



ژئواکونومی جدید منطقه خلیج فارس با تاکید بر پیامدهای راه اندازی کریدورهای جدید





فهرست مطالب

۳	خلاصه مدیریتی
۴	مقدمه
۵	۱. اهمیت کشورهای حاشیه خلیج فارس
۵	۱.۱. موقعیت استراتژیک
۶	۱.۲. تنوع شرکای تجاری
۸	۱.۳. تجارت کالا
۹	۱.۴. تجارت خدمات
۱۰	۱.۵. صادرات نفت و گاز
۱۱	۲. کریدورهای بین‌المللی جدید
۱۱	۲.۱. کریدور عرب-مد
۱۲	۲.۲. جاده توسعه
۱۳	۲.۳. کریدور شمال-جنوب
۱۴	۲.۴. خلیج فارس- دریای سیاه
۱۶	۳. توصیه سیاستی برای توسعه همکاری میان ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس
۱۸	۴. منابع

خلاصه مدیریتی

از نقطه نظر اقتصادی، منطقه خلیج فارس به موجب ذخایر انرژی نفت و گاز و البته موقعیت جغرافیایی آن در ایجاد دسترسی به آفریقا و آسیای شرقی در امتداد غرب به شرق و در محور شمال به جنوب با متصل کردن آسیای مرکزی، قفقاز و حوزه کاسپین به اقیانوس هند، یک منطقه گریزناپذیر در هرگونه نظم بین‌المللی است.

در اثر تحولات بنیادینی که طی یک دهه گذشته در منطقه خلیج فارس ایجاد شده است، کشورهای عربی این منطقه، از یک سو، در حال تلاش برای حفظ حضور نظامی آمریکا در خلیج فارس به منظور تداوم بهره‌برداری امنیتی از قدرت نفوذ این کشور هستند و برای بهره‌برداری از شکاف میان این دو ابرقدرت، از تعادل میان چین و آمریکا حمایت می‌کنند. از طرف دیگر، جهت‌گیری سیاست‌های اقتصادی این کشورها به واسطه عصر پسا صنعتی و کنار رفتن الگوهای پیشین مبتنی بر مرکز-پیرامون، جایگزینی تجارت کالا با تجارت خدمات و ضرورت رهایی از اقتصادهای تک محصولی متکی به نفت در عصر انقلاب چهارم صنعتی، دچار تغییر شده است.

افزایش چشمگیر سرمایه‌گذاری در زمینه‌های نوین مانند هوش مصنوعی، انرژی‌های پاک و رباتیک، نه تنها وابستگی این کشورها به نفت و درآمدهای حاصل از آن را کاهش داده بلکه فراتر از آن، این کشورها را به بازیگرانی در حال ظهور در عرصه‌های نوین تکنولوژی تبدیل کرده است.

در همین حال، رشد فزاینده کریدورهای تجاری و نقش کشورهای منطقه خلیج فارس در توسعه این گذرگاه‌های دریایی و قاره‌ای، موجب رقابت میان کشورهای این منطقه برای تدارک جایگاهی شایسته‌تر در نظم جهانی پیش روست. با توجه به اینکه گسترش کریدورها یکی از الزامات توسعه زنجیره‌های تامین بین‌المللی است، دولت‌های منطقه خلیج فارس باید راهی برای مذاکرات پیوسته به منظور اعتمادسازی و مشارکت با یکدیگر بیابند. علیرغم اینکه این کریدورها، گاهی به منزله تلاش برای تنزل مزیت جغرافیایی ایران در نظر گرفته شده‌اند، اما این هم واقعیت دارد که کریدورهای مزبور، به طور بالقوه قادرند پتانسیل‌های ایران را برای بهره‌مندی از شکوفایی لجستیک خلیج فارس و فراسوی آن محقق کنند.

در این نوشتار، ضمن مروری بر پتانسیل‌های اقتصادی کشورهای حاشیه خلیج فارس و ظرفیت بالقوه بهره‌برداری از کریدورهای مواصلاتی جدید این منطقه، توصیه‌هایی نیز برای توسعه همکاری میان ایران و این اقتصادها ارائه شده است.

مقدمه

شورای همکاری خلیج فارس متشکل از کشورهای عربی این منطقه (بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی)، به طور رسمی در تاریخ ۲۵ مه ۱۹۸۱ تأسیس شد. رشد سریع اقتصادی این کشورها طی دهه های اخیر، عمدتاً ناشی از ذخایر فراوان نفت و گاز طبیعی آنها بوده است. این کشورها به دنبال تنوع بخشیدن به اقتصاد خود و کاهش وابستگی به هیدروکربن ها، فرصت های تجاری و سرمایه گذاری فزاینده ای را برای کسب و کارهای بین المللی ایجاد کرده اند.

مسیرهای تجارت جهانی و کریدورهای اقتصادی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس که میان اروپا، آسیا و آفریقا واقع شده اند، برخی از مهم ترین و پویاترین بازارهای جهان را به هم متصل می کنند. این کشورها، طی دهه های اخیر مزیت های ژئوپلیتیکی خود را برای تبدیل شدن به قطب های منطقه ای در حوزه تجارت و سرمایه گذاری به کار گرفته اند و توانسته اند به واسطه دیپلماسی اقتصادی و جذب سرمایه در حوزه زیرساخت های حمل و نقل، شبکه ای از کریدورهای تجاری چندوجهی شامل بنادر و راه آهن ایجاد نمایند که جریان کالا و سرمایه را در سراسر جهان تسهیل و این منطقه را به یک حلقه ضروری در زنجیره ارزش جهانی و شبکه های تامین تبدیل کرده است. موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خلیج فارس در ارتباطات میان قاره ای، یکی از دلایل دگرگونی های شتابان ژئوپلیتیکی در این منطقه جهانی است. در سال های گذشته و همزمان با تشدید رقابت های بین المللی به منظور باز کردن جای پای بزرگتر در اقیانوس هند و خلیج فارس میان ایالات متحده و متحدانش در دنیای غرب از یک طرف، و چین، روسیه و هند از طرف دیگر، خلیج فارس اهمیت تازه ای نه تنها از جنبه نظامی - امنیتی بلکه از منظر اقتصادی یافته است.

در این گزارش، ضمن بررسی دلایل اهمیت کشورهای حاشیه خلیج فارس به لحاظ موقعیت استراتژیک و مزیت های تجاری، چالش ها و فرصت های موجود در کریدورهای جدید مواصلاتی این منطقه نیز مورد بررسی قرار می گیرد.

۱. اهمیت کشورهای حاشیه خلیج فارس

۱/۱. موقعیت استراتژیک

کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس، شامل عربستان سعودی، امارات متحده عربی، قطر، کویت، بحرین و عمان، از چندین منظر دارای موقعیت استراتژیک محسوب می‌شوند:

- **نزدیکی به مسیرهای اصلی تجاری:** کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با قرارگیری در تقاطع مسیرهای اصلی تجاری جهان، شرق و غرب را بهم متصل می‌کنند. این کشورها در محل اتصال دریای مدیترانه و دریای سرخ قرار دارند. علاوه بر این، مسیرهای کشتیرانی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند، بر اهمیت استراتژیک منطقه شورای همکاری خلیج فارس می‌افزایند.
- **دسترسی به منابع انرژی:** وجود بزرگترین ذخایر اثبات شده نفت و گاز طبیعی جهان در منطقه شورای همکاری خلیج فارس، این منطقه را به تامین کننده حیاتی منابع انرژی برای بازارهای جهانی تبدیل کرده است. نزدیکی به منابع انرژی به همراه زیرساخت‌های لازم برای استخراج، پالایش و صادرات به ارزش استراتژیک کشورهای این منطقه می‌افزاید.
- **نزدیکی جغرافیایی به بازارهای اصلی:** کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در مجاورت بازارهای مصرفی بزرگی از جمله اروپا، آسیا و آفریقا قرار دارند. این کشورها به عنوان دروازه‌های ورودی استراتژیک میان آسیا، اروپا و آفریقا عمل می‌کنند و می‌توانند این کشورها را به قطب‌های تجارت بین‌المللی تبدیل نمایند. تلاش‌های فراوانی در این منطقه، از سوی دو کشور امارات متحده عربی و عربستان سعودی برای تقویت روابط تجاری با شرکای خارج از منطقه خلیج فارس و ادغام بیشتر اقتصاد خود با شرکای آسیایی، اروپایی و آفریقایی در حال انجام است که می‌تواند این کشورها را به قطب تجاری منطقه در اتصال آسیا با بازارهای اروپا و آفریقا تبدیل نماید.
- **قابلیت اتصال به زنجیره‌های تامین جهانی:** موقعیت استراتژیک کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، همراه با سرمایه‌گذاری‌های آنها در بخش زیرساخت و لجستیک، آنها را به گره‌های حیاتی در زنجیره تامین جهانی تبدیل کرده که به نوبه خود منجر به تسهیل جابه‌جایی کالا، خدمات و سرمایه در این منطقه شده است.
- **اهمیت ژئوپولیتیکی:** کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در یک منطقه حساس ژئوپولیتیکی، با نزدیکی به مناطق دارای نگرانی‌های سیاسی و امنیتی، مانند خاورمیانه و شمال آفریقا واقع شده‌اند. موقعیت استراتژیک آنها به کشورهای شورای همکاری خلیج فارس این امکان را می‌دهد که نقشی محوری در دیپلماسی منطقه‌ای و پویایی‌های امنیتی ایفا کنند.

از نقطه نظر اقتصادی، منطقه خلیج فارس همچنان به موجب ذخایر انرژی نفت و گاز و البته موقعیت جغرافیایی آن در ایجاد دسترسی به آفریقا و آسیای شرقی در امتداد غرب به شرق و در محور شمال به جنوب با متصل کردن آسیای مرکزی، قفقاز

و حوزه کاسپین به اقیانوس هند، یک منطقه گریزناپذیر در هرگونه نظم بین‌المللی است. به رغم آنکه قدرت‌های صنعتی به انرژی و موقعیت مواصلاتی منطقه خلیج فارس وابسته هستند، اما کشورهای این منطقه تاکنون نتوانسته‌اند مبادلات اقتصادی و تجاری موثری با یکدیگر ایجاد کنند. به نظر می‌رسد طی یک دهه گذشته کشورهای این منطقه تلاش تازه‌ای را برای کاهش وابستگی به نفت، جذب تکنولوژی‌های مرتبط با انقلاب چهارم صنعتی و انرژی‌های تجدیدپذیر آغاز کرده‌اند. همزمان، ظهور آسیا و پدیداری قدرت‌های آسیایی و در راس آنها چین، کشورهای این منطقه را تشویق کرده که ضمن کاهش وابستگی خود به غرب و ایالات متحده، از موازنه با آسیای نوظهور حمایت کنند. موافقتنامه‌های شراکت استراتژیک با چین، هند و ژاپن نشانه‌هایی از ایجاد موازنه بین آسیا و غرب در کشورهای خلیج فارس است؛ سیاستی که به انعکاسی از علاقه این کشورها به بهره‌مندی از موازنه جهانی و نیازهای بین‌المللی برای برقراری راه‌های مواصلاتی در زنجیره تامین جهانی است.

۱/۲. تنوع شرکای تجاری

طی سال‌های اخیر، یکی از اهداف مهم کشورهای حاشیه خلیج فارس دسترسی به بازارهای تجاری بوده و بدین منظور، شورای همکاری خلیج فارس تاکنون تغییرات قابل توجهی در سیاست‌های خود برای حمایت از بازبودن تجاری کشورهای عضو اعمال کرده است که از جمله آنها می‌توان به تلاش برای هماهنگ‌سازی رویه‌های گمرکی، استانداردهای فنی یکپارچه و کاهش سایر موانع غیرتعرفه‌ای مانند الزامات ترخیص اشاره کرد. در این مسیر، پیمان‌های تجاری با کشورهای مختلف و بلوک‌های منطقه‌ای مانند اتحادیه اروپا، چین، ژاپن و هند به عنوان ابزار تسهیل‌کننده تجارت، از یک طرف موانع تعرفه‌ای را کاهش داده و از طرف دیگر، با ترویج یکپارچه‌سازی اقتصادی، دسترسی به بازارها را تسهیل کرده‌اند.

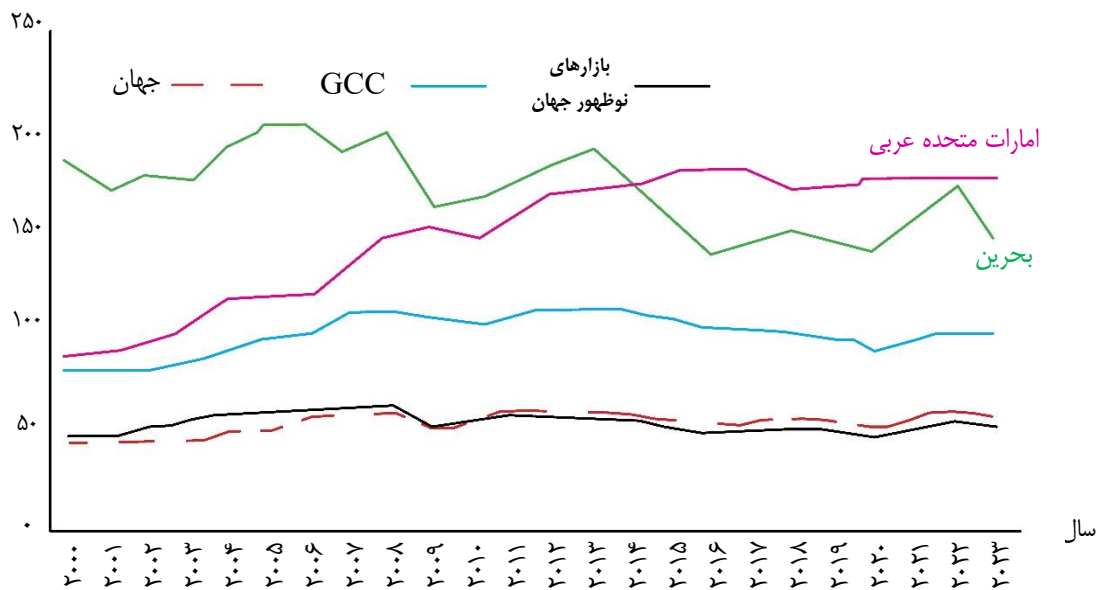
بیش از ۷۴ درصد از ارزش صادرات کالایی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس متعلق به امارات متحده عربی و عربستان سعودی است. بر اساس نظرسنجی که اخیراً از کسب‌کارهای پیشرو در این دو کشور به عمل آمده، ۳۳ درصد از رهبران کسب‌کارها معتقدند دسترسی به بازارهای جدید، محرک اولیه رشد صادرات است.^۱ در همین راستا، طی سال گذشته، عربستان امضای موافقتنامه تجاری با شرکای خود در سراسر جهان را آغاز کرد. به عنوان نمونه؛ در سال ۲۰۲۳، عربستان و گرجستان، موافقتنامه مشارکت اقتصادی جامع^۲ را به امضا رساندند که به طور بالقوه، برآورد می‌شود طی ۵ سال، تجارت غیرنفتی بین دو کشور را به دوبرابر رقم فعلی برساند. عربستان، همچنین در حال امضای توافقنامه با کشورهای کره جنوبی، تایلند، شیلی و جمهوری کنگو است. این کشور، قصد دارد تجارت خود با چین را نیز در زمینه فناوری توسعه دهد. بنابراین، انتظار می‌رود در سال‌های آتی، کشورهای حاشیه خلیج فارس به بخش بزرگی از بازارهای منطقه و جهان دسترسی پیدا کنند.

¹ Economist Impact

² Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA)

گزارش اخیر صندوق بین‌المللی^۳ نیز نشان می‌دهد به دنبال احیا و بهره‌گیری از توافقنامه‌های تجارت آزاد و ابتکارات منطقه‌ای، به منظور تقویت تجارت نفتی و غیرنفتی، افزایش تجارت خدمات و فعالیتهای گردشگری، شاخص باز بودن تجاری کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس بهبود یافته است. این شاخص که نسبت صادرات و واردات را از تولید ناخالص داخلی کشورها نشان می‌دهد، در حال حاضر، در کشورهای حاشیه خلیج فارس، از متوسط جهان و متوسط کشورهای نوظهور بالاتر است، ضمن اینکه از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۳ نیز روند عمومی آن صعودی بوده است.

نمودار ۱. شاخص باز بودن تجاری کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در مقایسه با متوسط کشورهای نوظهور و جهان



منبع: IMF

³ International Monetary Fund. Middle East and Central Asia Dept., (2023), Gulf Cooperation Council: Economic Prospects and Policy Challenges for the GCC Countries, Volume 2023: Issue 413.

۱/۳. تجارت کالا

کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس طی سالهای ۲۰۲۲-۲۰۱۲ به طور متوسط حدود ۴ درصد از ارزش تجارت کالایی جهان را به خود اختصاص داده‌اند. ارزش صادرات کالایی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۲۲، حدود ۱.۲ هزار میلیارد دلار بوده که نسبت به سال ۲۰۲۱، حدود ۳۶ درصد رشد کرده است. پس از شیوع همه‌گیری،

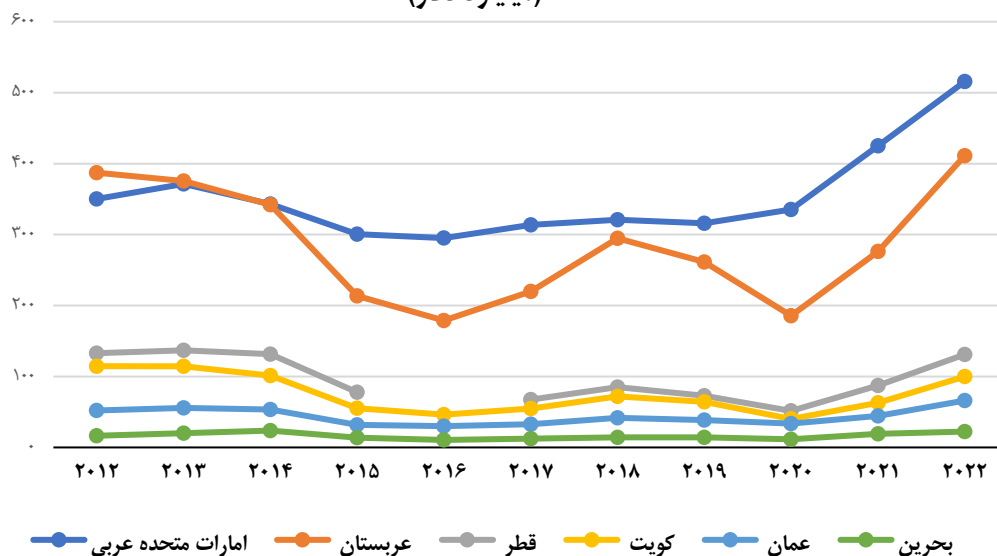
نمودار ۲. سهم کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از ارزش تجارت کالایی جهان طی سالهای ۲۰۱۲-۲۰۲۲ (درصد)



منبع: ITC

صادرات کالایی این منطقه با سرعت قابل توجهی روند صعودی را آغاز کرده؛ به طوری که نرخ رشد ارزش صادرات این منطقه در سال ۲۰۲۲ بیش از سه برابر متوسط نرخ رشد صادرات جهان برآورد شده است. همانطور که در نمودار ۲ مشاهده می‌شود، طی سالهای اخیر، افزایش صادرات در این منطقه، بیش از هرچیز از محل افزایش صادرات عربستان، امارات و قطر بوده است. صادرات کالایی عربستان طی دو سال بیش از دو برابر شده است. بنابراین، سوابق تجاری این کشورها نشان می‌دهد ظرفیت‌های صادراتی منطقه به طور فزاینده‌ای در حال رشد است.

نمودار ۳. روند صادرات کالایی کشورهای حاشیه خلیج فارس طی ده سال (میلیارد دلار)



منبع: ITC

۱/۴. تجارت خدمات

چشم‌انداز استراتژیک کشورهای حاشیه خلیج فارس در حال تغییر اساسی برای دور شدن از سوخت‌های فسیلی و حرکت به سمت بخش‌های متنوعی مانند خدمات است. طی سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۱۲، تقریباً ۳ درصد ارزش تجارت خدمات جهان متعلق

نمودار ۴. سهم کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از ارزش تجارت خدمات جهان طی سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۱۲ (درصد)

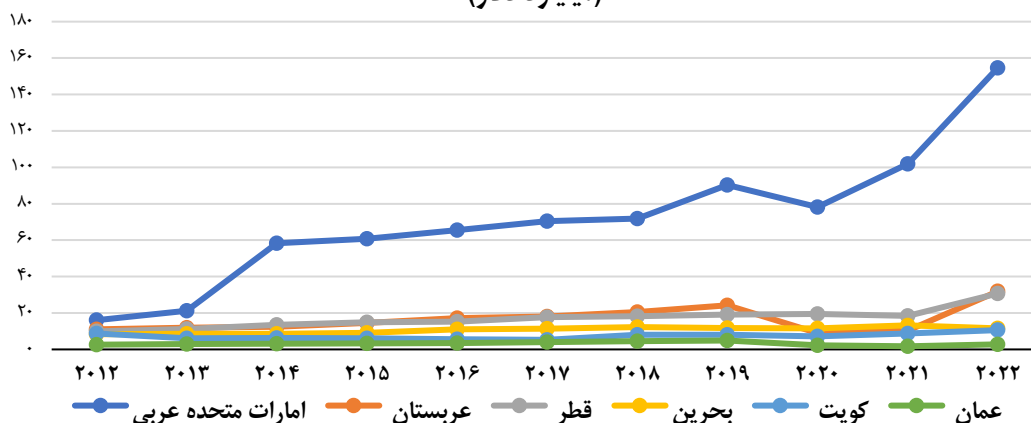


منبع: ITC و UNCTAD

به کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس بوده است. این اقتصادها با تاکید بر متنوع‌سازی صادرات، در حال استفاده از فرصت‌های تجاری موجود در بخش خدمات مانند لجستیک به عنوان اهرم رشد خود هستند؛ به طوری که طی سه سال (۲۰۲۰-۲۰۲۲)، ارزش صادرات خدمات آنها به طور متوسط تقریباً دو برابر شده است.

ارزش صادرات خدمات این کشورها در سال ۲۰۲۲، بیش از ۵۲ درصد رشد داشته که حدود ۴ برابر بیش از رقم مشابه در جهان است. این رخداد بی‌سابقه، نشان از گام‌های عملیاتی این کشورها به ویژه عربستان و امارات در راستای تحقق متنوع‌سازی صادرات با تکیه بر توسعه خدمات تجاری به خصوص لجستیک و گردشگری دارد. پیش‌بینی سازمان‌های بین‌المللی^۴ نیز حاکی از این است که طی سال‌های آتی، بخش غیرنفتی همچنان محرک رشد این کشورها باقی خواهد ماند.

نمودار ۵. روند صادرات خدمات کشورهای حاشیه خلیج فارس طی ده سال (میلیارد دلار)

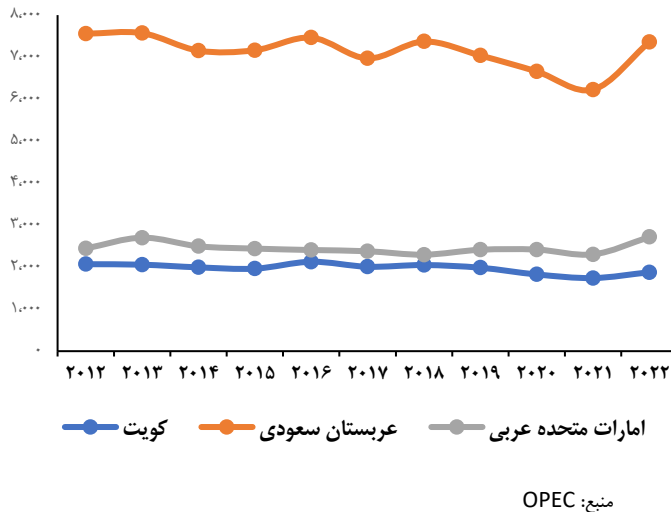


منبع: ITC

⁴ PWC, (2024), Five GCC economic themes to watch in 2024.

۱/۵. صادرات نفت و گاز

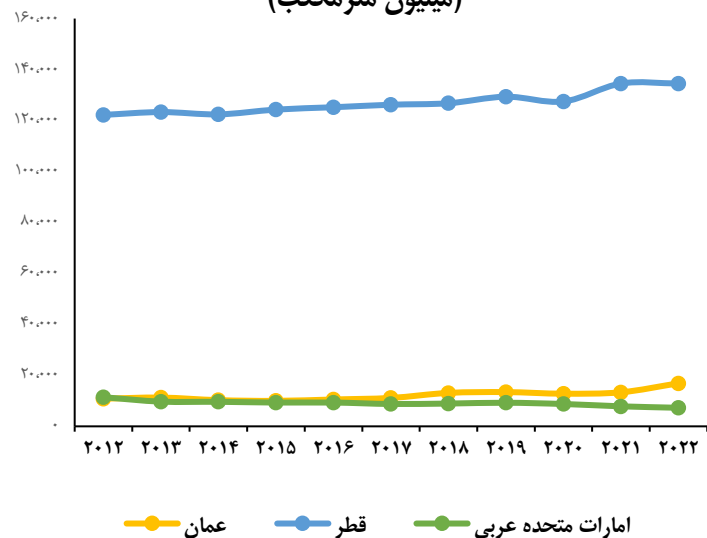
نمودار ۶. صادرات نفت خام کشورهای GCC
 (هزار بشکه در روز)



در میان کشورهای عضو شورای همکاری های خلیج فارس، عربستان سعودی، کویت و امارات متحده عربی، صادرکنندگان نفت خام این گروه هستند. این سه کشور، در مجموع حدود ۴۷۵ میلیارد بشکه از ذخایر نفت خام جهان را در اختیار دارند و از تولیدکنندگان مهم نفت خام اوپک به شمار می روند. در سال ۲۰۲۲ مجموع صادرات نفت خام این سه کشور حدود ۵۶ درصد از کل صادرات نفت خام اوپک را تشکیل داده است. مطابق نمودار ۶، در سال ۲۰۲۲، صادرات نفت خام عربستان سعودی پس از ۳ سال متوالی کاهش، افزایش ۱۸ درصدی را تجربه کرده است.

قطر به عنوان یکی از بزرگترین منابع ذخایر گازی جهان، سومین کشور از لحاظ ذخایر گاز طبیعی و ششمین کشور از لحاظ تولید گاز طبیعی جهان محسوب می شود و به تنهایی حدود ۱۰ درصد از کل صادرات گاز طبیعی جهان را در سال ۲۰۲۲ به خود اختصاص داده است. در کنار قطر، امارات متحده عربی و عمان نیز از صادرکنندگان گاز طبیعی عضو کشورهای حاشیه خلیج فارس محسوب می شوند و به طور تقریبی ۲ درصد از صادرات گاز طبیعی جهان را در سال ۲۰۲۲ تشکیل داده اند.

نمودار ۷. صادرات گاز طبیعی کشورهای GCC
 (میلیون مترمکعب)



گذشته از این ظرفیت‌ها، در سالیان اخیر اهمیت مشارکت در زنجیره‌های تامین، سهمی شدن در بازارهای جهانی و نگرانی از تسلط رقبا بر مسیرهای مواصلاتی، «سیاست کریدور^۵» را به کانون رقابت‌های منطقه‌ای خلیج فارس بازگردانده است. مقصود از سیاست کریدور، شکلی از بازی‌های رقابت‌آمیز منطقه‌ای با مرکزیت حداقل یک قدرت بزرگ در کنار یک یا چند کشور در خلیج فارس و پیرامون آن به هدف ایجاد جاده‌ها، ریل‌ها و بنادر ارتباطی برای حمل و نقل کالا و انرژی است. هرچند این کریدورها در وهله اول، منحصر به اهداف اقتصادی هستند اما در عین حال واجد نتایج ژئواستراتژیک در شکل دادن به اکوسیستم جهانی و همچنین جایگاه منطقه خلیج فارس در سلسله مراتب اهمیت مناطق جهانی نیز هستند.

۲. کریدورهای بین‌المللی جدید

۲/۱. کریدور عرب-مد

در نشست گروه ۲۰ در سپتامبر ۲۰۲۳، کشورهای هند، عربستان، امارات متحده عربی، اسرائیل با حمایت آمریکا از این کریدور با هدف تقویت توسعه اقتصادی از طریق اتصال و یکپارچه‌سازی بین جنوب آسیا، خلیج فارس و اروپا رونمایی کردند. مسیر کریدور از هند به اروپا و با عبور از کشورهای امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان است.



جدول ۱. چالش‌ها و فرصت‌های کریدور عرب-مد برای ایران

چالش‌ها	فرصت‌ها
تقویت جایگاه اسرائیل در زنجیره تامین جهانی	فرصت الحاق ایران به این کریدور در آینده و بهره مندی از مزیت‌های آن
احتمال حذف ایران از مسیر ترانزیتی کلیدی و کاهش وابستگی حمل و نقل جهانی به ایران	افزایش ثبات منطقه به دلیل تقویت مزایای وابستگی متقابل
اتصال کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و اسرائیل به شاهراه امن و مرکز ثقل جهانی	متوازن کردن نفوذ چین و آمریکا از طریق افزایش نفوذ هند

کریدور عرب-مد از منظر دست‌اندرکاران این کریدور و آمریکا، به دو دلیل از کریدور جدی محسوب نمی‌شود. عامل نخست، هزینه‌های بالا و عامل دوم حذف کشورهایی است که متحد آمریکا هستند. بزرگترین ضربه این مسیر به کشورها از محل کانال سوئز و مصر است. این مسیر برای حمل و نقل اقتصادی نیست و برای ایجاد صرفه اقتصادی، لازم است تعاریف اقتصادی دیگری مانند ایجاد شهرک‌های صنعتی، مسیر فیبر نوری و نقل و انتقالات انرژی حول آن شکل گیرد.

۲/۲. جاده توسعه

کریدور جاده توسعه با عبور از ۱۰ استان عراق (شامل اقلیم کردستان) و رسیدن به دریای مدیترانه از طریق مرسین، عراق را



به اروپا متصل می‌کند. هدف اصلی این کریدور، اتصال بالقوه بندر بزرگ فاو به اروپا (۱۲۰۰ کیلومتر) از مسیر ترکیه و تبدیل عراق به مرکز اصلی انتقال مقادیر زیادی کالا میان آسیا و اروپا و شرق و غرب است. عراق برای این پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار هزینه کرده و در حال ساخت بلندترین تونل زیر دریایی خاورمیانه است.

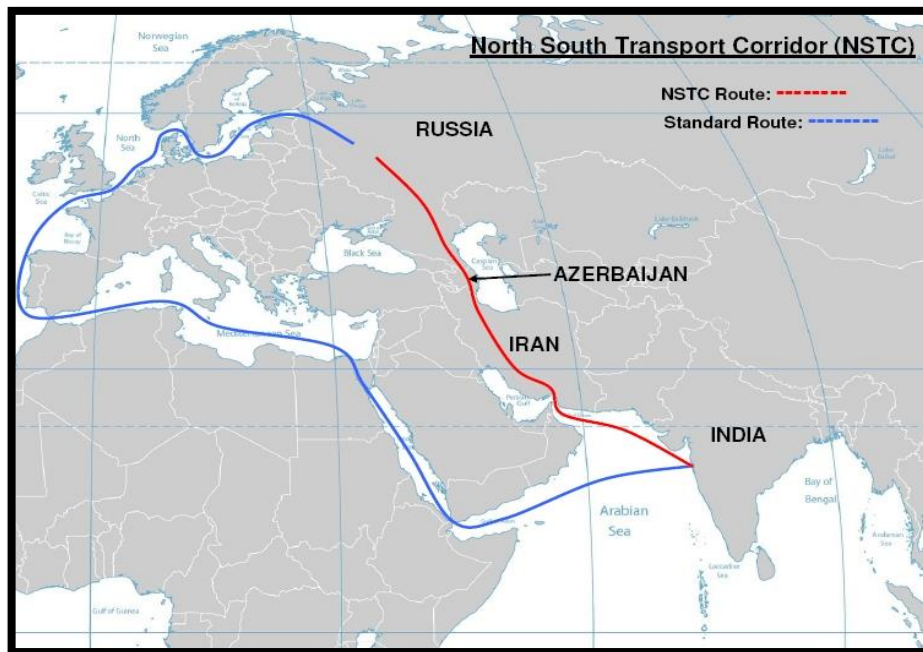
جدول ۲. چالش‌ها و فرصت‌های کریدور جاده توسعه برای ایران

چالش‌ها	فرصت‌ها
منتفی شدن راه‌آهن شلمچه بصره برای مقاصد تجاری	افزایش ثبات و رونق عراق به عنوان همسایه و یکی از مهمترین شرکای تجاری ایران
تشکیل ائتلاف منطقه‌ای برای دور زدن ایران	کاهش رقابت مخرب قدرت‌های منطقه‌ای شامل ترکیه و عربستان سعودی در عراق و تکیه به منافع مشترک
رقیب بودن این کریدور برای کریدور شمال-جنوب	ارتقای اهمیت امنیت و ثبات خلیج فارس برای قدرت‌های بزرگ

مهم‌ترین مسیر فعلی خلیج فارس، کریدور فاو است که شکل منطقه را تغییر خواهد داد و فشارهای سنگینی را نیز برای ایران ایجاد خواهد کرد زیرا این کریدور می‌تواند در آینده مسیر خروج گاز قطر به اروپا باشد که رقیب اصلی ایران در صادرات گاز محسوب می‌شود. این کریدور مسیر انتقال نفت به اسرائیل نیز خواهد بود و عراق نیز تمایل دارد نفت خود را به واسطه همین کریدور از ترکیه به اروپا انتقال دهد. این مسیر به یک راه‌آهن و خطوط لوله نفت و گاز مجهز خواهد شد.

۲/۳. کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب با عبور از کشورهای هند، ایران، آذربایجان و روسیه، خلیج فارس را به دریای شمال متصل می‌کند. هدف این کریدور، توسعه سریع اقتصادی و اجتماعی کشورها در اوراسیا و آسیای جنوبی است که منجر به بهره‌مندی قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و افغانستان برای اتصال به آب‌های آزاد می‌شود.



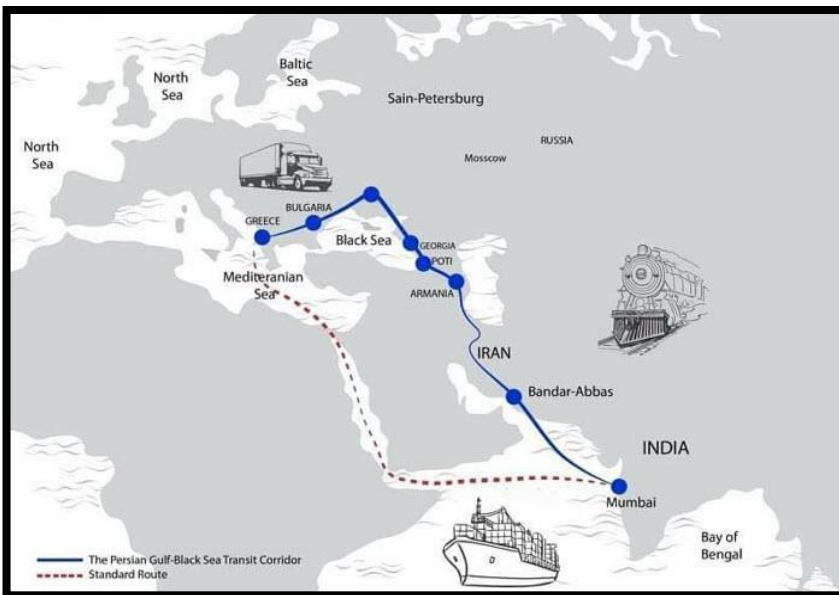
جدول ۳. چالش‌ها و فرصت‌های کریدور شمال- جنوب برای ایران

چالش‌ها	فرصت‌ها
بهره‌وری پایین ناوگان حمل و نقل ریلی و جاده‌ای نبود زیرساخت‌های مناسب بندرگاهی	پیوند دادن ایران با شبکه تجارت بین‌المللی و بهبود منزلت ژئواکونومیک ایران
دشواری تحقق کریدور تا زمان قرار داشتن ایران ذیل تحریم	توسعه شبکه حمل و نقل
ممانعت ایالات متحده از تشکیل کریدور به دلیل انتفاع ایران از آن	افزایش نقش آفرینی دیپلماسی سیاسی ایران در منطقه قفقاز

در این کریدور، روسیه به دنبال آن است با هدف تسهیل ارتباط بین هند با کشورهای ایران، روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی، مسیر آستاراخان – انزلی – چابهار – بمبئی را جایگزین مسیر بمبئی – کانال سوئز – هامبورگ – سن پترزبورگ نماید. میزان صرفه‌جویی در زمان این کریدور، ۲۰ روز برآورد شده است. بر اساس این طرح، کشتی‌های هندی در بندر مکران (در جنوب ایران) پهلو خواهند گرفت و از طریق مسیر ریلی که از خاک ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه می‌گذرد، به اروپا دسترسی خواهند داشت. میزان صرفه‌جویی در هزینه ترانزیت دریایی کالا از هند به اروپا، ۴۰ درصد برآورده شده است.

۲/۴. خلیج فارس – دریای سیاه

این کریدور از طریق گذر از ارمنستان یا آذربایجان (کشورهای بلغارستان و یونان را نیز شامل می‌شود)، خلیج فارس و جنوب



ایران را به بندر پوتی و باتومی گرجستان در دریای سیاه متصل می‌کند. هدف این کریدور، تکمیل کریدورهای موجود در راستای راهبرد توسعه دیپلماسی اقتصادی ایران و تکمیل کریدور شمال- جنوب است.

جدول ۴. چالش‌ها و فرصت‌های کریدور خلیج فارس - دریای شمال برای ایران

چالش‌ها	فرصت‌ها
وجود موانع زیرساختی	کاهش وابستگی ترانزیتی به ترکیه
تشتت در اهداف و تعدد تضادهای سیاسی میان کشورهای ذی نفع در این طرح	تقویت روابط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا
عدم حمایت قدرت‌های بزرگ از نقش محوری ایران در این کریدور فرضی	بهره‌مندی از مزایای سیاسی و اقتصادی ناشی از کاهش وابستگی کشورهای ترانزیت به چین و روسیه
بی‌ثباتی بالقوه در دو دریای هدف این طرح یعنی خلیج فارس و دریای سیاه	اعتلای جایگاه ایران در زنجیره‌های تامین جهانی

۳. جمع بندی

پویایی‌های ژئوپولیتیکی کشورهای منطقه خلیج فارس را نمی‌توان بدون در نظر گرفتن اثرات دو دگرگونی تکنونیک مورد توجه قرار دارد؛ اول: چرخش آمریکا به سمت آسیا و همزمان، چرخش چین به سمت اوراسیا. این تغییر بنیادین، از یک طرف موجب تلاش کشورهای عربی این منطقه برای حفظ حضور نظامی آمریکا در خلیج فارس به منظور تداوم بهره‌برداری امنیتی از قدرت و نفوذ آمریکا به ویژه در برابر تهدیدات امنیتی، تروریسم و توسعه اقتصادی شده و از طرف دیگر، آنها را تشویق کرده که از تعادل بین چین و آمریکا به هدف برقراری موازنه قوا و زندگی در شکاف میان دو ابرقدرت حمایت کنند. نتیجه غایی این وضعیت، تلاش کشورهای خلیج فارس برای انطباق با زندگی در جهان چندقطبی است. دوم: فرارسیدن عصر پسا صنعتی و کنار رفتن الگوهای پیشین مبتنی بر مرکز-پیرامون، جایگزینی تجارت کالا با تجارت خدمات و ضرورت رهایی از اقتصادهای تک محصولی متکی به نفت در عصر انقلاب چهارم صنعتی، یک عامل موثر در جهت دادن به سیاست‌های اقتصادی کشورهای منطقه خلیج فارس بوده است. افزایش چشمگیر سرمایه‌گذاری در زمینه‌های نوین مانند هوش مصنوعی، انرژی‌های پاک و رباتیک، نه تنها وابستگی این کشورها به نفت و درآمدهای حاصل از آن را کاهش داده بلکه فراتر از آن، این کشورها را به بازیگرانی در حال ظهور در عرصه‌های نوین تکنولوژی تبدیل کرده است.

در همین حال، رشد فزاینده کریدورهای تجاری و نقش کشورهای منطقه خلیج فارس در توسعه این گذرگاه‌های دریایی و قاره‌ای، موجب رقابت میان کشورهای این منطقه برای تدارک جایگاهی شایسته‌تر در نظم جهانی پیش روست. تا آنجا که به ایران مربوط می‌شود، این کریدورها گاهی به منزله تلاشی برای تنزل مزیت جغرافیایی ایران نگریسته شده اما این هم واقعیت دارد که کریدورهای مزبور بالقوه قادرند پتانسیل‌های ایران را برای بهره‌مندی از شکوفایی لجستیک خلیج فارس و فراسوی آن محقق کنند. هرچه کشورهای پیرامونی ایران از جمله در خلیج فارس بیشتر با زنجیره‌های تامین جهانی ادغام شوند، شانس بیشتری برای ثبات سیاسی، رونق اقتصادی و در نتیجه مناسبات تجاری پایدار خواهند داشت. بدون یک اتفاق نظر منطقه‌ای و با حذف یکی از قدرت‌های اصلی درون منطقه، کریدورهای ارتباطی از امنیت و ثبات بلندمدت برخوردار نخواهند بود. از

آنجا بیکه گسترش کریدورها یکی از الزامات توسعه زنجیره های تامین بین المللی است، دولت های منطقه خلیج فارس باید راهی برای مذاکرات پیوسته به منظور اعتماد سازی و مشارکت با یکدیگر بیابند. رقابت های حذفی و یا پیروی از قطب بندی های جدید به آسانی می تواند نه تنها ثبات ضروری برای گذرگاهها بلکه کارآمدی آنها در میان مدت به شدت کاهش دهد.

۴. توصیه سیاستی برای توسعه همکاری میان ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس

- کشورهای شورای همکاری خلیج فارس یک بلوک اقتصادی نیستند. کشورهای این منطقه، عموماً در دستیابی به اهداف اقتصادی مانند تشکیل پول واحد و یا نهادهای درون منطقه ای با اهداف اقتصادی شکست خورده اند. به نظر می رسد کشورهای این منطقه در دوران تازه در پیامد بی میلی ایالات متحده در مداخلات معمول و همچنین ظهور کنشگران جدید مانند چین، روسیه و هند، به گفتگوهای بیشتر به منظور دستیابی به زمینه ها و زبان مشترک در سرمایه گذاری، تجارت چند جانبه و برپایی نهادهایی که از این ایده ها حمایت کند، نیاز دارند. توسعه زیرساخت های همکاری جویانه مانند بانک مشترک، مجمع گفتگوهای اقتصادی و غیره به اراده و ابتکار نه تنها دولت ها بلکه بخش خصوصی کشورهای این منطقه وابسته است. در دنیایی که چند قطبی بودن آن آشکارا به رسمیت شناخته شده، فرصتی به کشورهای خلیج فارس می دهد که با از سرگیری مذاکرات تجاری و توسعه ای، برنامه بلندمدتی برای همکاری در بخش های دولتی و خصوصی برای ایجاد نهادهای مالی، پولی و ارتباطی طراحی کنند.
- نوع مشارکت ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس باید از شکل وابستگی تجاری و نقل و انتقالات مالی مانند امارات متحده عربی خارج شود. این وابستگی می تواند در آینده به عنوان ابزار سیاسی از سوی رقبا به کار گرفته شود. با توجه به عدم تمایل کشورهای این منطقه برای سرمایه گذاری در برخی حوزه ها مانند نفت و گاز، بهتر است نوع همکاری ایران با این کشورها بازتعریف شود. با توجه به زمینه های مشترک مذهبی میان ایران و برخی کشورهای عرب، لازم است زمینه های توسعه روابط در این حوزه و کسب منافع اقتصادی نیز مورد بازبینی قرار گیرد و چالش ها تشابه پتانسیل های صادراتی ایران و کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس در صادرات انرژی و عدم امکان تامین سایر کالاها، با توجه به ظرفیت های موجود رفع گردد.
- از دیگر الزامات بازتعریف همکاری مشترک با کشورهای عربی خلیج فارس، افزایش ظرفیت پذیرش ادغام شدن در صحنه های بین المللی باید در داخل کشور است. استمرار تحریم ها علیه ایران، از یک طرف، توسعه زیرساخت ها از جمله کریدورها را نیز با مشکل مواجه کرده است. Ship Act به عنوان زنجیره ای بین تحریم های قبلی و جدید، تحریم هایی بر افراد، پالایشگاه ها، کشتی ها و بنادر اعمال خواهد کرد که طبیعتاً آینده تجارت خارجی ایران را با چالش های جدی روبه رو خواهد ساخت. از سوی دیگر، با توجه به اینکه کمک های مالی تمام پروژه ها در حوزه کریدورها باید به تصویب American Aid⁶ برسد، رفع مشکل سیاسی با امریکا لازمه سرمایه گذاری و بهره برداری

⁶ USAID: U.S. Agency for International Development

از کریدورهاست. ضمن اینکه در نظر گرفتن مجموعه کشورهای حاشیه خلیج فارس، به عنوان ادامه قدرت های بزرگ نیز لزوم رفع مسائل مرتبط با منشاء اصلی را نشان می دهد.

- در خصوص کریدور توسعه، به منظور پیشگیری از تهدیدات احتمالی که ممکن است در سال های آتی فشارهای زیادی را به واسطه ایجاد مسیر انتقال گاز از قطر به اروپا برای ایران ایجاد کند، دو راه حل وجود دارد. راه نخست، بهره گیری از نفوذ سیاسی ایران و انتقال کرمانشاه- بغداد به سمت مدیترانه است. اگر ایران از مسیر خط مقاومت به مدیترانه متصل شود، آثار کریدور فاو- بصره- ترکیه خنثی خواهد شد، اما باید توجه داشت که عراق با اتصال ایران از این طریق، تنها در صورت اعتماد به اردن موافقت خواهد کرد. راه حل دوم، اتصال به این منطقه از سه نقطه است: ۱. شلمچه- بصره که تا زمان اتمام این کریدور، اجازه آن را به ایران نخواهند داد. ۲. کرمانشاه- بغداد و ۳. سنندج- سلیمانیه. بدین ترتیب ضمن قرارگیری در یک شبکه اتصالاتی، حمل و نقل ایران به مدیترانه و اروپا نیز سریع تر و ارزان تر خواهد شد.



۵. منابع

Economist Impact, (2024), “Transformative Horizons: Saudi Arabia and the UAE embrace global trade to diversify their economic”

Espinoza, R. A., Fayad, G., & Prasad, A. (2023), “The Macroeconomics of the Arab States of the Gulf”, Oxford University Press, Page 208.

International Monetary Fund, (2023), “Gulf Cooperation Council: Economic Prospects and Policy Challenges for the GCC Countries”, Volume 2023: Issue 413.

PWC, (2024), “Five GCC economic themes to watch in 2024”.

<https://www.imf.org/en/Home>

<https://jahaniandassociates.com>

https://www.opec.org/opec_web/en/

<https://www.trademap.org/>

<https://unctad.org>