



Geopolitical implications of Israel's presence in the IMEC for Iran

Seyed Ali Nejat*¹ 

Received: 2025-03-08

Revised: 2025-04-20

Accepted: 2026-08-19

Available Online: 2026-09-16

How to cite this article:

Nejat, S,A (2026). Geopolitical implications of Israel's presence in the IMEC for Iran, Iranian Research Letter of International Politics, 14 (02), 49 - 74 (in Persian with English abstract)
<https://doi.org/10.22067/irlip.2026.92460.1644>

Extended abstract

1. INTRODUCTION

Countries are taking steps to exploit geopolitical opportunities to increase their power and international position, and corridors play a decisive role in this regard. Corridors are one of the important areas of transition and transformation in the global geometry of power, which have a direct impact on the interests and national security of countries. This has doubled the importance of corridors as a power component for regional and international actors. In this regard, during the 2023 G20 summit held in New Delhi, the India-Middle East-Europe Corridor, abbreviated as "IMEC", was announced. The goal of this multifaceted economic corridor, which includes multiple shipping, railway, and road networks, is to create a continuous trade route with the aim of connecting India to Europe through the UAE, Saudi Arabia, Jordan, and ultimately Israel. Using a descriptive-analytical method and relying on library and electronic resources, the present study seeks to answer the question of what challenges and consequences Israel's presence and role in the emerging IMEC corridor have for Iran's national interests and security? In response to this question, the author tests the hypothesis that the activation of the IMEC corridor with the participation of Israel is a clear example of a geopolitical alliance and competition to isolate and weaken Iran's heartland position, which will bring numerous economic and security challenges to Iran. The research findings also indicate that the activation of the IMEC corridor provides a strategic opportunity for Israel to integrate into the region, escape from geopolitical and geoeconomic isolation, and enhance its political and security position in the Middle East. This poses a serious threat to Iran's national security and geopolitical and geostrategic position.

2. THEORETICAL FRAMEWORK

Geopolitics is derived from two words: "geo" (earth) and "politics," and is based on three main elements: geography, politics, and power. In this framework, geopolitics can be defined as

1. PhD student in Regional Studies, Middle East orientation, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Iran. (Corresponding Author: Email: Sa.nejat@ut.ac.ir)

the understanding of geographical realities in order to achieve power and safeguard national interests and security, enabling states to play an effective role at the global level. In essence, geopolitics is the study of competition for the expansion of influence, where states and political actors seek to enhance their power and gain advantage over rivals by utilizing geographical capacities, tools, and opportunities. Since geopolitical needs and ambitions are generally not limited, such competitions tend to be continuous. Competition arises when two or more powers pursue objectives that they are unwilling to share. If sustained or intensified, such competition can evolve into geopolitical conflict, a situation in which actors attempt to strengthen their position by weakening or constraining their rivals, potentially pushing them to the margins. In recent years, emerging corridors have become one of the most important arenas of geopolitical competition—particularly in the Middle East. By engaging in these corridors, countries aim to expand their influence and capitalize on economic opportunities. This dynamic can lead to intensified competition and the emergence of geopolitical conflicts, as each country strives to consolidate its position while undermining its rivals.

3. METHODOLOGY

The present article adopts an explanatory–analytical approach, through which the researcher seeks to identify and clarify the causal relationships among the research variables based on a systematic review of relevant literature. In doing so, the study not only describes existing patterns but also attempts to interpret underlying dynamics and interconnections. The data collection method is grounded in library research, drawing upon academic books, peer-reviewed journal articles, official reports, and credible secondary sources to ensure analytical depth and reliability.

4. RESULTS & DISCUSSION

IMEC offers the greatest benefits to Israel, as one of its primary objectives is to accelerate the normalization of relations between Israel and Arab countries and to integrate Israel into the Middle East and North Africa region. This corridor can act as a catalyst for normalization, helping Israel overcome its geopolitical isolation and strengthening its role in global supply chains and international trade routes. It also diversifies trade pathways, reducing Israel's dependence on maritime transport and traditional chokepoints, while enhancing its economic and political leverage over Arab states and even India. In contrast, the corridor presents significant challenges and threats for Iran. It may weaken Iran's geopolitical position by bypassing its transit routes, reducing the strategic importance of its corridors, and creating competition for the North–South corridor that passes through Iran. Additionally, the importance of key chokepoints such as the Strait of Hormuz and the Persian Gulf could decline as regional actors shift toward this new route. From a security perspective, IMEC—supported by the United States and European countries—could foster deeper military and security cooperation between Israel and Arab states, potentially leading to the formation of an anti-Iran bloc. This development may heighten regional tensions and increase security risks for Iran. Overall, while IMEC strengthens the position of Israel and certain Arab states, it could contribute to a decline in Iran's regional role and greater international isolation.



5. CONCLUSIONS & SUGGESTIONS

IMEC, backed by the United States and several European countries, has strong potential for success due to its geographic advantages, shared economic dimensions, competitive capacity against rival initiatives, and its role in countering China's influence. The implementation of this corridor would pose significant challenges for Iran while creating notable opportunities for Israel. As an emerging corridor, it could reshape political dynamics in the Middle East by promoting economic incentives as a key driver for normalizing relations between Israel and Arab states. Designed to provide economic, security, and logistical frameworks, IMEC encourages broader Arab participation in normalization efforts and has gained particular support from India, the United States, and European countries. It also strengthens Israel's position in global supply chains, potentially transforming it into a secure transit hub and enhancing its geopolitical and economic role. Conversely, IMEC presents multiple geopolitical, geoeconomic, and security challenges for Iran. By bypassing Iran in key transit routes and reducing global transport dependence on it, the project could contribute to Iran's marginalization and a decline in its regional and international standing. Therefore, to remain competitive in corridor geopolitics, Iran needs to accelerate infrastructure development, address sanctions-related constraints to attract foreign investment, and pursue active regional diplomacy to better leverage its strategic "heartland" position.

Key Words: Iran, Israel, IMEC Corridor, geopolitical competition, rival corridors.

پژوهشنامه ایرانی
سیاست بین الملل
دوره ۱۴، شماره دو
شماره پیاپی ۲۸
بهار و تابستان ۱۴۰۵

دوره انتشار: دوفصلنامه
شاپا چاپی: ۲۳۲۲-۳۴۷۲
شاپا الکترونیک: ۲۷۱۷-۳۴۰۲

doi 10.22067/irlip.2026.92460.1644

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۱۸

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۱/۳۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۵/۲۸

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۶/۲۵



پیامدهای ژئوپلیتیکی نقش آفرینی اسرائیل در کریدور آیمک برای ایران

سید علی نجات^{۱*}

چکیده

کشورها به منظور تقویت قدرت و ارتقای جایگاه بین المللی خود، تلاش می کنند از فرصت های ژئوپلیتیکی بهره برداری کنند که کریدورها نقش کلیدی در این زمینه ایفا می کنند. کریدورها یکی از عرصه های مهم گذار و دگردیسی در نظم جهانی قدرت اند که تأثیر مستقیمی بر منافع و امنیت ملی کشورها دارند. این امر به مضاعف شدن اهمیت کریدورها به عنوان مؤلفه قدرت برای بازیگران منطقه ای و بین المللی تبدیل شده است. در این راستا، در اجلاس گروه ۲۰ که سال ۲۰۲۳ در دهلی نو برگزار شد، کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا که به اختصار «آیمک» نامیده می شود، اعلام گردید. هدف این کریدور اقتصادی چندوجهی که شبکه های متعدد حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده ای را در برمی گیرد، ایجاد مسیر تجاری پیوسته برای اتصال هند به اروپا از طریق امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و در نهایت اسرائیل است. پژوهش حاضر با بهره گیری از روش توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه ای و الکترونیکی به دنبال پاسخ به این پرسش است که حضور و نقش آفرینی اسرائیل در کریدور نوظهور آیمک چه چالش ها و پیامدهایی برای منافع و امنیت ملی ایران به همراه دارد؟ در پاسخ به این پرسش، نویسنده این فرضیه را مورد آزمون قرار می دهد که فعال سازی کریدور آیمک با مشارکت اسرائیل نمونه بارز ائتلاف و رقابت ژئوپلیتیکی برای منزوی کردن و تضعیف موقعیت هارتلندی ایران است که چالش های اقتصادی و امنیتی متعددی برای ایران به همراه خواهد داشت. یافته های پژوهش حاکی از آن است که فعال شدن کریدور آیمک فرصتی استراتژیک برای اسرائیل جهت ادغام در منطقه، خروج از انزوای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک و ارتقاء موقعیت سیاسی و امنیتی آن در خاورمیانه فراهم می سازد که این امر تهدیدی جدی علیه امنیت ملی و موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران است.

کلید واژه: ایران، اسرائیل، کریدور آیمک، رقابت ژئوپلیتیکی، کریدورهای رقیب

۱. دانشجوی دکتری مطالعات منطقه ای، گرایش خاورمیانه، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، ایران.

(نویسنده مسئول) Sa.nejat@UT.AC.IR

۱. مقدمه

در پرتو تحولات پویای بین‌المللی که بر جایگاه قدرت‌ها در نظام بین‌الملل و همچنین در قطب‌بندی منطقه‌ای تأثیر می‌گذارد، بسیاری از نظریه‌پردازان و اندیشمندان بر این باورند که مفهوم قدرت و ابزارهای آن تغییر کرده است، زیرا قدرت کشورها دیگر تنها با معیارهای کلاسیک سنجیده نمی‌شود، بلکه با مؤلفه‌ها و فاکتورهای جدیدی نظیر موقعیت بازیگران در کریدورهای نوظهور و ویژگی ژئوپلیتیکی آن‌ها در رابطه با نقشه تجارت جهانی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

از آغاز تمدن‌های اولیه بشری در دوران باستان، راه‌های ارتباطی و دروازه‌های تجاری برای امپراطوری‌ها حائز اهمیت بوده‌اند. گرچه تاریخچه حمل و نقل به قدمت بشر برمی‌گردد، اما مهم‌ترین اسناد در زمینه حمل و نقل به راه ابریشم بازمی‌گردد. این مسیر در قرن دوم پیش از میلاد پایه‌گذاری شد و تا قرن شانزدهم، به مدت نزدیک به ۱۸۰۰ سال از جایگاه برجسته‌ای در زمینه تجارت و بازرگانی برخوردار بود. در حقیقت، راه ابریشم چین و راه شاهی در دوران هخامنشی نمونه‌ای از اهمیت مسیرهای تجاری و ارتباطی در شکل‌گیری، قدرتمندی و تداوم حیات تمدن‌ها و امپراطوری‌های باستان بوده است. با این حال، پیشرفت‌های علم دریانوردی و ارتقای توانایی‌های کشتیرانی، همراه با افزایش صادرات کشورها، سبب شد که نقش دریا در تجارت به مرور پررنگ‌تر شود و اهمیت مسیرهای زمینی کاهش یابد. در گذشته، جابه‌جایی کالا و مسافر عمدتاً از طریق مسیرهای زمینی صورت می‌گرفت، اما امروزه کشورهای مستقل برای تقویت قدرت اقتصادی خود، علاوه بر تمرکز بر حمل و نقل خشکی، به طور گسترده بر حمل و نقل دریایی نیز تأکید دارند. نتیجه این تغییرات، شکل‌گیری کریدورهای بین‌المللی زمینی، دریایی و ترکیبی بوده است.

اندیشمندان روابط بین‌الملل تفوق سرعت را یکی از نشانه‌های اصلی جهانی شدن می‌دانند. بر این اساس بسیاری از کشورهای جهان و در راس آن ابرقدرت‌های اقتصادی و نظامی، به سمت طراحی کریدورهایی گام برداشته‌اند که مسیر انتقال کالاها را کوتاه و سرعت تحویل محموله‌ها را بیشتر می‌کند. ظهور و بروز بحران‌های بین‌المللی در سال‌های اخیر، به‌ویژه پس از همه‌گیری کرونا نیز باعث شده است کشورها ضمن توجه به ارتقای جایگاه بین‌المللی خود، برای تسهیل حرکت تجارت و حمل و نقل و مبادله کالا با صرفه‌جویی در هزینه و زمان، طراحی و معماری کریدورهای تلفیقی (بری و بحری) را راه‌اندازی و عملیاتی کنند.

در همین راستا، کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا که به اختصار «آیمک»^۱ یا «عرب مد»^۲ نامیده می‌شود، در ۹ سپتامبر ۲۰۲۳ در جریان اجلاس G-۲۰ در دهلی نو اعلام شد. هدف این کریدور اقتصادی چندوجهی که شبکه‌های متعدد کشتی‌رانی و راه‌آهن را در برمی‌گیرد ایجاد یک مسیر تجاری پیوسته با هدف اتصال هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و در نهایت اسرائیل به اروپا است.

طرح کریدور هند - خاورمیانه - اروپا، امتداد توافقات چهارجانبه‌ای است که در سال ۲۰۲۲ در چهارچوب گروه I2U2 حاصل شد که علاوه بر ایالات متحده آمریکا، هند، اسرائیل و امارات متحده عربی را شامل می‌شد. اسرائیل در نشست چهارجانبه ایده اتصال کشورهای منطقه از طریق راه‌آهن را مطرح کرده

1. India - Middle East - Europe Economic Corridor

2. Arab - Mediterranean Corridor

است. (Calabrese 36: 2023) هم‌زمان با اجلاس چهارجانبه اسرائیل اعلام کرد که شرکت آدانی هند با مشارکت یک شرکت اسرائیلی، بندر حیفا را تحت یک قرارداد مدیریتی تا سال ۲۰۵۴ تصاحب کرده است. (Tanchum, 2021: 3) طرح آیمک از دو مسیر مجزا تشکیل شده است. مسیر شرقی، بندر بمبئی در سواحل غربی هند را به بندر فجیره متصل می‌کند و کریدور شمالی با یک خط ریلی از طریق امارات، عربستان سعودی و اردن برای حمل کالا در کانتینرهای یکپارچه به بندر حیفا در اسرائیل می‌رسد. کریدور شمالی به طور خاص بندر حیفا را به بنادر مختلفی از کشورهای یونان، فرانسه و ایتالیا متصل می‌کند. این طرح، مسیر بمبئی به یونان را تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهد و ظرف ۱۰ روز محموله را از جنوب آسیا به اروپا منتقل می‌کند. از میان کشورهای شرکت‌کننده در کریدور آیمک، اسرائیل بازیگری است که بیشترین سود را خواهد برد. کریدور آیمک، اسرائیل را به پل ارتباطی بین هند از یک سو و اروپا از سوی دیگر تبدیل خواهد کرد. بنیامین نتانیا‌هو، نخست‌وزیر اسرائیل، راه‌اندازی این کریدور را یکی از مهم‌ترین رویدادها برای اسرائیل توصیف کرد، زیرا تل‌آویو را در کانون این پروژه جهانی قرار می‌دهد و چهره خاورمیانه را دگرگون می‌سازد. آیت‌الله خامنه‌ای در این خصوص در خطبه نماز جمعه ۱۳ مهر ۱۴۰۳، فرمودند: «سیاست آمریکایی‌ها و هم‌پیمانان، تبدیل رژیم صهیونیستی به دروازه صادرات انرژی از منطقه به جهان غرب و واردات کالا و فناوری از غرب به منطقه است و این یعنی تضمین موجودیت رژیم غاصب و وابستگی کل منطقه به آن.» اشاره رهبر انقلاب به طرح آیمک برای تبدیل اسرائیل به هاب اقتصادی و تجاری منطقه، در کنار نقشه کریدور آیمک که بنیامین نتانیا‌هو، نخست‌وزیر اسرائیل با عنوان برکت در سازمان ملل به نمایش گذاشت، تأثیر این کریدور بر منطقه خاورمیانه به ویژه برای ایران را برجسته می‌سازد. از این‌رو، پژوهش حاضر به دنبال پاسخ‌گویی به این پرسش است که پیامدهای حضور و نقش‌آفرینی اسرائیل در کریدور آیمک برای منافع و امنیت ملی ایران چیست؟ در پاسخ به این پرسش، نویسنده این فرضیه را مورد آزمون قرار می‌دهند که فعال شدن کریدور آیمک با مشارکت اسرائیل نمونه‌ای بارز از ائتلاف و رقابت ژئوپلیتیکی برای منزوی کردن و تضعیف مزیت و موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران است که چالش‌های متعدد اقتصادی و امنیتی را برای تهران به همراه خواهد داشت.

۲. پیشینه پژوهش

در طول دهه گذشته، مطالعات متعددی در قالب کتاب و مقاله پژوهشی در مورد کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی منتشر شده است. با این حال، بیشتر این پژوهش‌ها بر موقعیت کریدوری ایران و ابتکار کمربند و جاده چین متمرکز شده است. کریدور نوظهور هند - خاورمیانه - اروپا (آیمک) به این دلیل که نخستین بار در اواخر سال ۲۰۲۳ مطرح گردید، تحقیقات کمتری را به خود اختصاص داده است. در ادامه به مهم‌ترین مقالاتی که بیشترین قرابت با پژوهش پیش‌رو را دارند اشاره می‌شود.

محمد فوزی (۲۰۲۴) در پژوهش خود با عنوان «کریدور آیمک؛ اهداف و نشانه‌ها» استدلال می‌کند که کریدور آیمک با هدف اصلی مهار و موازنه نفوذ چین در منطقه خلیج فارس و خاورمیانه طراحی شده است. از نگاه وی، این کریدور به‌عنوان رقیبی جدی برای ابتکار «یک کمربند - یک جاده» چین مطرح است و در صورت تحقق کامل، توانایی تغییر مسیرهای سنتی تجارت منطقه‌ای و حتی جهانی را خواهد داشت. این



تحلیل، آیمک را نه صرفاً یک پروژه اقتصادی، بلکه ابزاری راهبردی در رقابت قدرت‌های بزرگ معرفی می‌کند. در همین راستا، ارحمه صدیقه (۲۰۲۳) در مقاله «سیاست کریدور: آیمک در مقابل کمر بند و جاده» طراحی کریدور آیمک را بخشی از رقابت ژئوپلیتیکی و بین‌المللی ایالات متحده با چین می‌داند. وی تأکید می‌کند که آیمک به‌عنوان جایگزینی بالقوه برای ابتکار کمر بند و جاده، در پی بازتعریف مسیرهای اتصال تجاری و کاهش وابستگی کشورها به زیرساخت‌های چینی است. این دیدگاه، آیمک را در چهارچوب سیاست مهار چین و بازآرایی نظم اقتصادی جهانی تحلیل می‌کند.

از منظر منطقه‌ای، دباسیش داس (۲۰۲۴) در پژوهش «بازبینی خطوط تکاملی نظم خاورمیانه از طریق کریدور هند - خاورمیانه - اروپا» نشان می‌دهد که عادی‌سازی روابط میان برخی کشورهای عربی و اسرائیل در قالب توافق‌نامه ابراهیم، با منافع و الزامات کریدور آیمک هم‌راستا است. به باور وی، گسترش روابط اقتصادی و سیاسی هند با امارات، عربستان و اسرائیل در سال‌های اخیر، بستر سیاسی و امنیتی لازم برای پیشبرد این کریدور را فراهم کرده و به باز شکل‌دهی نظم خاورمیانه کمک می‌کند. در مقابل، رویکرد ایران نسبت به این تحولات در پژوهش نجات (۲۰۲۴) با عنوان «رویکرد ایران در قبال کریدورهای نوظهور منطقه‌ای» بررسی شده است. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که بسیاری از کریدورهای نوظهور با هدف دور زدن ایران طراحی شده‌اند و می‌کوشند نقش ژئوپلیتیکی تهران را تضعیف کنند. با این حال، ایران در عمل نشان داده است که با هر طرحی که به دنبال انزوای ژئوپلیتیکی کشور باشد، مقابله خواهد کرد و تلاش می‌کند جایگاه ترانزیتی خود را حفظ یا بازتعریف کند.

در همین چهارچوب، حاجی‌مین و محمودی (۱۴۰۲) در مقاله «جایگاه ایران در ژئوپلیتیک کریدوری منطقه‌ای و بین‌المللی» به این نتیجه می‌رسند که کریدورها نقش مؤثری در شکل‌دهی به قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایران دارند. با وجود این، آنان هشدار می‌دهند که این مزیت راهبردی در معرض تهدید کریدورهای رقیب و نیز عوامل داخلی و منطقه‌ای قرار گرفته است؛ عواملی که می‌توانند موقعیت ترانزیتی ایران را تضعیف کنند. در نهایت، نورعلی و احمدی (۱۴۰۱) در پژوهش «اکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان» با نگاهی مفهومی‌تر، ایران را به‌عنوان «هارتلند کریدوری جهان» در قرن بیست‌ویکم معرفی می‌کنند. نتایج تحقیق آنان نشان می‌دهد که موقعیت مرکزی ایران در نظام ژئوپلی‌نومیک جهانی که مبتنی بر پیوند ژئوپلیتیک و اقتصاد با محوریت کریدورها و بنادر است می‌تواند کارت‌های قدرت متعددی را در تعاملات و رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی در اختیار ایران قرار دهد.

در مجموع، پیشینه پژوهش نشان می‌دهد که کریدور آیمک و سایر کریدورهای نوظهور نه تنها پروژه‌هایی اقتصادی، بلکه ابزارهایی ژئوپلیتیکی برای بازآرایی نظم منطقه‌ای و جهانی هستند. در این میان، جایگاه ایران به‌عنوان یک گره ژئوپلیتیکی مهم، هم با فرصت‌های راهبردی و هم با چالش‌های فزاینده ناشی از کریدورهای رقیب مواجه است. بررسی منابع و متون پژوهش حاکی از آن است که پژوهش‌های انجام شده در خصوص کریدور هند - خاورمیانه - اروپا همگی بر رقابت بین آیمک و ابتکار کمر بند و جاده چین متمرکز هستند و تاکنون تحقیق مستقلی که به صورت خاص بر پیامدهای حضور اسرائیل در کریدور آیمک و

چالش‌های آن برای ایران متمرکز باشد، در دسترس نیست. از این رو، مقاله پیش‌رو با تمرکز بر مشارکت و نقش‌آفرینی اسرائیل در کریدور آیمک و پیامدهای ژئوپلیتیکی آن برای جمهوری اسلامی ایران، پژوهشی جدید و دارای نوآوری محسوب می‌شود.

۳. مبانی نظری پژوهش؛ رقابت ژئوپلیتیکی

ژئوپلیتیک مرکب از دو واژه «ژئو» به معنای زمین و «پلیتیک» به معنای سیاست شکل گرفته است و شامل سه عنصر اصلی جغرافیا، سیاست و قدرت می‌شود. (Hafeznia, 2000: 72) ژئوپلیتیک، به بررسی تأثیر عوامل جغرافیایی بر رفتار دولت‌ها، تعیین گزینه‌های سیاست خارجی و جایگاه یک دولت در سلسله‌مراتب جهانی می‌پردازد. به عبارتی، ژئوپلیتیک علم مطالعه نقش عوامل محیط جغرافیایی در سیاست است. در این راستا، می‌توان ژئوپلیتیک را به عنوان درک واقعیت‌های محیط جغرافیایی برای دستیابی به قدرت تعریف کرد، به گونه‌ای که یک کشور بتواند در سطحی بالا بخشی از بازی جهانی شده و از منافع و امنیت ملی خود محافظت کند. به عبارت دیگر، ژئوپلیتیک علم کشف روابط محیط جغرافیایی و تأثیر آن بر سرنوشت سیاسی ملل است. (Ezati, 2018: 5)

اصطلاح ژئوپلیتیک نخستین بار توسط رودلف کیلن، حقوقدان سوئدی، مطرح شد و در ابتدا با دیدگاهی داروینیستی برای تبیین بقای جوامع و دولت‌ها گره خورد. رشد مطالعات ژئوپلیتیکی با ترکیب رقابت‌های امپریالیستی مستمر و توسعه جغرافیا به عنوان یک حوزه علمی موجب ظهور نظریات برجسته‌ای توسط چهره‌هایی همچون هالفورد مکیندر، آلفرد ماهان و فردریک راتزل شد. (Dodds et al, 2013)

ژئوپلیتیک در اوایل قرن بیستم و به ویژه در فاصله دو جنگ جهانی اول و دوم گسترش چشمگیری یافت و نظریه‌های معروف قدرت دریایی و قدرت خشکی در این دوره ارائه شدند. در این دوره نقش کلیدی فضاهای جغرافیایی در رقابت قدرت‌های جهانی، توجه اندیشمندان ژئوپلیتیک را به فناوری حمل و نقل دربرداشت. در حالی که آلفرد ماهان بر نقش مناطق دریایی تأکید داشت، هالفورد مکیندر، جغرافیدان انگلیسی، در نظریه محور جغرافیایی، توسعه حمل و نقل ریلی را از دلایل اصلی برتری فضای خشکی و قدرت خشکی نسبت به قدرت دریا دانست.

منطقه استراتژیک خاورمیانه و شمال آفریقا که در سده اخیر در نظریه‌های هارتلند مکیندر و ریملند اسپایکمن جایگاه خاصی داشت، امروزه به عنوان هارتلند کریدوری نیز مطرح شده است. در این میان، ایران همواره در استراتژی‌ها و نظریه‌های ژئوپلیتیک مورد توجه اندیشمندان قرار گرفته است. ایران علاوه بر قرار گرفتن در موقعیت مرکزی تئوری ریملند اسپایکمن، جایگاه مهمی در نظریه هارتلند مکیندر، نظریه بیضی استراتژیک انرژی جفری کمپ و تئوری قدرت دریایی ماهان دارد. همچنین، گراهام فولر، موقعیت ژئوپلیتیک ایران را قبله عالم (مرکز جهان) نامیده است.

ژئوپلیتیک، دانش رقابت و گسترش حوزه نفوذ حکومت‌ها و گروه‌های متشکل سیاسی درصدد کسب قدرت و تصرف ابزارها، اهرم‌ها و فرصت‌های جغرافیایی هستند که به آن‌ها قدرت و امکان چیرگی بر رقیب را می‌دهد. این بازیگران سعی دارند با بهره‌برداری از ابزارها و امکانات موجود، نفوذ خود را افزایش داده، رقبا

را از فضاهای مورد منازعه بیرون رانده و جایگاه خود را تثبیت کنند. (Hafeznia, 2006: 84) زیرا خواسته‌ها و نیازهای ژئوپلیتیکی کشورها معمولاً بی‌پایان است. از همین‌رو، کشورها برای تأمین نیازمندی‌های مادی، قدرت و منزلت ژئوپلیتیکی اقدامات رقابتی انجام می‌دهند. در ژئوپلیتیک، رقابت بدون توجه به مقیاس معنایی ندارد و فلسفه اصلی این رقابت بر مبنای برتری طلبی و تصاحب فرصت‌ها بنا شده است. عملیاتی که برای افزایش نفوذ و قدرت‌افزایی در یک منطقه یا سطح جهان از سوی بازیگران صورت می‌گیرد، رقابت را شکل می‌دهد. در صورتی که این رقابت ادامه‌دار باشد، بعد استراتژیکی به خود می‌گیرد. رقابت استراتژیک در واقع نوعی حرکت ژئوپلیتیکی با بازی حاصل جمع جبری صفر میان چند رقیب است، جایی که هر یک از طرفین تلاش می‌کنند دیگری را از بازی حذف کنند؛ چراکه منابع و فضاهایی که بر سر آن‌ها رقابت صورت می‌گیرد، جزء منافع حیاتی کشورها محسوب می‌شود.

رقابت، نقطه مقابل همکاری است و هنگامی رخ می‌دهد که دو یا چند قدرت به دنبال هدفی هستند که نمی‌توانند یا نمی‌خواهند در آن با یکدیگر شریک باشند، در نتیجه برای رسیدن به آن با یکدیگر رقابت می‌کنند. از سوی دیگر، تقاضای هم‌زمان دو یا چند کشور برای منابع محدود، رقابت شدیدی را ایجاد می‌کند. رقابت‌ها معمولاً در دو حوزه داخلی و خارجی مطرح می‌شود. در رقابت خارجی دو یا چند کشور برای دستیابی به سلطه و استیلا، قدرت سیاسی یا قدرت نظامی رقابت می‌کنند که نتیجه این نوع رقابت‌ها اغلب به چالش در مناطق جغرافیایی جهان و گاهی به منازعه منجر می‌شود. در حالات درونی، رقابت ژئوپلیتیک ویژگی‌هایی مانند توسعه، مخالفت و خصومت، مبارزه، نفوذ، مشاجره، تضاد و جنگ دارد. بدین ترتیب تا زمانی که یک یا چند کشور درصدد کسب منابع مادی یا موقعیتی باشند بدون آن که با یکدیگر همکاری کنند، رقابت ژئوپلیتیک شکل می‌گیرد. (Ahmadi et al, 203:2018)

ادامه و تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیک می‌تواند به منازعات ژئوپلیتیکی منجر شود. این اتفاق زمانی رخ می‌دهد که بازیگران رقیب سعی کنند موقعیت خود را با تضعیف جایگاه دیگران یا جلوگیری از پیشرفت آن‌ها تقویت کنند و مانع دستیابی سایرین به اهدافشان شوند. در نهایت، این روند ممکن است به حذف یا به انزوا کشاندن رقیبان منجر شود. در چنین شرایطی، منافع مشترک جای خود را به منافع تقابلی می‌دهد؛ زیرا همکاری و ایجاد پیمان‌های صلح‌آمیز بر پایه منافع مشترک بنا می‌شوند، در حالی که منافع تقابلی به تضاد، رقابت و حتی جنگ ختم می‌شود.

بازیگران در این ساختار براساس تضاد و تعارض منافع با یکدیگر رقابت کرده و تلاش می‌کنند تا فرصت‌ها را از دست رقیبان خارج کنند. هدف اصلی رقابت‌های ژئوپلیتیک معمولاً دستیابی به برتری و سیادت در زمین‌های مشخص است. منشأ و حوزه رقابت می‌تواند عواملی نظیر سرزمین، کمبود منابع، قدرت، کریدورهای ترانزیتی یا مسائل اقتصادی باشد. شایان ذکر است که رقبا به صورت هم‌زمان تلاش می‌کنند سهم بیشتری از ارزش‌های جغرافیایی به‌دست آورند. استمرار چنین رقابت‌هایی و تسلط بر ارزش‌های رقیب ممکن است منجر به منازعات ژئوپلیتیکی شود. در واقع، منازعه را می‌توان مرحله نهایی رقابت‌های ژئوپلیتیک دانست؛ چراکه بسیاری از ویژگی‌های خاص رقابت‌های ژئوپلیتیک در منازعات تجمع پیدا

می‌کند. (Ahmadi et al, 202:2018)

امروزه، رقابت‌های ژئوپلیتیکی به شدت تحت تأثیر کریدورهای نوظهور قرار گرفته است. این کریدورها نشان‌دهنده تغییر پویایی قدرت در تجارت جهانی و ژئوپلیتیکی هستند. (Rudenshiold, 2024) کریدورهای نوظهور به عنوان مسیرهای استراتژیک برای تجارت و انتقال انرژی، نمایانگر تغییرات عمیق در نظم ژئوپلیتیکی جهانی هستند. کریدورها نه تنها به عنوان شریان‌های اقتصادی، بلکه به عنوان ابزارهایی برای افزایش نفوذ و قدرت کشورها در عرصه بین‌المللی شناخته می‌شوند.

طی چند سال اخیر رقابت ژئوپلیتیکی بر سر کریدورها به ویژه در خاورمیانه به شدت افزایش یافته است. یکی از مهم‌ترین کریدورهای نوظهور که در اجلاس G-۲۰ سپتامبر ۲۰۲۳ معرفی شد، کریدور آیمک است که رقابت ژئوپلیتیکی را در سطح جهانی افزایش داده است. این کریدور نه تنها به عنوان رقیب جدی در عرصه جهانی برای ابتکار کمربند و جاده، کریدور شمال - جنوب و ابتکار راه توسعه عراق مطرح شده، بلکه ابزارهای مهمی برای شکل‌دهی به نظم ژئوپلیتیکی جدید است. از آنجایی که کشورهای مختلف با استفاده از نقش آفرینی در کریدورهای نوظهور سعی دارند در راستای تأمین منافع ملی نفوذ خود را گسترش دهند و از رقابت‌های اقتصادی بهره‌برداری کنند این وضعیت می‌تواند به شکل‌گیری منازعه ژئوپلیتیکی در محیط پیچیده ژئوپلیتیک منطقه منجر شود، زیرا هر کشور تلاش می‌کند تا جایگاه خود را در شبکه‌های جدید کریدوری تثبیت و کشورهای رقیب را تضعیف و به حاشیه براند.

۴. اهداف و ویژگی‌های کریدور آیمک

کریدور هند - خاورمیانه - اروپا یک کریدور حمل‌ونقل چندوجهی است که سواحل غربی هند را از طریق خطوط دریایی به بندر فجیره امارات متحده عربی و از آنجا از طریق خطوط ریلی عربستان سعودی به اردن و در نهایت به بندر حیفا در اسرائیل متصل می‌کند. (Kaush, 2024) قرار است کالاها از بندر حیفا به بندر پیرائوس یونان و از آنجا از طریق خطوط ریلی، زمینی و دریایی به سایر کشورهای اروپایی منتقل گردد. (Political Studies Unit, 2022: 3) در واقع این پروژه از دو مسیر تشکیل شده است: مسیر شرقی که هند را به کشورهای خلیج فارس متصل می‌کند و مسیر شمالی که کشورهای خلیج فارس را از طریق اردن و اسرائیل به اروپا وصل می‌کند. در این بین اسرائیل حلقه وصل این دو مسیر به یکدیگر است.

مسیر دریایی این کریدور اقتصادی از کشور هند که با اقیانوس هند و دریای عرب، نوار ساحلی طولانی دارد و مشخصاً از بنادر بمبئی آغاز می‌شود و با گذشتن از دریای عرب، به بنادر امارت دبی می‌رسد. سپس از منطقه غویفات امارات متحده عربی مسیر راه آهن شروع می‌شود و با گذشتن از خاک عربستان سعودی به سمت جنوب اردن ادامه می‌یابد تا اینکه به شهر ساحلی حیفا در اسرائیل می‌رسد. سپس از حیفا بار دیگر مسیر دریایی آغاز می‌شود که با گذشتن از دریای مدیترانه به بندر پیرائوس در یونان که بزرگ‌ترین بندر در منطقه و دروازه‌ای برای ورود به بازارهای اروپایی است می‌رسد. (Tanchum, 2022) آن گاه از یونان مجدداً مسیر خشکی آغاز می‌شود که تا داخل اروپا امتداد می‌یابد.

مسافت کلی کریدور آیمک شامل مسیر دری و بحری حدود ۴۸۳۰ کیلومتر است. (Haddad, 2024) در این بین، طول مسیر ریلی کریدور بالغ بر ۲۳۰۰ کیلومتر است که از بندر فجیره در امارات تا بندر حیفا در اسرائیل

نقشه (۱): مسیر دریایی و ریلی کریدور آیمک



امتداد می‌یابد. پروژه راه‌آهن امارات متحده عربی شامل ساخت یک راه‌آهن ۶۰۵ کیلومتری است که بندر فجیره را به الخویفات در مرز با عربستان سعودی متصل می‌کند. بخش پایانی فاز دوم این پروژه به طول ۱۴۵ کیلومتر در حال اتمام است. مسیر ریلی حدود ۱۴۰۰ کیلومتری شمال - جنوب عربستان سعودی از حرص در جنوب شرقی عربستان از طریق الخرج، ریاض، بریده تا الحدیثه در مرز اردن برقرار است. پروژه اتصال، مستلزم ساخت مسیری مستقیم بین الخویفات در امارات و حرص در عربستان سعودی است که در حال حاضر فاقد ارتباط ریلی بین این دو منطقه است. خط راه‌آهن الحدیثه تا بندر حیفّا از طریق خاک اردن نیز به طول ۳۰۰ کیلومتر می‌رسد. (Suri, 2021: 5) در حال حاضر تنها ۶۰ کیلومتر از خط حیفّا تا بیسان در نزدیکی مرز اردن و اسرائیل فعال است. این خط از بیسان به سمت شرق تا مرز اردن نیاز به توسعه و گسترش دارد. علاوه بر آن راه‌آهن کشور اردن به دلایل فرسایش نیاز به نوسازی همه جانبه دارد. (Arhama, 2023:276)

عبدالخالق عبدالله، نویسنده و استاد دانشگاه امارات در خصوص اتصال شبکه راه‌آهن این کشور به کریدور آیمک گفته است «نزدیک به ۹۰ درصد زیرساخت‌های ریلی امارات آماده است.» علاوه بر آن عربستان سعودی متعهد به سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری در کریدور شده که قرار است بخش بزرگی از آن صرف ایجاد شبکه ریلی داخلی شود. (Vohra, 2023)

به طور کلی، هدف از طرح بلندپروازانه آیمک، توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات تدارکاتی است که در حوزه‌های حیاتی که از اولویت‌های جهان کنونی است و از نیازهای روزافزون توسعه نیز به شمار می‌رود مانند منابع انرژی سنتی، انرژی‌های تجدیدپذیر، فناوری و تحول دیجیتال و انتقال سریع داده‌ها، تجارت کالاها که با استفاده از کابل‌های انتقال برق، کابل‌های انتقال داده و احداث راه‌آهن برای انتقال کالاها (Baaboud, 2024). حامیان این طرح تخمین می‌زنند که کریدور زمان مورد نیاز برای حمل کالا از هند به اروپا

را تا ۴۰ درصد و هزینه‌ها را ۳۰ درصد کاهش می‌دهد. (Al-Manshawi, 2023)

در این بین، کریدور آیمک با برخورداری از حمایت بین‌المللی، مزیت‌های جغرافیایی، اهداف اقتصادی

مشترک و توانایی رقابت با طرح‌های دیگر، پتانسیل بالایی برای موفقیت دارد. این کریدور تحت حمایت مستقیم ایالات متحده و برخی از کشورهای اروپایی قرار دارد که به دنبال تقویت موقعیت خود در خاورمیانه و جلوگیری از نفوذ چین هستند. (Fawzi, 2024: 111) این حمایت می‌تواند منجر به تأمین مالی و سرمایه‌گذاری‌های لازم برای توسعه زیرساخت‌ها شود.

جدول (۱): حجم اقتصادی کشورهای مشارکت‌کننده در کریدور آیمک در سال ۲۰۲۱

رتبه‌بندی جهانی	تولید ناخالص داخلی	کشور
۵	۳ تریلیون دلار	هند
۱۸	۸۳۳ میلیارد دلار	عربستان
۲۶	۴۸۸ میلیارد دلار	اسرائیل
۳۴	۴۱۵ میلیارد دلار	امارات
۵۲	۲۱۵ میلیارد دلار	یونان
۹۰	۴۶ میلیارد دلار	اردن

منبع: GDP

این در حالی است که اکثر کشورهای مشارکت‌کننده در کریدور آیمک از حیث اقتصادی جزو قدرت‌های اقتصادی بزرگ و کشورهای در حال توسعه هستند. علاوه بر آن سیر صعودی روابط اقتصادی و تجاری هند با کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و کشورهای اروپایی به شکل‌گیری پایه محکمی برای موفقیت پروژه آیمک کمک می‌کند. حجم مبادلات تجاری بین هند و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در دوره ۲۰۲۲-۲۰۲۳ به ۱۸۴ میلیارد دلار رسید. این در حالی است که حجم مبادلات دو طرف در سال ۲۰۲۱ حدود ۸۷ میلیارد دلار بود. از سوی دیگر، حجم مبادلات تجاری بین کشورهای خلیج فارس و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲ به مرز ۱۸۶ میلیارد دلار رسید. (Asian Studies Unit, 2023) در مورد تأمین مالی و بودجه مورد نیاز کریدور، حامیان مالی اصلی مشخص نشده‌اند، بنابراین هنوز نیاز به گفتگوهای فشرده برای تأمین منابع مالی لازم برای پروژه برای دستیابی به منافع اقتصادی برای همه طرف‌ها وجود دارد.

هند به عنوان یکی از بازیگران کلیدی در این کریدور، به دنبال تقویت نقش خود در نظم اقتصادی و سیاسی جهان است. این کشور می‌تواند با استفاده از این مسیر جدید، به بازارهای خاورمیانه و اروپا دسترسی بهتر و سریع‌تری پیدا کند. در این بین، توان هند برای ادغام در یک کریدور از هند به اروپا، اساساً به این بستگی دارد که دهلی نو چگونه مجموعه شرکای خارجی خود را برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش صنایع تولیدی مدیریت می‌کند. این مشارکت‌های اقتصادی ذیل سه بستر شامل: کریدور حوزه کشاورزی و امنیت غذایی؛ کریدور نوآوری شامل انرژی سبز و فناوری نوآورانه؛ و کریدور صنایع تولیدی پتروشیمی است. در این ابرپروژه، هند تولیدات کشاورزی، امارات متحده عربی، سرمایه و اسرائیل، تکنولوژی لازم را فراهم می‌آورد.

(Shadi, 2023)



برخی از کارشناسان حوزه بین‌الملل مانند مایکل تانچوم معتقدند که این کریدور در بخش کشاورزی و تأمین امنیت غذایی منطقه تأثیرگذار خواهد بود. هند دومین کشور جهان از نظر ارزش تولید مواد غذایی، بزرگ‌ترین تولید کننده مواد غذایی با محتوای کالری و چهارم از نظر ارزش کل تولیدات کشاورزی است. علاوه بر آن جدیدترین بررسی سالانه صنایع این کشور نشان می‌دهد که بیش از یک مورد از هر ۱۰ نفر نیروی کار هندی در فرآوری مواد غذایی مشغول به کار هستند. بخش فرآوری مواد غذایی در هند به عنوان بخش نوظهور مهم شناخته می‌شود که این کریدور می‌تواند در یک همزیستی استراتژیک بین هند و اعراب برای هر دو طرف سودآور باشد. اقتصاد انرژی سبز نیز دارای پتانسیل بالای همکاری در سراسر کریدور هند به اروپا دارد که فن‌آوری‌ها و استارت‌آپ‌ها این موضوع را به وضوح نشان می‌دهند. پتانسیل ایجاد زنجیره‌های ارزش تولید انرژی سبز، ساخت قطعات برای انرژی خورشیدی و خودروهای الکتریکی هند در سطح بین‌المللی شناخته شده است. از سویی، کشورهای دیگر مشارکت کننده در این کریدور مانند امارات، عربستان سعودی، یونان و اسرائیل هر کدام از رهبران منطقه‌ای یا جهانی در توسعه انرژی خورشیدی محسوب می‌شوند. بنابراین مشارکت هند و اسرائیل موجب توسعه فناوری خورشیدی برای کشورهایی که در سراسر کریدور قرار دارند، می‌شود. (Tanchum, 2022) به طور کلی، انگیزه طراحی و اجرایی شدن پروژه کریدور آیمک، دست یافتن به اهداف متعددی اقتصادی، سیاسی و استراتژیکی معرفی شده است. این پروژه به دنبال اتصال هند به اروپا و تسهیل توسعه و صادرات انرژی است. اهداف این کریدور در زمینه‌های تجاری و تولیدی، افزایش امنیت غذایی و زنجیره تأمین و اتصال شبکه‌های انرژی و خطوط ارتباطی از طریق کابل‌های زیردریایی برای اطمینان از دسترسی به انرژی، ترویج نوآوری‌های پیشرفته در فناوری انرژی پاک و اتصال جوامع به اینترنت پایدار است. (Research Group, 2023: 27) با این حال، کریدور آیمک تنها یک پروژه اقتصادی نیست، بلکه طرحی سیاسی و امنیتی نیز محسوب می‌شود که اهداف متعددی را دنبال می‌کند.

۵. فرصت‌های کریدور آیمک برای اسرائیل

از بین بازیگران نقش آفرین در کریدور آیمک، اسرائیل بازیگری است که بیشترین فرصت‌ها و مزایا را از فعال شدن آن خواهد برد. از منظر ژئوپلیتیکی، این کریدور در راستای اهداف دکترین پیرامونی بن‌گوریون قرار دارد که در اواخر دهه ۱۹۵۰ میلادی بر اساس اتحاد با دولت‌های غیر عربی مطرح شد. این دکترین بعدها توسط ایالات متحده به منظور به حاشیه راندن کشورهای عربی و اسلامی و اعطای نقش محوری به اسرائیل در منطقه خاورمیانه تعدیل یافت. (Wakim, 2023: 129)

پس از اعلام کریدور آیمک، بنیامین نتانیا‌هو، نخست‌وزیر اسرائیل اشتیاق و خوشحالی خود را کتمان نکرد و کریدور جدید را دستاوردی تاریخی برای اسرائیل دانست. (Al-Nasr, 2023) بنیامین نتانیا‌هو در این خصوص گفت که اسرائیل نقطه اتصال مهمی در پروژه اقتصادی جدید خواهد بود که هند، خاورمیانه و اروپا را به هم متصل می‌کند. نتانیا‌هو تأکید کرد که اسرائیل تمام مهارت‌ها، دانش، انگیزه و فداکاری خود را برای دستیابی به بزرگ‌ترین تلاش اقتصادی همکاری جویانه در تاریخ خود ارائه خواهد کرد. وی افزود که سیگنال به همه وزارتخانه‌های دولتی داده می‌شود تا برای تحقق این پروژه همکاری کنند. (Sankranti, 2023)

همچنین در سپتامبر ۲۰۲۴ بنیامین نتانیاهو، نخست وزیر اسرائیل، در مجمع عمومی سازمان ملل متحد نقشه‌ای از کریدور آیمک را به عنوان «برکت و نعمت»^۱ در خاورمیانه نشان داد و ایران و متحدانش را «شر و نفرت»^۲ منطقه نامید. (Berman, 2024)

شکل (۳): فرصت‌های اجرایی شدن کریدور آیمک برای اسرائیل



ترسیم از نگارنده

۱-۵. تسهیل عادی سازی روابط و ادغام اسرائیل در منطقه

یکی از اهداف راهبردی طرح آیمک، تسریع عادی سازی روابط کشورهای عربی با تل آویو و ادغام اسرائیل در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا است. پس از امضای توافق ابراهیم و عادی سازی روابط دیپلماتیک ابوظبی و منامه با تل آویو، تمرکز مقامات سیاسی ایالات متحده آمریکا در سال ۲۰۲۳ به تلاش برای عادی سازی روابط میان عربستان سعودی و اسرائیل معطوف شد. پروژه آیمک یک گام بزرگ در این مسیر عادی سازی بود که مورد استقبال بنیامین نتانیاهو، نخست وزیر اسرائیل و محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان سعودی قرار گرفت. از این رو می توان گفت یکی از مهم ترین ویژگی های فعال شدن کریدور آیمک برای اسرائیل، تسهیل پروژه عادی سازی در منطقه است. این کریدور نوظهور به مثابه کاتالیزور جهت تسریع عادی سازی روابط میان اسرائیل و کشورهای عربی عمل خواهد کرد. با توجه به گسترش روابط امارات متحده عربی با اسرائیل

1. The blessing

2. The curse



و حضور عربستان سعودی در کریدور آیمک، این همکاری باعث توسعه روابط اقتصادی آنان خواهد شد. به خصوص که اسرائیل نقطه وصل عربستان سعودی به کشورهای مدیترانه خواهد بود. همکاری‌های اقتصادی نیز به تبع خود می‌تواند به کاهش سطح اختلافات و افزایش تعاملات سیاسی کمک کند. در مجموع، فعال شدن کریدور آیمک می‌تواند گام جدیدی در مراحل ادغام سازی اسرائیل در ساختار اقتصادی، تجاری و امنیتی خاورمیانه، از طریق انعقاد انواع توافقنامه‌ها دوجانبه و چندجانبه با کشورهای منطقه باشد که الگویی بی‌سابقه در روابط اسرائیل با کشورهای منطقه عربی خواهد بود.

۲-۵. کاهش انزوای ژئوپلیتیکی و تقویت موقعیت ترانزیتی

انزوای ژئوپلیتیک اسرائیل طی دهه‌های گذشته به عنوان یک موضوع پیچیده و چندبعدی مطرح بوده است. از ابتدای دهه ۱۹۶۰، اسرائیل تلاش کرده است تا بر اساس دکترین اتحاد پیرامونی از انزوا خارج شود و روابط خود را با کشورهای مختلف برقرار کند. این دکترین شامل همکاری با کشورهای مدیترانه، شمال آفریقا، قفقاز و آسیای مرکزی بوده است، اما نتایج آن به‌طور کامل موفقیت‌آمیز نبوده و مشارکت‌های پایدار در این مناطق ایجاد نشده است.

با این حال، اجرایی شدن و مشارکت فعال تل‌آویو در کریدور آیمک می‌تواند به خروج اسرائیل از انزوای ژئوپلیتیکی منجر شود. این پروژه می‌تواند به خروج تل‌آویو از انزوای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کمک کند و اسرائیل می‌تواند به عنوان نقطه اتصال کلیدی در این کریدور نقش مهمی در زنجیره تأمین جهانی و مسیر جدید تجارت و حمل‌ونقل جهانی ایفا کند. فعال شدن کریدور آیمک به اسرائیل این امکان را می‌دهد که به عنوان یک هاب ترانزیتی و تجاری در منطقه و شاهراه امن و مرکز ثقل جهانی عمل کند و ارتباطات اقتصادی خود را با هند، کشورهای عربی و کشورهای اروپای تقویت کند.

اسرائیل از طریق کریدور آیمک با کشورهای عربی منطقه به‌ویژه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در چهارراه مهمی قرار خواهد گرفت. با اتصال بندر حیفا به مسیرهای تجاری جدید، اسرائیل می‌تواند به عنوان یک مرکز تبادلات اقتصادی میان آسیا و اروپا عمل کند. (Nejat, 2025: 95) عملیاتی شدن این کریدور نوظهور به اسرائیل این امکان را می‌دهد که وابستگی خود به مسیرهای دریایی سنتی را کاهش دهد و تنوع بیشتری در مسیرهای وارداتی و صادراتی خود ایجاد کند. این امر می‌تواند به آسیب‌پذیری‌های موجود در حمل و نقل دریایی را کاهش دهد. این امر به اسرائیل اجازه می‌دهد تا بر تجارت جهانی تأثیر بیشتری بگذارد و به کاهش آسیب‌پذیری‌های ژئوپلیتیک اسرائیل کمک کند.

۳-۵. کاهش خطرات امنیتی ناشی از تجارت دریایی

خطرات تجارت دریایی برای اسرائیل در سال‌های اخیر به‌ویژه به دلیل ظهور تنش‌های منطقه‌ای و تهدیدات امنیتی، افزایش یافته است. نیروهای انصارالله یمن به‌طور مداوم تهدید کرده‌اند که کشتی‌هایی که به سمت اسرائیل حرکت می‌کنند را هدف قرار خواهند داد. این تهدیدات به‌ویژه پس از جنگ ۲۰۲۳ غزه شدت بیشتری یافته و باعث شده است که کشتی‌های اسرائیلی نتوانند با خیال آسوده از تنگه باب‌المندب و

دریای سرخ عبور کنند، که این امر زمان و هزینه حمل و نقل را به شدت برای اسرائیل افزایش داده است. کشتی های اسرائیلی در آب های دریای سرخ و تنگه هرمز نیز با خطراتی مواجه هستند. در ابتدای سال ۱۴۰۳ یک کشتی اسرائیلی با نام «ام اس سی آریس» در تنگه هرمز توسط سپاه پاسداران انقلاب اسلامی توقیف شد که نشان دهنده آسیب پذیری تجارت دریایی اسرائیل در برابر عملیات های نظامی است. علاوه بر آن، ترافیک دریایی در کانال سوئز و افزایش هزینه های ناشی از آن تأثیر منفی بر اقتصاد اسرائیل داشته است.

از منظر تل آویو نظم نوین برپایه خروج اسرائیل از بن بست و پایان دور افتادگی از مسیرهای تجارت و حمل و نقل جهانی شکل خواهد گرفت. دلیل تمایل اسرائیل برای مشارکت فعال و اجرایی شدن کریدور آیمک، ایجاد تنوع و تکثر در مسیرهای وارداتی و کاهش آسیب پذیری ذاتی اسرائیل به واسطه موقعیت خاص تل آویو و اتکای شدید آن به حمل و نقل دریایی برای تأمین نیازهای خود است. با اجرایی شدن این کریدور اسرائیل به شکل راحت تری می تواند بر مسیر تجارت جهانی تأثیر گذاشته و با ایجاد وابستگی برای هند و اعراب آنان را در اقدامات سیاسی خود وادار به همراهی بیشتر کند.

علاوه بر آن، کریدور آیمک با تنوع بخشی به مسیرهای تجاری از اهمیت راهبردی نقاط سوق الجیشی سنتی مانند باب المندب، تنگه هرمز، خلیج عدن، دریای سرخ و کانال سوئز می کاهد و آسیب پذیری اسرائیل ناشی از وابستگی به حمل و نقل دریایی را کاهش می دهد. کریدور نوظهور آیمک با دور زدن نقاط پرتنش مانند دریای سرخ و کانال سوئز، مسیر انتقال کالا به سمت اسرائیل و غرب را از تهدیدات و خطرات ناشی از ناامنی مسیر دریایی مناطق درگیری مصون می کند و امنیت حمل و نقل کالاهای خود را افزایش می دهد. همچنین با تقویت همکاری های امنیتی میان کشورهای شرکت کننده در کریدور آیمک، اسرائیل می تواند در مقابله با تهدیدات مشترک، مؤثرتر عمل کند، زیرا همکاری های اقتصادی ممکن است انگیزه ای برای همکاری های سیاسی و امنیتی میان کشورهای عضو فراهم آورد.

۴-۵. تقویت وابستگی اقتصادی کشورهای منطقه به اسرائیل

تجارت و روابط اقتصادی اسرائیل با کشورهای منطقه به طور قابل توجهی در سال های اخیر تقویت شده است. این روند به ویژه پس از امضای توافق نامه ابراهیم در سال ۲۰۲۰ آغاز شد و به افزایش وابستگی اقتصادی کشورهای عربی به اسرائیل منجر گردید. در این بین اجرایی شدن کریدور آیمک به اسرائیل کمک می کند تا وابستگی اقتصادی کشورهای عربی و به ویژه کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس را به خود افزایش دهد، که این امر می تواند به عنوان ابزاری برای فشار سیاسی و چانه زنی در روابط از آن بهره برد. با افزایش همکاری های اقتصادی و تجاری، کشورهای عربی به سمت همکاری سیاسی با اسرائیل حرکت می کنند، چرا که منافع اقتصادی می تواند به عنوان محرکی برای عادی سازی روابط عمل کند. نفوذ دیپلماتیک به تل آویو این امکان را می دهد که منافع خود را بهتر پیش ببرد و در برابر چالش های امنیتی و سیاسی موضع قوی تری اتخاذ کند. این کریدور همچنین فرصتی برای صادرات فناوری های پیشرفته اسرائیلی به کشورهای شریک فراهم می آورد، که می تواند به وابستگی این کشورها منجر شود. به طور کلی،



کریدور آیمک برای اسرائیل نه تنها یک فرصت اقتصادی برای ایجاد وابستگی در کشورهای منطقه بلکه ابزاری برای تقویت نفوذ در منطقه محسوب می‌شود.

۵-۵. کسب منافع اقتصادی و توسعه زیرساخت‌ها

از دیگر فرصت‌های اجرایی شدن کریدور آیمک برای اسرائیل مزیت‌ها و منافع متعدد اقتصادی است. پروژه کریدور آیمک به عنوان یک طرح بزرگ زیرساختی، می‌تواند به اقتصاد اسرائیل کمک‌های قابل توجهی نماید. کریدور آیمک با کاهش زمان انتقال کالاها از بمبئی به بندر پیرائوس در یونان تا ۴۰ درصد، به اسرائیل این امکان را می‌دهد که به عنوان یک مرکز تجاری مهم در مسیرهای جهانی شناخته شود. (TBS, 2023) این کاهش زمان می‌تواند هزینه‌های حمل و نقل را کاهش دهد و به تسهیل تجارت بین‌المللی کمک کند. با توسعه زیرساخت‌های بندر حیفا و تبدیل آن به یکی از هاب‌های مهم ترانزیتی، اسرائیل می‌تواند نقش کلیدی‌تری در تجارت منطقه‌ای ایفا کند. سرمایه‌گذاری‌های خارجی، به ویژه از سوی هند، امارات متحده عربی و چین می‌تواند به رشد اقتصادی این بندر کمک کند. پروژه‌های مرتبط با کریدور شامل توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، انرژی و ارتباطات خواهد بود که می‌تواند به بهبود شرایط اقتصادی اسرائیل کمک کند و زمینه را برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی فراهم آورد. بندر حیفا با سرمایه‌گذاری شرکت آدانی هند به یکی از هاب‌های مهم ترانزیتی و دریایی تبدیل خواهد شد. (Das, 2024: 45) از سوی دیگر کریدور آیمک می‌تواند به کاهش هزینه‌های حمل و نقل و تسهیل تجارت کمک کند، که برای اقتصاد اسرائیل بسیار حیاتی است.

۶. چالش‌ها و تهدیدات کریدور آیمک برای ایران

همان گونه که فعال شدن کریدور آیمک برای اسرائیل فرصت‌های متعددی به همراه دارد برای ایران چالش‌ها و تهدیدات زیادی به همراه خواهد داشت. مقامات ایرانی، به ویژه رهبر انقلاب اسلامی، آیت‌الله خامنه‌ای، کریدور آیمک را به عنوان یک تهدید جدی برای امنیت ملی ایران می‌داند. رهبر معظم انقلاب در خطبه عربی نماز جمعه نصر نسبت به طرح غربی - عبری تبدیل اسرائیل به دروازه صادرات انرژی از منطقه به جهان غرب و واردات کالا و فناوری از غرب به منطقه یا پروژه کریدور آیمک هشدار داده و رفتار جنایتکارانه این رژیم را بیش از هر چیز ناظر به این پروژه دانستند. (Khamenei, 2024:7) محمدمباقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی ایران نیز در مورد کریدور آیمک به صراحت بیان کرده است که این کریدور نوظهور با مشارکت اسرائیل، امارات و عربستان سعودی به دنبال دور زدن ایران است. (Qalibaf, 2024) به طور کلی از جمله چالش‌های اجرایی شدن کریدور آیمک برای ایران می‌توان به تهدیدات ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و امنیتی اشاره کرد.

شکل (۴): چالش های اجرایی شدن کریدور آیمک برای ایران



ترسیم از نگارنده

۱-۶. تضعیف موقعیت و انزوای ژئوپلیتیکی ایران

جایگاه ایران در نظریات ژئوپلیتیک عمدتاً ناشی از این واقعیت است که این کشور از خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به دریا راه دارد و دارای موقعیت گذرگاهی است. (Nejat, 2024: 8) از سوی دیگر وجود ذخایر عظیم نفت و گاز در ایران به گونه ای است که انطباق موقعیت های ممتاز ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی بر یکدیگر ایران را به عنوان یکی از نواحی پر اهمیت جهان مطرح ساخته است. رابرت کاپلان در کتاب «انتقام جغرافیا»^۱ از موقعیت محوری ایران در منطقه خاورمیانه می گوید و تأکید می کند که امتیاز موقعیت جغرافیایی ایران در جنوب هارتلند، مکنیندر و داخل ریملند اسپایکمن مهم تر از هر عامل دیگری است. (Kaplan, 2012: 58) ایران بر سر راه شرق و غرب و رابط طبیعی بین آسیای میانه، شبه قاره هند و خاورمیانه است. ایران در یکی از بهترین موقعیت های جغرافیایی جهان قرار دارد که ترکیبی از نقشه ای ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی، ژئواکونومیکی و ژئوترانزیتی را در منطقه بازی می کند. ایران در مکانی منحصر به فرد واقع شده است که به عنوان یک پل ارتباطی بین آفریقا، اروپا و آسیا عمل می کند و پیونددهنده کشورهای هند و روسیه در کریدور شمال جنوب، پیونددهنده آسیا - اروپا در کریدور شرق

1. The Revenge of Geography



- غرب، پیونددهنده آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی در کریدور تراسیکا، پیونددهنده جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، پیونددهنده اعضای اکو و همچنین پیونددهنده کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافقنامه عشق آباد محسوب می‌شود. (Noorali & Ahmadi, 2022:1162) با این حال، حذف عملی ایران از کریدورهای تجاری با وجود نزدیک‌تر و ارزان‌تر بودن ترانزیت از طریق ایران، نمونه‌ای از عدم استفاده از موقعیت ژئوپلیتیک کشور است.

در این بین، اجرایی شدن کریدور آیمک که رقیب کریدورهای عبوری از ایران به شمار می‌رود می‌تواند به تضعیف موقعیت ژئوپلیتیک ایران منجر شود. تکمیل کریدور آیمک به تبع خود موجب کاهش اهمیت استراتژیکی تنگه هرمز و خلیج فارس می‌شود. در حقیقت، با فعال شدن کریدور آیمک، اهمیت تنگه‌های استراتژیک مانند هرمز و باب المندب کاهش یافته و ایران ممکن است نتواند همانند گذشته از این نقاط به عنوان ابزار قدرت استفاده کند. همچنین در شرایطی که ایران نقش مهمی را در روندهای جدید تجارت جهانی به واسطه ابتکار کمر بند و جاده و کریدور شمال جنوب ایفا می‌کند، از تأثیر این کریدورها و به تبع تأثیر بر تجارت جهانی کاسته و ایران را از این ابزار قدرت محروم می‌سازد.

۲-۶. کاهش جذابیت کریدور شمال جنوب و کاهش نفوذ اقتصادی ایران

کریدور استراتژیکی شمال جنوب که با نام اختصاری (INSTC) شناخته می‌شود، کریدوری چندوجهی است که مناطق مختلف ترانزیتی جنوب آسیا، غرب آسیا، آسیای میانه، قفقاز، روسیه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند. کریدور شمال جنوب، روسیه، ایران و هند را از طریق آسیای مرکزی و خلیج فارس به هم متصل می‌کند و با وعده کاهش زمان ترانزیت تا ۴۰ درصد و هزینه‌ها تا ۴۰ درصد نوید یک جایگزین استراتژیک برای مسیرهای دریایی سنتی را ارائه می‌دهد. (Rudenshiold, 2024)

اما رقابت ژئوپلیتیکی کریدور آیمک با کریدور شمال جنوب به عنوان یک مسیر جدید و سریع‌تر برای ارتباط هند با اروپا، می‌تواند به کاهش جذابیت کریدور شمال جنوب برای کشورهای مختلف منجر شود. با توجه به اینکه طرح آیمک از حمایت بین‌المللی برخوردار است این امر ممکن است باعث شود که کشورهای منطقه بیشتر به سمت کریدور آیمک گرایش پیدا کنند و در نتیجه، کریدور شمال جنوب که از ایران عبور می‌کند، کمتر مورد توجه قرار گیرد.

نقشه (۲): کریدور شمال جنوب (INSTC)



کارشناسان حوزه روابط بین الملل از طرح آیمک که رقیب کریدورهای منطقه‌ای است به عنوان «تغییردهنده بازی» یاد می‌کنند. (Siddiqui, 2023) یکی از اهداف کلیدی پروژه آیمک، منزوی کردن ایران از طریق تقویت مشارکت بین هند، کشورهای عربی خلیج فارس و اسرائیل است. ایالات متحده قصد دارد با ایجاد اتحاد و بلوک سیاسی - اقتصادی بین بازیگران مذکور از هرگونه تلاش ایران برای نزدیک شدن به هند و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس جلوگیری کند. به خصوص که هند سرمایه‌گذار اصلی در بندر چابهار ایران بوده که محور اصلی پروژه بلندپروازانه برای ایجاد یک کریدور شمال جنوب بین هند و روسیه است. در واقع کریدور هند - خاورمیانه - اروپا عملاً به معنای حذف ایده پروژه ایرانی است که تهران از طریق آن می‌خواست به یک هاب ترانزیتی بزرگ در خط تجارت جهانی آسیا و اروپا تبدیل شود.

با توسعه کریدور آیمک، کشورهای عربی می‌توانند به عنوان مسیرهای اصلی ترانزیت کالاها به اروپا و آسیا عمل کنند. این موضوع می‌تواند منجر به کاهش نقش ایران به عنوان یک هاب ترانزیتی منجر شود و در نتیجه، درآمدهای اقتصادی ایران تحت تأثیر قرار گیرد. فعال شدن کریدور آیمک می‌تواند مسیرهای تجاری را تغییر دهد و سهم ایران از بازارهای بین‌المللی را کاهش دهد. فعال شدن کریدور آیمک همچنین می‌تواند به کاهش تمایل سرمایه‌گذاری در ایران به ویژه کشور هند منجر شود. با توجه به جذابیت کریدور آیمک، سرمایه‌گذاران ممکن است تمایل کمتری به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های احتمالی ایران در آینده داشته باشند، که این امر می‌تواند بر رشد اقتصادی ایران تأثیر منفی بگذارد. به بیان دیگر، کشورهای عربی و اسرائیل با همکاری در این کریدور ممکن است سرمایه‌گذاری‌های بیشتری را جذب کنند که این موضوع می‌تواند بر توانایی ایران در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی تأثیر منفی بگذارد.



۳-۶. تقویت نفوذ و جایگاه منطقه‌ای رقبای ایران

اجرای شدن کریدور آیمک می‌تواند به افزایش و تثبیت نقش اسرائیل و ارتقای جایگاه عربستان سعودی و امارات متحده عربی در منطقه کمک کند. مشارکت عربستان سعودی و امارات متحده عربی در این کریدور نشان دهنده موفقیت این دو کشور در اتخاذ موضع به عنوان دو بازیگر مهم در تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی کنونی است که نمی‌توان این دو قدرت را نادیده گرفت و این موضع‌گیری در چهارچوب تنوع بخشیدن به شراکت‌ها صورت می‌گیرد. (Research Group, 2023: 24) مرکز مطالعات و تحقیقات ملک فیصل در این خصوص می‌نویسد: «عربستان سعودی باید در پروژه کریدور آیمک نقش کلیدی ایفا کند، زیرا مشارکت فعال در این کریدور موجب تبدیل شدن عربستان به مرکز لجستیک و هاب ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی می‌شود.» (King Faisal Center, 2023: 6). به طور کلی عربستان سعودی و امارات متحده عربی با مشارکت فعال در پروژه کریدور آیمک، نه تنها به دنبال تقویت موقعیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی خود هستند، بلکه همچنین سعی دارند تا از طریق همکاری‌های امنیتی و توسعه زیرساخت‌ها، نقشی کلیدی در تعادل قدرت منطقه‌ای ایفا کنند.

فعال شدن کریدور آیمک موجب تقویت موقعیت ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیکی عربستان سعودی و امارات متحده عربی و اسرائیل به عنوان رقبای منطقه‌ای ایران می‌شود. این سه بازیگر منطقه‌ای که نقش‌های کلیدی و چندوجهی در پروژه کریدور آیمک ایفا می‌کنند از طریق نقش آفرینی فعال در این کریدور به دنبال ارتقای و تقویت موقعیت خود در مسیرهای تجاری جهانی هستند. این کریدور می‌تواند به عنوان یک پل ارتباطی بین آسیا و اروپا عمل کند و به این کشورها اجازه دهد تا در تجارت جهانی نقش بیشتری ایفا کنند. مشارکت عربستان و امارات به این کشورها این امکان را می‌دهد که تجارت غیرنفتی خود را گسترش دهند و فرصت‌های جدید اقتصادی ایجاد کنند. این دو کشور همچنین با استفاده از کریدور آیمک می‌توانند سرمایه‌گذاری‌های خارجی به ویژه در زمینه زیرساخت‌ها و لجستیک را جذب کنند که این امر به افزایش وزن ژئوپلیتیکی آن‌ها کمک خواهد کرد. افزون بر آن، کریدور آیمک به تسریع عادی‌سازی روابط میان کشورهای عربی و اسرائیل کمک می‌کند. این امر می‌تواند به افزایش نفوذ اسرائیل در منطقه و تضعیف موقعیت ایران منجر شود، زیرا ایران همواره به عنوان حامی گروه‌های مقاومت در برابر اسرائیل شناخته می‌شود. این امر به معنای افزایش نفوذ اسرائیل در مسائل اقتصادی و امنیتی خاورمیانه است که ایران را در موقعیت ضعیف‌تری قرار می‌دهد.

۴-۶. ظهور چالش‌های امنیتی

یکی از تهدیدات مهم ناشی از فعال شدن کریدور آیمک برای ایران، شکل‌گیری و افزایش تهدیدات امنیتی - نظامی است. فعال شدن کریدور آیمک که از حمایت آمریکا و کشورهای اروپایی برخوردار است می‌تواند به شکل‌گیری بلوک جدید ضد ایرانی تبدیل شود. ایالات متحده آمریکا طی سال‌های گذشته تمام تلاش خود را برای شکل‌گیری اتحاد نظامی بین کشورهای عربی منطقه و اسرائیل انجام و برای این منظور تمام تلاش خود را برای جلب نظر ریاض به کار گرفت. طرح آمریکا این بود که با انعقاد یک معاهده دفاعی متقابل

با عربستان سعودی و همچنین عادی سازی روابط عربستان و اسرائیل به این اتحادها وزن نظامی بدهد. به هر روی، با ورود هند و سایر کشورهای عربی به کریدور آیمک، شکل گیری بلوک های جدیدی در منطقه سناریوی محتملی است. همکاری های نظامی و امنیتی میان ایالات متحده، هند، اسرائیل و کشورهای عربی ممکن است به افزایش تهدیدات نظامی علیه ایران منجر گردد. این وضعیت می تواند بر امنیت ملی ایران تأثیر منفی بگذارد و باعث افزایش تنش ها در منطقه شود. علاوه بر آن، تقویت روابط بین کشورهای عربی و اسرائیل، به تضعیف محور مقاومت منجر می گردد، چراکه فعال شدن کریدور آیمک، همانند عملیات طوفان الاقصی می تواند تنش بین گروه های مقاومت و اسرائیل را افزایش دهد که این وضعیت به ناامنی بیشتر در منطقه منجر می شود و بر امنیت مرزهای ایران تأثیر منفی می گذارد.

همچنین در صورتی که کریدور آیمک با تهدید گروه های مقاومت مواجه شود افزایش فعالیت گروه های تروریستی در شرق ایران با تحریک کشورهای شرکت کننده در پروژه آیمک نیز محتمل است که می تواند بر امنیت داخلی ایران تأثیر مخربی بگذارد.

همچنین برای موفقیت کریدور آیمک، نیاز به همکاری های مشترک در زمینه دفاع و امنیت بین کشورهای مشارکت کننده وجود دارد. این همکاری ها می تواند شامل تبادل اطلاعات، رزمایش های نظامی مشترک و اقدامات پیشگیرانه برای مقابله با تهدیدات احتمالی باشد. از آنجایی که همکاری های نظامی و امنیتی میان کشورهای عربی و اسرائیل به افزایش تنش ها در منطقه منجر می شود، این وضعیت می تواند امنیت مرزهای ایران را تهدید کند و احتمال وقوع درگیری های نظامی را افزایش دهد. همچنین کشورهای محور مقاومت ممکن است واکنش های شدیدی نسبت به تلاش های اسرائیل برای تقویت موقعیت خود در منطقه نشان دهند. در حقیقت، کریدور آیمک نه تنها بر روابط بین ایران و اسرائیل تأثیرگذار است، بلکه می تواند ساختار سیاسی، اقتصادی و امنیتی منطقه را نیز دستخوش تغییرات عمده ای کند.

۵-۶. انزوای منطقه ای و بین المللی ایران

تکمیل کریدور آیمک می تواند تأثیرات قابل توجهی بر انزوای منطقه ای و بین المللی ایران داشته باشد. این تأثیرات به دلایل مختلفی از جمله تغییرات ژئوپلیتیکی، اقتصادی و امنیتی شکل می گیرند. از یک سو کریدور آیمک به عادی سازی و سپس تقویت روابط میان کشورهای عربی و اسرائیل کمک می کند. این امر می تواند به تقویت موقعیت و جایگاه اسرائیل در منطقه و تضعیف نفوذ ایران منجر گردد. با افزایش همکاری های اقتصادی و امنیتی میان ائتلاف آیمک، ایران ممکن است به حاشیه رانده شود. علاوه بر آن، با توجه به رقابت های منطقه ای، عربستان سعودی و امارات متحده عربی و دشمنی اسرائیل و آمریکا با ایران این امر می تواند به کاهش نفوذ ایران در منطقه منجر شود. با توجه به اینکه کریدور آیمک تحت حمایت ایالات متحده و دیگر قدرت های اروپایی قرار دارد، ممکن است اولویتهای جهانی به نفع کشورهای مشارکت کننده در این پروژه تغییر کند و ایران از صحنه بین المللی بیشتر کنار گذاشته شود. در صورتی که در آینده پروژه عادی سازی روابط بین کشورهای عربی با اسرائیل به ویژه پس از بازگشت دونالد ترامپ به قدرت که از وی به عنوان معمار عادی سازی روابط بین اعراب و اسرائیل یاد می شود، مجدداً آغاز گردد



انزوای منطقه‌ای ایران با اجرایی شدن آیمک تسریع می‌گردد. به خصوص که دونالد ترامپ در دوره ریاست جمهوری پیشین خود دکترین فشار حداکثری علیه ایران را عملیاتی نمود که چالش‌های متعددی برای ایران به همراه داشته است.

از این رو می‌توان گفت در صورت تکرار راهبرد فشار حداکثری توسط دولت جدید ترامپ و حمایت وی از اجرایی شدن طرح آیمک این سناریو محتمل است که برخی از کشورهای منطقه تحت تأثیر قرار گیرند و روابط خود را با ایران کاهش دهند که این تغییرات می‌توانند بر دیپلماسی جمهوری اسلامی ایران در منطقه تأثیر منفی بگذارند.

۷. نتیجه‌گیری

کریدورها اکنون یکی از مؤلفه‌های قدرت به شمار می‌رود و در اختیار داشتن آن برای هر کشوری می‌تواند به ارتقای موقعیت بین‌المللی و افزایش قدرت آن در روابط بین‌الملل منجر گردد. افزون بر آن، شواهد حاکی از آن است که حجم تجارت جهانی در میان مدت مضاعف خواهد شد. بر همین اساس طی سال‌های اخیر رقابت ژئوپلیتیکی بین کشورهای برای نقش آفرینی و نفوذ بر سر کریدورهای نوظهور و حذف رقبا شکل گرفته است.

در این بین، کریدور آیمک به دلیل برخورداری از حمایت‌های ایالات متحده و برخی از کشورهای اروپایی، انگیزه مقابله با نفوذ چین، برخورداری از مزیت‌های جغرافیایی، ابعاد اقتصادی مشترک و توانایی رقابت با طرح‌های دیگر، پتانسیل بالایی برای موفقیت دارد. با این حال، مشکلات اقتصادی، تنش‌های سیاسی و امنیتی، چالش‌های زیرساختی و فشارهای اجتماعی عواملی هستند که مانع از توسعه زیرساخت‌های لازم برای پروژه کریدور آیمک شده‌اند. علاوه بر آن اجرای طرح کریدور آیمک ممکن است به دلیل تعدادی از پیچیدگی‌ها همانند وجود کریدورهای رقیب قدرتمند و ظهور کشورهای مخالف، عدم وجود گذر امن به دلیل تنش‌زا بودن منطقه، وجود حلقه‌های گمشده در سیستم‌های راه‌آهن کشورهای عضو و همچنین عدم قطعیت‌های پیرامون عادی‌سازی روابط عربستان و اسرائیل، آینده جنگ غزه، وضعیت تنش‌های منطقه‌ای و ناامن شدن بندر حیفا چندین سال به طول بیانجامد.

به هر ترتیب، عملیاتی و اجرایی شدن کریدور آیمک چالش‌های متعددی برای ایران و فرصت‌های قابل توجهی برای اسرائیل به همراه خواهد داشت. این کریدور نوظهور می‌تواند به عنوان یک ابزار مهم برای تغییر دینامیک روابط سیاسی در خاورمیانه عمل کند و منافع اقتصادی را به عنوان یک عامل اصلی در عادی‌سازی روابط میان اسرائیل و کشورهای عربی تقویت نماید. کریدور آیمک با ایجاد بسترهای اقتصادی، امنیتی و لجستیکی، با هدف ترغیب بیشتر کشورهای عربی به پروژه عادی‌سازی روابط با اسرائیل طراحی شده و از این جهت، مورد حمایت ویژه هند، ایالات متحده آمریکا و کشورهای اروپایی قرار گرفته است. این کریدور با تقویت جایگاه اسرائیل در زنجیره تأمین جهانی و تبدیل آن به شاهراه امن و مرکز ثقل جهانی، فرصتی برای اسرائیل فراهم می‌کند تا نقش خود را در ژئوپلیتیک جهانی تقویت کرده و از مزایای اقتصادی و سیاسی آن بهره‌برداری کند.

از سوی دیگر، کریدور آیمک دربردارنده تهدیدات و چالش‌های متعدد ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و

امنیتی برای ایران است. پروژه آیمک می تواند از طریق تضعیف ژئوپلیتیکی از جمله حذف ایران از مسیر ترانزیتی کلیدی و کاهش وابستگی حمل و نقل جهانی به ایران به انزوای بیشتر و تنزل جایگاه ایران در سطح منطقه ای و بین المللی منجر گردد. به همین دلیل برای موفقیت در رقابت های ژئوپلیتیکی در حوزه کریدور، دستگاه های مختلف اجرایی در ایران می بایست ضمن توسعه سریع زیرساخت ها و حل مسائل مربوط به تحریم ها با هدف جذب سرمایه گذاری های خارجی، دیپلماسی فعال منطقه ای را در دستور کار خود قرار دهند تا بدین وسیله بتوان از منزلت و موقعیت هارتلندی ایران در حوزه کریدوری نهایت بهره را برد.

References

1. Arhama, S. (2023). Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry. Corridor Politics. Vol. 14. No. 2. July to December 2023.
2. Ahmadi, S. A. & other. (2018). Theoretical Explanation of the Foundations of Geopolitical Competitions. Human Geography Research. Vol. 50. No. 1. Spring. pp. 199-216. (in Persian)
3. Al-Nasr, A. (2023). It Establishes an International Economic Position for Israel. How Does Gaza Hinder the Indian Corridor. Noon Post. (in Arabic)
4. Al-Manshawi, A. (2023). The Economic Corridor. Great Aspirations and a Project That Will Change the Middle East. Al-Arabiya.net. (in Arabic)
5. Asian Studies Unit (2023). Integrated Competition: The India-Middle East-Europe Corridor and the Belt and Road Initiative. Emirates Policy Center. (in Arabic)
6. Baaboud, A. (2024). Geopolitical Obstacles to Economic Development in the Middle East. Carnegie Middle East Center. (in Arabic)
7. Berman, L. (2024). Netanyahu holds up maps illustrating the 'blessing' and 'curse' facing Mideast. The Times of Israel. At: https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/netanyahu-holds-up-maps-illustrating-the-blessing-and-curse-facing-mideast.
8. Calabrese, J. (2023). War delays but likely will not fully derail IMEC plans. December 5. 2023. At: <https://www.mei.edu/publications/war-delays-likely-will-not-fully-derail-imec-plans>.
9. Das, D. (2024). Revisiting the contours of the evolving Middle Eastern order through the India-Middle East-EU Corridor: mapping India's scopes and limitations. Asian Journal of Political Science. V. 32. N. 1. PP. 35-56.
10. Dodds, K. & Sharp, J. (2016). The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics. London and New York: Routledge.
11. Ezati, I. (2018). Geopolitics in the 21st Century. Seventh Edition. Tehran: Semat. (in Persian)
12. Fawzi, M. (2024). The Economic Corridor Between India, the Middle East, and Europe: Objectives and Implications. Asian Horizons. Issue 14. pp. 108-121. (in Arabic)
13. GDP. (2021). (current US\$) World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. At: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true



14. Haddad, S. (2024). After the Gaza War, What is the Fate of the Largest Trade Corridor Between East and West. Gulf Online. (in Arabic)
15. Hafeznia, M.R. (2000). A New Definition of Geopolitics. Geographical Research. Vol. 15. No. 58. pp. 71-88. (in Persian)
16. Hafeznia, M.R. (2006). Principles and Concepts of Geopolitics. Mashhad. Papli. (in Persian)
17. Hajimineh, R. & Mahmoudi. R. (2023). Iran's Position in Regional and International Corridor Geopolitics. International Media Research Journal, Eighth Year. No. 11. Spring and Summer. pp. 275-302. (in Persian)
18. Kaplan, R. D. (2012). The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate Paperback. New York: Random House Publishing Group.
19. Kaush, A. (2024). IMEC at One Year: India-Middle East Leads, Europe Needs to Recommit. September 10, 2024. At: <https://nationalinterest.org/feature/imec-one-year-india-middle-east-leads-europe-needs-recommit-212678>
20. King Faisal Center. (2023). The G20 and the Economic Corridor Project Between India and the Middle East and Europe. King Faisal Research and Islamic Studies Center. (in Arabic)
21. Khamenei, S. A. (2024). Sermons of Tehran's Friday Prayers. Office of the Supreme Leader's Official Website. <https://www.leader.ir/fa/media/play/34593>. (in Persian)
22. Nejat, S. A. (2025). Iran and the IMEC Corridor A Study of Positions and Challenges, Regional Studies Journal. Vol. 19. No. 66. October 2025. pp95-114. <https://doi.org/10.33899/rsj.v19i66.49425>.
23. Nejat, S. A. (2024). Iran's Position on New Corridors. Series of Publications. Al-Bayan Center for Studies and Planning. (in Arabic)
24. Noorali, H & Ahmadi. A. (2022). Examining Iran's Geopolitical Role in International Corridors. Human Geography Research. Vol. 54. No. 3. pp. 1161-1187. (in Persian)
25. Political Studies Unit. (2022). The American-Israeli-Indian-Emirati Quartet: Backgrounds and Objectives. Arab Center for Research and Policy Studies. (in Arabic)
26. Qalibaf, M. B. (2024). Dr. Qalibaf's Dialogue with Experts on the Political Roundtable Television Program. Official Website of Mohammad Baqer Qalibaf. <https://telewebion.com/episode/0xdb0ac0c>. (in Persian)
27. Rudenshiold, E. (2024). New Infrastructure Corridors: Ready, Set, Go?. 27 Dec 2024. At: <https://www.ispionline.it/en/publication/new-infrastructure-corridors-ready-set-go-195455>.
28. Research Group. (2023). The Indian-Middle Eastern-European Global Trade Corridor. Opportunities and Challenges. International Institute for Iranian Studies. (in Arabic)
29. Sankranti, Sh. (2023). India-Middle East-Europe Economic Corridor to Change the Face (21) of the Middle East: Israel PM. WION. 13 September 2023.
30. Suri, N. (2021). An India-Europe Trade Corridor? Thegeoeconomics dimension of an emerging West Asia Quad. Observer Research Foundation, At: <https://www.orfonline.org/expert-speak/an-india-europe-trade-corridor/>.

31. Siddiqui, S. (2023). Impact of India-Mideast-Europe corridor extends far beyond countering China. At: <https://www.al-monitor.com/originals/2023/09/impact-india-mideast-europe-corridor-extends-far-beyond-countering-china>.
32. Shadi, M. (2023). Political Considerations: Motivations and Challenges of the India – Middle East – Europe Project. Egyptian Center for Thought and Strategic Studies. (in Arabic)
33. TBS Report. (2023). Is the India-Middle East-Europe economic corridor going to upstage China's BRI? 16 September, 2023. At: <https://www.tbsnews.net/features/panorama/india-middle-east-europe-economic-corridor-going-upstage-chinas-bri-701458>
34. Tanchum, M. (2021). India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe. Institute of South Asian Studies. National University of Singapore, Issue No. 14. August 2021.
35. Tanchum, M. (2022). The India-Middle East Food Corridor: How the UAE, Israel, and India are forging a new inter-regional supply chain. July 27, 2022. At: <https://www.mei.edu/publications/india-middle-east-food-corridor-how-uae-israel-and-india-are-forging-new-inter>
36. Vohra, A. (2023) The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor. December 28. At: <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>
37. Wakim, J. (2023) The Indian-Middle Eastern-European Economic Corridor: Setting Israel as the Pole of a Middle East Order under US Hegemony. Contemporary Arab Affairs. Vol. 16. No. 4. pp. 117-129. <https://doi.org/10.1163/17550920-01604001>. (in Arabic)