



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا: از ایده تا اجرا



شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا:
از ایده تا اجرا

مدیریت اقتصاد کلان و آینده پژوهی

تاریخ انتشار: دی ۱۴۰۲

واژه‌های کلیدی: کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا، ابتکار کمربند و راه، زنجیره ارزش چین محور، مشارکت جهانی برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری، ژئوپلیتیک خاورمیانه

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرست)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	خلاصه کاربردی
۷	مقدمه
۷	۱) چارچوب کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا چیست؟
۱۶	۲) روند اجرای بخش‌های مختلف کریدور چگونه است؟
۲۴	۳) چشم‌انداز اجرایی شدن کریدور چیست؟
۲۸	۴) آثار اجرای کریدور در حوزه‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک چیست؟
۳۲	نتیجه‌گیری

خلاصه کاربردی

۱. روند بازتوزیع منابع قدرت و ثروت در اقتصاد سیاسی بین‌الملل سرعت گرفته است. همچنین، تغییرات اقلیمی تأثیرات فزاینده‌ای بر سیاست‌های اقتصادی دولت‌ها دارد. متأثر از این روندها، بازنویسی قواعد اقتصاد سیاسی بین‌الملل نیز به‌طور فزاینده‌ای در جریان است. چین و ایالات متحده در کانون روند بازتوزیع قدرت و بازنویسی قواعد در اقتصاد سیاسی بین‌المللی قرار دارند. رقابت فزاینده و پیچیده‌شونده این دو قدرت بر حوزه‌های مختلفی از اقتصاد جهانی تأثیرات فزاینده‌ای دارد. یکی از مهمترین حوزه‌های رقابت این دو قدرت در بازطراحی زنجیره‌های جهانی ارزش و بازنویسی قواعد این زنجیره‌ها بروز و ظهور یافته است. افزون بر این گذار به توسعه سبز و کم کربن نیز برای قدرت‌های تجاری اهمیت فزاینده‌ای می‌یابد.

۲. چین از یک دهه پیش در قالب ابتکار کمربند و راه می‌کوشد تا نوعی زنجیره ارزش چین‌محور را به‌ویژه در جهان در حال توسعه ایجاد نماید. ابتکار کمربند و راه چین به‌صورت فزاینده از سوی غرب و به‌ویژه ایالات متحده به‌عنوان یک تهدید نگریسته شده و مقابله با آن در دستور کار دولت بایدن قرار گرفته است. دولت بایدن طرحی رقیب را برای مقابله با ابتکار کمربند و راه چین تحت عنوان مشارکت جهانی برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری با حمایت سایر اعضای گروه ۷ به پیش می‌برد. در قالب این طرح، زنجیره‌های ارزش کشورهای همسو بیش از گذشته به یکدیگر متصل می‌شوند، به نوعی بازطراحی می‌گردند و مسیرهای ترانزیتی و حمل‌ونقل نیز در سرزمین‌های کشورهای دوست جریان پیدا می‌کنند. گروه ۷ وعده سرمایه‌گذاری ۶۰۰ میلیارد دلاری در این ابتکار را داده است.

۳. کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا که در اجلاس سپتامبر ۲۰۲۳ گروه ۲۰ در هند اعلام شد، بخشی از ابتکار فوق محسوب می‌شود. در قالب این کریدور، کشورهای که به لحاظ ژئوپلیتیکی همسویی دارند می‌کوشند تا ارتباطات اقتصادی خود را عمیق‌تر و گسترده‌تر کرده و انعطاف و امنیت زنجیره‌های ارزشی که بدان‌ها وابسته‌اند را افزایش دهند. از سوی دیگر، شرایطی برای رقابت با چین فراهم آورند و نیز توسعه کم کربن را در قالب‌های چندجانبه به پیش برند.

۴. کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا هنوز عمدتاً در حد یک ایده است. یادداشت تفاهم مشخصی در این زمینه منتشر شده و گام‌های آغازین برای شکل‌دهی به این کریدور برداشته شده است. اما احتمالاً اجرایی شدن این کریدور در میان‌مدت امکان‌پذیر خواهد بود. به‌عبارت‌دیگر، در افق ۲۰۳۰ می‌توان اجرایی شدن این کریدور را شاهد بود.

۵. در تبیین چیستی این کریدور باید به این نکته توجه داشت که کریدور هند-خاورمیانه-اروپا در واقع نوعی در هم تنیدن اقتصادهای همسو محسوب می‌شود و فراتر از یک کریدور حمل و نقلی چندوجهی است. ۹۲

درصد حمل و نقل کالا در جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد. از ۸ درصد باقیمانده که در مسیرهای زمینی جریان می‌یابد حدود ۵ درصد در قالب تجارت درون منطقه‌ای صورت می‌گیرد. بنابراین، مسیرهای زمینی و ریلی نقش چندانی در تجارت جهانی و از جمله در تجارت میان هند، خاورمیانه و اروپا نخواهند داشت. مسیرهای دریایی این کریدور در شرایط کنونی فعالیت دارند و به راحتی از عهده نقل و انتقال کالا میان این سه مجموعه برمی‌آیند. به همین دلیل در هم تنیدن این اقتصادها در قالب این کریدور هدف اصلی محسوب می‌شود.

۶. مسیر ریلی این کریدور که از امارات آغاز می‌شود و با گذر از عربستان، اردن و سرزمین‌های فلسطینی نهایتاً به بندر حیفا می‌رسد هنوز تکمیل نشده است. راه‌آهن امارات به عربستان سعودی متصل نشده است، راه‌آهن عربستان به اردن اتصال ندارد و راه‌آهن اردن به رژیم اشغالگر قدس نیز متصل نشده است. شبکه ریلی اردن که نقش مهمی در کل مسیر ایفا می‌کند توسعه نیافته است و نیاز به سرمایه‌گذاری قابل توجهی دارد. برنامه‌هایی برای اتصال شبکه ریلی در سراسر این کریدور طراحی شده است که طی سال‌های آتی ممکن است به ثمر بنشیند. توسعه شبکه ریلی اردن و به‌ویژه اتصال این شبکه به شبکه ریلی رژیم اشغالگر قدس که از سرزمین‌های فلسطینی می‌گذرد مهمترین چالش‌های اجرایی شدن این خط محسوب می‌شود.

۷. مهمترین نقطه قوت این کریدور، گسترش پیوندهای اقتصادهای بزرگ با یکدیگر است، اقتصادهایی که همسویی ژئوپلیتیک نیز دارند. کریدور بالقوه تنیدگی دو اقتصاد بزرگ هند و اروپا را تسهیل می‌کند و نقش شورای همکاری خلیج فارس به عنوان حلقه واسط و منبع انرژی این دو اقتصاد بزرگ را بهبود می‌دهد. به علاوه حمایت ایالات متحده از این طرح، اجرایی شدن آن را احتمالاً تسهیل خواهد کرد.

۸. از دیگر سو مهمترین نقطه ضعف این کریدور پویایی پیچیده ژئوپلیتیک خاورمیانه است. به بیان روشن‌تر حضور رژیم اشغالگر قدس در این کریدور مهم‌ترین نقطه ضعف آن به شمار می‌آید، وضعی که با جنگ غزه روشن‌تر شده است و هم اکنون اجرایی شدن کریدور را با پیچیدگی‌های مهمی مواجه ساخته است. تفاهم میان کشورهای عربی و رژیم اشغالگر قدس برای شکل دهی به روابط اقتصادی پایدار و به ویژه تبدیل شدن رژیم اشغالگر قدس به هاب اتصال این کشورها به اقتصاد اروپا به راحتی امکان‌پذیر نخواهد بود. مهم‌تر آنکه همواره خاورمیانه مستعد تنش و درگیری است. جنگ غزه نه نخستین جنگ منطقه بوده و نه آخرین آن خواهد بود.

مقدمه

کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا (IMEC) که در اجلاس گروه ۲۰ در سپتامبر ۲۰۲۳ در دهلی‌نو به‌طور رسمی اعلام شد، توجه ویژه رسانه‌ای را به خود جلب کرد. برخی این کریدور را نماد رقابت فزاینده چین و ایالات متحده برشمردند و برخی دیگر آن را در راستای شکل‌گیری خاورمیانه جدیدی با مشارکت رژیم اشغالگر قدس تفسیر کردند. کشورهای عضو این کمربند آن را به‌عنوان فرصتی جدید برای توسعه جهانی برشمردند. با این حال، آنچه در این مباحث تقریباً مغفول مانده و به‌ویژه در ادبیاتی که در ایران پیرامون این حوزه شکل گرفته نادیده انگاشته شده‌است، جزئیات این کریدور، تحلیل فنی آن و چشم‌انداز احداث و پیامدهای بالقوه آن است.

بنابراین، گزارش حاضر می‌کوشد تا با رویکردی فنی و بی‌طرفانه به جزئیات این کریدور پرداخته شود، چهارچوب آن مشخص گردد، روند اجرایی بخش‌های آن تبیین شود و چشم‌انداز اجرایی شدن آن و نیز آثار اجرای آن در حوزه‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک بررسی گردد. افزون‌بر این، این کریدور در متن بزرگتر اقتصاد سیاسی بین‌الملل در حال تحول بررسی خواهد شد. در این راستا، نوشتار حاضر به دو قسمت تقسیم شده‌است؛ در قسمت نخست، روند شکل‌گیری کریدور از ایده تا اجرا مورد بحث قرار می‌گیرد و در قسمت دوم، چشم‌انداز کریدور و آثار احتمالی آن بحث می‌گردد. هدف از این گزارش، ارائه تحلیلی جامع و بی‌طرفانه از کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا است. این گزارش به‌دنبال پاسخ به پرسش‌های زیر است:

(۱) چهارچوب این کریدور چیست؟

(۲) روند اجرایی بخش‌های مختلف این کریدور چگونه است؟

(۳) چشم‌انداز اجرایی شدن این کریدور چیست؟

(۴) آثار اجرای این کریدور در حوزه‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک چیست؟

۱) چارچوب کریدور چیست؟

کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا بخشی از ابتکار کلان موسوم به مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII)^۱ محسوب می‌شود که خود ابتکار جهانی کشورهای گروه هفت (G7)، طرحی استراتژیک و چندجانبه برای تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی در کشورهای در حال توسعه و به‌عنوان

رقیب طرح کمربند و جاده چین تلقی می‌شود. این ابتکار با «دکترین بایدن» هماهنگ است و هدف آن رسیدگی به نیازهای زیرساختی جهانی و در عین حال ترویج رشد پایدار و فراگیر است. PGII برای نخستین بار در ژوئن ۲۰۲۲ و در چهل‌وهشتمین اجلاس G7 در آلمان اعلام شد. این طرح به‌نوبه خود از درون ابتکار دیگری تحت‌عنوان بازسازی جهان به شکلی بهتر^۱ که بایدن در چهل‌وهفتمین اجلاس G7 در بریتانیا اعلام کرد، شکل گرفت.^۲

ابتکار B3W خود براساس ابتکار دیگری تحت‌عنوان پیشرفت و اصول شبکه نقطه آبی (BDN) شکل گرفته است. این ابتکار چندجانبه توسط ایالات متحده، ژاپن و استرالیا شکل گرفت. شبکه نقطه آبی به‌طور رسمی در ۲۰۱۹ با هدف ارائه ارزیابی و صدور گواهی‌نامه پروژه‌های توسعه زیرساخت در سراسر جهان و با تمرکز بر شفافیت مالی، پایداری زیست‌محیطی و تأثیر بر توسعه اقتصادی اجرایی شد. به دیگر سخن، شبکه نقطه آبی سازوکاری برای تأیید پروژه‌های زیرساختی است که استانداردهای کیفیت بالای بین‌المللی را رعایت می‌کند. ایالات متحده، ژاپن، استرالیا، بریتانیا و اسپانیا شبکه نقطه آبی را به‌عنوان تلاشی چندجانبه برای ترویج اصول توسعه زیرساخت‌های پایدار در سراسر جهان راه‌اندازی کرده‌اند. تا سال ۲۰۴۰، ۱۵ تریلیون دلار کسری در تأمین مالی زیرساخت‌های جهانی وجود خواهد داشت، بدان معنا که بودجه دولت‌ها کفاف سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها را نمی‌دهد. درحالی‌که بودجه بخش‌های دولتی هم‌چنان برای توسعه زیرساخت‌ها مهم خواهد بود، بسیج سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی، آن هم برای دستیابی به اهداف سرمایه‌گذاری زیرساختی جهانی حیاتی خواهد بود. از دید اعضای این شبکه، شبکه نقطه آبی با کمک به جذب سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی، در کنار بهبود سیاست‌های ملی، سودمندی جوامع محلی و ترویج سرمایه‌گذاری شفاف، هوشمند، پایدار و مسئولانه، این شکاف زیرساختی قابل توجه را کاهش می‌دهد.^۳

1. Build Back Better World (B3W)

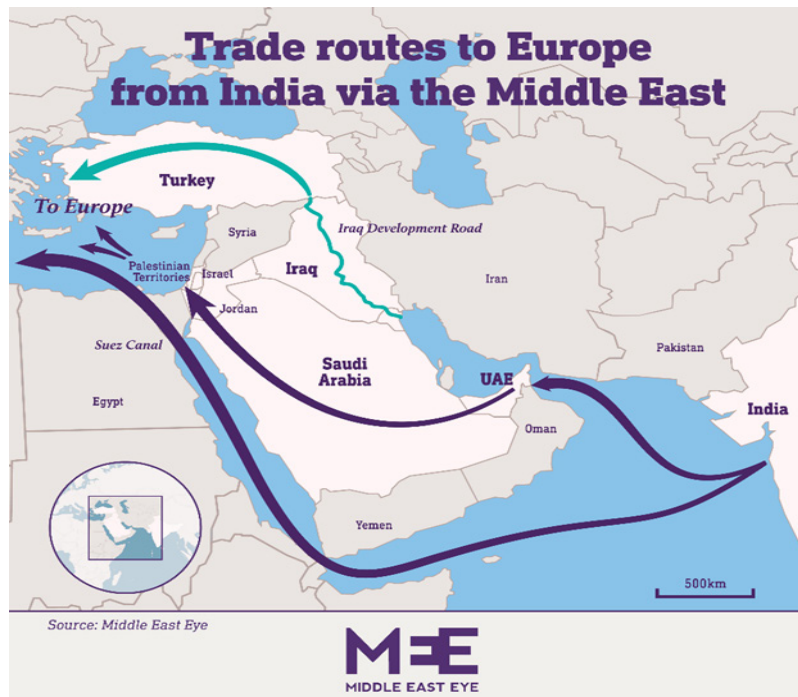
۲. ابتکار «بازسازی جهان به شکلی بهتر» که توسط گروه هفت در ژوئن ۲۰۲۱ راه‌اندازی شد، ابتکاری با رهبری آمریکا و با هدف رسیدگی به نیازهای زیرساختی کشورهای کم‌درآمد و متوسط بود. این طرح برای مقابله با طرح کمربند و جاده چین طراحی شد و به‌دنبال بسیج ۴۰ تریلیون دلاری سرمایه‌گذاری زیرساختی تا سال ۲۰۳۵ است. این ابتکار بر چندین حوزه کلیدی تمرکز دارد:

۱. چهار ستون: این ابتکار حول چهار ستون اصلی (مراقبت‌های بهداشتی، برابری و برابری جنسیتی، آب‌وهوا، محیط‌زیست و فناوری دیجیتال طراحی شده است. این ستون‌ها در استراتژی ابتکار برای پاسخ به چالش‌های معاصر و برنامه‌ریزی برای مسائل آینده نقش محوری دارند.
۲. اصول راهنما و هم‌سویی با شبکه نقطه آبی: این ابتکار با اصول شبکه نقطه آبی که توضیح داده شد، مطابقت دارد. شراکت مالی ایالات متحده با سرمایه ۶۰ میلیارد دلاری، با تأکید بر استانداردهای محیطی و اقلیمی، حفاظت از نیروی کار و اجتماعات محلی، شفافیت و مبارزه با فساد نقشی کلیدی در این هم‌سویی ایفا می‌کند.
۳. رویکرد فراگیر و چندجانبه: استراتژی این ابتکار فراگیر است و بر تکیه بر نظرات سازمان‌های محلی، کمک‌کنندگان و کشورهای دریافت‌کننده برای تعریف استراتژی‌های زیرساختی، پروژه‌ها و اولویت‌ها تأکید دارد.
۴. تعامل با سیستم سازمان ملل متحد و اهداف توسعه پایدار: از منظر طراحان این ابتکار، سازمان ملل با تخصص جهانی خود، شریک طبیعی این ابتکار است. هم‌سویی پروژه‌های این ابتکار با اهداف توسعه پایدار سازمان ملل، به‌ویژه هدف ۹، که بر زیرساخت‌های با کیفیت تمرکز دارد، یک استراتژی کلیدی است.

۵. هماهنگی میان ذی‌نفعان: دولت بایدن (به‌عنوان طراح این ابتکار) تلاش‌ها را برای تعامل و مشورت با شرکای چندجانبه توسعه داده است. <https://www.csis.org/analysis/opportunities-increased-multilateral-engagement-b3w>

3. <https://www.state.gov/blue-dot-network/>

نقشه ۱: مسیرهای تجارت هند و اروپا از طریق خاورمیانه



در قالب ابتکار مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII)، دولت‌های G7 به همراه بخش خصوصی قصد دارند مبلغ ۶۰۰ میلیارد دلار را در پنج سال آینده در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کنند. هدف این بودجه ارائه جایگزینی برای سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی گسترده چین است و بر بسیج سرمایه از منابع چندگانه، از جمله بانک‌های توسعه چندجانبه، مؤسسات مالی توسعه و صندوق‌های ثروت دولتی متمرکز دارد.^۱ ایالات متحده نقشی کلیدی در طراحی و کوشش برای اجرای این ابتکار دارد. از همین رو ایالات متحده برای بسیج ۲۰۰ میلیارد دلار در مدت پنج سال از طریق کمک‌های بلاعوض، تأمین مالی فدرال و سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی برای این ابتکار کوشش می‌کند. گروه ۷ هدف بلندپروازانه سرمایه‌گذاری ۶۰۰ میلیارد دلاری در زیرساخت‌های کشورهای در حال توسعه در سراسر جهان را تا ۲۰۲۷ در نظر دارد. سهم ۲۰۰ میلیارد دلاری آمریکا از این رقم به خوبی نقش تعیین‌کننده آن را نشان می‌دهد. این ابتکار چهار اولویت کلیدی را پیگیری می‌کند:

(۱) بحران اقلیمی و امنیت انرژی

در این قالب، سرمایه‌گذاری‌ها بر زیرساخت‌های مقاوم در برابر تغییرات آب‌وهوا و فناوری‌های انرژی تحول آفرین، توسعه زنجیره‌های تأمین انرژی پاک، و استقرار فناوری‌های نوآورانه در مکان‌هایی که دسترسی به انرژی پاک ندارند، متمرکز خواهد شد.

1. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/06/26/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-formally-launch-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>

فناوری اطلاعات و ارتباطات

توسعه و گسترش شبکه‌ها و زیرساخت‌های ICT ایمن برای حمایت از رشد اقتصادی و جوامع دیجیتال باز، از جمله اتصال دیجیتال 5G و 6G در این قالب اولویت خواهد داشت.

۲) برابری جنسیتی

سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی که مشارکت اقتصادی زنان را تقویت می‌کند و به شکاف‌های جنسیتی در محیط کار و ممانعت از بهره‌کشی اهتمام دارد، در اولویت خواهد بود.

۳) امنیت جهانی بهداشت

توسعه زیرساخت سیستم‌های بهداشتی، از جمله خدمات بهداشتی بیمارمحور، تولید واکسن و سیستم‌های نظارت بر بیماری برای رسیدگی به همه‌گیری‌های کنونی و آینده، از دیگر اولویت‌های این ابتکار است. این ابتکار به تدریج اجرایی شده‌است و مهم‌ترین پروژه‌هایی که در آن مورد حمایت قرار گرفته‌است، به شرح زیر است:

۱) سرمایه‌گذاری در کریدورهای کلیدی اقتصادی

این سرمایه‌گذاری شامل توسعه کریدور لوبیتو برای اتصال جمهوری دموکراتیک کنگو (DRC) و زامبیا با بازارهای جهانی از طریق آنگولا، با سرمایه‌گذاری اولیه در توسعه راه‌آهن و ارتباطات و همچنین شکل‌دهی به کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا، انجام می‌شود. هر دو کریدور بخشی از ابتکار مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII)، هستند.

نقشه ۲- کریدور لوبیتو



(۲) توسعه انرژی خورشیدی

تأمین مالی دو پروژه خورشیدی در آنگولا که انتظار می‌رود بیش از ۵۰۰ مگاوات انرژی تجدیدپذیر از منابع انرژی پاک تولید کند و به صادرات فناوری خورشیدی ایالات متحده کمک کند.

(۳) زیرساخت دیجیتال

ساخت مراکز داده در سراسر آفریقا که با تسهیلات وام ۳۰۰ میلیون دلاری برای مراکز داده آفریقا (ADCs) برای ساخت مرکز داده در غنا آغاز شده است.

(۴) ارتباطات

شامل سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و خدمات دیجیتال در آنگولا و DRC، از جمله گسترش خدمات بی‌سیم

و ابتکارات پرداخت دیجیتال می‌شود.

(۵) مراقبت‌های بهداشتی و انرژی پاک در کنیا

در این حوزه در مرحله کنونی USTDA مطالعات امکان‌سنجی را برای پروژه‌هایی از جمله گسترش دسترسی به مراقبت‌های بهداشتی، اینترنت مقرون‌به‌صرفه، توسعه صنعت حشره‌کش‌های طبیعی، و یک نیروگاه ذخیره‌سازی باد و باتری ۵۰ مگاواتی ارائه می‌کند.

(۶) تفاهم نامه EXIM ایالات متحده با تانزانیا

تسهیل تا سقف ۵۰۰ میلیون دلار در تأمین مالی صادرات ایالات متحده برای حمایت از پروژه‌های زیرساختی، حمل‌ونقل، فناوری دیجیتال و تولید برق در تانزانیا در این قالب مورد تفاهم قرار گرفته‌است.

(۷) زنجیره تأمین انرژی پاک

دربرگیرنده مشارکت میان Life Zone Metals و TechMet برای یک مرکز پردازش فلزات حیاتی در تانزانیا، با تمرکز بر پردازش نیکل و سایر مواد معدنی حیاتی و با قابلیت استفاده در تولید باتری‌های الکتریکی است.

(۸) توسعه راکتور مدولار کوچک (SMR)^۱

این بخش برای حمایت از استقرار SMRها در اندونزی و رومانی، با استفاده از فناوری ایالات متحده و با هدف افزایش ایمنی، مقیاس‌پذیری و انعطاف‌پذیری در تولید انرژی است.

(۹) دسترسی دیجیتال در کاستاریکا

این طرح در راستای تقویت امنیت و اتصال دیجیتال، از جمله کمک به امنیت سایبری و پشتیبانی مالی برای گسترش 5G است.

(۱۰) توسعه بندر یلپورت اکوادور

برای ایجاد تعهد مالی ۱۵۰ میلیون دلاری برای توسعه و نوسازی بندر کانتینری پورتو بولیوار، با هدف تقویت کشاورزی و امنیت غذایی جهانی^۲ است.

1. Small Modular Reactor

2. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/05/20/fact-sheet-partnership-for-global-infrastructure-and-investment-at-the-g7-summit/>



همان‌گونه که اشاره شد، کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا به‌عنوان بخشی از ابتکار فوق محسوب می‌شود. بنابراین، نتایج احتمالی اجرای آن را نیز باید در متن بزرگتر ابتکار مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی مورد بررسی قرار داد. مفهوم کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا برای نخستین بار به‌طور رسمی در اجلاس سران I2U2^۱ در سال ۲۰۲۱ با حضور هند، رژیم اشغالگر قدس، امارات متحده عربی و ایالات متحده مطرح شد. در این سال گروه I2U2 مجموعه‌ای از تصمیمات را برای طراحی و پیشبرد این ابتکار اتخاذ کرد:

✓ ایجاد کارگروه مشترک برای هماهنگی در توسعه IMEC؛ گروه کاری مسئول شناسایی پروژه‌ها و ابتکارات خاصی است که می‌تواند در چارچوب IMEC اجرا شود.

✓ تقویت همکاری میان کسب‌وکارها و مؤسسات تحقیقاتی در کشورهای IMEC؛ این همکاری‌ها شامل ایجاد بستری برای به اشتراک‌گذاری دانش و تسهیل سرمایه‌گذاری‌های مشترک است.

✓ توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و حوزه نوآوری در منطقه IMEC؛ از منظر سران این گروه، چنین اقداماتی به ایجاد فرصت‌های اقتصادی جدید و بهبود کیفیت زندگی برای مردم منطقه کمک می‌کند. در اجلاس سران گروه ۲۰ که در سپتامبر ۲۰۲۳ در دهلی برگزار شد، تصمیمات جدیدی برای توسعه این کریدور اتخاذ گردید؛ تصمیمات کلیدی عبارت است از:

۱ یادداشت تفاهم

ایالات متحده، هند، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، فرانسه، آلمان، ایتالیا و اتحادیه اروپا یادداشت تفاهمی برای توسعه مشترک هند و خاورمیانه امضا کردند.

۲ اتصالات و اهداف یکپارچه‌سازی

۲,۱ اتصالات راه‌آهن و بندر

در اسنادی که در این اجلاس منتشر شد، هدف این کریدور آغاز عصر جدیدی از اتصال برشمرده شد. در این قالب یک سیستم حمل‌ونقل چندوجهی یکپارچه با اتصال راه‌آهن به بندری که اروپا، خاورمیانه و آسیا را به هم متصل می‌کند، شکل می‌گیرد.

۱. گروه موسوم به I2U2، توسط هند، رژیم اشغالگر قدس، امارات متحده عربی و ایالات متحده تشکیل شده است. این ائتلاف در اکتبر ۲۰۲۱ به‌عنوان مکانیسم گفت‌وگو در سطح وزیران ایجاد شد. ریشه آن به سالگرد یک‌ساله توافقات در سال ۲۰۲۰ مربوط برای عادی سازی روابط رژیم اشغالگر قدس با چندین کشور عربی مربوط می‌شود. تمرکز اصلی این گروه پرداختن به چالش‌های فراملی و تقویت همکاری عمیق‌تر در حوزه فناوری و بخش خصوصی است. این گروه بر شش حوزه کلیدی متمرکز شده است: آب، انرژی، حمل‌ونقل، فضا، سلامت و امنیت غذایی. <https://www.state.gov/i2u2>

2. <https://thediplomat.com/2023/10/amid-war-and-uncertainty-indias-middle-east-interests-evolve/>

۲,۲ پیوندهای انرژی و مخابرات

تمرکز بر توسعه و صادرات انرژی پاک، نصب کابل‌های مخابراتی زیر دریا و اتصال شبکه‌های انرژی و خطوط مخابراتی برای گسترش دسترسی مطمئن به انرژی و اینترنت از دیگر تصمیمات بود.

۲,۳ نوآوری در فناوری انرژی پاک

فراهم‌ساختن امکان نوآوری در فناوری پیشرفته انرژی پاک از دیگر اهداف این کریدور برشمرد شده‌است.

۲,۴ اتصال به اینترنت

دسترسی ایمن و پایدار جوامع کشورهای عضو کریدور به اینترنت امن و پایدار از دیگر اهداف این طرح است.^۱

در واقع، دومین سند مهمی که چارچوب این کریدور را نشان می‌دهد، یادداشت تفاهمی است که میان کشورهای عضو، در حاشیه اجلاس گروه ۲۰ در دهلی به امضا رسید. از آنجا که سند مذکور چارچوب این پروژه را ترسیم می‌کند، ترجمه متن آن ضروری است. در این یادداشت تفاهم آمده‌است که براساس این یادداشت تفاهم، دولت‌های پادشاهی عربستان سعودی، اتحادیه اروپا، جمهوری هند، امارات متحده عربی، جمهوری فرانسه، جمهوری فدرال آلمان، جمهوری ایتالیا و ایالات متحده آمریکا (شرکت‌کنندگان) متعهد می‌شوند که برای ایجاد کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا (IMEC) با یکدیگر همکاری کنند. انتظار می‌رود IMEC توسعه اقتصادی را با افزایش اتصال و یکپارچگی اقتصادی میان آسیا، خلیج فارس) و اروپا تسهیل کند.

IMEC از دو کریدور مجزا تشکیل خواهد شد، کریدور شرقی که هند را به خلیج فارس، و کریدور شمالی که خلیج فارس را به اروپا متصل می‌کند. این کریدور شامل یک مسیر راه‌آهن خواهد بود که پس از تکمیل، یک شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی چند وجهی و مقرون‌به‌صرفه را برای تکمیل مسیرهای حمل‌ونقل دریایی و جاده‌ای موجود فراهم می‌کند و ترانزیت روان کالاها و خدمات از مبدأ و مقصد میان هند، امارات، عربستان سعودی، اردن، رژیم اشغالگر قدس و اروپا را امکان‌پذیر می‌سازد.

در طول مسیر راه‌آهن، شرکت‌کنندگان در این طرح قصد دارند شبکه برق و اتصال دیجیتال و همچنین خط لوله را برای صادرات هیدروژن پاک فعال کنند. این کریدور زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای را ایمن می‌کند، دسترسی به تجارت را افزایش می‌دهد، تسهیل تجارت را بهبود می‌بخشد و بر پایداری اجتماعی

1. <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/09/g20-eu-and-us-back-trade-corridor-linking-europe-middle-east-and-india>



و زیست‌محیطی منطقه تأثیرات مثبتی خواهد داشت.

از منظر شرکت‌کنندگان این کریدور بهره‌وری را افزایش می‌دهد، هزینه‌ها را کاهش می‌دهد، همگرایی اقتصادی را تقویت می‌کند، باعث ایجاد اشتغال می‌شود و انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش می‌دهد. مجموع این مولفه‌ها منجر به یکپارچگی و تحول در اقتصاد آسیا، اروپا و خاورمیانه خواهد شد.

در حمایت از این ابتکار، شرکت‌کنندگان متعهد می‌شوند که به‌طور جمعی و سریع برای ترتیب‌دادن و اجرای تمام عناصر این مسیرهای ترانزیت دوگانه جدید و ایجاد نهادهای هماهنگ‌کننده برای رسیدگی به طیف کامل استانداردهای فنی، طراحی، تأمین مالی، قانونی و مقررات مربوطه همکاری کنند.

این یادداشت تفاهم، نتیجه رایزنی‌های اولیه است. تعهدات سیاسی شرکت‌کنندگان را بیان می‌کند و حقوق یا تعهداتی را تحت قوانین بین‌المللی ایجاد نمی‌کند. شرکت‌کنندگان در نظر دارند ظرف شصت روز آینده^۱ برای تدوین و تعهد به یک برنامه اقدام با جدول زمانی مربوطه ملاقات کنند.^۲

پس از این یادداشت تفاهم، کاخ سفید گزاره برگی^۳ منتشر کرد که در آن اهداف اعلامی روشن‌تر بیان شده است. در این گزاره برگ آمده است که هدف ما آغاز عصر جدیدی از اتصال به راه آهن از طریق کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا است که از طریق بنادری اروپا، خاورمیانه و آسیا را به هم متصل می‌کند. ایالات متحده و شرکا قصد دارند تا هر دو قاره را به مراکز تجاری مرتبط کنند و توسعه و صادرات انرژی پاک را تسهیل کنند. کابل‌های زیردریایی و اتصال شبکه‌های انرژی و خطوط مخابراتی برای گسترش دسترسی مطمئن به برق، امکان نوآوری در فناوری پیشرفته انرژی پاک و اتصال جوامع به اینترنت امن و پایدار در دستور کار این طرح است. در سراسر کریدور، تجارت موجود و تولید و تقویت امنیت غذایی و زنجیره‌های تأمین را پیش خواهیم برد. هدف رویکرد ما سرمایه‌گذاری‌های جدید از سوی شرکا، از جمله بخش خصوصی و تشویق ایجاد مشاغل با کیفیت است. ایالات متحده بر سرمایه‌گذاری‌های منطقه‌ای تحول‌آفرین و تلاش برای ایجاد این کریدور همراه با شرکای خود تأکید می‌کند. این سرمایه‌گذاری‌ها دروازه‌ای به آینده ما و زیربنای دیدگاه مشترک ما از آینده‌ای باز، امن و مرفه هستند.^۴

در فاصله سال ۲۰۲۱ تا سپتامبر ۲۰۲۳ که اجلاس سران گروه ۲۰ در دهلی برگزار شد، کشورهای عضو گروه

۱. منظور ۶۰ روز پس از اعلام رسمی این ابتکار در اجلاس گروه ۲۰ در سپتامبر ۲۰۲۳ در دهلی نو بود. این جلسه برگزار شد اما جزئیات چندانی از محتوای جلسه منتشر نشد.

2. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>

3. fact sheet

4. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-world-leaders-launch-a-landmark-india-middle-east-europe-economic-corridor>

I2U2 چند حوزه کلان را برای همکاری مشخص نمودند. این حوزه‌ها عبارت است از:

۱. توسعه شبکه حمل و نقل چندوجهی که هند، خاورمیانه و اروپا را به هم متصل می‌کند. این شبکه شامل بزرگراه‌ها، راه‌آهن و بنادر خواهد بود.
۲. ایجاد کریدور اتصال دیجیتال میان کشورهای IMEC؛ این امر مستلزم توسعه زیرساخت برای اینترنت پرسرعت و تبادل داده است.
۳. سرمایه‌گذاری مشترک در بخش‌هایی مانند انرژی‌های تجدیدپذیر، مدیریت آب و کشاورزی.^۱

۲) روند اجرای بخش‌های مختلف کریدور چگونه است؟

همان‌گونه که اشاره شد، کریدور هند- خاورمیانه- اروپا، پروژه‌ای چندوجهی است که هدف آن ایجاد یک شبکه ارتباطی و حمل و نقل پایدار میان سه منطقه است. این پروژه شامل توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، ایجاد زنجیره‌های تأمین جدید و تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری است. یکی از جنبه‌های مهم این پروژه، توسعه شبکه ریلی در شبه‌جزیره عرب است. این شبکه شامل راه‌آهن‌هایی است که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، اردن و رژیم اشغالگر قدس را به یکدیگر متصل می‌کند. در حال حاضر، شبکه ریلی شبه‌جزیره عرب شامل دو مسیر اصلی است:

۱. راه‌آهن خلیج فارس: این مسیر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را به یکدیگر متصل می‌کند.

۲. راه‌آهن عربستان- اردن: این مسیر عربستان را از طریق اردن به اسرائیل، سوریه و لبنان متصل می‌کند.

اتصال راه‌آهن عربستان به اردن و اردن به رژیم اشغالگر قدس گلوگاه‌های کلیدی کریدور هند- خاورمیانه- اروپا است. این اتصالات امکان انتقال کالا و مسافر را از شبه‌جزیره عرب به اروپا فراهم می‌کنند. اکنون، اتصال راه‌آهن امارات به عربستان نقطه آغاز روند نقل و انتقال کالا محسوب می‌شود. سپس، کالاها از طریق عربستان به اردن و از طریق اردن به رژیم اشغالگر قدس و بندر حیف منتقل می‌شود. در نهایت، کالاها از طریق کشتی و دریا به بازارهای اروپایی ارسال می‌شود. با تکمیل شبکه ریلی شبه‌جزیره عرب و اتصال آن به اردن و رژیم اشغالگر قدس، امکان انتقال کالا و مسافر از شبه‌جزیره عرب به اروپا به‌طور قابل توجهی افزایش خواهد یافت. از همین رو در ادامه وضعیت این شبکه را مورد بحث قرار خواهیم داد.

1. <https://www.state.gov/i2u2/>

نقشه ۳: مسیرهای دریایی و ریلی کریدور هند- خاورمیانه- اتحادیه اروپا

Corridor trajectory

The map shows the multiple routes being considered for the India-Middle East-EU Corridor. Indian ports on the west coast of India could be connected to five shortlisted ports in West Asia



پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس که در سال ۲۰۰۹ آغاز شد، با هدف اتصال هر شش عضو شورای همکاری خلیج فارس (GCC) از طریق راه‌آهن، ارتقای اتصال منطقه‌ای، حمایت از تنوع اقتصادی و کاهش وابستگی به هیدروکربن‌هاست. این ابتکار بلندپروازانه، مراکز شهری بزرگ مانند ریاض، دبی و شهر کویت را به هم پیوند می‌دهد و نویدبخش مزایای قابل توجهی برای تجارت، لجستیک، گردشگری و بخش‌های تولیدی است.

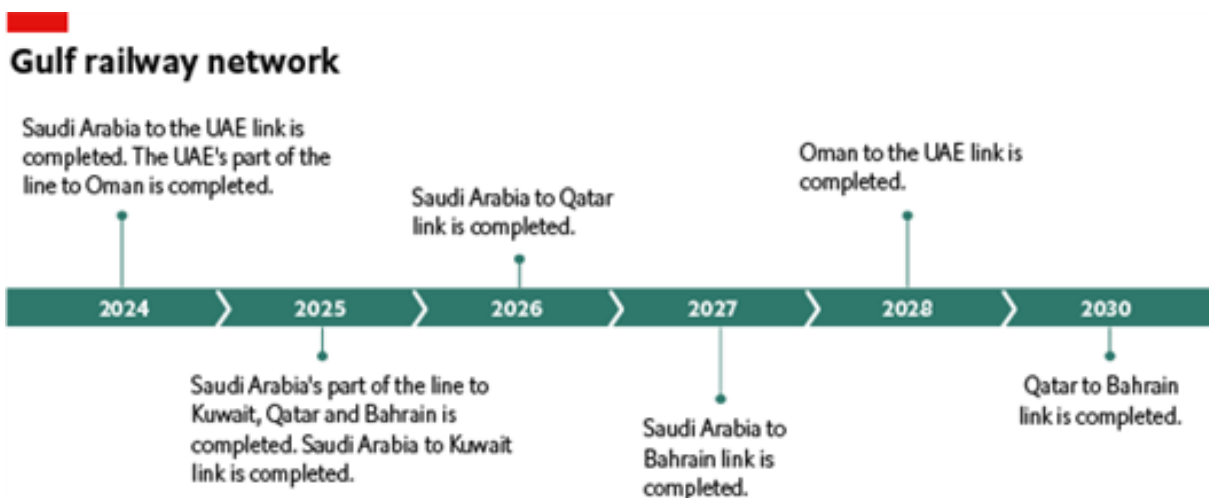
با وجود اهمیت استراتژیک، این پروژه با تأخیرهای قابل توجهی مواجه شده است و تاریخ تکمیل اولیه (۲۰۱۸) خود را از دست داده است. سقوط قیمت نفت در سال‌های ۲۰۱۴-۲۰۱۶ و شکاف‌های سیاسی ۲۰۱۷ در شورای همکاری خلیج فارس، به‌ویژه تحریم قطر، به‌شدت بر روند پیشرفت آن تأثیر گذاشت. با این حال، احیای روابط قطر و همسایگان امیدها را برای تکمیل راه‌آهن دوباره زنده کرده است.

از سال ۲۰۲۱، چشم‌انداز اقتصادی این کشورها بیشتر ناشی از قیمت‌های بالای جهانی نفت بهبود یافته است. همچنین کاهش تنش‌های سیاسی درون شورای همکاری خلیج فارس و احیای روابط، به‌ویژه در مورد قطر، عربستان سعودی و امارات پیشرفت راه‌آهن شورا را تسهیل کرده است. چندین توافق‌نامه دوجانبه و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی توسط دولت‌های شورای همکاری خلیج فارس و سرمایه‌گذاران خارجی، فرایند پروژه را تسریع کرده است.

با این حال، چالش‌ها همچنان باقی است. نوسان بازار نفت، با کاهش قیمت‌های مورد انتظار پس از سال ۲۰۲۵، می‌تواند بودجه‌های مالی را کاهش دهد و بر تأمین مالی پروژه تأثیر بگذارد. بی‌ثباتی سیاسی، تنش‌های منطقه‌ای و موانع لجستیکی ساخت‌وساز راه‌آهن فرامرزی در منطقه چالش‌برانگیز خلیج فارس

موانع مهم پیش‌روی این کلان پروژه هستند. هماهنگی نظارتی و هماهنگی عملیاتی میان اعضای شورای همکاری خلیج فارس برای تکمیل این طرح، حیاتی اما پیچیده است. روند اجرای پروژه و تکمیل آن در شکل زیر آمده است.

شکل ۱: روند تکمیل بخش‌های مختلف راه‌آهن شورای همکاری تا ۲۰۳۰



Source: EIU.

انتظار می‌رود در چهار سال آینده، توسعه ریلی در سراسر شورای همکاری خلیج فارس نابرابر باشد. کشورهایی مانند عربستان سعودی، امارات متحده عربی و قطر، با اقتصاد قوی‌تر و چارچوب‌های نظارتی، احتمالاً سریع‌تر پیشرفت کنند. انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۳، شبکه حمل‌ونقل ریلی اتحاد امارات متحده عربی تقریباً ۲۰ میلیون تن بار را در سراسر امارات حمل کند.^۱ این توسعه نقطه عطف مهمی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور است و قابلیت‌های اتصال و لجستیک آن را افزایش می‌دهد. همچنین شبکه ریلی اتحاد قادر است تا سالانه ۶۰ میلیون تن کالا را با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت جابه‌جا کند. زیرساخت‌های این شبکه شامل ۵۹۳ پل و گذرگاه و ۹ تونل است که نشان‌دهنده تعهد امارات متحده عربی به ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل باری قوی و کارآمد است.^۲ در مقابل، کویت، بحرین و عمان با ابهامات سیاسی و اقتصادی روبه‌رو هستند که می‌تواند مانع مشارکت آنها در این پروژه شود. نیاز فزاینده به سرمایه‌گذاری خصوصی و مشارکت عمومی - خصوصی در غلبه بر چالش‌های تأمین مالی بسیار مهم خواهد بود.

به‌طور خلاصه، در حالی که تحولات اخیر چشم‌انداز راه‌آهن خلیج فارس را بهبود بخشیده است، این پروژه همچنان مملو از خطرات مالی، لجستیکی و سیاسی است. موفقیت در گرو همکاری پایدار اقتصادی، ثبات

1. <https://www.thenationalnews.com/uae/2023/06/30/etihad-rail-on-track-for-a-year-of-milestones/#:~:text=In%202023%2C%20the%20freight%20network,traveling%20across%20the%20entire%20country>

2. <https://www.thenationalnews.com/uae/2023/02/23/etihad-rail-sheikh-mohammed-bin-rashid-launches-freight-operations-across-uae/#:~:text=.can%20run%20up%20to%20120kph>

قیمت نفت و مدیریت مؤثر پویایی‌های منطقه خواهد بود.^۱ در حالی که این تحولات حاکی از نقش فزاینده حمل‌ونقل ریلی در تجارت بین امارات و عربستان سعودی است، اما آمار مشخصی از میزان جابه‌جایی کالا از طریق ریل میان این کشورها در سال ۲۰۲۳ و نسبت این جابه‌جایی که تجارت بین دو کشور را تشکیل می‌دهد، به آسانی در دسترس نیستند.

نقشه ۴: احیای پیوند راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس تجارت درون منطقه‌ای را تقویت خواهد کرد.



آخرین گزارش‌ها نشان می‌دهد که اتصال ریلی میان عربستان سعودی و اردن در حال پیشرفت قابل توجهی است و انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۲۴ اجرایی شود. این پروژه بخشی از یک ابتکار گسترده‌تر برای گسترش شبکه ریلی عربستان به سمت شمال و به سوی مرز اردن است که به اهداف اتصال گسترده‌تر در خاورمیانه کمک می‌کند. عربستان سعودی در حال ساخت خط آهن جدیدی به طول ۴۰۰ کیلومتر است که از شهر ینبع در سواحل دریای سرخ تا مرز اردن امتداد می‌یابد. این خط آهن قرار است ظرفیت حمل ۱۰ میلیون مسافر و ۵ میلیون تن بار در سال را داشته باشد. شبکه راه‌آهن ملی اردن که در حال حاضر در توسعه است، گامی مهم در بهبود ارتباط این کشور با کشورهای همسایه در خاورمیانه و نقش‌آفرینی آن در کریدور مورد بحث به شمار می‌آید. پروژه راه‌آهن ملی اردن (JNRP) به‌ویژه بر ایجاد ارتباط با عراق، عربستان سعودی و سوریه متمرکز است. این شبکه به طول ۵۰۹ کیلومتر است که از مرز سوریه تا بندر عقبه امتداد دارد. این خط شهرهای بزرگ اردن از جمله پایتخت (امان) و شهر صنعتی زرقا را به مرز سوریه متصل می‌کند. این مسیر به موازات راه‌آهن تاریخی ۱۰۵۰ کیلومتری اردن - حجاز خواهد بود که قرار است به‌سازی شود. هزینه به‌سازی این خط حدود ۱,۴ میلیارد دلار برآورد شده است.

1. <https://www.eiu.com/n/looming-risks-may-derail-gulf-railway-project/>

نقشه ۵: شبکه راه‌آهن عربستان سعودی



دولت اردن نیز به‌طور فعال به‌سوی توسعه‌ی یک شبکه‌ی ریلی جدید و مدرن گام برداشته است و تمرکز خود را بر احیای خطوط متروکه و ایجاد خطوط جدید برای خدمات مسافری و باری قرار داده است. این ابتکار بخشی از استراتژی حمل‌ونقل ملی ۲۰۲۳-۲۰۲۷ است که در آن به نیاز به یک شبکه‌ی ریلی مدرن برای جایگزینی سیستم قدیمی‌تر تأکید شده است.^۱

با این حال، اجرای این برنامه‌ها با چالش‌های قابل توجهی، به‌ویژه در زمینه‌ی تأمین مالی مواجه است. بدهی عمومی بالای اردن احتمال وام‌گیری دولت برای تأمین مالی پروژه را پایین می‌آورد و در رابطه با تقاضای این نوع حمل‌ونقل عمومی با توجه به هزینه‌های قابل توجه آن، نگرانی‌هایی وجود دارد. با وجود این موانع، راهکارهایی مانند مشارکت‌های بخش خصوصی و دولتی و تخصیص‌های بودجه‌ی سالانه پیشنهاد شده است. طراحی‌های مهندسی برای فاز اول تکمیل شده و حدود ۶۶ درصد از زمین‌های مورد نیاز برای شبکه‌ی جدید تملک شده است.^۲

پروژه‌ی راه‌آهن ملی اردن (JNRP) با هدف ایجاد یک شبکه‌ی ۸۹۷ کیلومتری با مقیاس استاندارد و ارتباط با عربستان سعودی، عراق و سوریه طراحی شده است. این شبکه عمدتاً از ترافیک باری پشتیبانی می‌کند و امکاناتی برای خدمات قطارهای مسافری در آینده دارد. مسیر اصلی JNRP یک خط ۵۰۹ کیلومتری خواهد بود که بندر عقبه در دریای سرخ را به امان و مرز سوریه متصل می‌کند و با مسیر تاریخی راه‌آهن

1. <https://www.zawya.com/en/projects/construction/jordans-rail-project-faces-funding-challenge-qaew9j5u>

2. https://www.tradingview.com/news/reuters.com,2023-12-11:newsml_Zaw2b2jDf:0-projects-jordan-s-rail-project-faces-funding-challenge/#:~:text=The%20report%2C%20included%20in%20the,passenger%20and%20freight%20transport%20services



حجاز اردن موازی است. عقبه به‌عنوان تنها بندر دریایی اردن، قرار است به قطب اصلی این شبکه تبدیل شود و انتقال بار به عراق و حمل کالاهایی مانند نفت خام و غلات وارداتی را تسهیل کند.^۱

توسعه‌ی بیشتر شامل یک خط ۲۹۰ کیلومتری منشعب از نزدیکی زرقه به مرز عراق در نزدیکی طریبل و یک خط ۹۰٫۵ کیلومتری از شرق عمان به مرز عربستان در حدیثه است که به راه‌آهن شمال-جنوب سعودی متصل می‌شود. این بخش در راستای هدف اردن برای تبدیل شدن به یک کشور ترانزیت برای حمل‌ونقل بین اروپا و کشورهای حاشیه‌ی خلیج‌فارس بسیار مهم است. تخمین زده می‌شود کل پروژه حدود ۲٫۴ میلیارد دینار هزینه داشته باشد و دولت نرخ بازدهی داخلی ۱۶ درصدی را پیش‌بینی می‌کند. JNRP بر اساس الگوی ساخت-انتقال-بهره‌برداری اجرا خواهد شد و یک شرکت دولتی کاملاً تحت مالکیت دولت، شرکت راه‌آهن اردن (JRC) بر تأمین مالی و ساخت‌وساز نظارت خواهد کرد.^۲

از نظر اتصالات بین‌المللی، JNRP قرار است عراق را با دریای سرخ و عربستان سعودی را با سوریه، ترکیه و اروپا مرتبط کند. برای تسهیل این امر، اردن و همسایگانش توافق‌نامه‌هایی را برای تضمین قابلیت همکاری و تعیین استانداردهای فنی برای کریدورهای ریلی بین‌المللی امضا کرده‌اند. اردن همچنین با تیم پروژه‌ی یورومد اتحادیه‌ی اروپا همکاری می‌کند تا یک مرجع ایمنی راه‌آهن ملی ایجاد کند و اطمینان حاصل کند که شبکه با استانداردهای بین‌المللی مطابقت دارد.

به‌طور خلاصه، شبکه‌ی ریلی اردن شاهد تحولات قابل توجهی است که با هدف بازسازی و گسترش دامنه‌ی فعالیت خود در عرصه‌های ملی و بین‌المللی صورت می‌گیرد. این کشور با وجود چالش‌های مالی، با برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای تقویت موقعیت خود به‌عنوان یک قطب ترانزیت کلیدی در خاورمیانه به‌پیش می‌رود. این پروژه‌ی اتصال ریلی بخشی از یک طرح بزرگتر به نام مسیر صلح منطقه‌ای است که شامل یک راه‌آهن میان رژیم اشغالگر قدس، اردن، عربستان سعودی و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس است. این طرح که توسط مقامات رژیم اشغالگر قدس تهیه شده‌است، به‌عنوان یک تحول شگرف تلقی می‌شود که ممکن است بسیاری از کشورهای منطقه را تحت تأثیر قرار دهد. درنهایت، مسیر راه‌آهن قرار است پس از اردن به رژیم اشغالگر قدس برسد و از طریق رژیم اشغالگر قدس و بندر حیفا دوباره به دریا متصل شود تا کالاها را راهی بنادر اروپایی سازد. در وضعیت فعلی راه‌آهنی میان اردن و رژیم اشغالگر قدس برقرار نیست، اما رژیم اشغالگر قدس طرح بلندپروازانه‌ای برای پیوند کشورهای مختلف به شبکه‌ی راه‌آهن خود تحت عنوان مسیر صلح منطقه‌ای پیشنهاد داده‌است.

1. https://www.railjournal.com/in_depth/jordan-a-future-hub-for-the-middle-east-network/#:~:text=,future%20introduction%20of%20passenger%20trains

2. https://www.railjournal.com/in_depth/jordan-a-future-hub-for-the-middle-east-network/

مسیر صلح منطقه‌ای بخشی از استراتژی کلان توسعه خطوط ریلی رژیم اشغالگر قدس محسوب می‌شود که بر مبنای برخی برآوردها حدود ۲۷ میلیارد دلار هزینه در بر خواهد داشت. در قالب این طرح، خطوط ریلی رژیم اشغالگر قدس به سمت شمال از حیفا تا بیت‌شیمان و سپس به سمت شرق تا مرز اردن توسعه پیدا می‌کند و به شهر فلسطینی جنین در کرانه باختری می‌رسد و سرانجام، به راه‌آهن کشورهای خلیج فارس، اردن و عراق متصل می‌شود.

در قالب این ابتکار، رژیم اشغالگر قدس به‌عنوان پل زمینی و اردن به‌عنوان یک هاب لجستیک منطقه‌ای تعریف شده‌اند. این دو بازیگر نقش کلیدی در اتصال دریای مدیترانه به خلیج فارس از طریق کوتاه‌ترین و کارآمدترین مسیر ایفا می‌کنند. این شبکه ریلی ۲۲۰۰ کیلومتری به‌عنوان بخشی از کریدور هند-خاورمیانه-اروپا ایفای نقش خواهد کرد.

اسرائیل مدعی است این شبکه ریلی سبب بالا بردن حجم تجارت منطقه‌ای می‌شود، به طوری که می‌تواند تجارت منطقه‌ای را تا سال ۲۰۳۰ به ۲۵۰ میلیارد دلار افزایش دهد. البته جدول زمانی و جزئیات فنی در مورد تکمیل شبکه چندان روشن نیست و بیشتر به‌عنوان یک ابتکار عمل در راستای پیمان/براهیم و عادی‌سازی روابط رژیم اشغالگر قدس با کشورهای عربی تعریف شده‌است. در سطح کلان‌تر، یکی از اهداف کلیدی ابتکار مسیر صلح منطقه‌ای، ایجاد یک کریدور اقتصادی برای رژیم اشغالگر قدس در منطقه خاورمیانه محسوب می‌شود. آمریکا از این طرح به شدت حمایت می‌کند. طرح اسرائیل در راستای حذف سوریه از مسیر کریدور هند-اروپا و جایگزینی حیفا با بنادر سوریه است.

بندر حیفا حلقه نهایی وصل کریدور هند-خاورمیانه-اروپا به بنادر و بازارهای اروپایی است. اسرائیلی‌ها مدعی‌اند بندر حیفا، بزرگترین و مهمترین بندر بین‌المللی رژیم اشغالگر قدس، به دلیل موقعیت استراتژیک خود در مدیترانه، بالقوه می‌تواند نقش کلیدی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا کند.^۲ بندر حیفا به‌عنوان بندر اصلی رژیم اشغالگر قدس، سالانه ۲۰ میلیون تن محموله را جابه‌جا می‌کند. تحولات اخیر بویژه توسعه "بندر خلیج" در حیفا که با سرمایه‌گذاری ۵.۵ میلیارد شکلی (حدود ۱.۷ میلیارد دلار) و با مدیریت "گروه بین‌المللی بندر شانگهای" (SIPG) صورت گرفته است. اهمیت این بندر را افزایش داده است. این بندر اکنون می‌تواند کشتی‌های باری بزرگ‌تر با ظرفیت ۱۸۰۰۰ کانتینر را در خود جای دهد. روند توسعه نشان‌دهنده افزایش علاقه جهانی به این بندر، به‌ویژه از سوی سرمایه‌گذاران چینی و هندی است و حیفا را به یک قطب مهم حمل‌ونقل دریایی در شرق مدیترانه تبدیل کرده است. همچنین، حرکت بندر به سمت خصوصی‌سازی، که با فروش اخیر آن به کنسرسیومی متشکل از "آدانی پورترس هند" و

1. <https://www.timesofisrael.com/israel-to-begin-promoting-railway-linking-haifa-seaport-with-saudi-arabia/>

2. <https://www.reuters.com/world/middle-east/israel-opens-chinese-operated-port-haifa-boost-regional-trade-links-2021-09-02/#:~:text=The%205,ships%2C%20carrying%2018%2C000%20containers>

"گروه گادوت رژیم اشغالگر قدس" به قیمت ۱.۲ میلیارد دلار صورت گرفت، نشان‌دهنده انتقال قابل توجهی از مدیریت دولتی به مالکیت خصوصی است.^۲

با وجود آنکه این بندر می‌تواند نقش بالقوه مهمی در تجارت منطقه‌ای ایفا کند، اما تاکنون تنها شرکت‌های هندی و چینی برای حضور در آن علاقه نشان داده‌اند. مدیریت این بندر توسط یک شرکت هندی نشان‌دهنده یک پیشرفت قابل توجه در روابط هند و رژیم اشغالگر قدس و در کلیت کریدور هند، خاورمیانه و اروپاست. اما با وجود آنکه رژیم اشغالگر قدس پس از احیای روابط با امارات عربی متحده تلاش کرد تا شرکت‌های بندری اماراتی را تشویق به خرید سهام این بندر نماید در نهایت توفیقی به دست نیاورد. البته تجارت میان دومی و این بندر برقرار شده است. نکته مهم دیگری که در مورد این بندر باید توجه داشت آنکه خصوصی سازی شده است و بیش از آنکه ملاحظات استراتژیک-ژئوپلیتیک راهنمای کنش آن باشد، منافع اقتصادی شرکت اداره کننده آن و سهامداران در نقش آفرینی این بندر در مسیرهای تجاری اهمیت خواهد داشت. از همین روست که هم شرکت‌های چینی و هم شرکت‌های هندی در آن حضور دارند. نهایتاً کالاها و محموله‌ها از این بندر راهی بنادر جنوب اروپا می‌شوند. یکی از مهمترین بنادری که در قالب این کریدور به حیفا بیش از پیش متصل خواهد شد بندر پیرائوس یونان است. این بندر از سال ۲۰۱۶ در اختیار غول کشتیرانی چین، کاسکو قرار دارد. به دیگر سخن چین هم در بندر حیفا و هم بندر پیرائوس به عنوان دو بندر کلیدی در این کریدور نقش مهمی ایفا می‌کند. بعلاوه چین در ساخت راه آهن اردن و نیز شبکه راه آهن سعودی نیز نقش آفرین است.

1. <https://www.reuters.com/business/indias-adani-ports-israels-gadot-buy-haifa-port-israels-finmin-2022-07-14/#:~:text=JERUSALEM%2C%20July%2014%20%28Reuters%29%20,NS%29%20of%20India%20and%20local>

2. <https://www.eurasiantimes.com/edited-india-controlling-israels-haifa-port-is-a-part-of-evolving/#:~:text=,transport%20of%20goods%20and%20resources>

شکل ۲: شبکه راه‌آهن رژیم اشغالگر قدس



۳) چشم‌انداز اجرایی شدن کریدور چیست؟

بر مبنای آنچه آمد می‌توان گفت که کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه - اروپا هنوز عمدتاً در حد یک ایده است و مقدمات اجرای آن به تدریج در حال فراهم شدن است. بنابراین در شرایط کنونی چنین کریدوری در شرایط عملیاتی قرار ندارد تا بتوان میزان موفقیت آن در رقابت با ابتکار کمربند و راه چین که



ده سال از عملیاتی شدن آن می‌گذرد را سنجید. احتمالاً این کریدور در افق ۲۰۳۰ در صورت فراهم بودن شرایط عملیاتی خواهد شد. از همین رو در شرایط کنونی تنها می‌توان از فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی آن سخن گفت. در ادامه فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی این کریدور را به تفکیک مورد بحث قرار خواهیم داد

در حوزه چالش‌ها، اجرای کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا با چالش‌های مهمی مواجه است. این چالش‌ها را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد که در ادامه به آن می‌پردازیم.

۱. تنش‌ها و ثبات ژئوپلیتیک

کریدور از مناطقی با پویایی‌های ژئوپلیتیکی پیچیده عبور می‌کند. تنش بین کشورهای خاورمیانه و هم‌چنین میان برخی از کشورهای اروپایی و هند می‌تواند بر ثبات و عملکرد مستمر این کریدور تأثیر بگذارد. جنگ غزه نخستین نماد تأثیرگذاری محیط ژئوپلیتیک پیچیده بر اجرایی شدن این کریدور است. این جنگ احتمالاً اجرایی شدن کریدور را حداقل در حلقه اردنی- فلسطینی- اسرائیلی آن تا میان مدت متوقف می‌کند. از آنجا که خاورمیانه منطقه‌ای به شدت بی‌ثبات و کشمکش‌زاست، همواره امکان بروز درگیری‌های منطقه‌ای و اختلال در این کریدور وجود دارد.^۱

۲. زیرساخت و اتصال

توسعه زیرساخت‌های لازم شامل ساخت جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر و سایر امکانات لجستیکی برای چنین کریدور اقتصادی که طول آن ۴۸۰۰ کیلومتر است نیاز به سرمایه‌های کلان دارد. افزون بر این، اطمینان از اتصال یکپارچه در مناطق مختلف جغرافیایی و سیاسی یک چالش بزرگ است، به‌ویژه در مناطقی مانند اردن که زیرساخت‌های توسعه‌نیافته دارند.

۳. چارچوب‌های مقرراتی و قانونی

هماهنگ‌سازی چارچوب‌های قانونی و نظارتی شامل موافقت‌نامه‌های تجاری، مقررات گمرکی و سیاست‌های ترانزیت در تمامی کشورهای مسیر برای موفقیت کریدور ضروری است. تفاوت در سیستم‌های حقوقی و بوروکراسی می‌تواند مانع حرکت کارآمد کالاها و خدمات شود. در شرایط کنونی، چنین همگونی میان کشورهای مسیر وجود ندارد. اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس، درون خود چنین مقرراتی دارند، اما همگونی میان این دو و نیز آنها با هند وجود ندارد.

1. <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2023/11/obstacles-to-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>

۴. نابرابری‌ها و منافع اقتصادی

کریدور شامل کشورهایی با سطوح مختلف توسعه اقتصادی و منافع اقتصادی متفاوت است. ایجاد تعادل بین این منافع برای اطمینان از منفعت متقابل بسیار مهم است. این کریدور باید به گونه‌ای طراحی شود که از نظر اقتصادی برای همه کشورهای شرکت‌کننده مقرون به صرفه باشد، امری که نیاز به برنامه‌ریزی و مذاکره دقیق دارد.^۱

۵. نگرانی‌های امنیتی

امنیت مسیرهای تجاری بسیار مهم است، به‌ویژه با توجه به اینکه این کریدور از برخی مناطق با چالش‌های امنیتی از جمله دزدی دریایی و تروریسم عبور می‌کند. اطمینان از ایمنی مسیرهای حمل‌ونقل و محافظت در برابر اختلالات ناشی از مسائل امنیتی یک چالش مهم است.

۶. تفاوت‌های فرهنگی و اجتماعی

کریدور، منطقه وسیعی را با فرهنگ‌ها و هنجارهای اجتماعی متنوع در برمی‌گیرد. درک و رعایت این تفاوت‌ها برای عملکرد روان کریدور ضروری است. موانع اجتماعی و فرهنگی می‌توانند روی شیوه‌های تجاری و مذاکرات تجاری تأثیر بگذارند.^۲

۷. مسائل زیست‌محیطی و پایداری

توسعه چنین پروژه‌ای در مقیاس بزرگ باعث ایجاد نگرانی‌های زیست‌محیطی می‌شود. ارزیابی و کاهش اثرات زیست‌محیطی، از جمله آلودگی و اختلالات زیست‌محیطی، مهم است. تضمین شیوه‌های پایدار در توسعه و بهره‌برداری از کریدور، چالشی است که اعضا باید آن را مدیریت نمایند و هنوز در این باره به جمع‌بندی مشترکی دست نیافته‌اند.

۸. ادغام فناوری

بهره‌برداری کارآمد از کریدور نیازمند فناوری پیشرفته لجستیک، ارتباطات و مدیریت است. ادغام فناوری در کشورهای مختلف با سطوح مختلف پیشرفت فناوری و استانداردها پیچیده است.

از دیگر سو، از منظر طراحان و مدافعین این کریدور، اجرای کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا می‌تواند فرصت‌های قابل توجهی را برای کشورهای منطقه فراهم کند. این فرصت‌ها را می‌توان به شرح زیر

1. <https://arabcenterdc.org/resource/the-geopolitics-of-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>

2. <https://theforum. erf. org. eg/2023/10/30/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-an-early-assessment/>

دسته‌بندی کرد:

۱. تغییر تجارت استراتژیک

این کریدور می‌تواند تجارت بین‌المللی را بین اقتصادهای نوظهور و پیشرفته در سراسر آسیا و اروپا متحول کند. این کریدور می‌تواند به بازتعریف پویایی تجارت جهانی و تقویت موقعیت‌های اقتصادی کشورهای درگیر کمک کند.

۲. زیرساخت‌های متنوع و گسترده

زیرساخت‌های کریدور شامل مسیرها و روش‌های حمل‌ونقل متعددی مانند راه‌آهن، بنادر، خطوط لوله برای انتقال هیدروژن پاک، برق و کابل‌های ارتباطات دیجیتال است. این تنوع نه تنها منابع انرژی جهانی را افزایش می‌دهد، بلکه نوید رشد اقتصادی و تجاری، ایجاد شغل و مزایای زیست‌محیطی را نیز می‌دهد.

۳. دستاوردهای اقتصادی و شتاب تجاری

بر مبنای برخی برآوردها این کریدور در مقایسه با مسیرهای فعلی، می‌تواند جابه‌جایی کالاها را تا ۴۰ درصد تسریع کند و به‌طور قابل‌توجهی بر تجارت میان هند، کشورهای خلیج فارس و اروپا تأثیر بگذارد.

۴. امنیت انرژی و تنوع

این کریدور منابع نفت و گاز کشورهای حاشیه خلیج فارس را به‌طور کارآمد به بازارهای هند و اروپا مرتبط می‌کند. این امر می‌تواند به بیشینه‌سازی سود، تضمین بازارهای پایدار و افزایش امنیت انرژی از طریق گزینه‌های عرضه متنوع کمک کند.

۵. تقویت زنجیره‌های تأمین جهانی

این کریدور می‌تواند نقش اعضا، به‌ویژه کشورهای خلیج فارس، در زنجیره‌های تأمین جهانی را تقویت کند. این امر در راستای چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان سعودی و ابتکار تاب‌آوری زنجیره تأمین جهانی آن قرار دارد. همچنین تلاش‌ها در راستای تحول دیجیتال منطقه را تسهیل می‌کند.

۶. کاهش بحران در تجارت جهانی

این کریدور با ارائه مسیرهای تجاری جایگزین، می‌تواند جریان تجارت بین‌المللی را در شرایط اضطراری که به‌واسطه تنش‌های ژئوپلیتیک ممکن است رخ دهد، حفظ کند و وابستگی به آبراه‌های معمولی را که

در برابر اختلالات آسیب‌پذیر هستند کاهش دهد.

۷. تقویت مبادلات فرهنگی و گردشگری

انتظار می‌رود این کریدور روابط فرهنگی و گردشگری را در بین کشورهای شرکت‌کننده تقویت کند.

۸. افزایش نفوذ منطقه‌ای و جهانی عربستان سعودی و امارات متحده عربی

دخالت این دو کشور در کریدور نشان‌دهنده تغییر استراتژیک است و نفوذ فزاینده اقتصادی منطقه‌ای و جهانی آن‌ها را برجسته می‌کند. این امر می‌تواند نشان‌دهنده یک پویایی در حال تغییر در روابط بین‌الملل، به‌ویژه با ایالات متحده باشد.

۹. کمک به ثبات خاورمیانه

از منظر طرفداران این طرح، اجرای این کریدور می‌تواند به ثبات خاورمیانه کمک کند. این امر با تقویت همکاری اقتصادی، توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد فرصت‌های شغلی در منطقه می‌تواند به کاهش تنش‌ها و اختلافات کمک کند.

۱۰. تقویت موقعیت جهانی هند

این کریدور نقش هند را در تجارت جهانی تقویت می‌کند و آن را به‌عنوان وزنه تعادلی در برابر چین و شریک تجاری جایگزین برای خاورمیانه و اروپا قرار می‌دهد.

۱۱. کاهش بحران انرژی اروپا

به‌دنبال درگیری روسیه و اوکراین و چالش‌های مرتبط با انرژی، این کریدور می‌تواند انرژی و مسیرهای تجاری جایگزین برای اروپا فراهم کند، وابستگی به منابع روسیه را کاهش دهد و ارتباطات با کشورهای آسیایی و خلیج فارس را تقویت کند.^۱

۴) آثار اجرای کریدور در حوزه‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک چیست؟

روابط تجاری و اقتصادی بین هند، اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس به‌عنوان مهمترین بازیگران در این کریدور، نقش مهمی در تحلیل آثار اجرایی شدن این کریدور در حوزه ژئواکونومیک دارد. از همین رو مرور آخرین وضعیت روابط طرفین که در ادامه می‌آید، اهمیت دارد.

1. <https://rasanah-iiis.org/english/centre-for-researches-and-studies/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-challenges-and-opportunities/>



اتحادیه اروپا پس از ایالات متحده (۱۱,۶ درصد) و چین (۱۱,۴ درصد)، سومین شریک تجاری بزرگ هند با ۸۸ میلیارد یورو تجارت کالایی در سال ۲۰۲۱ یا ۱۰,۸ درصد از کل تجارت هند است. از دیگر سو اتحادیه اروپا با جذب ۱۴,۹ درصد از کل صادرات هند پس از ایالات متحده (۱۸,۱ درصد) دومین مقصد بزرگ صادرات هند است، در حالیکه چین تنها رتبه چهارم (۵,۸ درصد) را به خود اختصاص می‌دهد. هند دهمین شریک تجاری بزرگ با ۲,۱ درصد از کل تجارت کالاهای اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۱ است. سهم هند به طور قابل توجهی کمتر از چین (۱۶,۲ درصد)، ایالات متحده (۱۴,۷ درصد) و بریتانیا (۱۰ درصد) است. البته تجارت کالایی بین اتحادیه اروپا و هند در دهه گذشته تقریباً ۳۰ درصد افزایش یافته است.

سهم اتحادیه اروپا در موجودی سهام سرمایه‌گذاری خارجی در هند در سال ۲۰۲۰ به ۸۷,۳ میلیارد یورو رسید که نسبت به ۶۳,۷ میلیارد یورو در سال ۲۰۱۷ افزایش یافته است و این امر اتحادیه اروپا را به یکی از پیشروترین سرمایه‌گذاران خارجی در هند تبدیل می‌کند. با این حال، این رقم به طور قابل توجهی کمتر از موجودی سهام سرمایه‌گذاری خارجی اتحادیه اروپا در چین (۲۰۱,۲ میلیارد یورو) یا برزیل (۲۶۳,۴ میلیارد یورو) است. حدود ۶۰۰۰ شرکت اروپایی در هند حضور دارند که به طور مستقیم ۱,۷ میلیون شغل و به طور غیرمستقیم ۵ میلیون شغل در طیف گسترده‌ای از بخش‌ها ایجاد می‌کنند.^۱

اتحادیه اروپا و هند اکنون در حال مذاکره برای امضای یک توافق‌نامه تجارت آزاد جامع (FTA) هستند. این مذاکرات که در ۱۷ ژوئن ۲۰۲۲ دوباره آغاز شد، همچنین شامل گفتگوهای جداگانه برای یک توافق‌نامه حمایت از سرمایه‌گذاری و یک توافق‌نامه در مورد نشانه‌های جغرافیایی (GIS) است.

اتحادیه اروپا به دنبال دسترسی بیشتر به بازارهای هند به‌ویژه برای خودروها، نوشیدنی‌های الکلی، و محصولات کشاورزی غذایی مانند پنیر است. هند علاقه‌مند به بهره‌مندی بیشتر در بخش خدمات است و به دنبال دسترسی آسان‌تر ویزای اتحادیه اروپا برای متخصصان هندی است. به‌تازگی، اتحادیه اروپا ابراز نگرانی کرده است که پیشنهادات هند به اندازه کافی برای یک پیمان جامع قابل توجه نیست. اتحادیه اروپا بر نیاز به دسترسی واقعی به بازار به‌عنوان شرط FTA تأکید می‌کند.^۲

روابط تجاری اتحادیه اروپا و هند اهمیت دارد. اتحادیه اروپا شریک تجاری اصلی هند است. رشد تجارت، سرمایه‌گذاری قابل توجه اروپا در هند و حضور شرکت‌های اروپایی متعدد در هند عمق این رابطه را برجسته می‌کند. مذاکرات جاری برای توافق‌نامه تجارت آزاد نشان دهنده تمایل هر دو طرف برای تقویت بیشتر روابط اقتصادی است. با این حال، موفقیت این مذاکرات در گرو پرداختن به موانع تجاری خاص و مسائل دسترسی به بازار است که منعکس‌کننده پویایی پیچیده توافق‌نامه‌های تجاری بین‌المللی است.

1. https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en

2. <https://www.reuters.com/markets/eu-only-wants-free-trade-deal-with-india-that-gives-it-real-market-access-2023-10-20/>

یکی دیگر از مولفه‌های تعیین‌کننده چشم‌انداز این کریدور، روابط تجاری اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس است. روابط تجاری و اقتصادی میان اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس در سال‌های اخیر رشد و عمق قابل توجهی پیدا کرده‌است. شورای همکاری خلیج فارس برای اتحادیه اروپا به‌عنوان منطقه حیاتی در زمینه تجارت و سرمایه‌گذاری شناخته می‌شود.

اتحادیه اروپا پس از چین با سهمی معادل ۱۵,۸ درصد، دومین شریک تجاری بزرگ شورای همکاری خلیج فارس (GCC) در سال ۲۰۲۰ بوده و ۱۲,۳ درصد از کل تجارت کالایی این شورا با جهان را به خود اختصاص داده است. ۱۷,۸ درصد از واردات شورای همکاری در سال ۲۰۲۰ از اتحادیه اروپا صورت گرفته و بنابراین این اتحادیه به‌عنوان بزرگترین شریک وارداتی شورا شناخته می‌شود. در سال ۲۰۲۰، اتحادیه اروپا چهارمین شریک بزرگ صادراتی شورای همکاری بوده و ۶,۹ درصد از صادرات این شورا به این اتحادیه رفته است.

مجموع تجارت کالایی بین اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۲۰ به ۹۷,۱ میلیارد یورو رسید. واردات اتحادیه اروپا به ارزش ۲۹,۶ میلیارد یورو بوده و عمدتاً شامل فرآورده‌های سوختی و معدنی (۱۸,۶ میلیارد یورو، ۶۲,۸ درصد) و همچنین مواد شیمیایی (۳,۴ میلیارد یورو، ۱۱,۵ درصد) بود. صادرات اتحادیه اروپا به ارزش ۶۷,۵ میلیارد یورو بوده و از نظر ارزش شامل ماشین‌آلات و تجهیزات حمل و نقل (۲۶,۷ میلیارد یورو، ۳۹,۶ درصد)، مواد شیمیایی (۱۰,۴ میلیارد یورو، ۱۵,۴ درصد) و کشاورزی و مواد خام (۸,۹ میلیارد یورو، ۱۳,۲ درصد) بوده است. حجم تجارت دو جانبه خدمات بین اتحادیه اروپا و شورای همکاری در سال ۲۰۱۹ به ۵۱,۷ میلیارد یورو رسید که از این مبلغ ۱۸,۰ میلیارد یورو سهم واردات خدمات اتحادیه اروپا و ۳۳,۷ میلیارد یورو سهم صادرات آن بوده است.^۱

در سال ۲۰۱۸، مجموع موجودی سهام سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی اتحادیه اروپا در منطقه شورای همکاری به ۷۶,۹ میلیارد یورو رسید. این روابط تجاری رشدی مداوم را تجربه کرده‌است. در سال ۲۰۲۲، مجموع تجارت کالا بین اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس با بیش از ۵۴٪ افزایش نسبت به سال ۲۰۲۱ به حدود ۱۷۵ میلیارد یورو رسید. این جهش، اهمیت فزاینده روابط تجاری بین این دو منطقه را نشان می‌دهد.^۲

به‌طور خلاصه، روابط تجاری و اقتصادی اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس با تجارت قوی و روبه‌رشد کالا و خدمات، سرمایه‌گذاری قابل توجه اتحادیه اروپا در این شورا و چشم‌انداز اقتصادی کلی مثبت برای شورای همکاری خلیج فارس، که هم توسط بخش‌های نفتی و غیرنفتی هدایت می‌شود،

1. https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/gulf-region_en

2. https://policy.trade.ec.europa.eu/news/7th-eu-gcc-business-forum-redefining-economies-sustainable-and-diversified-future-2023-11-17_en



مشخص می‌شود. مهم‌تر آن که جنگ اوکراین تغییر در ژئوپلیتیک انرژی اروپا را قطعی کرده‌است و این عامل بر رشد تجارت اتحادیه با منطقه نفتی شوررای همکاری، تأثیرات مثبت چشمگیری خواهد داشت. روابط تجاری و اقتصادی بین هند و شوررای همکاری خلیج فارس در سال‌های اخیر، به‌ویژه در سال‌های ۲۰۲۱-۲۲ و تا سال ۲۰۲۳، پیشرفت چشمگیری داشته‌است. شوررای همکاری خلیج فارس به شریک تجاری مهمی برای هند تبدیل شده‌است.^۱

روابط تجاری دوجانبه میان هند و کشورهای شوررای همکاری خلیج فارس (GCC) از ۸۷,۳۵ میلیارد دلار در سال مالی ۲۰۲۰-۲۰۲۱ به ۱۵۴,۶۶ میلیارد دلار در سال مالی ۲۰۲۱-۲۰۲۲ افزایش یافت که نشان دهنده رشد ۷۷,۰۶ درصدی است.^۲ در شرایط کنونی شوررای همکاری یکی از شرکای اصلی وارداتی دهلی نو است. واردات از کشورهای شوررای همکاری خلیج فارس در سال مالی ۲۰۲۳ به ۱۳۳ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل ۲۰,۳ درصد افزایش داشت. از سوی دیگر، صادرات با ۱۶,۷ درصد افزایش نسبت به سال گذشته به ۵۱,۳ میلیارد دلار رسید.^۳ موقعیت شوررای همکاری خلیج فارس در تجارت خارجی هند، به‌ویژه در بخش انرژی، قابل توجه است. کشورهای شوررای همکاری خلیج فارس حدود ۳۵٪ از واردات نفت هند و ۷۰٪ از واردات گاز این کشور را تأمین می‌کنند. در سال ۲۰۲۱-۲۲، واردات نفت خام هند از شوررای همکاری خلیج فارس حدود ۴۸ میلیارد دلار و واردات LNG و LPG تقریباً ۲۱ میلیارد دلار بود. ذخایر قابل توجه نفت و گاز شوررای همکاری خلیج فارس برای تأمین نیازهای انرژی هند حیاتی است. همچنین، کشورهای شوررای همکاری خلیج فارس اکنون بزرگترین بلوک تجاری در همسایگی هند هستند. این امر اهمیت استراتژیک این منطقه در چشم‌انداز تجارت خارجی هند را برجسته می‌کند.^۴

از سوی دیگر، موقعیت هند در تجارت خارجی شوررای همکاری خلیج فارس نیز قابل توجه است. هند بازار قابل توجهی برای صادرات انرژی شوررای همکاری خلیج فارس ارائه می‌دهد و پتانسیل برآورده کردن برخی از نیازهای امنیت غذایی این کشورها را دارد. افزایش روابط اقتصادی، با افزایش قابل توجه حجم تجارت، نشان‌دهنده رابطه‌ای سودمند برای هر دو طرف است. توافق‌نامه تجارت آزاد اخیر بین هند و امارات متحده عربی، که هدف آن افزایش تجارت دوجانبه به ۱۰۰ میلیارد دلار در سال‌های آینده است، نمونه‌ای از عمیق‌تر شدن روابط اقتصادی بین هند و کشورهای شوررای همکاری خلیج فارس است.^۵

به‌طور کلی، تجارت خارجی هند با وجود کندی تقاضای جهانی، در نیمه اول سال ۲۰۲۳ از مرز ۸۰۰

1. <https://www.fortuneindia.com/macro/bilateral-trade-between-india-gcc-up-4053-to-11171-bn-between-apr-oct/110832>

2. <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1885385>

3. <https://www.zawya.com/en/economy/gcc/india-says-gcc-seeking-to-restart-free-trade-agreement-aiby510s>

4. <https://www.fortuneindia.com/macro/bilateral-trade-between-india-gcc-up-4053-to-11171-bn-between-apr-oct/110832>

5. <https://www.outlookindia.com/national/india-s-trade-with-gcc-increasing-at-rapid-pace-news-200670>

میلیارد دلار عبور کرد که بخشی از آن به دلیل افزایش چشمگیر بخش‌های خدماتی این کشور است. تجارت روبه‌رشد با شورای همکاری خلیج فارس نقش محوری در این دستاورد ایفا می‌کند و نشان‌دهنده افزایش وابستگی متقابل و همکاری میان هند و شورای همکاری خلیج فارس در حوزه‌های تجارت و اقتصاد است.^۱

در افق سال ۲۰۳۰، به نظر می‌رسد مسیر روابط اقتصادی هند با اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس رو به توسعه باشد. انتظار می‌رود که رابطه هند و اتحادیه اروپا، با قدرت گرفتن پتانسیل موفقیت توافق‌نامه تجارت آزاد و مشارکت‌های استراتژیک مستمر، شاهد جریان‌های تجاری و سرمایه‌گذاری تقویت‌شده باشد. به موازات آن، روابط هند و شورای همکاری با محرک‌هایی مانند توافق‌نامه در حال تکامل تجارت آزاد، نفوذ مهاجران هندی و منافع اقتصادی متقابل، به‌ویژه در زمینه‌های نیازهای روبه‌رشد انرژی هند و تلاش‌های متنوع‌سازی اقتصادی شورای همکاری، عمیق‌تر خواهد شد. در حالی که این پیش‌بینی‌ها امیدوارکننده هستند، اما همچنان تحت تأثیر ثبات اقتصادی جهانی، تغییرات ژئوپلیتیکی و پیشرفت‌های تکنولوژیکی قرار دارند که همگی می‌توانند تا سال ۲۰۳۰ به‌طور قابل‌توجهی بر ماهیت این روابط تأثیر بگذارند. روابط رو به رشد این سه بازیگر اقتصادی مهم از یکسو زمینه‌های اجرایی شدن این کریدور را تسهیل می‌کند و از دیگر سو بواسطه اجرایی شدن این کریدور تقویت می‌گردد.

نتیجه‌گیری

بر مبنای آنچه آمد، می‌توان گفت که ابتکار کریدور هند- خاورمیانه- اروپا تازه آغاز شده است. به عبارت دیگر، اجرایی شدن این کریدور احتمالاً در سال‌های آینده شدت خواهد گرفت. از همین رو، هنوز برای قضاوت در مورد آن و تأثیرات این کریدور بر اقتصاد جهانی زود است.

این کریدور نقاط قوت مشخص و روشنی دارد. مهم‌ترین نقطه قوت این کریدور، هم‌پوشی نسبی منافع ژئوپلیتیک و اقتصادی بازیگران درگیر در آن است. هند، شورای همکاری خلیج فارس، رژیم اشغالگر قدس، آمریکا و اتحادیه اروپا به‌طور فزاینده‌ای از لحاظ ژئوپلیتیک هم‌راستا می‌شوند. در حوزه اقتصادی نیز تلاش دارند تا هم‌راستایی خود را تقویت نمایند. البته، مجموعه شورای همکاری خلیج فارس هم‌زمان تلاش می‌کند با چین نیز روابط خود را توسعه دهد، اما هنوز جایگاه آمریکا و اروپا در سیاست خارجی این کشورها آشکارا نسبت به جایگاه چین قوی‌تر است.

دومین نقطه قوت این کریدور، ایجاد پیوند میان دو اقتصاد بزرگ جهانی به یکدیگر است. اتحادیه اروپا بزرگترین بلوک تجاری جهان محسوب می‌شود و یکی از پیشرفته‌ترین اقتصادها را نمایندگی می‌کند. از

1. <https://www.ibef.org/news/india-s-foreign-trade-crossed-the-us-800-billion-mark-in-the-first-six-months-of-2023-gtri>



سوی دیگر، هند پس از چین، مهم‌ترین قدرت در حال ظهور محسوب می‌شود و روند رشد اقتصادی آن در سال‌های اخیر حتی از چین پیشی گرفته‌است. در میان این دو قدرت اقتصادی قدیمی و جدید، شورای همکاری خلیج فارس قرار گرفته‌است که یک بلوک منطقه‌ای بسیار ثروتمند محسوب می‌شود و کانون انرژی جهان است. این بلوک نه تنها نقش کلیدی در تأمین امنیت انرژی هند و اتحادیه اروپا دارد، بلکه به عنوان حلقه وصل این دو اقتصاد بزرگ به یکدیگر و نیز بازاری مهم برای تجارت و سرمایه‌گذاری آنها محسوب می‌شود.

سوم آن‌که، ایالات متحده و سایر کشورهای گروه ۷ که هنوز هم در اقتصاد جهانی از موقعیت کلیدی برخوردارند، این کریدور را به عنوان بخشی از ابتکار بزرگتر مقابله با گسترش فزاینده نفوذ چین تلقی می‌کنند و از آن حمایت لازم را به عمل آورده‌اند. خروج ایتالیا از همکاری با چین در قالب ابتکار کمربند و راه در ماه‌های اخیر و ورود این کشور به کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا به صورت نمادین نشان‌دهنده تغییر اولویت‌های کشورهای گروه ۷ به سوی حمایت از این کریدور است.

بنابراین، این کریدور از لحاظ نظری اقتصادهای مهمی را به یکدیگر پیوند می‌زند و می‌تواند نقش مهمی در تقویت زنجیره‌های جهانی ارزش و هم‌راستایی این زنجیره‌ها با منافع ژئوپلیتیک کشورهای متحد ایفا نماید. اما از سوی دیگر، همان‌گونه که اشاره شد، این کریدور در روند اجرا با چالش‌های مهمی مواجه است. جنگ غزه به عنوان نقطه عطف استراتژیک، به خوبی این چالش‌ها را نشان داد. این جنگ مسیر تحولات خاورمیانه را به شدت تحت تأثیر قرار داد و از سوی دیگر، بی‌ثباتی و ساختار کشمکش‌های این منطقه را به رخ اقتصاد جهان کشید.

این کریدور از اراضی اشغالی و رژیم اشغالگر قدس عبور می‌کند. به بیان دیگر، رژیم اشغالگر قدس که طرح‌های بلندپروازانه‌ای نیز برای این کریدور ارائه داده است، مهم‌ترین نقطه ضعف آن محسوب می‌شود. عبور این کریدور از رژیم اشغالگر قدس در حالی که با بخشی از جهان عرب هنوز روابط رسمی ندارد، به ویژه با عربستان، و همچنین زیرساخت‌های ریلی آن با اردن و مجموعه خلیج فارس پیوند نخورده است، هم‌چنان چالش مهمی محسوب می‌شود. به لحاظ ژئوپلیتیک، همکاری هماهنگ و تنگاتنگ کشورهای عربی با رژیم اشغالگر قدس احتمالاً چالش برانگیز خواهد بود.

چالش دیگر این است که کریدورهای ریلی اساساً در تجارت جهانی نقش چندانی ندارند، زیرا عمده تجارت جهانی از طریق دریاها نقل و انتقال پیدا می‌کند. بنابراین، این کریدور در صورتی می‌تواند موفق باشد که حوزه‌های دیگری غیر از حمل و نقل کالا را در کانون قرار دهد. حوزه‌هایی که هنوز به روشنی مشخص نشده‌اند و در حد ایده‌های میان کشورهای درگیر مطرح شده‌اند.

در تصویر کلان، این کریدور از ابتدا به‌عنوان کریدور رقیب و بدیل ابتکار کمربند و راه چین در رسانه‌ها مطرح شد. ابتکار کمربند و راه چین حدود ۱۰ سال پیش آغاز شده و تاکنون در حوزه‌های مهمی به پیش رفته است، اما کریدور اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا هنوز تازه آغاز شده است. ابتکار کمربند و راه (BRI) که چین در سال ۲۰۱۳ پیشنهاد کرد، نشان‌دهنده تحولی قابل توجه در پروژه‌های اقتصادی و زیرساختی جهانی است. طبق آخرین داده‌ها، مجموع سرمایه‌گذاری‌های BRI از مرز یک تریلیون دلار فراتر رفته و تنها در نیمه اول سال ۲۰۲۳، شاهد حدود ۱۰۲ قرارداد در ۱۴۸ کشور به ارزش ۴۳,۳ میلیارد دلار بوده‌ایم که نشان‌دهنده بخش قابل توجهی از تعاملات بین‌المللی چین است. گستره BRI وسیع است و حدود یک سوم تجارت جهانی و تولید ناخالص داخلی را در بر می‌گیرد و بر بیش از ۶۰ درصد جمعیت جهان اثر می‌گذارد. تا اواسط سال ۲۰۲۳، این ابتکار با بیش از ۲۰۰ سند همکاری، مشارکت ۱۵۲ کشور و ۳۲ سازمان بین‌المللی را جلب کرده است، اگرچه سطح همکاری واقعی متفاوت است.^۱

از نظر اقتصادی، BRI تأثیر قابل توجهی دارد، به‌ویژه در مناطق واقع در امتداد کریدورهای حمل‌ونقل آن که تا سال ۲۰۱۷ شامل ۷۱ اقتصاد با ۳۵ درصد از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان و ۴۰ درصد از صادرات کالای جهان بود. تخمین زده می‌شود که سرمایه‌گذاری برای پروژه‌های این کریدورهای اقتصادی، به غیر از چین، ۵۷۵ میلیارد دلار آمریکا باشد. بنابراین این کریدور برای رقابت با ابتکار چینی که ده سال از اجرای آن می‌گذرد و فرصت‌های بسیاری را به چنگ آورده است احتمالاً با چالش مواجه خواهد شد.

1. https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202310/10/content_WS6524b55fc6d0868f4e8e014c.html

2. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>