

The Emergence of Corridors and the Changing Geopolitical Connectivity of Countries in the New World Order

Vahid Ranjbar Heydari¹

1. Assistant Professor of International Relations, Department of Political Science, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran. E-mail: ranjbar@soc.ikiu.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received: 26 May 2025
Received in revised form: 08 May 2026
Accepted: 23 May 2026
Published online: 22 Aug 2026

Keywords:
Connectivity,
Corridor War,
Economic Diplomacy,
Geopolitics,
New World Order.

ABSTRACT

The position of corridors in the new world order and economic and geopolitical equations have made the creation and exploitation of corridors one of the main issues of cooperation between neighbouring countries. The important issue is that corridors, beyond their economic role, have become a tool for strengthening political influence and creating regional security in the new world order, and given the vital role of corridors in the development of regional and global trade, many countries are interested in investing in the creation and completion of these corridors. The main question of the research was: What is the position and role of corridors in the new world order? Based on the findings of the descriptive-analytical research method and with the benefit of library and documentary information, and based on the theoretical framework of the new world order that emphasizes; The transformation in the geometry of the international system includes: changes in the polarization of power, the nature of the international system, the nature of international relations and international norms, and leads to a fundamental change in the rules and values governing the world system, the research hypothesis was based on the principle that; Corridor competition between great powers in the era of connectivity brings peace or tension. Therefore, many tensions and wars pursue economic goals alongside political goals, and the strategic plan of governments in the new world order is a "multifaceted interactionist-Equilibrium" plan that is pursued by utilizing the various opportunities and capacities of the corridor.

Cite this article: Ranjbar Heydari, V. (2026). The Emergence of Corridors and the Changing Geopolitical Connectivity of Countries in the New World Order. *International Political Economy Studies*, 9(2), 25-45. <http://doi.org/10.22126/ipes.2026.12243.1753> (in Persian).



© The Author(s).
DOI: <http://doi.org/10.22126/ipes.2026.12243.1753>

Publisher: Razi University

1. Introduction

International order is one of the most important aspects that regulates the type and manner of relations between countries in the international system. This order is generally constructed by the will and desire of the great powers, who play a central role in its implementation and continuation. Due to events and developments, it is trying to move the world towards convergence. For example, the emergence of the coronavirus in the world can be cited, which brought countries closer together. Countries compete to connect to international and regional corridors, in some cases to marginalize the position and trade routes of the rival country, which, by gaining economic power, increases its geopolitical power and weight, so that it can expand the possibility of securing the national goals and interests of its countries in the new power game, and corner the rival country and disrupt or eliminate its vital route. This concept covers hard connections (physical links such as infrastructure projects), soft connections (institutional links, people-to-people connections, and digital connections), land, sea, air, cyber, and educational connections, as well as customs cooperation and trade facilitation.

2. Theoretical framework

Trade corridors; According to the Oxford Dictionary (2024), a corridor means “a long piece of land of one country that passes through another country”; Also, in the Oxford Lerner Dictionary (2024) it is defined as “a long, narrow piece of land belonging to one country that passes through the territory of another country; a part of the sky above a country that can be crossed by aircraft”. However, in the political and geopolitical literature, there is not even a single definition of a corridor; Therefore, to achieve the purpose of this study, the researcher defined a corridor as; “The economic, political, military and security policies that are applied by corridors (rail, road, sea and air) to the countries through which these corridors pass, to transport energy, goods and services, and to increase the level of coordination between these countries and create competition or conflict with countries that these corridors do not pass through and endangering their economic interests.

3. Method

The approach of this research is descriptive-analytical, its method is qualitative, and the method of collecting information is library-based. In this research, the qualitative method is used, and its data analysis is based on the explanation of the causal relationship between the variables. For this purpose, information was collected from primary and secondary sources, including domestic and foreign documents, books, and articles, searching on the Internet, and specialized treatises.

4. Result and discussion

At the operational level of global politics, it can be argued that multilateralism is currently being operationalized by non-Western actors to achieve their strategic goals. As seen in the emergence of informal organizations such as BRICS (Brazil, Russia, India, China, and South Africa) and MICT (Mexico, Indonesia, Korea, Turkey, and Australia), non-Western countries have begun to use multilateralism to pursue their strategic goals centered on South-South cooperation and development. Multiple corridors in a region have secured the interests of some countries to the extent that the activation of some corridors can lead to the loss of the interests of some other countries.

5. Conclusion

The current research responds to the fundamental issue that the new world order in the process of geopolitical connectivity of countries with the role of international and regional trade corridors will cause convergence or tension and war, it should be emphasized that

currently several regional and international competitions will be intensified due to the incentive to develop corridors, especially in the case of corridors in which China or Russia are the main players, because in addition to the competition that already existed between China and the United States, both of which saw the Middle East as an essential transit route, the competition between several countries in the Middle East region has also intensified under the cover of this plan and has taken the form of a corridor conflict. Also, regarding corridors, it should be noted that corridors (rail, land, and sea) lead to new alliances and the restructuring of economic, customs, and financial rules to increase coordination between the countries through which the corridors pass. Since corridors play a political and economic role and become one of the pillars of diplomatic channels and the creation of new rules of cooperation, we should expect a new order in the international system in which corridors will play a major role. According to the corridor map, so far, the corridor order has emerged mainly in Eurasia, and most of the corridors have connected Far Asia to Europe, and corridor traffic is mainly observed in the Middle East and the Caucasus. Africa can certainly be included in the future corridor map, which means that the corridor order is more efficient in the international system. Regarding the corridor problem, China will face the biggest challenge because these corridors are directly or indirectly connected to China, and due to economic development, China has to cooperate with all these corridors because competition harms the Chinese economy. Therefore, although the corridors have economic and commercial importance, they play a major role in policy-making and geopolitical changes. According to what was analysed and examined in this study, it can be concluded that being in a strategic and important position for a country to dominate important regional and global corridors is not enough, but it is also necessary to gain power in a suitable geographical position, having appropriate infrastructure in rail, sea, air, and road transportation.

Ethical Considerations

Not applicable

Funding

Not applicable

Conflict of interest

The authors declare no conflict of interest

ظهور کریدورها و تغییر اتصال ژئوپلیتیکی کشورها در نظم نوین جهانی

وحید رنجبر حیدری^۱

۱. استادیار روابط بین الملل گروه علوم سیاسی دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران. رایانامه: ranjbar@soc.ikiu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۳/۵ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۲/۱۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۳/۲ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۵/۳۱ کلیدواژه‌ها: اتصال، جنگ کریدورها، دیپلماسی اقتصادی، ژئوپلیتیک، نظم جدید جهانی.	جایگاه کریدورها در نظم نوین جهانی و معادلات اقتصادی و ژئوپلیتیکی، موجب شده که ایجاد و بهره‌برداری از کریدورها به یکی از اصلی‌ترین موضوعات همکاری کشورهای هم سو تبدیل گردد. مسئله مهم این است که کریدورها، فراتر از نقش اقتصادی، به ابزاری جهت تقویت نفوذ سیاسی و ایجاد امنیت منطقه‌ای در نظم جدید جهانی مبدل شده‌اند و با توجه به نقش حیاتی کریدورها در توسعه تجارت منطقه‌ای و جهانی، بسیاری از کشورها علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در ایجاد و تکمیل این کریدورها هستند. سؤال اصلی پژوهش این بود که جایگاه و نقش کریدورها در نظم جدید جهانی چگونه است؟ بر اساس یافته‌های حاصل از روش پژوهش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌مندی از اطلاعات کتابخانه‌ای و اسنادی و بر اساس چارچوب نظری نظم نوین جهانی که تأکید دارد؛ تحول در هندسه نظام بین‌الملل شامل: تغییر در قطب‌بندی قدرت، ماهیت نظام بین‌الملل، سرشت روابط بین‌الملل و هنجارهای بین‌المللی بوده و به تغییر بنیادین در قواعد و ارزش‌های حاکم بر نظام جهانی می‌انجامد، فرضیه پژوهش بر این اصل استوار شد که؛ رقابت کریدوری قدرت‌های بزرگ در عصر اتصال، صلح یا تنش به ارمغان می‌آورد، بنابراین بسیاری از تنش‌ها و جنگ‌ها، اهداف اقتصادی را در کنار اهداف سیاسی دنبال می‌نمایند و طرح راهبردی دولت‌ها در نظم نوین جهانی، طرح «تعامل‌گرا-تعادل‌گرای چندوجهی» است که با استفاده از فرصت‌ها و ظرفیت‌های مختلف کریدوری دنبال می‌گردد.

استناد: رنجبر حیدری، وحید (۱۴۰۵). ظهور کریدورها و تغییر اتصال ژئوپلیتیکی کشورها در نظم نوین جهانی. *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل*، ۹(۲)، ۲۵-۴۵.
<http://doi.org/10.22126/ipes.2026.12243.1753>

ناشر: دانشگاه رازی

© نویسندگان
DOI: <http://doi.org/10.22126/ipes.2026.12243.1753>



مقدمه

نظم بین‌المللی یکی از مهم‌ترین جنبه‌هایی است که نوع و چگونگی روابط کشورها در نظام بین‌الملل با یکدیگر را تنظیم می‌نماید و این نظم عموماً بر ساخته، خواست و اراده قدرت‌های بزرگ است که آن‌ها در اعمال و تداوم آن نقش محوری دارند و به دلیل رویدادها و تحولات، تلاش دارد جهان را به سمت همگرایی حرکت دهد که برای مثال می‌توان به ظهور ویروس کرونا در جهان اشاره داشت که کشورها را به همدیگر نزدیک نمود؛ بنابراین، این مردم و دولت‌ها هستند که تصمیم می‌گیرند در یک رویداد با یکدیگر همکاری یا درگیری داشته باشند. در حال حاضر، تغییرات زیست‌محیطی و گسترش تجارت ناشی از ظهور کشورهای صنعتی جدید از یک سو و رشد جمعیت از سوی دیگر و همچنین تقاضای جهانی انرژی، از رویدادهای مهم جهانی هستند.

رشد اقتصادی هند و چین و از طرفی تقاضای انرژی و گسترش تجارت، نقشه حمل و نقل جهانی را تغییر داده و کریدورها نقش کلیدی در این زمینه ایفاء می‌نمایند. نظام ژئوپلیتیک جهانی، عرصه رقابت قدرت‌ها و بازیگران مختلفی است که دائماً در تلاش برای ایجاد، حفظ و گسترش قدرت هستند و در واقع چنان‌که هانس مورگنتا می‌گوید: «همه سیاست‌ها تلاشی برای کسب قدرت است، بنابراین در این عرصه رقابت، بازیگران ژئوپلیتیکی و به‌ویژه کشورها، دائماً در تلاش هستند تا با شناخت و بهره‌برداری از منابع و سرچشمه‌های قدرت اعم از قدرت سخت یا نرم، به کسب منافع ملی خویش دست یابند».

در پژوهش حاضر با مطالعه داده‌ها و اطلاعات موجود، تلاش می‌شود، به این مسئله اساسی پرداخته شود که گسترش کریدورهای تجاری در جهان، با هدف صرف اقتصادی صورت نپذیرفته و دولت‌ها از عضویت و تعامل با کریدورهای جهانی و منطقه‌ای، اهداف سیاسی و استراتژیکی را دنبال می‌نمایند؛ بنابراین از منظر مفهومی، یک نظم جهانی جدیدی در حال ظهور است که می‌توان آن را «نظم کریدوری» نامید و از نظر تغییرات ژئوپلیتیکی، همه کشورهای جهان را تحت تأثیر قرار داده و بر زندگی انسان و عملکرد دولت‌ها نیز تأثیر می‌گذارد (هیوا، ۲۰۲۴: ۱۴۵۵).

رقابت کشورها برای اتصال به کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای در برخی از موارد با هدف به حاشیه رفتن موقعیت و مسیر تجاری کشور رقیب است که با کسب قدرت اقتصادی، بر قدرت و وزن ژئوپلیتیکی خویش بیفزایند تا امکان تأمین اهداف و منافع ملی کشورهای خویش را در بازی قدرت جدید گسترش دهند و کشور رقیب را در گوشه رینگ برده و مسیر حیاتی آن را دچار اختلال یا حذف نمایند. این مفهوم، ارتباطات سخت (پیوندهای فیزیکی مانند پروژه‌های زیرساختی)، ارتباطات نرم (پیوندهای نهادی، ارتباطات مردم با مردم و ارتباطات دیجیتال)، ارتباطات زمینی، دریایی، هوایی، سایبری و آموزشی و همچنین همکاری گمرکی و تسهیل تجارت را نیز پوشش می‌دهد. در دهه ۲۰۰۰ نظم جهانی چندجانبه در مرکز مباحث بحران و در نتیجه دو تحول مرتبط باهم قرار گرفت؛ نخست: تغییر موازنه قدرت در سیاست جهانی و تقاضای ناشی از آن برای تغییر در نظم موجود، توسط قدرت‌های نوظهور، دوم: نارضایتی از ناتوانی ساختاری نهادهای سیستم موجود، در پاسخگویی به بسیاری از مشکلات پیش روی جامعه بین‌المللی و همچنین ارائه راه‌حل.

نابرابری ایجادشده توسط نظم اقتصادی نئولیبرال و بی‌اعتمادی فزاینده به نهادهای سیستمی جهت انجام وظایفش، توسط؛ بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۸، بیماری همه‌گیر کووید-۱۹، جنگ روسیه و اوکراین و حملات وحشیانه اخیر اسرائیل به غزه تشدید شد. جنگ روسیه و اوکراین باعث ایجاد گسستی در نظم بین‌المللی شده که پیامدهای بلندمدتی خواهد داشت و نگرش‌های متفاوت کشورها نسبت به این جنگ، باعث تردید در دستیابی و اجماع بر سر هنجارهای مشترک جهت تحقق نظم چندجانبه در آینده خواهد شد (ایکن بری، ۲۰۲۴).

از این‌رو، واضح است که نظام جهانی در یک دوره گذار است که بر اساس نهادها، ارزش‌ها و اصول در حال بازسازی است و در این زمینه، مبارزه‌ای بین بنیان‌گذاران نظم پس از جنگ جهانی دوم به رهبری کشورهای غربی مانند ایالات متحده و اتحادیه اروپا و همچنین خواسته‌های قدرت‌های نوظهور به رهبری چین جهت تأمین نظم مبتنی بر هنجارها و اصول متفاوت، آشکار می‌شود. به‌عنوان مثال؛ بحث در مورد اینکه آیا مدل توسعه اقتصادی ایجادشده توسط چین طی سال‌های اخیر که به‌عنوان «اجماع پکن» تعریف می‌شود، مدل جایگزین مناسب برای اجماع واشنگتن و پساواشنگتن خواهد بود؟

نوشتار پیش رو به دنبال پاسخ‌گویی به این پرسش اصلی است که جایگاه و نقش کریدورها در نظم جدید جهانی چگونه است؟ بر اساس چارچوب نظری نظم نوین جهانی که تأکید دارد؛ تحول در هندسه نظام بین‌الملل شامل: تغییر در قطب‌بندی قدرت، ماهیت نظام بین‌الملل، سرشت روابط بین‌الملل و هنجارهای بین‌المللی بوده و فرضیه پژوهش بر این اصل استوار است که؛ رقابت کریدوری قدرت‌های بزرگ در عصر اتصال، صلح یا تنش به ارمان می‌آورد، بنابراین بسیاری از تنش‌ها و جنگ‌ها، اهداف اقتصادی را در کنار اهداف سیاسی دنبال می‌نمایند و طرح راهبردی دولت‌ها در نظم نوین جهانی، طرح «تعامل‌گرا-تبادل‌گرای چندوجهی» است که با استفاده از فرصت‌ها و ظرفیت‌های مختلف کریدوری دنبال می‌گردد.

پیشینه پژوهش

مرور مطالعات داخلی و خارجی مرتبط با موضوع پژوهش مذکور بیانگر این است که مطالعات همسو با کلیات پژوهش حاضر در حوزه کریدورها صورت گرفته، اما هیچ‌کدام به ظهور کریدورها و اتصال‌ها و تغییر ژئوپلیتیکی در نظم نوین جهانی نپرداخته‌اند؛ بنابراین به صورت غیرمستقیم مقالاتی در این زمینه منتشر شده که می‌توان به پژوهش؛ ژئوپلیتیک کریدورها، رقابت ایران و همسایگان (زرقانی و قلی‌زاده، ۱۴۰۳) اشاره نمود که به رقابت عراق و ایران در توسعه کریدور بصره به ترکیه پرداخته که مسیر ترانزیتی منطقه خلیج فارس به اروپا را تغییر خواهد داد.

پژوهش دیگری با عنوان ایران و نظم نوین جهانی؛ چالش‌ها و فرصت‌ها (دهقانی فیروزآبادی و ذبیحی، ۱۴۰۳)، جایگاه ایران در بازی قدرت جدید کریدورها را تشریح و اینکه اکنون نوید دوران جدیدی را می‌دهد که در آینده‌ای نزدیک شرایط نظم جهانی نوینی را ترسیم خواهد نمود و در این شرایط ایران به عنوان یکی از بازیگران کلیدی در غرب آسیا، نیازمند یک طرح راهبردی و جامع در مواجهه با این نظم نوین است. همچنین پژوهش؛ دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با کریدورهای تجاری بین‌المللی (رنجبر حیدری، ۱۴۰۳) به بررسی کلیات کریدورهای منطقه و نقش‌آفرینی ایران در این کریدورها پرداخته است.

مبانی نظری

کریدورهای تجاری

طبق فرهنگ لغت آکسفورد (۲۰۲۴)، کریدور به معنای «قطعه‌ای طولانی از زمین یک کشور که از میان کشور دیگری می‌گذرد» است؛ همچنین، در فرهنگ لغت آکسفورد لرنر (۲۰۲۴) به صورت «قطعه‌ای باریک و بلند از زمین متعلق به یک کشور که از میان سرزمین کشور دیگری می‌گذرد؛ بخشی از آسمان بالای یک کشور که هواپیماها می‌توانند از آن عبور کنند» تعریف شده است. با این حال، در ادبیات سیاسی و ژئوپلیتیکی حتی یک تعریف واحد از کریدور وجود ندارد؛ بنابراین محقق برای دستیابی به هدف این مطالعه، کریدور را این‌گونه تعریف نموده؛ «سیاست‌های اقتصادی، سیاسی، نظامی و امنیتی که توسط کریدورها (راه‌آهن، جاده، دریایی و هوایی) بر کشورهایی که این کریدورها از آن‌ها عبور می‌کنند، به منظور حمل‌انرژی، کالا و خدمات اعمال می‌شود و با هدف افزایش سطح هماهنگی بین این کشورها و ایجاد رقابت یا درگیری با کشورهایی که این کریدورها از آن‌ها عبور نمی‌کنند و منافع اقتصادی آن‌ها را در معرض خطر قرار می‌دهند.» (خلیل، ۲۰۲۵: ۱۴۵۹)

ژئوپلیتیک

این عبارت به «سیاست جغرافیایی» تعبیر می‌گردد و از پیوند سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت به وجود آمده و تعامل و واکنش‌هایی که این سه مفهوم می‌توانند داشته باشند. ترکیب سه پارامتر جغرافیا، قدرت و سیاست الگوهای رفتاری گروه‌های متشکل انسانی را نسبت به یکدیگر تعیین و می‌توان آن‌ها را در اشکال رفتاری مختلف شامل؛ نوسان قدرت، رقابت، همگرایی، واگرایی، نفوذ، بحران، سلطه، زیر سلطه، ائتلاف، صلح، همکاری، جنگ، امنیت، آرامش، ثبات و تجارت بیان داشت (حافظ‌نیا، ۱۳۹۶: ۴۲). با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی تغییرات عمده‌ای در حوزه مفهومی ژئوپلیتیک روی داده، به گونه‌ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک به رویکرد ژئواکونومیک تغییر جهت داده است (نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۳). در این میان

برخی اندیشمندان در تعریف خویش از ژئوپلیتیک، بر بُعد کاربردی آن تأکید نموده و به تبیین رابطه بین اندیشه و سیاست و تولید فضا پرداخته‌اند. بر این مبناء، می‌توان گفت: بازیگران نظام ژئوپلیتیک جهانی اعم از کشورها و بازیگران غیردولتی، در راستای رقابت قدرت، دائماً در حال طراحی ایده‌های ژئوپلیتیکی و سپس پیاده کردن این ایده‌ها در بستر جغرافیایی مدنظر در قالب فضاسازی سیاست‌ها هستند (زرقانی، ۱۴۰۳: ۹).

نظم نوین جهانی

نظم بین‌المللی جهانی از دو منظر قابل طرح و بررسی است:

الف: ماهیت واحدهای مولد و بازیگران مقوم نظم که بر این اساس سه گونه مختلف را می‌توان شناسایی کرد:

– نظامی که ماهیت آن را ملت- دولت‌ها تشکیل می‌دهد و بر مبنای دولت‌محوری شکل و قوام یافته است.

– نظامی که افراد انسانی آن را شکل می‌دهند و بر مبنای فردگرایی استوار است.

– نظامی که ماهیت آن متشکل از بازیگران دولتی و غیردولتی بوده و تکتگرایی، اساس برقراری آن است (کگلی، ۲۰۱۱: ۹۵).

ب: وجوه هستی‌شناسی، مؤید چگونگی تولید و تأسیس نظامی است که ارادی، خودآگاه و هدفمند است و برآمده از محصول تصمیم، تدبیر، توافق یا تحمیل واحدها است و یا اینکه غیرارادی، ناخودآگاه و خودجوش باشد که در این حالت در نتیجه تعامل واحدها و عوامل ساختاری ایجاد می‌گردد و ممکن است ترکیبی از هر دو عنصر ارادی (کارگزار) و غیرارادی (ساختار) باشد (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۶: ۱۵۰). گذار از نظم دوقطبی در جنگ سرد و طی شدن دوران گذار در نظام بین‌الملل که همراه با تلاش ایالات متحده آمریکا به منظور پی‌افکندن نظم تک‌قطبی بوده، اکنون نوید دوران جدیدی را می‌دهد که در آینده‌ای نزدیک شرایط نظم جهانی نوین را ترسیم خواهد نمود، این تحول در هندسه نظام بین‌الملل شامل: تغییر در قطب‌بندی قدرت، ماهیت نظام بین‌الملل، سرشت روابط بین‌الملل و هنجارهای بین‌المللی است و صرفاً به افول آمریکا محدود نمی‌شود، بلکه به تغییر بنیادین در قواعد و ارزش‌های حاکم بر نظام جهانی می‌انجامد.

پس از جنگ جهانی دوم، کشورهای درحال توسعه که درصدد برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی خود بودند، با موقعیت مسلط کشورهای توسعه‌یافته در حوزه‌های مختلف مرتبط با توسعه اقتصادی و وضعیت ضعیف خویش مواجهه شدند، بنابراین آن‌ها تلاش کردند از روش‌های مختلف از جمله سازمان ملل، کشورهای توسعه‌یافته را متعهد نمایند که به صورت ویژه و غیر متقابل، اقداماتی را به نفع خویش انجام دهند. این رفتارهای ویژه مورد انتظار کشورهای درحال توسعه که به کرات و مداوم توسط سازمان ملل مطرح شده عبارت‌اند از: اصلاح ساختار اقتصاد جهانی، تعیین قیمت مناسب برای صادرات کالاهای اولیه، رفع موانع تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای، دسترسی به بازار، تأمین مالی توسعه و انتقال فناوری؛ بنابراین کشورهای توسعه‌یافته به غیر از موارد استثنائی، هیچ‌گونه تعهد الزام‌آوری درخصوص انواع رفتارهای مذکور را نپذیرفته‌اند، ولی به صورت اختیاری اقداماتی را در این زمینه انجام داده که پیامدهای مثبت به نسبت نیاز کشورهای درحال توسعه ناچیز است، هرچند برخی کشورهای درحال توسعه، توانستند با مدیریت مطلوب، از شرایط فراهم‌شده استفاده بهتری نمایند.

یافته‌های پژوهش

۱. اتصال کشورها و نظم جدید جهانی

بحث فعلی در سیاست جهانی این است که آیا این رقابت قدرت‌های بزرگ در عصر اتصال، صلح یا درگیری را به ارمغان می‌آورد. خانا استدلال می‌کند که: «ماهیت رقابت ژئوپلیتیکی از جنگ بر سر قلمرو به جنگ بر سر اتصال در حال تکامل است و رقابت بر سر اتصال به عنوان یک طناب‌کشی بر سر زنجیره‌های تأمین جهانی، بازارهای انرژی، تولید صنعتی و جریان‌های ارزشمند مالی، فناوری، دانش و استعداد عمل می‌کند. این طناب‌کشی نشان‌دهنده تغییر از جنگ بین سیستم‌ها (سرمایه‌داری در مقابل کمونیسم) به جنگ در درون یک سیستم زنجیره تأمین جمعی است. در حالی که جنگ نظامی یک تهدید عادی است، طناب‌کشی یک واقعیت دائمی است که باید با برنامه‌ریزی جامع اقتصادی به جای دکترین نظامی بر آن پیروز شد.» (خانا، ۲۰۲۴).

از این رو، رقابت برای اتصال مربوط به نوع جدیدی از ژئوپلیتیک است که در آن «جغرافیا» و «فضای سیاسی» به طور قابل توجهی بازتعریف شده‌اند. در نظم جهانی در حال گذار، بازی ژئوپلیتیکی جدید ارتباط، ریسک سیاسی به همراه دارد و می‌تواند نگران‌کننده باشد. با این حال، درک ارتباط به عنوان منبع درگیری یا همکاری، به این بستگی دارد که دولت‌ها در وهله اول چه برداشتی از آن دارند (کارادنیز، ۲۰۲۴) چون یک دیدگاه بدبینانه، جنگ‌های اتصال را به صورت جنگ ژئواکونومیک، تسلیحاتی کردن نهادهای بین‌المللی و رقابت زیرساختی می‌پندارند (لئونارد، ۲۰۲۱).

ساخت زیرساخت‌ها اغلب امنیتی شده و به همکاری‌های توسعه‌ای مرتبط می‌شوند و به عنوان مثال، سرمایه‌گذاری‌های چین در طرح «یک کمربند، یک جاده» در آسیای مرکزی یا اروپا پیامدهای سیاسی و امنیتی دارد و در بسیاری از نقاط جهان، کمک‌های توسعه‌ای (که ضرورت در اتصال است) بیشتر امنیتی شده و اکنون بخش مهمی از استقرار ژئواستراتژیک قدرت اقتصادی است و در مورد طرح یک کمربند، یک جاده، نگرانی‌ها در مورد دیپلماسی تله بدهی، پایداری تأمین مالی چین و اثرات کلی اجتماعی-اقتصادی و زیست‌محیطی این پروژه، منجر به کاهش علاقه و حمایت از سوی کشورهای پذیرنده شده است. یکی دیگر از جنبه‌های تاریک اتصال، مرتبط با ایجاد درگیری است که به پیامدهای بالقوه مربوط می‌شود. نحوه اتصال ما در دنیای امروزی، وابستگی متقابل تسلیحاتی ایجاد نموده که بیان می‌دارد؛ چگونه بازیگران از وابستگی‌های متقابل اقتصادی و شبکه‌هایی که بر آن‌ها کنترل دارند، استفاده استراتژیک می‌کنند.

روابط قدرت نامتقارن در شبکه‌های جهانی، به‌ویژه در تأمین دسترسی یا کنترل بر بازارها از طریق سیاست‌های زیرساختی، خطر سلاخی شدن را به همراه دارد که به تمام فرایندهایی اشاره می‌نماید که از طریق آن‌ها دولت‌ها ممکن است زیرساخت‌های فراملی را تصرف و علیه دیگران استفاده کنند (جوشا، ۲۰۲۲). در این زمینه، شبکه‌های جهانی، مانند شبکه‌های مالی، تجاری، زیرساختی، دیجیتال و غیره، ممکن است به دلیل افزایش وابستگی‌های متقابل بین دولت‌ها، به منبع درگیری تبدیل شوند و افزون بر این، استدلال می‌شود که عصر اتصال همچنین می‌تواند عصر دور زدن باشد، زیرا در حالی که پروژه‌های زیرساختی و کربدورهای همکاری اقتصادی، اتصال و تجارت را ارتقاء می‌دهند، اما برخی کشورها یا مناطق را نیز مستثنا می‌کنند و آن‌ها که خارج از زنجیره‌های تأمین باقی می‌مانند یا ارتباطشان قطع می‌شود، ممکن است بیشتر به دیگران وابسته شوند (زیرساخت جهانی، ۲۰۲۴).

از سوی دیگر، دیدگاه‌های خوش‌بینانه به ابتکارات اتصال به عنوان منابع همکاری چندجنبه نگاه می‌کند و اینکه جهان زنجیره تأمین چشم‌اندازی پساایدئولوژیک است، زیرا همه‌چیز، همیشه و همه‌وقت تجارت است و امروزه این ایدئولوژی نیست، بلکه وعده دسترسی ممتاز به منابع و زیرساخت‌ها است که مانورهای ژئواستراتژیک را شکل می‌دهد. اگرچه بحث تسلیحاتی شدن، توجه ما را به فرایندهایی جلب می‌کند که ابتکارات سیاست زیرساختی را از نظر ژئواکونومیک به اجرا درمی‌آورد، اما دولت در این دیدگاه به عنوان یک بازیگر واحد در نظر گرفته می‌شود؛ بنابراین، این دیدگاه از بررسی نقش رقابت در دستگاه‌های دولتی، محدودیت‌های کنترلی دولت بر مشاغل ملی و بازیگران جامعه مدنی مانند اتحادیه‌های کارگری غافل است. با این حال، زیرساخت‌ها هدفی برای هر دو اقدام دولتی و خصوصی هستند و افزون بر این، عملکرد تولیدی زیرساخت‌ها در تحقق ثروت عمومی و سود خصوصی نیز نادیده گرفته می‌شود.

تمایل عربستان سعودی برای ایجاد «پل زمینی» از جبل علی در امارات متحده عربی یا مینا سلمان در بحرین تا بندر حیفای اسرائیل، برای کاهش هزینه‌های لجستیکی، ناشی از شوک‌های ژئوپلیتیکی تروریسم دریایی در دریای سرخ است که چگونگی اتصال و همکاری بین کشورها را تقویت می‌کند. از این دیدگاه، کمربندها و جاده‌ها همان چیزی هستند که جهان امروز برای مقابله با شوک‌های عرضه در عصر عدم قطعیت به آن نیاز دارد. این دیدگاه رگه‌ای از حقیقت دارد که با افزایش جمعیت جهان، نیاز جهانی به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها تا سال ۲۰۴۰ به ۹۴ تریلیون دلار آمریکا نیاز دارد، زیرا شهرنشینی و توسعه اقتصادی را نمی‌توان با ۱۴ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی که برای زیرساخت‌ها کنار گذاشته می‌شود، تأمین نمود. افزون بر این، ابتکارات اتصال با اهداف توسعه پایدار ۲۰۳۰ که توسط سازمان ملل متحد نیز تصویب شده^۱، ارتباط نزدیکی

دارد و دستیابی به اتصال جهانی نیاز به زیرساخت‌های جهانی را ۳٫۵ تریلیون دلار دیگر افزایش می‌دهد و شکاف را به تقریباً ۱۸ تریلیون دلار و نیاز به سرمایه‌گذاری را به ۳/۷ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی می‌رساند و از طرفی، زیرساخت‌ها نقش مهمی در بهبود پس از همه‌گیری و تقویت توسعه سبز، تاب‌آوری و فراگیری بلندمدت، به‌ویژه در کشورهای کم‌درآمد و متوسط^۱ (که تقاضا برای سرمایه‌گذاری در آن‌ها بسیار حیاتی است) ایفاء می‌کنند. از این‌رو، زنجیره‌های ارزش، ارتباطات از راه دور و حتی اتصال مردم به مردم، همگی می‌توانند برای رشد اقتصادی و مزایای کشورهای کم‌درآمد بسیج شوند؛ اما سؤال این است که آیا در اجماع بین خود قدرت‌های بزرگ (اگر طرح‌های اتصالی را اتخاذ کنند) و با انحصاری شدن کریدورها، سایر کشورها را مجبور به انتخاب بین یکی یا دیگری نکنند و اتصال را نیز ایجاد کنند؟ و آیا شانس وجود دارد که ابتکارات اتصال، چندجانبه‌گرایی را احیاء کند؟ (پولیتی، ۲۰۲۲).

۲. اتصال کریدورها و نظم جهانی چندجانبه‌گرایی

در سطح سیاست جهانی، می‌توان ادعا نمود که چندجانبه‌گرایی توسط بازیگران خارج از غرب برای دستیابی به اهداف استراتژیک عملیاتی می‌شود، همان‌طور که در ظهور سازمان‌های غیر رسمی مانند بریکس (برزیل، روسیه، هند، چین و آفریقای جنوبی) و میکتا (مکزیک، اندونزی، کره، ترکیه و استرالیا) دیده می‌شود. کشورهای خارج از غرب شروع به استفاده از چندجانبه‌گرایی برای پیگیری اهداف استراتژیک خود با محوریت همکاری و توسعه جنوب-جنوب کرده‌اند و همان‌گونه که وانگ لی (وزیر امور خارجه چین) اظهار داشت: با گسترش عضویت در بریکس، این سازمان باید خود را به نوع جدیدی از مکانیسم همکاری چندجانبه تبدیل نماید که مبتنی بر بازارهای نوظهور و کشورهای درحال توسعه باشد و در عین حال به روی تمام جهان بازماند (وانگ، ۲۰۲۴).

از این‌رو، در دنیای امروز، روش‌های مختلفی برای ارائه عملکرد مؤثر سیستم چندجانبه وجود دارد و در این زمینه، بحث‌ها در دستور کار جهانی مبنی بر اینکه چندجانبه‌گرایی در یک دوراهی قرار دارد، شتاب بیشتری گرفته است؛ بنابراین پروژه‌های اتصال، پتانسیل احیای چندجانبه‌گرایی را در چارچوب تحلیل‌های اخیر از نظم جهانی در حال تغییر می‌داند و بر اساس آنچه در چهارچوب مفهومی ارائه شد، ماهیت نظم جهانی موجود و نظم جهانی در حال شکل‌گیری، از منظر ماهیت و مختصات؛ قدرت محور، منفعت محور و نخبه‌گرایانه است و محوریت آن با ایالات متحده آمریکا است که به شکل دولت‌محور و لیبرالی، اما ناعادلانه است (لاوسون و زاراکولا، ۲۰۲۳: ۲۰۱).

نظام اقتصادی، بر پایه مکاتب لیبرال و نولیبرال است و اقتصاد با تکیه بر اقتصاد آزاد و بازار شکل می‌گیرد و تجارت بین‌الملل آزاد، هدف آن محسوب می‌گردد (ایکن بری، ۲۰۲۰: ۳۳). نظم جهانی در حال شکل‌گیری، دارای ویژگی‌های متفاوتی از نظم فعلی است که بیشتر ناظر بر تفاوت درباره نوع و چگونگی تعامل قدرت‌های بزرگ با یکدیگر است، به‌گونه‌ای که در نظم جدید، الگوهای تعاملی آمریکا و روسیه، به شکل رقابتی - ستیزشی و الگوهای تعامل آمریکا و چین به سمت رقابتی - همکاری قابل پیش‌بینی است. بدین گونه که دولت‌ها با دو چالش مهم روبه‌رو هستند که در اینجا به‌عنوان «معضل کریدور» و «معضل ژئوپلیتیک» تعریف می‌شوند.

معضل کریدور به‌عنوان وضعیتی تعریف می‌گردد که در آن کشور A سعی دارد برای دستیابی به توسعه اقتصادی و موقعیت ژئوپلیتیکی، کریدور را از طریق خاک خود عبور دهد، در حالی که کشور همسایه آن یعنی کشور B نیز سعی دارد کریدور مذکور را از خاک خویش عبور دهد و این وضعیت نوعی تضاد ژئوپلیتیکی ایجاد می‌کند. در حالی که توسعه اقتصادی A با B به نفع هر دوی آن‌ها خواهد بود، نظم جدید بر امنیت به شکل تقسیم‌ناپذیر تأکید دارد، زیرا هیچ کشوری نمی‌تواند امنیتش را به قیمت ناامنی دیگران تأمین و تقویت کند و امنیت جمعی برای همه مبنا خواهد بود، ضمن اینکه قدرت سایبری و ژئوپلیتیک و هوش مصنوعی مبتنی بر قدرت تولید، توزیع و کنترل داده‌ها اهمیت خواهد یافت (دهقانی فیروزآبادی و چهرآزاد، ۱۴۰۰).

از آغاز سال ۲۰۱۳ و با اعلام طرح یک کمربند یک جاده چین (BRI)، جهان تاکنون شاهد گسترش پروژه‌های مختلف

ارتباطی بوده که تأثیر کریدورهای تجاری بر تغییرات ژئوپلیتیکی، درگیری‌ها، جنگ‌ها، خطرات و فرصت‌های همکاری بین دولت‌ها، این گزاره را اثبات می‌نماید که جهان به سمت نظم جدید حرکت می‌نماید که توسط کریدورها اداره خواهند شد. به این معنی که اگرچه همکاری و درگیری بین دولت‌ها بر اساس مؤلفه‌های سنتی ادامه خواهد یافت، اما عوامل همکاری یا درگیری با عوامل ایدئولوژیکی متفاوت خواهد بود. نظم جهانی نوظهور نیز مانند هر پدیده دیگر دارای تهدیدها و فرصت‌هایی است و استفاده بهینه از فرصت‌ها نیازمند بازیگری فعال و فرصت‌ساز (بازی‌سازی و بازی‌گردانی) خواهد بود.

از سوی دیگر؛ کاهش دفع و رفع چالش‌ها و تهدیدها جزو اقدامات ضروری هر بازیگر در این نظم است، بنابراین تبدیل چالش‌ها و تهدیدها به فرصت، شکل مطلوب و ایدئالی از چگونگی مواجهه هر بازیگر با نظم جدید است که نیازمند بازی‌گردانی راهبردی است و در حالی که راهبرد پردازی و طراحی راهبردی برای شکل‌دهی و جایابی بهینه در نظم نوین جهانی نیاز هر بازیگر توانمند و در عین حال دوراندیش است، در نتیجه هر بازیگر برخوردار از این ویژگی‌ها، الزام دارد در این زمینه به راهبرد پردازی و طراحی راهبردی بپردازد (دهقانی فیروزآبادی و ذبیحی، ۱۴۰۳: ۱۷). کریدورهای اقتصادی که؛ قطب‌های اقتصادی، بازیگران کلیدی اقتصادی و منابع را به هم متصل می‌کنند، به کارکردهای مهم این ابتکار اتصال تبدیل شده‌اند و با این توضیح می‌توان کریدورهای را از منظر ماهیت به چهار نوع تقسیم نمود:

۱. کریدورهای حمل و نقل: شامل جاده‌ها، راه‌آهن و مسیرهای دریایی و هوایی که به تسهیل تجارت و حمل و نقل کمک می‌نماید.

۲. کریدورهای انرژی: شامل خطوط لوله نفت و گاز و کابل‌های انتقال برق

۳. کریدورهای استراتژیک: شامل مسیرهایی که به دلیل موقعیت نظامی یا امنیتی دارای اهمیت و نقش حیاتی هستند.

۴. کریدورهای دیجیتال: شامل کابل‌های اینترنت زیردریایی یا مسیرهای انتقال داده (زررقانی، ۲۰۲۴: ۶).

در این میان کریدورهای بین‌المللی به‌عنوان یک شبکه بین‌المللی از مسیرهای حمل و نقل و بار هستند که شامل: جاده، خطوط راه‌آهن و مسیر آبی بوده و در جهت توسعه حمل و نقل مرکب یا حمل و نقل چندوجهی، موجب رونق اقتصاد، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آن‌ها شده‌اند. بررسی کریدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار هستند و از جمله کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی می‌توان به جاده ابریشم نوین چین اشاره داشت که با شبکه‌ای از کریدورهای زمینی و دریایی باعث اتصال آسیا، اروپا و آفریقا به یکدیگر شده و یا کریدور لاجورد که مسیر حمل و نقل افغانستان به ترکیه و اروپا از طریق ترکمنستان و دریای خزر را تسهیل می‌نماید.

در کریدورهای انرژی نیز می‌توان به کریدور شمال - جنوب اشاره داشت که کارکرد آن، انتقال نفت و گاز از روسیه و آسیای مرکزی به هند از طریق ایران است و موجب کاهش وابستگی هند به تنگه مالاکا می‌گردد و یا کریدور انرژی تاپی که گاز ترکمنستان را از طریق افغانستان به پاکستان و هند می‌رساند. همچنین برخی کریدورها ماهیت دیجیتال دارند، مانند مسیرهایی که کابل‌های زیردریایی شبکه جهانی اینترنت از آن‌ها عبور و نقش بسیار مهمی در اقتصاد دیجیتال جهانی ایفاء می‌نمایند و از جمله کریدورهای مهم بین‌المللی که از ایران عبور می‌کند که می‌توان به کریدور شمال-جنوب، کریدور تراسیک، کریدور شرق به غرب (جاده قدیم ابریشم) و کریدور جنوبی آسیا اشاره داشت. این کریدورها در آینده نقش قدرت در نظم نوین جهانی را افزایش داده و کشورهای متصل به این کریدورها، امکان نقش‌آفرینی در جنگ کریدورها و دیپلماسی اقتصادی، به‌عنوان ابزار جدید قدرت هژمون در جهان ایفاء خواهند نمود (تمنایی، ۱۳۹۴: ۱۲).

۳. اتصال کریدورها، ابزار همکاری یا جنگ

کریدورهای متعدد در یک منطقه، منافع برخی از کشورها را تأمین نموده تا جایی که فعال شدن برخی کریدورها می‌تواند به از بین رفتن منافع برخی از دیگر کشورها بیانجامد. این موضوع می‌تواند یکی از دلایل حساسیت کشورها به انتخاب هم‌پیمان و جهت‌گیری نسبت به طرفین جنگ گردد؛ اما باید اذعان داشت که تغییرات اساسی کریدورها، تنها مربوط به سال‌های گذشته نیست و نکته مهم دیگر آنکه، بسیاری از کریدورها درواقع نوعی مسیر ترانزیتی هستند و نمی‌توان لزوماً نام آن را کریدور نامید،

پس کریدور فقط یک مسیر ترانزیتی نیست، بلکه منافع و هم‌پیمانان کشورها را نشان می‌دهد و بسیاری از تغییرات سیاسی و اجتماعی را در این کشورها به دنبال خواهد داشت.

چین و هند به‌عنوان کشورهای مهم اقتصادی آسیای شرقی، همواره به دنبال راهی برای گسترش روابط خویش و ترانزیت کالا و خدمات به کشورهای اروپایی و آمریکایی هستند و جاده ابریشم قدیمی، یکی از راه‌هایی بود که چین را از طریق آسیای میانه به اروپا متصل می‌نمود، اما به نظر می‌رسد که جایگاه بسیاری از کشورها در این میان تغییر نموده و باید به طرح‌های جدید جهت رسیدن به اهداف اقتصادی و سیاسی توجه نمود و موقعیت هر یک از کریدورهای موجود، هم‌پیمانان و کشورهای ذی‌نفع را تأمین می‌نماید و به همین علت رقابت بر سر کریدورهای ترانزیتی در منطقه خاورمیانه و آسیای میانه در حال تشدید است و پروژه‌هایی مانند کریدور شمال-جنوب، بندر فاو به ترکیه، عرب-مد، خلیج فارس-دریای سیاه، زنگزور، لاجورد و... همگی نشان‌دهنده تلاش کشورها برای دستیابی به مزایای اقتصادی و ژئوپلیتیکی از طریق کریدورها است.

کشورها برای حفظ جایگاه خویش در این رقابت‌ها، نیازمند توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی هستند و فعال‌سازی برخی از کریدورهای مذکور، می‌تواند به کشورهای در مسیر کمک نماید تا در شرایط بحرانی، شبکه ترانزیتی خود را حفظ و از مشکلات سوء اقتصادی و سیاسی جلوگیری کنند. هند و چین به‌عنوان دو رقیب اقتصادی، راه‌های متعددی برای رسیدن به بازارهای اروپایی دنبال می‌نمایند. کریدور شمال-جنوب، راه رسیدن هند به این بازارها را از طریق ایران تسهیل می‌کند و کریدور عرب-مد، ایران را دور زده و منافع بسیاری از کشورهای عربی و رژیم صهیونیستی را تأمین می‌نماید. از سوی دیگر، چین برای رسیدن به بازارهای اروپایی، متحد روسیه و ترکیه شده تا از طریق کریدور زنگزور، ارتباطات خود را تسهیل نماید و یا مسیر ایران را برای رسیدن به این بازارها دنبال نماید.

همچنین مسیری که به طرح یک کمربند-یک جاده چین معروف شده و در تقابل با کریدور عرب-مد خواهد بود و این سرآغازی بر رقابت دو قدرت اقتصادی آسیایی است که جنگ کریدورها را آغاز نموده و بسیاری از کشورها برحسب موقعیت ژئوپلیتیکی خود، در حال اتصال به این کریدورها با هدف بهره‌مندی از منافع اقتصادی هستند. از سوی دیگر، تلاش کشورهای اروپایی و آمریکایی برای دسترسی به بازارهای آسیای میانه نیز منجر به دخیل شدن برخی از کشورها و بسیاری از گذرگاه‌های مهم از جمله؛ تنگه باب‌المندب و کانال سوئز شده و تلاش کشورهای اروپایی و آمریکا برای تسلط بر این گذرگاه‌ها یا یافتن جایگزین برای آن‌ها می‌تواند در راستای رسیدن به همین اهداف اقتصادی تفسیر گردد.

درنهایت، این رقابت‌ها نشان‌دهنده اهمیت مسیرهای تجاری و ترانزیتی در شکل‌دهی به معادلات اقتصادی و سیاسی جهانی هستند، به‌گونه‌ای که کشورهایی که بتوانند در توسعه این کریدورها نقش داشته باشند، می‌توانند نقش کلیدی در اقتصاد جهانی ایفاء نموده و جایگاه خود را در نظام بین‌الملل تقویت نمایند. به‌عنوان نمونه؛ همکاری و مشارکت ایران و روسیه برای تکمیل کریدور شمال-جنوب نه تنها موجب افزایش قابل توجه مناسبات اقتصادی و تجاری میان دو کشور خواهد شد، بلکه به دلیل قرار گرفتن مهم‌ترین بخش این کریدور در جغرافیای ایران، جایگاه ایران را به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در نظم نوین منطقه‌ای و جهانی ارتقاء خواهد بخشید.

در کنار همکاری ایران و روسیه برای تکمیل کریدور شمال-جنوب، اجرای کریدور خلیج فارس-دریای سیاه نیز که ایران را از طریق ارمنستان و گرجستان به دریای سیاه و سپس به اروپا متصل می‌نماید، می‌تواند نقش ایران را در زنجیره تأمین جهانی تقویت و وابستگی به مسیرهای موجود را کاهش دهد و این طرح نه تنها برای کشورهای ایران، هند و ارمنستان سودمند است، بلکه مزایای گسترده‌ای نیز برای جمهوری آذربایجان، گرجستان، بلغارستان و یونان به همراه خواهد داشت و فعال‌سازی کریدورهای راهبردی موجب تقویت روابط کشورها با تعریف رابطه برد-برد با ذی‌نفعان مختلف خواهد شد و کریدورها می‌توانند ابزاری برای کاهش تنش‌های منطقه‌ای و گسترش همکاری‌های چندجانبه گردند. از طرفی؛ رقابت ایران و پاکستان در بندر گوادر پاکستان و بندر چابهار ایران و رقابت ایران با پاکستان و افغانستان برای اتصال منابع انرژی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد یا رقابت آمریکا و چین برای تسلط بر کریدورهای دریایی حوضه ایندو-پاسفیک و تلاش عراق برای ایجاد کریدور توسعه به‌عنوان مکمل کریدورهای دریایی از طریق تجهیز بندر فاو و... نمونه‌هایی از رقابت‌های ژئوپلیتیک کشورها برای طرح

موقعیت‌های گذرگاهی خویش و به حاشیه راندن موقعیت رقبا در چارچوب «ژئوپلیتیک کریدورها» قابل بیان است (زررقانی، ۲۰۲۴: ۹).

لازم به ذکر است که غرب آسیا از اهمیت زیادی برای سیاست خارجی چین برخوردار است، زیرا با توجه به منافع روسیه و آمریکا در این منطقه دارند، نفوذ در خاورمیانه امکان اثرگذاری بر موازنه قوا در سطح جهانی خواهد داشت و موضوع دوم، امنیت انرژی برای چین است که در حال رقابت با آمریکا برای تبدیل شدن به بزرگ‌ترین اقتصاد جهانی است (رنجبر حیدری، ۲۰۲۴: ۱۵). در نتیجه؛ چشم‌انداز منافع اقتصادی و سیاسی دولت‌ها در زمینه کریدورها به قدری پررنگ است که کشورها به عنوان یک جنگ برای کسب منفعت بیشتر به آن می‌نگرند، امری که امکان بروز تنش و جنگ‌های نظامی را متصور می‌نماید به گونه‌ای که در سال ۲۰۲۰ و در پی مناقشه بین ارمنستان و جمهوری آذربایجان، شاهد بروز تنش با موضوعیت کریدور زنگزور بوده‌ایم و با وجود مسبوق به سابقه بودن تنش میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان، تحولات اخیر در قفقاز را می‌بایست در فضای جنگ کریدوری تحلیل نمود. نزاعی که در آن با ورود برخی از کشورهای دیگر همچون؛ ایران، ترکیه و روسیه به دلیل سهم بردن در منافع این کریدور و دسترسی مستقیم از آسیای میانه تا مدیترانه، تنش مذکور را به یک بحران بین‌المللی مبدل نمود (عادل، ۱۴۰۳).

در حال حاضر، چندین رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی به دلیل انگیزه برای توسعه کریدورها، به ویژه در مورد کریدورهایی که چین یا روسیه، بازیگران اصلی آن هستند، تشدید می‌شود و افزون بر رقابتی که از قبل بین چین و ایالات متحده وجود دارد که هر دو خاورمیانه را به عنوان یک مسیر ترانزیتی ضروری می‌بینند، رقابت بین تعدادی از کشورهای منطقه‌ای خاورمیانه نیز تحت پوشش این طرح شدیدتر شده و به شکل یک درگیری کریدوری درآمده است؛ بنابراین؛ اگرچه این کریدورها همکاری را افزایش می‌دهند، اما احتمال تنش و درگیری را نیز افزایش می‌دهند و به عنوان مثال، با توجه به کریدور راه آهن خواف-هرات بین ایران و افغانستان، فرصت‌های بیشتری برای همکاری و همگرایی نسبت به درگیری می‌تواند وجود داشته باشد.

کریدورها (راه آهن، زمینی و دریایی) همچنین منجر به شکل‌گیری اتحادهای جدید و تجدیدنظر در قوانین اقتصادی، گمرکی و مالی شده و هماهنگی بین کشورهایی که کریدورها از آن‌ها عبور می‌کند را شاهد هستیم. از آنجایی که کریدورها نقش سیاسی و اقتصادی ایفاء می‌کنند و به یکی از ارکان کانال‌های دیپلماتیک و ایجاد قوانین جدید همکاری یا درگیری تبدیل می‌شوند، باید انتظار نظم جدیدی در نظام بین‌الملل را داشت که در آن کریدورهای تجاری نقش تعاملی ایفاء کنند. در ذیل به برخی از مهم‌ترین کریدورهای در حال احداث که به دنبال تعامل بین دو یا چند کشور است اشاره می‌گردد:

– کریدور توسعه عراق – ترکیه^۱

مسیر جدیدی است که از کشور عراق به ترکیه و دریای مدیترانه متصل می‌گردد و تا حد زیادی مکمل جاده ابریشم دریایی چین بوده و به اعتقاد برخی کارشناسان، موجب به حاشیه رفتن موقعیت گذرگاهی و مسیرهای ارتباطی سرزمینی ایران خواهد شد. ایده کانال خشک که عراق از آن به «جاده توسعه» نام می‌برد، به سال ۲۰۱۷ و سومین نشست شورای همکاری استراتژیک ترکیه و عراق بازمی‌گردد (آلتاس و اسلوی، ۲۰۱۷).

کریدور توسعه یا مسیر توسعه، پروژه‌ای با بودجه ۱۷ میلیارد دلاری است که به دنبال تبدیل نمودن عراق به عنوان یک نقطه کانونی حمل و نقل منطقه‌ای از طریق اتصال مناطق جنوبی عراق به مرز ترکیه است و به عنوان محرک اصلی شکوفایی اقتصادی در عراق مطرح است. این پروژه با مشارکت مالی کشورهای قطر، امارات و البته عراق و ترکیه انجام خواهد شد و با هدف کوتاه نمودن زمان سفر بین آسیا و اروپا، از طریق اتصال بصره عراق به اواکوی ترکیه طراحی شده و بخشی از طرح‌های بزرگ ادغام اقتصادی منطقه‌ای مانند طرح یک کمربند-یک جاده و کریدور اقتصادی هند-عرب-مدیترانه است و این کریدور می‌تواند به عنوان جایگزین کریدور جنوب-شمال باشد.



نقشه ۱. کریدور توسعه عراق (منبع: The Cradle)

عراق در نظر دارد؛ با همکاری ترکیه، بندر فاو را به بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه تبدیل نموده و بصره هم به دروازه ارسال کالا به اروپا تبدیل نماید و طبق این طرح، قرار است بندر فاو تا سال ۲۰۳۸ به‌طور کامل توسعه پیدا کرده و ظرفیت جابجایی آن به ۷٫۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال برسد و در صورت تحقق این رقم، بندر فاو از بندر جبل علی در دبی که هم‌اکنون بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه است، بزرگ‌تر خواهد شد و نکته اصلی این پروژه این است که بغداد می‌خواهد از آن به‌عنوان رقیب کانال سوئز نیز استفاده کرده و بصره را به دروازه ارسال بار به اروپا تبدیل کند، چراکه این بندر از طریق خط ریلی به ترکیه وصل خواهد شد. توسعه بندر فاو بر قدرت نفوذ اقتصادی و سیاسی عراق در سطح بین‌المللی نیز خواهد افزود، چون موقعیت استراتژیک آن در قرار گرفتن در نقطه اتصال شرق به غرب، باعث انتقال ترافیک حمل دریایی به این کشور خواهد شد.

توسعه فاو اما با مشکلات متعدد همچون؛ ظهور گروه‌های تروریستی نظیر داعش و بی‌ثباتی‌های سیاسی داخلی مواجهه شده که مانع تکمیل آن شد، ولی در حال حاضر این طرح برای کشور عراق یک اولویت حیاتی تبدیل شده است. توجه به برخی جزئیات پروژه بندر فاو، نشان‌دهنده این است که این مسیر، می‌تواند تجارت و اقتصاد عراق را متحول و هدف آرمانی و رؤیای دیرینه عراق مبنی بر دسترسی به آب‌های آزاد تحقق گردد و این کریدور اگرچه باعث تعامل و همگرایی عراق و ترکیه خواهد شد، اما از طرفی، باعث به حاشیه رفتن ایران به‌ویژه کریدور شمال-جنوب و طرح خط آهن خرمشهر-بصره خواهد شد (زررقانی، ۱۴۰۲: ۲۰۳۴). این کریدور به‌عنوان دیپلماسی اقتصادی مؤثر عراق، امکان مهار ترکیه را خواهد داشت و چالش‌های مرزی و آبی دیرینه فی‌مابین را تعدیل خواهد کرد و رقابت سخت و نزاع را به تعامل و همکاری تبدیل خواهد نمود.

– کریدور راه ابریشم جدید^۱

ریشه‌های نظم نوین جهانی را برپایه تعامل و همکاری باید در ایده چین جهت احیای جاده ابریشم جدید جستجو نمود، زیرا این جاده یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های اتصال جهانی است که در سال ۲۰۱۳ ایده «یک جاده، یک کمربند» (BRI) اعلام که شامل شش کریدور اصلی به شرح ذیل است:

۱. کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا که از چین شروع و از قزاقستان، روسیه، بلاروس و اروپا عبور می‌کند.
۲. کریدور اقتصادی چین-مغولستان-روسیه.
۳. کریدور اقتصادی چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه).
۴. کریدور اقتصادی چین-شبه‌جزیره هند-چین.
۵. کریدور اقتصادی چین-پاکستان.
۶. کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار.

این افزون بر کریدورهای دریایی (جاده ابریشم دریایی جدید) است که چین را به کشورهای جنوب شرقی آسیا، کشورهای حوزه خلیج فارس، شمال آفریقا و اروپا متصل می‌نماید (روتا، ۲۰۱۸).



نقشه ۲. کریدور جدید ابریشم (منبع: Carnegie India)

طرح کمربند و جاده (BRI) اولین نهاد بزرگ در دورانی است که به عنوان «اتحادهای زیرساختی» شناخته می‌شود و نیازمند تلاش‌های اقتصادی و دیپلماسی است (خانا، ۲۰۱۸: ۴۲). در دهمین سالگرد آن، شی جین‌پینگ (رئیس‌جمهور چین) این پروژه را با این کلمات خلاصه نمود: «این شبکه که زمین، اقیانوس، آسمان و اینترنت را پوشش می‌دهد، جریان کالا، سرمایه، فناوری و منابع انسانی را در بین کشورهای درگیر افزایش داده است» (فاین گلد، ۲۰۲۳). بیش از ۱۴۰ کشور به این طرح وابسته هستند و چین بیش از ۳۵۰ میلیارد دلار برای این پروژه هزینه نموده و در نیمه دوم دهه ۲۰۱۰ ایالات متحده و متحدانش چندین طرح جایگزین را در پاسخ به طرح‌های زیرساختی و مسیرهای تجاری چین، مانند طرح مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII) راه‌اندازی کردند.

برای مثال، ژاپن مفهوم «سرمایه‌گذاری زیرساختی باکیفیت» خود را در سال ۲۰۱۶ مطرح کرد و در سال ۲۰۲۱ ابتکار دروازه جهانی به عنوان طرح سرمایه‌گذاری کلان اتحادیه اروپا برای حمایت از توسعه زیرساخت‌ها در سراسر جهان اعلام شد. این طرح بر زیرساخت‌های فیزیکی برای تقویت شبکه‌های دیجیتال، حمل و نقل و انرژی تمرکز دارد و همچنین، این طرح به دنبال ایجاد چارچوب ایدئال برای بهبود شرایط تجارت و سرمایه‌گذاری با ادغام زنجیره‌های تأمین، استانداردسازی خدمات مالی و نزدیک‌تر کردن سیستم‌های نظارتی است. روسیه نیز با اعلام رسمی مشارکت اوراسیای بزرگ (GEP) در سال ۲۰۱۶ و در زمانی که پکن به عنوان «سازمان‌دهنده فضای اوراسیا» با طرح کمربند و جاده فعالیت می‌کرد، چشم‌انداز اتصال خود را مطرح کرد (سیلوان، ۲۰۲۳: ۳۲۹).

با این چشم‌انداز، هدف؛ یافتن نقشی جدید برای روسیه در میان ابتکارات ارتباطی و پروژه‌های منطقه‌ای در خاور دور روسیه (RFE)، آسیای مرکزی و در درون به اصطلاح اوراسیای بزرگ است و از این رو تضمین برابری نمادین با چین و چارچوب‌های ارتباطی متقابل که توسط ایالات متحده آمریکا، مانند منطقه هند و اقیانوس آرام مدنظر است. با این وجود، جنگ در اوکراین به طور قابل توجهی مانع برنامه‌های ارتباطی روسیه شده است و جاده ابریشم جدید از جنوب چین آغاز شده و به شهر ارومچی در مرز قزاقستان می‌رود و سپس از ایران، عراق، سوریه و ترکیه عبور می‌کند. شاخه دیگری از این خط از ترکیه به بلغارستان، رومانی، جمهوری چک، آلمان و سپس به شمال اروپا امتداد می‌یابد و این پروژه، شبکه‌ای پیچیده از بزرگراه‌ها، راه‌آهن‌های پرسرعت، خطوط لوله برق و شبکه‌های فیبر نوری بین آسیا و اروپا است.

چین در تلاش است تا امنیت اقتصادی و سیاسی خویش را به تمام کشورهای آسیایی و اروپایی متصل کند و حتی ارزش پول خود را از دلار آمریکا و یورو اروپا قوی‌تر نماید. هزینه کل پروژه کمربند و جاده ۹۵۷ میلیارد دلار است که حدود ۲۶ درصد از کل تجارت سالانه چین را تشکیل می‌دهد و حدود یک‌سوم تجارت جهانی و دوسوم جمعیت جهان را شامل می‌شود. پروژه BRI مشکلاتی را برای ایالات متحده و ناتو (بزرگ‌ترین اتحاد نظامی-اقتصادی جهان)، ایجاد نموده چون؛ ظهور چین، تهدیدی برای ناتو است و این موضوع مربوط به انتقال ناتو به دریای چین جنوبی نیست، بلکه در نظر گرفتن این نکته است که

چین در حال نزدیک شدن به ناتو است (برزووفسکی، ۲۰۱۹).

بانک جهانی مدعی است؛ طرح کمربند و جاده فقر را در کشورهای فقیری که این پروژه از آن‌ها عبور خواهد نمود، کاهش می‌دهد و این نتیجه تعامل و همکاری اقتصادی بین کشورها است. با این حال، قدرت‌های توسعه‌یافته ورود این پروژه را به ضرر منافع خویش می‌دانند؛ بنابراین، ممکن است که در کنار «همکاری اقتصادی منطقه‌ای»، «درگیری اقتصادی در سطح جهانی» نیز پدیدار شود؛ بنابراین، این کریدورها ممکن است به عواملی برای هماهنگی یا درگیری در سطح منطقه‌ای یا جهانی تبدیل شوند. چین از این تهدید برای کشورهای مانند ایالات متحده و اروپای غربی آگاه است، به همین دلیل رسماً اعلام کرده که: ابتکار کمربند و جاده با اهداف و اصول منشور سازمان ملل مطابقت دارد (جمهوری خلق چین، ۲۰۱۵).

– کریدور تاپی^۱

این کریدور تجاری از ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند عبور می‌کند که جمعیت کل این کشورها حدود ۱٫۸ میلیارد نفر (حدود یک‌چهارم جمعیت جهان) است و به‌جز ترکمنستان، سایر کشورها تنش‌های عمیقی با یکدیگر دارند. ازجمله می‌توان به تنش کشمیر بین هند و پاکستان و یا مناقشه افغانستان اشاره نمود که در حال حاضر توسط یک دولت طالبانی اداره می‌شود و توسط جامعه بین‌المللی به رسمیت شناخته نشده است؛ اما نکته مهم این است که این کریدور نشان داده که منافع اقتصادی بر ملاحظات سیاسی غلبه دارد و بنابراین، کشورهای منطقه آماده‌اند تا با دولت طالبان بر سر منافع اقتصادی مذاکره نمایند، در نتیجه، این کریدور سرانجام به طالبان نوعی مشروعیت بین‌المللی خواهد داد که برخاسته از دیپلماسی اقتصادی است؛ زیرا از مجموع طول ۱۸۰۰ کیلومتری این کریدور، حدود ۷۷۴ کیلومتر آن از خاک افغانستان عبور می‌کند (مهرازی، ۲۰۱۹).

طالبان قبل از به دست گرفتن قدرت بیان نمودند که برای این کریدور مشکلی ایجاد نخواهند کرد، زیرا این کریدور منافع ملی و عمومی افغانستان را در برمی‌گیرد و بر اساس نظریه‌های سنتی بین‌المللی، به‌ویژه واقع‌گرایی کلاسیک، دولت‌ها (به‌ویژه دولت‌های قدرتمند) عاملان اصلی در ساخت سیستم‌های بین‌المللی هستند. با این حال، می‌توان استدلال نمود که وقتی کریدورها از موانع مختلفی عبور می‌نمایند، منافع اقتصادی جایگزین سیستم‌های سیاسی می‌شوند و این نوعی تغییر پارادایم است که می‌تواند به تقویت نظم جدید جهانی، کمک نماید و نظم ژئوپلیتیکی جدیدی را بر اساس تعداد کشورهایی که کریدور می‌تواند از سرزمین آن‌ها عبور کنند، بازتعریف خواهد نمود.

ترکمنستان تأمین‌کننده اصلی انرژی در کریدور تاپی است، اما ترکمنستان هم‌زمان می‌تواند از طریق خط لوله شرق-غرب، گاز را به خط لوله ترانس خزر و از آنجا به خط لوله ترانس آناتولی و خط لوله ترانس آذربایک و از طریق خط لوله قفقاز جنوبی صادر نماید (شانا، ۲۰۲۱)؛ اما ترکمنستان با مقاومت ایران و روسیه روبه‌رو خواهد شد، زیرا آن‌ها نیز در مدیریت نحوه استفاده از منابع و مسیرهای دریای خزر دارای منافع مشترک هستند و همچنین از نظر تأمین گاز و انرژی بازارهای جهانی، رقیب ترکمنستان محسوب می‌شوند. از سویی؛ ایران یک پروژه سوآپ گازی با ترکمنستان داشته و این بدان معناست که در کنار درگیری، فرصت‌هایی برای همکاری نیز وجود دارد، اما به‌دلیل وضعیت ایران که تحت نظام تحریم‌ها و ممنوعیت تجارت بین‌المللی قرار گرفته، با افتتاح کریدور تاپی و خط لوله ترانس خزر، احتمال اعمال مجدد تحریم‌ها بر بخش انرژی ایران وجود دارد و احتمالاً وابستگی ترکیه به گاز ایران از طریق خط سوآپ گاز ترکمنستان و کریدور خط لوله ترانس خزر کاهش یابد (شرق، ۲۰۲۲). از سوی دیگر؛ روسیه با صادرات گاز ترکمنستان به بازار جهانی، رقیب جدیدی برای خود پیدا می‌کند، ولی این کریدور برای چین و ترکیه نیز سودمند است، چون چین در نقطه شروع کریدور و ترکیه در انتهای آن قرار دارد.

– کریدور شمال-جنوب^۲

در سال ۲۰۰۰ توافق بین ایران، هند و روسیه جهت افتتاح کریدور شمال-جنوب امضاء شد و کشورهای دیگر (عمان، ترکیه، قزاقستان، ارمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان، بلاروس، اوکراین، سوریه و بلغارستان) تمایل خود را برای پیوستن به این کریدور ابراز کردند که در صورت افتتاح، این کریدور با کانال سوئز رقابت خواهد نمود (العربیة جدید، ۲۰۲۳). این کریدور از جنوب ایران

1. TAPI Corridor

2. NSTC

(بندر چابهار) شروع و تا شمال ایران امتداد دارد و از طریق این کریدور، هند به ایران و آذربایجان و بازارهای روسیه و از آنجا به اروپا دست خواهد یافت؛ اما چالش این کریدور این است که ایران تحت تحریم‌های بین‌المللی ایالات متحده قرار داشته و همچنین، روابط بین آذربایجان و ایران پس از جنگ ارمنستان و آذربایجان رو به وخامت گذاشته است و تنش‌ها بین ایران و آذربایجان با افتتاح کریدور زنگزور افزایش خواهد یافت. با این اوصاف، این یک کریدور مفید برای هند است تا از سلطه اقتصادی چین فرار کند اما مشکل دوم این است که پس از جنگ اوکراین و روسیه، خود روسیه نیز تحت تحریم‌های بین‌المللی قرار گرفته است. همچنین این کریدور می‌تواند جایگزین کریدور مرکزی چین شود که از چین شروع و از قزاقستان و آذربایجان عبور می‌کند و به بازارهای اروپایی متصل می‌شود و توانایی عملیاتی کریدور پس از جنگ اوکراین و روسیه افزایش یافته است (چوراسیا، ۲۰۲۳).

با این حال، کریدور شمال-جنوب، می‌تواند جایگزین یا رقیب کریدور مرکزی چین شود و حتی با حضور روسیه در این کریدور، می‌تواند به‌عنوان مانعی برای تسلط غرب بر معادلات منطقه‌ای تلقی شود. در نتیجه، در حالی که این کریدور منجر به هماهنگی اقتصادی و سیاسی بین کشورهای منطقه خواهد شد، می‌تواند باعث ظهور مجدد درگیری سه‌جانبه بین چین، غرب و چهار کشور اصلی که کریدور از آن‌ها عبور می‌کند، نیز گردد و افزون بر این، ارمنستان نیز پیشنهاد نموده که این کریدور از خاک ارمنستان عبور نماید که هند احتمالاً از این پروژه استقبال خواهد کرد، زیرا در طول جنگ ارمنستان و آذربایجان، هند از ارمنستان حمایت نمود و قصد دارد جایگزین‌های مناسبی برای رسیدن به اروپا در امتداد کریدور سوئز داشته باشد. همچنین در مورد ایران، به‌عنوان مرکز کریدورها، در کنفرانس ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی «کریدورها: تعامل و توسعه ۲۰۲۳»، رئیس‌جمهور ترکمنستان از یک کریدور جدیدی نام برد که در آینده، یک کریدور حمل و نقل از شرق به غرب راه‌اندازی خواهد شد که ترکمنستان، ایران، عراق و ترکیه را به هم متصل می‌کند (فایننشال تربیون، ۲۰۲۳). در حال حاضر، مناقشه یا همکاری کریدوری، موضوعی قوی بین کشورها است و نوعی واگرایی و همگرایی بین آن‌ها ایجاد می‌کند و با این حال، هنوز هیچ اجماعی در مورد چگونگی بهره‌برداری از کریدورها به‌عنوان ابزاری جدید برای تقسیم کار بین‌المللی و کاهش مناقشه و افزایش همکاری وجود ندارد و مهم این است که کریدورها به واقعیتی از زندگی سیاسی در سطح بین‌المللی تبدیل شده‌اند.

– کریدور عرب-مد (بهارات)^۱

در جریان نشست گروه ۲۰ در دهلی نو (سپتامبر ۲۰۲۳) رئیس‌جمهور امریکا از افتتاح یک کریدور جدیدی خبر داد که این کریدور از هند شروع و از امارات متحده عربی، عربستان سعودی و اردن عبور نموده و در نهایت از طریق سرزمین‌های اشغالی فلسطین به ایتالیا و فرانسه خواهد رسید. این کریدور جدید که کریدور هند-خاورمیانه-اروپا نامیده می‌شود (کاخ سفید، ۲۰۲۳) با مشارکت مستقیم ایالات متحده اجرایی خواهد شد و برخلاف پروژه‌های خاورمیانه، این پروژه توسط چندین کشور قدرتمند سیاسی و اقتصادی در مقیاس جهانی و منطقه‌ای انجام می‌شود و به گفته جیک سالیوان- مشاور امنیت ملی بایدن- هدف کریدور IME متحد کردن کشورهای خاورمیانه و تبدیل منطقه به یک مرکز اقتصادی به‌جای منبع چالش، درگیری یا بحران است (مادانی و بوک، ۲۰۲۳).

کریدور هند-خاورمیانه-اروپا به‌عنوان چالشی برای چندین کریدور دیگر است که تصمیم به فعالیت در منطقه گرفته‌اند، مانند کریدور شمال-جنوب، کریدور جاده توسعه عراق و مهم‌تر از همه، ابتکار یک جاده یک کمربند چین و درواقع، با دستیابی به کریدور IME هدف اصلی ایالات متحده، مهار رشد تجاری چین است؛ بنابراین بخشی از این کریدور در تنگه هرمز و در نزدیکی بندر چابهار واقع شده که انتهای کریدور شمال-جنوب است و از بندر چابهار به هند متصل می‌شود؛ بنابراین، انتظار می‌رود کریدور IME تنش‌ها را در منطقه گسترش داده و این کریدور منجر به تشدید درگیری‌ها بین کشورهای منطقه، به‌ویژه با ایران، عراق و ترکیه خواهد شد (رومانو، ۲۰۲۳: ۱۵).

از طرفی اسرائیل به‌عنوان بخشی از آن خواهد بود و منجر به عادی‌سازی روابط بین عربستان سعودی و اسرائیل خواهد شد و اگر این کریدور بتواند همکاری بین برخی از کشورهای آسیا، آفریقا، اروپا و ایالات متحده (به‌عنوان طراح و بهره‌بردار

استراتژیک پروژه) را افزایش دهد منجر به درگیری با سایر کشورها خواهد شد و در نتیجه، معضل کریدورها دوباره در معادلات سیاسی-اقتصادی ایجاد می‌شود. با این حال، در مورد کریدور بهارات، با وجود اینکه این کریدور برای عراق (به دلیل فروپاشی کریدور توسعه و کانال خشک)، ایران (به دلیل تضعیف کریدور شمال-جنوب) و ترکیه (که در تلاش برای تبدیل شدن به یک ترمینال تجارت بین‌المللی است) دغدغه ایجاد نموده، اما در عین حال، ممکن است این کشورها را مجبور کند تا به هم نزدیک‌تر شوند یا برای حل این معضل به کریدور بهارات بپیوندند و بنابراین، چرخه همکاری و رقابت ادامه خواهد یافت؛ بنابراین با مطالعه این کریدورها می‌توان استدلال نمود که آسیا در حال گذر از یک نقطه عطف اقتصادی مهم در زمینه افزایش تعداد کریدورها است و این کریدورها جایگاه ویژه‌ای در سطح بین‌المللی خواهند داشت و می‌توانند بر تصمیمات سیاسی و اقتصادی دولت‌های جهانی تأثیر بگذارند.

نتیجه‌گیری

اصطلاح اتصال از اواخر قرن بیستم در حوزه محاسبات مورد استفاده قرار گرفت و به معنای «وضعیت یا ظرفیت اتصال» تفسیر شد. این اصطلاح همچنین در زمینه‌های؛ اقتصادی، امور مالی، سیاست انرژی و توسعه زیرساخت‌ها برای توصیف افزایش ارتباط متقابل بازیگران در دنیای جهانی شده (از افراد گرفته تا دولت‌ها) که شبکه‌های پیچیده‌تری را تشکیل می‌دهند، استفاده شده است. با وجود این، طبق نظر مجمع جهانی اقتصاد؛ «اتصال اکنون نیروی محرکه جهانی شدن است که پس از کووید-۱۹ سرعت خود را از دست داد و «جهانی شدن هدفمند» که از «پایداری و هدف مشترک و آرمان برای خیر جهانی» حمایت می‌کند، توسط ابتکارات اتصال تقویت می‌شود.»

پژوهش حاضر در پاسخ به پرسش اصلی مطرح که نظم نوین جهانی در فرایند اتصال ژئوپلیتیکی کشورها با نقش‌آفرینی کریدورهای تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای و بر اساس نظریات نظم نوین جهانی، باعث همگرایی یا تنش خواهد شد؟ فرضیه مورد ادعا در این پژوهش که بر اساس داده‌های مذکور حاصل گردید، حکایت از این دارد که در حال حاضر چندین رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی به دلیل انگیزه برای توسعه کریدورها، به‌ویژه درخصوص کریدورهایی که چین یا روسیه بازیگران اصلی آن هستند، تشدید خواهد شد. چون افزون بر رقابتی که از قبل بین چین و ایالات متحده وجود داشت که هر دو خاورمیانه را به عنوان یک مسیر ترانزیتی ضروری می‌دیدند، رقابت بین تعدادی از کشورهای منطقه خاورمیانه نیز تحت پوشش این طرح شدیدتر شده و به شکل یک درگیری کریدوری درآمده است. همچنین، درمورد کریدورها باید اشاره نمود که کریدورها (راه‌آهن، زمینی و دریایی) منجر به اتحادهای جدید و بازسازی قوانین اقتصادی، گمرکی و مالی می‌شوند تا هماهنگی بین کشورهایی که کریدورها از آن‌ها عبور می‌کنند را افزایش دهد.

پس از آنجایی که کریدورها نقش سیاسی و اقتصادی ایفاء می‌نمایند و به یکی از ارکان کانال‌های دیپلماتیک و ایجاد قوانین جدید همکاری تبدیل می‌شوند، باید انتظار نظم جدیدی را در نظام بین‌الملل داشته باشیم که در آن کریدورها نقش عمده‌ای را ایفاء خواهند کرد و بر اساس نقشه کریدورها، تاکنون نظم کریدوری عمدتاً در اوراسیا پدیدار شده و بیشتر کریدورها، آسیای دور را به اروپا متصل کرده و ترافیک کریدوری عمدتاً در خاورمیانه و قفقاز مشاهده می‌گردد. از طرفی، آفریقا می‌تواند در نقشه آینده کریدورها گنجانده شود، به این معنی که نظم کریدوری در سیستم بین‌المللی کارآمدتر است و همچنین در رابطه با معضل کریدوری، چین با بزرگ‌ترین چالش مواجه خواهد شد، زیرا این کریدورها به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به چین متصل هستند و به دلیل توسعه اقتصادی، چین مجبور است با همه این کریدورها همکاری کند، چون رقابت به اقتصاد چین آسیب می‌رساند.

اگرچه کریدورها از اهمیت اقتصادی و تجاری برخوردارند، اما نقش عمده در سیاست‌گذاری و تغییرات ژئوپلیتیکی ایفاء می‌نمایند و با توجه به آنچه در این پژوهش مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت، می‌توان به این نتیجه رسید که قرار گرفتن یک کشور در یک موقعیت استراتژیک و مهم برای تسلط بر کریدورهای منطقه‌ای و جهانی کافی نیست، بلکه الزام قدرتیابی در یک موقعیت مناسب جغرافیایی، داشتن زیرساخت‌های مناسب در حمل و نقل ریلی، دریایی، هوایی و جاده‌ای مهم است. چه‌بسا که در حال حاضر به عنوان نمونه؛ کشور ایران در موقعیت چهارراه مناسبی قرار دارد، اما در بسیاری از موارد در رقابت با

کشورهای همسایه در تسلط بر کریدورها عقب مانده است که ازجمله می‌توان به؛ ضعف زیرساخت‌های بندر چابهار نسبت به بندر گوادر پاکستان، افزایش توانمندی تجاری بندر جبل علی نسبت به بندر قشم و کیش و طرح توسعه کریدوری مسیر توسعه عراق- ترکیه که به نحوی مکمل جاده ابریشم دریایی چینی‌ها است و با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در بندر فاو عراق در حال ساخت است و به‌طور طبیعی موجب کاهش اهمیت و جایگاه استراتژیک بنادر جنوبی ایران و کریدورهای مهم منطقه‌ای شده، اشاره نمود.

افزون بر این کشورهای رقیب که به دنبال جذب منافع بیشتر از طریق ترانزیت کالا هستند (نظیر ترکیه و امارات) تلاش خواهند نمود تا نقش ایران را در پروژه‌های ترانزیتی کمرنگ نمایند که تنش‌های ژئوپلیتیکی موجود در منطقه، مانع فعال‌سازی کریدورها به شمار می‌روند. بر اساس نظریه جدیدی که ارتباط را معادل سرنوشت می‌داند، زیرا در حالی که در سطح کره زمین دیوارهایی از آسیا تا اروپا ساخته می‌شود، بشریت در حال بازسازی سیاره با حجم بیشتری از خطوط است که مردم را به هم متصل نموده و از این‌رو، ارتباط به‌عنوان محرک تغییر عمیق در نظام جهانی دیده می‌شود و دنیای سنتی و ستفالیایی را با یک جهان زنجیره تأمین پیچیده‌تر جایگزین می‌کند و ارتباط با ویژگی‌های عاملیت، قصد و نیت و آینده‌های تصور شده، در حال تبدیل شدن به ابزاری دیپلماتیک برای دولت‌ها است.

با کمک نظریه نظم جهانی چندگانه مبتنی بر ظرفیت تعامل، پیشنهاد می‌شود؛ پروژه‌های مختلف اتصال در دستور کار سیاست جهانی به‌عنوان راه‌های جدید بازیگران جهت کسب نفوذ در سیستم جهانی در حال تغییر، تلقی گردد و اینکه آیا رقابت اتصال منجر به درگیری یا همکاری خواهد شد نیز بستگی به این دارد که دولت‌ها از آن چه برداشتی می‌کنند؛ اما در واقعیت؛ پروژه‌های اتصال، پتانسیل احیای همکاری چندجانبه را در چارچوب روایت‌های نظم جهانی «چندگانگی»، «سیستم سه جهان» و «جهان‌های منطقه‌ای درهم‌تنیده» دارند و نقطه مشترک تحلیل‌های مختلف از نظام جهانی کنونی این است که نظم جهانی در حال گذار، رقابت بر سر هنجارها و اصولی را که نظم جهانی جدید در حال ظهور دارد، خواهد ساخت و این مسابقه لزوماً منجر به درگیری نخواهد شد؛ بنابراین در این پژوهش تلاش گردید که به‌جای تمرکز بر پیش‌بینی‌های «جنگ‌های اتصال» در سیاست جهانی، با دیدگاهی محتاطانه و خوش‌بینانه، استدلال نمود که؛ اتحادهای زیرساختی ایجادشده تحت استراتژی‌های مختلف اتصال به رهبری ایالات متحده و متحدانش از یک‌سو و چین از سوی دیگر، پتانسیل ایجاد مکان‌های جدید چندجانبه‌گرایی فراگیر را در جهانی چندگانه خواهند داشت.

منابع

- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۹۶). *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*، چاپ سوم، مشهد، انتشارات پاپلی
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال، ذبیحی، رضا (۱۴۰۳). ایران و نظم نوین جهانی؛ چالش‌ها و فرصت‌ها. *فصلنامه روابط خارجی*، ۱۶(۶۱)، ۱-۲۶.
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال (۱۳۹۶). *اصول و مبانی روابط بین‌الملل*. تهران: سمت.
- رنجبر حیدری، وحید (۲۰۲۴). *دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با کریدورهای تجاری بین‌المللی. تعاملات دیپلماتیک*، ۵۲-۱، (۵)، ۲.
- زرقانی، سید هادی؛ قلی‌زاده، معصومه (۱۴۰۳). ژئوپلیتیک کریدورها؛ رقابت ایران و همسایگان با تأکید بر کریدور جدید توسعه عراق. *دومین همایش ملی ترانزیت؛ ایران، دیپلماسی کریدوری*.
- زرقانی، سید هادی (۱۳۹۴). *جزوه منتشرنشده درس اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*. دوره کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی. مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.
- عادل، فرشاد (۱۴۰۳). *عصر کریدورها و ابتکارات منطقه‌ای: بررسی ابتکارهای ترانزیتی مختلف در منطقه غرب آسیا*. مؤسسه مطالعات جهان معاصر.
- نامی، محمدحسن؛ عباسی، علیرضا (۱۳۸۸). تحلیل جایگاه ژئواکونومیک ایران در خاورمیانه. *فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک*، ۵(۱۵)، ۴۱-۶۵.

References

Adel, F. (2024). *The era of corridors and regional initiatives: A study of various transit initiatives in*

- West Asia. Institute for Contemporary World Studies (In Persian).
- Agayev, M. (2023). Assessing the importance of new corridors in the South Caucasus in the context of the Russian-Ukrainian war. Center for Economic and Social Development (CESD).
- Atlas, A., & Uslu, S. (2017, January 7). Turkey, Iraq cooperation council vows to work for peace. *Anadolu Agency*. Accessed October 16, 2023.
- Axford Dictionary. (2024). Corridor. Retrieved from <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/corridor>
- Balbaa, M. E. (2022). International transport corridors. *Tashkent State University of Economics*.
- Brzozowski, T. (2019). In C. Tybring-Gjedde, *China's Belt and Road Initiative: A strategic and economic assessment*. NATO Parliamentary Assembly. Accessed September 22, 2023.
- Chourasia, S. K. (2023, July 17). The rise of the Middle Corridor: What is India's response? *Observer Research Foundation*. Accessed December 3, 2023.
- Dehghani Firouzabadi, S. J. (2017). *Principles and fundamentals of international relations*. SAMT (In Persian).
- Dehghani Firouzabadi, S. J., & Zabihi, R. (2024). Iran and the new world order: Challenges and opportunities. *Foreign Relations Quarterly*, 16(61), 1–26 (In Persian).
- Financial Tribune. (2023, May 9). Yerevan decides to start Chabahar port operations. Accessed December 2, 2023.
- Global Infrastructure Hub. (2018, June). *Global infrastructure outlook*. Retrieved July 25, 2024, from <https://cdn.gihub.org/outlook/live/methodology/Global+Infrastructure+Outlook+factsheet+-+June+2018.pdf>
- Hafeznia, M. R. (2017). *Principles and concepts of geopolitics* (3rd ed.). Papli Publications (In Persian).
- Ikenberry, G. J. (2020). *A world safe for democracy: Liberal internationalism and the crises of global order*. Yale University Press.
- Ikenberry, G. J. (2024). Three worlds: The West, East and South and the competition to shape global order. *International Affairs*, 100(1), 121.
- Abels, J., & Bieling, H.-J. (2022). Infrastructures of globalisation: Shifts in global order and Europe's strategic choices. *Competition and Change*, 27(3–4), 519.
- Karadeniz, R. F. (2024). From border walls to corridors: An analysis on connectivity in changing multilateral world order. *Perceptions: Journal of International Affairs*, 29(2), 8–27.
- Kegley, C., & Blanton, S. (2011). *World politics: Trend and transformation*. St. Martin's Press.
- Khalil, H. M. (2025). Geopolitical change in the world system: The emergence of corridors and environmental orders. *Qalaai Zanist Scientific Journal*, 10(1), 1454–1484.
- Khanna. (2024, February 15). The Red Sea crisis; Red Sea attacks foster Arab-Israeli trade link by land. *Voice of America*. Retrieved from <https://www.voanews.com/a/red-sea-attacks-foster-arab-israeli-trade-link-by-land/7487827.html>
- Silvan, K., & Kaczmarek, M. (2023). Russia's approach to connectivity in Asia: From cooperation to coercion. *East Asia*, 40, 329.
- Lawson, G., & Zarakol, A. (2023). Recognizing injustice: The "hypocrisy charge" and the future of the liberal international order. *International Affairs*, 99(1), 201–217. <https://doi.org/10.1093/ia/iia258>
- Madhani, A., & Boak, J. (2023, September 10). Biden, Modi and G20 allies unveil rail and shipping project linking India to Middle East and Europe. *AP News*. Accessed November 25, 2023.
- Leonard, M. (2021). *The age of unpeace: How connectivity causes conflict*. Penguin Random House.
- Nami, M. H., & Abbasi, A. R. (2009). Analysis of Iran's geoeconomic position in the Middle East. *Geopolitics Quarterly*, 5(15), 41–65 (In Persian).
- Khanna, P. (2018). Bridges to everywhere: Connectivity as paradigm. *Horizons*, (1–2), 42–65.
- State Council of the People's Republic of China. (2015). *Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative*. Accessed November 17, 2023.
- Ranjbar Heidari, V. (2024). Economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran in competition with international trade corridors. *Diplomatic Interactions*, 2(5), 1–52 (In Persian).
- Puliti, R. (2022, April 4). The infrastructure recovery. *Project Syndicate*. Retrieved June 21, 2024,

- from <https://www.project-syndicate.org/commentary/infrastructure-investment-promotes-green-resilienteconomic-recovery-by-riccardo-puliti-2022-04>
- Romano, V. (2023, September 12). New economic corridor, new member: Five key takeaways from the G20 summit. *Euronews*. Accessed October 16, 2023.
- Ruta, M. (2018). Three opportunities and three risks of the Belt and Road Initiative. *World Bank Blogs*. Accessed November 19, 2023.
- Shana. (2021). Changing regional gas market equations with tripartite swap: Iran's step to remove the Transcaspian and TAPI pipelines.
- Shargh Network. (2022). Transit dilemma. Retrieved from <https://www.sharghdaily.com>
- Feingold, S. (2023, November 20). China's Belt and Road Initiative turns 10. *World Economic Forum*. Retrieved August 8, 2024, from <https://www.weforum.org/agenda/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-bri-silk-road/>
- Wang, Q. (2024, June 12). BRICS urged to become "new type" of multilateral mechanism. *China Daily*. Retrieved October 15, 2024, from <https://www.chinadailyhk.com/hk/article/585421>
- Zarghani, S. H. (2015). *Unpublished lecture notes on principles and concepts of geopolitics* [Master's program in political geography]. Ferdowsi University of Mashhad (In Persian).
- Zarghani, S. H., & Qolizadeh, M. (2024). Geopolitics of corridors: Competition between Iran and its neighbors with emphasis on Iraq's new development corridor. In *Proceedings of the 2nd National Conference on Transit: Iran and Corridor Diplomacy* (In Persian).

