

Consequences of completing the Arab Mediterranean corridor and the challenges facing the Islamic Republic of Iran

Milad lotfi, Master student of regional studies, Faculty of Law and Political Science Tehran University, Tehran, Iran

Seyed Hamze Safavi, Assistant Professor of Regional Studies, Faculty of Law and Political Science, Tehran University, Tehran, Iran

Received: 26/12/2021

Acceptance: 27/03/2021

Abstract

The present age can be considered the age of corridors in the world. The present century is called the century of corridors because of the importance of the movement of goods and the means of communication that can overshadow the geoeconomics of different regions. For this reason, in geo-economics, the routes that can form the land and sea communication route between countries, regions, and even continents are of great importance. The Middle East region has always been considered an important region in this regard; because for a long time, the world has been the communication route from east to west and vice versa. The vastness and geopolitical position of the Middle East has always led to the passage of various important trade routes through this region. This feature can be seen in the periods of formation of ancient civilizations and the efforts of various civilizations in this region to dominate important highways. Among the most important roads that passed through this region, we can mention the Silk

Road, which is as old as the life of the civilizations in this region. For this reason, the importance of this region can't be considered solely dependent on the provision of world hydrocarbon resources by countries in the region; rather, the role of this region and its gateways in the transit routes of the world can be an important element in the importance of this region in the eyes of other world powers. In recent years, the transit importance of the Middle East region has increased due to changes in the political, security, and economic structure of the world and regional order. Especially since the world economic structure has undergone serious changes with the significant and growing growth of India and China as two Asian powers. India, along with China, is considered one of the most important economic powers in the world.

The Arab-Mediterranean Corridor is one of the most important projects between the crossings through the Persian Gulf region and the member states of the Gulf Cooperation Council. The corridor starts at the port of Mumbai in India and crosses the Oman Sea via some parts of the Saudi Arabian Peninsula to the port of Haifa in the eastern Mediterranean, ending at Europe by sea. To this end, India, to be able to supply its various goods to different parts of the world, has directly designed and implemented transit projects around it. In particular, in the meantime, India has been economically engaged with a rival such as China and has drawn strategic and diverse polls so that its economic interests do not interfere with a great power like China. One of these important steps in the strategic documents of the Government of India is the passage called the Arab-Mediterranean Corridor with the Indo-European Corridor. The initial route starts from the west coast of India and originates from the port of Bombay and reaches the ports of the United Arab Emirates by sea, where it connects by land to

Saudi Arabia and finally by rail from Saudi Arabia to Jordan and the regime. It connects to Zion and ends at the port of Haifa on the east coast of the Mediterranean. It is noteworthy that this route eventually reaches Greece and Rupa by sea. In the meantime, this trade route can be the most important and economical route from India to other parts of the world. From this route, India will be directly connected to Europe and its market.

It seems that the completion of this roadmap, which requires the provision of political, security, and economic grounds among the countries involved, could have consequences, and these consequences could overshadow the interests of the Islamic Republic of Iran in the region. To this end, the authors of the present study sought to answer the question of how the consequences of the Arab-Mediterranean Corridor project will affect the security and economic interests of the Islamic Republic of Iran in the region. Using the descriptive-explanatory method, the authors have reached the hypothesis that “the consequences of completing the Arab-Mediterranean project can be summarized in the geopolitical change of the region, strengthening the formation of an economic-political crescent by the Hebrew-Arab axis and strengthening relations between countries along this corridor. As a result, the completion of the Arab-Mediterranean corridor will change the geopolitics of the region and reduce the strategic importance of Iran’s southern borders to the Strait of Hormuz, and these issues will create economic and security threats to the Islamic Republic of Iran in the region.”

Keywords: Arab-Mediterranean Corridor, Interests of the Islamic Republic of Iran, Regional Geopolitical Change, Hebrew-Arabic Crescent, Economic-Commercial Threats

پیامدهای تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه و چالش‌های پیش‌روی جمهوری اسلامی ایران

مقاله پژوهشی

میلاذ لطفی^۱، دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای، دانشکده حقوق و علوم
سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
سید حمزه صفوی، استادیار گروه مطالعات منطقه‌ای، دانشکده حقوق و علوم سیاسی،
دانشگاه تهران، تهران، ایران

پذیرش: ۱۴۰۱/۰۱/۰۷

دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۵

صص: ۹۲-۶۴

چکیده

راه‌گذر عرب‌مدیترانه یکی از طرح‌های مهم در میان راه‌گذرهای عبوری از منطقه خلیج فارس و کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس است. این راه‌گذر از بندر بمبئی هند آغاز می‌شود و با گذر از مسیر دریایی عمان و بعضی کشورهای شبه‌جزیره عربستان سعودی به بندر حیفا در شرق دریای مدیترانه می‌رسد. سرانجام با گذر از مسیر دریایی در اروپا پایان می‌یابد. تکمیل این راه‌گذر که مستلزم فراهم‌شدن زمینه‌های سیاسی، امنیتی و اقتصادی میان کشورهای درگیر در آن است، پیامدهایی را در پی خواهد داشت. این پیامدها می‌تواند منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه را تحت تأثیر قرار دهد. از این‌رو، در پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش هستیم که پیامدهای طرح راه‌گذر عرب‌مدیترانه چگونه منافع امنیتی و اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در منطقه را تحت تأثیر قرار می‌دهد؟ با بهره‌گیری از روش توصیفی تبیینی، این فرضیه مطرح می‌شود که پیامدهای تکمیل طرح عرب‌مدیترانه

1. miladlotfi@ut.ac.ir

می‌تواند در تغییر ژئوپلیتیک منطقه، شکل‌گیری هلال اقتصادی سیاسی توسط محور عبری عربی و تقویت روابط کشورهای موجود در مسیر این راه‌گذر باشد. به تبع، این پیامدها، تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه با تغییر ژئوپلیتیک منطقه و کاهش اهمیت راهبردی مرزهای جنوبی ایران با محوریت تنگه هرمز همراه خواهد بود. این موضوعات موجب شکل‌گیری تهدیدهای اقتصادی و امنیتی در مقابل جمهوری اسلامی ایران در منطقه خواهد شد.

کلیدواژه‌ها: تغییر ژئوپلیتیک منطقه، تهدیدات اقتصادی تجاری، راه‌گذر عرب‌مدیترانه، منافع جمهوری اسلامی ایران، هلال عبری عربی.

۱. مقدمه

عصر حاضر را می‌توان عصر راه‌گذرها در جهان دانست. به دلیل اهمیت جابه‌جایی کالاها و راه‌های ارتباطی که می‌توانند ژئوآکونومیک مناطق مختلف را تحت تأثیر قرار دهند. ژئوآکونومیک راه‌گذرهایی که می‌توانند مسیر ارتباطی زمینی و دریایی میان کشورها، مناطق و حتی قاره‌ها را شکل دهند اهمیت زیادی دارند. منطقه خاورمیانه نیز از این نظر همواره منطقه‌ای مهم در نظر گرفته می‌شده است؛ زیرا از دیرباز، شاه‌راه ارتباطی جهان از شرق به غرب و برعکس بوده است. گستردگی و موقعیت ژئوپلیتیک خاورمیانه همواره سبب شده است مسیرهای مهم تجاری مختلفی از این منطقه عبور کنند. این ویژگی در دوره‌های شکل‌گیری تمدن‌های باستان و تلاش تمدن‌های مختلف در این منطقه برای تسلط بر شاه‌راه‌های مهم دیده می‌شود. جاده ابریشم از راه‌گذرهای مهمی است که از این منطقه عبور می‌کرده است. عمر این جاده به اندازه عمر تمدن‌های موجود در این منطقه است. اهمیت این منطقه فقط وابسته به تأمین منابع هیدروکربنی جهان توسط کشورهای موجود در این منطقه نیست؛ بلکه نقش این منطقه و راه‌گذرهای موجود در آن در مسیرهای عبوری ترانزیتی جهان، عنصری مهم در اهمیت این منطقه در نگاه دیگر قدرت‌های جهانی است. در سال‌های اخیر نیز اهمیت ترانزیتی منطقه خاورمیانه به دلیل تغییر و تحولات ساختار سیاسی، امنیتی و اقتصادی نظم جهانی و منطقه‌ای افزایش یافته است؛ به‌ویژه که ساختار اقتصادی جهان با رشد چشمگیر و رو به فزونی کشورهای هند و چین به‌عنوان دو قدرت آسیایی دچار تغییرات جدی شده است. هند نیز در کنار چین

به‌عنوان یکی از قدرت‌های مهم اقتصادی در جهان در نظر گرفته می‌شود. اقتصاد هند با ورود به قرن بیست‌ویکم، رشد شتابانی داشته است. به‌طوری که هند این رشد شتابان را پایه‌پای همسایه و رقیب اقتصادی‌اش چین طی کرده است. این رشد به کمک نیروی انسانی زیاد و افزایش تولیدات متنوع و صادرات آن به نقاط مختلف جهان ممکن شده است. همچنین هند با موقعیت جغرافیایی و همچنین آب‌وهوای مناسب و معتدلش، اقتصادی متنوع دارد. این اقتصاد متنوع همهٔ حوزه‌ها مانند کشاورزی، نساجی و صنعت هند را در برمی‌گیرد. بر این اساس، هند در حال حاضر جز پنج قدرت اقتصادی برتر جهان است و در سال‌های اخیر با رشد شتابانی که داشته است طبقهٔ متوسط بزرگی را در درون خود به وجود آورده است. از سویی هند مبدأ بسیاری از سرمایه‌گذاری‌های خارجی است.

هند برای اینکه بتواند کالاهای متنوع خود را به نقاط مختلف جهان عرضه کند، به‌صورت مستقیم در پیرامون خود طرح‌های ترانزیتی طراحی و اجرا کرده است. به‌ویژه هند از نظر اقتصادی با رقیبی چون چین درگیر بوده است و برای اینکه منافع اقتصادی‌اش با قدرت بزرگی چون چین تداخل نکند راه‌گذرهای راهبردی و متنوع طراحی کرده است. یکی از این راه‌گذرهای مهم در اسناد راهبردی دولت هند، راه‌گذر موسوم به راه‌گذر عرب‌مدیترانه یا راه‌گذر هنداروپا است. مسیر اولیهٔ این راه‌گذر از سواحل غربی هند و با مبدأ بندر بمبی آغاز می‌شود و با طی مسیر دریایی به بندرهای امارات متحدهٔ عربی می‌رسد. از آنجا از راه زمینی به خاک عربستان سعودی متصل می‌شود. سرانجام با مسیر راه‌آهن از عربستان به اردن و اسرائیل مرتبط می‌شود و در بندر حیفا در شرق ساحل مدیترانه پایان می‌یابد. این مسیر سرانجام از راه دریایی به یونان و اروپا می‌رسد. در این میان، این مسیر تجاری می‌تواند مهم‌ترین و به‌صرفه‌ترین راه‌گذر هند با دیگر نقاط جهان باشد؛ به‌ویژه که این مسیر برخلاف دیگر راه‌گذرهای ترسیمی هند به‌صورت مستقیم به اروپا و بازار آن متصل خواهد شد.

ایران در مرکز ژئوپلیتیک غرب آسیا قرار دارد و برخورداری از گستردگی سرزمینی و موقعیت ژئوپلیتیک مطلوب، آن را در مسیرهای ترانزیتی مختلف جهان قرار داده است. طرح موسوم به «ابتکار یک کمربند و یک راه» و همچنین راه‌گذر «شمال‌جنوب» از مسیرهای ترانزیتی مهم در جهان هستند که اولی از چین و دومی از هند آغاز می‌شود

و از مسیر ایران در غرب و شمال جهان پایان می‌یابد. بر این اساس، طرح راه‌گذر عرب‌مدیترانه به این دلیل که بر ژئوپلیتیک این مسیرها و منطقه تأثیر می‌گذارد، زمینه شکل‌گیری چالش‌های مهم اقتصادی و سیاسی و امنیتی را در مقابل جمهوری اسلامی ایران ایجاد می‌کند.

با توجه به اهمیت راه‌گذر عرب‌مدیترانه و نقش آن در تغییر ژئوپلیتیک منطقه می‌خواهیم با بررسی علمی و دقیق این راه‌گذر به پیامدهای آن و چالش‌هایش در مقابل منافع اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران بپردازیم. سرانجام بر اساس شناخت این پیامدها و چالش‌ها، راهبردهایی را در جهت منافع جمهوری اسلامی ایران در مقابل این چالش‌ها و پیامدهای امنیتی و اقتصادی ارائه کنیم. در پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش هستیم که پیامدهای راه‌گذر عرب‌مدیترانه چگونه منافع اقتصادی و سیاسی جمهوری اسلامی ایران در منطقه را تحت تأثیر قرار می‌دهد؟ با بررسی توصیفی تحلیلی، این فرضیه مطرح می‌شود که «پیامدهای تکمیل طرح عرب‌مدیترانه می‌تواند در تغییر ژئوپلیتیک منطقه، تقویت شکل‌گیری هلال اقتصادی سیاسی توسط محور عبری عربی و تقویت روابط کشورهای موجود در مسیر این راه‌گذر خلاصه شود. به تبع این پیامدها، تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه با تغییر ژئوپلیتیک منطقه و کاهش اهمیت راهبردی مرزهای جنوبی ایران با محوریت تنگه هرمز همراه خواهد بود. این موضوعات موجب شکل‌گیری تهدیدهای اقتصادی و امنیتی در مقابل جمهوری اسلامی ایران در منطقه خواهد شد.

۲. پیشینه پژوهش

پژوهش‌های انجام‌شده در موضوع این مقاله را در دو محور ارزیابی می‌کنیم: نخست، پژوهش‌هایی که به‌صورت ویژه به موضوع راه‌گذر و نقش آن در حوزه روابط بین‌الملل پرداخته‌اند. محمد عبدالقیوم (۲۰۱۹) با توجه به رابطه راه‌گذرهای بین‌المللی و مسئله توسعه می‌گوید که دو هدف کلی از توسعه راه‌گذرهای بین‌المللی وجود دارد: اول بهبود کارایی در فرایندهای حمل‌ونقل و لجستیک در راه‌گذرها و دوم ایجاد توسعه اقتصادی در منطقه راه‌گذر. مدن رجمیا و شینیا هاناوکا^۱ (۲۰۱۲) راه‌گذرهای حمل‌ونقل بین‌المللی را ارزیابی کرده و با توجه به این ارزیابی به این

1. Madan Regmia
2. Shinya Hanaoka

نتیجه رسیده‌اند که بهبود زیرساخت‌های فیزیکی و کمینه‌کردن موانع غیرفیزیکی برای افزایش کارایی عملیاتی راه‌گذرهای حمل‌ونقل بین‌المللی می‌تواند برای دیگر کشورها و بخش‌هایی از آسیا مفید باشد. چارلز کوناکا^۱ به این موضوع توجه داشته است که بهترین گذرگاه‌های مدرن در جهان تصادفی شکل نگرفته‌اند. در واقع، آن‌ها اغلب نتایج توسعه و همکاری هماهنگ در طول سال‌های متمادی هستند. از سویی او معتقد است درک بهتر اهمیت طراحیِ طرحی خوب راه‌گذر و چالش‌ها و احتمالات ناشی از بهبود عملکرد راه‌گذر می‌تواند تا حدودی مسائل مختلف مربوط به راه‌گذرهای بین‌المللی را حل کند (Kunaka, 2014). لاتوسزینسکا^۲ معتقد است ایده توسعه راه‌گذرهای بین‌المللی و توسعه زیرساخت‌های متعدد حمل‌ونقل یکی از ضروری‌ترین جهت‌های سیاست حمل‌ونقل دنیای امروز است. این مونوگراف مشکلات مربوط به مطالعات راه‌گذر را با توجه ویژه به مدل‌سازی و پیش‌بینی پیامدهای توسعه زیرساخت راه‌گذرهای حمل‌ونقل ارائه می‌کند. او مطابق با اصول مدل‌سازی نتیجه می‌گیرد که مدل‌سازی راه‌گذرهای بین‌المللی مرحله بسیار پیچیده‌ای از تجزیه و تحلیل است؛ زیرا این کار مستلزم در نظر گرفتن جنبه‌های دامنه فضایی آثار توسعه، دوره طولانی پژوهش و بهره‌برداری از زیرساخت‌های برنامه‌ریزی شده و پیامدهای متعدد و عامل عدم قطعیت است (Latuszynska, 2005).

دومین محور نیز پژوهش‌هایی است که درباره راه‌گذر عرب‌مدیترانه نوشته شده‌اند. در این مورد به دلیل اینکه طرح راه‌گذر عرب‌مدیترانه به تازگی اجرا شده است تنها پژوهش علمی که می‌توان به آن استناد کرد؛ پژوهش مایکل تانکوم^۳ است. او در این پژوهش با معرفی این راه‌گذر، جزئیات همکاری در این راه‌گذر را بیان و پیامدهای مختلف آن را بررسی می‌کند (Tanchum, 2021). با توجه به آنچه گفتیم می‌توان گفت پژوهش حاضر با توجه به اینکه از منظری علمی و همچنین با توجه به بعد نظری به موضوع راه‌گذر عرب‌مدیترانه پرداخته است و پیامدهای آن را بررسی می‌کند در نوع ارائه موضوع و همچنین از نظر محتوایی حاوی مطالب نوآورانه است که آن را از دیگر پژوهش‌های انجام‌شده در این حوزه متمایز می‌کند.

1. Charles Kunaka
2. Latuszynska
3. Michaël Tanchum

۳. چارچوب نظری

۳-۱. ژئواکونومیک و راه‌گذر بین‌المللی

بسیاری از پژوهشگران حوزه روابط بین‌الملل معتقدند با پایان جنگ سرد میان دو بلوک شرق و غرب مسئله همکاری‌ها و رقابت‌ها در سطح ژئوپلیتیکی نیز متحول شد. به باور بسیاری از اندیشمندان پایان جنگ سرد، مَه‌ری بر پایان رقابت‌های ژئوپلیتیکی با محوریت ارتباط جغرافیا و قدرت نظامی سخت بود و با گذشت زمان، محور رقابت و همکاری در مناطق مختلف به ارتباط جغرافیا و اقتصاد گره خورد. در این زمان مفهوم ژئواکونومیک اهمیت و رواج یافت و به‌عنوان محور همکاری یا رقابت در مناطق مختلف در نظر گرفته شد. در نتیجه، بسیاری از اندیشمندان درباره مفهوم گذار از ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک بحث کردند (Luttwak, 1990: 17). در نتیجه، ژئواکونومیک به‌عنوان رشته‌ای مجزا از دانش ژئوپلیتیک کلاسیک ریشه گرفت. به بیان دقیق‌تر، ژئواکونومیک گسترش حوزه ژئوپلیتیک به کارگرفته‌شده در روابط اقتصادی بین‌المللی است. از این منظر، ژئواکونومیک آشکارشدن ژئوپلیتیک در سطحی دیگر است. بنابراین درک نوین از مفهوم ژئوپلیتیک، این دانش به تحلیل توزیع و پیکربندی قدرت در نظام بین‌الملل و تأثیرات آن بر روابط میان‌دولتی سیاست بین‌الملل و نیز بر ساختار راهبردی فضای جهانی اشاره دارد. نکته این است که هم ژئوپلیتیک و هم ژئواکونومیک به‌طور ذاتی با رقابت ژئواستراتژیک میان‌دولتی مرتبط هستند. با این حال، ژئواکونومیک، حوزه تحلیل ژئوپلیتیک را محدود می‌کند و بر ارتباط قدرت اقتصادی و تجاری به‌عنوان یک عامل تحلیل تأکید می‌کند. از این منظر، نوع خاصی از رقابت ژئوپلیتیکی را در بر می‌گیرد (Jaeger, 2020: 24). در این نتیجه، راه‌های ارتباطی در جهان و مناطق مختلف یکی از مهم‌ترین مفاهیم در ادبیات ژئواکونومیک هستند.

راه‌گذرها نقش مهمی در توسعه اقتصادی دارند؛ زیرا امروزه اقتصادها را سیستم‌های لجستیکی کارآمد و پایدار پشتیبانی می‌کنند. راه‌گذر بیشتر به‌عنوان یک مفهوم در جهت توسعه برای ایجاد خطوط سریع بین مبدأ و مقصد در کشورهای مختلف استفاده می‌شود. راه‌گذر به‌عنوان یک مفهوم برای شناسایی و نشان‌دادن تسهیل ارتباطات تجاری و جابه‌جایی و همچنین افزایش ارتباطات استفاده می‌شود

9) (ESCAP, 2020). در حالی که زنجیره‌های تأمین کالاهای مدرن ماهیت جهانی دارند و خدمات حمل‌ونقل آن‌ها، به‌عنوان یک قاعده، نمی‌تواند با استفاده از یک نوع حمل‌ونقل ارائه شود. ارتقای مؤثر کالا در زنجیره تأمین، نیازمند حمل‌ونقل بین قاره‌ای هماهنگ، حمل‌ونقل از راه دور یا از راه زمین و تحویل کالاهای محلی و همچنین عملیات ترمنال در کل مسیر کالا است. در لجستیک حمل‌ونقل و در سیستم مسیره‌های تجارت خارجی و فعالیت‌های شرکت‌کنندگان در فرایند حمل‌ونقل، توجه ویژه‌ای به این موارد می‌شود: سازگاری و هماهنگی میان اقدامات شرکت‌کنندگان و کمینه‌کردن پیوندها و هزینه‌ها در زنجیره حمل‌ونقل در امتداد بهترین مسیر (Makarova & et al, 2019: 655).

راه‌گذرهای اقتصادی در سراسر کره زمین در حال ساخت هستند و تریلیون‌ها دلار برای تسهیل راه‌های ارتباطی هزینه می‌شود. این موضوع پیامدهای مهمی بر سیاست بین‌الملل و در نهایت نظم جهانی خواهد داشت. با وجود این، چارلی تیم^۱ معتقد است مفهوم راه‌گذرهای بین‌المللی درباره چهار ایده در چرخش است: نخست، راه‌گذرهای اقتصادی، راه حلی برای بحران‌های سرمایه‌داری هستند؛ دوم، راه‌گذرهای اقتصادی مبارزه طبقاتی را تشدید می‌کنند؛ سوم، راه‌گذرهای اقتصادی ابزاری برای بهره‌برداری هستند و سرانجام راه‌گذرهای اقتصادی استخراج مالی را تسهیل می‌کنند. چارلی تیم براساس ایده‌هایی که بیان شد، نتیجه می‌گیرد راه‌گذرهای اقتصادی متقارن‌بودن قدرت بین دولت‌ها، کشورها و طبقات را تقویت می‌کند. بنابراین فرایندهای توسعه ناهموار و ترکیبی را گسترش می‌دهد (Thame, 2021: 550).

۲-۳. راه‌گذر عرب‌مدیترانه

راه‌گذر عرب‌مدیترانه یا راه‌گذر هند به اروپا راه‌گذر تجاری چندوجهی در حال ظهور است که می‌تواند الگوهای تجاری بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را با ایجاد قوس ارتباط تجاری در حاشیه جنوبی اوراسیا از نو تنظیم کند. مسیر این راه‌گذر از سواحل دریای عرب و اقیانوس هند تا سواحل مدیترانه و دریای شرقی یونان کشیده می‌شود. این ارتباط جدید برای هند یک تغییر پارادایم

1. Charlie Thame

راهبردی با پیامدهای ژئوپلیتیکی عظیم است که می‌تواند نقش آن را در نظم اقتصادی اوراسیا تغییر دهد.

هند و اروپا سال‌هاست که در پی ارتباط اقتصادی و تجاری مستقیم با یکدیگر هستند. از منظر هند و اروپا اتصال یک راه جدید برای تقویت مشارکت سیاسی و اقتصادی اتحادیه اروپا و هند لازم است. در حالی که نه هند و نه اتحادیه اروپا نمی‌توانند در مسیر ایجاد راه‌گذری بین‌المللی با بودجه‌های ارائه‌شده توسط چین برای ایجاد ابتکار «یک کمربند و یک راه» برابری کنند؛ اما به‌نظر می‌آید هر دو به این نتیجه رسیده‌اند که با مشارکت یکدیگر می‌توانند جایگزین‌هایی برای کشورهای کوچک‌تر در آسیا فراهم کنند. از آنجایی که هر دو سال‌هاست بر ارتباط نرم تمرکز می‌کنند، می‌توانند در حوزه‌های تنظیم استاندارد، ظرفیت‌سازی و کمک‌های فنی، شکاف مهمی را در نیازهای اتصال و ارتباط در آسیا پر کنند (Mohan & Baruah, 2019: 1). به‌ویژه که هم اروپا و هم هند رشد شتابان چین و توسعه ابتکار «یک کمربند و یک راه» آن را در جهت مقابله با منافع خود می‌بینند. به این دلیل منافع مشترکی در ترسیم راه‌گذرهای جدید دارند. همچنین به‌دنبال توسعه همکاری‌های خود در حوزه‌های متنوع ژئواکونومیک، اقتصاد، تجارت، حوزه‌های دیجیتال و همچنین فناوری و انرژی هستند (Jain, 2021: 133).

عادی‌سازی روابط اسرائیل با امارات متحده عربی زمینه ترسیم این راه‌گذر را در دستور کار هند و کشورهای متنفذ از آن قرار داد. شکل‌گیری و ترسیم راه ارتباطی جدیدی چون راه‌گذر عرب‌مدیترانه نتیجه عادی‌سازی روابط دیپلماتیک سال ۲۰۲۰ میان امارات متحده عربی و اسرائیل بود که سبب اتصال شبکه راه‌آهن امارات به بندر حیفا در شرق مدیترانه از مسیر ریلی عربستان سعودی و اردن می‌شود. ارتباط دریایی فرامدیترانه‌ای از حیفا به سرزمین اصلی اروپا در بندر بزرگ ترانشیپی «پیرئوس»^۱ یونان نیز به این معنی است که کالاهای هندی که به بندرهای امارات فرستاده می‌شوند می‌توانند به بازارهای اصلی و مراکز تولیدی اروپا برسند (Tanchum, 2021: 4). راه‌گذر عرب‌مدیترانه، مسیر حمل‌ونقل تجاری فرامنطقه‌ای جایگزین برای راه‌گذر ترانزیتی بین‌المللی شمال‌جنوب مستقر در چابهار است که در آن به‌جای چابهار، بندرهای امارات

1. Piraeus

متحدۀ عربی به عنوان گره ارتباطی اقیانوس هند عمل خواهند کرد و کالاهای هندی که از این مسیر چندوجهی حمل می‌شوند، می‌توانند در کمتر از ۱۰ روز به سرزمین اصلی اروپا برسند و این یعنی ۴۰ درصد سریع‌تر از مسیر دریایی کانال سوئز و راه‌گذرهای دیگر (Tanchum, 2021: 4). قرار است این مسیر از بندر بمبئی در هند شروع شود و به بندرها مهم امارات از جمله بندر فجیره متصل شود. بندرهای امارات متحدۀ عربی می‌توانند به عنوان گره ارتباطی اقیانوس هند برای یک راه‌گذر تجاری جداگانه هند به اروپا عمل کنند. شبکه راه‌آهن امارات به اسرائیل نیز در حال حاضر تقریباً به طور کامل تکمیل شده است و تنها حدود ۳۰۰ کیلومتر مسیر ریلی میان اردن و عربستان سعودی باقی مانده است. همچنین بعد از «توافق ابراهیم»، امارات متحدۀ عربی متعهد به تأمین مالی تکمیل ساخت راه‌آهن و همچنین توسعه ظرفیت بندر کانتینری حیفا شده است (Zaken, March 2021).

گزارش‌ها از پیشرفت کار در مسیر امارات به بندر حیفا نشان می‌دهد که ۱۳۹ کیلومتر از مسیر ریلی «الإتحاد» امارات به تازگی تکمیل شده است؛ این مسیر ریلی امارات متحدۀ عربی را به شبکه راه‌آهن عربستان سعودی در «الغویفات»^۱ متصل می‌کند. همچنین یک پیوند ارتباطی از «الغویفات» در مرز عربستان و امارات متحدۀ عربی به «حرص»^۲ نیاز است که تکمیل آن در مرحله سوم طرح تکمیلی گنجانده شده است. دوم اینکه خط ارتباطی ۱۳۹۲ کیلومتری شمال به جنوب عربستان از «حرص» در جنوب شرقی عربستان سعودی از راه «الخرج» تا «الحدیثه» در مرز عربستان و اردن برقرار است و به نوعی این مسیر برای ارتباط با اردن آماده است. سوم اینکه یک خط ارتباطی ۳۰۰ کیلومتری از امتداد «الحدیثه» تا بندر اصلی اسرائیل در «حیفا» نیاز است که ۷۰ کیلومتر آن از «بیت شنان»^۳ در نزدیکی مرز اسرائیل و اردن تا حیفا فعال است (Suri, October 2021). به همین شکل، هنگامی که این مسیر حمل و نقل عملیاتی شود، کالاهای هندی که از بمبئی خارج می‌شوند، ظرف مدت ۱۰ روز به سرزمین اصلی اروپا می‌رسند (Zaken, March 2021).

1. Al-Ghuwaifat
2. Haradh
3. Beit She'an



نقشه ۱. مسیر عبوری راه‌گذر عرب‌مدیترانه

institute of south Asian studies Source:

مهم‌ترین موضوعی که به نظر می‌آید کشورهای درگیر در این راه‌گذر را به یکدیگر مرتبط کرده است فناوری و انرژی است. فناوری‌های نوآورانه، از جمله فناوری‌های مربوط به تولید، ذخیره‌سازی و استفاده از انرژی تولیدشده از منابع تجدیدپذیر، مهم‌ترین بخش‌ها برای ادغام زنجیره ارزش آینده در راه‌گذر هند به اروپا یا همان عرب‌مدیترانه هستند. تجزیه و تحلیل‌ها نشان می‌دهد تأکید شدید سیاست‌ها در هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اسرائیل و یونان بر توسعه اکوسیستم‌های نوآوری، چارچوبی فراگیر برای همکاری در توسعه فناوری‌های نسل بعدی و تولید، بر اساس آن‌ها فراهم می‌کند. ضمن اینکه در بخش نوآوری انرژی سبز، هر پنج کشور، درگیر توسعه بخش خصوصی هستند که هم‌افزایی در میان آن‌ها فرصت‌هایی را برای مشارکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک چندجانبه در تولید ایجاد می‌کند (Tanchum, 2021: 5).

۴. پیامدهای اجرا و تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه

با توجه به آنچه در رابطه با راه‌گذر عرب‌مدیترانه آمد؛ می‌توان گفت در صورت اجرا و تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه پیامدهای متعددی در زمینه‌های سیاسی امنیتی و اقتصاد تجاری متوجه منطقه خاورمیانه خواهد شد. پیامدهایی که می‌تواند مستقیم و غیرمستقیم منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه را نیز تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا مسیر عبوری این راه‌گذر از جنوب ایران است و تکمیل آن موجب شکل‌گیری یک محور سیاسی، امنیتی و اقتصادی در مقابل آن می‌شود. در ادامه، تعدادی از پیامدهای تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه را بیان و نقش این پیامدها در ایجاد چالش در راه منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه را تحلیل می‌کنیم:

۴-۱. تغییر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های راه‌گذرها این است که آن‌ها در قالب ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک مطرح می‌شوند. بعد از جنگ سرد و با طرح مفهوم ژئواکونومیک راه‌گذرها نیز به‌عنوان مفهومی کلاسیک به مقوله‌ای مهم در ادبیات ژئوپلیتیک مطرح شدند. اهمیت این مفهوم در این است که تغییرات گسترده‌ای را در حوزه‌های سیاسی، امنیتی، اقتصادی و حتی گردشگری و فرهنگی به‌جای می‌گذارند. ایران سال‌ها به‌عنوان کشوری گسترده در مرکز خاورمیانه همواره به‌عنوان چهارراه بین‌المللی شناخته می‌شد که راه‌گذرهای متعدد بین‌المللی از گذشته از آن عبور می‌کرد. عبور مسیر جاده ابریشم قدیمی از فلات مرکزی ایران نیز گواه این مدعا است. از این‌رو، به‌نظر می‌آید تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه موجب این‌گونه تغییرات ژئوپلیتیکی متعددی در منطقه شود.

۴-۲. کاهش اهمیت راه‌بردی راه‌گذرهای عبوری از منطقه مرکزی خاورمیانه

تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه موجب تغییرات ژئوپلیتیکی متعددی در منطقه خواهد شد و با جایگزینی مسیر عبوری شرق به غرب، دیگر راه‌گذرهای موجود در منطقه را تحت تأثیر قرار خواهد داد. یکی از مسیرهای مهم در حال حاضر که ژئوپلیتیک منطقه با آن تعریف می‌شود، مسیر جاده ابریشم است که چین می‌خواهد به‌عنوان طرحی جدید با عنوان «ابتکار یک کمربند و یک راه» آن

را احیا کند. یکی از شاخه‌های مهم این طرح، راه‌گذری شاخه‌ای است که از چین آغاز می‌شود و با عبور از کشورهای آسیای مرکزی به ایران می‌رسد و با عبور از ایران و مسیرهای مختلف، سرانجام در اروپا پایان می‌یابد (Osiewicz, 2018: 223). خاورمیانه از جمله ایران، بخش اصلی طرح جدید چین را تشکیل می‌دهد. اندرو اسکوبل^۱ به‌درستی می‌نویسد این منطقه برای چین از هر زمان دیگری اهمیت بیشتری پیدا کرده است. اکنون به‌نظر می‌رسد، پکن خاورمیانه و ایران را محور پیرامونی چین و همچنین منطقه‌ای شکننده می‌داند. علاوه بر این، چین پس از دهه‌های متمادی نسبت به ثبات رژیم‌ها در این منطقه نگران شده است (Scobell, 2018: 9).

تکمیل و اجرای راه‌گذر عرب‌مدیترانه می‌تواند مسیر عبوری جدیدی برای عبور کالا از شرق به غرب و برعکس را فراهم کند. این مسیر شاید نتواند مسیری جایگزین برای مسیر جاده ابریشم نوین از مسیر ایران باشد؛ اما تغییرات گسترده‌ای را در ژئواکونومیک منطقه ایجاد و مسیری نوین را از شرق به غرب باز خواهد کرد، به‌ویژه که در رابطه با این موضوع هند «طرح یک کمربند و یک راه» چین را تهدید امنیتی اقتصادی برای خود می‌بیند. به این دلیل، به‌دنبال ایجاد راه‌گذرهای متقابل است. ابتکار «یک کمربند و یک راه» چشم‌انداز راهبردی و آینده‌چین برای ارتقای موقعیت خود در سطح بین‌المللی با پیوند دادن اقتصاد خود به اقتصاد بین‌المللی با راه‌گذرها و مسیرهای این طرح است. هدف از ابتکار چین نیز افزایش تجارت و رشد اقتصادی آن، افزایش امنیت دریایی و توسعه کشور و همچنین افزایش نفوذ آن است؛ اما این طرح از سوی کشورهای مختلف نگرانی‌های سیاسی دارد، چه از سوی برخی کشورهای شرکت‌کننده در آن و چه از سوی نیروهای امنیتی منطقه‌ای یا بین‌المللی (Hamid and Nafee, 2020: 192).

هند نیز از دولت‌های نگران شکل‌گیری و احیای مسیر جاده ابریشم و به‌ویژه مسیر آبی آن است. مسیری که قرار است در طرح همکاری چین و پاکستان اجرایی شود (Neagle, May 2020). زیرا «گوادر» در پاکستان که بندری در آب‌های عمیق است به اسلام‌آباد و پکن نسبت به نقش هند به‌عنوان قدرت منطقه‌ای برتری راهبردی می‌دهد. به همین دلیل، در دهلی‌نو نگرانی‌هایی وجود دارد برای اینکه

1. Andrew Scobell

این بندر که متعلق به یک شرکت دولتی چینی است، به یک مرکز نظامی دائمی تبدیل و سبب تهدید نیروهای دریایی هند شود (Ali, 2016). همچنین تکمیل این راه‌گذر می‌تواند چالش جدی برای تکمیل راه‌گذر «جنوب‌غرب» باشد؛ راه‌گذر جنوب‌غرب، راه‌گذری است که در سال ۲۰۱۶ با ابتکار ایران و جمهوری آذربایجان و گرجستان ارائه شد و هدف آن تسهیل ارتباط تجاری هند و اروپا با گذر از مسیر زمینی ایران، جمهوری آذربایجان، گرجستان، اوکراین و لهستان بود. در نتیجه، از این منظر نیز تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه می‌تواند موجب چالشی جدی در عملی شدن چنین راه‌گذری باشد. چون مسیر راه‌گذر عرب‌مدیترانه مسیر کوتاه‌تری است و هند مسئله ایران را نیز با این مسیر پشت سر خواهد گذاشت.

یکی دیگر از راه‌گذرهایی که راه‌گذر عرب‌مدیترانه می‌تواند آن را تحت تأثیر قرار دهد، راه‌گذر شمال‌جنوب است. این راه‌گذر یکی از راه‌گذرهای مهمی است که بر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه تأثیر می‌گذارد. مسیر شمالی این راه‌گذر از بمبئی آغاز می‌شود و به بندر «چابهار» می‌رسد و با عبور از ایران به بندر آستاراخان در روسیه می‌رسد و زمینه اتصال شرق و به‌طور خاص هند را به حوزه قفقاز و به تبع آن حوزه اروپا فراهم می‌کند. این راه‌گذر مسیری قدیمی بوده است که هند را به ایران و قفقاز مرتبط می‌کند. این راه‌گذر می‌تواند موقعیت مناسبی برای ایران در منطقه و نظام بین‌الملل فراهم کند؛ اما با توجه به اینکه ایران سال‌هاست در تحریم آمریکا و مجامع بین‌المللی است این موضوع زمینه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ایران را تا حدی بی‌نتیجه می‌کند. از سویی مسافت زمینی طولانی این مسیر موجب شده است دهلی‌نو به‌دنبال مسیرهای جایگزین باشد (Ghiasi, 2019: 42). به همین دلیل، به‌نظر می‌آید راه‌گذر عرب‌مدیترانه در صورت تکمیل شدن بسیاری از راه‌گذرهای مختلفی که از دوران قدیم تا به امروز به‌عنوان راه‌گذرهای اصلی منطقه محسوب می‌شدند یا قرار بود اجرایی شوند، دچار چالش کند.

۳-۴. افزایش اهمیت ژئوپلیتیکی شبه‌جزیره عربستان

نکته مهم دیگر در رابطه با مبحث تغییرات ژئوپلیتیکی تأثیر پذیرفته از تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه در اهمیت یافتن ژئوپلیتیک مناطقی خلاصه می‌شود که مسیر این راه‌گذر از آن‌ها عبور می‌کند. راه‌گذر عرب‌مدیترانه 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 به‌دست 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, 2019: 23).

اهمیت تنگه هرمز و خلیج فارس در قرن‌های اخیر و فراهم‌بودن 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 گرم‌و 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. به‌طورکلی 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.

به‌نظر می‌آید راه‌گذر عرب‌مدیرانه 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 زیرمنطقه 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 عرب‌مدیترانه 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 (Taşkömür, 2018).

این مسیر می‌تواند برای تسهیل حمل‌ونقل از بندرهای امارات به حوزه شامات و دریای مدیترانه مسیری راهبردی باشد و شکل‌گیری و تکمیل طرح عرب‌مدیترانه 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 2023، مسیر امارات، عربستان سعودی و عمان به یکدیگر متصل شوند. در حالی که در مرحله دوم تا سال 2025، مسیر ریلی بحرین، عربستان سعودی و کویت به یکدیگر متصل خواهند شد (alkhaleejonline, dec 2020). مسیر اصلی راه‌گذر عربی‌مدیترانه نیز از فاز اول این طرح عبور خواهد کرد. در صورتی که شبکه راه‌آهن امارات به اسرائیل در حال حاضر تقریباً به‌طور 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 باقی‌مانده نیز تا حدی به عملی شدن طرح‌های راه‌گذری چون راه‌گذر عرب‌مدیترانه وابسته است. تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه 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 عرب‌مدیترانه، 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.



نقشه ۲. مسیر خط ریلی «خلیج» که از بندرهای عمان و امارات به عربستان می‌رسد

Source: www.uae71.com.

همچنین تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیترانه به‌تبع خود موجب کاهش اهمیت راهبردی تنگه هرمز و خلیج فارس می‌شود. یکی از پل‌های ارتباطی موجود در مسیر عرب‌مدیترانه بندر فجیره خواهد بود (Tanchum, 2021 a: 53) 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 2030، با 700 هزار تن بار عمومی سالانه به 1,5 میلیون کانتینر افزایش خواهد یافت و این بندر شاهد افزایش اسکله‌های خود به 21 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

شبه جزیره عربستان نیز تغییر خواهد کرد و به تبع آن موجب کاهش اهمیت راهبردی تنگه هرمز و خلیج فارس می شود.

بازشدن مسیر زمینی از مرکز شبه جزیره عربستان می تواند 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 راه گذر عرب مدیترانه با افزایش اهمیت راهبردی ناحیه مرکزی شبه جزیره عربستان می تواند ژئوپلیتیک دریای سرخ و تنگه های باب المندب و سوئز را تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا مسیری ترانزیتی نوینی را از بندرهای شرقی شبه جزیره عربستان و مرکز آن به دریای مدیترانه و اروپا می گشاید. با ایجاد مسیرهای ترانزیتی در شبه جزیره عربستان، ژئوپلیتیک این منطقه اهمیت می یابد و به تبع آن ژئوپلیتیک خلیج فارس با محوریت تنگه هرمز و ژئوپلیتیک دریای سرخ تحت تأثیر قرار گرفته و متحول می شود و چه بسا روند اهمیت ژئواستراتژیک آن ها در آینده کاهشی شود.

۴-۴. تقویت روابط اعضای شورای همکاری خلیج فارس با اسرائیل (تقویت هلال عبری عربی)

یکی دیگر از پیامدهای تکمیل راه گذر 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 پیاده سازی توافق ابراهیم و طرح های 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 ملموس تری از همکاری در مورد مسائل منطقه ای دو جانبه به خود بگیرد. در نتیجه، به نظر می آید که همکاری میان اسرائیل و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس زمینه های امنیتی و اقتصادی پیدا کند و هر کدام از موارد گفته شده بر روی دیگری تأثیر بگذارد. یکی از تحولات مهم در شکل گیری طرح عرب مدیترانه، همین عادی سازی روابط امارات و بحرین با اسرائیل بود که به نظر بسیاری از کارشناسان این موضوع می تواند 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 قابل اعتماد 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 (Rynhold & Yaari, 2019: 260). بنابراین تهدیدی مانند ایران در منطقه، منجر به شکل‌گیری «هلال عربی-عبری» از زیر منطقه 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.



نقشه ۳. شکل‌گیری هلال عبری-عربی در مقابل ایران Source: Author

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 چشم‌اندازهای 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: 9).

از این رو، ایجاد مسیرهای بین‌المللی نوین می‌تواند یکی از راه‌های جایگزینی درآمد منابع نفتی برای کشورهای حاشیه خلیج فارس باشد که می‌تواند به‌صورت 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 کشورهای 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 عرب‌مدیترانه 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 عرب‌مدیترانه 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. در حالی که این موضوع می‌تواند ژئوپلیتیک منطقه را در تقابل با منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه تغییر دهد.

۴-۵. تحکیم روابط شورای همکاری خلیج فارس با هند و اروپا

بنابر با ایده راه‌گذر عرب‌مدیترانه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با محوریت امارات و عربستان سعودی به‌علاوه 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 دوزیر منطقه 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 دوزیر منطقه به‌نوعی به تأخیر افتد (Caplan, 2004). شکل‌گیری راه‌گذر عرب‌مدیترانه می‌تواند زمینه‌های ارتباطی گسترده میان کشورهای موجود در آن را فراهم و در جهت احیای طرح‌های فرآتلاتنیکی اروپا عمل کند. خود راه‌گذر عرب‌مدیترانه می‌تواند در جهت طرح‌های فرآتلاتنیکی حرکت کند و با ایجاد زمینه اقتصادی، منطقه اروپا را به دوزیر منطقه شامات و خلیج فارس مرتبط کند.

در باره 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.



نقشه ۵. هاب‌های سه‌گانه راه‌گذر عرب‌مدیترانه
Source: Author

در رابطه با این سه هاب می‌توان گفت امارات به‌عنوان هاب شرقی راه‌گذر عرب‌مدیترانه می‌تواند ارتباط هاب‌های دیگر را با شرق و به‌ویژه 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 روادید برای دارندگان گذرنامه دیپلماتیک ویژه و رسمی در دستور کار قرار گرفته است (Khalifa, August 2019).

بندرهای 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 به عنوان هاب غربی در آستانه یک تغییر راهبردی قرار گرفته است. این تغییر می تواند یونان را به دروازه ژئوپلیتیک اروپا در راه گذرهای تجاری شرق آفریقا و اروپا و خاورمیانه اروپا تبدیل کند. اقتصاد نوآورانه و انرژی سبز در حال پیشرفت یونان راه های امیدوارکننده ای را برای مشارکت مصر، اسرائیل، امارات متحده عربی و عربستان سعودی در سرمایه گذاری های مشترک با آن باز کرده است که این امر یونان را به بازیگر برتر فرامدیترانه ای تبدیل کرده است. (Tanchum, 2021b: 3). از سویی روابط یونان و امارات متحده عربی نیز به عنوان دو هاب مهم در جریان این راه گذر در سال های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته است. این پیشرفت مهم با همکاری امارات متحده عربی و سرمایه گذاری در اقتصاد یونان در سال ۲۰۱۸ به دست آمد. در این زمان بانک توسعه یونانی تفاهم نامه ای با شرکت «سرمایه گذاری های مبادله»^۱ امارات امضا کرد در رابطه با سرمایه گذاری که در آن زمان با نام «تانو»^۲ شناخته می شد. بنابر این تفاهم نامه امارات متعهد شد در پلتفرم های مختلف مربوط به صنعت نوآوری در یونان سرمایه گذاری کند. این برنامه به دنبال سرمایه گذاری در بخش های تجاری نوآورانه و انعطاف پذیر در سراسر اقتصاد یونان است. شرکت جهانی «سرمایه گذاری 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 سرمایه گذاری مشترک با دولت یونان و سرمایه گذاران نهادی در حوزه های مختلف و از جمله در شرکت های نوپا و نوآور یونانی سرمایه گذاری کرده است. قرار است این همکاری ها در درجه اول در شرکت های کوچک و متوسط میسر شود که در تجارت الکترونیک، فناوری اطلاعات، ارتباطات راه دور و بیوتکنولوژی فعالیت دارند. در موارد جدید نیز هم افزایی بین تجربه شرکت «سرمایه گذاری مبادله» و پویایی فناوری نوظهور

1. Mubadala Capital Ventures
2. Taneo

یونان در دستور کار قرار گیرد (Tanchum, 2021b: 8).

اسرائیل نیز به عنوان هاب مرکزی می‌تواند نقطه اتصال میان یونان و امارات متحده عربی باشد و منطقه مدیترانه را به نقطه شرقی شبه جزیره عربستان و بعد شبه جزیره هند پیوند زند. در حالی که 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 طلائی روابط ترکیه و رژیم صهیونیستی این کشورها را از یکدیگر دور کرد (Al-Alaq, 2016: 16). در اوایل سال ۲۰۱۰، با توجه به وخامت روابط ترکیه و اسرائیل پس از حادثه کشتی ماوی 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 & Lindenstrauss, 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 یک سو 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.

۵. نتیجه

با توجه به پیامدهای تکمیل راه‌گذر عرب مدیترانه که بررسی کردیم، تکمیل این

راه‌گذر چالشی‌های متعدد اقتصادی و امنیتی را در برابر منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه ایجاد خواهد کرد. تکمیل این راه‌گذر به شکل‌گیری هلال امنیتی در مرزهای جنوبی جمهوری اسلامی ایران کمک می‌کند. این موضوع چالشی جدی در برابر جمهوری اسلامی ایران در منطقه خواهد بود. ضمن اینکه تکمیل این راه‌گذر و پیامدهای آن می‌تواند ژئوپلیتیک منطقه و به‌ویژه منطقه خلیج فارس را به ضرر منافع ایران تغییر دهد. تکمیل این راه‌گذر با عبور از امارات متحده عربی و به‌ویژه بندر فجیره و به‌تبع آن دورزدن تنگه هرمز و منطقه خلیج فارس مسیر جدید زمینی دریایی را به اروپا می‌گشاید. این موضوع به معنای دورزدن ژئوپلیتیک خلیج فارس و ایران از مسیر بین‌المللی جدید است. گفتنی است این راه‌گذر با فراهم کردن زمینه انتقال کالا و تسهیل حمل و نقل شرق غرب، دیگر راه‌گذرهای عبوری از ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد و می‌تواند منجر به تقویت مسیر عبوری از جنوب خلیج فارس و به‌طور خاص شبه‌جزیره عربستان و جایگزینی این مسیر در برابر مسیرهای عبوری از ایران شود. در این میان، تلاش کشورهای جنوبی حاشیه خلیج فارس و اسرائیل به‌عنوان محور امنیتی متقابل ایران در جهت کاهش اهمیت راهبردی تنگه هرمز و خلیج فارس و همچنین مسیر عبوری از ایران شایان توجه است.

به نظر می‌رسد کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل می‌خواهند به‌نوعی در جهت منطقه‌سازی در خاورمیانه عمل کنند. از این منظر، تداوم روند کنونی به تقویت روابط میان آن‌ها و حتی شکل‌گیری یک سازمان منطقه‌ای نوین در خاورمیانه منجر خواهد شد. دلایل امنیتی، سیاسی و اقتصادی نیز برای شکل‌گیری چنین نهاد و سازمان منطقه‌ای میان کشورهای شبه‌جزیره عربستان و اسرائیل وجود دارد. تهدید امنیتی ایران در کنار توجه‌های اقتصادی که از نگاه این کشورها در تقویت روابط تجاری و اقتصادی آن‌ها نهفته است، می‌تواند به نظم منطقه‌ای و منطقه‌سازی کمک کند که کشورهای حوزه شبه‌جزیره عربستان و اسرائیل به دنبال آن هستند.

در نتیجه، تکمیل راه‌گذر عرب‌مدیرانه می‌تواند زمینه تغییر ژئوپلیتیک منطقه و شکل‌گیری نظم منطقه‌ای نوین در خاورمیانه را فراهم کند، نظم منطقه‌ای که منجر به شکل‌گیری یک نهاد منطقه‌ای عبری‌عربی در منطقه خواهد شد. از

این‌رو، شکل‌گیری چنین نظم منطقه‌ای در تقابل با سیاست‌های جمهوری اسلامی ایران در منطقه است. در این میان، جمهوری اسلامی ایران برای جلوگیری از هزینه‌های هنگفت ناشی از پیامدهای شکل‌گیری چنین نظمی باید به اجرای راه‌حل‌هایی مطلوب روی آورد؛ از جمله آن‌ها توسعه روابط ترانزیتی با قطب‌های اقتصادی جهان (شرق و جنوب شرق آسیا)، توسعه روابط با چین و پاکستان به‌عنوان دو کشور رقیب اقتصادی و سیاسی هند، توسعه شبکه‌های ارتباطی در کشور و به‌تبع آن فراهم کردن زیرساخت‌های اقتصادی و عمرانی و فعال کردن راه‌گذرهای مرکزی‌شمالی و تقویت روابط ترانزیتی با کشورهای شمال کشور به‌ویژه کشورهای عضو اِکُو است. همچنین فعال کردن مسیرهای ترانزیتی چون راه‌گذر اسلام‌آباد، تهران، استامبول و راه‌گذر تهران، بغداد، دمشق و راه‌گذر آلماتی، تهران، استامبول و راه‌گذر جنوب‌غرب و راه‌گذر تراسیکا و راه‌گذر چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران می‌تواند راه‌حل‌های ایجابی برای توسعه مسیرهای ترانزیتی ایران و خنثی کردن اقدامات متقابل باشد.

References

1. Al-Alaq, p. R. (2016). Dimensions of the Israeli orientation to Greece and Cyprus. *Political and International Journal*, 33(4), 1-40. **[In Arabic]**.
2. Abdullah, h. F., and Abdel Karim, M. M. (2009). The strategy of the United States of America in the Red Sea. *Journal of the College of Education for Girls*, 20(2), 482-507. **[In Arabic]**.
3. Ali, A. (2016). *China Pakistan Economic Corridor: Prospects and Challenges for Regional Integration*, School of Journalism & Communication. Shanghai, China: School of Journalism & Communication, Shanghai University.
4. 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]**
5. Anderson, E. (2013). *Middle East: Geography and Geopolitics: London: Routledge*
6. Caplan, G. (2004). *Transatlantic Relations and the Middle East: Partnership or Rivalry?* Transatlantic Institute.
7. Coskun, B. B., Maestri, E., & Piacentini, V. F. (2012). The Southern-eastern Mediterranean:convergences And Divergences The Eu, The Gcc And Turkey. *FACOLTÀ DI SCIENZE POLITICHE*, 22(1).
8. ESCAP. (2020). Learning Materials on Transport Corridors. *United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)*, 66 p.
9. Ghiasi, F. (2019). The International North –South Transport Corridor: Challengesand Prospective. *International Journal of Business and Management Invention (IJBMI)*, 8(4), 37-43.
10. Guzansky, Y., & Lindenstrauss , G. (May 2021). The Growing

- Alignment Between the Gulf and the Eastern Mediterranean. *Middle East Institute*. Retrieved November 2020, from <https://www.mei.edu/publications/growing-alignment-between-gulf-and-eastern-mediterranean>
11. Hamid, A. K., and Nafee, H. g. (2020). The Belt and Road Initiative: Objectives and Challenges. *Tikrit Journal of Political Science*, 19(1), 167-196. **[In Arabic]**.
 12. Jaeger, B. (2020). Geoeconomics in the light of International Political Economy: a theoretical discussion. *Brazilian Journal of Political Economy*, 40(1), 22-36.
 13. Jain, R. K. (2021). *India, Europe and Asia: Convergence and Divergence*. Basingstoke: Springer Nature.
 14. Luttwak, N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, -Grammar of Commerce. *the National Interest*(20), 17-23.
 15. Makarova, I., Shubenkova, K., Buyvol, P., Mavrin, V., Gabsalikhova, L., & Mukhametdinov, E. (2019). International Transport Corridors: Impact on Territorial Development. *Conference: "New Silk Road: Business Cooperation and Prospective of Economic Development" (NSRBCPED 2019)*, 654-663. doi:10.2991/aebmr.k.200324.122
 16. Mirzoev, T., Zhu, L., Yang, Y., Pescatori, A., & Matsumoto, A. (2020). The Future of Oil and Fiscal Sustainability in the GCC Region. *Middle East and Central Asia Department: Research Department*, 20(1).
 17. Mohan, G., & Baruah, D. (2019). Charting EU-India Cooperation on Connectivity. *euindiathinktanks*, 8p.
 18. Neagle, K. (2020). Why Is China's Belt and Road Initiative Being Questioned by Japan and India? *E-International Relations*.
 19. Osiewicz, P. (2018). The Belt and Road Initiative (BRI): Implications

- for Iran-China Relations. *Przegląd Strategiczny*, 11(11), 221-232.
20. Rahman, a. h. (2021). The emergence of relations between the states of the Gulf Cooperation Council and Israel in a changing Middle East. Brookings Doha Center, 10 p. **[In Arabic]**.
 21. Rynhold, J., & Yaari, M. (2019). The quiet revolution in Saudi-Israeli relations. *Mediterranean Politics*, 260-268.
 22. Samaan, J. (2019). Strategic Hedging in the Arab Peninsula: The Politics of the Gulf-Asian Rapprochement: Taylor & Francis
 23. Scobell, A. (2018). *Why the Middle East Matters to China*, in: *China's Presence in the Middle East*. Abingdon: Routledge.
 24. Suri, N. (2021). An India-Europe Trade Corridor? The geoeconomics dimension of an emerging West Asia Quad. *observer research foundation (ORF)*. Retrieved 2021 November
 25. Tanchum, M. (2021a). India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe. *Institute of South Asian Studies (ISAS)*, 55 p.
 26. Tanchum, M. (2021b). Greece's Rise as a Trans-Mediterranean Power: Greece's Eastern Mediterranean strategic shift to Europe-to-Africa and Europe-to-Middle East connectivity. *ELIAMEP publications*, 15 p.
 27. Thame, C. (2021). The economic corridors paradigm as extractivism: Four theses for a historical materialist framework. *Cambridge University Press*, 47(4), 549 - 569. doi:<https://doi.org/10.1017/S0260210521000292>
 28. Ulrichsen, K. C. (2016). Israel and the Arab Gulf States: Drivers and Directions of Change. *Rice University's Baker Institute for Policy*, 15 p.
 29. Alkhaleejonline. (December 2020). After Corona. "Gulf Train" a new step towards rapprochement and reconciliation? Gulf Online. Entry date:

- November 2021, Retrieved from: <https://b2n.ir/h82487> . **[In Arabic]**.
30. Diyaruna. (September 2021). “Fujairah port in the UAE is gaining strategic importance”. Our home Entry date: November 2021. Retrieved from: https://diyaruna.com/ar/articles/cnmi_di/features/2021/06/21/feature-02. **[In Arabic]**.
 31. Dutta, D. (October 2020) “Top 25 Agricultural Producing Countries in the World”, *Yahoo Finance*, 16 October 2020, Retrieved from: <https://finance.yahoo.com/news/top-20-agricultural-producing-countries-151350776>. Html
 32. Gulf News. (July 2019). “UAE firms to invest up to \$7 billion in India-UAE food corridor: Indian minister”, Retrieved November 2021, from <https://gulfnnews.com/world/asia/india/uae-firms-to-invest-up-to-7-billion-in-india-uae-food-corridor-indian-minister-1.1569344178374>.
 33. Katz, Y. (Augeut 2019). “Israel-Saudi Arabia-United Arab Emirates railway project. *Railway pro*”. Retrieved November 2021, from <https://www.railwaypro.com/wp/israel-saudi-arabia-united-arab-emirates-railway-project/>.
 34. Khalifa, M. (August 2019). “Emirates and India. Historical links and strategic partnership”. Statement to the Emirates. Entry date: November 2021, Retrieved from: <https://www.albayan.ae/across-the-uae/news-and-reports/2019-08-23-1.3632553> . **[In Arabic]**.
 35. Taşkömür, F. (Apr 2018). “Tel Aviv seeks revival of Hejaz railway track to link Israel with the Gulf”. *TRT world*. Retrieved November 2021, from <https://www.trtworld.com/mea/tel-aviv-seeks-revival-of-hejaz-railway-track-to-link-israel-with-the-gulf-16465>.
 36. Zaken, D. (March 2021). “UAE \$10b Israel fund will stress ports and railways”. *Globes*. Retrieved November 2021, from <https://en.globes.co.il/en/article-uae-10b-israel-fund-will-stress-ports-and-railways->.