

The Diplomatic Interactions Quarterly
Vol. 3, No. 10, Summer 2025, Pp: 253-300
Http: www.dpiq.ir

Connectivity Diplomacy and the Reconfiguration of the Balance of Power in West Asia: A Geo-Economic Analysis of the Persian Gulf–Mediterranean Corridor

Seyyed Ruhollah Haj Zargarbashi ¹

Seyyed Mohammad Taghi Aghayan ²

Bahador Nokandeh ³

(Received: 02/01/2025 - Accepted: 25/03/2025)

DOI: 10.22034/dpiq.2026.564161.1065

Extended Abstract

Introduction

The geographical environment and strategic location have historically served as a foundation for shaping opportunities, challenges, and

1. Assistant Professor, Department of International Relations, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran. (R.zargarbashi@yahoo.com) -Corresponding Author

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0003-2451-8624>

2. PhD student, Department of International Relations, Faculty of Law and Political Science, Shahrood University, Shahrood, Iran. (Maghph6872@gmail.com)

Orcid Code: <https://orcid.org/0009-0008-1230-186X>

3. PhD student, Department of International Relations, Faculty of Law and Political Science, Shahrood University, Shahrood, Iran. (Bahadornokandeh@gmail.com)

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0001-7056-8548>

competition among powers. This geographical setting not only holds natural and spatial value but also exerts influence in international politics. In this context, transit corridors, as networks of communication, energy flows, and vital arteries of the global economy, have gained significance beyond mere trade routes, becoming instruments of influence, geopolitical competition, and power balancing in specific regions. Iran, located in West Asia, due to its unique position as a crossroads connecting three continents and as a central hub of the world's energy resources, has consistently been a stage for intense competition among regional and extra-regional actors. In recent years, amid rapid transformations in the global order and efforts by emerging powers to enhance their geopolitical influence, large-scale transit projects such as the "Persian Gulf–Mediterranean Transit Corridor" have gained prominence. This corridor, connecting the Persian Gulf to the eastern Mediterranean through Iran, Iraq, and Syria, is not merely a transport route; it also serves as a tool for redefining power relations, reorganizing energy and trade flows, and reconstructing the regional order. The Islamic Republic of Iran, due to its unique geostrategic position, has historically enjoyed transit advantages and has considered the north–south and east–west routes as core pillars of its strategic depth and geo-economic development.

Importance of the Study

The Persian Gulf–Mediterranean corridor, alongside offering opportunities to enhance Iran's regional role, could—if Tehran remains inactive—lead to the emergence of rival or parallel routes, thereby posing challenges to national interests, relations with neighbors, Iran's position in global supply chains, and its geopolitical influence.

Research Question

The main question of this study is: How does the aforementioned transit initiative and corridor function as a form of diplomacy, leading to a reorganization of power structures and geopolitical competition for Iran in West Asia? What opportunities and threats does it present for the foreign policy and regional strategies of the Islamic Republic of Iran?

Conceptual Framework: Geopolitics, Geostrategy, and Patterns of Power Relations

Geopolitics examines the impact of geographical factors on policies and power relations among international actors, analyzing inter-state relations through patterns such as interactive, dominant, influential, competitive, and confrontational. Geostrategy involves the design and guidance of strategies based on the geographical environment, particularly in military domains, taking into account both static and dynamic variables. The concept of “cooperative competition” and the management of conflicting interests demonstrate that actors, despite divergent interests, can achieve common goals through collaboration, partnership, and co-creation.

Literature Review

Genz, Sinkkonen, and Vogt (2023): Connectivity diplomacy refers to a set of policies through which states design and govern connectivity rules and pathways, inherently competitive in nature.

Karbalija (2016) and Kontsi (2018): Transport, energy, and digital infrastructures have become geo-economic tools, generating “power through connectivity.”

Winter (2020): Connectivity projects carry identity- and order-building narratives, highlighting the normative and civilizational dimensions of connection.

Calibasano (2024) and Fulton (2021): Competition among corridors supported by major powers leads to “transit wars,” where control over routes replaces territorial control.

Hafzenia and Ghorbani (2020): The geo-economics of corridors in West Asia is closely intertwined with security and geopolitical calculations.

Motaghi et al. (2019) and Mohammadpour et al. (2022): Technical-economic studies focus on cost reduction, transport time, and infrastructure capacity.

Dehshiri and Rahimi (2021) and Sajadpour (2019): Geopolitical-security studies analyze corridors within the framework of resistance-axis competition and the containment of Iran.

Research Gap

Previous findings indicate that the existing literature either focuses on the economic aspects of corridors or their geopolitical dimensions, with limited attention to intermediate mechanisms and the integration of both dimensions.

Research Methodology

This study adopts a qualitative approach with a descriptive–interpretive method, focusing on the Persian Gulf–Mediterranean corridor and examining its geopolitical and geo-economic roles in reorganizing the balance of power in West Asia. The data include official documents, think tank reports, and academic articles (2015–2025), which were coded and analyzed using directed thematic analysis across three dimensions: geo-economic, geopolitical, and diplomatic. The validity of the analysis was ensured through the triangulation of sources and the incorporation of contrasting viewpoints, although access to elite interviews was limited.

Research Findings

1. Geopolitical Outcomes

Iran emerges as a connectivity hub: Iran’s geography and domestic infrastructure, particularly Imam Khomeini Port and Persian Gulf ports, position the country as a key node connecting international routes and major trade arteries of Russia, China, and India. Deepening alliances with Eurasian powers: The corridor aligns Iran’s interests with Russia (bypassing NATO pressure and sanctions) and China (reducing dependence on the Malacca Strait and expanding economic influence). Countering U.S. containment: Anti-sanctions supply chains reduce economic pressure on Iran and contribute to the formation of a geo-economic bloc resistant to the West.

Geo-economic Outcomes

Development of the maritime economy and port capacities: The expansion of Imam Khomeini Port and Persian Gulf ports transforms Iran from a transit

route into a production and export hub, reducing costs and generating added economic value. Synergy with Russian and Chinese projects: Integration with initiatives such as China's Belt and Road Initiative and the North–South Corridor strengthens Iran's transit revenues and economic security. Role in the emerging geo-economic order: Iran's strategic position connecting Eurasia to the Indian Ocean establishes it as a central logistical and economic hub, mitigating the impact of dollar-denominated sanctions.

Opportunities and Threats Along the Corridor

Iraq: The Port of Faw and road development can transform Iraq into a transit hub; however, regional competition and parallel Kuwaiti projects impose constraints.

Lebanon: Revitalizing Tripoli Port could turn Lebanon into a logistics hub; however, domestic instability, sanctions, and competition with Arab-Israeli routes remain major obstacles.

Syria: Post-Assad developments, including the adoption of more neutral policies and the attraction of Arab and Chinese investments, may challenge the Iran-centered corridor and intensify competition among regional actors (Turkey, Saudi Arabia, UAE, Israel, China).

Actor Competition and Convergence

Iran plays a central and leading role, aiming to enhance geo-economic resilience and secure access to the Mediterranean.

Iraq and Syria play decisive but high-risk roles, while Turkey, Saudi Arabia, the UAE, and Israel primarily act as competitors.

Russia and China have the capacity to strengthen the corridor if stability is maintained, while the United States, through sanctions and support for rival routes, contributes to competition and uncertainty.

Theoretical Analysis and Geopolitical Patterns

The corridor reflects the geographical manifestation of the policies of Iran, Russia, and China and serves as a tool for reorganizing regional and global

order. It fosters economic and strategic convergence among corridor countries while intensifying competition and confrontation with the United States and its allies. The Persian Gulf–Mediterranean corridor represents a multi-layered strategy, encompassing both geopolitical (power and influence) and geo-economic (trade and development) dimensions, elevating Iran from a pressured state to a central and influential actor in Eurasia. The Persian Gulf–Mediterranean corridor transforms Iran from a sanctioned, peripheral country into a central geostrategic and geo-economic hub in Eurasia, simultaneously enhancing economic opportunities, strengthening alliances with major powers, and intensifying regional and global competition.

Keywords: Connectivity Diplomacy, Geo-economics, Persian Gulf–Mediterranean Corridor, Balance of Power, West Asian Regional Order, Corridor Competition.

How to Cite: Haj Zargarbashi, S. R., Aghayan, S. M. T. and Nokandeh, B. (2025). Connectivity Diplomacy and the Reconfiguration of the Balance of Power in West Asia: A Geo-Economic Analysis of the Persian Gulf–Mediterranean Corridor. (e242746). *Diplomatic Interactions*, 3(10), e242746, 253 - 300. doi: 10.22034/dpiq.2026.564161.1065

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: تحلیل ژئواکونومیک کریدور خلیج فارس-مدیترانه

روح‌اله حاج زرگرباشی^۱ - سید محمدتقی آقایان^۲ - بهادر نوکنده^۳

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۳ - تاریخ تصویب: ۱۴۰۴/۰۱/۰۵)

DOI: 10.22034/dpiq.2026.564161.1065

چکیده

در غرب آسیا، رقابت بر سر کریدورهای ترانزیتی به یکی از سازوکارهای اصلی باز توزیع «قدرت دسترسی» و بازآرایی موازنه منطقه‌ای تبدیل شده است. این مقاله با اتکا به مفهوم دیپلماسی اتصال یعنی مجموعه سیاست‌ها و کنش‌های دولتی برای طراحی، مذاکره، حکمرانی و تثبیت شبکه‌های اتصال زیرساختی/لجستیکی به منظور تولید نفوذ پیوند آن را با ژئواکونومی و رقابت‌های کریدوری بررسی می‌کند. پرسش اصلی این است که کریدور خلیج فارس-مدیترانه از طریق چه سازوکارهای ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک می‌تواند بر بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا اثر بگذارد و این اثر در نسبت با کریدورهای رقیب چگونه فهم می‌شود؟ پژوهش با رویکرد کیفی و تحلیل اسنادی و تحلیل مضمون جهت‌دار در بازه ۲۰۱۵-۲۰۲۵ انجام شده و داده‌ها از اسناد رسمی، گزارش‌های اندیشکده‌ای و مقالات علمی گردآوری شده‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهد این کریدور با کاهش هزینه‌های مبادله و ایجاد وابستگی متقابل قابل‌انباشته، ظرفیت تبدیل شدن به اهرم ژئواکونومیک را دارد؛ از مسیر تغییر گزینه‌های دسترسی و مسیرهای جایگزین، «قدرت چانه‌زنی» بازیگران مسیر را جابه‌جا می‌کند؛ و هم‌زمان، با فعال کردن راهبردهای اتصال رقیب می‌تواند رقابت کریدوری را تشدید و الگوی همگرایی/واگرایی بازیگران را باز تنظیم کند.

واژگان کلیدی: دیپلماسی عمومی، راهپیمایی اربعین، جمهوری اسلامی ایران، فرصت‌ها، الزامات.

۱. استادیار روابط بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

(R.zargarbashi@yahoo.com) نویسنده مسئول

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0003-2451-8624>

۲. دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شاهرود، شاهرود، ایران.

(Maghph6872@gmail.com)

Orcid Code: <https://orcid.org/0009-0008-1230-186X>

۳. دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شاهرود، شاهرود، ایران.

(Bahadornokandeh@gmail.com)

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0001-7056-8548>

مقدمه

محیط جغرافیایی و موقعیت استراتژیک، در طول تاریخ همواره به عنوان بستری برای شکل‌گیری فرصت‌ها، چالش‌ها و رقابت میان قدرت‌ها عمل کرده است. این بستر جغرافیایی، نه تنها حامل ارزش‌های طبیعی و مکانی، بلکه تولیدکننده قدرت در عرصه سیاست بین‌الملل نیز بوده است. در این میان، کریدورهای ترانزیتی به مثابه شبکه‌های ارتباطی و جریان انرژی و نیز جریان‌های حیاتی اقتصاد جهانی، ارزشی فراتر از مسیرهای تجاری یافته و به ابزارهایی برای اعمال نفوذ، رقابت ژئوپلیتیکی و تنظیم موازنه قدرت در مناطق جغرافیایی تبدیل شده‌اند. هنگامی که این مسیرها از مناطق حساس و استراتژیکی چون خلیج فارس عبور کرده و فضاها را به دیگر مناطقی نظیر مدیترانه متصل می‌کنند، ماهیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی عمیق می‌یابند که قادرند معادلات راهبردی منطقه‌ای را متحول سازند.

ایران در منطقه غرب آسیا، به دلیل جایگاه بی‌بدیل خود به عنوان چهارراه ارتباطی سه قاره و کانون اصلی منابع انرژی جهان، همواره صحنه رقابت شدید میان بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای بوده است. در سال‌های اخیر، با تحولات شتابان در نظم جهانی و تلاش قدرت‌های نوظهور برای افزایش نفوذ ژئوپلیتیک، پروژه‌های کلان ترانزیتی همچون «کریدور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه» در دستور کار قرار گرفته‌اند. این کریدور که خلیج فارس را از طریق ایران، عراق و سوریه به سواحل شرقی مدیترانه متصل می‌سازد، صرفاً یک مسیر حمل‌ونقل نیست، بلکه ابزاری برای بازتعریف روابط قدرت، بازآرایی جریان انرژی و تجارت، و بازسازی نظم منطقه‌ای به شمار می‌رود. جمهوری اسلامی ایران، به دلیل موقعیت منحصر به فرد ژئواستراتژیک خود، همواره از مزیت تاریخی ترانزیت برخوردار بوده و مسیرهای شمال-جنوب و شرق-غرب را به عنوان ستون‌های اصلی عمق استراتژیک و توسعه ژئواکونومیکی خود تلقی کرده است.

کریدور خلیج فارس-مدیترانه، در کنار فرصت‌هایی که برای افزایش نقش منطقه‌ای ایران فراهم می‌سازد، می‌تواند در صورت عدم کنشگری تهران؛ با ایجاد مسیرهای رقیب یا موازی، چالش‌هایی برای منافع ملی، روابط با همسایگان، جایگاه در زنجیره تأمین جهانی

و نفوذ ژئوپلیتیکی کشور ایجاد کند. از این رو، پژوهش حاضر در پی آن است تا با نگاهی تحلیلی و رویکردی ژئوپلیتیکی-ژئواکونومیک، به واکاوی دستاوردهای احتمالی و متصور این کریدور برای مناسبات منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران بپردازد. مسئله اصلی این پژوهش آن است که ابتکار ترانزیتی و کریدوری یادشده چگونه به مثابه یک دیپلماسی، سبب بازآرایی ساختار قدرت و رقابت‌های ژئوپلیتیکی ایران در غرب آسیا می‌شود و چه فرصت‌ها و تهدیدهایی را برای سیاست خارجی و راهبردهای منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران در پی خواهد داشت. یافته‌ها نشان می‌دهد کریدور مزبور با ایجاد اتصال لجستیکی و هم‌پوشانی با طرح‌های چین و روسیه، جایگاه ژئواکونومیک ایران را ارتقا می‌دهد؛ اما در عین حال موجب تشدید رقابت ژئوپلیتیکی با بلوک عربی-غربی می‌شود.

مرور ادبیات و چارچوب مفهومی

خوشه نخست: ادبیات دیپلماسی اتصال (سیاست اتصال)

در دهه‌های اخیر، مفهوم «دیپلماسی اتصال» در واکنش به دگرگونی منطق قدرت در نظام بین‌الملل شکل گرفته است؛ دگرگونی‌ای که در آن، مسیرها، شبکه‌ها و گره‌های اتصال، به جای مرزهای سرزمینی و توازن صرف قدرت سخت، به کانون تولید نفوذ سیاسی و اقتصادی بدل شده‌اند. در این ادبیات، اتصال صرفاً به معنای پیوند فیزیکی زیرساخت‌ها نیست، بلکه شبکه‌ای چندلایه از پیوندهای زیرساختی، نهادی و هنجاری را در برمی‌گیرد. گنز، سینکونن و ووگت (۲۰۲۳) دیپلماسی اتصال را مجموعه سیاست‌هایی می‌دانند که دولت‌ها از طریق آن، قواعد، استانداردها و مسیرهای اتصال را طراحی و حکمرانی می‌کنند. در این چارچوب، اتصال نه بی‌طرف و تکنیکی، بلکه ذاتاً سیاسی و رقابتی است. کربالیجا (۲۰۱۶) و کونتسی (۲۰۱۸) نیز نشان می‌دهند که زیرساخت‌های حمل‌ونقل، انرژی و دیجیتال به ابزارهای ژئواکونومیک تبدیل شده‌اند که از طریق آن‌ها «قدرت از مسیر پیوند» تولید می‌شود. وینتر (۲۰۲۰) با طرح مفهوم «دیپلماسی جاده ابریشم»،

بعد هنجاری و تمدنی اتصال را برجسته می‌کند و نشان می‌دهد که پروژه‌های اتصال، حامل روایت‌های هویتی و نظم ساز نیز هستند.

با وجود غنای مفهومی این ادبیات، تمرکز اصلی آن عمدتاً بر تعریف، طبقه‌بندی و توصیف سیاست‌های اتصال قدرت‌های بزرگ (چین، اتحادیه اروپا، ژاپن) است. این مطالعات کمتر توضیح می‌دهند که اتصال دقیقاً از طریق چه سازوکارهایی به تغییر موازنه قدرت در مناطق مناقشه خیز منجر می‌شود و نقش کنشگری دولت‌های میانی مانند ایران در این فرآیند چگونه است. این خلأ، ضرورت پیوند دیپلماسی اتصال با ادبیات ژئواکونومی و رقابت کریدوری را آشکار می‌سازد.

ادبیات ژئواکونومی و رقابت کریدوری

ادبیات ژئواکونومی، بستر تحلیلی مهمی برای فهم پیوند میان اقتصاد، زیرساخت و قدرت فراهم می‌کند. در این چارچوب، کریدورها نه صرفاً مسیرهای کاهش هزینه، بلکه ابزارهای توزیع نابرابر دسترسی و بازتولید قدرت تلقی می‌شوند. مفاهیمی چون «قدرت دسترسی، وابستگی متقابل نامتقارن و «جنگ کریدورها» در این ادبیات نقش محوری دارند. مطالعاتی مانند کالیاسانو (۲۰۲۴) و فولتون (۲۰۲۱) نشان می‌دهند که رقابت میان کریدورهای تحت حمایت چین، روسیه، ایران و بلوک غربی، به شکل‌گیری «جنگ ترانزیتی» انجامیده است؛ جنگی که در آن، کنترل مسیرها جایگزین کنترل سرزمین می‌شود. حافظنیا و قربانی (۲۰۲۰) نیز تأکید می‌کنند که در غرب آسیا، ژئواکونومی کریدورها به شدت با محاسبات امنیتی و ژئوپلیتیکی درهم تنیده است. در این چارچوب، وابستگی متقابل الزاماً به همکاری منجر نمی‌شود؛ بلکه در بسیاری موارد، به شکل وابستگی نامتقارن ظاهر شده و به اهرم فشار ژئواکونومیک بدل می‌گردد. از این منظر، کریدورها هم‌زمان می‌توانند ابزار همگرایی و منبع رقابت باشند.

اگرچه این ادبیات، منطق رقابت و منازعه کریدوری را به خوبی توضیح می‌دهد، اما اغلب در سطح ساختاری و کلان باقی می‌ماند و کمتر به این پرسش می‌پردازد که دولت‌ها چگونه از دیپلماسی اتصال برای فعال‌سازی این ظرفیت ژئواکونومیک استفاده می‌کنند.

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۶۳

پیوند میان ابزارهای دیپلماتیک، سازوکارهای نهادی و پیامدهای ژئواکونومیک، در این مطالعات به صورت منسجم تبیین نشده است.

مطالعات موردی غرب آسیا و کریدورهای رقیب

بخش قابل توجهی از مطالعات مربوط به غرب آسیا و کریدورهای ترانزیتی، به بررسی پروژه‌هایی نظیر کریدور خلیج فارس-مدیترانه، جاده توسعه عراق، کریدور حیفاء و کریدور هند-عرب-مدیترانه پرداخته‌اند. این مطالعات را می‌توان به دو دسته اصلی تقسیم کرد. نخست مطالعات فنی-اقتصادی که بر کاهش هزینه، زمان حمل، ظرفیت بندرها و زیرساخت‌ها تمرکز دارند (مانند متقی و همکاران، ۱۳۹۸؛ محمدپور و همکاران، ۱۴۰۱). دوم، مطالعات ژئوپلیتیکی-امنیتی که این کریدورها را در چارچوب رقابت محور مقاومت، مهار ایران یا نظم منطقه‌ای تحلیل می‌کنند (دهشیری و رحیمی، ۱۴۰۰؛ سجادپور، ۲۰۱۹). با وجود ارزش تحلیلی این آثار، اغلب یکی از این دو بعد را برجسته کرده و از تلفیق آن‌ها غفلت کرده‌اند. در نتیجه، سازوکارهای میانی که از طریق آن‌ها یک کریدور می‌تواند هم‌زمان پیامدهای اقتصادی و ژئوپلیتیکی تولید کند، کمتر مورد توجه قرار گرفته است. ادبیات موردی غرب آسیا دچار دوپارگی تحلیلی است؛ یعنی یا کریدورها را پروژه‌هایی صرفاً اقتصادی می‌بیند یا آن‌ها را ابزارهای صرفاً ژئوپلیتیکی در نظر می‌گیرند. این شکاف تحلیلی مانع از فهم دقیق این مسئله مهم می‌شود که چگونه دیپلماسی اتصال می‌تواند این دو منطبق را به هم پیوند داده و موازنه قدرت منطقه‌ای را بازآرایی کند.

شکاف پژوهش

مرور ادبیات نشان می‌دهد که اگرچه مفاهیم دیپلماسی اتصال، ژئواکونومی و رقابت کریدوری هر یک به صورت مجزا مورد توجه قرار گرفته‌اند، اما تحلیل تلفیقی سازوکار محور از پیوند این سه در بستر غرب آسیا همچنان مغفول مانده است. مطالعات موجود یا به توصیف سیاست‌های اتصال قدرت‌های بزرگ بسنده کرده‌اند، یا رقابت کریدوری را در سطح ساختاری تحلیل نموده‌اند، و یا به بررسی‌های موردی فنی یا امنیتی محدود شده‌اند. آنچه کمتر توضیح داده شده، این است که کریدورها از طریق چه سازوکارهای

ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی، به اهرم بازآرایی موازنه قدرت تبدیل می‌شوند و نقش دیپلماسی اتصال در فعال‌سازی این سازوکارها چیست. مقاله حاضر با تمرکز بر کریدور خلیج فارس-مدیترانه، این خلأ را پر می‌کند و نشان می‌دهد که دیپلماسی اتصال چگونه از طریق تغییر گزینه‌های دسترسی، ایجاد وابستگی متقابل قابل انباشته و باز تنظیم رقابت کریدورها، بر موازنه قدرت در غرب آسیا اثر می‌گذارد. مرز پژوهش حاضر، تحلیل سازوکارها و منطق‌های عمل است و نه ارائه پیش‌بینی قطعی یا نسخه سیاستی تجویزی.

چارچوب مفهومی: ژئوپلیتیک، ژئواستراتژی و الگوهای روابط قدرت

مفهوم «ژئوپلیتیک» که نخستین بار توسط رودولف کیلن در سال ۱۸۹۹ میلادی مطرح شد، از آن زمان تاکنون فراز و فرودهای بسیاری را پشت سر گذاشته و از نظر مفهومی نیز با نوسان و ابهام همراه بوده است. این واژه تاکنون به تعریفی جامع و تثبیت‌شده دست نیافته و همین امر موجب شده است تا ژئوپلیتیک از شفافیت نظری کافی برخوردار نباشد (عزتی، ۱۳۹۶: ۱). در اغلب تعاریف ارائه‌شده، رویکردی یک‌سویه و جبرگرایانه مشاهده می‌شود که تأکید دارد عوامل جغرافیایی تأثیری قاطع و تعیین‌کننده بر سیاست دارند. اگرچه برخی دیدگاه‌ها تلاش کرده‌اند تا رابطه‌ای دوسویه میان جغرافیا و سیاست را تبیین کرده و نقش تحلیل فضایی در فهم مناسبات قدرت و رقابت‌های جهانی را برجسته سازند، اما هیچ‌کدام نتوانسته‌اند تمام ابعاد این حوزه را به شکلی جامع پوشش دهند و بیشتر به بخشی از مسئله پرداخته‌اند (مجته‌زاده، ۱۳۹۱: ۲۱). در این راستا، اساتید برجسته‌ای تلاش کرده‌اند تا تعاریف دقیق‌تری از ژئوپلیتیک ارائه دهند. عزتی، در کتاب‌های «ژئوپلیتیک» و «ژئواستراتژی»، ژئوپلیتیک را بازتاب جغرافیایی سیاست‌ها می‌داند. از نظر وی، ژئوپلیتیک به بررسی نقش محیط جغرافیایی در شکل‌گیری سیاست‌های ملی می‌پردازد (عزتی، ۱۳۹۶: ۱). او همچنین بر این نکته تأکید دارد که ژئوپلیتیک، تحلیلگر تأثیر پدیده‌های جغرافیایی بر ساختارهای حکومتی و غیردولتی، تحولات آن‌ها، و روابط میان دولت‌هاست (همان: ۸۸). مجته‌زاده نیز معتقد است که ژئوپلیتیک از کنش‌های سیاسی-محیطی در چارچوب مفهوم قدرت سخن می‌گوید و ناظر بر نقش عوامل محیطی در رقابت‌های سیاسی است

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۶۵

(مجتهدزاده، ۱۳۹۱: ۲۱). از سوی دیگر، دیگران نیز ژئوپلیتیک را نوعی استراتژی جغرافیایی می‌دانند که بر پایه پدیده‌های نسبتاً پایدار جغرافیایی شکل می‌گیرد. به باور آنان، ژئوپلیتیک سه وظیفه اصلی دارد: نخست، شناسایی تأثیر عوامل جغرافیایی بر سیاست خارجی و رقابت قدرت‌ها در قلمروها؛ دوم، تبیین تعاملات و کنش‌ها در حوزه‌های جغرافیایی مورد مطالعه و سوم، تحلیل پیامدهای این کنش‌ها و پیش‌بینی رفتار آینده بازیگران در این عرصه‌ها (کریمی‌پور، ۱۳۹۴: ۸).

بر این اساس، روابط ژئوپلیتیکی به پیوندهایی اطلاق می‌شود که میان کشورها، دولت‌ها و سایر بازیگران سیاسی در چارچوب تعامل میان سه عنصر کلیدی سیاست، قدرت و جغرافیا شکل می‌گیرد. در این روابط، عنصر سیاست در قالب بازیگر سیاسی و اراده‌ای که ماهیت رابطه را تعیین می‌کند، همراه با اقدامات و کنش‌های معنادار بازیگران، نمود می‌یابد. قدرت، نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌دهی به الگو، ساختار و نگرش متقابل بازیگران ایفا می‌کند. در عین حال، جغرافیا به‌عنوان بستر و محیط تعامل، هم‌بستر شکل‌گیری اراده سیاسی است و هم عامل ظهور فضایی روابط و تعیین‌کننده میزان و گستره تأثیرگذاری بازیگران محسوب می‌شود (حسین‌پور پویان، ۱۳۹۲: ۱۲). روابط ژئوپلیتیکی میان دولت‌ها و بازیگران سیاسی، بسته به نوع تعامل، در قالب الگوهای گوناگونی قابل تحلیل‌اند (حافظ‌نیا، ۱۳۹۶: ۴۶۵).

۱. رابطه تعاملی: این نوع رابطه ناظر بر ارتباطات متقابل و چندوجهی میان بازیگران بین‌المللی است که حول منافع و اهداف مشترک شکل می‌گیرد. چنین روابطی لزوماً بر پایه توازن قدرت یا وزن ژئوپلیتیکی یکسان میان طرفین نیست.

۲. رابطه سلطه: مبتنی بر نابرابری در توزیع قدرت است به گونه‌ای که بازیگر مسلط، به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، سرنوشت بازیگر ضعیف‌تر را تعیین می‌کند. این رابطه ماهیتی یک‌سویه و از بالا به پایین دارد.

۳. رابطه نفوذ: نوعی سلطه غیرمستقیم و پنهان به شمار می‌رود که در آن بازیگر قدرتمند، بدون توسل به ابزارهای نظامی، از طریق ایجاد هیبت و تصور برتری، رفتار بازیگر دیگر را تحت تأثیر قرار می‌دهد و آن را به سمت خواست خود سوق می‌دهد.

۴. رابطه رقابتی: هنگامی شکل می‌گیرد که بین بازیگران دارای قدرت نسبتاً برابر، منافع متضاد وجود دارد و هریک می‌کوشند با پیشی گرفتن از دیگری، دستیابی او به فرصت‌های راهبردی را محدود سازند.

۵. رابطه تقابلی: این نوع رابطه زمانی شکل می‌گیرد که تعارض منافع به سطحی حاد می‌رسد و رقابت میان بازیگران از چارچوب معمول بین‌المللی خارج شده و به حالت تقابل آشکار، همراه با تهدید، ارباب و حتی رویارویی نظامی کشیده می‌شود. نمونه بارز آن، تقابل ایالات متحده و اتحاد جماهیر شوروی در دوران جنگ سرد یا رقابت‌های هسته‌ای میان هند و پاکستان است.

۶. رابطه همگرایی و واگرایی: این دو، دو الگوی متضاد در رفتارهای سیاسی دولت‌ها هستند. همگرایی به معنای نزدیکی و حرکت به سوی اهداف مشترک و تمرکز بر منافع هم‌پوشان است، در حالی که واگرایی به جدایی، فاصله‌گیری و پیگیری اهداف متفاوت و گاهی متضاد اشاره دارد.

ژئواستراتژی حوزه‌ای از مطالعه است که به بررسی نقش عوامل محیط جغرافیایی در طراحی و تدوین استراتژی‌ها می‌پردازد؛ به‌ویژه در حوزه استراتژی‌های نظامی. به بیان دقیق‌تر، ژئواستراتژی دانشی است که رابطه میان استراتژی و محیط جغرافیایی را تحلیل می‌کند و بر تعیین قلمرو جغرافیایی راهبردهای نظامی برای هدایت صحیح عملیات نظامی تمرکز دارد. عوامل مؤثر بر تدوین استراتژی معمولاً به دو دسته تقسیم می‌شوند: دسته نخست، شامل عواملی است که عمدتاً در ژئوپلیتیک به‌عنوان مؤلفه‌های ثابت شناخته می‌شوند. دسته دوم، عوامل متغیری هستند که بسته به نوع و مرحله جنگ تغییر می‌کنند. این دسته در ابتدا مواردی مانند تسلیحات و حمل‌ونقل را دربر می‌گیرد، اما در جریان درگیری ممکن است عناصر جدیدی نیز به آن افزوده شود (عزتی، ۱۳۹۶: ۱۰).

یکی از روندهای رو به رشد در توسعه روابط بین‌الملل، مفهوم «رقابت همکاری محور» است. نمونه‌های بارزی از این رویکرد را می‌توان در اتحادیه‌های صنفی و انجمن‌های تجاری مشاهده کرد که در آن‌ها شرکت‌ها با وجود رقابت شدید، برای دستیابی به اهداف مشترک همکاری می‌کنند. همکاری شرکت‌های مایکروسافت و اپل در حوزه توسعه

نرم افزار و شرکت های پژوه و تویوتا در پروژه ایجاد یک شهر خودرویی جدید در اروپا، نمونه هایی از این همکاری هاست.

این نوع از همکاری را می توان در سه سطح مختلف ۱. همکاری متقابل؛ ۲. همدستی و ۳. هم آفرینی تبیین کرد. در مرحله همکاری متقابل، کشورهای رقیب به این نتیجه می رسند که همکاری با یکدیگر، می تواند منافع قابل توجهی را برای هر دو طرف به همراه داشته باشد. به این ترتیب، ضمن کسب منفعت، تلاش می کنند منافی را نیز به طرف مقابل اعطا کنند. معمولاً این همکاری ها به مرحله همدستی منجر می شود که در آن، شرکای همکاری بر این باورند که با مشارکت نزدیک تر می توانند امتیازات بیشتری برای یکدیگر کسب کنند. در نهایت، استمرار همکاری و همدستی واقعی می تواند به هم آفرینی منجر شود. بدین معنا که کشورهای مشارکت کننده تمامی منابع و ظرفیت های خود را برای پیشبرد و توسعه متقابل بسیج می کنند (واعظیان، ۱۷۴: ۱۴۰۳). برای تحقق هم آفرینی و کسب هم افزایی، کشورهای شرکت کننده باید پنج نکته کلیدی را به طور کامل رعایت کنند (شعاری، ۱۳۸۷):

- شفاف سازی نقش ها و مسئولیت ها؛
- التزام و تعهد جدی به همکاری؛
- پرهیز از انتقادات و نکوهش های بی ثمر؛
- پاسخگویی متقابل؛
- برنامه ریزی دقیق برای مدیریت اختلافات.

اصطلاح «منافع متعارض» نیز برای نخستین بار توسط دنیس تامپسون در سال ۱۹۹۳ مطرح شد و به شرایطی اشاره دارد که در آن منافع یا انگیزه های اولیه و ثانویه فرد در تعارض با یکدیگر قرار می گیرند و این تعارض ممکن است تصمیم گیری ها و قضاوت های حرفه ای او را تحت تأثیر قرار دهد. به بیان ساده تر، فعالیت های حرفه ای فرد گاهی تحت تأثیر منافع شخصی وی قرار می گیرد. رسنیک (۲۰۱۲) به نقل از دیویس (۱۹۸۲)، تضاد منافع را حالتی می داند که در آن منافع شخصی یا اقتصادی فرد با وظایف حرفه ای یا

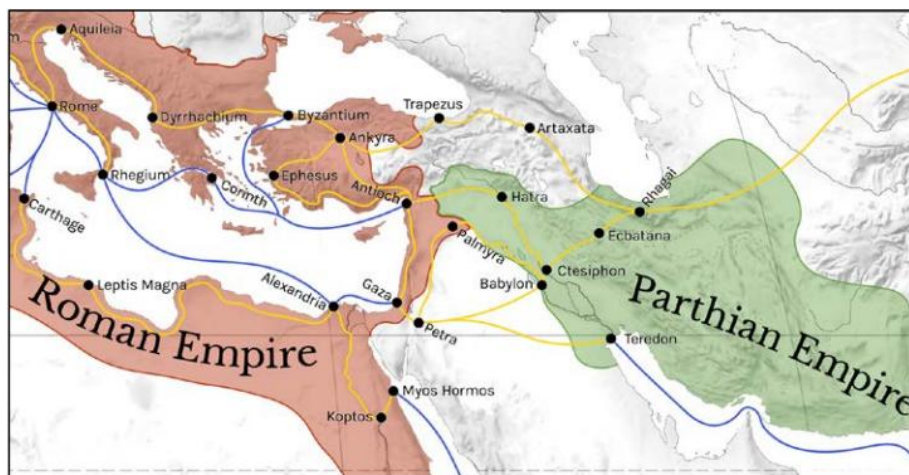
سازمانی وی در مغایرت یا تعارض قرار گیرد. چنین تعارضی توانایی فرد را برای اتخاذ تصمیمات بی طرفانه، عینی و قابل اعتماد مختل می کند یا به شدت کاهش می دهد. این تعریف را می توان به همکاری میان کشورها با منافع متعارض نیز تعمیم داد به این معنا که تضاد منافع میان دو یا چند کشور زمانی پدیدار می شود که منافع یک کشور با تعهدات یا وظایف آن کشور نسبت به کشور مقابل در تناقض قرار گیرد. تعارض منافع به هر وضعیتی اطلاق می شود که باعث برخورد میان یک نفع عمومی با نفع خصوصی یا منافع عمومی دیگر شده و استقلال، بی طرفی و اجرای عینی تعهدات را تحت تأثیر قرار دهد (رجب زاده عصارها، ۱۳۹۵).



مدل مفهومی پژوهش (منبع: نگارنده)

بستر تاریخی و محیط راهبردی منطقه

ارتباط زمینی میان خلیج فارس و غرب مدیترانه از دوران باستان همواره موضوعی مورد توجه دائمی بوده است. یکی از نخستین اشارات به دوران امپراتوری روم بازمی‌گردد، زمانی که کالاهای خاص و کمیاب توسط کاروان‌ها از بندرهای مرکزی خلیج فارس حمل می‌شد تا به سواحل مدیترانه برسد. اگرچه این مسیر از حمل کالا از طریق دریای سرخ گران‌تر بود، اما به دلیل وابستگی مسیر دریایی به دوره‌های بین موسمی، سودآوری رقابتی داشت (James, 2021: 5).



شکل ۱. نقشه مسیرهای تجاری اصلی روم و پارت (اشکانیان) منبع: ون در کراون، جان. «نقشه مسیرهای تجاری روم و پارت (اشکانیان)» (worldhistory, 2020).

از نظر زمانی، این منطقه در قرن بیستم و به دنبال کشف منابع نفتی شبه‌جزیره عربستان، رونق چشمگیری را تجربه کرد؛ منابعی که حمل زمینی آن‌ها به شرق مدیترانه امکان‌پذیر بود. در اواخر دهه ۱۹۵۰، حمل نفت خام از طریق خط لوله ترنس-عربین (تاپ‌لاین) بین میدین فراساحلی ظهران عربستان و بندر صیدا در لبنان آغاز شد. البته پویایی‌های ژئوپلیتیک آن دوره نیز باید مورد مطالعه قرار گیرد، زیرا ابتکار سعودی-آمریکایی، از طریق شرکت آرامکو در آن مقطع تاریخی، مورد استقبال همه بازیگران قرار نگرفت. از

دیدگاه آمریکایی‌ها، تاپ‌لاین می‌توانست به‌طور هم‌زمان دو معضل اساسی را حل کند: از یک‌سو، اروپای غربی تشنه هیدروکربن می‌توانست از نفت ارزان‌تر و در دسترس‌تر بهره‌مند شود و از سوی دیگر، کشورهای عربی می‌توانستند شاهد بهبود اقتصاد خود و دور شدن سایه بی‌ثباتی باشند. این امر نه تنها در مورد تولیدکننده سعودی در مبدأ صادق بود؛ بلکه کشورهای ترانزیتی مانند اردن، سوریه و لبنان را نیز شامل می‌شد که با افزایش درآمدهایشان، شاهد ارتقای سطح زندگی خود می‌بودند (Douglas, 1990: 263).

اگر قرار بود در زمان ساخت، مسیری تنها بر اساس معیارهای توپوگرافی انتخاب شود، بهترین راه حل، کشیدن یک خط مستقیم از طهران تا بندر عمیق حیفا بود که در آن زمان در قیومیت بریتانیا بر فلسطین قرار داشت. با این حال، ملاحظات تجاری و ژئوپلیتیک با یکدیگر همسو نبودند. اختلافات میان ملک ابن سعود و ملک عبدالله پادشاه اردن، انتخاب یک مسیر انحرافی از طریق مصر را ایجاب می‌کرد که در عمل به نفع ملک فاروق تمام می‌شد. همچنین مشخص نبود که بریتانیایی‌ها با تکمیل این پروژه موافقت کنند، زیرا آن‌ها از طریق «شرکت نفت عراق»، تنها خط لوله منطقه را که میان کرکوک و حیفا امتداد داشت، در کنترل خود داشتند. بنابراین، صرفاً در صورتی که از وفور نفت عربستان سودی می‌بردند، ممکن بود با پروژه تاپ‌لاین موافقت کنند. بریتانیایی‌ها ترجیح می‌دادند مذاکرات را به‌جای لندن، به بیت‌المقدس ارجاع دهند تا مقامات محلی را درگیر کرده و از ساخت یک پایانه در حیفا جلوگیری کنند، زیرا بندر این شهر مملو از تانکرهای شرکت نفت عراق بود. در چنین شرایطی، مقامات آرامکو بندر قیصریه را به‌عنوان یک جایگزین در نظر گرفتند، اما ابن سعود تمایلی به این کار نداشت، زیرا اجازه نمی‌داد خط لوله‌اش از یک دولت آتی اسرائیلی عبور کند (Douglas, 1990: 265).

مخالفت احتمالی بریتانیا و تشکیل بسیار محتمل «خانه ملی یهودی»، باعث شد آمریکایی‌ها به دولت نوپای لبنان روی بیاورند که عرب‌ها، فضایی برای همکاری متقابل را به آن‌ها تضمین کرده بودند. عبور از اردن که حامی آرمان فلسطین بود نیز با وعده

مزایای اقتصادی قابل توجه، تضمین شد (SHINE, 1953: 63). با این وجود، تا زمانی که کنترل منابع نفتی خلیج فارس جزو منافع راهبردی مشترک آمریکا محسوب می‌شد، اختلافات میان بازرگانان و دیپلمات‌های این کشور به سرعت برطرف می‌گردید (Anderson Jr, 2014: 202). با ایجاد این خط لوله، آمریکایی‌ها همچنین به بهبود اقتصادی اروپای غربی که پس از جنگ دوم ویران شده بود و نباید در مدار شوروی قرار می‌گرفت، کمک می‌کردند. بنابراین، پروژه تاپ‌لاین با امنیت ملی ایالات متحده مرتبط بود (Raimondi, 2019: 16-17).

اما جنگ استقلال اسرائیل و به رسمیت شناختن اسرائیل توسط ایالات متحده، پروژه تاپ‌لاین را تقریباً از بین برد و «وضعیت فاجعه‌باری را در ریاض ایجاد کرد که تنها روس‌ها می‌توانستند از آن سود ببرند». با این حال، دیپلماسی آمریکا با بهره‌گیری از منابع مالی قابل توجه و کمک‌های بشردوستانه گسترده برای فلسطینیان، وجدان‌ها را آرام کرد و اطمینان داد که پروژه ادامه یابد و اولین تانکر در دسامبر ۱۹۵۰ در سواحل لبنان بارگیری شود (Ghosn, 2011: 167). بحران کانال سوئز که توسط بریتانیا و فرانسه در سال ۱۹۵۶ برانگیخته شد، اعراب را به منفجر کردن خط لوله شرکت نفت عراق واداشت و بر اهمیت تاپ‌لاین افزود. در سال ۱۹۶۷، جنگ شش‌روزه منجر به تصرف بلندی‌های جولان سوریه توسط اسرائیلی‌ها شد، منطقه‌ای که تاپ‌لاین از آن عبور می‌کرد و با وجود حملات جبهه آزادی‌بخش فلسطین به فعالیت خود ادامه داد. در سال ۱۹۷۳، جنگ یوم کیپور باعث شد عربستان سعودی تحریمی را اعمال کند که به بسته شدن خط لوله، برای بیش از یک سال منجر شد. در نهایت، خواسته‌های مداوم دولت‌های ترانزیت، جنگ داخلی در لبنان، حوادث مسلحانه در طول خط لوله و مهم‌تر از همه، نسل‌جدیدی از نفت‌کش‌های غول‌پیکر که هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش دادند، تاپ‌لاین را غیرقابل دوام ساخت و در سال ۱۹۸۳، فعالیت این پروژه متوقف شد و پس از آن، اسرائیل از بخش بلندی‌های جولان این خط لوله برای انتقال آب استفاده کرد (Kaufman, 2014: 105-110). این وضعیت ما را به تأمل درباره اهمیت راهبردی کریدور زمینی خلیج فارس-مدیترانه وامی‌دارد؛ مسیری که هم در زمان صلح و هم در شرایط بحران و جنگ، نقش حیاتی در انتقال نفت،

کالا و نیروهای نظامی ایفا می‌کرد به موازات خط لوله، جاده‌ای به نام جاده تاپ‌لاین ساخته شده بود که در ابتدا برای خدمات‌رسانی به ساخت و نگهداری تاپ‌لاین استفاده می‌شد، اما از سال ۱۹۶۷ به بعد آسفالت و برای حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گرفت. این مسیر به‌زودی به‌عنوان یک راه زمینی که بخش شرقی و مرکزی شبه‌جزیره عربستان را به لبنان، سوریه و اردن متصل می‌کرد، تثبیت شد. این جاده برای ترافیک باری مورد استفاده قرار می‌گرفت و بخش اصلی آنکه از عربستان سعودی می‌گذرد، «بزرگراه ۸۵» نامیده می‌شود.



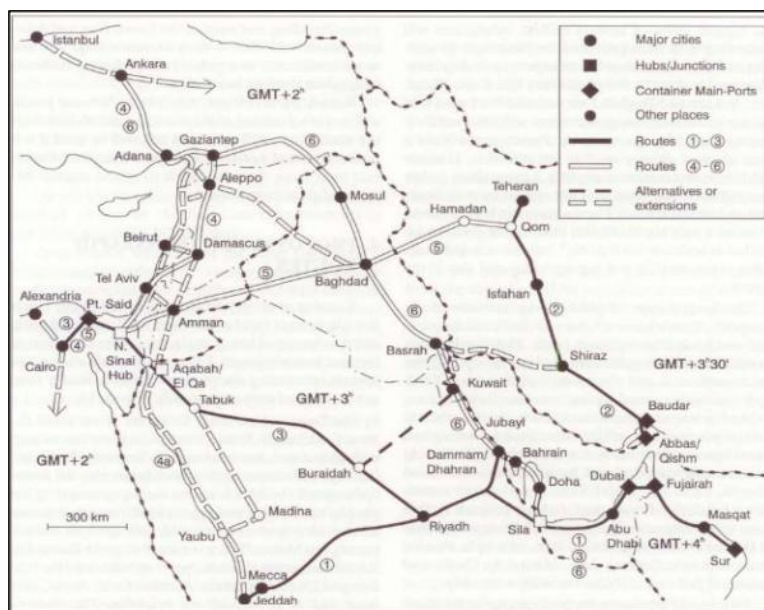
شکل ۲. نقشه جاده‌ای که به موازات مسیر تاپ‌لاین کشیده شده است. منبع: (Almashareq, 2021)

جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۱ فشار زیادی بر کل منطقه وارد کرد. این منطقه مجبور بود تعداد زیادی از سربازان را که برای اولین درگیری بزرگ مسلحانه در تاریخ معاصر آماده می‌شدند، در خود جای دهد. پس از استقرار نیروها، تأمین و نگهداری آن‌ها ضروری بود و به همین دلیل، مسیرهای ارتباطی اهمیت حیاتی داشتند. یکی از مسیرهای لجستیکی اصلی که ایجاد شد، مسیر به اصطلاح «داج»^۱ بود که با بخش اصلی جاده تاپ‌لاین منطبق

1 Dodge Route

دیپلماسی اتصال و بازاریابی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۷۳

بود. این جاده که سپاه هفتم ایالات متحده منطقه تجمع خود را در آن برپا کرد، توسط فرماندهی لجستیک منطقه عملیات نیز برای جابجایی نیروهای ائتلاف از بنادر محل پیاده شدن تا مناطق تجمع مورد استفاده قرار گرفت (BOURQUE, 2002). در روزهای آغازین قرن جدید، گزینه‌هایی برای ایجاد یک «شبکه حمل و نقل سریع» برای انتقال کالا و مسافر در خاورمیانه مورد بررسی قرار گرفت. در چارچوب این شبکه احتمالی، یک زیرساخت که در امتداد بزرگراه خط لوله تاپ‌لاین کشیده شود، کاملاً مناسب و یکی از عملی‌ترین گزینه‌ها بود. با این حال، با توجه به زیرساخت‌های بندری در شرق مدیترانه، ایجاد یک مسیر جایگزین (بای‌پس) به سمت توزیع‌کننده شمال سینا و سپس به سوی بنادر اصلی در مصر و اسرائیل ممکن بود (RITTER, 1999).



شکل ۳. پروژه یک شبکه حمل و نقل سریع در خاورمیانه (Ritter, 1999: 132)

در سال ۲۰۱۶، شاهزاده سعودی محمد بن سلمان یک برنامه تحول جاه‌طلبانه برای کشورش را رونمایی کرد که آن را «چشم‌انداز ۲۰۳۰» نامید. یکی از ارکان این برنامه، تبدیل عربستان سعودی به یک هاب یا قطب ارتباطی میان آسیا، آفریقا و اروپا با بهره‌گیری

از موقعیت جغرافیایی آن بود (KSA, 2023). در چارچوب چشم‌انداز ۲۰۳۰، عربستان سعودی «برنامه ملی توسعه صنعتی و لجستیک»^۱ را اجرایی می‌کرد. این برنامه، پشتیبانی ارتباطی لازم را از طریق «استراتژی ملی حمل‌ونقل و لجستیک» با هدف اتصال شبکه‌های محلی و منطقه‌ای، تسهیل تجارت فرامرزی و ساده‌سازی جابجایی کالا از طریق رویه‌های گمرکی دیجیتال و ساده دریافت می‌کرد (Frost & Sullivan, 2022). به نظر می‌رسید چشم‌انداز سعودی با ابتکار «کمربند و راه» چین، در شرایطی که ایالات متحده در حال واگذاری قدرت بود، همپوشانی دارد. چین نه تنها به دلیل منابع انرژی، بلکه به این دلیل که خاورمیانه محل تلاقی استراتژی‌های زمینی و دریایی چین است از اتحاد استراتژیک با سعودی‌ها استقبال کرده بود (Chazizajuly, 2019).

ساختار و ویژگی‌های کریدور خلیج فارس-مدیترانه^۲

کریدور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه که به‌عنوان «کریدور شرق-غرب» نیز شناخته می‌شود، یکی از استراتژی‌ترین طرح‌های زیرساختی در منطقه غرب آسیا به شمار می‌رود که هدف آن ایجاد یک پل زمینی کارآمد برای اتصال مستقیم اقتصادهای آسیایی به بازارهای اروپایی است. این راه‌گذر، که عمدتاً بر حمل‌ونقل ریلی استوار است، چهار کشور ایران، عراق و سوریه و لبنان را به‌عنوان محورهای اصلی خود در برمی‌گیرد و به دنبال ارائه جایگزینی سریع‌تر و ارزان‌تر برای مسیرهای دریایی سنتی، به‌ویژه کانال سوئز است. اهمیت این پروژه فراتر از ابعاد اقتصادی صرف بوده و به‌عنوان ابزاری برای تقویت همگرایی ژئوپلیتیکی و تعمیق روابط استراتژیک میان کشورهای عضو تلقی می‌شود (پوراحمد و موسوی، ۱۳۹۸).

مسیر این کریدور از بنادر جنوبی ایران در خلیج فارس، مشخصاً بندر امام خمینی ره و در چشم‌انداز بلندمدت، بندر چابهار آغاز می‌شود. کالاها پس از بارگیری، از طریق شبکه ریلی سراسری ایران به سمت مرز غربی کشور در شلمچه حمل می‌شوند. نقطه حیاتی و در

1 NIDL

2 Persian Gulf-Mediterranean Corridor

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۷۵

عین حال چالش برانگیز این طرح، اتصال همین نقطه به شهر بصره در عراق است. این بخش که به «حلقه مفقوده»^۱ کریدور شهرت دارد، شامل احداث یک خط آهن به طول تقریبی سی و دو کیلومتر و ساخت یک پل پیشرفته بر روی اروندرود است. پس از عبور از این گلوگاه، مسیر ریلی از طریق شبکه راه آهن عراق و با گذر از شهرهایی کلیدی مانند بغداد، به سمت گذرگاه مرزی القائم-البوکمال در مرز عراق با سوریه ادامه می‌یابد. در نهایت، این خط آهن در خاک سوریه به بنادر مهم این کشور در دریای مدیترانه، یعنی لاذقیه و طرطوس، متصل شده پس از آنکه کالاها از طریق کریدور اصلی به نقاط کلیدی در سوریه (مانند دمشق یا حمص) برسند، به راحتی می‌توانند از طریق شبکه جاده‌ای موجود میان دو کشور به لبنان و شهرهای مهمی مانند بیروت یا طرابلس منتقل شوند. این مسیر در حال حاضر نیز برای تبادلات تجاری استفاده می‌شود و دروازه‌ای جدید برای تجارت با اروپا و شمال آفریقا می‌گشاید. یکی از بزرگ‌ترین مزیت‌های فنی این پروژه، یکسان بودن عرض ریل^۲ در هر چهار کشور است. شبکه ریلی ایران، عراق و سوریه همگی از ریل استاندارد با عرض ۱.۴۳۵ میلی‌متر بهره می‌برند که این امر نیاز به هرگونه عملیات تعویض بوژی (مجموعه چرخ‌های قطار) در مرزها را از میان برده و امکان یک ترانزیت روان و بدون وقفه را فراهم می‌آورد (SCFR³, 2023).

این هماهنگی فنی، پتانسیل کاهش زمان حمل کالا بین ده تا پانزده روز و کاهش هزینه‌ها تا سقف ۳۰٪ را در مقایسه با مسیرهای دریایی موجود ایجاد می‌کند که این خود یک مزیت رقابتی تعیین‌کننده است. با این حال، تحقق کامل این چشم‌انداز بلند پروازانه با موانعی جدی روبرو است. زیرساخت‌های ریلی در عراق و سوریه به دلیل سال‌ها جنگ، بی‌ثباتی و عدم سرمایه‌گذاری کافی، دچار فرسودگی و تخریب گسترده شده‌اند و نیازمند بازسازی و نوسازی پرهزینه هستند. مهم‌تر از آن، چالش‌های امنیتی ناشی از فعالیت گروه‌های تروریستی و بی‌ثباتی سیاسی در این دو کشور، ریسک سرمایه‌گذاری و امنیت

1 Missing Link

2 Gauge

3 Strategic Council on Foreign Relations

ترانزیت را به شدت افزایش می‌دهد. علاوه بر این، تأمین مالی این ابرپروژه در شرایطی که ایران و سوریه تحت تحریم‌های شدید بین‌المللی قرار دارند و رقابت‌های ژئوپلیتیکی در منطقه به اوج خود رسیده، یکی از بزرگ‌ترین موانع سیاسی و اقتصادی به شمار می‌رود (جعفری، ۱۴۰۰).

در اواخر سال ۲۰۲۴، سقوط دولت بشار اسد، متحد دیرینه ایران در محور مقاومت، نقطه عطفی در روابط دو کشور ایجاد کرد. این رویداد، که با پیشروی گروه‌های مخالف از جمله حیات تحریرالشام^۱ به دمشق همراه بود، منجر به فرار اسد به مسکو شد و از بین رفتن این ائتلاف (تهران-دمشق)، ساختار ژئوپلیتیک خاورمیانه را دگرگون ساخت. در ژانویه ۲۰۲۵، دولت جدید سوریه به رهبری احمد الشرع (معروف به ابومحمد الجولانی)، روابط دیپلماتیک با ایران را به حالت تعلیق درآورد و ورود شهروندان و کالاهای ایرانی را ممنوع اعلام کرد. مقامات سوری، تهران را متهم به حمایت از شورش‌های وفادار به اسد کردند که این امر تنش‌ها را تشدید کرد. از اوایل ۲۰۲۵، سفارتخانه‌های دو کشور در پایتخت‌های یکدیگر بازمانده، لیکن پست‌های سفیر خالی مانده و هیچ دیدار سطح بالایی از سوی مقامات سوری صورت نگرفته است. این تغییر، سوریه را برای اولین بار در دهه‌ها از درگیری‌های مستقیم ایران و اسرائیل دور نگه‌داشته و سیاست بی‌طرفی جدیدی را ترویج می‌کند که اولویت را به ثبات داخلی و بازسازی می‌دهد.

ایران، که سوریه را به‌عنوان متحد خود می‌دید، اکنون با چالش‌های جدی روبرو است. تهران همچنان به دنبال حفظ منافع مشترک از طریق گفتگوی ملی و ثبات سوریه است و مخالفان اسد را از تروریست‌های تکفیری به گروه‌های مخالف مشروع تغییر نام داده است. با این حال، نفوذ ایران در سوریه کاهش یافته و دولت جدید، مدل کنترل ایرانی را رد کرده است. این تحولات، سوریه را به آزمایشگاهی برای موازنه قدرت میان ایالات متحده، ترکیه، اسرائیل و عربستان سعودی تبدیل کرده است. بر این اساس، روابط ایران و سوریه از یک اتحاد استراتژیک به سمت یک «دورکاری سرد» حرکت کرده که می‌تواند

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۷۷

فرصت‌هایی برای دیپلماسی جدید فراهم کند، اما ریسک بی‌ثباتی بیشتر را نیز به همراه دارد (Shafaq News, 2025).

یافته‌ها

پیامدهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی

پیامدهای ژئوپلیتیکی برای ایران

کریدور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه، فراتر از یک پروژه زیرساختی، ابزاری استراتژیک برای بازآرایی مناسبات قدرت در غرب آسیا و اوراسیا محسوب می‌شود که در مرکز آن، جمهوری اسلامی ایران نقشی محوری ایفا می‌کند. اهمیت ژئوپلیتیک این راه‌گذر برای ایران را می‌توان در سه لایه اصلی تحلیل کرد: تثبیت جایگاه ایران به‌عنوان «محور اتصال» کریدورهای بین‌المللی، تعمیق اتحادهای راهبردی با قدرت‌های شرقی، و خنثی‌سازی راهبرد مهار آمریکا.

تثبیت ایران به‌عنوان محور اتصال^۱ کریدورها

جغرافیای ایران به‌گونه‌ای است که این کشور را به نقطه تلاقی طبیعی کریدورهای بزرگ جهانی تبدیل کرده است. کریدور خلیج فارس-مدیترانه با اتکا به زیرساخت‌های قدرتمند داخلی ایران، این نقش را عینیت می‌بخشد. بندر امام خمینی (ره) به‌عنوان نقطه آغازین این کریدور، به‌تنهایی به ۷۰ درصد از مراکز صنعتی و جمعیتی ایران دسترسی دارد و با ظرفیت‌های عظیم لجستیکی و هم‌جواری با مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، یک مبدأ توانمند برای ترانزیت کالا فراهم می‌آورد. پروژه بندر بزرگ خلیج فارس نیز با هدف افزایش این توانمندی و کسب سهم حداکثری از بازارهای منطقه طراحی شده است (محمدپور و همکاران، ۱۴۰۱). این کریدور در عمل ایران را در بطن دو راه‌گذر حیاتی دیگر، یعنی کریدور شمال-جنوب (برای اتصال روسیه و اروپا به هند) و ابتکار «یک کمربند-یک جاده» چین، قرار می‌دهد و از یک مسیر نقطه‌ای به یک شاهراه شبکه‌ای تبدیل می‌کند.

1 Linchpin

تعمیق اتحاد با قدرت‌های اوراسیایی

این کریدور منافع استراتژیک ایران را با اهداف کلان قدرت‌های اوراسیایی مانند روسیه و چین گره می‌زند. برای روسیه در چارچوب تفکر «نواوراسیاگرایی» که بر تقابل با هژمونی آتلانتیکی تأکید دارد، ایران به‌عنوان یک «متحد راهبردی» شناسایی می‌شود (مایلسکی، ۲۰۱۵: ۷۶). کریدور خلیج فارس-مدیترانه به روسیه امکان می‌دهد تا با دور زدن نقاط فشار ناتو، یک مسیر امن و باثبات برای دسترسی به آب‌های گرم و بازارهای آفریقا و غرب آسیا بیابد. این نیاز، به‌ویژه پس از جنگ اوکراین و تشدید تحریم‌ها، فوریتی استراتژیک یافته و ایران را به شریکی ضروری برای مسکو تبدیل کرده است (محمدپور و همکاران، ۱۴۰۱). اما برای چین، این کریدور مکملی حیاتی برای طرح «یک کمربند-یک جاده» است. چین برای کاهش وابستگی به تنگه مالاکا که یک نقطه ضعف استراتژیک در برابر نفوذ آمریکا و هند محسوب می‌شود، به دنبال مسیرهای جایگزین زمینی است. کریدور ایران، مسیری امن برای اتصال غرب چین به مدیترانه فراهم کرده و به پکن در گسترش نفوذ اقتصادی خود در این منطقه کمک می‌کند: Mileski, 2015: 76)

خشتی‌سازی راهبرد مهار آمریکا

مهم‌ترین پیامد این کریدور برای ایران، شکستن حلقه محاصره و مهار است که سال‌ها از سوی ایالات متحده دنبال شده است. این راهگذر با ایجاد زنجیره‌های تأمین ضد تحریم و خارج از دسترس نظام مالی و نظامی غرب، به ایران، روسیه و چین اجازه می‌دهد تا یک بلوک ژئواکونومیک مقاوم در برابر فشارهای یورو آتلانتیک ایجاد کنند (محمدپور و همکاران، ۱۴۰۱). بر اساس متن، کریدور خلیج فارس-مدیترانه «پیشانی و لبه رو به جلوی سه کریدور اصلی روسیه، چین و هند است» و توسعه آن، این قدرت‌ها را برای اتصال به غرب آسیا تحریک می‌کند. این امر نه تنها به «بازآرایی قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی» منجر می‌شود، بلکه با ایجاد قطب‌های جدید تجاری، هژمونی اقتصادی و سیاسی آمریکا را به چالش می‌کشد. این کریدور صرفاً یک مسیر ترانزیتی نیست، بلکه بستری برای تحقق

یک نظم نوین جهانی چندقطبی است که در آن ایران از یک بازیگر تحت فشار، به یک کنشگر تعیین کننده و محوری در قلب اوراسیا تبدیل می شود (واعظیان، ۱۴۰۳: ۱۸۵).

پیامدهای ژئواکونومیکی برای ایران

کریدور خلیج فارس-مدیترانه برای ایران یک ابرپروژه تحول آفرین با ابعاد ژرف ژئواکونومیک است که موقعیت این کشور را از یک بازیگر تحت فشار اقتصادی به یک محور کلیدی در معماری نوین تجارت اوراسیا ارتقا می دهد. اهمیت اقتصادی این راهگذر را می توان در سه لایه مکمل تحلیل کرد: فعال سازی ظرفیت های داخلی و توسعه مبتنی بر هاب های بندری، هم افزایی با ابرپروژه های اقتصادی قدرت های شرقی، و ایفای نقش مرکزی در نظم نوین اقتصاد جهانی که در ادامه توضیح داده می شود:

توسعه اقتصاد دریا پایه و ظرفیت های بندری

این کریدور با اتکا بر زیرساخت های قدرتمند داخلی ایران، منافع اقتصادی ملموسی را از مبدأ برای کشور ایجاد می کند. بندر امام خمینی ره، به عنوان نقطه شروع این راهگذر، قطب اقتصادی عظیم است که به تنهایی نزدیک به نیمی از صادرات غیرنفتی کشور را پوشش داده و به دلیل دسترسی به ۷۰٪ از مراکز صنعتی، کشاورزی و جمعیتی ایران، هزینه های تمام شده کالا را به شکل چشمگیری کاهش می دهد. هم جوار این بندر با ۲۳ مجتمع پتروشیمی با ظرفیت تولید سالانه ۲۶ میلیون تن محصول، ظرفیتی منحصر به فرد برای صدور کالاهای با ارزش افزوده از طریق این کریدور فراهم می آورد. علاوه بر این، پروژه توسعه ای بندر بزرگ خلیج فارس با هدف کسب سهم حداکثری از بازارهای کانتینری منطقه و ایجاد مراکز لجستیکی و تولیدی در اراضی پس کرانه ای، نشان دهنده یک راهبرد هدفمند برای تبدیل سواحل ایران به هاب های تولید و صادرات است (محمدپور و همکاران، ۱۴۰۱؛ ایسنا، بیتا: سایت). این توسعه زیرساختی، به جای آنکه ایران صرفاً یک معبر ترانزیتی باشد، آن را به یک مرکز تولید و پردازش کالا در مسیر تجارت جهانی بدل می کند.

هم‌افزایی با طرح‌های چین و روسیه

کریدور خلیج فارس-مدیترانه به تنهایی عمل نمی‌کند، بلکه به عنوان حلقه اتصال حیاتی، ایران را مستقیماً به دو ابرپروژه اقتصادی دیگر متصل می‌سازد. ابتکار کمربند و راه^۱ چین، مکملی حیاتی برای راهبرد «تمرکز بر کمربند زمینی» چین برای کاهش وابستگی به تنگه استراتژیک مالاکا است. بر اساس متن، این طرح برای ایران «تسهیلات قانونی و زیرساختی» فراهم کرده و اهدافی نظیر «افزایش تولید و اشتغال در صنایع صادراتی» و «افزایش جذب سرمایه‌گذاری خارجی» را قابل تحقق می‌سازد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۴). در مورد کریدور شمال-جنوب^۲ نیز، جنگ اوکراین و تحریم‌های غرب علیه ایران و روسیه، توسعه این کریدور را به یک ضرورت استراتژیک تبدیل کرده است. برخی گزارش‌ها به «سرمایه‌گذاری ۲۵ میلیارد اشاره کرده‌اند (Colibasanu, 2024)، این امر نه تنها درآمدهای ترانزیتی هنگفتی برای ایران به همراه دارد، بلکه امنیت اقتصادی کشور را در برابر فشارهای خارجی تقویت می‌کند.

نقش آفرینی در نظم نوین ژئواکونومیک

مهم‌ترین پیامد ژئواکونومیک این کریدور، تغییر جایگاه ایران در اقتصاد سیاسی بین‌الملل است. این راهگذر به ایران امکان می‌دهد تا از موقعیت ژئوپلیتیک خود برای کسب منافع اقتصادی حداکثری بهره‌برداری کند. ایران به عنوان تنها کشوری که می‌تواند کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا را مستقیماً به اقیانوس هند متصل کند، به شاهره‌ای حیاتی برای بلوکی تبدیل می‌شود که صاحب ۲۰٪ از گاز و ۱۵٪ از نفت جهان است. این نقش انحصاری، اهرم فشار اقتصادی قدرتمندی در اختیار ایران قرار می‌دهد (hooshmand nanakaran, & Rafie, 2025; Nooeali & Ahmdi, 2023). همان‌گونه که متن نتیجه‌گیری می‌کند، کریدور خلیج فارس-مدیترانه «پیشانی و لبه رو به جلوی سه کریدور اصلی روسیه، چین و هند است» و توسعه آن به «بازآرایی قلمروها و مناسبات» و ایجاد

1 BRI

2 INSTC

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۸۱

«قطب‌بندی‌ها و محورهای جدید تجارت جهانی» منجر خواهد شد (محمدپور و همکاران، ۱۴۰۱). این بازآرایی به معنای ایجاد یک اکوسیستم اقتصادی غیرمتمرکز برای غرب است که در آن تجارت با ارزهای ملی تسهیل شده و تأثیر تحریم‌های دلاری به حداقل می‌رسد. در این نظم نوین، ایران از یک اقتصاد محصور در تحریم، به یک هاب لجستیکی و اقتصادی ضروری و مرکزی در قلب اوراسیا تبدیل می‌شود (اندیشکده زاویه، ۱۴۰۴).

تحلیل موردی فرصت-تهدید در کشورهای مسیر عراق و پروژه بندر فاو و جاده توسعه

بر اساس چشم‌انداز توسعه ملی عراق تا سال ۲۰۳۸، این کشور درصدد است تا با احداث بندر بزرگ فاو، قطب لجستیکی و تجاری عظیم را در جنوب استان بصره ایجاد کند. قرارداد فاز اول ساخت این پروژه عظیم، که شامل احداث پنج اسکله اولیه است، به شرکت مهندسی و ساخت‌وساز دوو کره جنوبی واگذار شده است (The Korea Herald, 2020). این پروژه استراتژیک با ظرفیت نهایی برنامه‌ریزی شده نودونه میلیون تن و نود پست اسکله، به‌عنوان محور اصلی توسعه اقتصادی و افزایش ترافیک تجاری عراق طراحی شده است. موقعیت ژئواستراتژیک بندر فاو، یکی از برجسته‌ترین مزیت‌های آن محسوب می‌شود. این بندر ظرفیت آن را دارد که عراق را به یک «پل زمینی»^۱ حیاتی مبدل سازد که اقتصادهای بزرگ آسیا را به ترکیه و اروپا متصل می‌کند. این چشم‌انداز در قالب پروژه مکمل «جاده توسعه»^۲ با بودجه‌ای بالغ بر ۱۷ میلیارد دلار دنبال می‌شود (Reuters, 2023). این طرح با ایجاد یک کریدور حمل‌ونقل ترکیبی (ریلی و جاده‌ای) از خلیج فارس تا مرز ترکیه، می‌تواند جریان‌های تجاری جهانی را به نفع عراق متحول سازد. اجرای کامل این طرح جامع، که شامل احداث یک شهر جدید و تأسیسات صنعتی نیز می‌شود، تأثیرات اقتصادی شگرفی به همراه خواهد داشت. در یک سناریوی عملیاتی، این بندر می‌تواند به کشتی‌های کانتینری را اجازه دهد تا محموله‌های خود را در فاو تخلیه کرده و سپس از

1 Land Bridge

2 Development Road

طریق مسیر ریلی از بصره به ترکیه و نهایتاً به بازارهای اروپایی در سواحل مدیترانه منتقل کنند (Reuters, 2023). با این وجود، تحقق کامل این اهداف با چالش‌هایی نیز روبروست. رقابت‌های منطقه‌ای، به‌ویژه پروژه احداث بندر مبارک الکبیر توسط کویت در نزدیکی آبراه خور عبدالله، می‌تواند تأثیرات نامطلوبی بر عملکرد بنادر عراق داشته باشد. این رقابت ژئوپلیتیک ریشه در تنش‌های تاریخی و مرزی دو کشور دارد و می‌تواند آینده تجاری منطقه را تحت تأثیر قرار دهد (The Cradle, 2022). در چنین شرایطی، همکاری دوجانبه در حوزه بندری و ترانزیتی میان ایران و عراق، با توجه به ظرفیت‌ها و موقعیت‌های ژئواکونومیک مکمل دو کشور، یک ضرورت استراتژیک به نظر می‌رسد. ادغام محورهای ترانزیتی ایران و عراق و اتصال آن‌ها به کریدورهای بین‌المللی می‌تواند منجر به هم‌افزایی و کسب حداکثر منافع متقابل برای هر دو کشور شود.

لبنان و بندر طرابلس به‌عنوان حلقه وصل

لبنان به لحاظ تاریخی همواره به‌عنوان دروازه تجاری و اقتصادی منطقه شامات (المشرق) به دریای مدیترانه و اروپا عمل کرده است. با این حال، دهه‌ها بی‌ثباتی منطقه‌ای و بحران‌های داخلی، این نقش محوری را تضعیف کرده است. امروزه، در چارچوب رقابت‌های ژئواکونومیک جدید، ایده احیای کریدور ترانزیتی‌ای که خلیج فارس را از طریق عراق و سوریه به بنادر لبنان متصل کند، به‌عنوان یک فرصت استراتژیک برای خروج این کشور از انزوای اقتصادی و بحران ساختاری فعلی مطرح می‌شود. با این وجود، تحقق این ظرفیت بیش از آنکه به امکان‌سنجی اقتصادی وابسته باشد، در گرو معادلات پیچیده سیاسی و ژئوپلیتیک منطقه‌ای و بین‌المللی است.

بندر طرابلس در قلب چشم‌انداز ترانزیتی لبنان قرار دارد که به دلیل موقعیت جغرافیایی‌اش در شمال کشور، نزدیک‌ترین بندر لبنانی به شهر حمص سوریه و نقطه شروع مسیر کریدور به سمت عراق محسوب می‌شود. تحلیلگران لبنانی بر این باورند که فعال‌سازی این بندر به‌عنوان پایانه غربی کریدور، می‌تواند شمال لبنان را به قطب لجستیکی منطقه تبدیل کند. این امر نه تنها از طریق درآمدهای ترانزیتی، بلکه با ایجاد زنجیره‌ای از

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۸۳

صنایع خدماتی شامل انبارداری، حمل و نقل و بیمه، به رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال منجر خواهد شد (ملاح، ۲۰۲۲: ۱۴۵). بر اساس این دیدگاه، مسیر ترانزیتی بندر طرابلس، از طریق گذرگاه العریضه به حمص و از آنجا به گذرگاه مرزی القائم میان سوریه و عراق، کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای اتصال زمینی شرق به غرب مدیترانه است. اقتصاددانان لبنانی تأکید دارند که بازگشت لبنان به عمق استراتژیک خود در منطقه شامات، یک انتخاب نیست، بلکه یک ضرورت برای بقای اقتصادی این کشور است. اقتصاد لبنان که به شدت به واردات و بخش خدمات وابسته است، صرفاً از طریق ایفای مجدد نقش واسط تجاری، می‌تواند ساختار خود را ترمیم کند. این کریدور می‌تواند لبنان را به بخشی جدایی‌ناپذیر از پروژه‌های زیرساختی بزرگ‌تر، از جمله ابتکار «کمر بند و راه» چین، تبدیل کرده، سرمایه‌گذاری‌های خارجی را جذب نماید (رزق، ۲۰۲۳: ۸۹).

چالش‌های سیاسی و ژئوپلیتیک در منطقه

علیرغم ظرفیت اقتصادی قابل توجه این کریدور برای لبنان، اما وجود برخی موانع ژئوپلیتیک، مهم‌ترین سد راه تحقق آن محسوب می‌شود. اولین و بزرگ‌ترین مانع، وضعیت بی‌ثبات امروز و آینده نامشخص سوریه است. هرگونه پروژه زیرساختی در مقیاس بزرگ، نیازمند امنیت پایدار در خاک سوریه است که در حال حاضر وجود ندارد. علاوه بر این، تحریم‌های بین‌المللی علیه سوریه، به ویژه «قانون سزار»^۱ آمریکا، هرگونه سرمایه‌گذاری در بازسازی زیرساخت‌های این کشور را که برای تکمیل کریدور ضروری است، با ریسک بالایی مواجه می‌کند (یاسین، ۲۰۲۴). در ضمن باید وضعیت پسا اسد که منجر به تغییر نظام و مدیریت در سوریه شده است مدنظر قرار گیرد. از میان این تغییرات، می‌توان به موضع جدید سوریه برای نخستین بار از سال ۲۰۱۱، در جریان حملات متقابل ایران و اسرائیل در سال ۲۰۲۵ اشاره کرد که دمشق بی‌طرفی اتخاذ کرد و حریم هوایی خود را به روی جنگنده‌های اسرائیلی باز گذاشت اشاره کرد (Institute for the

Study of War, 2025)

1 Caesar Act

دومین چالش اساسی، رقابت شدید منطقه‌ای است. اسرائیل با جدیت پروژه کریدور «مسارات السلام الإقليمي»^۱ را دنبال می‌کند که هدف آن اتصال ریلی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به بندر حیفا است. این پروژه که پس از «پیمان ابراهیم» شتاب گرفته، به‌عنوان یک رقیب مستقیم برای هر کریدوری که از لبنان عبور کند، محسوب می‌شود. تحلیلگران لبنانی این رقابت را بخشی از یک نبرد ژئوپلیتیک گسترده‌تر برای کنترل مسیرهای تجاری منطقه می‌دانند که در آن، موفقیت کریدور حیفا به معنای به حاشیه رانده شدن کامل بنادر لبنان است (ملاح، ۲۰۲۲: ۱۵۰). در نهایت، ورشکستگی و انفعال سیاسی داخلی لبنان و ناتوانی نهادهای دولتی در اتخاذ یک استراتژی ملی منسجم، خود یک مانع بزرگ است. اجرای چنین پروژه عظیمی نیازمند اراده سیاسی یکپارچه، اصلاحات ساختاری در مدیریت بنادر و گمرکات، و دیپلماسی فعال منطقه‌ای است که در شرایط کنونی لبنان، دستیابی به آن بسیار دشوار به نظر می‌رسد.

رقابت و همگرایی در نظم جدید منطقه‌ای

نقش سوریه در آینده کریدور و رقابت بر سر مسیرها

در فردای پس از سقوط حکومت اسد، سرنوشت سوریه بیش از هر عامل دیگری، به پروژه استراتژیک «کریدور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه» گره خواهد خورد. این کریدور صرفاً یک طرح اقتصادی برای بازسازی نیست بلکه به میدان اصلی رقابت ژئوپلیتیک تبدیل خواهد شد که در آن، هویت سیاسی و اقتصادی جدید سوریه و جایگاه آن در نظم منطقه‌ای شکل می‌گیرد. هر دولتی که در دمشق بر سر قدرت باشد، با این انتخاب بنیادین

روبرو خواهد بود که کدام نسخه از این کریدور را محقق سازد و در این فرآیند، متحدان آینده خود را انتخاب کند. لذا سقوط رژیم بشار اسد در دسامبر ۲۰۲۴، نقش سوریه را در کریدور خلیج فارس-مدیترانه از یک شاهراه استراتژیک تحت نفوذ ایران به یک میدان رقابت چندجانبه تبدیل کرده است. این کریدور، که ایران را از طریق عراق و سوریه به بنادر مدیترانه (لاذقیه و طرطوس) متصل می‌کند، پیش از این بخشی از کریدور مقاومت

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۸۵

بود. با تغییر دولت به رهبری احمد الشرع (ابومحمد الجولانی) از گروه تروریستی تحریرالشام، سوریه سیاست بی طرفی جدیدی اتخاذ کرده که اولویت را به بازسازی و ادغام با جهان عرب و نزدیکی با غرب می دهد، نه حمایت از محور ایران. این تحول، کریدور خلیج فارس-مدیترانه را در معرض تهدید قرار داده و رقابت بر سر مسیرهای جایگزین را تشدید کرده است (Smith, 2025: 3). سوریه پسا اسد، با تمرکز بر ثبات داخلی و جذب سرمایه گذاری های عربی (نظیر ۷ میلیارد دلار از عربستان و امارات برای بازسازی بنادر و جاده ها)، می تواند کریدور خلیج فارس-مدیترانه را به یک کریدور عربی شده تبدیل کند. بنادر لاذقیه و طرطوس، که پیش از این تحت کنترل ایران بودند، اکنون برای سرمایه گذاری های شرکت دولتی بنادر و لجستیک دبی (متعلق به دولت امارات متحده عربی)^۱ و شرکت های چینی در چارچوب کمربند و جاده باز شده اند. دولت جدید تحریرالشام، مسیرهای شرقی-غربی مانند بزرگراه ام ۵ را برای اتصال ترکیه، سوریه و اردن به خلیج فارس بازسازی کرده، که این امر سوریه را به هاب لجستیکی برای صادرات انرژی از خلیج فارس به اروپا تبدیل می کند. با این حال، حضور نظامی ترکیه در شمال سوریه و اشغال اسرائیل در جنوب (نزدیک درعا) می تواند جریان کریدور خلیج فارس-مدیترانه را مختل کند، مگر اینکه توافقات چندجانبه (مانند با ترکیه و قطر) برقرار شود. ایران، که کریدور خلیج فارس-مدیترانه را برای دور زدن تحریم ها و دسترسی به مدیترانه ضروری می دید، اکنون با چالش هایی روبرو است. گزارش ها نشان می دهد که بیش از ۶۰ درصد پایگاه های ایرانی در سوریه تعطیل شده و مسیرهای تدارکاتی به لبنان مسدود گردیده، که این امر کریدور خلیج فارس-مدیترانه را از یک کریدور "مقاومتی" به یک مسیر عربی-ترکی تغییر جهت می دهد (Smith, 2025: 5).

رقابت بر سر کریدورها در سوریه پسا اسد، به جنگ ترانزیتی تبدیل شده که بازیگران اصلی آن ترکیه، کشورهای خلیج فارس، اسرائیل و چین هستند. از سویی ترکیه با پروژه جاده توسعه (۱۷ میلیارد دلاری) از طریق سوریه و عراق، به دنبال دور زدن ایران و اتصال

1 DP World

2 M5

مستقیم خلیج فارس به بنادر مرسین (ترکیه) است که این امر کریدور خلیج فارس - مدیترانه را به چالش می کشد. از سویی دیگر عربستان و امارات، با سرمایه گذاری ۵ میلیارد دلاری در شورای همکاری خلیج فارس^۱، بر بازسازی اتوبان ام ۲۵ در سوریه که بخشی از کریدور ترانزیتی خلیج فارس - مدیترانه است و بنادر سوریه تمرکز کرده اند تا سوریه را به بخشی از محور عربی (از ترکیه تا خلیج فارس) تبدیل کنند. علاوه بر این اسرائیل، از طریق کریدور هند - عرب - مدیترانه^۲ و مسارات السلام (اتصال خلیج فارس به حیفا)، سوریه را دور می زند و در مسیرهای جنوبی (از اردن به اسرائیل) سرمایه گذاری می کند. چین نیز با ادغام کریدور خلیج فارس - مدیترانه در کمربند و جاده، در بنادر لاذقیه سرمایه گذاری کرده، اما اولویت را به ثبات سوریه می دهد. همچنین روسیه که پایگاه های خود را حفظ کرده، کریدور خلیج فارس - مدیترانه را برای دسترسی به مدیترانه می خواهد، اما نفوذش کاهش یافته است. در نهایت، آینده کریدور خلیج فارس - مدیترانه به تعادل میان این رقابت ها بستگی دارد: سوریه می تواند هاب بی طرفی شود، اما بدون توافقات منطقه ای (با ترکیه و شورهای همکاری خلیج فارس) که در این صورت این کریدور به حاشیه رانده خواهد شد. این تحولات، ایران را وادار به دیپلماسی جدید و متفاوتی با جولانی می کند تا شاید بتواند سهم خود را در این رقابت کریدوری حفظ کند (Abbasov & Souleimanov, 2025:46).

مقایسه نظام مند بازیگران در رقابت کریدوری

برای تحلیل نقش بازیگران، از یک چارچوب ثابت مقایسه ای شامل اهداف، ابزارها، محدودیت ها و اثر بر کریدور خلیج فارس - مدیترانه استفاده شده است.

- **ایران:** هدف اصلی ایران تثبیت دسترسی زمینی به مدیترانه و افزایش تاب آوری ژئواکونومیک در شرایط تحریم است. ابزارهای مورد استفاده شامل سرمایه گذاری

زیرساختی، ائتلاف منطقه‌ای و دیپلماسی اتصال است. محدودیت‌های اصلی، تحریم‌ها و بی‌ثباتی کشورهای مسیر هستند. اثر ایران بر کریدور، نقش هسته‌ای و پیشران پروژه است.

- **عراق:** هدف عراق تبدیل شدن به هاب ترانزیتی مستقل است. ابزارهای آن شامل بندر فاو و پروژه جاده توسعه است. محدودیت اصلی، فشار رقابت بازیگران و ناهم‌سویی نهادی است. اثر آن بر کریدور، نوسانی و دوگانه ارزیابی می‌شود.

- **سوریه:** هدف سوریه بازسازی اقتصادی و کسب مشروعیت منطقه‌ای است. ابزارها شامل بازگشایی مسیرها و جذب سرمایه خارجی است. محدودیت‌ها شامل بی‌ثباتی سیاسی و تحریم‌هاست. اثر سوریه بر کریدور، تعیین‌کننده اما پرریسک است.

- **ترکیه:** هدف ترکیه تبدیل شدن به گره اصلی اتصال شرق-غرب است. ابزارها شامل زیرساخت، دیپلماسی اقتصادی و امنیتی است. محدودیت آن رقابت هم‌زمان با چند مسیر است. اثر آن عمدتاً رقابتی و جایگزین است.

- **عربستان و امارات:** هدف این بازیگران هدایت جریان اتصال به مسیرهای عربی-اسرائیلی است. ابزارها شامل سرمایه، بنادر و ائتلاف‌های سیاسی است. محدودیت آن وابستگی به ثبات منطقه‌ای است. اثر آن‌ها تضعیف نسبی کریدور ایران محور است.

- **اسرائیل:** هدف اسرائیل تثبیت بندر حیفا به عنوان دروازه اتصال است. ابزارها شامل فناوری، امنیت و توافقات منطقه‌ای است. محدودیت آن مخالفت برخی بازیگران منطقه‌ای است. اثر آن رقابت مستقیم با کریدور خلیج فارس-مدیترانه است.

- **چین و روسیه:** هدف این دو قدرت تنوع‌بخشی به مسیرها و تضعیف گلوگاه‌های تحت کنترل غرب است. ابزارها شامل سرمایه‌گذاری، دیپلماسی زیرساختی و حمایت سیاسی است. محدودیت‌ها شامل ریسک بی‌ثباتی منطقه‌ای است. اثر آن‌ها تقویت بالقوه کریدور، مشروط به ثبات مسیر است.

- **ایالات متحده:** هدف آمریکا مهار مسیرهای جایگزین رقیب و حفظ نفوذ ژئوپلیتیکی است. ابزارها شامل تحریم، فشار دیپلماتیک و حمایت از کریدورهای رقیب است.

محدودیت آن کاهش توان کنترل مستقیم است. اثر آن افزایش رقابت و عدم قطعیت پیرامون کریدور است.

تحلیل نظری و تطبیقی

بازتاب جغرافیایی سیاست‌ها و قدرت (دیپلماسی کریدوری)

داده‌های بررسی شده نشان می‌دهد که کریدور خلیج فارس-مدیترانه صرفاً یک پروژه عمرانی نیست، بلکه «بازتاب جغرافیایی» سیاست‌های راهبردی ایران، روسیه و چین برای بازآرایی نظم منطقه‌ای و جهانی است. این کریدور، اراده سیاسی این کشورها برای ایجاد یک بلوک مقاوم در برابر فشارهای یورو آتلانتیک را بر روی نقشه جغرافیا عینیت می‌بخشد. موقعیت منحصر به فرد ژئواستراتژیک ایران به عنوان یک عامل جغرافیایی، بستر اصلی شکل‌گیری این سیاست ملی و منطقه‌ای شده است. این نوع فهم مسئله، منطبق با تبیینی است که در ادبیات نظری نسبت به ژئوپلیتیک (به مثابه بازتاب جغرافیایی سیاست‌ها) صورت می‌گیرد (عزتی، ۱۳۹۶). علاوه بر این، بررسی‌ها نشان می‌دهد این کریدور یک «کنش سیاسی-محیطی» است که هدفش تغییر معادلات قدرت در منطقه است. این پروژه ابزاری برای اعمال نفوذ، افزایش عمق استراتژیک ایران و به چالش کشیدن هژمونی اقتصادی و سیاسی آمریکا در منطقه است و با فهم ژئوپلیتیک به مثابه «کنش سیاسی-محیطی» در چارچوب قدرت نیز مطابقت دارد (مجتهدزاده، ۱۳۹۱). از سویی دیگر، یافته‌ها نشان می‌دهد این کریدور می‌تواند به عنوان یک راهبرد جغرافیایی، عهده‌دار هر سه کاربرد ژئوپلیتیک باشد (کریمی پور، ۱۳۹۴): نخست، موقعیت جغرافیایی ایران به عنوان نقطه تلاقی کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب و اتصال‌دهنده خلیج فارس به مدیترانه، بر سیاست خارجی و رقابت این کشور با قدرت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای تأثیر می‌گذارد. دوم، تعاملات ایران با عراق، سوریه و لبنان برای تحقق کریدور، مستلزم هم‌افزایی با چین و روسیه و رقابت با کریدورهای رقیب تحت حمایت عربستان و اسرائیل است. سوم، لازمه تحقق این کریدور، «بازآرایی قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی» و شکل‌گیری یک نظم نوین چندقطبی در منطقه خواهد بود.

الگوی روابط ژئوپلیتیک پیرامون کریدور

کریدور خلیج فارس-مدیترانه بر اساس چارچوب مفهومی مقاله، ظرفیت آن را دارد که شبکه پیچیده‌ای از روابط ژئوپلیتیکی را حول خود شکل دهد (حافظ‌نیا، ۱۳۹۶). به‌عنوان عامل تعامل و همگرایی، این طرح ظرفیت آن را دارد که روابط میان کشورهای اصلی کریدور را حول محور منافع مشترک اقتصادی (کاهش هزینه و زمان ترانزیت) و اهداف استراتژیک (تقویت همگرایی و روابط راهبردی) تقویت کند. همچنین، رابطه ایران با قدرت‌های اوراسیایی مانند چین و روسیه را که منافع مشترکی در به چالش کشیدن نظم تک‌قطبی و ایجاد مسیرهای جایگزین امن تجاری دارند، به همگرایی راهبردی منجر کند. در خصوص شکل‌گیری الگویی از رابطه رقابتی، بارزترین نمونه آن در رابطه میان بلوک حامی کریدور و رقبای منطقه‌ای آن قابل شناسایی است. رقابت زیرساختی شدید میان کریدور تحت حمایت ایران و طرح‌های رقیب که از سوی امارات و عربستان به‌سوی اسرائیل امتداد دارند (مانند پروژه مسارات السلام الإقلمی)، یک رقابت کلاسیک ژئوپلیتیک است که در آن بازیگران با قدرت نسبتاً برابر، برای کنترل مسیرهای تجاری و محدود کردن فرصت‌های راهبردی یکدیگر تلاش می‌کنند.

در خصوص الگوی رابطه تقابلی، کریدور خلیج فارس-مدیترانه، رابطه ایران و متحدانش با ایالات‌متحده و اسرائیل را از سطح رقابت به تقابل نزدیک می‌کند. این کریدور در ادبیات راهبردی غرب، ابزاری برای تحکیم محور مقاومت، شکستن حلقه محاصره و تحریم‌ها و تسهیل حمایت لجستیکی از متحدان ایران در منطقه تلقی و معرفی می‌شود و این برداشت، کریدور را به یکی از «خطوط گسل اصلی در ژئوپلیتیک جدید خاورمیانه» تبدیل کرده است. همان‌گونه که در نمونه تاریخی رابطه نفوذ و سلطه در پروژه خط لوله تاپ‌لاین، تبیین شد که چگونه آمریکا مسیر خط لوله را بر اساس ملاحظات ژئوپلیتیک خود و نه لزوماً بهترین گزینه فنی، تعیین کرد و اراده خود را بر کشورهای منطقه تحمیل نمود؛ امروز نیز طرح کریدور ایران، می‌تواند ابزاری برای افزایش رابطه نفوذ و سلطه تهران در عراق، سوریه و لبنان باشد و به ایران اجازه دهد تا رفتار این کشورها را به‌سوی منافع راهبردی خود سوق دهد. علاوه بر این ظرفیت‌های یادشده، شواهد نشان

می دهد هم زمان با شکل گیری زمینه همگرایی میان اعضای کریدور بر اساس منافع مشترک جمعی، پیگیری اهداف متفاوت ملی در کنار همکاری های منطقه ای، پتانسیل «واگرایی» از کریدور ایران محور را در قالب پروژه «جاده توسعه» عراق که این کشور را به ترکیه متصل می کند؛ در خود دارد.

تحلیل ژئواستراتژیک کریدور

بر اساس تعریف ارائه شده از ژئواستراتژی و از این منظر، کریدور خلیج فارس-مدیترانه نمونه ای بارز از طراحی استراتژیک مبتنی بر جغرافیا است که در آن، عامل ثابت و غیر قابل تغییر موقعیت ایران به عنوان تنها کشوری که قادر به اتصال مستقیم خلیج فارس به شرق مدیترانه است، هسته مرکزی این راهبرد را تشکیل می دهد. اما موفقیت این ژئواستراتژی به طور کامل به توانایی تهران در مدیریت عوامل متغیری نظیر تکمیل زیرساخت های حیاتی (به ویژه حلقه مفقوده ۳۲ کیلومتری شلمچه-بصره و بازسازی شبکه ریلی تخریب شده عراق و سوریه)، تأمین امنیت پایدار مسیر در برابر تهدیدات تروریستی و بی ثباتی سیاسی کشورهای ترانزیتی و تعمیق ائتلاف های راهبردی با روسیه و چین به منظور خنثی سازی راهبرد مهار ایالات متحده وابسته است. از این رو، کریدور خلیج فارس-مدیترانه نه صرفاً یک پروژه زیرساختی، بلکه یک طراحی ژئواستراتژیک آشکار از سوی جمهوری اسلامی ایران برای بازتعریف نقش خود از بازیگری تحت فشار به بازیگری محوری و تعیین کننده در نظم نوین منطقه ای و اوراسیایی محسوب می شود.

ابعاد همکاری متقابل

بر پایه چارچوب نظری همکاری متقابل، پروژه کریدور خلیج فارس-مدیترانه در هر سه سطح همکاری، همدستی و هم آفرینی قابل تحلیل است. در سطح نخست (همکاری متقابل)، ایران، عراق به درک مشترکی از منافع اقتصادی ملموس پروژه رسیده اند (کاهش ۱۰ تا ۱۵ روزه زمان ترانزیت و تا ۳۰ درصد هزینه حمل نسبت به مسیر کانال سوئز) که این امر به واسطه وابستگی متقابل اقتصادی، به طور هم زمان پیوندهای سیاسی میان آنان را تقویت می کند. در سطح دوم (همدستی)، رابطه ایران با روسیه و چین از همکاری ساده

فرا تر رفته و به مشارکت استراتژیک نزدیک شده است و هر سه بازیگر، آگاهانه منابع خود را برای دستیابی به هدف مشترک ساخت زنجیره‌های تأمین مقاوم در برابر تحریم و تضعیف نظم مالی-نظامی تحت هژمونی غرب به کار گرفته‌اند. در نهایت در سطح سوم (هم آفرینی) که هنوز به طور کامل محقق نشده نیز، چشم‌انداز قابل تصور ادغام کریدور خلیج فارس-مدیترانه با کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و راه چین می‌تواند به خلق یک فضای ژئواکونومیک یکپارچه و نوظهور در اوراسیا بینجامد که در آن، کشورها تمام ظرفیت‌های سیاسی، مالی، نظامی و زیرساختی خود را برای توسعه مشترک بسیج می‌کنند و در نتیجه، بازآرایی اساسی قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی منطقه و فرا تر از آن را رقم می‌زنند.

چالش‌ها و سناریوهای پیش رو: تعارض منافع در کریدور

مفهوم «منافع متعارض» نیز مفهومی است که در این پروژه به خوبی قابل ردیابی است و دو نمونه کلیدی آن، می‌تواند چشم‌انداز آینده کریدور را تعیین کنند. نخست در عراق، بغداد هم‌زمان هم به کریدور ایران محور متعهد است و هم با پروژه ملی ۱۷ میلیارد دلاری «جاده توسعه» و بندر بزرگ فاو که در آن به دنبال تبدیل شدن به هاب اصلی ترانزیت منطقه و اتصال مستقیم به ترکیه و اروپا است. اما این دو هدف در ظاهر هم‌افزا، در عمل با یکدیگر در تعارض قرار می‌گیرند زیرا موفقیت کامل «جاده توسعه» به معنای کاهش نقش محوری ایران و هدایت جریان کالا به سمت مسیرهای شمالی و غربی دور زننده خاک ایران خواهد بود. این وضعیت، توانایی دولت عراق برای تصمیم‌گیری بی‌طرفانه و متعادل را به شدت مختل می‌کند و بغداد را در موقعیت دشوار انتخاب میان دو گانه «تعهد منطقه‌ای به ایران» و «منافع ملی تبدیل شدن به قطب ترانزیتی» قرار می‌دهد. دوم در سوریه پسا اسد، که همین پارادوکس تکرار خواهد شد. نیاز حیاتی این کشور به صدها میلیارد دلار سرمایه برای بازسازی، می‌تواند دولت آینده دمشق را به سمت همکاری گسترده با کشورهای خلیج فارس و غرب سوق دهد، اما حفظ امنیت پایدار بخش شرقی کریدور (مرز عراق-سوریه) و جلوگیری از انحراف کامل مسیر به سمت کریدورهای عربی-غربی، عملاً

مستلزم نوعی هماهنگی حداقلی با ایران را اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. در نتیجه، سوریه در یک وضعیت کلاسیک منافع متعارض گرفتار می‌شود که در آن اولویت‌های اقتصادی (جذب سرمایه عربی-غربی) با الزامات امنیتی و ژئوپلیتیکی (همکاری با ایران) در تقابل مستقیم قرار می‌گیرند. این دوگانگی، یکی از حساس‌ترین نقاط گسل ژئوپلیتیکی کریدور خلیج فارس-مدیترانه در دهه پیش رو خواهد بود.

نتیجه‌گیری

در طول تاریخ غرب آسیا، هرگاه یک مسیر زمینی توانسته خلیج فارس را به سواحل مدیترانه متصل کند، موازنه قدرت منطقه‌ای را نیز دستخوش دگرگونی اساسی کرده است. این اتصال از کاروان‌های جاده ابریشم باستان گرفته تا خط لوله تاپ‌لاین قرن بیستم، همواره بیش از یک شاهراه تجاری، بلکه میدان اصلی رقابت ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ و محلی بوده است. امروز نیز کریدور خلیج فارس-مدیترانه، با عبور از همان جغرافیای حساس و پرتنش، بار دیگر این الگوی تاریخی را تکرار می‌کند اما این بار با بازیگری محوری ایران و در بستری به مراتب پیچیده‌تر مشتمل بر رقابت کریدورهای موازی، تحریم‌های چندلایه خارجی، منافع متعارض کشورهای ترانزیتی و ظهور نظم چندقطبی اوراسیا. از رهگذر بررسی پیامدهای فنی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک این پروژه در نوشتار حاضر، در بازگشت به پرسش اصلی پژوهش یعنی چگونگی تأثیر این کریدور بر بازآرایی ساختار قدرت و راهبرد ژئوپلیتیکی ایران، بحث و ارزیابی یافته‌های پژوهش نشان می‌دهند که فرضیه اولیه محقق و اثبات شده است که کریدور خلیج فارس-مدیترانه با ایجاد اتصال لجستیکی پایدار و هم‌پوشانی ساختاری با کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و راه چین، جایگاه ژئواکونومیک ایران را به‌طور چشمگیری ارتقا می‌دهد، اما هم‌زمان به تشدید رقابت ژئوپلیتیکی با بلوک عربی-غربی منجر شده و یکی از خطوط گسل اصلی نظم نوین خاورمیانه را شکل می‌دهد.

از نگاه نظری، این پروژه نمونه‌ای کلاسیک از «دیپلماسی کریدوری» یا «دیپلماسی اتصال» است که در آن عامل ثابت جغرافیایی (موقعیت چهارراهی ایران) با مدیریت

دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: ... ۲۹۳

هوشمند عوامل متغیر (زیرساخت، امنیت و ائتلاف) ترکیب شده و به یک ژئواستراتژی فعال تبدیل می‌شود و می‌تواند موفقیت آن را در سطح سوم همکاری میان اعضای محور را، از «همکاری متقابل» (ایران-عراق-سوریه) به «همدستی استراتژیک» (ایران-روسیه-چین) ارتقا داده، چشم‌انداز گذار به «هم‌آفرینی» را در فضایی ژئواکونومیک اوراسیایی یکپارچه را ترسیم کند. با این حال، پایداری این ژئواستراتژی به شدت به دو متغیر حساس وابسته است: نخست منافع متعارض کشورهای ترانزیتی (عراق میان «جاده توسعه» و کریدور ایران، و سوریه پسا اسد میان سرمایه عربی-غربی و امنیت شرقی مسیر) و دوم، توانایی تهران در تبدیل تهدید رقابت زیرساختی (کریدور حیف و کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا^۱) به فرصت هم‌گرایی از طریق دیپلماسی چندلایه.

بنابراین، کریدور خلیج فارس-مدیترانه نه صرفاً یک پروژه ترانزیتی، بلکه یک «بیانیه راهبردی بلندمدت» ایران برای گذار از دیپلماسی مقاومت به دیپلماسی اتصال و محوریت در نظم چندقطبی در حال ظهور است که تحقق کامل آن مستلزم اتخاذ راهبردی ترکیبی است که هم‌زمان سه دستور کار مهم و تعیین‌کننده را دنبال کند: الف. تکمیل فوری حلقه مفقوده شلمچه-بصره و جذب سرمایه چینی-روسی، ب. مدیریت فعال منافع متعارض عراق و سوریه از طریق پیشنهادهای اقتصادی جذاب و تضمین‌های امنیتی مشترک و ج. تبدیل رقابت کریدورها به هم‌افزایی، به‌وسیله مذاکرات چندجانبه فعال با ترکیه و کشورهای خلیج فارس. فقط در صورت اجرای هم‌زمان این سه دستور کار، ایران خواهد توانست از «شمشیر دو لبه» کریدور به‌عنوان یک اهرم پایدار برای تبدیل نقش از بازیگر منطقه‌ای تحت فشار به بازیگر محوری اوراسیا استفاده کند.

منابع

- اندیشکده زاویه. (۱۴۰۴). کریدور شمال-جنوب؛ از پروژه زیرساختی تا ابزار سیاست جهانی. قابل دسترسی
<https://zaviyeinsight.com/2025/10/18/north-south-corridor-of-the-infrastructure-project>

- دنیای اقتصاد. (۱۴۰۳). *ایران؛ شاهراه حیاتی کریدور شمال-جنوب*. قابل دسترسی ۱۴۰۴/۵/۱۲: <https://donya-e-eqtasad.com/fa/tiny/news-4145950>
- دهشیری، محمدرضا و رحیمی، مصطفی. (۱۴۰۰). تحلیل ژئوپلیتیکی کریدور مقاومت: پیامدها و راهبردها. *مطالعات راهبردی*، سال بیست و چهارم، شماره ویژه.
- دوگین، الکساندر. (۱۳۹۴) *مبانی ژئوپلیتیک: آینده ژئوپلیتیک روسیه*. ترجمه: احسان موحدیان. تهران: آکادمی مطالعات ایرانی لندن.
- رزق، وسام. (۲۰۲۳). *لبنان و جاده ابریشم: فرصتی تاریخی یا رؤیایی از دست رفته؟*. النهار. (An-Nahar)
- بازیابی شده از [لینک فرضی به یک مقاله در روزنامه النهار - این لینک جنبه نمایشی دارد].
- شعار، کرم. (۲۰۲۴). *چالش بازسازی سوریه: تقدم حکمرانی اقتصادی بر سیاست*. مرکز خاورمیانه مدرسه اقتصاد و علوم سیاسی لندن (LSE).
- عزتی، عزت‌الله (۱۳۹۶) *ژئوپلیتیک*. تهران: نشر سمت.
- عزتی، عزت‌الله (۱۳۹۶) *ژئواستراتژی*. تهران: نشر سمت.
- العمری، فراس. (۲۰۲۳). *بنادر سوریه: ریه اقتصادی که پس از جنگ در انتظار سرمایه‌گذاری است*. تلویزیون سوریه. (Syria TV)
- کریمی‌پور، یدالله (۱۳۹۴) *ژئوپلیتیک پیشرفته*. تهران: نشر دانشگاهی.
- کولایی، الهه و رسولی‌ثناپی، سمیه. (۱۳۹۷). فرصت‌ها و چالش‌های ژئواکونومیک ایران در کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی. *ژئوپلیتیک*، ۱۴(۵۰)، ۱-۲۸.
- متقی، ابراهیم و همکاران. (۱۳۹۸). نقش کریدورهای ترانزیتی در توسعه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران. *تحقیقات جغرافیایی*، دوره جدید، شماره ویژه.
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۹۱) *جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک*. تهران: نشر قومس.
- مجتهدزاده، پیروز. (۱۳۹۶). *ایده‌های ژئوپلیتیکی و واقعیت‌های ایرانی*. تهران: انتشارات سمت.
- محمدپور، علی؛ رفیع، حسین؛ و مرادی، جهانگیر. (۱۴۰۱). توسعه محور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه و پیامدهای امنیتی-اقتصادی آن در مناسبات ژئوپلیتیکی منطقه‌ای و جهانی. *اقتصاد دفاع و توسعه پایدار*، دوره ۷، شماره ۲۶، صص ۱۴۶-۱۲۳.
- مرکز حرمون للدراسات المعاصرة. (۲۰۲۳). *سوریه در ترازوی قدرت‌های منطقه‌ای: سناریوهای پسا-توافق*. المشارق. (۲۰۲۱). *جاده تاپ‌لاین عربستان سعودی: یک راه حیاتی در زمان جنگ و صلح*. قابل دسترسی https://almashareq.com/en_GB/articles/cnmi_am/features/2021/06/29/feature-02
- ملاح، عصمت. (۲۰۲۲). *بنادر طرابلس در قلب درگیری ژئوپلیتیک: آیا بر رقابت اسرائیل غلبه خواهد کرد؟*. الأخبار. (Al-Akhbar)

واعظیان (۱۴۰۳). دیپلماسی اتصال و بازآرایی موازنه قدرت در غرب آسیا: نقش کریدور خلیج فارس - مدیترانه. *مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی*, ۱۴(۵۰), ۱۶۵-۱۹۰.

References

- Abbasov, N., & Souleimanov, E. A. (2025). After Assad: How Russia is losing the Middle East. *Middle East Policy*, 32(3), 45–62.
<https://doi.org/10.1111/mepo.70005>
- Anderson JR, (2014). Irvine H. *Aramco, the United States, and Saudi Arabia: A study of the dynamics of foreign oil policy, 1933-1950*. Princeton University Press, 2014. p. 202. 7
- Bourque, S, A. (2002). *Jayhawk: The VII Corps in the Persian Gulf War*. Department of the Army, 2002, p. 78.
- Contessi, N. P. (2018). *Foreign policy diversification and intercontinental transport corridors: Explaining Kazakhstan's trans-Eurasian pivot*. *Europe-Asia Studies*, 70(2), 313–330.
<https://doi.org/10.1080/09668136.2018.1423946>
- Fulton, J. (2021). *China's balancing act in the Gulf's infrastructure competition*. The Atlantic Council. Retrieved from <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/chinas-balancing-act-in-the-gulfs-infrastructure-competition/>
- Gaens, B., Sinkkonen, V., & Vogt, H. (2023). Connectivity and order: The evolution of global and regional connectivity politics. *East Asia*, 40(2), 101–121. <https://doi.org/10.1007/s12140-023-09383-7>
- Ghosn, R. (2011). *Territorialities of a Transnational Oil Flow*, CIST2011-Fonder les sciences du territoire. 2011, p. 167.
- Hafeznia, M. R. , & Ghorbani, A. (2020). The Geoeconomics of the Middle East: Competition and Opportunities for Iran. *Geopolitics Quarterly*, 16(57), 22-45.
- Hancock, J. (2021). The Eastern Trade Network of Ancient Rome, *Word History*. 2 June 2021. Available at: https://www.worldhistory.org/article/1761/the-eastern-trade-network-of-ancientrome/#google_vignette [accessed: 26/12/2023].
- Ismaeel, Q. , & Gebeily, M. (2023). *Iraq's \$17bn Development Road seeks to reshape Mideast trade*. Reuters. Retrieved September 27 from

<https://www.reuters.com/world/middle-east/iraqs-17bn-development-road-seeks-reshape-mideast-trade-2023-09-27/>

- Jafari, S. (2021). The geoeconomic implications of the Persian Gulf-Mediterranean corridor for regional integration. *Journal of Strategic Studies*, 24(3), 45-68.
- Kaufman, A. (2014). Between Permeable and Sealed Borders, *Intelligence Journal Middle East Studies*, n. o 46. 2014, pp. 105-110.
- Kingdom of Saudi Arabia. (2016). *Vision 2030: An overview*. <https://www.vision2030.gov.sa/media/cofh1nmf/vision2030-overview.pdf>
- Kurbalija, J. (2016). *Connectivity: Facts and perspectives. Asia-Europe Foundation (ASEF) Outlook Report*. Singapore: ASEF.
- Levin, B. (2023). *Jared Kushner Could Be Made Secretary of State in Second Trump Term, and No, That's Not a Joke*, Vanity Fair. 7 December 2023. Available at: <https://www.vanityfair.com/news/2023/12/jared-kushner-donald-trump-secretary-of-state> [accessed: 28/12/2023]
- Little, D. (1990). Pipeline politics: America, TAPLINE, and the Arabs, *Business History Review*, vol. 64, n. o 2. 1990, p. 257
- Mackinder, H. J. (1904). The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Little, Brown and Company.
- Mileski, T. (2015). Eurasianism – A new Russian geopolitical doctrine. *Croatian International Relations Review*, 21(74), 47-84
- Mileski, T. (2015). *Identifying the new Eurasian orientation in modern Russian geopolitical thought*. University of Ss. Cyril and Methodius, Faculty of Law "Iustinianus Primus" Skopje. https://www.academia.edu/66536054/Identifying_the_new_Eurasian_or_ientation_in_modern_Russian_geopolitical_thought
- Mohemmi, Y. (2024) *Lebanon's Transit Role: Hostage to Syrian Instability and International Sanctions*. Carnegie Middle East Center. Retrieved from <https://carnegie-mec.org/2024/01/15/lebanon-s-transit-role-hostage-to-syrian-instability-and-international-sanctions-pub-91404>

- Pour-Ahmad, A. , & Mousavi, M. N. (2019). *Geopolitics of transit corridors in West Asia*. Tehran University Press.
- Raimondi, E. J. (2019). America's Forgotten Project: TAPLine and the Rise of a New Capitalist Order in the Levant, 1945-1950. *Bard College*, Spring 2019, pp. 16-17.
- Ritter, W. (1999). A fast transport network for the Near East? *Promet – Traffic & Transportation*, 11(2–3), 131–136.
- Ritter, Wigand. (1999) A Transrapid-Network for the Near East?, *Promet-Traffic&Transportation*, vol. 11, n. o 2-3. 1999, p. 132.
- Sadjadpour, K. (2019). *Iran's Long Game in the Middle East*. Carnegie Endowment for International Peace. Retrieved from <https://carnegieendowment.org/2019/10/29/iran-s-long-game-in-middle-east-pub-80186>
- Sevin, E. (2015). *Pathways of connection: An analytical approach to the impacts of public diplomacy*. *Public Relations Review*, 41(4), 562–568. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2015.06.012>
- Shine, J. W. (1953). *Aramaco And Tapline In International Oil*. Massachusetts Institute of Technology, 1953. p. 66
- The Cradle. (2022). *The Faw Port: Iraq's new trade gateway*. Retrieved June 22 from <https://thecradle.co/articles/the-faw-port-iraqs-new-trade-gateway>
- The Korea Herald. (2020). *Daewoo E&C signs \$2. 625B contract to build the first phase of Iraq's Al-Faw Port*. Retrieved December 30 from <https://www.koreaherald.com/view.php?ud=20201230000830>
- Winter, T. (2020). *Silk Road diplomacy: Geopolitics and histories of connectivity*. *International Journal of Cultural Policy*, 26(3), 374–389. <https://doi.org/10.1080/10286632.2018.1550197>
- World History Encyclopedia. (2020). *Map of Roman-Parthian trade routes* [Illustration]. October 27: <https://www.worldhistory.org/image/11763/map-of-roman--parthian-trade-routes/>
- Noorali, H., Ahmadi, S.A. (2023). *Iran's new geopolitics: heartland of the world's corridors*. *GeoJournal* 88, 1889–1904. <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10727-z>

- hooshmand nanakaran,D. and rafie,H. (2025). North-South corridor and its role in Iran's political economy. *Central Asia and The Caucasus Journal*, 31(130), 95-116. doi: 10.22034/ca.2025.729393
- Al-Mashareq. (2021). *Saudi Arabia's Tapline road: A vital route in war and peace*.
https://almashareq.com/en_GB/articles/cnmi_am/features/2021/06/29/feature-02
- Strategic Council on Foreign Relations. (2023, April 15). *Technical and political dimensions of the Shalamcheh–Basra railway project*.
<https://www.scfr.ir/en/technical-and-political-dimensions-of-the-shalamcheh-basra-railway-project/>
- Colibasanu, A. (2024). *Trade corridor wars: Escalating competition between China, Russia, Iran and the West*. Foreign Policy Research Institute (FPRI). Retrieved from FPRI website:
<https://www.fpri.org/article/2024/12/trade-corridor-wars-china-russia-iran-west/>

Translated References into English

- Ali-Asghari, M. E. (2023). Strategies for securing the national interests of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf. *Diplomatic Interactions Quarterly*, 1(3), 143–181. [In Persian]
- Al-Mashareq. (2021). *Saudi Arabia's Tapline road: A vital route in war and peace*. Retrieved December 17, 2023, from https://almashareq.com/en_GB/articles/cnmi_am/features/2021/06/29/feature-02 [In Persian]
- Al-Omari, F. (2023). *Syrian ports: The economic lung awaiting investment after the war*. Syria TV. [In Persian]
- Dehshiri, M. R., & Rahimi, M. (2021). Geopolitical analysis of the Resistance Corridor: Implications and strategies. *Strategic Studies Quarterly*, 24(Special Issue). [In Persian]
- Donya-ye Eqtesad. (2024). *Iran: The vital hub of the North–South Corridor*. Retrieved July 25, 2025, from <https://donya-e-eqtesad.com/fa/tiny/news-4145950> [In Persian]
- Dugin, A. (2015). *Foundations of geopolitics: The geopolitical future of Russia* (E. Movahhedian, Trans.). Tehran: London Academy of Iranian Studies. [In Persian]

- Ezzati, E. (2017). *Geostrategy and the 21st Century*. Tehran: Samt Publications. [In Persian]
- Ezzati, E. (2018). *Geopolitics*. Tehran: Samt Publications. [In Persian]
- Fathi, M. J., Abdokhodaei, M., & Shiravand, S. (2018). The linkage between code and geopolitical genes in foreign policy: A case study of the Islamic Republic of Iran and Saudi Arabia. *Strategic Policy Research*, 7, 156–124. [In Persian]
- Hafeznia, M. R. , & Ghorbani, A. (2020). The Geoeconomics of the Middle East: Competition and Opportunities for Iran. *Geopolitics Quarterly*, 16(57), 22-45. [In Persian]
- Harmoon Center for Contemporary Studies. (2023). Syria on the balance of regional powers: Post-agreement scenarios. [In Persian]
- hooshmand nanakaran,D. and rafie, H. (2025). North-South corridor and its role in Iran's political economy. *Central Asia and The Caucasus Journal*, 31(130), 95-116. doi: 10.22034/ca.2025.729393 [In Persian]
- Mallah, I. (2022). Tripoli port at the heart of geopolitical conflict: Will it outcompete Israel? *Al-Akhbar*. [In Persian]
- Mohammadpour, A., Rafiei, H., & Moradi, J. (2022). Development of the Persian Gulf–Mediterranean transit axis and its security-economic implications in regional and global geopolitical relations. *Defense Economics and Sustainable Development Quarterly*, 7(26), 123–146. [In Persian]
- Mojtahedzadeh, P. (2012). *Political geography and geopolitics*. Tehran: Qoumes Publications. [In Persian]
- Mojtahedzadeh, P. (2017). *Geopolitical ideas and Iranian realities*. Tehran: SAMT Publications. [In Persian]
- Mottaghi, E., et al. (2019). The role of transit corridors in the economic development of the Islamic Republic of Iran. *Geographical Research Quarterly, New Series (Special Issue)*. [In Persian]
- North–South Corridor. (2025). From an infrastructure project to a global policy tool. Zaviyeh Think Tank. Retrieved March 10, 2025, from <https://zaviyeinsight.com/2025/10/18/north-south-corridor-of-the-infrastructure-project/> [In Persian]
- Pour-Ahmad, A. , & Mousavi, M. N. (2019). *Geopolitics of transit corridors in West Asia*. Tehran University Press. [In Persian]

- Ranjbar Heydari, V. (2025). Economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran in competition with international trade corridors. *Diplomatic Interactions Quarterly*, 2(5), 1–52. <https://doi.org/10.22034/dpiq.2025.475772.1009> [In Persian]
- Razq, W. (2023). Lebanon and the Silk Road: A historic opportunity or a lost dream? *An-Nahar*. [In Persian]
- Sadjadpour, K. (2019). Iran's Long Game in the Middle East. Carnegie Endowment for International Peace. Retrieved from <https://carnegieendowment.org/2019/10/29/iran-s-long-game-in-middle-east-pub-80186> [In Persian]
- Shaar, K. (2024). The challenge of Syria's reconstruction: The primacy of economic governance over politics. Middle East Centre, London School of Economics and Political Science (LSE). [In Persian]
- Sharifzadeh, Z., & Mirkoushesh, A. H. (2023). Militarization of the Persian Gulf and its impact on Iran's foreign policy in 2019. *Diplomatic Interactions Quarterly*, 1(1), 131–149. [In Persian]

