

**نویسنده:** خبرنگار کریدل  
**منبع و تاریخ نشر:** کریدل «2026-08-18»  
**برگردان:** پوهندوی دوکتور سیدخسام «مل»

---

## کریدورهایی که غرب آسیا را از نو می‌سازند

### *The corridors remaking West Asia*

بنادر، راه‌آهن‌ها و کابل‌های داده، با عبور مسیرهای تجاری رقیب از میان نقشه قدیمی اتحاد، در حال تغییر شکل قدرت منطقه‌ای هستند

**Ports, railways, and data cables are reshaping regional power as competing trade routes cut across the old alliance map.**



Photo Credit: The Cradle

نقشه اتحاد در غرب و جنوب آسیا دیگر تنها براساس جغرافیا یا صف‌بندی فرقه‌ای ترسیم نمی‌شود. در سال‌های اخیر، نظم منطقه‌ای جدیدی در حال شکل‌گیری است که در آن منافع امنیتی با فناوری، انرژی، بنادر، زنجیره‌های تأمین و کابل‌های ارتباطی گره خورده است.

کنترل زیرساخت‌های مرزی به اندازه توافقات نظامی و سیاسی، به محور رقابت برای نفوذ تبدیل شده است. در قلب این تغییر، شبکه‌ای از مشارکت‌ها وجود دارد که اسرائیل،

هند و امارات متحده عربی را به هم متصل می کند و با د خالت مستقیم ایالات متحده از طریق چارچوب I2U2 پشتیبانی می شود. در کنار آن، مسیرهای دیگری نیز وجود دارد که منافع ترکیه، پاکستان، قطر و کشورهای خلیج فارس در آنها به هم نزدیک می شود و به پروژه هایی مانند کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) و جاده توسعه عراق گسترش می یابد.

منطقه به دو بلوک منسجم تقسیم نشده است و کشورهای درگیر در آن در مورد هر موضوعی موضع مشترکی ندارند. تحول مهم تر، حرکت از اتحادهای نظامی متعارف به سمت شبکه های نفوذ اقتصادی، فناوری و امنیتی است که حول بنا در، راه آهن، انرژی و داده ها ساخته شده اند.

## چارچوب I2U2

چارچوب I2U2 یکی از بارزترین نموده های این تغییر است. این چارچوب با گرد هم آوردن هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و ایالات متحده، به عنوان وسیله ای برای همکاری در امنیت غذایی، انرژی پاک، فناوری، تجارت و سرمایه گذاری آغاز به کار کرد. در اولین اجلاس رهبران چهار کشور در سال 2022، آنها بر سرمایه گذاری و ابتکارات مشترک در آب، انرژی، حمل و نقل، فضا، بهداشت و امنیت غذایی تأکید کردند.

با این حال، اهمیت I2U2 فراتر از پروژه های اعلام شده آن است. این چارچوب، فناوری اسرائیل، ظرفیت و بازارهای صنعتی هند، سرمایه و لجستیک امارات و قدرت سیاسی و استراتژیک ایالات متحده را به هم پیوند می دهد.

این چارچوب، غرب آسیا را به اقیانوس های هند و آرام متصل می کند و اسرائیل، هند و امارات متحده عربی را قادر می سازد تا مشارکت هایی فراتر از روابط دوجانبه سنتی خود ایجاد کنند.

این گروه بندی همچنین از گشایش سیاسی ایجاد شده توسط توافق نامه های ابراهیم ناشی شد. عادی سازی روابط بین امارات متحده عربی و اسرائیل، بستری را در اختیار واشنگتن قرار داد که از طریق آن سرمایه، نیروی کار و ظرفیت صنعتی هند می توانند بیشتر به بخش فناوری اسرائیل و مراکز لجستیک خلیج فارس متصل شوند. با این حال، زبان اقتصادی آن، هدف استراتژیک زیربنایی آن را پاک نمی کند، چرا که دفاع دیگر محدود به مرزها و ارتش های متعارف نیست. این امر به طور فزاینده ای شامل تاب آوری زنجیره تأمین، بنادر، زیرساخت های دیجیتال، امنیت سایبری و حفاظت از جریان های انرژی و تجارت می شود.

## ایدئولوژی، ماشین آلات را روغن کاری می‌کند

منافع اقتصادی و امنیتی با برخی همپوشانی‌ها در دیدگاه سیاسی، به ویژه نسبت به اسلام سیاسی و گروه‌های مسلح فراملی، همراه هستند، اگرچه انگیزه‌های هر دولت به طور قابل توجهی متفاوت است.

در مورد امارات، مقابله با اسلام سیاسی به بخش اصلی دیدگاه ابوظبی در مورد امنیت ملی و منطقه ای تبدیل شده است. موسسه مطالعات امنیت ملی اسرائیل، یک دکترین مذهبی-سیاسی اماراتی را توصیف کرده است که صلح را به عنوان یک ارزش اسلامی و جزئی از هویت ملی معرفی می‌کند.

ابوظبی این دکترین دولتی را علیه اخوان المسلمین و جریان‌های سلفی، به عنوان بخشی از یک کمپین گسترده‌تر علیه اسلام سیاسی در سراسر منطقه، پیش می‌برد.

هند به اسلام سیاسی و گروه‌های مسلح از منظر امنیت داخلی و منطقه ای که عمدتاً توسط درگیری آن با پاکستان و اختلاف بر سر کشمیر شکل گرفته است، نزدیک می‌شود. این امر زمینه بیشتری را برای همکاری با اسرائیل و امارات متحده عربی، به ویژه در زمینه‌های اطلاعاتی، امنیت سایبری، نظارت و فناوری نظامی، فراهم کرده است. دولت‌های متوالی اسرائیل، به ویژه دولت‌های تحت رهبری بنیامین نتانیا‌هو، از رویارویی با گروه‌های مسلح و تهدیدات نامتقارن برای معرفی اسرائیل به عنوان یک قدرت فناوری و امنیتی که کشورهای منطقه می‌توانند به آن تکیه کنند، استفاده کرده‌اند.

جنگ‌ها و بحران‌های سال‌های اخیر، فشار برای همکاری‌های دفاعی و فناوری نزدیک‌تر بین اسرائیل، هند، امارات متحده عربی و ایالات متحده را افزایش داده است.

با این حال، ایدئولوژی به تنهایی نمی‌تواند این روابط را توضیح دهد. هند لزوماً موضع اسرائیل در مورد ایران را قبول ندارد، در حالی که سیاست خارجی امارات صرفاً از دهلی نو یا واشنگتن پیروی نمی‌کند. منافع مشترک، حتی در مواردی که کشورهای شرکت‌کننده در جاهای دیگر از هم فاصله می‌گیرند، به پیشرفت مشارکت‌های عملی کمک می‌کند.

## وزن محوری هند

هند به دلیل گستردگی جمعیتی، اقتصادی و جغرافیایی خود، وزن فوق‌العاده‌ای در این معادله دارد. جمعیت بیش از (۱/۴) میلیارد نفری آن، بخش‌های تولیدی و فناوری رو به گسترش و مهاجران گسترده در سراسر خلیج فارس، کنار گذاشتن دهلی نو از هرگونه تلاش برای سازماندهی مجدد تجارت بین آسیا و اروپا را دشوار می‌کند.

تحلیلی از جروزالم پست که در سال ۲۰۲۲ منتشر شد، از یک «اتحاد هند-ابراهیمی» نوظهور سخن می‌گوید که اسرائیل، امارات و هند را از طریق امنیت دریایی، دفاع موشکی، پهپادها، امنیت داده‌ها و مخالفت با افراطگرایی اسلامی به هم پیوند می‌دهد. با این حال، اهمیت هند محدود به نقش نظامی آن نیست. حضور آن در خلیج فارس و روابط تجاری رو به رشد با امارات و عربستان سعودی به آن این امکان را می‌دهد که بخشی از تجارت آسیا را به سمت مسیرهایی هدایت کند که لزوماً از کریدورهای سنتی که پاکستان و ایران وزن بیشتری در آنها دارند، عبور نمی‌کنند. این موقعیت همچنین به هند فضای لازم برای ایجاد حفاظ می‌دهد. هند روابط انرژی و حمل و نقل خود را با ایران، از جمله از طریق چابهار، حفظ میکند و در عین حال کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) را با واشنگتن و شرکای منطقه‌ای خود دنبال می‌کند.

بنا بر این، دهلی نو می‌تواند بدون تسلیم شدن از سیاست دیرینه استقلال استراتژیک خود، در سیستم‌های رقیب شرکت کند، حتی با اینکه روابط امنیتی آن با اسرائیل همچنان در حال تعمیق است.

## جبهه زیرساختی IMEC

IMEC که در اجلاس «G20» در دهلی نو در سال 2023 اعلام شد، قرار است هند، خلیج فارس و اروپا را از طریق بنادر، راه‌آهن و زیرساخت‌های انرژی و ارتباطات به هم متصل کند.

این طرح‌ها شامل یک اتصال ریلی، اتصال برق، زیرساخت هیدروژن پاک و کابل‌های داده پرسرعت است. اورسولا فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا، این کریدور را در سال 2023 به عنوان راهی برای تسریع تجارت بین هند و اروپا و در عین حال ایجاد ارتباطات جدید در انرژی و اقتصاد دیجیتال معرفی کرد.

در سال 2025، کمیسیون اروپا به طور جداگانه کریدور دیجیتال اتحادیه اروپا-آفریقا-هند را در چارچوب گسترده تر IMEC پیش برد. این ابتکار بر روی یک سیستم کابل زیردریایی 11700 کیلومتری متمرکز است که اروپا و هند را از طریق مدیترانه، غرب آسیا و شرق آفریقا به هم متصل می‌کند و هدف اعلام شده آن ارائه اتصالات داده امن و با ظرفیت بالا است.

کریدورها به طور فزاینده‌ای در حال تبدیل شدن به سیستم‌های یکپارچه حمل کالا، انرژی و داده‌ها هستند. کشورهای که قادر به تأمین امنیت یا تأثیرگذاری بر این شبکه‌ها هستند، نوعی قدرت استراتژیک را به دست می‌آورند که زمانی عمدتاً با کنترل بنادر و تنگه‌ها مرتبط بود. با این حال، این پروژه همچنان در معرض سیاست و جنگ است.

IMEC به یک گذرگاه زمینی از طریق عربستان سعودی و اردن به بندر حیفای اسرائیل وابسته است. نسل کشی غزه و عدم عادی سازی روابط عربستان و اسرائیل، مبانی سیاسی آن را نامشخص کرده و سوالات فزاینده‌ای را در مورد امکان پذیری آن ایجاد کرده است.

## نظر سنجی

- \* چه چیزی نظم نوظهور غرب آسیا را شکل خواهد داد؟
  - \* کنترل کریدورهای تجاری و داده
  - \* قدرت نظامی همچنان تعیین کننده خواهد بود
  - \* حفاظت منطقه‌ای مانع از بلوک‌های ثابت خواهد شد
  - \* جنگ پروژه‌های کریدور را از مسیر خود خارج خواهد کرد
- 9 رأی، 5 روز و 16 ساعت باقی مانده**  
**گوا در و جاده توسعه**

نباید با CPEC و جاده توسعه عراق به عنوان یک پروژه یا بخش‌هایی از یک اتحاد متحد به رهبری ترکیه، پاکستان و عربستان سعودی رفتار شود. آنها به شبکه‌های مختلفی تعلق دارند، اما هر کدام به جلوگیری از انحصار تجارت منطقه‌ای توسط یک مسیر واحد کمک می‌کنند.

CPEC بازوی پاکستانی ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) است که چین را به پاکستان و بندر گوا در دریای عرب متصل می‌کند. دبیرخانه CPEC پاکستان شبکه‌ای از پروژه‌های بندری، منطقه آزاد، جاده‌ای و لجستیکی را در اطراف گوا در فهرست کرده است. از جمله آنها می‌توان به بزرگراه خلیج گوا در اشاره کرد که برای اتصال بندر و منطقه آزاد آن به شبکه بزرگراه ملی پاکستان ساخته شده است.

جاده توسعه عراق یک پروژه جداگانه است، اما موقعیت عراق بین خلیج فارس، ترکیه و اروپا به آن اهمیت ویژه‌ای می‌بخشد. در آوریل 2024، عراق، ترکیه، قطر و امارات متحده عربی تفاهم نامه‌ای را در مورد این پروژه امضا کردند که برای اتصال بندر فاو بزرگ به مرز ترکیه از طریق تقریباً 1200 کیلومتر جاده و راه آهن در سراسر عراق طراحی شده است. سرمایه‌گذاری برنامه‌ریزی شده حدود ۱۷ میلیارد دلار است که اجرای آن به سه مرحله تقسیم شده است. وزارت حمل و نقل قطر می‌گوید که اولین مرحله برای تکمیل در سال ۲۰۲۸ برنامه ریزی شده است و پس از آن مراحل بعدی در سال‌های {۲۰۳۳ و ۲۰۵۰} انجام خواهد شد. بغداد، جاده توسعه را به عنوان یک کریدور تجاری رقیب شرق-غرب که خلیج فارس را به اروپا متصل می‌کند، معرفی می‌کند.

این مشارکت، هرگونه تلاشی را برای تقسیم این رقابت به اسرائیل، امارات متحده عربی و هند از یک سو و ترکیه، پاکستان و عربستان سعودی از سوی دیگر پیچیده می‌کند. امارات متحده عربی در کنار ترکیه، قطر و عراق بخشی از جاده توسعه است.

## آنکارا و ریاض از هم جدا می‌شوند

ترکیه جایگاه ویژه‌ای در این معادله دارد. این کشور عضو ناتو است و روابط اقتصادی آن اروپا، روسیه، خلیج فارس و آسیای مرکزی را در بر می‌گیرد، در حالی که دامنه سیاسی و نظامی آن از سوریه و عراق تا قفقاز امتداد دارد. برای آنکارا، جاده توسعه فرصتی برای تقویت موقعیت خود به عنوان پل زمینی بین خلیج فارس و اروپا فراهم می‌کند.

قرار دادن عربستان سعودی در یک بلوک ثابت دشوارتر است. ریاض یکی از امضاکنندگان IMEC است، اما روابط خود را با چین، روسیه، ترکیه و پاکستان نیز تعمیق بخشیده است. این کشور تمایل کمی به اتحاد منطقه‌ای بسته نشان می‌دهد و ترجیح می‌دهد موقعیت جغرافیایی و اقتصادی خود را به اهرمی در چندین مرکز قدرت تبدیل کند.

کشورهای بزرگ منطقه‌ای به طور فزاینده‌ای از انتخاب بین دو اردوگاه اجتناب می‌کنند. آنها به دنبال جایگاهی در شبکه‌های متعدد هستند و از یک مشارکت برای تقویت موقعیت چانه‌زنی خود در دیگری استفاده می‌کنند.

این تعادل، بیشتر از یک مانع دائمی، یک تعادل پایدار است تا یک مانع دائمی. سرمایه‌گذاری در راه‌آهن، بندر، توافقنامه دفاعی یا مشارکت در انرژی ممکن است دو کشور را در یک پرونده به هم پیوند دهد در حالی که آنها را در پرونده دیگر در مقابل هم قرار دهد.

## شامات بیرون مانده است (the levant left outside)

این رقابت همچنین در حال تغییر شکل مدیترانه شرقی است. خطوط ساحلی سوریه و لبنان چیزی بیش از محل رویارویی نظامی هستند. آنها مناطقی را اشغال می‌کنند که مسیرهای بالقوه انرژی، حمل و نقل و ارتباطات بین خلیج فارس، مدیترانه و اروپا می‌توانند به هم برسند.

برای اسرائیل، پیوندهای قوی‌تر با خلیج فارس، هند و اروپا، نقش جدیدی را در شبکه‌های تجارت و انرژی به شرق مدیترانه می‌دهد. برای ترکیه، هر کریدوری که خلیج فارس را به اروپا متصل کند و در عین حال از قلمرو ترکیه عبور کند، ارزش موقعیت آن را از بین می‌برد.

در عوض، جاده توسعه به آنکارا نقش ترمینال و دروازه ای برای ترافیک ورودی از خلیج فارس از طریق عراق را می‌دهد.

لبنان و سوریه با خطر حرکت از مرکز جغرافیای استراتژیک به حاشیه شبکه‌های جدید حمل و نقل و سرمایه‌گذاری روبرو هستند. بنادر، جاده‌ها، راه‌آهن، پیوندهای انرژی، شبکه‌های داده و ثبات سیاسی، همگی برای تبدیل جغرافیا به قدرت اقتصادی مورد نیاز هستند.

بیروت پیش از این علاقه خود را به پیوستن به مسیر IMEC با محوریت اسرائیل نشان داده است، علیرغم تناقضات سیاسی و امنیتی که چنین اقدامی به دنبال خواهد داشت. در همین حال، سوریه همچنان درگیر خسارات جنگ، تحریم‌ها و زیرساخت‌های تکه‌تکه است و هر دو کشور را در معرض خطر دور زدن توسط کریدورهای کشیده شده در اطراف خود قرار می‌دهد.

## قدرت از طریق شبکه جریان می‌یابد

نقشه در حال ظهور، دو بلوک مخالف به معنای قدیمی را نشان نمی‌دهد. این نشان دهنده گذار از اتحادهای سفت و سخت به شبکه‌های همپوشانی است.

اسرائیل، هند، امارات متحده عربی و ایالات متحده در جایی که فناوری، امنیت و تجارت همگرا می‌شوند، همکاری می‌کنند، در حالی که ترکیه، پاکستان، قطر، عربستان سعودی و عراق در شبکه‌های دیگری که بارها از شبکه اول عبور می‌کنند، شرکت می‌کنند.

بنابراین، رقابت بعدی فراتر از مرزها و نفوذ سیاسی برای کنترل حرکت تجارت، انرژی و اطلاعات خواهد بود.

بنادر و تنگه‌ها از جمله ابزارهای اصلی قدرت در قرن بیستم بودند. در قرن بیست و یکم، کابل‌های زیردریا، مراکز داده، هوش مصنوعی، سیستم‌های امنیت سایبری، شبکه‌های ریلی و خطوط لوله هیدروژن به آنها پیوسته‌اند.

آینده غرب آسیا توسط قدرت نظامی، بلکه توسط کشورهایایی که قادرند خود را به گره‌های ضروری در این سیستم‌های جدید تبدیل کنند، شکل خواهد گرفت.

----- **با تقدیم احترامات «21-08-2026»**



.....