



ابتکار آی مک و تاثیر آن بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران

بهمن بهاروند^۱، محسن مبینی^۲

چکیده

در این پژوهش به بررسی تأثیرات ابتکار آی مک (IMEC) بر ساختار و دینامیک‌های ژئوپلیتیک حمل و نقل در ایران پرداخته می‌شود. لذا با استفاده از روش تحلیل محتوا به شناسایی و تحلیل الگوهای موجود در داده‌های مرتبط با این ابتکار و تأثیرات آن بر سیاست‌ها و استراتژی‌های حمل و نقل کشور می‌پردازیم. هدف اصلی تحلیل تأثیرات ابتکار آی مک بر تحولات ژئوپلیتیک حمل و نقل در ایران است. ما به دنبال پاسخ به این سؤالات هستیم این ابتکار می‌تواند چه تأثیراتی بر روابط بین‌المللی و بر زیرساخت‌های حمل و نقل ایران خواهد داشت. تحلیل محتوا به‌عنوان یک روش کیفی، برای شناسایی مضامین کلیدی و الگوهای موجود در متون مرتبط مورد استفاده قرار گرفته است. این روش امکان بررسی عمیق‌تر مفاهیم و روابط میان داده‌ها را فراهم می‌آورد. نتایج و یافته‌ها نشان می‌دهد فعلاً کریدور آی مک یک ایده می‌باشد و مقدمات اجرایی شدن آن به تدریج فراهم خواهد شد. لذا در این شرایط فعلی این کریدور قابلیت عملیاتی ندارد فلذا نمی‌توان با قطعیت میزان تاثیر گذاری آن را بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران سنجید. بررسی این موضوع به پژوهشگران، سیاست‌گذاران و علاقه‌مندان به حوزه حمل و نقل و ژئوپلیتیک کمک می‌کند تا درک بهتری از تأثیرات این ابتکار بر ساختارهای سیاسی و اقتصادی ایران داشته باشند.

واژگان کلیدی: آی مک، ژئوپلیتیک، حمل و نقل، کریدور، خاورمیانه.

۱. دانشجوی دکتری امنیت بین‌الملل دانشگاه اطلاعات و امنیت ملی گروه امنیت بین‌الملل (نویسنده مسئول)،

bahar282091@gmail.com

۲. دانشیار دانشگاه اطلاعات و امنیت ملی

The IMEC Initiative, Its Effect on the Geopolitics of Iran's Transportation

Bahman Baharvand¹, Mohsen Mobini²

Abstract

In this research, the effects of the IMEC Initiative on the structure and dynamics of the geopolitics of transportation in Iran are addressed. Therefore; using the method of content analysis, we address the identification and analysis of the existing models in the data related to this initiative and its effects on the policies and strategies of the state's transportation. The main objective is to analyze the effects of the IMEC Initiative on the geopolitical developments of Iran's transportation. We are seeking the question to know what effects this initiative can have on the international relations and infrastuctures of Iran's transportation. The content analysis as a qualitarive method has been used to identify the key concepts and the existing models in the related texts. This method provides the possibility of deeply reviewing the concepts and relationships among data. The findings show that presently, the IMEC corridor is an idea and primaries of its execution will be gradually provided. Therefore; under recent conditions, this corridor is not operationally ready and therefore we can not assess its effects on the geopolitics of Iran's transportation. Reviewing this subject will help researchers, policy makers and those interested in the field of transportation and geopolitics to better understand the effects of this initiative on the political and economic structures of Iran.

Key words: IMED, Geopolitics, transportation, corridor, Middle East

1. Ph. D Candidate of International Security, Intelligence and National Security University, International Security Department (Writer-in-charge), bahar282091@gmail.com
2. Associate Professor, Intelligence and National Security



مقدمه و بیان مسئله

در دهه گذشته شاهد تغییرات سیاسی متعددی در سطح جهان بوده‌ایم که دلیل آن اتفاقاتی مانند همه‌گیری کووید ۱۹، جنگ اوکراین و مسئله فلسطین می‌باشد. این بحران‌ها تنش‌های موجود ژئوپلیتیکی را افزایش داده است و وضعیت ناپایدار و پیچیده جهانی را به وجود آورده است. در پاسخ به این وضعیت کشورها در سطح دنیا بر ائتلاف‌سازی و همکاری مشارکت جویانه به ویژه در حوزه همکاری اقتصادی تاکید می‌نمایند. ابتکارای مک یکی از این ابتکارات می‌باشد. در دهه گذشته کریدورها نقش اساسی در به هم پیوستگی جهان داشته‌اند. هر کریدور منافع اقتصادی و اجتماعی برای کشورهای عضو به دنبال خواهد داشت. در واقع حمل و نقل، ترانزیت کالا و مسافر در گذشته خشکی پایه بود، اما امروزه واحدهای سیاسی مستقل برای گسترش قدرت اقتصادی خود، علاوه بر نگاه خشکی محور، حمل و نقل دریایی را در دستور کار خود قرار داده‌اند و کریدورهای بین‌المللی بری، بحری و تلفیقی، از نتیجه‌های آن است. امروزه کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی، کشورها را در چهارسوی نقشه به هم متصل می‌کنند و می‌توان مهمترین آنها را کریدور شمال - جنوب، کریدور شرق - غرب یا راه ابریشم جدید در ابتکار یک کمربند یک جاده چین و کریدور ترانسیسیکای اتحادیه اروپا که آسیا، قفقاز و اروپا را به هم دیگر پیوند می‌دهد، دانست. موقعیت ژئوپلیتیک ایران به دلیل قرار داشتن در مسیر تجاری مهم خاور دور به اروپا و وجود کشورهای همسایه محصور در خشکی، باعث گردیده محل تقاضای عبور کالاهای ترانزیتی باشد. همچنین ظرفیت‌های زیر ساختی و شبکه حمل و نقل ایران نقش مهمی در موفقیت ابتکارهای کمربند جاده و شمال جنوب دارد. این موقعیت باعث گردیده تا نقش عمده‌ای در موفقیت یا عدم موفقیت کریدورهای کمربند جاده و شمال - جنوب و... داشته باشد. تمدن باستانی و پرافتخار ایران نیز بخشی از موقعیت اقتدار تاریخی خود را مدیون موقعیت جغرافیایی خاص، نظام توانمند و انعطاف پذیر حمل و نقل و ارتباطات مناسب بوده است.

آمریکا سعی دارد به هر طریقی در پیشرفت اقتصادی چین، ایران و روسیه مانع ایجاد نماید. ایران یکی از نقاط کلیدی محل عبور کمربند جاده چین هم به لحاظ زمینی و هم به لحاظ دریایی می‌باشد از منظر همگرایی منطقه‌ای و اقتصادی کریدورهای ترانزیتی با توسعه منافع مشترک و وابستگی متقابل اقتصادی به سایر همکاری‌های سیاسی و امنیتی تسری پیدا می‌کنند که موقعیت ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران و چهار راه بودن آن باعث گردیده محل عبور کریدورهای مختلف به ویژه شمال جنوب و کمربند راه باشد..





مساله اصلی این پژوهش این است ایجاد کریدور آی مک چه تاثیری بر منافع ژئوپلیتیک حمل و نقل و ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران دارد، آیا تنش‌های ایجاد شده در غرب آسیا به واسطه جنگ غزه مانع جدی برای شکل‌گیری این پروژه خواهد بود یا نه و با توجه به پیروزی دونالد ترامپ در انتخابات ریاست جمهوری آمریکا و سابقه تلاش وی در چهار سال اول ریاست جمهوری مبنی بر انزوای سیاسی و فشار حداکثری اقتصادی بر جمهوری اسلامی ایران، آیا برای شکل‌گیری آی مک تلاش خواهد نمود یا نه.

پیشینه تحقیق

با توجه به نو بودن موضوع کریدور آی مک مقالات و تحقیقات خیلی زیادی در این زمینه نگارش نشده است. لذا به نتایج چندین مقاله که در این زمینه ثبت شده، همچنین به مصاحبه‌ها و سخنرانی‌های برخی مقامات سیاسی دولت‌ها در این زمینه در زیر پرداخته می‌شود.

مشتاقی و کلانتری (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان تحلیل تحول‌های ژئوپلیتیکی در محیط امنیتی جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴، عنوان می‌نمایند، به علت بهره‌گیری از موقعیت ژئوپلیتیک ویژه در منطقه غرب آسیا و اتخاذ سیاست استکبارستیزی و مقابله با قدرتهای سلطه جو، این کشورها همواره سیاست‌های تهاجمی را نسبت به ایران اتخاذ نموده‌اند. فلذا در همین راستا قدرت‌های رقیب به دنبال ضعیف نمودن مزیت‌های برتری ساز ایران می‌باشند. آنها به این نتیجه رسیده‌اند که قدرت‌های رقیب در تلاشند تا با اجرای سیاست‌هایی همچون دامن زدن به خصومت ایران و اعراب در منطقه، تغییر خطوط انتقال انرژی از مسیر ایران، حذف یا کاهش اهمیت ایران در تأمین انرژی جهان، تضعیف فرهنگ و جبهه مقاومت، بروز و ظهور مناقشه‌های مرزی و سرزمینی، دامن زدن به مسائل زیست محیطی و اجرای جنگ شناختی؛ قدرت ایران را در استفاده از مزیت‌های ژئوپلیتیکی اش کاهش دهند.

مشفق (۱۴۰۱) در پژوهشی به بررسی تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی می‌پردازد و چنین نتیجه می‌گیرد که ایران از نظر جغرافیای سیاسی و ژئواکونومی دارای جایگاه ویژه‌ای می‌باشد و تاریخ نشان دهنده این است که همواره به عنوان پلی مابین غرب و شرق و نقش واسطه‌ای برای تبادلات کالا بوده است. مزیت نسبی که به واسطه جایگاه ژئوپلیتیکی ایجاد گردیده است نمی‌واند لزوماً تضمین کننده حفظ جایگاه کشور در مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی باشد. در واقع، این مزیت سرمایه‌ای بالقوه است و تا زمانی که به مزیت رقابتی تبدیل نشود، نمی‌واند تبدیل به



سرمایه بالفعل شود. با توجه به اینکه ایران در مسیر کریدورهای اصلی بین‌المللی و منطقه‌ای قرار گرفته و بدون شک نقش پررنگی در تبادلات کالا بین کشورهای عضو در کریدورها دارد، باید وضعیت رقابتی و جایگاه مناسبی برای نقش آفرینی در صنعت حمل و نقل بین‌المللی تعریف شود. تحت این شرایط، ایران می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت بین آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا کند.

حسن نورعلی و سید عباس موسوی (۱۴۰۰) ضمن اشاره به موقعیت مکانی راهبردی ایران که به دلیل واقع شدن در قلب جاده ابریشم، در گذشته به قدیمی‌ترین کریدور خشکی جهان و چهار راه تمدن‌ها معروف بود در عصر حاضر نیز اتصال دهنده شرق و غرب و شمال و جنوب جهان می‌باشد و ابه همین دلیل نقطه تلاقی چهارسوی جهان به حساب می‌آید. ایران که از لحاظ موقعیت جغرافیایی در جنوب غربی آسیا و از دیدگاه غربی‌ها، در منطقه شکننده خاورمیانه واقع گردیده است، هند و روسیه را از طریق کریدور شمال-جنوب، آسیا و اروپا را از طریق کریدور شرق-غرب یا جاده ابریشم نوین، آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی را از طریق کریدور تراسیکا، جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا را به هم متصل نموده است. اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی، کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافقنامه عشق آباد را به هم پیوند می‌دهد. در این مطالعه نتیجه گرفتند که موقعیت‌های تاندی ایران در نظام ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست و یکم که بر متکی بر منابع «جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی» با محوریت کریدورها و بندرها می‌باشد، این توانایی و فرصت را دارد که کارتهای بازی زیادی را در بازی‌های قدرت منطقه‌ای و جهانی در اختیار داشته باشد.

Masina (۲۰۲۲) در یک کار تحقیقاتی با عنوان «به چالش کشیدن ابتکار کمربند، راه: جایگزین‌های آمریکایی و اروپایی» ابتکار کمربند، راه را در این چهارچوب تعریف می‌نماید که چین سعی دارد به هژمونی جهانی دست یابد و نویسنده اعتقاد دارد که پروژه و ایده بازسازی بهتر جهان نیز تلاشی برای مقابله با آن و حفظ هژمونی غربی است که نه تنها باید در حوزه زیرساخت بلکه باید چین را در خارج نزدیک خود یعنی شرق آسیا هم به چالش بکشد.

Arhama Siddiq (۲۰۲۳) در مقاله‌ای با عنوان «سیاست کریدورها آری مک در مقابل کمربند جاده: یک رویارویی ژئوپلیتیکی در رقابت بین چین و آمریکا» عنوان می‌نماید که افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی دولت را در پاسخ به تغییرات سریعی که به واسطه کووید ۱۹، بحران اوکراین



و مسئله فلسطین به وجود آمده به سمت ائتلاف‌های راهبردی و اقتصادی ترغیب می‌نماید. ابتکار آی مک در پاسخ به ابتکار کمربند جاده چین که به سرعت جایگاه چین را در جهان ارتقا می‌دهد، ظاهر شده است. رقابت شدید مابین چین و ایالات متحده آمریکا مشخصه اصلی صحنه ژئوپلیتیکی در عصر حاضر می‌باشد. عملیاتی شدن احتمالی کریدور آی مک ممکن است کشورهای خاورمیانه را وادار به انتخاب‌های راهبردی به ویژه در صنایع خاص نماید که پیشرفت در حوزه اجتماعی اقتصادی را به تاخیر اندازد. محقق به این نتیجه می‌رسد که آی مک به ویژه وقتی که صحنه جنگ فلسطین را لحاظ نماییم، تهدید جدی برای ابتکار کمربند جاده محسوب نمی‌شود.

عرب امیری و رادفر (۱۳۸۸) نیز موانع توسعه ترانزین ایران را بررسی نمودند. در این پژوهش نسبت به معرفی کریدورهای جهانی بار اقدام نمودند و کریدورها در مسیر آسیای مرکزی و اروپا را تقسیم‌بندی و به آنها امتیاز دادند. ضمن اینکه توجه ویژه‌ای به موقعیت ژئوپلیتیک خیلی خوب ایران که در مسیر تجاری مهم خاور دور به اروپا واقع شده داشتند، همچنین به اهمیت وجود کشورهای محصور در خشکی در همسایگی ایران توجه نمودند.

بویه و شریفی کیا (۱۳۸۹) در پژوهشی موقعیت بکر سیستان و بلوچستان را به واسطه بندر ژئوراهبردی چابهار بررسی نمودند و نتیجه گرفتند که کشورهای حوزه خلیج فارس برای فائق آمدن بر تنگناهای جغرافیایی و اقتصاد نفتی برنامه‌های اقتصادی جدیدی را برای خویش تدوین نموده‌اند که برای پیوند میان حوزه‌های پیرامونی این منطقه نقش سیستان و بلوچستان از اهمیت بالایی برخوردار می‌باشد.

صلح دوست (۲۰۲۱) در تحقیقی دیگر جهت گیریهای ژئوراهبردی ایران نسبت به هند و چین را بررسی نمود و به موقعیت ژئوراهبردی ایران در ابتکار یک کمربند و یک جاده و همکاری با چین از یک سو و موقعیت ژئوراهبردی ایران در ابتکار شمال-جنوب و همکاری با هند از سوی دیگر پرداخت.

نوآوری پژوهش حاضر، واکاوی تاثیر پروژه آی مک بر موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران است که برای نخستین بار توسط نویسنده این تحقیق ارائه می‌گردد.

۱- مفاهیم و مبانی نظری:

جغرافیا و ژئوپلیتیک حمل و نقل:

پرداختن به بررسی عرصه‌های جغرافیایی که جابه جایی و ترانزیت کالا بر روی آنها انجام می‌شود، توسط جغرافیای حمل و نقل انجام می‌شود و در جغرافیای حمل و نقل مسیرهای اصلی



مورد توجه آن کریدورهای آب پایه و خشکی پایه هستند که بندرها اتصال دهنده این دو عرصه جغرافیایی به حساب می‌آیند.

از آنجایی که بندها در مرکز و قلب تجارت جهانی می‌باشند به صراحت موضوعی رایج در جغرافیای حمل و نقل می‌باشند؛ به نحویکه بنادر در جغرافیای حمل و نقل، در نقاط کنترل کشتیرانی، کریدورهای حمل و نقل جهانی و در گذرگاه‌های مهم و کلیدی نقش قابل توجهی را دارند. در همین زمینه، شاو و سایداوی در کار تحقیقاتی جغرافیا و ژئوپلیتیک حمل و نقل خویش، برای بندها و کانال‌ها در مدیریت تجارت جهانی که بخشی از رقابت قدرت مابین کشورها محسوب می‌شود، اهمیت خاصی قائلند (شاو و سایداوی، ۲۰۱۱: ۵۰۲).

نقش اساسی و خاص فضاهاى جغرافیایی در رقابت بین قدرت‌های جهانی در قرن بیستم، باعث گردید که اندیشمندان ژئوپلیتیک به فناوری حمل و نقل توجه نمایند. در این زمینه مکیندر، جغرافیدان انگلیسی، در اوایل قرن بیستم و در نظریه خویش با عنوان نظریه محور جغرافیایی تاریخ، یکی از دلایل اصلی برتری فضای خشکی و قدرت خشکی در برابر قدرت دریایی را توسعه حمل و نقل ریلی دانست.

زمانی نظریه مکیندر انتشار یافت که قبل از آن نیز، آلفرد ماهان، نسبت به ارائه نظریه قدرت دریایی با نظر به بعد نظامی کشتیرانی و ترانزیت دریایی آن اقدام نموده بود. سورسکی آمریکایی نیز در نیمه قرن بیستم نظریه قدرت هوایی با نظر به خطوط هوایی حمل و نقل و با اتکا به طرح نمودن یک استراتژی جهانی انتشار داد؛ اما ظاهراً با اهمیت یافتن جنبه اقتصادی حمل و نقل در عصر حاضر، ژئوپلیتیک حمل و نقل از جنبه ژئوآهبردی خود به ابعاد ژئواکونومیک و ژئوپلینومیک تغییر مسیر داده است. در اصل می‌توان چنین گفت که در ژئوپلیتیک جدید، رقابتی بزرگ در قرن بیست و یک ایجاد شده که حمل و نقل در بیشتر درگیری‌های و تنش‌های بین‌المللی محور اصلی می‌باشد و به همین خاطر جغرافیای حمل و نقل به سمت ژئوپلیتیک حمل و نقل سیر نموده است (لین، ۲۰۱۸: ۱). در قرن جدید و در بازی قدرت مابین قدرت‌ها، ابتکار یا طرح چینی یک کمر بند یک جاده مهمترین ابتکار ژئوپلیتیکی حمل و نقل می‌باشد که خشکی شرقی-غربی و مسیر دریایی شمالی-جنوبی، آن را تشکیل می‌دهند. فرمانده ایالت متحده در اقیانوس آرام به نام دریاسالار هری هریس، پروژه ابتکار یک کمر بند یک جاده چین را در قالب رقابت ابر قدرتی مابین چین و ایالات متحده تنظیم نمود و معتقد است هدف از این کمر بند محاصره نمودن نقاط اصلی حمل و نقل جهانی است تا نفوذ جهانی آمریکا را به حاشیه ببرد (لین، ۲۰۱۸: ۱).



آمریکا که به واسطه موقعیت جغرافیایی خویش، مهمترین عرصه برای حضور کشتی‌ها و ناوگان خود برای اعمال قدرت در سایر فضاهای جغرافیایی را حمل و نقل دریایی می‌بیند (سیپریان، ۲۰۰۹:۸۲) دوست ندارد به چین اجازه دهد که به وسیله کریدورهای حمل و نقل در منطقه نفوذ بیشتری داشته باشد (تیشه یار و توپسرکانی، ۱۳۹۶:۱۱)؛ بنابراین خود طرح راه ابریشم نوین را به عنوان بدیلی برای طرح چین معرفی کرد. اتحادیه اروپا نیز که ابتکار چین را چالشی جدی برای وحدت و امنیت خود میدانند، (موهان، ۲۰۱۸:۲) خود طرح جاده ابریشم نوین موردنظر خود را در بحبوحه ژئوپلیتیک حملونقل قرن بیست و یکم پیشنهاد کرده است (هایکوان، ۲۰۱۷:۳۵) روسیه نیز که در رقابت قدرت جهانی حاضر می‌باشد نیز نگاه خاصی به ژئوپلیتیک حمل و نقل دارد به نحویکه توسعه سرزمینی حمل و نقل خط لوله در بازه‌های زمانی مختلف در این کشور متاثر از عوامل گوناگونی بوده است: حجم عظیمی از ذخایر و تولید نفت و گاز افزایش تقاضای داخلی، وضعیت مطلوب در بازار جهانی و طبیعت روابط این کشور با همسایگان که یک عامل ژئوپلیتیکی است از جمله آنها به حساب می‌آیند.

ضمن اینکه متصل نمودن ژئوپلیتیکی یک بندر دریایی با یک خط لوله اشتراکی را می‌توان از لحاظ گوناگون تغییر که توسط سازمان ارضی حمل و نقل خط لوله در روسیه مدرن شناسایی نمود که از اهمیت ژئوپلیتیکی برخوردار است (پوتوتسکایا، کاترووسکی و وی آی، ۲۰۱۶:۷۸۲). همچنین روسیه در پروژه ژئوپلیتیکی اتصال جدید، طرح کریدور شمال-جنوب را با همراهی ایران و هند امضا نمود. در کل می‌توان نقش حمل و نقل در نظام ژئوپلیتیک جهانی با محوریت قدرت و رقابت جهانی را نقشی ژئوپلیتیکی به حساب آورد که سوای مسئولین حمل و نقل و راه، مسئولان سیاست خارجی قدرت‌های بزرگ را نیز مشغول خود نموده است.

۲- روش تحقیق

تحقیق حاضر به لحاظ روش تحقیق از نوع تحلیل مضمون می‌باشد. تحلیل مضمون روشی برای شناخت، تحلیل و گزارش الگوهای موجود در داده‌های کیفی می‌باشد. این روش، فرایندی برای تحلیل داده‌های متنی است و داده‌های پراکنده و متنوع را به داده‌هایی غنی و تفصیلی تبدیل می‌نماید. روش جمع‌آوری داده‌ها در این پژوهش، اسنادی و کتابخانه‌ای و شیوه تحلیل اطلاعات نیز تحلیل مضمون می‌باشد.



۳- یافته‌ها

معرفی کریدورهای ترانزیتی:

کریدور:

کریدور به دالان و مسیری گفته می‌شود که با بکارگیری شیوه‌های مختلف (ریلی، جاده‌ای، دریایی) برای حمل و نقل استفاده می‌شود.

معرفی برخی کریدورهای عبوری از جمهوری اسلامی ایران:

کریدور پل زمینی جدید آسیا-اروپا (New Euro _ Asian Land bridge Trans asia)

این کریدور معروف به کریدور شرق به غرب می‌باشد و از چین تا اروپا امتداد دارد. با عبور از آسیای مرکزی مطابق با جاده ابریشم است و بر اساس نحوه عبور از دریای خزر به سه شاخه تقسیم شده است:

الف) مسیر شمالی: شمالی‌ترین مسیر در اکتونی تغییر مسیر داده و با عبور از مرینتای آکملا و پرسنگور کفساکی در قزاقستان به ساورالبع در مرز روسیه وارد می‌شود در ادامه در نزدیکی اکاتزنیبر به خط اصلی سراسری سایبری یا ترنسیب متصل و به سمت اروپا حرکت می‌کند. ب) مسیر مرکزی: مسیر مرکزی و جنوبی بدون منشعب شدن از یکدیگر از قزاقستان و ازبکستان عبور و به

ترکمنستان وارد می‌شوند این دو مسیر در تجن واقع در ترکمنستان از یکدیگر جدا شده، مسیر مرکزی به بنادر ترکمن با شکی متصل و با عبور از دریای خزر به بندر باکو در آذربایجان می‌رسد، سپس از طریق قفقاز به بنادر دریای سیاه گرجستان و از آنجا نیز با عبور از دریای سیاه به بنادر اروپایی واقع در رومانی، بلغارستان و اکراین و نهایتاً به شبکه راه آهن اروپا متصل می‌گردد. این مسیر معروف به تراسیکا می‌باشد.

ج) مسیر جنوبی: پس از انشعاب از مسیر مرکزی از تجن به سرخس واقع در مرز ترکمنستان به ایران متصل می‌گردد، یکی به سمت جنوب رفته و به بنادر شهید رجایی و امام خمینی واقع در سواحل خلیج فارس متصل می‌شود. مسیر بعدی از تهران به تبریز رفته و در رازی وارد ترکیه و از طریق بندر استانبول یا سایر بنادر این کشور به شبکه راه‌های اروپایی متصل می‌گردد.

سه مسیر دارای اهمیت بین‌المللی در کریدور جنوبی شناسایی شده است:



TAR-S1: این کریدور دارای اهمیت بین‌المللی در بین سایر کریدورهای جنوبی می‌باشد و مبداء آن شهر

کانمینگ در جنوب چین می‌باشد و پس از بلغارستان می‌تواند با عبور از رومانی، لهستان و اتریش به اروپای غربی برسد. یکی از حلقه‌های مفقوده این مسیر راه آهن کرمان - زاهدان است. TAR-S2: این مسیر از غربی‌ترین ایستگاه راه آهن تایلند شروع شده و به سمت غرب یا شمال غرب ادامه یافته و در مرز میانمار و تایلند به شبکه موجود در میانمار پیوسته و به TAR-S1 می‌پیوندد.

TAR-S3: این مسیر به علت اتصال مناطق بکر آسیای مرکزی به اروپا و آسیای جنوبی و شرقی دارای اهمیت می‌باشد از سرخس در مرز ایران و ترکمنستان آغاز و با طی ۲۶۸ کیلومتر به فریمان و از طریق انشعاب فریمان به بندر عباس، سرخس را به بندر عباس متصل می‌کند.

کریدور شمال - جنوب Northo-south corridor:

پس از سقوط اتحاد جماهیر شوروی، هند و روسیه در تلاش برای بازپس‌گیری موقعیت‌های خود به عنوان قدرت‌های بزرگ، کریدور شمال - جنوب را در سال ۲۰۰۰ به عنوان یک طرح بلند پروازانه برجسته برای اتصال اوراسیا آغاز کردند.

به علت موقعیت جغرافیایی ایران که خلیج فارس را از طریق تنگه هرمز به خشکی اوراسیا متصل می‌کند، روسیه و هند این کشور را نیز درگیر این پروژه کردند (چالیکیان و تاشجیان، ۲۰۲۱: ۱). این کریدور که راهرویی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر با اهداف چند منظوره می‌باشد بمبئی را در هند با سنپترزبورگ در روسیه از طریق ایران و سپس آذربایجان به هم متصل می‌نماید. علاوه بر چهار کشور اصلی که در کریدور / بزرگراه بین‌المللی حضور دارند، هفت کشور دیگر نیز به این توافقنامه پیوسته‌اند. این کشورها شامل ارمنستان، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان (به عنوان ناظر) می‌باشند (سارما، ۲۰۱۸: ۱۲۴).

کریدور شمال جنوب صادرات از سواحل غربی هند را از طریق بندرعباس و بندر چابهار در ایران و کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به اروپا منتقل می‌نماید. کوتاه‌تر نمودن زمان جابه‌جایی کالا بزرگترین ویژگی این مسیر ترانزیتی می‌باشد (نوروزی و تقی‌زاده، ۱۳۹۷: ۶). در واقع انتقال و جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی از مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، یک پروژه ژئوپلیتیک بندری نیز به حساب می‌آید؛ به نحویکه از طریق این کریدور، بندر جاوه‌ارلر نهر و که



بزرگترین بندر کانتینری هند می‌باشد را در شرق بمبئی، از طریق بندر چابهار و بندر انزلی به بندر رودخانه ولگا استراخان روسیه متصل می‌نماید و از بندر رودخانه ولگا استراخان توسط راه آهن به اروپا وصل می‌شود (دورسی، ۲۰۲۰). هر چند در ابتدا راه اندازی این کریدور ممکن است هزینه‌های مالی و اقتصادی برای کشورهای در مسیر این کریدور ایجاد شود اما با راه اندازی، شروع فعالیت و کمتر شدن فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه این هزینه‌ها نیز به سرعت جبران خواهند شد. کارشناسان معتقدند اگر راه اندازی این کریدور توسط ایران، روسیه، هند و کشورهای منطقه با جدیت پیگیری شود، این کشورها به ویژه ایران به عنوان کشور واسط دارای فرصت خیلی خوبی خواهند شد. با ایجاد این کریدور مدت زمان حمل بار از هند به اروپا نصف خواهد شد و صادرکنندگان شرق و جنوب شرق آسیا هزینه کمتری خواهند نمود (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷: ۶).

کریدور شمال جنوب کریدورهای متعدد مابین آسیای مرکزی و اروپا از قبیل تراسیکا و آلتید را قطع می‌نماید. این کریدور در واقع کم هزینه‌ترین و بهترین مسیر برای انتقال کالا مابین آسیا و اروپا می‌باشد و بازرگانان و شرکت‌های حمل و نقل به راحتی و به صورت امن می‌توانند کالاهای خویش را از طریق آن به کشورهای حاشیه خلیج فارس، اقیانوس هند، جنوب شرق آسیا، روسیه، کشورهای اسکاندیناوی و شمال و مرکز اروپا جابه جا نمایند.

کریدور سراسری گسترده آسیا (Pan Asian Rail link (Parl):

کریدور سراسری گسترده آسیا به خط سراسری آسیا مشهور می‌باشد که اتصال دهنده کشورهای آسیا می‌باشد و ضمن عبور از کشورهای سنگاپور، مالزی، تایلند، میانمار، کامبوج، ویتنام، میانمار و لائوس شاخه‌ای از آن نیز به چین متصل می‌شود. با تکمیل این خط و پیوستن برخی از کشورها همچون بنگلادش، هند، پاکستان و ایران، به اروپا نیز وصل خواهد شد. در قیاس با ترانزیت دریایی به دلیل کاهش چشمگیر زمان جابه جایی کالا ظرفیت خوبی برای این کریدور تصور می‌شود.

کریدور شمالی، شرق - غرب (NEW):

این کریدور با هدف ایجاد حمل و نقل ترکیبی از شرق به غرب مابین روسیه و ساحل شرقی آمریکا و حمل و نقل دریایی از بنادر نارویک در Tornino-Haparanda شمالی با عبور از



مرزهای سوئد، فنلاند و از مناطق نروژ می‌باشد. شاخه‌های فرعی این کریدور می‌تواند از طریق کریدور شمال جنوب از ایران بگذرد. عبور کریدورهای مورد اشاره نشان دهنده اهمیت راهبردی ایران برای ایجاد ارتباط جهانی هستند.

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در کریدور شمال-جنوب :

ایران از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۶ و به مدت یک دهه تحریم‌های سازمان ملل را تجربه نموده است و مجدداً توسط ایالات متحده مورد تحریم واقع گردیده است و به همین دلایل یکی از اولویت‌های ملی ایران اتصال به دنیای خارج می‌باشد در واقع، ایران تعهد نموده است که ۱٪ از درآمدهای نفتی خویش را در حوزه راه آهن سرمایه‌گذاری نماید (کانتسی، ۲۰۲۰).
در حال حاضر یکی از کوتاه‌ترین، کم هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا مابین آسیا و اروپا، کریدور شمال-جنوب می‌باشد که قسمت عمده آن از مسیر ایران می‌گذرد (خلیلی، ۱۳۹۰:۱۱۰).

یکی از مزیت‌های ژئوپلیتیک ایران کریدور شمال به جنوب می‌باشد که قادر است کالاهای روسی را به هند (و بالعکس) منتقل نماید. این کریدور توانایی ایجاد درآمد هنگفتی را برای ایران دارد و رسیدن به این درآمد هنگفت که سالانه حدود ۳۰ میلیارد دلار برآورد شده است مستلزم توسعه زیرساخت‌های راه آهن و جاده‌ای می‌باشد (منشیپوری و حیران نیا، ۲۰۲۱:۲۸۴).
هم اکنون کریدور شمال- جنوب از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند شروع و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران وصل می‌شود. در داخل خاک ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی به بندرهای شمالی کشور منتقل و از مسیر دریای خزر به بندرهای روسیه جا به جا می‌شوند. نظر به اینکه این کریدور اتصال ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را به واسطه ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا باعث می‌شود نقش ژئوپلیتیکی ایران در این کریدور به جای صرفاً نقش جغرافیایی آن برجسته تر می‌شود (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳:۱۵۳).

کریدورهای اکو: (KTAI) و (ITI)

در سال ۲۰۱۹ در جلساتی که توسط اکو در مورد کریدور KTAI (قیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران) و ITI (اسلام آباد، تهران، استانبول) انجام گردید، در خصوص موضوعات



عملیاتی که لازمه آن همکاری مشترک و مستمر همه اعضای اکو در مرحله بعد از مطالعه می باشد، بحث و گفتگو شد.

سواى هر گونه شك و تردید، این جلسات اعضا را به سمت امتیاز بزرگی برای رفتن به سمت استراتژی جامع همکاری منطقه‌ای به منظور توسعه پایدار در بحث کریدورهای منطقه‌ای ترغیب نمود (اکو آی ان تی، ۲: ۲۰۲۰).

در بین ۱۰ کشوری که عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (اکو) می‌باشند، هفت کشور آنها محصور در خشکی می‌باشند و صرفاً کشورهای ترکیه، ایران و پاکستان به آب‌های آزاد دسترسی دارند. لذا ایران با توجه به اینکه در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو اکو واقع گردیده است، دارای مهم‌ترین نقش برای حمل و نقل بین این کشورها و دسترسی آنها به آب‌های آزاد می‌باشد.

جدول ۱ (کریدورهای عبوری از ایران و اهمیت ژئوپلیتیک آنها برای ایران):

ردیف	نام کریدور عبوری از ایران	اهمیت ژئوپلیتیک کریدور برای ایران
۱	کریدور پل زمینی جدید آسیا-اروپا	اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد از طریق خط سرخس به بندرعباس و وابستگی ژئوپلیتیکی این کشورها به ایران
۲	کریدور شمال-جنوب	اتصال اقتصادی ایران به جهان خارج و کم شدن بار اقتصادی بر ایران به واسطه تحریم‌های آمریکا و سازمان ملل متحد
۳	کریدور کمر بند-جاده	نقش ژئوپلیتیک ایران را به عنوان یک تقاطع تجاری و دیپلماتیک در جهان تثبیت می‌کند
۴	کریدورهای اکو	ایران با توجه به اینکه در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو اکو واقع گردیده است، دارای مهم‌ترین نقش برای حمل و نقل بین این کشورها و دسترسی آنها به آب‌های آزاد می‌باشد.
۵	کریدور شمالی، شرق-غرب (NEW)	اهمیت ایران برای ارتباط جهانی



ابتکار آی مک:

کریدور هند - خاورمیانه - اروپا در روز ۹ سپتامبر ۲۰۲۳ در جریان نشست اعضای جی ۲۰ در دهلی نو اعلام شد. این پروژه در زمینه همکاری اتصال و زیرساخت اولین در نوع خود است که هند، امارات، عربستان سعودی، اتحادیه اروپا، فرانسه، ایتالیا، آلمان و ایالات متحده آن را امضا کردند و با اجرایی شدن آن جابجایی محصولات و خدمات بین هند، امارات، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و اروپا امکان پذیر خواهد شد (Aboudouh, 2023). این کریدور ادامه و مکمل ابتکار هندی عرب - مد عرب - مدیترانه (است که قرار بود به عنوان یک پل دریایی - زمینی میان هند و اروپا از سواحل هند به بندر پیرائوس یونان برسد. پروژه فعلی تحت عنوان «مشارکت برای سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های جهانی» انجام می‌شود و می‌تواند زمان تجارت بین هند و اروپا را تا درصد ۴۰ کم کند و هزینه حمل و نقل را ۳۰ درصد کاهش دهد.

از دیگر عوامل مؤثر در ایجاد این کریدور نگرانی در مورد پیامدهای ژئوپلیتیکی پروژه‌های ابتکار کمربند، راه چین است که به پکن نفوذ قالب توجهی داده و انتظار می‌رود این کریدور در مقابل آن تعادل ایجاد کند. ویژگی‌های کریدور هند - خاورمیانه - اروپا برخلاف کمربند، راه چین شفافیت، استاندارد بالا و غیراجباری بودن آن است که کشورها را در دام تله بدهی گرفتار نمی‌کند. (Finer, 2023)

این ابتکار شامل دو بخش است ۱- کریدور شرق هند را به خلیج فارس و ۲- کریدور شمالی خلیج فارس را به اروپا وصل می‌کند. بدین ترتیب اروپا، خاورمیانه و آسیا از طریق راه آهن و دریا به یکدیگر متصل می‌شوند. دو هدف کلیدی این پروژه اتصال مراکز تجاری، حمایت از توسعه و صادرات انرژی پاک و گسترش کابل‌های زیردریایی، شبکه‌های انرژی و خطوط مخابراتی است. (Ranjan Kala, 2023)

این کریدور از زنجیره‌های تأمین محلی محافظت می‌کند، دسترسی تجاری را بهبود می‌بخشد و در تقابل با راه ابریشم نوین چین اجازه می‌دهد تا تمرکز بیشتری بر اثرات محیط زیست، جامعه و دولت شکل بگیرد و در نتیجه یکپارچگی چشم گیری بین آسیا، اروپا و خاورمیانه ایجاد خواهد شد. موضوعی که جنگ ژئواکونومیک بین آمریکا و غرب و نیز هندوستان با چین را وارد مرحله جدیدی خواهد کرد (sweta, 2023). بعد از حمله اکتبر ۲۰۲۳ که جنگ غزه را در پی داشت، عده‌ای مدعی هستند که پرونده این کریدور با حمله حماس برای همیشه بسته شده است. عده‌ای دیگر هم معتقدند این کریدور برای مقابله با ابتکار کمربند و راه چین ایجاد شده و با توجه به



رقابت کلان آمریکا با چین و سپس هند با چین اهمیت حیاتی پیدا کرده و از دستور کار خارج نخواهد شد (Haidar, 2024).

با توجه به اینکه بیشتر کالاهای تجاری از طریق دریا جابه‌جا می‌شوند کشورهای پیشنهاد دهنده این پروژه قصد دارند با تکمیل مسیر دریایی آن اقتصادهای هم‌راستا را در هم تنیده نمایند. کشورهایی که از نظر ژئوپلیتیکی با هم همسو می‌باشند در تلاشند تا در قالب این کریدور ارتباطات اقتصادی خود را عمیق‌تر و گسترده‌تر نموده و انعطاف و امنیت زنجیره‌های ارزشی که بدان‌ها وابسته‌اند را افزایش دهند. از سوی دیگر، شرایطی برای رقابت با چین فراهم آورند و نیز توسعه کم‌کربن را در قالب‌های چندجانبه به پیش برند (مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۲). کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا فعلاً در حد یک پیشنهاد می‌باشد. در این خصوص یاد داشت تفاه می‌انتشار یافته و در خصوص شکل دهی آن نیز اقدامات اولیه انجام شده است. ولی به احتمال زیاد عملیاتی شدن آن در میان مدت امکان‌پذیر می‌باشد. می‌توان گفت که اجرایی شدن این کریدور را در افق ۲۰۳۰ شاهد خواهیم بود.

در توضیح وجود این کریدور بایستی به این مهم توجه شود که کریدور آی مک به نوعی در هم تنیده شدن اقتصادهای هم‌سو می‌باشد و چیزی بیشتر از یک کریدور حمل و نقل چند وجهی می‌باشد. ۹۲ درصد حمل و نقل کالا در جهان از طریق دریا می‌باشد. از ۸ درصد باقیمانده که در مسیرهای زمینی جریان می‌یابد حدود ۵ درصد در قالب تجارت درون منطقه‌ای صورت می‌گیرد؛ بنابراین، مسیرهای زمینی و ریلی نقش‌چندانی در تجارت جهانی و از جمله در تجارت میان هند، خاورمیانه و اروپا نخواهند داشت.

مسیرهای دریایی این کریدور در شرایط کنونی فعالیت دارند و به راحتی از عهده نقل و انتقال کالامیان این سه مجموعه بر می‌آیند. به همین دلیل در هم تنیدن این اقتصادها در قالب این کریدور هدف اصلی محسوب می‌شود (مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۲).

نقطه قوت مهم این کریدور این است که اقتصادهای بزرگ که با همدیگر همسویی ژئوپلیتیکی دارند را با هم پیوند و گسترش می‌دهد. این کریدور به صورت بالقوه در هم تنیدگی دو اقتصاد بزرگ هند و اروپا را آسانتر می‌نماید و نقش شورای همکاری خلیج فارس به عنوان حلقه واسط و منبع انرژی این دو اقتصاد بزرگ را بهبود می‌دهد. همچنین پشتیبانی ایالات متحده از این طرح، باعث آسانتر شدن اجرای آن می‌شود.

بویایی پیچیده ژئوپلیتیک خاورمیانه مهمترین ضعف کریدور آی مک می‌باشد. به عبارت



دقیق‌تر حضور رژیم اشغالگر قدس در این کریدور نقطه ضعف اساسی کریدور می‌باشد، این نقطه ضعف با جنگ غزه واضح‌تر گردیده و در حال حاضر عملیاتی شدن کریدور پیچیده‌تر نموده است. تفاهم میان کشورهای عربی و رژیم اشغالگر قدس برای شکل دهی به روابط اقتصادی پایدار و به ویژه تبدیل شدن رژیم اشغالگر قدس به هاب اتصال این کشورها به اقتصاد اروپا به راحتی امکان پذیر نخواهد بود. مهم‌تر آنکه همواره خاورمیانه مستعد تنش و درگیری است. جنگ غزه نه نخستین جنگ منطقه بوده و نه آخرین آن خواهد بود.

اهداف پیشنهاد دهندگان آی مک از راه‌اندازی این کریدور:

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه و اروپا (آی مک) یک مسیر بین‌المللی ریلی و کشتیرانی که از دو قاره عبور می‌نماید در حاشیه نشست گروه ۲۰ در سپتامبر ۲۰۲۳ در دهلی نو اعلام گردید. کریدور مرحله دیگری از همکاری در طرح گروه I2U2 می‌باشد. گروه I2U2 در و بین اسرائیل، هند، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا شروع شد. این کریدور بر اساس افزایش تجارت بین شرکت کنندگان در آن در سال‌های اخیر به منظور تجارت بیشتر در سال‌های آتی می‌باشد. هدف آن کمک به توسعه اقتصادی منطقه‌ای از طریق توسعه ارتباطات و همگرایی منطقه‌ای بین کشورهای جنوب آسیا، خلیج فارس و اروپا می‌باشد.

آی مک شامل دو مسیر جداگانه می‌باشد: مسیر شرقی که هند را به خلیج فارس متصل می‌نماید و مسیر شمالی که خلیج فارس را به اروپا متصل می‌نماید. این کریدور خطوط ریلی و خطوط بندری را از هند تا اروپا و از طریق امارات، عربستان سعودی، اردن و اسرائیل به هم ملحق و باعث روان‌تر شدن انتقال کالا می‌شود. این کریدور همچنین باعث توسعه زیرساخت‌های انرژی و تولید و انتقال هیدروژن سبز به همه ی اعضای آن می‌شود. در نهایت باعث تقویت ارتباطات مخابراتی و انتقال داده‌ها به لطف کابل زیر دریایی جدید که منطقه را به هم وصل می‌نماید، می‌شود.

آی مک شامل کشورهایی می‌شود که ۴۰ درصد جمعیت جهان و ۵۰ درصد رشد تولید ناخالصی (GDP) جهان را شامل می‌شوند (Bhatt & Roychoudhury, 2023). موفقیت در شکل‌گیری این کریدور به بنادر دریایی، شبکه جاده‌ای و مراکز لجستیکی واقع در امارات و عربستان سعودی دارد. و این به معنای نقش حیاتی کشورهای عربی در مسیر حمل و نقل جهانی می‌باشد.

آی مک برای هند از لحاظ اطمینان از امنیت انرژی و حفاظت از دارایی‌های تجار خویش دارای اهمیت می‌باشد. هند به طرز قابل توجهی به ذخایر انرژی غرب آسیا متکی می‌باشد به نحویکه



۵۳ درصد نفت و ۴۱ درصد گاز طبیعی خویش را از این منطقه وارد می‌نماید (Ningthoujam, 2021). حدود ۸ و نیم میلیون کارگر هندی در غرب آسیا می‌باشند که کمک خوبی به اقتصاد هند می‌باشند. در سال ۲۰۲۲ هند حدود ۱۱۱ میلیارد دلار عایدی از طریق کارگران خویش در خارج از کشور داشته که ۲۸ درصد آن از کشورهای حوزه خلیج فارس بوده است (Chandra, 2023). همچنین در سال ۲۰۲۳ امارات متحده عربی دومین وارد کننده از هند بوده است و عربستان چهارمین شریک تجاری هند بوده است (Agarwal, 2023) هند به لحاظ اقتصاد و اعتبار بین‌المللی قوی می‌تواند به‌ای مک پایبند باشد.

از لحاظ ژئوپلیتیکی کریدور آی مک به عنوان پاسخی در مقابله با کریدور کمربند-جاده چین مطرح شده است، هر چند که کمربند-جاده از لحاظ وسعت و اندازه از آی مک فراتر می‌باشد. پروژه کمربند جاده در طی ۱۰ سال ابتدایی خویش مشارکت بیشتر از ۱۵۰ کشور و حدود ۳۰ سازمان بین‌المللی را شامل شده است و هند نیز همواره مخالف خویش را با کریدور اقتصادی چین - پاکستان که بخش مه می‌از ابتکار کمربند-جاده را شامل می‌شود و به دلیل عبور از مناطق مورد ادعای هند، را اعلام نموده است. سفیر آنیل تریگونايات، دیپلمات پیشین هند در اکثر کشورهای غرب آسیا، عنوان می‌دارد که آی مک پتانسیل مه می‌در زمینه‌های فراوانی دارد (Usanas Foundation, 2023). آی مک این پتانسیل را دارد که زیر ساخت‌های بهبود یابنده را بسازد، شبکه‌های تجاری را تقویت، ایجاد اشتغال نماید و بخش صنعت را توسعه دهد. همچنین، می‌تواند نقش مه می‌در امنیت انرژی و غذا برای اعضای آن داشته باشد. بعلاوه با توسعه ارتباطات و تسهیل حمل و نقل کالا، می‌تواند به کاهش گازهای گلخانه‌ای به همراه اهداف محیطی جامع‌تر کمک نماید (GÜLTEN, 2023).

شروع جنگ غزه و حمله انصارالله یمن به کشتی‌های عبوری از دریای سرخ موجب ازدیاد هزینه بیمه کشتیهایی شده است که از باب المندب و کانال سوئز عبور می‌نمایند فلذا این کشتی‌ها مجبورند ضمن تغییر مسیر قاره آفریقا را برای رسیدن به اسرائیل دور بزنند. با نامن شدن مسیر دریای سرخ اسرائیلی‌ها توجه بیشتری به اجرایی شدن کریدور آی مک نموده‌اند

این کریدور علی‌رغم چالش‌های گوناگون از قبیل گذر از مرزهای چند کشور، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی لازم، وضعیت بیابانی قسمت‌هایی از مسیر، تنش‌های و درگیری‌های موجود در منطقه و حساسیت رابطه کشورهای عربی با رژیم صهیونیستی، این امکان و پتانسیل را دارد تا اتصال و ارتباط اقتصادی از حاشیه جنوبی اوراسیا در ساحل غربی هند تا ساحل مدیترانه شرقی در یونان



را شکل دهد و آی مک می‌تواند با کاهش ۴۰ درصدی زمان انتقال کالاهای هندی به اروپا معماری وصل اوراسیا و نقش هند در نظم اقتصادی جهانی را مجدداً شکل دهی نماید.

جدول ۲ (اهداف پیشنهاد دهندگان آی مک از راه اندازی این کریدور)

شماره	مسئله	راه حل مسئله
۱	نیاز هند به توسعه مسیرهای ارسال کالا	داشتن مسیر کوتاه‌تر برای ارسال کالا به خاورمیانه و اروپا از طریق پروژه آی مک
۲	استفاده اروپا از انرژی سایر کشورها	استفاده از کریدور آی مک و استفاده از انرژی غرب آسیا
۳	داشتن بازار رقابتی در سایر کشورها در برابر قدرت اقتصادی چین توسط هند	پیشنهادی مک و مقابله با طرح کمربند-جاده چین
۴	رفع آسیب‌های ترانزیت کالا از کشورهای حوزه مقاومت	
۵	امنیت انرژی برای هند	واردات انرژی از کشورهای عربی حوزه خلیج فارس از طریق کریدور آی مک
۶	ناامنی دریای سرخ به واسطه موشک‌های انصارالله یمن	عبور کالا به اسرائیل از طریق کریدور آی مک و خروج اسرائیل از آنزوا
۷	رقابت ژئوپلیتیک هند و آمریکا با چین	طرح کریدور آی مک در مقابل ابتکار کمربند-جاده چین

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

بر اساس موارد تشریح شده می‌توان چنین نتیجه‌گیری نمود که فعلاً کریدور آی مک یک ایده می‌باشد و مقدمات اجرایی شدن آن به تدریج فراهم خواهد شد. در حال حاضر کشورهای شرکت‌کننده صرفاً به مرحله تفاهم نامه نیت انجام پروژه رسیده‌اند و فعلاً هیچگونه اجبار مالی و لجستیکی در آن گنجانده نشده است و هیچکدام از اعضا مکلف به انجام اقدامات اجرایی نشده‌اند. شرکت هند در این پروژه ممکن است به اهداف بلندپروازانه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی وی ربط داشته باشد.



انگیزه اصلی برای انجام این پروژه ممکن است به نیاز راهبردی برای مهار چین به واسطه سیاست مهار برگردد و با هدف توسعه اقتصادی برای همگرایی اقتصادی نباشد. هر چند پروژه آی مک می‌تواند به توسعه اقتصادی امارات و عربستان سعودی کمک نماید اما این بدان معنی نیست که این دو کشور از ادامه همکاری با چین کنار بکشند و فرصت‌های اقتصادی چین را از دست بدهند.

لذا در این شرایط فعلی این کریدور قابلیت عملیاتی ندارد فلذا نمی‌توان با قاطعیت میزان تاثیرگذاری آن را بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران سنجید. به احتمال زیاد در صورت برطرف شدن چالش‌های پیش روی این کریدور در افق ۲۰۳۰ عملیاتی شود.

در زمینه چالش‌ها این کریدور و اجرایی شدن آن با چالش‌هایی مانند تنش‌ها و بی‌ثباتی ژئوپلیتیک از جمله تنش بین کشورهای خاورمیانه و تنش بین برخی کشورهای اروپایی و هند، جنگ غزه اولین عامل تاثیرگذاری محیط پیچیده ژئوپلیتیک بر اجرایی شدن کریدور می‌باشد و به احتمال خیلی زیاد جنگ غزه عملیاتی شدن کریدور را حداقل در مسیر اردن-فلسطین-اسرائیل مدتی متوقف نماید.

چالش‌های دیگری مانند نیاز به سرمایه‌های کلان برای زیرساخت‌ها و اتصال، چارچوب‌های مقرراتی و قانونی، نابرابری‌ها و منافع اقتصادی، نگرانی‌های امنیتی، تفاوت‌های فرهنگی و اجتماعی، مسائل زیست محیطی و پایداری بر سر راه شکل‌گیری کریدور آی مک هستند که در اجرایی شدن آن اختلال ایجاد می‌نمایند.

بایستی بیان داشت که ابتکار کریدور هند-خاورمیانه-اروپا به تازگی آغاز گردیده است و به نوعی اجرایی شدن این کریدور به احتمال زیاد در آینده شدت بگیرد فذا فعلا برای قضاوت در مورد تاثیرات آن زود می‌باشد.

امریکا و سایر کشورهای گروه ۷ که همچنان موقعیت ویژه‌ای در اقتصاد جهانی دارند، این پروژه را بخشی از هدف بزرگتر مبارزه با توسعه فزاینده نفوذ چین به حساب می‌آورند و از اجرایی شدن کریدور حمایت خاصی را دارند.

هر چند آمریکا و هند هدف اجرایی شدن این کریدور را مقابله با ابتکار یک کمربند یک راه چین اعلام می‌نمایند اما با توجه به ارتباطات ایران با روسیه، نیم‌نگاهی به کریدور شمال-جنوب و وقفه انداخت در عملیاتی شدن آن به واسطه اتصال هند به اروپا از طریق کریدور آی مک دارند؛ اما به دلیل چهاراهی بودن ایران و زیرساخت‌های اجرا شده برای ابتکار کمربند - جاده و کریدور



شمال جنوب در ایران و نامطمئن بودن اجرای کریدورای مک با اشاره به چالش‌های پیش روی آن چندان نمی‌تواند تاثیری بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران داشته باشد. با توجه به نقش اتصال دهنده ایران مابین سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا ایجاد کریدورهایی مانند آی مک نمی‌تواند نقش تاثیرگذاری بر ژئوپلیتیک حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران داشته باشد. آمریکا در تلاش است تا ایران به عنوان قلب زمین و پل ارتباطی بین دو انرژی جهان یعنی دریای خزر و خلیج فارس عمل ننماید و با طرح کریدورهای حمل و نقلی جدید سعی در به انزوا کشیدن ایران را دارد. اما ایران در همسایگی ۷ کشور محصور در خشکی می‌باشد که برای ارتباط با جهان خارج به مسیرهای ترانزیتی عبوری از ایران نیاز دارند و ایران کم هزینه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای آنها می‌باشد.

پیشنهادات علمی و اجرایی

- ۱- ایران توسعه سواحل مکران را که از تنش‌های خاورمیانه به دور هستند را با جدیت دنبال نماید و سعی نماید ارتباطات خویش را با هند و روسیه برای هر چه سریعتر عملیاتی شدن کریدور شمال-جنوب افزایش دهد.
- ۲- ایران حمایت خویش را از جبهه مقاومت به ویژه لبنان، فلسطین (حماس و سایر گروه‌های مقاومت) و یمن افزایش دهد تا در زمان لازم مانند وضعیت فعلی که از طریق حمله به کشتی‌های عبوری اسراییل مانع حمل و نقل اسان در این حوزه می‌شود، بتواند پروژه‌های آمریکایی اسراییلی را با چالش مواجه نماید.
- ۳- یکی از چالش‌های اجرایی شدن کریدورای مک توقف توافقنامه ابراهیم مانند اسراییل و کشورهای خلیج فارس می‌باشد، لذا ایران بایستی با توسعه دیپلماسی همسایگی تنش‌های خویش را با کشورهای عربی به ویژه عربستان و امارات تقویت نماید و ضمن تعامل با چین این کشورها را از آمریکا و اسراییل دور نموده و در پروژه یک کمربند یک جاده مشارکت دهد تا مانع شکل‌گیری آی مک شود.



فهرست منابع:

- ۱- بویه، چمران و شریفی کیا محمد (۱۳۸۹). موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان و استراتژی‌های نوین اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافی دانان جهان اسلام، ایران-زاهدان.
- ۲- عرب امیری، شراره و رادفر، الهام (۱۳۸۸). ارزیابی کریدورهای بین‌المللی آسیای میانه-اروپا و بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران، یازدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی.
- ۳- مشتاقی، امیر و کلانتری، فتح الله (۱۴۰۲). تحلیل تحول‌های ژئوپلیتیکی در محیط امنیتی جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴، دو فصلنامه علمی دانش سیاسی، سال نوزدهم، شماره دوم (پیاپی ۳۸)، پاییز و زمستان ۱۴۰۲ صص ۵۷۶-۵۵۱.
- ۴- مشفق، زهرا (۱۴۰۱). تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی. نشریه امنیت اقتصادی: خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۹۸. صص ۴۸-۲۷.
- ۵- مرکز پژوهش‌های اتاق ایران (۱۴۰۲). کریدور اقتصادی هند، خاورمیانه، اروپا: از ایده تا اجرا.
- ۶- نوروژی، علیرضا و تقی زاده، معصومه. (۱۳۹۷). (چالشها و چشم‌انداز کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی و عبوری از ایران با تأکید بر کریدور شمال و جنوب) معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، وزارت امور اقتصادی و دارایی.
- ۷- نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس (۱۳۹۹). بررسی نقش بندرها در نظری‌های جغرافیای سیاسی / ژئوپلیتیک و ارائه نظریه قدرت بندری. فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، ۵ (۴)، ۹۱-۱۱۴.
- ۸- یزدانی، عنایت‌الله و شاه‌محمدی، پریسا (۱۳۹۳). بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۸۸، ۱۴۱-۱۴۶.
- 9- Agarwal, R. (2023, July 15). Modi in Abu Dhabi: UAE holds key to India's West Asia strategy. Retrieved from India Today: https://www.indiatoday.in/opinion_columns/story/modi-in-abu-dhabi-uae-holds-key-to-indias-west-asia-strategy-2406837-2023-07-15
- 10- Aboudouh, Ahmed. (2023), An India–Middle East–Europe corridor is

unlikely to boost Saudi–Israel normalization, at: <https://www.chatham-house.org>.

- 11- Bhatt , Y. , & Roychoudhury , J. (2023). India-Middle East- Europe Economic Corridor (IMEC) Bridging Economic and Digital Aspirations. King Abdullah Petroleum Studies and Research Center.
- 12- Chalikyan, N. & Tashjian, Y. (2021). Geopolitics of the North-South Transport Corridor. South Asian Voices. <https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transportcorridor/>
- 13- Dorsey, J. (2020). Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road. Project: Middle East.
- 14- ECO. INT. (2020). HLWG Meetings of ITI & KTAI road corridors. Economic Cooperation Organization, News and Media, Latest News, TC. Retrieved from <http://eco.int/news/88357-HLWG-Meetings-of-ITI-KTAI-road-corridors.html?t=News>
- 15- Finer, J. (2023), G20 Summit: India-Middle East-Europe mega corridor deal announced. At: B2n.ir/r36934.
- 16- GÜLTEN, Z. T. (2023, October 5). The Importance and Goal of the India-Middle EastEurope Economic Corridor. Retrieved from ANKASAM:<https://www.ankasam.org/the-importance-and-goal-of-the-india-middle-east-europeeconomic-corridor/?lang=en>
- 17- IRIMRUD. (2014). Country Report Of The Islamic Republic of Iran, First Meeting of Regional Network of Legal And Technical Experts On Transport Facilitation Phuket,10-12 February 2014. Islamic Republic of Iran Ministry of Roads & Urban Developmen.
- 18- Ningthoujam, A. (2021, August 11). India-Israel Relations: Building Energy Ties. Retrieved from South Asian Voices: <https://southasianvoices.org/india-israel-relations-buildingenergy-ties/>
- 19- Contessi, N. (2020). The Great Railway Game, Eurasian Corridors on the North—South Axis,Reconnecting Asia.





- 20- Haiquan, L. (2017). The Security Challenges of the “One Belt, One Road” Initiative and China’s Choices. *Croatian International Relations Review* 23(78), 129-147.
- 21- Khalili, M. Manshadi, M. & Azmoudeh, F. (2011). Geoeconomic requirements of the development of the southeastern region of Iran. *Foreign Relations*, 3,81-124. [In Persian].
- 22- Lin, W. (2018). Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China’s Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*. 81, 102436.
- 23- Masina, P. (2022), Challenging the belt and road initiative: The American and European alternatives. Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research Paper No. PP_2022_09.
- 24- Mohan, G. (2018). Europe’s Response to the Belt and Road Initiative. German Marshal fund of the United State.
- 25- Monshipouri, M. & Heiran-Nia, J. (2021). Iran’s Security Interests and Policies in the South Caucasus, Iran and the Caucasus 25 (2021) Koninklijke Brill NV, Leiden.
- 26- Pototskaya, T. Katrovskiy, A. & V. I. C. (2016). Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in the Post-Soviet Time. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 6(4), 782-788.
- 27- Ranjan Kala, R. (2023), BL Explainer: How does India Middle East Europe Economic Corridor compare with Belt & Road Initiative, at: [B2n.ir/m91772](https://www.b2n.ir/m91772).
- 28- Sarma, H. (2018). TURNING THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH CORRIDOR INTO A DIGITAL CORRIDOR. *Comparative Politics* 9(4).
- 29- Siddiqa Arhama (2023). “Corridor Ppolitics IMEC vs. BRI: Another Geopolitical face-off in U. S. hina rivalry”. *Journal of Pakistan-China studies*. Vol. 4, Issue 1, 2023(December).
- 30- Solhdoost, M. (2021). Iran’s geo-strategic orientations toward China and



- India. Journal of the Indian Ocean Region, Volume 17, 2021 - Issue 1: Between the Elephant and the Dragon: Small States and India-China Rivalry in the Indian Ocean Region, 60-77.
- 31- Sweta. (2023), India-Middle East-Europe Economic Corridor, Map, Countries, at: B2n. ir/a91924.
 - 32- Tisheh Yar, M. & Tuyserkani, M. (2017). The Road to the East and the West in the Middle East, Journal of Central Asia and the Caucasus, 99, 2-25. [In Persian].
 - 33- Usanas Foundation. (2023, October 16). Can IMEC Emerge as An Alternative To BRI? Retrieved from Usanas Foundation : <https://usanasfoundation.com/can-imec-emergeas-an-alternative-to-br>
 - 34- Haidar. Suhasini. (2024), After five months of pause due to the Israel-Gaza war, government hopes to move on the India-Middle East-Europe Economic Corridor. At: B2n. ir/g52716.
 - 35- Vince, V. (2003). Maritime Transport and Port Operations. The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, 11.
 - 36- <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2023/11/obstacles-to-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>
 - 37- <https://arabcenterdc.org/resource/the-geopolitics-of-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>