولتی قوی و همپوش، اختلاط پیچیده گرایش های بین حکومتی سنتی و فوق ملی گرایی نوظهور، تحول ترتیبات قانونی نهادمند، امکان جانشینی الگویی از هویت ها و اقتدارهای هم افزا به جای اصول حاکمیت و سرزمین، امکان انسجام بر پایه یک همزمن منطقه ای که از سیاست های خارجی دولت ها در حوزه های نفوذش مراقبت کرده، نام برد.

<sup>1</sup> Csurgai

<sup>2</sup> Wigell

<sup>3</sup> Scholvin & Wigell

### ۲-۳. امنیت منطقه‌ای

برای تشخیص این قدرت باید به ساخت شناسی سیستم کنترل نظم بین‌الملل توجه کرد (قاسمی، ۱۳۷۹: ۱۰۳). از نظر ترکیب واژگانی، دارای دو واژه «امنیت» و «منطقه‌ای» است. هر دو واژه پیچیده است و تعریف قابل قبول مشترکی برای آن‌ها وجود ندارد و شاید بهترین راه برای نزدیک شدن به این موضوعات قیاس و مقایسه باشد. پس با توجه به مشکلات نظری فراوانی که درباره این دو واژه وجود دارد، فقط تعریفی منطقی می‌توان ارائه کرد که عبارت است از اینکه «امنیت منطقه‌ای» مجموعه تمام تصورات و تعبیرات از امنیت ملی است که اعضای یک نظام منطقه‌ای در زمانی خاص آن را به کار می‌برند؛ بنابراین، امنیت یا ناامنی منطقه‌ای می‌تواند از مجموعه سطوح کسمکش در یک منطقه، اعتبارات نظامی و نهادها و اتحادیه‌های جمعی به دست آید (افتخاری، ۱۳۸۱: ۲۶۶). باری بوزان<sup>۱</sup> معتقد است ماهیت ارتباطی امنیت، فهم الگوهای امنیت ملی یک دولت را بدون درکی اساسی از وابستگی متقابل الگوهای امنیت منطقه‌ای که در آن وجود دارد، ناممکن می‌سازد (بوزان، ۱۳۷۸: ۱۵).

### ۳. روش شناسی پژوهش

روش تحقیق حاضر کیفی و اکتشافی است. تحقیق اکتشافی پژوهشی است که برای بررسی مسئله‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد که تعریف و واقعیتش وضوح ندارد. از این رو محققان این روش را برای درک بهتر مسئله موجود انجام می‌دهند. برای چنین تحقیقاتی، یک محقق با یک ایده کلی شروع می‌کند و از آن به عنوان گام و ابزاری برای شناسایی و معرفی مقولات و موضوعاتی بهره می‌برد که می‌تواند بنیان تحقیقات آینده باشد. لذا در تحقیق حاضر با استفاده بنیان‌های نظری، مولفه‌های زیرساختی موجود احصا و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی به یک بینش نو به موقعیت مسئله کربدور خلیج فارس -مدیرانه و درک آن حاصل شده است.

### ۴. تجزیه و تحلیل داده و یافته‌های پژوهش

#### ۴-۱. حوزه خلیج فارس

از منظر ژئوپلیتیک خلیج فارس بیشتر از آن که با غرب آسیا در انطباق باشد یا در بطن سرزمین غرب آسیا قرار بگیرد، همسو با منطقه جنوب غرب آسیا است. علایق و انگیزه‌های رهبران مناطق ژئوپلیتیک در جنوب غرب آسیا بیشتر مبتنی بر انرژی، تجارت و امنیت است که با ماهیت و کارکردهای منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس همخوانی دارد. چنانچه در منطقه جنوب غرب آسیا هر اقدامی که در زمینه تجارت و انرژی صورت گیرد، یک طرف دیگر آن به خلیج فارس متصل می‌شود. به عنوان مثال هر خط لوله‌ای که در آسیای مرکزی و قفقاز گذاشته شود می‌بایست به خلیج فارس ختم شود و هر خط لوله‌ای که از خلیج فارس شروع شود می‌بایست به جنوب آسیا (خط لوله صلح) و یا اتحادیه اروپا (ناباکو) منتهی گردد. آسیای جنوب غربی از پنج منطقه ژئوپلیتیک (آسیای مرکزی، شبه قاره، قفقاز، خلیج فارس و غرب آسیا) تشکیل می‌شود. این منطقه دارای

<sup>۱</sup> Barry Buzan

موقعیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک (نفت و گاز) و به طور کلی بازار تجارت انرژی خطوط مواصلات بین‌المللی و احیای جاده ابریشم است (رضایی، ۱۳۸۴: ۱۸۱) که برای بالفعل درآمدن این پارامترها در منطقه جنوب غربی آسیا، منطقه خلیج فارس نقش کلیدی را بازی می‌کند.

لذا منطقه خلیج فارس در کانون توجه بسیاری از قدرت‌ها بوده است. با توجه به دگرگونی‌های عمیق و جاری در سطح بین‌الملل، جنگ‌ها و درگیری‌های دو دهه اخیر، انقلاب اسلامی ایران و مخالفت با روند صلح اعراب و رژیم غاصب صهیونیست به تدریج طی قرن اخیر به صورت مهمترین کانون توجه نگرش‌ها و محاسبات راهبردی درآمد است (دولتیار، ۱۳۸۲: ۱۰۳). قدرت‌های مختلف نیز یکی پس از دیگری در پی ایفای نقش و کسب متحدان منطقه‌ای و استیلا بر منابع انرژی بوده‌اند و به تبع آن برای حفظ منابع خود ترتیبات امنیتی خود را تحمیل نموده‌اند. کشورهای منطقه نیز هریک دارای اختلافات سیاسی، مذهبی و رقابت‌های اقتصادی است که شرایط را پیچیده‌تر نموده است و حتی علی‌رغم تشکیل «شورای همکاری خلیج» بازهم از شدت این اختلافات کاسته نشده است. در کنار این مسائل به تنگه راهبردی هرمز و کنترل بر آن نیز می‌توان اشاره نمود که محل تلاقی منافع بازیگران بزرگ جهانی محسوب می‌شود (رستمی و رضائی، ۱۳۹۴: ۶۵).

#### ۴-۲. حوزه مدیترانه شرقی

دریای مدیترانه از یک موقعیت ژئوپلیتیکی بسیار مهم برخوردار است که باعث شده در ساختار نظام بین‌الملل از جایگاه ویژه‌ای بهره‌مند باشد. مدیترانه از سمت غرب و از طریق جبل الطارق در حفاصل دو کشور اروپایی و آفریقایی اسپانیا و مراکش به اقیانوس اطلس وصل می‌شود. در سمت شمال شرقی نیز از طریق ترکیه و داردانل، به مارمارا و دریای سیاه وصل شده و در پایین؛ یعنی در جنوب شرقی نیز با کانال ۱۹۲ کیلومتری سوئز، از مصر گذشته و به دریای سرخ وصل می‌شود تا بخش مهمی از درآمد ارزی مصر، وابسته به مدیترانه باشد. به طور کلی، دریای مدیترانه، یک منطقهٔ پرجمعیت با تاریخ سیاسی پیچیده است که شامل بسیاری از گروه‌های قومی مختلف است؛ این امر منجر به ایجاد یک نقشهٔ سیاسی پیچیده و تکه تکه شده است. امروزه ۲۱ کشور با مساحت ۲ کیلومتر مربع تا ۴/۲ میلیون کیلومتر مربع دارای خطوط ساحلی در دریای مدیترانه هستند که شامل آلبانی، الجزایر، بوسنی و هرزگوین، کرواسی، قبرس، مصر، فرانسه، یونان، رژیم صهیونیستی، ایتالیا، لبنان، لیبی، مالت، موناکو، مونته‌نگرو، مراکش، اسلوانی، اسپانیا، سوریه، تونس و ترکیه هستند؛ این دریا دارای ذخایر بزرگ انرژی است که همین موضوع باعث شده تا قدرت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای به دنبال افزایش حوزهٔ نفوذ خود در مدیترانه باشند. مدیترانه در میان پرتنش‌ترین نقاط نظامی در جهان است. موقعیت آن بدان جهت اهمیت دارد که خلیج فارس نفت خیز را به مصرف کنندگان بزرگ انرژی متصل می‌کند و این واقعیت که خود نیز در حال تبدیل شدن به هاب انرژی و مسیر انتقال آن است، در افزایش اهمیت آن بی‌تأثیر نبوده است؛ علاوه بر این، این مسیر طبیعی را برای روسیه برای دست‌یابی به رویای طولانی خود در دسترسی به آبهای گرم نشان می‌دهد و این مسیر اصلی برای جریان عظیم مهاجران غیرقانونی از سواحل شمال آفریقا به جنوب اروپا است. همه این دلایل، دریای مدیترانه جایی است که قویترین قدرتهای جهان برای اعمال نفوذ خود می‌جنگند. مدیترانه اکنون به دلیلی تنش‌های سیاسی در سواحل جنوبی و شرقی آن، کشف میادین گازی

عظیم در این دریا و همچنین ورود مجدد روسیه و نفوذ چین بر سیاست و اقتصاد اروپا اهمیتی بیشتر از قبل یافته است (قلندری و سعدی ۱۴۰۱: ۵۲).

#### ۴-۳. شاکله کریدور خلیج فارس-مدیترانه

کریدور خلیج فارس-مدیترانه را می‌توان پهنه جغرافیایی بین دو محیط بحری به صورت مستقیم و دو دریای به صورت غیر مستقیم دانست. خلیج فارس و دریای مدیترانه به صورت مستقیم و دریای کاسپین (خزر) و دریای عمان، از بنادر آبادان-خرمشهر ایران و فو عراق و زیرساخت‌های ریلی و بندری کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس تا بنادر سوریه در دریای مدیترانه.

#### ۴-۳-۱. زیرساخت‌های بندرگاهی خلیج فارس

بندر امام خمینی در منتهی‌الیه شمال غربی خلیج فارس و در انتهای آبراه طبیعی خورموسی و در ۹۰ کیلومتری مرکز استان خوزستان قرار دارد. این آبراه به طول ۴۲ مایل، با عرض حداقل ۲۵۰ متر و متوسط عمق ۲۰ متر، بستری آرام و مطمئن برای تردد انواع کشتی‌های اقیانوس پیمای تجاری و نفتکش را از این بندر به اقصی نقاط جهان فراهم آورده است. بندر امام خمینی در میان بنادر تجاری ایران با ۱۱ میلیون مترمربع مساحت، یکی از بزرگترین و مهمترین بنادر تجاری کشور محسوب می‌شود. سالانه حدود نیمی از صادرات غیرنفتی از طریق این بندر انجام می‌شود. این بندر با موقعیت ممتاز جغرافیایی و اقتصادی خود و با بیش از ۷۰ سال تجربه مفید توانسته به عنوان نزدیکترین و مهمترین مرکز تجاری و بندری ایران در نیمه غربی کشور که قریب به ۷۰ درصد از مراکز تجاری، صنعتی، کشاورزی و جمعیتی کشور را شامل می‌شود، تبدیل گردد. همچنین همجواری با بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی صنایع پتروشیمی در بندر امام خمینی، منطقه آزاد تجاری اروند در آبادان و خرمشهر و دیگر صنایع مادر در استان خوزستان براهمیت جایگاه این بندر افزوده است. دسترسی کوتاه این بندر به مرزهای زمینی و دریایی غربی، شمال غربی و شمال کشور نسبت به سایر بنادر منطقه، در کاهش هزینه‌های تمام‌شده کالا بسیار قابل توجه است. همجواری با ۲۳ پتروشیمی با ظرفیت تولید سالانه ۲۶ میلیون تن محصول، دسترسی به راه‌آهن سراسری، وجود بستر لازم برای توسعه پایانه‌های تخصصی تخلیه و بارگیری انواع کالا ظرفیت و توان منحصر به فرد را ایجاد کرده است. همچنین این بندر در چارچوب کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق غرب قرار دارد.

احداث بندر بزرگ خلیج فارس نیز اقدامی است در جهت افزایش توان عملیاتی و لجستیکی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و بهره‌گیری از شاخص‌های مهم جغرافیایی و اقتصادی آن برای کسب سهم بیشتر از بازارهای تجاری منطقه است. بندر خلیج فارس دارای بیش از چهار هزار هکتار اراضی پس‌کرانه‌ای است که امکان ایجاد زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری، مراکز لجستیکی و حمل و نقل، استقرار مراکز تولید و ارزش افزوده را با استفاده از سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی فراهم می‌کند. بندر بزرگ خلیج فارس از اسکله‌هایی با آب‌خوری بین ۳۰ تا ۴۰ متر برخوردار خواهد بود که دربرگیرنده مزیت رقابتی نسبت به دیگر بنادر منطقه است. کسب

سهم حداکثری از بازارهای کانتینری منطقه به عنوان یکی از اهداف مهم احداث این بندر است (<https://www.isna.ir>).

#### ۴-۳-۲. عراق و بندر فاو

عراق در افق چشم‌انداز ۲۰۳۸ قصد احداث بندر بزرگ فاو با ظرفیت ۹۹ میلیون تن و ۹۰ پست اسکله را دارد. در حال حاضر اگرچه عراق ۴ بندر در استان بصره دارد، اما بندر اصلی که عراق قصد دارد از ظرفیت آن جهت افزایش ترافیک تجاری و ارتقای رشد اقتصادی خود بهره‌گیرد، بندر بزرگ فاو در جنوب استان بصره است. یکی از ویژگی‌های بارز بندر فاو موقعیت راهبردی آن است. عراق سعی دارد با اجرای پروژه قدرت مانور بیشتری را جهت متنوع‌سازی واردات و رونق اقتصادی داشته باشد. پروژه شهر بندری فاو شامل ساخت یک شهر، تاسیسات گردشگری و چندین دریاچه است که با ایجاد ۱۴ هزار شغل سالانه یک تا ۳ میلیارد دلار را به خزانه عراق واریز خواهد کرد و با توجه به مسافت نسبتاً کوتاهی که عراق با بنادر دریای سرخ و مدیترانه دارد این بندر می‌تواند عراق را به مقصدی برای تجارت و حمل‌ونقل جهانی تبدیل و بخش بزرگی از تجارت جهانی را در منطقه به این کشور منتقل کند. موقعیت بندر فاو هم از لحاظ جغرافیایی و هم از نظر استراتژیکی موقعیت بسیار مناسبی است، زیرا از نظر داخلی از یک طرف در دهانه آبراه اروند و از طرف دیگر در ورودی آبراه خور عبدالله واقع شده است که در این آبراه بنادر اصلی عراق مانند ام‌القصر و بندر خور زبیر در شرایط بسیار مناسبی قرار دارند. از لحاظ بین‌المللی هم موقعیت بندر فاو یک موقعیت استثنایی برای کشور عراق است، چراکه می‌تواند کشور عراق را به قاره اروپا و آسیا و از طرفی هم به قاره آفریقا وصل و آن کشور را به یک لندبریج<sup>۱</sup> تبدیل کند. این موقعیت می‌تواند اقتصاد عراق را متحول و شرق دور، آسیای جنوب شرقی، اروپا و ترکیه را از طریق دریای مدیترانه و شمال عراق به حوزه خلیج فارس، هند، چین، کره جنوبی و ژاپن وصل کند؛ بنابراین نقش آفرینی ترکیه و بنادر اردن در دریای سرخ برای واردات و صادرات کشور عراق، موقعیت این بندر استراتژیک را برجسته می‌کند (<https://marinepress.ir>).

در صورت اجرای این پروژه، کشتی‌های چینی می‌توانند در بندر فاو پهلو بگیرند و کالاهایشان را از طریق مسیر ریلی از بصره به ترکیه و از آنجا به سواحل مدیترانه و اروپا منتقل کنند. هر چند به نظر می‌رسد رقابت و تنش های مرزی عراق و کویت به ویژه احداث بندر مبارک کویت تاثیر منفی بر اسکله های عراق و بندر فاو ایجاد کند (<http://portalhamlonaghl.ir>). لذا همکاری دوجانبه بندری و ترانزیتی ایران و عراق با توجه به پتانسیل ها و موقعیت های ترانزیتی دو کشور اجتناب ناپذیر است. در واقع ایران و عراق در سایه همکاری متقابل و ادغام محورهای ترانزیتی خود و همچنین اتصال به کریدورهای بین المللی می توانند بیشترین منفعت را نصیب خود کنند.

<sup>1</sup> Land Bridge

#### ۴-۳-۳. اتصال ریلی و جاده ای محیط میانی ایران، عراق، سوریه لبنان

اتصال ریلی شلمچه-بصره از زمان راه اندازی سازمان توسعه همکاری‌های اقتصادی آسیا اقیانوسیه مطرح بوده است. به این محور ریلی، شبکه تار گفته می‌شد که از مرز خسروی در ایران تا دریای مدیترانه ادامه داشت. هدف اتصال راه آهن ایران از طریق خط شلمچه بصره به راه آهن عراق می‌باشد که از آنجا به سمت بندر دیرالزور در کنار دریای مدیترانه می‌رود (<https://www.mehrnews.com>).

اجرای این خط آهن ۳۲ کیلومتری می‌تواند نقش به‌سزایی در ترانزیت دوجانبه دو کشور از طریق خط آهن داشته باشد. چه آنکه علاوه بر اتصال ریلی ایران با شبکه کشورهای محور مقاومت، عراق نیز به زیرساخت‌های ریلی ایران برای اتصال و دسترسی به مناطق قفقاز، آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان و چین و هند دست پیدا خواهد کرد. خط آهن شلمچه - بصره کریدور ریلی شرق به غرب آسیا را تکمیل خواهد کرد و حلقه مفقوده‌ای است که می‌تواند ایران را به غرب آسیا و سواحل مدیترانه، راه آهن حجاز - اردن و همچنین عتبات عالیات متصل کند و از سوی دیگر عراق را به خط آهن ابریشم و کشورهای شرق آسیا از جمله چین، هند و پاکستان متصل خواهد ساخت که قطعا ارزان‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر حمل و نقل بین عراق و این کشورها خواهد بود. براساس توافقنامه ریلی ایران و عراق، شرکت راه‌آهن ایران و راه‌آهن عراق به‌صورت مشترک این پروژه را اجرا می‌کنند. همچنین ایران، سوریه و عراق، پروژه احداث یک بزرگراه را امضا کردند که از تهران آغاز می‌شود و از خاک عراق می‌گذرد و سپس وارد سوریه می‌شود و به دمشق می‌رسد. طول این بزرگراه ۱۷۰۰ کیلومتر است و یک شرکت ایرانی، اجرای آن را برعهده می‌گیرد. به موجب توافق، ارتش‌ها و نیروی‌های پلیس ایران، سوریه و عراق از آن حراست خواهند کرد. بدیهی است چنین محور جاده ای به شبکه راه‌های منتهی به بنادر خلیج فارس در ایران و عراق خواهد شد (<https://fararu.com/fa/news>).

#### ۴-۳-۴. موقیت ژئوپلیتیکی سوریه و بنادر آن در مدیترانه

کشور سوریه در جنوب غرب آسیا و ساحل شرقی دریای مدیترانه واقع گردیده و از شمال با ترکیه، از شرق با عراق و از جنوب با رژیم صهیونیستی و اردن، از غرب با لبنان و دریای مدیترانه هم مرز است. این کشور را می‌توان به دو منطقه جغرافیایی تقسیم نمود. که آب و هوایی مدیترانه‌ای دارد و قسمت شرقی که شامل دشت‌ها و مناطق بیابانی و خشک است که در نواحی مرزی اردن و عراق قرار دارد.

استان ساحلی لاذقیه که بندر اصلی سوریه نیز در آن واقع است در ۳۴۸ کیلومتری شمال غربی دمشق واقع شده و در ساحل شرقی مدیترانه قرار دارد، جمعیت این شهر بالغ بر ۷۰۰ هزار نفر می‌شود که دارای ادیان مختلف می‌باشند در این شهر مسلمانان (علوی و سنی) و مسیحان (روم ارتدوآس، روم آنتولیک مارونی‌ها و پروتستان) دوستانه در کنار هم زندگی می‌نمایند و این شهر از قدیم اینگونه بوده است. این استان از سمت شمال دارای مرز مشترک با کشور ترکیه است و از جنوب به استان طرطوس محدود شده است. استان لاذقیه به کشور ترکیه نیز نزدیک است و از طرفی با ساحل مدیترانه همسایه می‌باشد. همه این ویژگی‌های راهبردی موجب شده تا این استان از اهمیت خاصی برخوردار باشد. پنج بندر استراتژیک لاذقیه، جبله، طرطوس، اروادو،



بنیاس در خط ساحلی این استان‌ها قرار دارند. اما از نظر ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک استان «لاذقیه» از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است (<https://sobh-eqtasad.ir>).

#### ۴-۳-۵. شبکه ریلی کشورهای عربی و کرانه‌های شمالی کشورهای عربی خلیج فارس

شبکه ریلی عربی به منظور اتصال تمام شش کشور عضو شورای همکاری خلیج فارس از طریق یک خط راه آهن به طول ۲۱۷۷ کیلومتر، از شمال کویت شروع شده و از شهرهای جیبیل و دمام عربستان سعودی، منامه بحرین، دوحه قطر، امارات و در نهایت به مسقط خواهد رفت (فاگیون و فورلان<sup>۱</sup>، ۲۰۱۵). پس از عادی‌سازی روابط ایران و عربستان در تاریخ ۱۴۰۱ زمینه اتصال شبه جزیره عربی از طریق ایران به کریدور شمال جنوب جهت ارتباط با اوراسیا، قفقاز و آسیای مرکزی و چین فراهم می‌شود. همچنین کرانه‌های ساحلی و بندری ایران، عراق، کویت و عربستان ظرفیت بزرگی برای اتصالات دوجانبه ترانزیتی دارند.

مبتنی بر توافقات امنیتی و اقتصادی ایران و عربستان در سال‌های گذشته و همچنین فضای پس از عادی سازی روابط، زمینه مناسبی برای اتصال ترانزیتی دوجانبه بندر دمام و بند امام خمینی وجود دارد. در همین زمینه محمد جدعان وزیر دارایی عربستان در اظهارنظری عنوان کرد که: در پی توافق تهران و ریاض، عربستان می‌تواند «خیلی زود» در ایران سرمایه‌گذاری‌های خود را آغاز کند. فرصت‌های زیادی برای سرمایه‌گذاری عربستان در ایران وجود دارد، تا زمانی که شرایط توافق رعایت شود، مانعی برای این امر وجود ندارد (<https://www.irna.ir>).

در رابطه با مناسبات ایران و عربستان شایان ذکر است که بین دو کشور قانون موافقتنامه همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عربستان سعودی در زمینه حمل و نقل دریایی ۱۳۸۶ وجود دارد که در ماده ۲-۱- تاکید شده است که طرفین متعهد اقدامات زیر را انجام دهند:

الف- کشتیهای خود را به حمل کالا بین بنادر مربوط خود تشویق نموده و در جهت از میان برداشتن موانع موجود بر سرراه توسعه حمل و نقل دریایی همکاری نمایند.

ب- مشارکت کشتی‌های طرف متعهد دیگر را در حمل کالا از بنادر خود به بنادر کشور ثالث و بالعکس تسهیل نمایند (<https://rc.majlis.ir>).

#### ۴-۴. عقبه‌های استراتژیک و کریدورهای مکمل محور خلیج فارس-مدیترانه

##### ۴-۴-۱. هارتلند و اروسیاگرایی روسیه

مفهوم اوراسیایی در تفکر ژئوپلیتیکی روسیه ریشه دارد و اصول بنیادین آن مشمول ایده قاره ای است. دکترین اوراسیایی در ذات خود به منزله دکترین ژئوپلیتیکی بر مبنای اصل ژئوپلیتیکی «جغرافیا سرنوشت است» و به عنوان ایدئولوژی همگرایی با هدف حمایت از امپراتوری چندملیتی روسیه ظاهر می‌شود. روسیه یک واحد فرهنگی، قومی و جغرافیایی جداگانه‌ای است که در میان اروپا، آسیا، شرق و غرب در موقعیت هارتلند قرار دارد.

<sup>1</sup> Faggion & Furlan

ظهور تفکر ژئوپلیتیکی جدید در روسیه بیشتر به اوراسیاگرایی یا تصور فضایی از اوراسیای پس از شوروی مرتبط است. اوراسیاگرایی روسی بر منحصربه فرد بودن فرهنگی و ژئوپلیتیکی روسیه و بر تمایز روسیه از جهان غربی و آسیایی تأکید می‌کند. این جنبش سیاسی و روشنفکری در پاسخ به نیاز روسیه به استقلال ژئوپلیتیکی و فرهنگی خود، به ثبات مرزها و تمایز فرهنگی حاشیه اروپایی-آسیایی و موضع همکاری نکردن با غربگرایان (محور فلسفه سیاسی اوراسیاگرایی) تأکید دارد. یکی از مهمترین گرایشهای نو اوراسیاگرایی به افکار الکساندر دوگین<sup>۱</sup> مربوط است. به اعتقاد وی، گسترش ژئوپلیتیکی بهترین رفتار مناسب بازیگران ژئوپلیتیکی در درگیریهای ژئوپلیتیکی است. جوهره این دیدگاه، مأموریت روسیه در یکپارچگی اوراسیاگرایی یا احیای امپراتوری است؛ جایی که روس‌ها به عنوان سرزمین هارتلند نقش اصلی دارند. براساس نظر دوگین چنین جریانی از وقایع اجتناب‌ناپذیر است؛ زیرا کنترل بر این قاره بدون کنترل بر محور جغرافیایی تاریخ ممکن نیست. اگر روسیه در این مأموریت موفق نشود، هیچ جایگزین دیگری قادر به این کار نیست. روسیه نه بخشی از غرب است و نه بخشی از شرق، بلکه تمدنی خاص است (دوگین، ۱۳۹۴: ۶۰۰).

ویژگی بارز نو اوراسیاگرایی روسیه را می‌توان در سه مورد اشاره کرد: نخست، فضای بزرگ ژئوپلیتیکی با مأموریت ساختن یک امپراتوری جهانگرای ضد آتلانتیکی دوم، شناسایی کشورهای اسلامی به ویژه ایران به عنوان مهمترین متحد راهبردی و سوم، احیای همکاری میان حوزه شوروی (مایلسکی<sup>۲</sup>، ۲۰۱۵: ۷۶).

#### ۴-۱-۱-۴-۱- کریدور شمال-جنوب

جنگ اکرین و همچنین بدعهدی غرب در برجام و سیل تحریم‌ها علیه ایران و روسیه موجب شده است تا توسعه کریدور شمال-جنوب جنبه فوری تری به خود بگیرد. از این رو ایران و روسیه تحریم شده به سرعت در حال ساخت این گذرگاه ۳۰۰۰ کیلومتری از شرق اروپا تا هند هستند که خارج از دسترس هر گونه مداخله محور یوروآتلانتیک است. بر این اساس دو کشور میلیاردها دلار برای تسریع تحویل محموله‌ها در امتداد رودخانه‌ها و راه آهن‌های متصل به دریای خزر هزینه می‌کنند. در حال حاضر ده‌ها کشتی روسی و ایرانی - از جمله برخی که مشمول تحریم‌ها هستند - در این مسیر حرکت می‌کنند. این مربوط به ایجاد زنجیره‌های تأمین ضد تحریم در تمام طول مسیر کریدور شمال-جنوب است. کریدور تجاری در حال ظهور به روسیه و ایران این امکان را می‌دهد که هزاران کیلومتر از مسیرهای فعلی خود را جایگزین کنند. در انتهای شمالی این کریدور دریای آزوف قرار دارد که توسط شبه جزیره کریمه، سواحل جنوب شرقی اوکراین - از جمله بندر ماریوپل تحت تصرف روسیه - و دهانه رودخانه دان محصور شده است. از آنجا نیز شبکه‌های رودخانه‌ای، دریایی و ریلی تا مناطق و بنادر ایران در دریای خزر و در نهایت اقیانوس هند گسترش می‌یابد.

هند از همپیمانان دیرینه روسیه بشمار می‌رود. هند کشوری است که با روسیه توافقنامه‌های نظامی و استراتژیک گسترده‌ای دارد. این کشور نه تنها در بخش دفاعی بلکه در بخش تأمین انرژی و حتی در بخش هسته‌ای وابسته به روسیه می‌باشد. در دوران پسا جنگ سرد، به‌ویژه از دوران «ولادیمیر پوتین» رئیس جمهور

<sup>1</sup> Aleksandr Dugin

<sup>2</sup> Mileski

روسیه و مقارن با روند احیای روسیه، روابط هند و روسیه به تدریج به سوی احیای گذشته پیش رفت؛ به گونه‌ای که در سال ۲۰۰۰، با امضای موافقتنامه مشارکت استراتژیک میان دو کشور، دوره جدیدی در روابط آغاز شد و تلاش‌ها برای بسط و تعمیق روابط افزون شد. این موافقتنامه در واقع چهارچوبی برای بسط روابط دو کشور، در درازمدت فراهم آورد. از آن مقطع دو کشور روابط خود را در این چهارچوب پی‌گیری کرده‌اند. در وضعیت فعلی، همکاری‌های اقتصادی و سیاسی-استراتژیک و نظامی مهم‌ترین حوزه‌های همکاری دو کشور هستند. ولادیمیر پوتین در اهمیت کریدور شمال-جنوب می‌گوید: کریدور شمال جنوب فرصت‌های جدیدی را برای شرکت‌های روسی برای ورود به بازارهای ایران، هند، غرب آسیا و آفریقا فراهم می‌کند.

تخمین زده می‌شود روسیه و ایران ۲۵ میلیارد دلار در کریدور تجاری داخلی سرمایه‌گذاری خواهند کرد که به تسهیل جریان کالاهایی که غرب می‌خواهد متوقف کند، کمک می‌کند. همچنین روسیه در حال نهایی کردن قوانینی است که به کشتی‌های ایران در امتداد آبراه‌های داخلی رودخانه‌های ولگا و دون حق عبور می‌دهد. داده‌های حرکت کشتی‌های گردآوری‌شده توسط بلومبرگ در حال حاضر نشان می‌دهد که دست‌کم ۱۲ کشتی ایرانی، که برخی از آنها توسط گروه خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تحت تحریم آمریکا اداره می‌شوند، در آب‌های بین سواحل خزر و بنادر اصلی رودخانه ولگا در حال تردد هستند.

از این رو هیأت‌های تجاری بین ایران و روسیه به شکل فزاینده‌ای رفت و آمد می‌کنند و تجارت نیز بین دو کشور در حال افزایش است. در همین زمینه سرگئی کاتیرین، رئیس اتاق بازرگانی و صنایع روسیه می‌گوید: «راه روشنی» برای رسیدن به ۴۰ میلیارد دلار پس از امضای توافق تجارت آزاد ایران و روسیه وجود دارد (https://www.bloomberg.com/2022). از این رو روس‌ها انگیزه زیادی برای سرمایه‌گذاری در چابهار و منطقه مکران دارند.

#### ۴-۲-۴. محور شرق-غرب کریدور یک کمر بند یک جاده چین

از سال ۲۰۱۳ و در پی تصمیم دولت چین، طرح ابتکاری با عنوان «ابتکار کمر بند و راه» به شکل رسمی مطرح و آغاز شده است؛ در چارچوب این ابتکار چین از طریق آسیای میانه و غربی با خلیج فارس و دریای مدیترانه و از طرف دیگر با آسیای جنوب شرقی و جنوب آسیا و اقیانوس هند مرتبط می‌شود. موافقتنامه‌هایی که ذیل ابتکار کمر بند و راه منعقد می‌شود، در مجموع برای ایران تسهیلات قانونی و زیرساختی فراهم می‌کند؛ در عین حال به دلیل همسایگی بسیاری از کشورهای واقع شده در کریدور این ابتکار با ایران، فرصت همکاری‌های منطقه‌ای نیز بیش از پیش مهیا می‌شود. در واقع اهدافی نظیر افزایش تولید و اشتغال در صنایع صادراتی، افزایش سودآوری مبادلات خارجی از طریق صادرات با تکیه بر تولیدکنندگان غیرستنی و افزایش جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بستر این طرح برای اقتصاد ایران از قبل اجرای این طرح، قابل تحقق است. در صورتی که ایران در استفاده از ظرفیت‌های این تفاهمنامه همکاری و ابتکار کمر بند و راه، به صورت درست و در راستای منافع ملی بهره‌برداری کند، می‌توان نتیجه گرفت، موافقتنامه‌هایی که ذیل ابتکار کمر بند و راه بین ایران و چین منعقد می‌شود، علاوه بر فراهم کردن تسهیلات قانونی و ساختاری در زمینه ارتقای تجارت به شکل کلی، به دلیل قرار گرفتن کشورهای منطقه غرب آسیا و نیز آسیای میانه به عنوان همسایگان ایران

در کریدور ابتکار کمربند و راه، فرصت همکاری های منطقه ای بیشتری را بیش از پیش مهیا می کند. یکی از مهم ترین اقداماتی که ذیل این موافقتنامه ها امکان عملیاتی شدن پیدا می کند، برخورداری از تسهیلات کریدورهای لجستیکی تعریف شده در ابتکار کمربند و راه است (<https://rc.majlis.ir>). مسیرهای تابعه ابتکار کمربند و راه که مرتبط با جغرافیای ایران است عبارتند از:

- مسیر ترانزیتی چین - قزاقستان - ایران (ارومچی - آکتائو - کاسپین)؛
- مسیر ریلی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران (اینچه برون)؛
- مسیر خواف - هرات - کاشغر.

#### ۴-۳. علائق چین و روسیه در مدیترانه

چین پس از اعلام اجرای طرح یک کمربند، یک جاده یا راه ابریشم جدید در سال ۲۰۱۳ میلادی به تدریج در حال افزایش سرمایه گذاری و تقویت روابط خود با دولت های مدیترانه است. چینی ها با خرید بنادر این منطقه، هم اکنون بیش از ۱۰ درصد ظرفیت ترمینال های کانتینری اروپا را در اختیار دارند. آن ها چند توافق نیز با دولت های شمال آفریقا برای توسعه زیرساخت های راه ابریشم جدید امضا کرده اند. در ژوئن سال ۲۰۱۹ میلادی، شهر حیفا رژیم غاصب صهیونیست قراردادی ۲۵ ساله با شرکت چینی شانگ های اینترنشنال پورت گروپ امضا کرد تا یک بندر دریایی در سواحل مدیترانه توسط چینی ها ساخته و در یک دوره ۲۵ ساله مدیریت شود. سرمایه گذاری تجاری چینی ها را نمی توان به عنوان یک تهدید ارزیابی کرد. آن ها در چارچوب پروژه ۴ تریلیون دلاری راه ابریشم جدید بسیاری از زیرساخت ها و شبکه حمل و نقل کشورهای مختلف را در جهت اتصال به یکدیگر نوسازی و توسعه داده اند (<https://www.javanonline.ir>). کشتی های تجاری چینی بعد از عبور از کانال سوئز به یونان می روند، چینی ها در جنوب یونان سرمایه گذاری کلانی کرده اند که هم برای یونان درآمد دارد و هم جای پای چین را در مدیترانه محکم کرده است. در واقع یونان به عنوان هاب مدیریت ترانزیت کالای چین به اروپا تبدیل شده است. از سوی دیگر چینی ها وارد مذاکرات ۱+۱۶ شده اند که شامل ۱۶ کشور شرق اروپا با چین است. این تلاش چین برای نفوذ در شرق و جنوب اروپا، باعث ایجاد اختلاف نظر و دودستگی در اتحادیه اروپا شده است. علاوه بر قدرت های سنتی منطقه، یعنی آمریکا، فرانسه، بریتانیا و روسیه، چینی ها هم به تدریج در حال افزایش قدرت و توانایی خود در دریای مدیترانه هستند.

روسیه نیز تا قبل از حمله آمریکا به عراق تلاش چندانی برای گسترش قدرت خود فراتر از مرزهای «خارج نزدیک» نمی دید. اما پس از حمله ناموجه آمریکا به عراق، کرملین انفعال در غرب آسیا یا شرق مدیترانه را به مثابه قبول گسترش مرزهای ناتو و غرب به ضرر منافع حیاتی خود ارزیابی می کند. از سوی دیگر در حالی که حضور مستقیم آمریکا در مدیترانه شرقی کم رنگ می شود، واشنگتن به دنبال تقویت محور قبرس، مصر و رژیم صهیونیستی در مدیترانه شرقی در برابر محور ترکیه و روسیه است؛ بنابر این محیط استراتژیک در مدیترانه شرقی به صورت آهسته و پیوسته در حال تبدیل به قطب بندی های سیاسی و نظامی با محوریت روسیه و آمریکاست. روسیه منافع حیاتی خود را در این منطقه جستجو می کند در حالیکه آمریکا با درک از خود به عنوان هژمون، به دنبال نگه داشتن جای پای برای مواقع بحران و مهار روسیه است. اکنون روسیه در شرق مدیترانه

حضور آشکاری دارد. روسیه وارد مدیترانه شده تا برای همیشه در این منطقه بماند و اعمال فشار آن برای حضور بیشتر نیروهای دریایی، هوایی و زمینی و افزایش نفوذ سیاسی تا زمانی که در بن بست تنش آفرین با ناتو در اروپا به سر می برد، ادامه خواهد داشت (<https://www.tasnimnews.com/fa/news>). بی شک روسیه و چین برای گسترش حوزه نفوذ خود در مدیترانه نیازمند شرکای راهبردی همچون ایران و استفاده از موقعیت ترانزیتی آن می باشد.

#### ۴-۴-۴. تمرکز قدرت های ایندوپاسفیک (چین و هند) در مکران، عقبه آبی خلیج فارس

موقعیت استراتژیک ایران و همچنین قرابت های فرهنگی، زبانی، تاریخی، اقتصادی، و سیاسی ایران و هند باعث شده تا ایران در سیاست خارجی هند از جایگاه مهمی برخوردار باشد. از ابتدای سده بیست و یکم، دولت هند به دنبال احیا و تقویت روابط خود با ایران و جمهوری های آسیای مرکزی و ماورای خزر بوده است. استراتژی نگاه به شمال هند با معنی به نام پاکستان، دشمن دیرینه هند، برخورد داشت. بر این اساس، هند سرزمین ایران را برای اتصال به شمال و منطقه اوراسیا انتخاب کرد. نقطه آغازین مسیر خشکی کریدور جنوبی- شمالی بندر چابهار و سواحل مکران در جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان است. نزدیکترین شهر ایران به هند بندر چابهار است و این بندر فعلاً تنها بندر اقیانوسی ایران است. موقعیت مناسب جغرافیایی و پتانسیل بالای ترانزیتی و بندرگاهی باعث شده است تا هندیان توجه ویژه ای به چابهار داشته باشند. هند در کنار تقویت زیرساخت ها در بندر چابهار، مشارکت دریایی خود را با ایران را نیز گسترش می دهد. ایران و هند تفاهمی در مورد شناسایی متقابل آیین نامه رفتار دریانوردان برای سفرهای نامحدود امضا کرده اند که شامل دوره های آموزشی برای دریانوردان ایرانی در هند خواهد بود. این تفاهم نامه چشم اندازهای جدیدی از همکاری را در منطقه غربی اقیانوس هند باز خواهد کرد، زیرا هم هند و هم ایران عضو اتحادیه همکاری های منطقه ای حاشیه اقیانوس هند هستند که عمان نیز عضو آن است (<https://financialtribune.com>).

هند تنها ابرقدرتی نیست که در بندر چابهار شراکت دارد، زیرا چین نیز به دنبال تقویت روابط با ایران برای تامین منابع انرژی و منابع معدنی و دسترسی به مسیرهای کریدوری سودمند بوده است. دسترسی چین می تواند مکران و چابهار را به شبکه تجاری گسترده دریایی خود متصل کند. با توجه به سرمایه گذاری چین در بندر گوادر پاکستان، یکی دیگر از محرک های اصلی علاقه چین به بندر چابهار، جلوگیری از دسترسی هند به مسیرهای افغانستان و آسیای مرکزی است. در حالی که چین هنوز مستقیماً خود را وارد پروژه بندر چابهار نکرده است، بسیاری از تحلیلگران معتقدند که برنامه همکاری ۲۵ ساله چین و ایران بستری مهیا می کند که چین در منطقه مکران و چابهار سرمایه گذاری کند (<https://thediplomat.com/2021>).

#### ۴-۵. بازآرایش قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی و خنثی سازی راهبرد مهار آمریکایی

قدرت گیری چین، روسیه و ایران و توسعه کریدورهای ترانزیتی آنها در رقابت با محور ژئواستراتژیک و مناطق ژئوپلیتیکی یوروآتلانتیک از نشانه های بارز باز آرایش قلمروهای ژئوپلیتیکی در نظام جهانی است. آمریکا در اوج دوران هژمونی خود شوروی را شکست داد. به یوگوسلاوی حمله و شرق اروپا را تجزیه کرد. روسیه را تابع

و تحقیر کرد و رژیم صهیونیستی را بر منطقه غرب آسیا مسلط نموده بود. به عبارت دیگر قوانین آمریکایی را بر نظام بین الملل و کشورهای آن حاکم کرده بود. سازمان ملل، صندوق بین‌المللی پول و دلار، ابزار اعمال قوانین واشنگتن شدند. حمله نظامی و تحریم اقتصادی نیز وسیله فشار بود. اما امروز دیگر از هژمونی غرب خبری نیست. گواه آن قدرت روزافزون سیاسی، اقتصادی و نظامی چین و همچنین واکنش تهاجمی روسیه به گسترش ناتو/آمریکا به سمت شرق است. در رابطه با چین، سال ۲۰۲۰ توافق مشارکت اقتصادی جامع منطقه‌ای (RCEP)<sup>۱</sup> با پشتیبانی چین میان ۱۵ کشور آسیا-اقیانوسیه و بدون آمریکا منعقد شد که بزرگ‌ترین توافق تجارت آزاد جهان است. مجموع حجم تولید ناخالص داخلی کشورهای عضو این توافق، حدود یک‌سوم کل جهان است. با استناد به آمار شبکه CNBC، این بلوک تجاری یک بازار ۲/۲ میلیارد نفری (۳۰ درصد جمعیت کره زمین) می‌باشد و صاحب ۲۶/۲ تریلیون دلار از کل تولیدات جهان است. رسانه‌های غربی توافق توافق مشارکت اقتصادی جامع منطقه‌ای را کودتای چین علیه نظم جهانی آمریکا نامیدند (<https://www.farsnews.ir/news/>).

چین و روسیه بر مقابله با هژمونی آمریکا تاکید دارند و به دنبال خنثی‌سازی سیاست مهار آمریکا در نیمکره شرقی هستند. گسترش ناتو تا مرزهای غربی روسیه و مهار چین در دریای چین جنوبی به برآمدن درک مشترک مسکو - پکن از تهدید بین‌المللی انجامید. گذشته از سیاست مقابله با آمریکا یک دلیل این همکاری استراتژیک به اهمیت روزافزون مفهوم «اوراسیای بزرگ‌تر» در میان حلقه‌های روسی بازمی‌گردد که حاوی چرخش روسیه به خاور دور است. در نگاه مسکو این آسیاست که دربردارنده بازارهای اقتصادی و فناوری آینده است. تحقق این مفهوم به معنای در پیش گرفتن استراتژی همکاری با چین خواهد بود. همچنین، انزوای فزاینده از غرب، همکاری استراتژیک چین و روسیه را به یک واقعیت رو به رشد تبدیل کرده است و مسکو پکن را به‌عنوان نیروی متوازن‌کننده بالقوه‌ای در برابر غرب می‌داند. این همکاری استراتژیک به معنای همزیستی و همکاری بیشتر مسکو با یک کمر بند و یک جاده چین و همچنین همکاری چین با اتحادیه اقتصادی اوراسیا روسیه است. در رابطه با چین تنگه مالاکا نقطه ضعف این کشور در تجارت جهانی است و هرگونه اقدامی برای کاهش وابستگی پکن به این تنگه، راهبردی خواهد بود. تنگه مالاکا نقطه‌ای کلیدی در شبکه تجاری جهان است که اقیانوس هند و اقیانوس آرام را به هم متصل می‌کند (<https://warsawinstitute.org>). در صورت انسداد تنگه مالاکا اقتصاد چین دچار آسیب‌های جدی خواهد شد. هندوستان بزرگ‌ترین رقیب چین از طریق مجمع الجزایر «نیکوبار» و «آندامان» بر دهانه شمالی تنگه مالاکا تسلط دارد. آمریکا نیز راهبرد تمرکز بر منطقه جنوب شرق آسیا را در پیش گرفته است و سرفرماندهی ارتش آمریکا در اقیانوس آرام و هند موسوم به ایندوپاکام<sup>۲</sup> هدفش مهار و محاصره چین است (<https://www.rand.org>). همچنین آمریکا با ایجاد «کارگروه گفتگوهای امنیتی چهارجانبه» موسوم به کوآد<sup>۳</sup> با هندوستان، ژاپن و استرالیا درصد بازدارندگی

<sup>1</sup> Regional Comprehensive Economic Partnership

<sup>2</sup> INDOPACOM

<sup>3</sup> Quad

یکپارچه با استفاده از شبکه متحدانش در برابر چین است (<https://www.defense.gov>). در همین زمینه وزیر خارجه بریتانیا از اصطلاح «ناتوی جهانی» و لزوم حمایت از تایوان در برابر چین صحبت کرده است (<https://www.politico.eu>). از این رو یکی از راهبردهای چین برای ایجاد یک مسیر جایگزین تنگه مالاکا، «تمرکز بر کمربند زمینی» است. طرح «یک کمربند - یک جاده» گویای چنین تمرکزی است و محور-خلیج فارس مدیترانه نیز می تواند مکمل طرح و راهبرد چین باشد. همچنین در موقعیتی متناقض هند نیز می تواند از این کریدور استفاده کند.

در رابطه با روسیه نیز اتحادیه اقتصادی اوراسیا با رهبری این کشوربخش بزرگی از قلمرو خاکی منطقه اوراسیا را در اختیار دارد و گستره آن از اتحادیه اروپا تا چین است. اتحادیه اقتصادی اوراسیا صاحب ۲۰ درصد تولید گاز جهان و ۱۵ درصد تولید نفت جهان است (<https://www.chathamhouse.org>). وضعیت روسیه پس از جنگ اوکراین دچار تغییر شده است. بطوریکه بعد از جنگ اوکراین، ناتو در صورت عضویت نهایی سوئد و فنلاند، بر دروازه‌های غربی روسیه و نیز کریدورهای دریایی بالتیک و دریای سیاه مسلط خواهد شد. این وضعیت موجب توجه جدی به سمت جنوب اتحادیه اقتصادی اوراسیا و به طور خاص ارمنستان هم مرز با ایران می کند. این اتحادیه یکی از شرکای تجاری هند است ولی ارتباط مستقیمی میان این دو حوزه جغرافیایی وجود ندارد. لذا ایران تنها کشوری است که می تواند کشورهای عضو اتحادیه را مستقیم به اقیانوس هند و پادشاهی‌های خلیج فارس متصل کند. و در نهایت همه این اتصالات شبکه ای را به غرب آسیا و مدیترانه متصل کند (<https://www.farsnews.ir>).

با توجه به آنچه گفته شد نقش و جایگاه ایران در هموردی های ترانزیتی قدرت ها در نظام بین الملل، برجسته است. عضویت ایران در سازمان شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیایی به همراه ایجاد کریدور خلیج فارس-مدیترانه دگرگونی های بزرگی در بازاریابی مناسبات و قلمروهای ژئوپلیتیکی و اژئواستراتژیکی نظام جهانی ایجاد خواهد کرد. در واقع کریدور خلیج فارس-مدیترانه و توسعه محور ترانزیتی محور مقاومت پیشانی و لبه رو به جلوی سه کریدور اصلی روسیه، چین و هند است و توسعه آن موجب تحریک هر سه حوزه برای اتصال به آن می شود. این امر منجر به بازاریابی قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی منطقه ای و جهانی خواهد شد و قطب بندی ها و محورهای جدید تجارت جهانی در اقتصاد سیاسی بین الملل به وجود خواهد آورد.

## ۵. نتیجه گیری و پیشنهادها

### ۵-۱. نتیجه گیری

فضاسازی های ژئوپلیتیکی عرصه رقابت قدرتها و بازیگران سیاسی برای گسترش حوزه نفوذ خود است. بدین لحاظ همه کشورها متناسب با قدرت و واقعیات ژئوپلیتیک خود، دستیابی به یکسری ارزش‌های جغرافیایی را به عنوان بخشی از راهبردهای ژئوپلیتیکی خویش تعریف می کنند و نظر به امکان تقابل منافع ملی کشورها با یکدیگر؛ فضای رقابتی شکل خواهد گرفت. یافته های تحقیق نشان داد که با فرض راه اندازی کریدور خلیج فارس - مدیترانه، در آن صورت امنیت محور مقاومت و همچنین غرب آسیا به امنیت ایران گره می خورد. ایجاد

این کریدو موجب ارتقا قدرت اقتصادی و یکپارچه محور مقاومت و همچنین خروج منطقه از انفعال ترانزیتی و اقتصادی است. در حال حاضر ماهیت منطقه بر مدار تنش ها و کنش های سیاسی غیراقتصادی استوار است و نا امنی نیز فزاینده است. در حالیکه یک زیرساخت تجارت و اقتصاد منطقه ای می تواند ثبات و ثروت و تعامل فرهنگی را در این منطقه و بین کشورها فعال کند.

ایجاد کریدور خلیج فارس مدیترانه مزایایی به شرح زیر خواهد داشت:

- ۱- تنوع بخشیدن به کریدورهای ترانزیتی ایران با کشورهای همسایه با استفاده از ترانزیت ترکیبی؛
- ۲- ادغام و درهمتنیده کردن کریدورهای مختلف ترانزیتی منطقه ای و بین المللی به منظور بهره برداری متقابل منافع اقتصادی؛
- ۳- تقویت هر چه بیشتر کریدور استراتژیک شمال-جنوب و افزایش همکاری همه جانبه با روسیه و محور اوراسیایی؛
- ۴- ایجاد مسیر موازی نسبت به مسیر ترانزیتی ترکیه به اروپا؛
- ۵- گسترش شبکه ریلی بین المللی ج.ا.ایران تا مدیترانه و اتصال ریلی و جاده ای آن به شمال و شرق آسیا؛
- ۶- تضعیف نظام تحریم آمریکا علیه ایران و محور مقاومت؛

تکمیل محور خلیج فارس - مدیترانه نیازمند اقدامات سیاست گذاری و اجرایی در حوزه فنی، سازمانی، مدیریتی، مالی، قانونی است. همچنین می بایست در بدنه مدیریتی و کارشناسی، اختلاف نظرها و از هم گسیختگی های رویکردی در خصوص این محور رفع شود. زیرا برای راه اندازی یک پروژه ملی-منطقه ای ایجاب می کند که تصمیم گیران همسو باشند.

از طرفی در این زمینه باید تولید ادبیات شود، یعنی در محافل خبرگی و در بستر رسانه ای باید موضوع مورد نقد و بررسی قرارگیرد و تولید ادبیات مرتبط با این پروژه صورت گیرد تا در نهایت استدلال ها و جمع بندی کارشناسی در خصوص تجارت و اقتصاد کشور حاصل شود و اقدامات لازم با سرعت و بدون وقفه انجام شود.

## ۲-۵. پیشنهادها

- ایجاد کارگروه دستگاہی-اداری داخلی (راه و شهرسازی، سازمان بنادر و ...، سازمان هواپیمایی و ...)
- جهت انجام اقدامات اجرایی لازم؛
- تقویت نقش گروه های مقاومت در قالب تشکل های سیاسی در ساختارهای رسمی تصمیم گیری کشورهای محور مقاومت؛
- ایجاد انگیزه در چین، روسیه و هند برای مشارکت و پیوست به کریدور؛
- مدیریت رقابت های کریدوری بازیگران و تکیه بر همکاری و نفع متقابل.



## منابع و مأخذ

### منابع فارسی

- افتخاری، اصغر (۱۳۸۱). *مراحل بنیادین‌اندیشه در مطالعات امنیت ملی*، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- بوزان، باری (۱۳۷۸). *مردم دولت‌ها و هراس*، ترجمه پژوهشکده مطالعات راهبردی، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- پاتریک ام، مورگان (۱۳۸۰). *نظم‌های منطقه‌ای امنیت سازی در جهان نوین*، ترجمه سید جلال دهقانی، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- دولتیار، مصطفی (۱۳۸۲). *رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی با تاکید بر مسائل حقوقی تنگه هرمز*، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- رستمی محمد و رضانی محمدجواد (۱۳۹۴). *تحلیل ژئوپلیتیکی حوزه خلیج فارس و نقش آن در هندسه قدرت منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران* همایش ملی جهان در پیچ تاریخ: نقش جمهوری اسلامی ایران در هندسه جهانی قدرت، مرکز تحقیقات راهبردی دفاعی.
- رضائی، محسن (۱۳۸۴). *ایران منطقه ای*، تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- قاسمی، فرهاد (۱۳۷۹). *تأثیرات منطقه‌ای ساختار هژمونیک سیستم بین‌الملل بر امنیت ملی ایران*، فصلنامه امنیت ملی، دوره ۱۷، شماره ۷، ۲۳-۳۹.
- قلندری، یعقوب و سعدی، سروش (۱۴۰۱). *اهمیت استراتژیک دریای مدیترانه برای قدرت‌های فرا منطقه‌ای*، فصلنامه محیط‌شناسی راهبردی ج.ا.ایران، دوره ۶، شماره ۴، ص ۴۱-۶۲.
- قوام، عبدالعلی (۱۳۸۴). *اصول سیاست خارجی و سیاست بین‌الملل*، چاپ دهم. تهران: انتشارات سمت.
- موسوی شفایی، مسعود (۱۳۹۵). *ضرورت گذار از ژئوپلیتیک وحشت خاورمیانه ای به ژئواکونومی امید آسیایی*، فصلنامه مطالعات راهبردی، دوره ۱۹، شماره ۴، ص ۱۸۹-۱۹۲.
- ویسی، هادی (۱۴۰۰). *بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اورآسیا: کردیدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر*، پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، دوره ۵۳، شماره ۱، ص ۲۱۳-۲۲۶.

### منابع لاتین

- Furlan, Raffaello., & Faggion, Laura. (2015). The Development of Vital Precincts in Doha: Urban Regeneration and Socio-Cultural Factors, *American Journal of Environmental Engineering*, 5(4), 120-129
- Csurgai, G. (2017). The Increasing Importance of Geo-economics in Power Rivalries in the TwentyFirst Century, *Geopolitics*, 23 (1), 15-30.

- Friedman, T. (2007). *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century*, New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Mileski, T. (2015). Identifying the New Eurasian Orientation in Modern Russian Geopolitical Thought, *Eastern Journal of European Studies*, 6(2), 159-175.
- O'Brien (1999) *Global Financial Integration: The End of Geography*, London: Royal Institute of International Affairs.
- Scholvin, S. & Wigell, M., (2018). Power Politics by Economic means: Geo-economics as an Analytical Approach and Foreign Policy Practice, *Comparative Strategy*, 37(1), 29-40.
- Wigell (2006) Neo-imperialism, Neo-mercantilism, Hegemony, and Liberal Institutionalism, *Asia Europe*, 14(2), 90-111.

#### فهرست سایت ها

- <http://portalhamlonaghl.ir/fa/۳۶۹۷۱>
- <https://economic.mfa.gov.ir/portal/newsview/۶۱۰۵۰۴/%DA%AF%D%AB%۲D%AB%۱DA%AF%D%AA%۲D%۸۷%۹-%D%AA%۲D%۸۶%-%D%AA%۲D%۸B%۲-%D%۸>
- <https://fararu.com/fa/news/۳۵۵۲۲۴/%D%۸A%۲D%۸B%۱D%۸A%۲D%۸۶%-%D%AA%۲D%۸B%۲-%D%۸>
- <https://www.irna.ir/news/85058013/%D9%88%D8%B2%DB%8C%D8%B1-%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D8%A7%DB%8C%DB%8C۲۴>
- <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/116198/12m-tons-of-russian-goods-to-transit-via-iran-to-india>
- <https://freena.ir/print/۲۵۴۱۰>
- <https://marinepress.ir/plus//۳۹۷۳۳>
- <https://otaghiranonline.ir/UFiles/Docs/۲۵/۶/۲۰۲۲/Doc۲۰۲۲۰۶۲۵۱۱۵۹۳۳۲۵.pdf>
- <https://rc.majlis.ir/fa/report/show/۱۶۷۷۰۷۸> بررسی ابعاد طرح «ابتکار کمربند و راه چین»  
و فرصت های همکاری تجاری ایران ۱۴۰۰
- <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/97980> قانون موافقتنامه همکاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عربستان سعودی در زمینه حمل و نقل دریایی ۱۳۸۶
- <https://sobh-eqtasad.ir/%D%AB%۲D%۸۸%۲D%AB%۱DB%۱C%D%۸۷%۹D%۸C-%D%۸A%۲D%۸۶%۹>
- <https://thediplomat.com/2021/10/chabahar-port-and-irans-strategic-balancing-with-china-and-india/>
- <https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/>
- <https://www.bloomberg.com/graphics/2022-russia-iran-trade-corridor/>



# The development of the Persian Gulf-Mediterranean Transit Corridor and its Security-Economic Implications for Regional and Global Geopolitical Relations

Ali Mohammadpor<sup>1\*</sup>  
Chamran Buyeh<sup>2</sup>

## Abstract

Transit corridors represent one of the delicate and critical areas that economic transformation of countries and their might in the global geometry of power depends upon. Considering the effects of sanctions on the Iranian economy, it is necessary for this country to strategically plan for developing and strengthening its transit linkages, thus, weakening sanctions regimes. The transit corridor of the Persian Gulf which has the potential to integrate the transportation network between Iran, Iraq, Syria, and the Persian Gulf countries, represents one of the critical transit axes that have often been discussed. The development of this corridor can lead to the development of the national economy, strengthen convergence between regional actors, secure Iran's territories and improve geopolitical relations, thus paving the way for the optimal integration of Iran in the international system.

In line with the foregoing, the present article uses a descriptive-exploratory method to determine strategies for developing the Persian Gulf-Mediterranean transit corridor, as well as investigating its implications on Iran standing with regards to its regional and extra-regional relations. The results show that if the Persian Gulf-Mediterranean Corridor were to be developed, Iran will assume a greater role in maintaining the security of the axis of resistance, and moreover, the security of Western Asian countries will be tied to that of Iran. Furthermore, the development of this corridor will improve the economic and strategic power of the axis of resistance by providing a means for the region to end the current impasse in the transit and economic fields. Currently, the region is engulfed by tensions and non-economic political considerations which have undermined mutual security. This is despite the fact that economic potential that is currently dormant in the region and its activation could enhance security and wealth in the region.

**Keyword:** Transit axis, security and economy, regional and extra-regional relations, Persian Gulf-Mediterranean.

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Faculty of Passive Defense Engineering, Malek Ashtar University of Technology, Tehran, Iran. Corresponding Author. (mohamadpor1976@yahoo.com)

<sup>2</sup> Ph.D. student in Political Geography and Geopolitics, Faculty of Humanities, Ferdowsi University of Mashhad, Khorasan Razavi, Iran. (ch.buyeh@hotmail.com)