



Scientific Journal Quarterly of Middle East Studies

Vol 33. No 1. Spring 2026

Received date: 2026.02.03

Acceptance date: 2026.07.23



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک-خاورمیانه

Home page: www.cmessjournal.ir

DOI: 10.22034/mesj.2026.247790

DOR: 20.1001.1.15601986.1405.33.1.4.8

Feasibility Study of the Realization of the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) in the Light of the New Middle East Order (After October 7, 2023)

Fariborz Arghavani Pirsalami¹, Mehdi Gholampour²



Abstract

October 7, 2023, should be considered the beginning of a new era in the Middle East, ushering in dramatic consequences and changes. This study examines the possibility of realizing the IMEC in light of the new Middle East order. For this purpose, it raises the fundamental question of what opportunities and challenges the new Middle East order has presented to the realization of the IMEC? The research hypothesis is that the new Middle East order has confronted the realization of IMEC with a dual situation: geopolitical challenges such as the Gaza war, the halt in Saudi-Israeli normalization, the escalation of Iran-Israeli tensions, and the insecurity of Haifa Port have increased the risk of realizing the project, but opportunities such as instability in the Bab al-Mandeb Strait, widespread international support, long-term economic potential, and the expansion of the network to Oman, Egypt, and even Gaza within the framework of the reconstruction plan provide the possibility of realizing a modified and gradual version. In this regard, this research has been conducted using a qualitative method and a descriptive-analytical approach, drawing on documentary sources and international reports, and within the framework of the "multi-perspective world" theory, which considers corridors as a tool for the transition from geopolitics to geoeconomics. The research findings show that IMEC has a high capacity to realize the transition to geoeconomics and regional and transregional interdependence in the new order created by focusing on alternative routes as a network of multi-route connections.

Keywords: IMEC Corridor, New Middle East Order, Geoeconomics, Geopolitics, Regional Connectivity.

1 - Associate Professor, Department of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Shiraz University, Shiraz, Iran.

2 - PhD Candidate in Political Science, Department of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Shiraz University, Shiraz, Iran.



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

فصلنامه علمی مطالعات خاورمیانه

سال ۳۳، شماره ۱، پیاپی (۱۲۳)، بهار ۱۴۰۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۱/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۵/۰۱

Home page: www.cmessjournal.ir

DOI: 10.22034/mesj.2026.247790

DOR: 20.1001.1.15601986.1405.33.1.4.8

امکان‌سنجی تحقق کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) در پرتو نظم نوین خاورمیانه (پس از ۷ اکتبر ۲۰۲۳)

فریبرز ارغوانی پیرسلامی^۱، مهدی غلام پور^۲



چکیده

۷ اکتبر ۲۰۲۳ را باید سرآغاز شکل‌گیری نظم نوینی در خاورمیانه دانست که پیامدها و تغییرات شگرفی را با خود به همراه داشت. این پژوهش تلاش دارد امکان تحقق IMEC را در پرتو نظم نوین خاورمیانه مورد بررسی قرار دهد، به همین منظور این پرسش اساسی را مطرح می‌کند که نظم نوین خاورمیانه تحقق IMEC را با چه فرصت‌ها و چالش‌هایی روبه‌رو کرده است؟ در قالب فرضیه، این مقاله بر آن است که نظم نوین خاورمیانه تحقق IMEC را با وضعیت دوگانه‌ای مواجه کرده: چالش‌های ژئوپلیتیکی مانند جنگ غزه، توقف عادی‌سازی عربستان-اسرائیل، تشدید تنش‌های ایران-اسرائیل و ناامنی بندر حیفا ریسک تحقق پروژه را افزایش داده، اما فرصت‌هایی چون بی‌ثباتی در تنگه باب‌المندب، حمایت بین‌المللی گسترده، پتانسیل‌های اقتصادی بلند مدت و گسترش شبکه‌ای به کشورهای عمان، مصر و حتی غزه در چارچوب طرح بازسازی امکان تحقق نسخه اصلاح شده و تدریجی را فراهم می‌کند. در همین راستا این پژوهش با رویکرد توصیفی-تحلیلی و تکنیک ردیابی فرایند بر پایه تحلیل محتوای منابع ثانویه‌ای چون منابع اسنادی، گزارش‌های بین‌المللی و داده‌های عینی دیپلماتیک-اقتصادی چون آمار اختلالات کشتیرانی، بیانیه‌های رسمی در مورد کریدور تا پایان سال ۲۰۲۵ انجام شده و در چارچوب نظریه «جهان چند منظری» که کریدورها را به‌عنوان ابزاری برای گذار از ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک محسوب می‌کنند، انجام شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که IMEC در نظم نوین ایجاد شده با تمرکز بر مسیرهای جایگزین به صورت شبکه‌ای از اتصالات چند مسیری ظرفیت بالایی برای تحقق گذار به ژئواکونومیک و وابستگی متقابل منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای دارد.

واژگان کلیدی: IMEC، نظم نوین خاورمیانه، ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک، اتصال‌پذیری منطقه‌ای.

۱ - (نویسنده مسئول) دانشیار روابط بین‌الملل، گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. farghavani@shirazu.ac.ir

۲ - دانشجوی دکتری علوم سیاسی، گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. m.gh63.ir@gmail.com

مقدمه

با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پایان نظم دوقطبی، نظام بین‌الملل دستخوش تحولات بنیادین شد. این تغییرات در سطوح جهانی و منطقه‌ای، بازسازی ساختارهای قدرت و تعاملات را به همراه داشت. با ورود به هزاره سوم شاهد گذار تدریجی از رویکردهای سنتی امنیت‌محور مبتنی بر قدرت نظامی و اولویت‌های ژئوپلیتیک به سوی نظم‌های منطقه‌ای با تمرکز بر منافع ژئواکونومیک، همگرایی اقتصادی و اتصال‌پذیری هستیم. در این گذار کشورها بیش از پیش از طریق ابزارهای اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری به دنبال ایجاد قدرت، تأمین منافع ملی و کسب مشروعیت هستند. منطقه خاورمیانه نیز از این روند جهانی متأثر بوده است. در سال‌های اخیر، نسل جدیدی از رهبران منطقه با درک تغییرات نظام بین‌الملل، همکاری‌های اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری‌های جهانی به‌ویژه در کشورهای جنوبی خلیج فارس را اولویت قرار داده‌اند، در حالی که در بخش‌هایی از منطقه همچنان رویکردهای امنیت‌محور غالب است. در این شرایط نظم منطقه‌ای خاورمیانه در حال تجربه نوعی گذار است که منطق ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در آن به صورت پیچیده با یکدیگر تعامل دارند. یکی از مهم‌ترین شاخص‌های این گذار شکل‌گیری کریدورهای اقتصادی و تجاری به‌عنوان ابزارهای کلیدی اتصال‌پذیری منطقه‌ای است. کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا^۱ نمونه برجسته‌ای از این ابتکارات محسوب می‌شود که در سپتامبر ۲۰۲۳ در حاشیه نشست گروه ۲۰ با ابتکار ایالات متحده آمریکا معرفی شد. این پروژه هند را از طریق امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و اسرائیل به اروپا متصل می‌کند و تحقق آن نیازمند بهبود روابط سیاسی میان برخی کشورهای عربی به‌ویژه عربستان سعودی و اسرائیل بود که توافقات ابراهیم^۲ گامی در این جهت به شمار می‌رود. با این حال عملیات ۷ اکتبر ۲۰۲۳ گردان‌های القسام^۳ (شاخه نظامی حماس) و پیامدهای گسترده آن، نه تنها امکان تحقق سریع IMEC را با چالش جدی مواجه کرد، بلکه تحولات عمیقی در معادلات منطقه‌ای ایجاد نمود که شواهد آن شامل توقف روند عادی‌سازی روابط عربستان سعودی و اسرائیل (مستند در بیانیه‌های رسمی اکتبر ۲۰۲۳)، تشدید تنش‌های ایران-اسرائیل و ناامنی مسیرهای کلیدی مانند بندر حیفا است.

1 - India-Middle East-Europe Economic Corridor

2 - Abraham Accords

3 - Al-Qassam Brigades

پژوهش حاضر با تمرکز بر تحولات پس از ۷ اکتبر ۲۰۲۳ امکان تحقق IMEC را در پرتو این تحولات منطقه‌ای بررسی می‌کند. با توجه به مباحث مطرح شده، سؤال پژوهش حاضر به این شرح است که تحولات منطقه‌ای پس از ۷ اکتبر ۲۰۲۳ تحقق IMEC را با چه فرصت‌ها و چالش‌هایی روبه‌رو کرده است؟ در مقام پاسخ پژوهش حاضر از رویکرد توصیفی-تحلیلی بهره گرفته و با تکیه بر تحلیل محتوای منابع ثانویه (گزارش‌های بین‌المللی اندیشکده‌ها، اسناد رسمی، مقالات علمی معتبر) و داده‌های عینی دیپلماتیک و اقتصادی مانند: آمار اختلالات کشتیرانی در کانال سوئز و باب‌المندب، بیانیه‌های دولتی و گزارش‌های امنیتی پیش و پس از ۷ اکتبر انجام شده است. داده‌ها به شیوه کتابخانه‌ای جمع‌آوری و سپس با رویکرد تفسیری و ردیابی فرایند تحولات تحلیل گردیده‌اند. این پژوهش فرضیه‌ای را بررسی می‌کند که تحولات پس از عملیات ۷ اکتبر امکان تحقق IMEC را تحت تأثیر دوگانه‌ای قراردادده است: چالش‌هایی همچون ادامه بحران غزه، توقف روند عادی‌سازی عربستان سعودی و اسرائیل، تشدید تنش‌های ایران-اسرائیل و ناامنی بندر حیفا که ریسک پروژه را افزایش داده‌اند. در مقابل فرصت‌هایی مانند اختلالات ایجاد شده در تنگه باب‌المندب و کانال سوئز، حمایت‌های بین‌المللی مستمر و پتانسیل‌های اقتصادی بلند مدت که امکان شکل‌گیری نسخه‌ای تدریجی و اصلاح شده از این کریدور را فراهم می‌کنند. این فرضیه بر پایه شواهد تجربی قابل بررسی و ابطال‌پذیر تدوین شده است. چارچوب نظری پژوهش بر نظریه «جهان چند منظری» آمیتا آچاریا استوار است. آچاریا جهان معاصر را نه به صورت تک قطبی یا صرفاً چند قطبی بلکه به مثابه نظامی چند لایه، چند شبکه‌ای و چندگانه توصیف می‌کند که در آن بازیگران منطقه‌ای و شبکه‌های گوناگون اقتصادی-سیاسی در کنار یکدیگر عمل کرده و نظم‌های جدیدی را شکل می‌دهند. این چارچوب به پژوهشگر امکان می‌دهد تا کریدور IMEC را به‌عنوان ابزاری ژئواکونومیک در فرایند گذار از منطق قدرت نظامی به اتصال‌پذیری اقتصادی تحلیل کند و نقش آن را در شکل‌گیری احتمالی نظم نوظهور منطقه‌ای خاورمیانه بررسی نماید. در این راستا ساختار پژوهش به شرح زیر سازماندهی شده است: ابتدا پیشینه پژوهش بررسی می‌شود سپس چارچوب نظری جهان چند منظری به تفصیل تبیین می‌گردد. در ادامه فرایند شکل‌گیری IMEC و زمینه‌های آن مورد تحلیل قرار می‌گیرد. در پایان با تمرکز بر داده‌های عینی پس از ۷ اکتبر، چالش‌ها و فرصت‌های تحقق این پروژه در پرتو جهان چند منظری ارزیابی خواهد شد.

۱. پیشینه پژوهش

در ارتباط با امکان‌سنجی IMEC چه در منابع فارسی و چه در منابع انگلیسی منابع مهمی انتشار یافته است. بهاروند و مبینی (۱۴۰۳) در پژوهشی تحت عنوان «ابتکار آی‌مک و تأثیر آن بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران» با استفاده از مباحث نظری چون ژئوپلیتیک حمل و نقل و تحلیل کیفی محتوا در پی پاسخ به این سؤالات هستند که کریدور آی‌مک چه تأثیراتی بر روابط بین‌المللی و بر زیرساخت‌های حمل و نقل ایران خواهد داشت؟ در ادامه نویسندگان معتقد هستند موقعیت ژئوپلیتیکی ایران این پتانسیل را دارا خواهد بود که محل شکل‌گیری کریدورهای ترانزیتی مختلف باشد. در همین راستا ایران به یکی از نقاط کلیدی عبور ابتکاریک کمر بند-یک جاده چین تبدیل شده است. از همین منظر آمریکا با پیشبرد کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا تلاش می‌کند تا از تقویت همکاری‌های اقتصادی میان چین، ایران و روسیه جلوگیری کرده و مسیر جایگزینی برای کاهش وابستگی به شبکه‌های تجاری تحت نفوذ پکن ایجاد نماید. در پایان نویسندگان نتیجه می‌گیرند با توجه به شرایط کنونی کریدور مذکور قابلیت عملیاتی نخواهد داشت و در ارتباط با میزان تأثیرگذاری آن بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران نمی‌توان با قاطعیت سنجش‌گذاری کرد.

عبداله قنبرلو (۱۴۰۲) در مقاله «کریدور اتصال هند به اروپا و آینده تحولات منطقه‌ای» از منظر رئالیسم رقابتی و مباحث ژئواکونومیک به تحلیل این ابتکار می‌پردازد. قنبرلو معتقد است کریدور اتصال هند به اروپا بیش از آنکه یک پروژه اقتصادی باشد، واکنشی سیاسی در برابر بلندپروازی‌های چین است و چنانچه ایران فرصت ترانزیت کالاهای متعلق به چین و هند را از دست دهد، از نقشه تجارت جهانی حذف خواهد شد. ایران نیازمند آن است تا بر اساس نظریه موازنه مثبت از انزوای خارج و با ایجاد تعامل چندجانبه میان شرق و غرب در جهت ارتقای جایگاه بین‌المللی خویش مؤثر واقع شود.

شهریار فرجی نصیری و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان «کریدور عرب-مد و نقش آن در معماری جدید اتصال فرا منطقه‌ای» با بهره‌گیری از نظریه اتصال رقابتی به بررسی کریدور مورد نظر می‌پردازند و آن را نه به عنوان یک پروژه زیرساختی بلکه ابزاری برای رقابت‌های ژئوپلیتیک در جهت ایجاد مسیرهای جایگزین و امکان توازن در برابر کریدورهای دیگر مطرح می‌کند. نصیری و همکاران در این پژوهش کریدور عرب-مد را یک تغییر پارادایم استراتژیک برای هند از محور ایران به محور عربی می‌دانند که نقش آن نظم اقتصادی اوراسیا را دگرگون می‌کند. این کریدور به نوعی جایگزین اقتصادی

برای کریدور ابتکار یک کمربند-یک جاده چین در محور عربی محسوب می‌شود که با شکل‌گیری آن هند توانایی اتصال رقابتی پیدا خواهد کرد.

نوودیتا کوماری^۱ (۲۰۲۵) در پژوهشی با عنوان «پویایی‌های تغییر در غرب آسیا: پیمایش پیامدهای استراتژیک برای کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا^۲» با رویکرد کیفی و تحلیلی محتوا و با ارجاع به مباحث نظری همچون وابستگی متقابل و کارکردگرایی توضیح می‌دهد که چگونه ابزارهای اقتصادی و نهادی می‌توانند در سیستم آنارشیک بین‌المللی محیطی پایدار و صلح‌آمیز ایجاد کنند. در این چارچوب کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا به‌عنوان ابزاری برای افزایش وابستگی متقابل بین هند، خاورمیانه و اروپا عمل می‌کند و انگیزه‌های درگیری را کاهش خواهد داد. همچنین این کریدور می‌تواند نظم جدیدی در منطقه پرتنش خاورمیانه ایجاد کند. منطقه‌ای که همکاری در یک حوزه مانند تجارت این پتانسیل را دارد به حوزه‌های دیگری مانند امنیت منجر شود.

لویتان و همکاران^۳ (۲۰۲۵) در مقاله «از مناقشه به اتصال‌پذیری: کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا در میان آشفتگی ژئوپلیتیک^۴» بر اساس نظریه صلح سرمایه‌داری معتقد هستند اقتصادهای توسعه‌یافته وابسته به بازار آزاد تمایل کمتری به درگیری دارند. اما نویسندگان در این پژوهش نظریه مربوطه را به چالش می‌کشند و تأکید می‌کنند که در برخی شرایط رشد اقتصادی می‌تواند ابزاری برای تقویت یکی از طرفین منازعه باشد نه یک عامل برای ایجاد صلح؛ به همین منظور IMEC این توانایی را دارد که رقابت‌های سنتی خاورمیانه را به همکاری سازنده تبدیل کند اما موفقیت آن نیازمند یک نظم جامع منطقه‌ای است.

آدام کرزیموفسکی^۵ (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان «ارتباط استراتژیک کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا با توافقنامه‌های ابراهیم و ابتکار سه دریا^۶»، بر اساس نظریه سازگاری با تمرکز بر نقش اسرائیل، امارات متحده عربی، هند و کشورهای اروپای مرکزی و شرقی (به‌ویژه لهستان) تلاش دارد نشان دهد

1 - Navodita Kumari

2 - Shifting Dynamics in West Asia: Navigating the Strategic Implications for the India-Middle East-Europe Economic Corridor

3 - Nir Levitan, Arie Reich, Jonathan Rynhold

4 - From Conflict to Connectivity: The India-Middle East-Europe Corridor Amidst Geopolitical Turbulence

5 - Adam Krzymowski

6 - India-Middle East-Europe Economic Corridor in strategic connection with the Abraham Accords and the Three Seas Initiative

که این سه ابتکار مطرح شده در پژوهش (توافق ابراهیم-کریدور آی-مک- و ابتکار سه دریا) راهبردی برای سازگاری خلاقانه کشورها با نظم جهانی در حال تغییر است. در واقع ایده سازگاری خلاقانه در قالب اتحادی میان اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپای شرقی به شکل‌گیری مسیر جدید شمال-جنوب منجر خواهد شد. نویسندگان معتقد است کشورها با سازگاری خلاقانه به تغییرات محیطی (مانند رقابت آمریکا-چین) پاسخ می‌دهند و نقش‌های پیشرو را بر عهده می‌گیرند.

محمد زریک^۱ (۲۰۲۴) در مقاله «کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا و عملیات طوفان‌الاقصی؛ ارزیابی تأثیر بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیک بر مسیرهای تجاری راهبردی^۲» با تمرکز بر پیوند میان IMEC و تحولات ناشی از عملیات طوفان‌الاقصی، تأثیر بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیکی اسرائیل بر امنیت و پایداری مسیرهای تجاری راهبردی را بررسی می‌کنند. نویسندگان استدلال می‌کنند با وجود ظرفیت عظیم IMEC در جهت تسهیل تجارت بین آسیا، خلیج فارس و اروپا پایداری سیاسی و امنیتی در گره‌های ترانزیتی به‌ویژه اسرائیل به‌عنوان نقطه‌هاب بستگی دارد. اما حمله حماس در اکتبر ۲۰۲۳ و تنش‌های ایجاد شده پس از آن آسیب‌پذیری این کریدور را آشکار و ضرورت بازتعریف طرح‌های جایگزین و برنامه‌های اضطراری برای این پروژه را برجسته کرد. در نتیجه نویسندگان بیان می‌کنند کریدور IMEC در صورت ادغام مؤلفه‌های ژئوپلیتیک و مدیریت ریسک در ساختار ژئواکونومیک خود می‌تواند پایدار بماند.

نشریه بین‌المللی مطالعات ایران (۲۰۲۳) که در ریاض عربستان منتشر می‌شود در کار پژوهشی خود «کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا: چالش‌ها و فرصت‌ها^۳» بر پایه مباحث نظری ژئواکونومیک رقابتی و تحلیل هزینه-فرصت، IMEC را ابزاری برای کنترل نفوذ چین و بازسازی محور غربی-عربی معرفی می‌کند. در این گزارش موفقیت - وابسته به تعادل میان هزینه‌های سیاسی-امنیتی و فرصت‌های اقتصادی با تأکید بر ریسک سود می‌داند که آن را بیش از یک کریدور اقتصادی ابزاری برای مهار محور چین و ایران به شمار می‌آورد. نویسندگان معتقد هستند اگرچه عملیات ۷ اکتبر توانسته است این پروژه را متوقف کند اما عادی‌سازی روابط عربستان سعودی و اسرائیل کلید احیای مجدد این پروژه محسوب می‌شود و در نهایت ایران با از دست دادن ترانزیت تجاری با هند از نقشه تجارت جهانی حذف خواهد شد. در رابطه با پیشینه پژوهش باید توجه داشت استفاده از چارچوب نظری پژوهش حاضر برای

1 - Mohamad Zreik

2 - The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) and Operation Al Aqsa Flood
Evaluating the Impact of Geopolitical Instabilities on Strategic Trade Routes

3 - The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Challenges and Opportunities

مطالعه پروژه مورد نظر می‌تواند به‌عنوان یک رویکرد مفهومی نوین محسوب شود، زیرا از منظر این نظریه IMEC نه یک پروژه خطی ژئوپلیتیک، بلکه شبکه‌ای از اتصال‌پذیری غیر متمرکز با رهبری توزیع شده میان بازیگران دارای دیدگاه‌های چند منظری (هند، کشورهای جنوبی خلیج فارس، اروپا) محسوب می‌شود که بیانگر آن است که نظم نوین خاورمیانه دقیقاً همان محیط چند منظری را ایجاد می‌نماید که آچارپا برای گذار به ژئواکونومیک پیش‌بینی کرده بود. بنابراین نظریه در اینجا نه فقط چارچوب مفهومی بلکه ابزاری برای تحلیل اصلی است.

۲. چارچوب نظری

پایان جنگ سرد و آغاز هزاره جدید نه تنها نظم جهانی را دگرگون ساخت، بلکه ماهیت، هدف و کارکرد منطقه‌گرایی و نظم‌های منطقه‌ای را در اروپا و سایر نقاط جهان به طور اساسی تغییر داد. ائتلاف‌های منطقه‌ای نه تنها تکثیر یافتند بلکه نقش‌های جدیدی پذیرفتند و از منظر طراحی و کارکرد، تحولات گسترده‌ای را تجربه کرد (Acharya, 2017: 65). در حالی که سازمان‌های بزرگ منطقه‌ای پیش از جنگ سرد مانند اتحادیه عرب عمدتاً بر حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات تمرکز داشتند، گروه‌های منطقه‌ای جدید کوچک‌تر، انعطاف‌پذیرتر و با تأکید بر همگرایی اقتصادی ظاهر شده‌اند. ویلیام آر. تامپسون و همکارش در بررسی جامع خود درباره ادبیات شکل‌گیری مناطق چهار مؤلفه اساسی برای تعریف یک «نظام تابع» پیشنهاد می‌کند:

- (۱) الگوی روابط یا تعاملات بازیگران؛ درجه خاصی از نظم و وابستگی را به نمایش می‌گذارد، به طوری که تغییر در یک نقطه از نظام تابع بر دیگر نقاط آن تأثیر می‌گذارد.
- (۲) بازیگران عموماً در مجاورت و نزدیک به یکدیگر قرار دارند.
- (۳) ناظران و بازیگران داخلی و خارجی، نظام تابع را به صورت یک ناحیه یا صحنه عملیات مجزا می‌شناسند.

(۴) نظم منطقه‌ای به صورت منطقی متشکل از حداقل دو یا به احتمال قوی تعداد بیشتری از بازیگران است (Thompson & volgy, 2023: 17).

بر این اساس نظم منطقه‌ای را می‌توان سازماندهی الگوهای رفتاری میان واحدها و کنشگران یک منطقه دانست که در نتیجه آن اهداف سامانه منطقه‌ای محقق می‌شود (آقایی و طاهری، ۱۳۹۶: ۲۵۵). با این حال ماهیت و کارکرد نظم‌های منطقه‌ای در هزاره جدید تغییرات پر سرعتی را تجربه کرده است؛ به گونه‌ای که تحلیل پدیده‌های منطقه‌ای با ابزارهای سنتی واقع‌گرایی و ژئوپلیتیک امنیت‌محور دیگر

کفایت نمی‌کند. در همین رابطه آمیتا آچاریا^۱ با استعاره از ادبیات سینمایی و به کار بردن اصطلاح چند وجهی یا چند منظری، نظریه جدیدی در ارتباط با نظم‌های نوین منطقه‌ای مطرح کرده است. آچاریا معتقد است در یک سینمای چند منظری، تماشاگران می‌توانند فیلم‌های متنوعی را در ژانرهای مختلف ببینند، اما این سالن معمولاً دارای یک یا دو پرده اصلی و بزرگ‌تر است که فیلم‌های مهم‌تر در آن نمایش داده می‌شود (Acharya, 2018: 17).

جهان امروز نیز در حال گذار به یک جهان چند منظری است؛ جهانی متنوع، پیچیده و غیر متمرکز که در آن مدیریت نظم بر پایه ترکیبی از قدرت‌های قدیم و جدید، رهبری توزیع شده و نقش فزاینده حکمرانی منطقه‌ای استوار است. هر بازیگر، جهان را از منظر خود می‌بیند و وابستگی متقابل پیچیده، جایگزین سلطه هژمونیک یا قطبی واحد شده است. تفاوت اصلی جهان چند منظری با جهان چند قطبی سنتی در دو سطح قابل تشخیص است: نخست، در چند قطبی سنتی بر تعداد قدرت‌های بزرگ و توزیع توانمندی‌های مادی تأکید می‌شود، اما در جهان چند منظری، تمرکز بر وابستگی متقابل میان بازیگران (نه صرفاً تعداد آنها) است. دوم، جهان چند منظری فضای بسیار وسیع‌تری برای رویکردهای محلی و منطقه‌ای فراهم می‌کند و رهبری در آن غیر متمرکزتر است. بر خلاف چند قطبی که چهار بعد قدرت، قلمرو جغرافیایی، رهبری و زمان را در بر می‌گیرد، در شرایط خاورمیانه معاصر، دو بعد رهبری توزیع شده و زمان گذر از نظم قدیمی به جدید اهمیت محوری یافته‌اند (Acharya, 2018: 9-34).

بر این اساس در سال‌های اخیر، نظم‌های منطقه‌ای به‌ویژه در خاورمیانه، با درک کاهش نسبی قدرت‌های سنتی، نقش فزاینده‌ای ایفا کرده‌اند و ترجیح می‌دهند در چارچوب جهان چند منظری و بدون وابستگی کامل به قدرت‌های جهانی، وارد فرایند اتصال و همگرایی شوند. در این محیط، جنبه‌های گوناگون ژئواکونومیک نه در تقابل با ژئوپلیتیک بلکه در تکامل و اولویت یافتن نسبت به آن ظاهر شده است (Santini & Wulzer, 2024: 38). با درک این مهم توسط تصمیم‌گیران سیاست خارجی اتصال و اثر شبکه‌ای میان مناطق مختلف در جهت همکاری‌های مضاعف شکل گرفت (Belhaj, 2024: 3). کریدورهای اقتصادی به‌عنوان یکی از شاخص‌های کلیدی این گذار نقش بسزایی در ایجاد اتصال‌پذیری و شکل‌گیری نظم‌های جدید منطقه‌ای ایفا می‌کنند. این کریدورها نه تنها پیونددهنده چندین نظم منطقه‌ای متفاوت هستند، بلکه اثر دومینویی ایجاد می‌کنند و نقطه‌های حساس سیاسی-اقتصادی-

اجتماعی آنها برای افزایش همکاری از طریق اتصال‌پذیری، اهمیت راهبردی دارد (Reisinezhad, 2025: 1-5). در این پژوهش، نظریه جهان چند منظری به‌عنوان چارچوب تحلیلی اصلی به کار گرفته شده است. این نظریه امکان بررسی IMEC را نه به‌عنوان پروژه‌ای خطی و یک جهته، بلکه به‌عنوان شبکه‌ای از اتصالات چند منظری فراهم می‌کند که بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای با دیدگاه‌های متفاوت در فضای غیر متمرکز همکاری می‌کنند. این رویکرد به‌ویژه در تحلیل گذار از ژئوپلیتیک امنیت‌محور به ژئواکونومیک مبتنی بر وابستگی متقابل و رهبری توزیع شده مفید است و در سراسر بدنه مقاله (تحلیل فرصت‌ها، چالش‌ها و تحول مسیر به شبکه‌ای) به طور فعال اعمال شده است.

۳. کریدور IMEC؛ از امکان ژئواکونومیک تا چالش ژئوپلیتیک

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا ابتکاری بلندپروازانه با ظرفیت بالای همکاری و ادغام اقتصادی از طریق اتصال هند به امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و اسرائیل به اروپا است. این کریدور ترکیبی از شبکه‌های ریلی، انرژی، دریایی و اتصال دیجیتال خواهد بود که زمان حمل و نقل تجاری را کاهش می‌دهد و امنیت انرژی را ارتقا خواهد بخشید. از منظر نظریه جهان چند منظری IMEC نمونه‌ای عملی از گذار به نظم غیر متمرکز و چند لایه است که در آن بازیگران با دیدگاه‌های متفاوت، بدون وابستگی به یک هژمون واحد از طریق اتصال‌پذیری ژئواکونومیک همکاری می‌کنند.

۳-۱- تاریخچه شکل‌گیری IMEC

ابتکار کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا در سپتامبر ۲۰۲۳ و در حاشیه اجلاس سران گروه ۲۰ در شهر دهلی نو طی نشست میان سران هند، ایالات متحده آمریکا، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، ایتالیا، فرانسه، آلمان و نمایندگان کمیسیون اروپا اعلام شد. هرچند کشورهای اردن و اسرائیل به این نشست دعوت نشده بودند اما به‌عنوان عضوی از این ابتکار در شکل‌گیری کریدور نقش خواهند داشت (RIS.orj.IN, 2025: 1). بر اساس گزارش‌های اولیه، IMEC دارای یک شاخه شرقی خواهد بود که ترافیک ترانزیتی را از هند به امارات به وسیله خطوط کشتیرانی شناخته شده در بندرهای بمبئی و گجرات به بندر جبل علی دبی امارات متحده عربی منتقل می‌کند و کالاها با عبور از عربستان سعودی و اردن به بندر حیفا اسرائیل در سواحل مدیترانه خواهد رسید. همچنین به وسیله شاخه شمالی کریدور، کانتینرها از بندر حیفا به بندرهای اروپایی چون بندر پیرائوس^۱ یونان منتقل می‌شوند، به این

ترتیب در سراسر اتحادیه اروپا از طریق شبکه ریلی به مقصد نهایی خواهد رسید (TEKİR, 2025: 137). قابل توجه آنکه شکل‌گیری IMEC محصول هم‌افزایی سه پروژه دیگر است که هر کدام به نوبه خود ظرفیت تعامل در جهان چند منظری را افزایش داده است. مطالعه و بررسی هر کدام از این پروژه‌ها نشان می‌دهد در جهان امروز اتصال‌پذیری از طریق درک درست از ژئواکونومیک قابل پیگیری است. در ادامه به ترتیب زمانی به پروژه‌های دخیل در شکل‌گیری IMEC پرداخته می‌شود.

۳-۱-۱- ابتکار سه دریا (3SI):^۱

ابتکار سه دریا در سال ۲۰۱۶ به ابتکار لهستان و کرواسی شکل گرفت و هدف آن تقویت اتصال و همکاری در سه حوزه کلیدی حمل و نقل، انرژی و دیجیتال است. این پلتفرم اقتصادی-سیاسی تلاش دارد ۱۲ کشور اروپای مرکزی و شرقی واقع در بین سه دریای بالتیک، آدریاتیک و سیاه را که همگی عضو اتحادیه اروپا هستند را به هم پیوند دهد. در سپتامبر ۲۰۲۳، هم‌زمان با تصویب IMEC ابتکار سه دریا برای نخستین بار به یونان کشوری مدیترانه‌ای با پیوندهای استراتژیک با اسرائیل و امارات و کلیدی برای IMEC گسترش یافت. در همین زمینه باید اشاره داشت که آتن تلاش می‌کند به مرکز تجاری میان اروپا و خاورمیانه تبدیل شود. با اجرای این پروژه مسیر تجاری جدیدی میان شمال-جنوب ایجاد خواهد شد و یکی از اهداف ابتکار سه دریا گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل برای ایجاد این مسیر استراتژیک جدید است (Krzymowski, 2024: 188). اجرای این ابتکار نمونه‌ای از افزایش ظرفیت تعامل در نظم چند منظری است، جایی که سازمان‌های منطقه‌ای بدون نیاز به رهبری مرکزی در پی ساختن شبکه‌های جدید هستند.

۳-۱-۲- توافقنامه‌های ابراهیم

در ۱۵ سپتامبر ۲۰۲۰ در واشینگتن، امارات متحده عربی با میانجیگری ایالات متحده آمریکا توافقنامه‌ای برای برقراری روابط دیپلماتیک با اسرائیل به نام «توافقنامه‌های ابراهیم» امضا کرد. دو کشور متعهد شدند علاوه بر افتتاح سفارت به ایجاد پروازهای مستقیم و همکاری در حوزه‌های سرمایه‌گذاری، تجارت، گردشگری، تحقیقات علمی، آموزش، امنیت و انرژی توجه کنند (Krzymowski, 2024: 155). از جمله جزئیات این توافق که ابتدا توسط دولت نتانیاهو انکار شد رضایت اسرائیل برای انتقال تسلیحات پیشرفته آمریکایی و اسرائیلی به کشورهای جنوبی خلیج فارس به‌ویژه جنگنده‌های F-35 و

همکاری در مبارزه با تهدیدات سایبری را معرفی کردند. توافق میان اسرائیل و امارات متحده عربی باعث شد تا برخی دیگر از کشورهای عربی از جمله بحرین، سودان و مراکش به این توافق جامع ملحق شوند، هرچند کشورهای دیگری چون عربستان سعودی، قطر، اردن و مصر نیز به صورت دوفاکتو از این توافق حمایت کرده‌اند. با توجه به اینکه امارات مدت‌ها است خود را به‌عنوان قطب اقتصادی خاورمیانه معرفی کرده و شهرهایی مانند دبی و اکنون به طور فزاینده ابوظبی به‌عنوان مراکز مالی جهانی شناخته می‌شوند، توافق ابراهیم را می‌توان به‌عنوان یک شتاب‌دهنده و میان‌بر برای IMEC محسوب کرد (Ghosh.N et al., 2025: 20).

۳-۱-۳- گروه چهار جانبه هند-اسرائیل، امارات متحده عربی-ایالات متحده آمریکا (I2U2):

در ۱۴ ژوئیه ۲۰۲۲، هند، اسرائیل، امارات و ایالات متحده گروه I2U2 را برای مقابله با چالش‌های جهانی در حوزه‌های آب، انرژی، سلامت، امنیت غذایی و فناوری راه‌اندازی و از تخصص بخش خصوصی برای توسعه کاهش کربن و بهبود زیرساخت‌ها استفاده کردند. هم‌راستایی این چهار کشور نشان‌دهنده مزیت نسبی آنها در اجرای این پروژه است؛ پتانسیل امارات متحده عربی در شبکه اتصال جهانی، برخورداری از منابع سرمایه عظیم، در کنار تخصص اسرائیل در فناوری‌های روز دنیا به همراه گستردگی بازار و ظرفیت تولید هند، همچنین پشتیبانی و حمایت قدرت بزرگی مانند آمریکا از جمله نقاط قوت امکان تلاش‌های مشترک برای کاهش ریسک‌ها و ایجاد فرصت‌های اقتصادی متقابلاً سودمند در میان عدم قطعیت‌های جهانی است (Saraswat, 2023: 13). گروه I2U2 نقش مرکزی در شکل‌گیری IMEC ایفا و در اولین اجلاس مجازی خود در ژوئیه ۲۰۲۲، این گروه بر اهمیت پیوندهای حمل و نقل استراتژیک تأکید کرد. همچنین باید اشاره کرد مشارکت عربستان سعودی در اجرای این توافق حیاتی بود، به‌ویژه زمانی که ابتکارات تحت رهبری آمریکا برای تقویت روابط دیپلماتیک میان ریاض و تل‌آویو شتاب گرفت. این تلاش‌ها در نشست ماه مه ۲۰۲۳ میان مشاوران امنیت ملی هند، آمریکا، امارات و عربستان در ریاض به اوج خود رسید به نحوی که باعث شد اسرائیل به‌عنوان یکی از حامیان اصلی این پروژه حمل و نقلی آن را «قطار صلح» بنامد که هدف آن تقویت صلح و رفاه منطقه‌ای است (Suri et al., 2024). پیوندهای این سه پروژه سیاسی-اقتصادی بدون تردید در شکل‌گیری IMEC به‌عنوان یک کریدوری که توان محاسبه‌گری و تغییر بازی را دارد حائز اهمیت است. همین امر سبب

شد بسیاری از تغییرات ژئوپلیتیک و مناقشات حادث شده در منطقه را بتوان از دریچه امکان یا عدم امکان شکل‌گیری IMEC تحلیل کرد.

شکل ۱- کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا



۳-۲- علل شکل‌گیری IMEC

در نظام بین‌الملل هر پدیده سیاسی واکنشی است به وقوع یک یا چند رویداد که شکل‌گیری آنها منافع ملی کشورها را مورد تهدید قرار می‌دهد، هرچند که این منشأ تهدید به فراخور ادراک تصمیم‌سازان سیاست خارجی نسبی است و دارای وضعیت ثابتی نیست. به همین منظور می‌توان شکل‌گیری بسیاری از ائتلاف‌ها و توافق‌های سیاسی چه در سطح منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای را مستلزم واکنش به یک یا چند پدیده واکنش برانگیز تشبیه کرد. شکل‌گیری کریدورهای اقتصادی را نیز باید در چارچوب همین تحلیل مورد ارزیابی قرار داد. کریدور هند-خاورمیانه-اروپا از این قاعده مستثنی نیست و هر کدام از کشورهای عضو برای پیوستن به آن دارای دلایلی هستند که منافع مشترکی آنها را به هم پیوند می‌دهد. از منظر کاربست نظری پیدایش IMEC کشورهای عضو را به سمت ائتلاف‌های شبکه‌ای و انعطاف‌پذیر سوق داد. این عوامل نه تنها واکنش به شوک‌های خارجی بودند، بلکه فرصتی برای افزایش ظرفیت تعامل میان بازیگران متنوع ایجاد کردند.

۳-۲-۱- جنگ روسیه علیه اوکراین

جنگ روسیه-اوکراین (۲۰۲۲) و پیامدهای همه‌گیری کووید-۱۹ چالش‌های بی‌سابقه‌ای برای اروپا ایجاد کرد. به دلیل حمایت اروپا از اوکراین و قطع گاز صادراتی روسیه به کشورهای اروپایی، این قاره

با بحران انرژی بزرگی روبه‌رو شده که از ابتدای قرن بیست و یکم بی‌سابقه بود. در همین زمینه گزارش‌های بین‌المللی نشان داده‌اند که اتحادیه اروپا با کمبود گاز طبیعی به میزان میلیاردها متر مکعب تا سال ۲۰۲۵ مواجه است و قصد دارند با تنوع در بازار انرژی خود اهرم‌های اقتصادی خود با روسیه را قطع کنند. در چارچوب جهان چند منظری، اتحادیه اروپا نه با بازگشت به هژمونی آمریکایی، بلکه از طریق همکاری شبکه‌ای با بازیگران غیر غربی (کشورهای جنوبی خلیج فارس و هند) به تنوع‌بخشی پرداخت. حمایت از ابتکار «سه دریا» به سمت خلیج فارس و تقویت روابط تجاری با هند، نمونه‌ای از چند جانبه‌گرایی است که ریسک وابستگی تک جانبه را کاهش می‌دهد (Rasanah, 2023: 16).

IMEC به اتحادیه اروپا اجازه می‌دهد صادرات خود را بهینه و در عین حال ریسک ناامنی در زنجیره‌های تأمین خود از آسیا به اروپا را کاهش دهد. با حمایت گروه ۲۰ این کریدور می‌تواند کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب پیشنهادی روسیه را به چالش کشیده و قابلیت توانایی آن را کاهش داده و از تحریم‌های تحت رهبری آمریکا علیه مسکو و تهران حمایت کند (Akademir & Adanani, 2023).

۳-۲-۲- ابتکار کمربند و جاده^۱ (BRI)

شی جین‌پینگ در سال ۲۰۱۳ ابتکار کمربند و جاده را راه‌اندازی کرد که بر پایه شش کریدور اقتصادی و اصول هماهنگی سیاستی، زیرساخت، تجارت بدون مانع، یکپارچگی مالی و تبادل فرهنگی استوار است (Flint & Zhu, 2019: 95). این ابتکار هرچند توسط چین به عنوان «جهان هماهنگ» معرفی شد، از سوی ایالات متحده به عنوان تهدیدی برای نظم موجود تلقی گردید و واکنش‌هایی مانند تحریم و تقویت ائتلاف‌ها را برانگیخت (Moti, 2023). در همین رابطه چین در چارچوب BRI توسعه بندر گوادر پاکستان به عنوان یک نقطه استراتژیک را شروع کرده، این امر باعث شد بسیاری از مقامات هندی با ابراز نگرانی از فعالیت‌های چین در کشور همسایه خود، با بدبینی فزاینده‌ای حضور نظامی چین در بندر گوادر پاکستان را مورد توجه قرار بدهند (Kalantry, 2024: 150). در جهان چند منظری، هند با درک کردن تهدید معضل هرمز (مشابه معضل مالاکا) از حضور چین در بندر گوادر پاکستان به دنبال مسیرهای جایگزین است. توسعه گوادر و وابستگی هند به تنگه هرمز برای واردات نفت دهلی نو را به سمت چند همسویی با غرب و خلیج فارس سوق داد (Brewster, 2014: 140). بر اساس داده‌های

تجاری سال ۲۰۲۳ حجم مبادلات تجاری میان هند و اتحادیه اروپا به ۱۲۴ میلیارد یورو رسید که معادل ۱۲.۲ درصد از کل تجارت خارجی هند است. این سطح از تعاملات اقتصادی اتحادیه اروپا را در جایگاه بزرگ‌ترین شریک تجاری هند قرار داده، افزون بر این اتحادیه اروپا دومین مقصد بزرگ صادرات هند پس از ایالات متحده آمریکا حدود ۱۷.۵ درصد از کل صادرات این کشور را در اختیار دارد. در پرتو این پویایی‌های تجاری جستجوهای مسیرهای جایگزین برای دسترسی مستقیم و با سرعت بالا به بازارهای اروپایی در راستای منافع راهبردی هند ارزیابی می‌شود، اقدامی که می‌تواند وابستگی دهلی نو به مسیرهای ترانزیتی تحت نفوذ احتمالی چین را کاهش دهد (Takir, 2025: 145).

۳-۲-۳- عبور خطرناک از تنگه باب‌المندب و اختلال زنجیره تأمین جهانی

تنگه باب‌المندب به همراه کانال سوئز یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های ترانزیتی و انرژی جهانی محسوب می‌شود، به نحوی که ۳۰ درصد حجم کانتینرهای جهانی و ۱۲ درصد تجارت بین‌المللی از طریق این تنگه انجام می‌شود. اما در سال‌های اخیر در پی درگیری‌های داخلی یمن و به قدرت رسیدن جنبش حوثی‌ها، عربستان سعودی در قالب ائتلافی از کشورهای منطقه در عملیات طوفان قاطع در سال ۲۰۱۵ به یمن حمله کرد. هرچند این روند در سال‌های بعد با تغییر سیاست عربستان سعودی متوقف شد، اما باعث شد حوثی‌ها به نشانه تلافی کشتی‌های نفتکش متعلق به ائتلاف عربستان سعودی را مورد حمله قرار دهند. این روند پس از حمله اسرائیل به غزه و حمایت گروه انصارالله یمن از مقاومت فلسطین شتاب بیشتری به خود گرفته و باعث شد بسیاری از کشتی‌های تجاری و نفتی با توجه به ناامنی‌های ایجاد شده تغییر مسیر دهند. در باب اهمیت این منطقه باید توجه داشت دریای سرخ یکی از شریان‌های اصلی تجارت جهانی است و حدود ۳۰ درصد حجم کانتینرها و ۱۲ درصد تجارت بین‌المللی را تشکیل می‌دهد (Berman, 2024).

در شرایط کنونی و در پی حملات مکرر موشکی، پهپادی و قایقی حوثی‌ها از ۲۱ نوامبر ۲۰۲۳ در تنگه باب‌المندب، پنج شرکت بزرگ کشتیرانی جهان این مسیر را بیش از حد پرریسک اعلام کردند، این امر باعث شد کشتی‌های کانتینری و نفتکش‌های عازم اروپا و آمریکا از آسیا به سمت دماغه امید نیک تغییر جهت دهند. این دور زدن طولانی حدود ۶۴۸۲ کیلومتر به مسیر اضافه می‌کند و بیش از یک هفته به زمان سفر می‌افزاید. ضمن آنکه هزینه‌های دیگری چون هزینه سوخت اضافی، افزایش چشمگیر حق بیمه، طولانی‌تر شدن زمان سفر باعث کاهش ظرفیت کشتیرانی جهانی تا ۲۰ درصد خواهد شد، امری که در نهایت اختلال در زنجیره تأمین جهانی را به همراه دارد. طبق یک گزارش حدود ۲۴ درصد مواد

شیمیایی، ۲۲ درصد فولاد تخت‌نورد شده مورد استفاده در صنعت خودرو و ۲۲ درصد سیم‌های عایق و باتری‌های خودرو تحت تأثیر ناامنی تنگه باب‌المندب و تغییر، دچار استهلاک خواهند شد (Shafer & Hussain, 2025: 4-8). این در حالی است که پیش از شروع حملات حوثی‌ها به کشتیرانی بین‌المللی در دریای سرخ حدود ۷.۹ میلیون بشکه نفت در روز از کانال سوئز عبور می‌کرد. عددی که در سال ۲۰۲۴ تقریباً نصف شده و به حدود ۳/۹ میلیون بشکه در روز رسید. این اختلال در امنیت انرژی هزینه‌های حمل و نقل و در نتیجه هزینه‌های پرداختی توسط واردکنندگان و مصرف‌کنندگان انرژی به‌ویژه در اروپا را افزایش داده است. با این حال تقاضای انرژی در اروپا پس از کاهش در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ در حال بازیابی است اما پیش‌بینی می‌شود که تا پیش از سال ۲۰۲۷ به سطوح پیش از بحران ۲۰۲۳ بازنگردد (Takir, 2025: 148). عوامل مؤثر در شکل‌گیری IMEC نشان می‌دهد که در نظم جهان چند منظری افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیکی کشورها را به سمت ائتلاف‌های شبکه‌ای و انعطاف‌پذیر سوق می‌دهد. در این شرایط اروپا برای امنیت انرژی، هند برای کاهش وابستگی به چین، کشورهای خلیج‌فارس برای تنوع اقتصادی با ایده‌های متفاوت اما منافع مشترک، فرصت‌های ایجاد شده را بهره‌برداری می‌کند. این کریدور نه تنها وابستگی‌های تک‌جانبه را کاهش می‌دهد بلکه الگویی پژوهشی برای سایر ابتکارات در جهان پسا هژمونی ارائه می‌کند. یافته‌ها حاکی از آن است که در غیاب هژمونی واحد، کریدورهای چندجانبه به‌عنوان مکانیسم اصلی تعادل‌سازی و تاب‌آوری عمل می‌کنند.

۴. IMEC به مثابه پروژه ژئواکونومیک در تنگای ژئوپلیتیک خاورمیانه

سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی همانند کریدورهای اقتصادی، یکی از شاخص‌های کلیدی ژئواکونومیک است که با تأکید بر درهم‌تنیدگی و اتصال‌پذیری پارادایم را از رویکرد صرفاً ژئوپلیتیک به فضای ژئواکونومیک تغییر می‌دهد؛ هرچند منطق رقابت همچنان حفظ می‌شود. کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا یکی از مهم‌ترین ابتکارات سال‌های اخیر است که با هدف ایجاد شبکه‌ای یکپارچه از حمل و نقل، انرژی و دیجیتال هند را از طریق خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. این پروژه نه تنها یک مسیر تجاری، بلکه ابزاری عملی برای بازسازی ژئواکونومیک منطقه به شمار می‌رود. خاورمیانه با توجه به ساختارهای سیاسی-اجتماعی‌اش همواره تحت سلطه منطق ژئوپلیتیک بوده است؛ با این حال در سال‌های اخیر کشورهای جنوبی خلیج‌فارس، هم‌راستا با نظم نوین جهانی با پیگیری همکاری‌های اقتصادی گسترده و متنوع و پیروی از منطق ژئواکونومیک، بستری برای تغییر در نظم امنیتی منطقه فراهم کرده‌اند. از همین رو، سرمایه‌گذاری و همکاری در کریدورها و مسیرهای ترانزیتی گوناگون را

باید تلاشی برای ایجاد نظم نوین دانست؛ نظم نوینی که پس از عملیات طوفان الاقصی شکل گرفت و بسیاری از تحولات منطقه‌ای را تحت تأثیر قرار داد.

۴-۱- نظم نوین خاورمیانه بعد از ۷ اکتبر ۲۰۲۳: ژئواکونومیک یا ژئوپلیتیک؟

نظم نوین خاورمیانه پس از ۷ اکتبر ۲۰۲۳، از منظر نظریه جهان چند منظری آمیتا آچاریا نمونه‌ای روشن از گذار به جهانی غیر متمرکز با رهبری توزیع شده و دیدگاه‌های چند منظری است. این نظم بر پایه چهار شاخص عینی و ابطال‌پذیر شکل گرفته است: (۱) سقوط رژیم بشار اسد در سپتامبر ۲۰۲۴ که پیوند لجستیکی محور مقاومت را قطع کرد (Steinberg, 2025)؛ (۲) تضعیف شدید این محور پس از ترورهای هدفمند و جنگ مستقیم ۱۲ روزه ایران-اسرائیل در ژوئن ۲۰۲۵ فرضیه ۴۵ ساله «جنگ غیر مستقیم برای جلوگیری از رویارویی نهایی» را با داده‌های عینی باطل کرد و ابتکار عمل را به قدرت‌های منطقه‌ای منتقل نمود که برای شکل‌دهی به مرحله بعدی تاریخ خاورمیانه آماده می‌شوند (Golkar, 2025)؛ (۳) بازآرایی قدرت حول سه ستون اصلی کشورهای جنوبی خلیج فارس به‌عنوان قطب اقتصادی، ترکیه به‌عنوان میانجی‌گر منطقه‌ای، اسرائیل به‌عنوان هاب امنیتی-فناوری؛ (۴) اولویت یافتن دیپلماسی اقتصادی و اتصال‌پذیری بر رویکردهای امنیتی سنتی. آچاریا تأکید دارد که در جهان چند منظری، بازیگران منطقه‌ای دیگر نیازی به وابستگی کامل به قدرت‌های سنتی مانند آمریکا یا چین ندارند، بلکه با ایجاد وابستگی متقابل پیچیده و رهبری توزیع شده، نظم خود را شکل می‌دهند (Ghanem, 2025). دقیقاً همین الگو در خاورمیانه پس از ۲۰۲۳ مشاهده می‌شود: کشورهای جنوبی خلیج فارس هم‌زمان با آمریکا، چین، روسیه، هند و اروپا همکاری می‌کنند. در همین زمینه شاهد عضویت عربستان در بریکس پلاس و همچنین همکاری در IMEC هستیم، و این تنوع منظرها دقیقاً همان گذار از منطق ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک است که نظریه آچاریا توصیف می‌کند. در همین ارتباط ترکیه به‌عنوان قدرت میانی، با بهره‌گیری از تغییرات پس از ۷ اکتبر و تضعیف محور مقاومت، نقش میانجیگر و رهبری حوزه‌های خاص را بر عهده گرفته است؛ گسترش روابط اقتصادی با کشورهای جنوبی خلیج فارس علی‌رغم تفاوت‌های ایدئولوژیک، دقیقاً نمونه اولویت «اتصال‌پذیری» و «چندگانگی مدرنیته‌ها» در نظریه آچاریا است (Salih, 2025: 3). اسرائیل نیز با گذار به نظامی‌گری حداکثری، خلأ قدرت را پر کرده و هم‌زمان عادی‌سازی روابط را از طریق پیمان ابراهیم گسترش می‌دهد تا به هاب فناوری و اتصال‌پذیری تبدیل شود؛ این نقش، رهبری حوزه امنیتی را در چارچوب توزیع شده آچاریا تکمیل می‌کند (Calabrese, 2025).

این تحولات همچنین بخشی از بازآرایی گسترده‌تر ژئواکونومیک مورد حمایت واشینگتن است که کاهش دخالت نظامی مستقیم آمریکا و محدودسازی نفوذ اقتصادی چین را دنبال می‌کند (Salih, 2025: 4). تفاوت دیدگاه میان آمریکا و کشورهای جنوبی خلیج فارس درباره همکاری با چین مانند محدودیت دسترسی به فناوری‌های پیشرفته در برابر بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری‌های چینی برای چشم‌انداز ۲۰۳۰ نیز داده عینی دیگری است که استقلال استراتژیک منطقه‌ای و وابستگی متقابل پیچیده را مطابق نظریه آچاریا تأیید می‌کند (Leber, 2025). بنابراین هرچند چالش‌های ژئوپلیتیک میراث پس از ۷ اکتبر همچنان وجود دارد، داده‌های ارزیابی شده‌ای چون سقوط اسد، جنگ ۱۲ روزه، پیشرفت IMEC نشان می‌دهد خاورمیانه در بستر ژئواکونومیک نظم جدیدی را تجربه می‌کند. مشارکت در اجرای IMEC دقیقاً نماد این گذار است. از منظر آچاریا این نظم جدید نه با حذف بازیگران قدیمی، بلکه با توزیع دقیق رهبری میان بازیگران جدید (ستون‌های سه‌گانه) و ایجاد شبکه‌های اتصال‌پذیری غیر متمرکز محقق شده است؛ شبکه‌هایی که IMEC یکی از شاخص‌های عملی و ابطال‌پذیر آن به شمار می‌رود. کاربرد سیستماتیک چهار شاخص نظریه آچاریا در تحلیل تمامی رویدادهای عینی فوق نشان می‌دهد این نظم تجلی عملی جهان چند منظری در خاورمیانه است و IMEC فراتر از یک پروژه ابزاری برای تغییر پارادایم از ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک در منطقه محسوب می‌شود. بنابراین، نظم نوین خاورمیانه نه یک مفهوم انتزاعی، بلکه تجلی عملی جهان چند منظری در سطح منطقه‌ای است.

۴-۲- امکان‌ها و چالش‌های تحقق IMEC در گذرگاه خاورمیانه

عملیات ۷ اکتبر ۲۰۲۳ مانند رویداد ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در سطح جهانی تحولاتی ایجاد کرد که خاورمیانه را به دوره‌ای پیش و پس از آن تقسیم کرد. این رویداد با ایجاد شرایط جدید، مسیرهای ترانزیتی از جمله کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا را نیز تحت تأثیر قرار داد. یک ماه پیش از این عملیات، شرایط برای شکل‌گیری کریدور در وضعیتی نزدیک به ایدئال بود، اما تحولات بعدی (سقوط رژیم اسد در سپتامبر ۲۰۲۴ و جنگ مستقیم ۱۲ روزه ایران-اسرائیل در ژوئن ۲۰۲۵) دقیقاً با چهار شاخص عینی و ابطال‌پذیر نظریه «جهان چند منظری» آمیتا آچاریا همخوانی دارد.

۴-۲-۱- امکان‌ها

گرچه عملیات ۷ اکتبر ۲۰۲۳ شکل‌گیری IMEC را با چالش مواجه کرد، هم‌زمان فرصت‌های جدیدی را بر پایه همان چهار شاخص آچاریا ایجاد نمود. کشورهای مؤسس این ابتکار در بیانیه اجلاس گروه

IMEC^{۱۲۰} را نه تنها مسیر فیزیکی حمل کالا، انرژی و داده، بلکه نمادی از همگرایی اقتصادی در برابر قطبی‌سازی جهانی معرفی کردند. امکان‌های تحقق این کریدور را می‌توان در سه بعد بررسی کرد: همکاری و حمایت‌های بین‌المللی، پتانسیل‌های اقتصادی بلندمدت و توسعه شبکه‌ای. هر سه بعد، دقیقاً با مفاهیم «وابستگی متقابل پیچیده»، «رهبری توزیع شده» و «اتصال‌پذیری غیر متمرکز» آچارها قابل تبیین است.

همکاری و حمایت‌های بین‌المللی: IMEC در زمان شکل‌گیری خود حمایت طیف وسیعی از کشورها را در قالب سه گروه اتحادیه اروپا، کشورهای جنوبی خلیج فارس، ایالات متحده و اسرائیل را به همراه داشت. هرچند تحولات پس از طوفان‌الاقصى چشم‌انداز IMEC را با تردید جدی مواجه کرد، به نحوی که برخی تحلیلگران آن را پروژه‌ای از پیش شکست خورده دانستند که قربانی واقعیت‌های سخت ژئوپلیتیک می‌شود (Rizzi, 2024: 3). با این وجود رخداد‌های بعدی نشان داد IMEC توانایی اتصال و درهم تنیدگی اقتصادی از طریق همکاری‌های بین‌المللی را دارد. رقابت چین و آمریکا، نظم جهانی را به سمت تکثر منطقه‌گرایی‌های اقتصادی و ایجاد ائتلاف‌های بین‌المللی میان مناطق ناهمگون سوق داد. در این فضا، «قدرت‌های میانی» مانند هند و برخی کشورهای خلیج فارس اغلب تمایلی به همکاری دائم و ماندن در یک قطب را ندارند بلکه خواهان ارتباط‌گیری و اتصال با قدرت‌های مختلف بر حسب منافع اقتصادی هستند. این تنوع و گوناگونی در همکاری به این معنا است که بازیگران غربی باید هرچه بیشتر درهای همکاری‌های اقتصادی را باز نگه دارند.

کمتر از یک سال پس از عملیات ۷ اکتبر، در حالی که صحبت از به محاق رفتن پروژه بود، تغییراتی در جهت گسترش آن به وجود آمد. در فوریه ۲۰۲۴ هند و امارات متحده عربی اولین توافق رسمی در مورد عملیاتی‌سازی کریدور را امضا کردند و پس از آن امانوئل مکرون، رئیس‌جمهور فرانسه با فرستادن نماینده ویژه‌ای به هند تلاش کرد بندر مارسی را به‌عنوان یکی از نقاط ورودی این کریدور معرفی کند. نخست‌وزیر یونان نیز در سفری به هند بر اهمیت کریدور و لزوم اتصال بهتر اتحادیه اروپا به هند تأکید داشت در همین نشست نخست‌وزیر هند در اهمیت شکل‌گیری کریدور مورد بحث «آن را پروژه‌ای دانست که به نسل‌های بعدی متعلق است و دیدن آن از دریچه یک رویداد یا درگیری خاص اشتباه خواهد بود» (Rizzi, 2024: 4). با روی کار آمدن دونالد ترامپ به‌عنوان رئیس‌جمهوری جدید آمریکا

و حمایت همه جانبه آن از کریدور IMEC تحت عنوان «یکی از بزرگ‌ترین مسیرهای تجاری در تمام تاریخ» تحول و تسریع در شروع به کار مجدد پروژه ایجاد شد. این روند با سفر تاریخی اورسلا فن در لاین، رئیس کمیسیون اروپا همراه با کالج کمیسیونرها به هند در ۲۷-۲۸ فوریه ۲۰۲۵ شتاب بیشتری گرفت. در این سفر اتحادیه اروپا بر لزوم اقدامات عملی برای تحقق IMEC تأکید کرد و با توجه به تحولات نظم نوین منطقه‌ای در خاورمیانه پیشنهاد داد این کریدور با افزودن کشورهای جدیدی مانند عمان، قطر و مصر از یک مسیر خطی نقطه به نقطه به یک شبکه متصل و چند جانبه منطقه‌ای تبدیل شود تا زنجیره‌های تأمین متنوع‌تر شده و وابستگی به مسیرهای دریایی پرریسک مانند دریای سرخ کاهش یابد (Lissy & De Angelis, 2025). در همین زمینه باید یادآور شد، در سال‌های اخیر با توجه به کاهش روابط اقتصادی اروپایی‌ها با کشورهای جنوب جهانی اتحادیه اروپا قصد دارد با سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های زیرساختی چون IMEC در راستای امنیت اقتصادی خویش فعالیت کند. این رویکرد بخشی از استراتژی گسترده‌تر دروازه جهانی است که بر ایجاد پیوندهای پایدار و متنوع با کشورهای جنوب جهانی تمرکز دارد. به همین دلیل مشاهده می‌شود پس از شروع تنش‌های اخیر در خاورمیانه و افزایش چالش‌های ژئوپلیتیک موجود، اتحادیه اروپا کماکان به حفظ این همکاری و گسترش آن اصرار می‌کند.

از سوی دیگر اهمیت کشورهای جنوبی خلیج فارس در تداوم اجرای این کریدور حتی پس از عملیات ۷ اکتبر و بروز بحران غزه، قابل چشم‌پوشی نیست. این کشورها به‌ویژه عربستان سعودی و امارات متحده عربی در سال‌های اخیر با بازنگری در سیاست‌های راهبردی خود در پی آن هستند تا به‌عنوان حلقه اتصال و پلی راهبردی میان شرق و غرب ایفای نقش کنند. به همین منظور با انتخاب دیپلماسی تنوع همکاری، سعی در گسترش همکاری‌های بین‌المللی خود دارند. اخذ این رویکرد تجارت محور باعث افزایش اهمیت روزافزون عربستان سعودی و امارات متحده عربی به‌عنوان بازیگران جهانی شده، اهمیتی که ناشی از ذخایر عظیم سوخت فسیلی، موقعیت جغرافیایی استراتژیک و قدرت مالی هنگفت آنها است (Rizzi, 2024: 15). به همین منظور رهبران ریاض و ابوظبی با همکاری در BRI چین و همچنین عضویت در بریکس پلاس از یک‌سو و از سوی دیگر با مشارکت فعال در پیمان ابراهیم حتی پس از بحران غره، با توجه به ادراک‌های متفاوتی که در مورد مدیریت این جنگ از خود نشان داده‌اند، تصمیم گرفته‌اند فارغ از رقابت آمریکا و چین کشورهای خود را به هاب‌های اصلی تجارت کالا میان اروپا و آسیا تبدیل کنند، از همین روی رهبران این کشورها تلاش دارند با شکل‌گیری IMEC آن را

به عنوان شبکه‌ای مکمل و فراگیر معرفی کنند که ادغام منطقه‌ای را در چارچوب جهانی با منظرهای متفاوت پیش می‌برد (Kateb, 2025).

پتانسیل‌های اقتصادی بلندمدت: یک کریدور بازاریابی از پیشرفت توسعه‌ای یک کشور است که زیرساخت‌های پیشرفته، حکمرانی کارآمد و سیاست‌های اقتصادی مناسب آن را نشان می‌دهد. اما در گذر زمان همان کریدور به موتور رشد تبدیل می‌شود؛ با تقویت پیوندهای ارتباطی، گسترش دسترسی به بازارها و تعمیق ادغام کشور در شبکه‌های اقتصادی جهانی. از رهگذر این نقش دوگانه کریدورها به موتور توسعه پایدار و شکوفایی بلند مدت بدل می‌شوند (Reisinezhad & Reisinezhad, 2025: 24).

IMEC با دگرگون‌سازی زنجیره‌های عرضه و تقاضا در شرایط تغییرات اقلیمی زنجیره ارزش جدیدی ایجاد می‌کند. بخش کشاورزی گسترده هند نقشی کلیدی در ایفای نقش این روندها دارد چرا که حدود ۲۰ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهد. سالانه ۲۰ میلیارد دلار صادرات و حدود ۴۵ درصد از جمعیت را به کار گرفته است (OECD-FAO, 2024: 72-77). دهلی با سرمایه‌گذاری بیش از ۷ میلیارد دلار در فروشگاه‌های بزرگ منطقه و همکاری با امارات، عربستان، اردن، اسرائیل و یونان برای اقتصاد سبز پتانسیل بلند مدت را تقویت کرده است. این پیوندها دقیقاً «وابستگی متقابل پیچیده فراتر از اقتصاد» آچاریا را محقق می‌سازد و اگر تا ۲۰۲۷ به فاز عملیاتی کامل برسد، گزاره پژوهش برتری منطق ژئواکونومیک را تأیید خواهد کرد (Reisinezhad & Reisinezhad, 2025: 14).

توسعه شبکه‌ای: یکی از اهداف IMEC تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری از طریق تقویت و استحکام زنجیره‌های تأمین جهانی است تا به این صورت در دوران آشفتگی‌های سیاسی ریسک امنیت زنجیره تأمین جهانی کاهش یابد. جنگ غزه و پیامدهای منطقه‌ای آن این امکان را برای IMEC به وجود آورد تا در راستای اهداف تعیین شده بر اساس رویکرد جهان چند منظری همکاری‌های منطقه‌ای و میان منطقه‌ای را گسترش دهد. از همین منظر با توجه به شرایط ایجاد شده گزینه اتصال شبکه عنکبوتی به جای اتصال نقطه به نقطه از سوی کشورهای اروپایی به عنوان یکی از اعضای فعال این پروژه پیشنهاد و با استقبال هند و کشورهای جنوبی خلیج فارس مواجه شد (Rizzi, 2024: 28). بر اساس این طرح بندرهای دُقم و صلاله عمان، بندر اسکندریه مصر و همچنین سواحل غزه برای اتصال‌پذیری بیشتر این ابتکار پیشنهاد شد؛ بندرهای دُقم و صلاله به دلیل آنکه بیرون از تنگه هرمز قرار دارند ریسک وابستگی

به این مسیر و نفوذ ایران را کاهش می‌دهد. از سوی دیگر عمان به دلیل روابط حسنه با کشورهای ایران، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و اتخاذ مواضع دیپلماسی میانجیگرایانه نسبت به مسائل منطقه مورد اطمینان دیگر کشورها نیز هست، این امر خطر اخلال در روند تحقق پروژه را کاهش می‌دهد. بندرهای عمان همچنین این توانایی را دارند تا با اتصال به شبکه ریلی اتحاد امارات و راه‌آهن سراسری عربستان سعودی پتانسیل حمل و نقل تجاری IMEC را افزایش دهند. همچنین این امکان به وجود می‌آید تا از طریق زیرساخت‌های عربستان سعودی ارتباط میان مصر، غزه و همچنین اردن برقرار شود (Rizzi, 2024: 29).

مصر به‌عنوان کشوری که در طرح اولیه IMEC با حذف کانال سوئز و همچنین فعالیت حوثی‌ها در دریای سرخ بر علیه کشتیرانی بین‌المللی، خسارات مالی و اقتصادی متعددی را متحمل شد، در زمره کشورهایی است که استقرار نظم نوین خاورمیانه این امکان مجدد را برای این کشور فراهم کرد تا بار دیگر از طریق اتصال‌پذیری شبکه‌ای در چارچوب نظم نوین خاورمیانه شکوه گذشته خویش را بازیابد. این طرح که از طریق صحرای سینا خطوط ریلی عربستان سعودی را به بندر اسکندریه در سواحل دریای مدیترانه متصل می‌کند، علاوه بر آنکه مصر را به فرایند اتصال‌پذیری منطقه باز می‌گرداند، همچنین مورد حمایت کشورهای اروپایی از جمله فرانسه و ایتالیا نیز قرار دارد. در واقع با توجه به نیاز کشورهای اروپایی به امکان تحقق IMEC در راستای گسترش زنجیره تأمین و کاهش وابستگی امنیت انرژی به روسیه، اتصال از طریق مصر در پی تحولات خاورمیانه گزینه مناسب‌تر با کاهش ریسک کمتری است (Karacsony, 2025).

یکی دیگر از نقاط پیشنهادی در رویکرد شبکه‌ای به پروژه IMEC اتصال غزه به این ابتکار است. بحران غزه به‌عنوان کانون تحول‌آفرین در استقرار نظم نوین خاورمیانه با خشونت و از بین رفتن جان انسان‌های بسیاری همراه بوده است. بی‌تردید عدم حل بحران غزه و مسئله به رسمیت شناخته نشدن دولت فلسطینی چشم‌انداز آینده نظم نوین خاورمیانه را کماکان امنیتی محور و چالشی متصور می‌کند تا همگرایی بر مدار همکاری‌های اقتصادی، در همین راستا طرح ترامپ موسوم به طرح اعتماد بازسازی شتاب اقتصادی و تحول غزه این امکان را برای کشورهای جنوبی خلیج فارس فراهم می‌آورد تا در چارچوب همین طرح پیشنهاد اتصال غزه به کردور IMEC را مطرح نمایند. با توجه به اینکه هزینه‌های اصلی بازسازی غزه در قالب طرح ترامپ بر عهده کشورهایی چون عربستان سعودی و امارات متحده عربی به همراه قطر قرار دارد، اتصال غزه به ابتکار کردور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا دور از ذهن

نیست. در همین چارچوب باید به دو بزرگراه مهم طرح ترامپ به نام‌های MBZ و MBS که به نام‌های رئیس امارات متحده عربی محمد بن زاید و ولیعهد عربستان سعودی محمد بن سلمان نامگذاری شده است، نگریسته شود. این دو بزرگراه نقش اساسی در پیوند غزه به خطوط ریلی عربستان سعودی از مسیر اردن را خواهند داشت. این طرح اگرچه با مخالفت‌هایی همراه خواهد بود اما به‌عنوان یک ابتکار در جهت کاهش بحران منطقه‌ای قابل توجه است (www.Arabcenterdc.org, 2025). از همین منظر می‌توان مشاهده کرد فرایند تحقق IMEC پس از ۷ اکتبر می‌تواند نمونه‌ای پویا از سازگاری با آشفتگی‌ها باشد که تلاش دارد با تاب‌آوری و کاهش ریسک در جهت تنوع زنجیره تأمین جهانی اقدام کند. لذا بحران ایجاد شده نه تنها پروژه را متوقف نکرد بلکه IMEC را به سمت مدل شبکه‌ای با تاب‌آوری بیشتر سوق داد که در آن با توجه پتانسیل‌های بالای اقتصادی و حمایت‌های بین‌المللی، همکاری‌های میان منطقه‌ای بین هند به‌عنوان یک قدرت نوظهور، کشورهای جنوبی خلیج فارس به‌عنوان هاب پیونددهی و اروپای خواهان انرژی سبز را تقویت کرد. نظم نوین نشان داد IMEC ابزاری برای ثبات ژئواکونومیک در یک نظام چند قطبی را دارد.

از منظر نظریه جهان چند منظری پیشنهاد گسترش IMEC به بندرهای دُقم و صلاله عمان، اسکندریه مصر و حتی سواحل غزه در چارچوب طرح بازسازی ترامپ ۲۰۲۵، نمونه‌ای بارز از اتصال‌پذیری غیر متمرکز و رهبری توزیع شده است. در این رویکرد به جای وابستگی به یک مسیر خطی و مرکزی مانند شاخه شمالی از عربستان به اسرائیل، بازیگران منطقه‌ای با دیدگاه‌های چند منظری؛ عمان به‌عنوان میانجیگر بی‌طرف، مصر به‌عنوان هاب کانال سوئز و کشورهای جنوبی خلیج فارس به‌عنوان تأمین‌کننده مالی شبکه‌ای عنکبوتی ایجاد می‌کنند که وابستگی متقابل پیچیده را تقویت کرده و پروژه را در برابر شوک‌های ژئوپلیتیکی مانند تنش‌های دریای سرخ ۲۰۲۳-۲۰۲۵ تاب‌آور می‌سازد. این دقیقاً همان گذار از منطق ژئوپلیتیک امنیت‌محور به ژئواکونومیک مبتنی بر تنوع منظرها است که آچارها پیش‌بینی کرده بود.

۴-۲-۲- چالش‌ها

تحولات پس از ۷ اکتبر ۲۰۲۳، IMEC را با سه نوع چالش روبه‌رو کرد که پیش از آن یا وجود نداشتند یا حاشیه‌ای بودند. این چالش‌ها با داده‌های عینی قابل پیگیری هستند و نظریه آچارها ابزاری تحلیلی برای مدیریت آنها ارائه می‌دهد.

چالش‌های ژئوپلیتیکی و سیاسی منطقه‌ای: شاخه شمالی IMEC پس از وارد شدن به عربستان و عبور از نقاط مرکزی و شمالی به منطقه حدیثه در نقطب مرزی عربستان و اردن وارد می‌شود و پس از عبور از هاب لجستیکی المفرق در خاک اردن از طریق بیت شئان به بندر مهم حیفا وصل خواهد شد. اما حمل و نقل از مسیر شاخه شمالی مستلزم برقراری روابط رسمی میان عربستان سعودی و اسرائیل است. عربستان هرگونه عادی‌سازی روابط با اسرائیل را منوط به شناسایی دولت فلسطینی و پایان محاصره غزه دانست، این چالش ژئوپلیتیک علاوه بر آنکه بخش اصلی و زمینی پروژه در عربستان را در حالت نامشخصی قرار داده، همچنین باعث کاهش همکاری میان بازیگران کلیدی در این بخش یعنی اردن و اسرائیل نیز شده است. در همین زمینه باید توجه داشت دولت اردن به دلیل داشتن جمعیت زیادی از فلسطینیان در خاک خود، بدون حل نشدن بحران غزه وضعیت خود در ابتکار IMEC را در یک حالت مبهم قرارداد، امری که با افزایش نارضایتی افکار عمومی این کشور نسبت به همکاری‌های اردن و اسرائیل در ارتباط است (Levitan et.al, 2025). از سوی دیگر به نظر می‌رسد برای اسرائیل میان بحران غزه و ادامه مسیر IMEC حل دائمی بحران غزه اولویت اصلی سیاست خارجی اسرائیل باقی خواهد ماند، این امر با توجه به دولت ائتلافی و تندروی اسرائیل نه تنها به عادی‌سازی روابط عربستان و اسرائیل آسیب می‌زند بلکه آینده IMEC از مسیر اسرائیل را در حالت نامطمئنی قرار می‌دهد. این داده‌ها نشان‌دهنده تداوم منطق ژئوپلیتیک است، اما آچارها با تأکید بر «تنظیم مسیرها» و رهبری توزیع شده پیشنهاد می‌کند که افزودن عمان و مصر به عنوان گره‌های جایگزین، وابستگی متقابل پیچیده را تقویت کند (Suri & Tiwari, 2025).

چالش‌های امنیتی و اختلال در مسیر: برای ابتکار IMEC بندر حیفا به عنوان دروازه پایانی شاخه شمالی و دروازه ورود کالاها به مدیترانه و اروپا حائز اهمیت استراتژیک است. بر همین اساس است که از سال ۲۰۲۳ گروه آدانی هند مسئولیت توسعه و گسترش زیرساخت‌های این بندر را پس از چین بر عهده دارد، تا جایی که هم‌اکنون ۷۰ درصد مالکیت این بندر در اختیار این هلدینگ هندی است (Adani Ports, 2025). گسترش زیرساخت‌های بندر حیفا علاوه بر آنکه نشان از تعمیق روابط هند و اسرائیل دارد، اهمیت این بندر راهبردی در پروژه IMEC را به‌خصوص در کاهش زمان و هزینه برای هند نشان می‌دهد (Isra-Tech.net, 2025). اما در پی شروع جنگ ۱۲ روزه میان ایران و اسرائیل، در جریان عملیات وعده صادق ۳ ایران، این بندر مورد حملات موشکی متعددی از سوی ایران قرار گرفت. این

امر علاوه بر آنکه عمق استراتژیک این بندر را زیر سؤال برد، موجب شد تا مسیرهای جایگزین بندر حیفا مورد بررسی قرار گیرد. با توجه به شرایط کنونی و ابتکار ترامپ در مورد آتش بس میان حماس و اسرائیل، به نظر می رسد امنیت بندر حیفا از سوی گروه های مقاومت فلسطینی چندان مورد تهدید قرار نمی گیرد، هرچند وضعیت تنش آمیز میان ایران و اسرائیل به عنوان یک چالش امنیتی مداوم برای بندر حیفا و عبور IMEC از این مسیر کماکان وجود دارد و ریسک های امنیتی این پروژه را افزایش می دهد.

چالش های اقتصادی: پیچیدگی های لجستیکی پروژه هنوز حل نشده باقی مانده است؛ پروژه ای که مساحت جغرافیایی وسیعی را در بر می گیرد. به نحوی که موفقیت کریدور به شدت در گرو توسعه شبکه های حمل و نقل کارآمد برای اتصال یکپارچه سه منطقه بستگی دارد. یکی از بزرگ ترین چالش های لجستیکی این پروژه ایجاد سیستم حمل و نقل یکپارچه است که بتواند فاصله های طولانی، زمین های جغرافیایی متنوع و قابلیت های زیرساختی متفاوت را پوشش دهد. در همین خصوص ساخت بندرها، جاده ها، راه آهن و سایر زیرساخت های اتصال و همچنین بهبود زیرساخت های موجود، نیازمند سرمایه گذاری کلان، تخصص و برنامه ریزی دقیق است. علاوه بر این رفع مسائلی مانند موانع گمرکی، مقررات مرزی و تأخیر در حمل و نقل می تواند جریان روان تجارت در گذرگاه هایی مانند IMEC را با اخلال و تعلل مواجه کند. با توجه به چارچوب های سیاسی و حقوقی متنوع حاکم بر کشورهای مشارکت کننده در این کریدور به نظر می رسد موانع بوروکراتیک، موانع تجاری و تأخیر در فرایندهای تصمیم گیری پیشرفت و شکل گیری آن را با مشکل روبه رو کند (Suri et al., 2024: 15). تأمین بودجه کافی یکی دیگر از چالش های اجرایی IMEC است؛ پروژه های زیرساختی در مقیاس بزرگ معمولاً به منابع مالی عظیم نیاز دارند و جذب به موقع سرمایه مورد نیاز با توجه به مشارکت چندین کشور ممکن است چالش برانگیز باشد. جذب سرمایه گذاری های بزرگ از دولت ها، سازمان های بین المللی و بخش خصوصی مستلزم یک چارچوب مالی قوی است که بتواند همه کشورهای مشارکت کننده را به هم متصل کند، در غیر این صورت تأخیر در تأمین مالی هریک از پروژه های زیرساختی مرتبط با IMEC در هر یک از کشورها، پیشرفت کلی را تحت تأثیر قرار خواهد داد (Suri et al, 2024: 18). از منظر آمیتا آچاریا چالش های فوق نه پایان پروژه بلکه آزمون عملی جهان چند منظری است. تضاد دیدگاه های کشورهای چون عربستان که به دنبال استقلال اقتصادی و اسرائیل که خواهان هاب امنیتی می باشد، با تنظیم شبکه ای و ایجاد وابستگی متقابل پیچیده قابل مدیریت است. داده های عینی پیشرفت IMEC در

بازه زمانی ۲۰۲۴-۲۰۲۵ (توافق‌ها و پیشنهادهای شبکه‌ای) نشان می‌دهد که منطق ژئواکونومیک در حال غلبه است. پیشرفت فیزیکی کریدور در این بازه را می‌توان به‌عنوان تجلی عملی نظریه جهان چند منظری در خاورمیانه محسوب کرد. بنابراین بیان صرف چالش‌ها و فرصت‌ها ارزش پژوهشی ندارد؛ آنچه ارزش می‌آفریند آزمون سیستماتیک چهار شاخص آچاریا بر داده‌های عینی و ارائه گزاره‌های ابطال‌پذیر است.

نتیجه

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا در چارچوب نظریه «جهان چند منظری» آمیتا آچاریا نه تنها یک پروژه زیرساختی بلکه تجلی عملی و ابطال‌پذیر گذار خاورمیانه از منطق ژئوپلیتیک امنیت‌محور به منطق ژئواکونومیک مبتنی بر اتصال‌پذیری غیر متمرکز، وابستگی متقابل پیچیده و رهبری توزیع شده است. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و تکنیک ردیابی فرایند، چهار شاخص عینی و ابطال‌پذیر آچاریا را به طور سیستماتیک بر داده‌های تحولات پس از ۷ اکتبر ۲۰۲۳ اعمال کرد: (۱) قطع پیوند لجستیکی محور مقاومت با سقوط رژیم اسد در سپتامبر ۲۰۲۴، (۲) تضعیف ستون‌های امنیتی سستی پس از ترورهای هدفمند و جنگ مستقیم ۱۲ روزه ایران-اسرائیل در ژوئن ۲۰۲۵، (۳) بازآرایی قدرت حول سه ستون منطقه‌ای (کشورهای جنوبی خلیج فارس به‌عنوان قطب اقتصادی، ترکیه به‌عنوان میانجیگر، اسرائیل به‌عنوان هاب امنیتی-فناوری) و (۴) اولویت یافتن دیپلماسی اقتصادی و شبکه‌سازی بر رویکردهای امنیتی سستی. داده‌های عینی نشان می‌دهد این نظم نوظهور IMEC را با دوگانگی مواجه کرده است: چالش‌های ژئوپلیتیکی (توقف عادی‌سازی عربستان-اسرائیل تا پایان ۲۰۲۵، ناامنی بندر حیفا پس از عملیات وعده صادق ۳، موانع لجستیکی و تأمین بودجه کلان) ریسک اجرایی را افزایش داده، اما فرصت‌های ایجاد شده است؛ ناامنی دریای سرخ و باب‌المندب ۲۰۲۳-۲۰۲۵، توافق هند-امارات فوریه ۲۰۲۴، شروع ساخت و ساز آوریل ۲۰۲۵، حمایت همه‌جانبه ترامپ و سفر اورسلا فن در لاین به هند در فوریه ۲۰۲۵، و پیشنهاد شبکه عنکبوتی با افزودن عمان، مصر و غزه امکان نسخه اصلاح شده و تاب‌آور را فراهم کرده است. از منظر آچاریا، این دوگانگی دقیقاً آزمون عملی «چندگانگی مدرنیته‌ها» و «اتصال‌پذیری غیر متمرکز» است؛ جایی که بازیگران با دیدگاه‌های متفاوت (هند به‌عنوان قدرت نوظهور، کشورهای جنوبی خلیج فارس به‌عنوان هاب اقتصادی، اروپا به‌عنوان مصرف‌کننده انرژی سبز) بدون وابستگی کامل به هژمونی واحد، شبکه‌ای مشترک ایجاد می‌کنند.

اگر IMEC تا پایان ۲۰۲۷ حداقل ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته باشد و حداقل دو گره جدید (بندرهای دُقم/صلاله عمان و اسکندریه مصر) عملیاتی شود، گزاره پژوهش مبنی بر غلبه منطق ژئواکونومیک بر ژئوپلیتیک تأیید خواهد شد و فرضیه‌های جایگزینی چون توقف کامل پروژه به دلیل چالش‌های امنیتی ابطال می‌گردد. بنابراین، IMEC فراتر از یک مسیر تجاری، ابزاری برای ثبات ژئواکونومیک در جهان چند منظری است که موفقیت آن وابسته به مدیریت هوشمند این دوگانگی و بهره‌برداری از اصول آچاریا در ایجاد شبکه‌های غیر متمرکز است. این پژوهش با تمرکز بر داده‌های عینی و کاربرد سیستماتیک نظریه به جای تحلیل صرف چالش‌ها و فرصت‌ها ارزش پژوهشی ایجاد کرد و نشان داد خاورمیانه می‌تواند به هاب پیونددهنده شرق و غرب تبدیل شود. پژوهش‌های آتی می‌توانند با رصد شاخص‌های اقتصادی و پیشرفت فیزیکی IMEC تا ۲۰۳۰، این گذار را بیشتر آزمون کنند.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- آقایی، داوود، و طاهری، ابراهیم (۱۳۹۶). تبیین ژئواکونومیک نظم منطقه‌ای خاورمیانه و آسیای مرکزی در سیستم جهانی. *فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی*، ۱۰(۲)، ۲۷۰-۲۵۵.
- ۲- بهاروند، بهمن، و مبینی، محسن (۱۴۰۳). ابتکار آی مک و تأثیر آن بر ژئوپلیتیک حمل و نقل ایران. *فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های امنیت داخلی*، ۲(۷)، ۸۲-۵۹.
- ۳- فرجی نصیری، شهریار؛ متقی، افشین، و جولانی، محمد (۱۴۰۲). کریدور عرب-مد و نقش آن در معماری جدید اتصال فرا منطقه‌ای. *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، ۱۴(۵۶)، ۷۹-۶۳.
- ۴- قنبرلو، عبدالله (۱۴۰۲). کریدور اتصال هند به اروپا و آینده تحولات منطقه‌ای. *فصلنامه دیده‌بان امنیت ملی*، ۱۳۸، ۷۹-.

۸۸

منابع غیر فارسی

- 1- Acharya, A. (2017). After Liberal Hegemony: The Advent of a Multiplex World Order. *Ethics & International Affairs*, 31(3), 271-285.
- 2- Acharya, A. (2018). *The End of American World Order (Chapter 1: The Coming World (Dis)Order)*. Polity Press.
- 3- Adani Ports (2022). Adani and Gadot win tender to privatise Israel's Haifa Port. <https://www.adaniports.com/newsroom/media-releases/adani-and-gadot-win-tender-to-privatise-israels-haifa-port>.
- 4- Akademir, S., & Adanani, N. I. (2023). The G20's IMeC Initiative: An alternative trade Corridor to China's Belt and Road Initiative. Retrieved from: <https://apcoworldwide.com/blog/the-g20s-imec-initiative-an-alternative-trade-corridor-to-chinas-belt-and-road-initiative/>.

- 5- Belhaj, F(2024). AFRICA AND THE MIDDLE EAST: THE SHIFT FROM GEOPOLITICS TO GEOECONOMICS. Policy Brief - N° 48/24 - October 2024.
https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2024-10/PB_48-24_Ferid%20Belhaj_1.pdf
- 6- Brewster, D. (2014). Beyond the 'String of Pearls': Is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean? *Journal of the Indian Ocean Region*, 10(2), 133–149.
- 7- Berman,N.(2024). How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/in-brief/how-houthi-attacks-red-sea-threaten-global-shipping?referrer=grok.com>.
- 8- Calabrese,J.(2025). Post-Oct. 7 divergent paths: Israel's military maximalism and Saudi Arabia's strategic de-escalation. <https://www.mei.edu/publications/post-oct-7-divergent-paths-israels-military-maximalism-and-saudi-arabias-strategic-de/>
- 9- Flint, C., & Zhu, C. (2019). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 99, 95–101.
- 10- Ghanem, D. (2025). IMEC's Ambitious Gamble: Overcoming Geopolitical Obstacles in a Fractured Mediterranean. Middle East Council on Global Affairs. Retrieved from: <https://mecouncil.org/?lang=en>
- 11- Ghosh, N. et al. (2025). Rethinking India-Europe Trade Routes in a New Era of Connectivity. Observer Research Foundation (ORF).
- 12- Golkar, S. (2025). Humiliation and Transformation: The Islamic Republic After the 12-Day War. Foreign Policy Research Institute (FPRI). Retrieved from: <https://www.fpri.org/wp-content/uploads/2025/10/editedvol3-2025.pdf>
- 13- India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Strategic Choices and Way Forward (2025). Research and Information System for Developing Countries (RIS). ISBN: 81-7122-185-8.
- 14- Isra-Tech (2025). Haifa Port gears up to become the region's leading hub – under the ownership of Adani Ports. <https://www.isra-tech.net/haifa-port-under-the-ownership-of-adani-ports/>.
- 15- Kalantry, S. (2024). Is India the "New China" in U.S. Foreign Policy? *Washington International Law Journal*, 34(1), 147–155.
- 16- Karacsony,E.(2025). A More Connected Mediterranean: France, Egypt, and the Future of IMEC. <https://orfme.org/expert-speak/a-more-connected-mediterranean-france-egypt-and-the-future-of-imec>.
- 17- Kateb, A.(2025). The Abraham Accords After Gaza: A Change of Context. <https://carnegieendowment.org/research/2025/04/the-abraham-accords-after-gaza-a-change-of-context?lang=en>
- 18- Krzymowski, A. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor in strategic connection with the Abraham Accords and the Three Seas Initiative. *Journal of International Studies*, 17(4), 179–194. **Doi:10.14254/2071-8330.2024/17-4/11**
- 19- Lake, D. A., & Morgan, P. M. (Eds.). (1997). *Regional Orders: Building Security in a New World*. Pennsylvania State University Press.
- 20- Leber,A(2025). Imports and Influence: China's Growing Economic Presence in the Gulf. <https://carnegieendowment.org/research/2025/10/imports-and-influence-chinas-growing-economic-presence-in-the-gulf?lang=en>
- 21- Levitan, N. Reich,A.Rynhold,J.(2025). IMEC – A Corridor for Peace and Regional Stability. <https://besacenter.org/imec-a-corridor-for-peace-and-regional-stability/>.
- 22- Lissy.T. De Angelis (2025). IMEC's Second Act. <https://nationalinterest.org/blog/silk-road-rivalries/imecs-second-act?referrer=grok.com>.

- 23- Moti, A. (2023). The Geopolitics of Connectivity: BRI and IMEC in Era of US-China Rivalry. *Eurasia Review*. Retrieved from: <https://www.eurasiareview.com/14092023-the-geopolitics-of-connectivity-bri-and-imec-in-era-of-us-china-rivalry-oped/>
- 24- OECD & FAO. (2024). *OECD-FAO Agricultural Outlook 2024-2033*. Paris: OECD Publishing. **Doi:10.1787/4c5d2cfb-en**
- 25- Rasanah (2023). The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Challenges and Opportunities. Riyadh: International Institute for Iranian Studies (Rasanah).
- 26- Reisinezhad, A., & Reisinezhad, A. (2025). The Corridor War in the Middle East. *Middle East Policy*, 32(3). First published 03 June 2025.
- 27- Rizzi, A. (2024). The Infinite Connection: How to Make the India-Middle East-Europe Economic Corridor Happen. European Council on Foreign Relations (ECFR). Retrieved from: <https://ecfr.eu/wp-content/uploads/2024/04/The-infinite-connection-How-to-make-the-India-Middle-East-Europe-economic-corridor-happen.pdf>
- 28- Salih A. Mohammed (2025). An Emergent US-Favored Regional Order in the Middle East and its Challenges. Foreign Policy Research Institute (FPRI). Retrieved from: <https://www.fpri.org/article/2025/07/an-emergent-us-favored-regional-order-in-the-middle-east-and-its-challenges/>
- 29- Saraswat, D. (2023). I2U2: Change and Continuity in India's West Asia Policy. *ORF Issue Brief*, No. 302.
- 30- Shafer, N., & Hussain, A. (2025). The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an era of geopolitical uncertainty. Atlantic Council.
- 31- Steinberg, G. (2025). The New Middle East. *IP Quarterly*. Retrieved from: <https://ip-quarterly.com/en/new-middle-east>
- 32- Suri, N., Ghosh, N., Taneja, K., Patil, S., & Mookherjee, P. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity. Observer Research Foundation (ORF). Retrieved from: <https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity>
- 33- Suri, M. Tiwari, Sh(2025). Can IMEC Transition From Vision to Reality?. <https://thediplomat.com/2025/03/can-imec-transition-from-vision-to-reality/>.
- 34- Santini, R. H., & Wulzer, P. (2024). The evolution of the Gulf: History and theories of a complex subregional system. *Middle East Policy*. **Doi:10.1111/mepo.12733**
- 35- Takir, G. (2025). Connectivity in crisis: The IMEC Initiative amid the Gaza conflict. *İletişim ve Diplomasi (Filistin Özel Sayısı)*, 135–152. **Doi:10.54722/iletisimvediplomasi.164836**
- 36- Thompson, W. R. (1973). The Regional Subsystem: A Conceptual Explication and a Propositional Inventory. *International Studies Quarterly*, 17(1), 89–117.
- 37- www.Arabcenterdc.org.(2025). <https://arabcenterdc.org/resource/the-great-trust-for-gaza-a-blueprint-for-dispossession-not-reconstruction/>.