



إيران والممر الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي دراسة في المواقف والتحديات

علي نجات

مدرس مساعد/ مركز الدراسات الاستراتيجية للشرق الأوسط/ وزارة الخارجية/ طهران/ إيران

Sa.nejat@UT.AC.IR



المخلص

معلومات الأرشفة

يُعد الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي مشروعًا استراتيجيًا أعلن عنه في قمة مجموعة العشرين عام ٢٠٢٣ في نيودلهي، ويهدف إلى تعزيز الاتصال الاقتصادي بين الهند، والشرق الأوسط، وأوروبا. يربط هذا الممر قارة آسيا بأوروبا عبر منطقة الشرق الأوسط، ما يجعله من أهم الطرق التجارية العالمية. ورغم أهمية المشروع الاقتصادية، فإنه يشكل ساحة لصراعات وتحديات استراتيجية على المستويين الأمني والسياسي. فإيران، التي استبعدت من هذا المشروع، تتبنّى موقفًا معارضًا له نظرًا لتداعياته الجيوسياسية والاقتصادية على نفوذها الإقليمي. يهدف البحث إلى دراسة وتحليل موقف إيران من مشروع الممر الهندي - الأوروبي، من خلال استكشاف الأبعاد الجيوسياسية، والأمنية، والاقتصادية لهذا المشروع وتأثيره على مصالح إيران في المنطقة، مع تقييم الاستراتيجيات الإيرانية المقابلة، خاصة ممر الشمال - الجنوب، لفهم كيفية تعامل إيران مع هذا التحدي الإقليمي والدولي. تكمن أهمية البحث في الدور الاستراتيجي للشرق الأوسط وموقع إيران الجغرافي والاقتصادي الحيوي في الممرات التجارية الإقليمية، فضلاً عن التحولات الجيوسياسية الكبرى التي تعيد رسم خارطة النفوذ والتنافس بين القوى العالمية والإقليمية. تنطلق الدراسة من فرضية أن الممر الاقتصادي يشكل تهديدًا مباشرًا لموقع إيران الاستراتيجي، مما يدفعها إلى تبني استراتيجيات متعددة لتعزيز حضورها التجاري والدبلوماسي، وتجنب العزلة. تم تقسيم البحث إلى مقدمة وأربعة مباحث؛ تناول المبحث الأول الخلفية العامة لمشروع الممر الهندي - الأوروبي وأهدافه الاستراتيجية والاقتصادية. أما المبحث الثاني، فقد سلّط الضوء على الموقع الجغرافي لإيران وأهميته في التجارة الإقليمية والدولية. بينما خُصص المبحث الثالث لدراسة موقف إيران من المشروع وتحليل ردود فعلها السياسية والاقتصادية تجاهه. ويبحث المبحث الرابع في الأبعاد والمخاطر المحتملة التي قد يشكّلها هذا الممر على المصالح الإيرانية، لا سيما في مجالات الاقتصاد، والجغرافيا السياسية، والأمن الإقليمي.

الاستلام: ٢٠٢٥/٧/١٩
المراجعة: ٢٠٢٥/٨/٢٥
القبول: ٢٠٢٥/٩/٢١
النشر الإلكتروني: ٢٠٢٥/١٠/١

المراسلة:
علي نجات

الكلمات المفتاحية: إيران؛ الممر الهندي - الأوروبي؛ المنافسة الجيوسياسية؛ الشرق الأوسط.

الاقتباس: نجات. علي. (٢٠٢٥).
إيران والممر الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي دراسة في المواقف والتحديات. مجلة دراسات إقليمية. ١٩(٦٦): ٩٥-١١٤.



Iran and the IMEC Corridor A Study of Positions and Challenges

Ali Nejat^{ID}

Assist. Lecturer / Middle East Strategic Studies Center/ Ministry of Foreign Affairs/ Tehran/ Iran

Sa.nejat@UT.AC.IR

Article Information

Received: 19/7/2025

Revised: 25/8/2025

Accepted: 21/9/2025

Published: 1/10/2025

Corresponding:

Ali Nejat

Keywords: Iran;
IMEC; Geopolitical
Competition; Middle
East.

Citation: Nejat, A.
(2025). Iran and the
IMEC Corridor
A Study of Positions and
Challenges. *Regional
Studies Journal*. 19(66).
95-114.

Abstract

The India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC) is a strategic project announced at the 2023 G20 Summit in New Delhi. It aims to enhance economic connectivity between India, the Middle East, and Europe. This corridor links Asia to Europe via the Middle East, making it one of the most important global trade routes. Despite its economic potential, the corridor presents a theater of strategic and security-related confrontations. Iran, which has been excluded from the project, adopts an oppositional stance due to its geopolitical and economic implications on the country's regional influence. This study aims to explore and analyze Iran's position on the India–Europe Corridor project by examining its geopolitical, security, and economic dimensions and their impact on Iran's regional interests. It also assesses Iran's alternative strategies, particularly the North–South Corridor, to understand how the country is responding to this regional and international challenge. The significance of this research stems from the strategic location of the Middle East and Iran's vital geographic and economic role in regional trade corridors. The study is further contextualized within the framework of major geopolitical shifts that are redrawing the maps of influence and competition among global and regional powers. The study is based on the hypothesis that the IMEC poses a direct threat to Iran's strategic position, prompting it to adopt multifaceted strategies to maintain its trade and diplomatic presence and avoid isolation. The research is structured into an introduction and four main sections. The first section addresses the general background of the India–Europe Corridor and its strategic and economic objectives. The second section highlights Iran's geographic position and its importance in regional and international trade. The third one focuses on Iran's stance on the project and analyzes its political and economic responses. The fourth section examines the potential dimensions and risks the corridor may pose to Iran's interests, particularly in the fields of economics, geopolitics, and regional security.

DOI: <https://doi.org/10.33899/rsj.v19i66.49425>, ©Authers, 2024, Regional Studies Center, University of Mosul.
This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

مقدمة

في ضوء التحولات الدولية الديناميكية التي تؤثر على مكانة القوى في النظام الدولي وفي القطبية الإقليمية، يرى العديد من المنظرين والباحثين أن مفهوم القوة وأدواتها قد تغير، إذ لم يعد يُقاس فقط بالمعايير التقليدية، بل بمكونات وعوامل جديدة مثل موقع الدول في الممرات الناشئة وخصائصها الجيوسياسية المتعلقة بخارطة التجارة العالمية. لذلك تسعى الدول إلى تعزيز قوتها ورفع مكانتها الدولية من خلال استغلال الفرص الجيوسياسية، حيث تلعب الممرات دورًا محوريًا في هذا السياق. وتُعد الممرات إحدى الساحات المهمة للتحولات في النظام الاقتصادي، وهي تؤثر بشكل مباشر على المصالح والأمن القومي للدول. وقد أدى ذلك إلى تضاعف أهمية الممرات كعنصر قوة للفاعلين الإقليميين والدوليين.

تشهد الخارطة الجيوسياسية والاقتصادية العالمية تحولًا متسارعًا في العقود الأخيرة، لا سيما فيما يتعلق بالممرات التجارية الكبرى التي باتت تلعب دورًا محوريًا في تشكيل التحالفات الدولية وتوازنات القوى الإقليمية. وفي قلب هذه التحولات، تبرز منطقة الشرق الأوسط باعتبارها نقطة التقاء استراتيجية بين آسيا وأوروبا وإفريقيا، مما يجعلها ساحة تنافس محتدم بين القوى الإقليمية والدولية. وفي هذا السياق، أعلن عن مشروع الممر الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي في قمة مجموعة العشرين عام ٢٠٢٣، بمشاركة عدد من الدول المحورية مثل الهند، والإمارات، والسعودية، والأردن، و"إسرائيل"، والاتحاد الأوروبي، وبدعم واضح من الولايات المتحدة الأمريكية. يهدف هذا المشروع إلى إنشاء ممر تجاري بديل يُسهّل نقل البضائع والطاقة من جنوب آسيا إلى أوروبا، متجاوزًا المسارات التقليدية، وعلى رأسها تلك التي تمر عبر الأراضي الإيرانية.

هدف البحث: يهدف هذا البحث إلى دراسة وتحليل موقف إيران من مشروع الممر الهندي - الشرق الأوسطي - الأوروبي، من خلال استكشاف الأبعاد الجيوسياسية، الأمنية، والاقتصادية لهذا المشروع وتأثيره على مصالح إيران في المنطقة، مع تقييم الاستراتيجيات الإيرانية المقابلة، خاصة ممر الشمال - الجنوب^(١)، لفهم كيفية تعامل إيران مع هذا التحدي الإقليمي والدولي.

أهمية البحث: تكمن أهمية البحث من موقع الشرق الأوسط الاستراتيجي ودور إيران الجغرافي والاقتصادي في الممرات التجارية الإقليمية، خاصة مع الدور المحوري الذي تلعبه إيران كمرر استراتيجي بين آسيا وأوروبا. كما تتزامن أهمية البحث مع التحولات الجيوسياسية الكبرى التي تعيد رسم خارطة النفوذ والتنافس

(١) ممر الشمال - الجنوب هو مشروع دولي للنقل والتجارة يربط بين شمال وشرق أوراسيا، بما في ذلك روسيا وأوروبا الشمالية، وجنوب آسيا، بما في ذلك الهند، مرورًا بإيران ودول آسيا الوسطى. يمتد الممر على طول حوالي ٧,٢٠٠ كيلومتر، ويعتمد بشكل رئيسي على شبكة متعددة الوسائط تشمل الطرق البرية والطرق البحرية وسكك الحديد لنقل البضائع.

بين القوى الإقليمية والعالمية، مما يجعل فهم موقف إيران من المشروع أمراً حيويًا لتحليل مستقبل الاستقرار والتوازن في المنطقة.

إشكالية البحث: تتمحور إشكالية هذا البحث حول محاولة الإجابة عن مجموعة من الأسئلة الجوهرية التي يثيرها مشروع الممر الهندي - الأوروبي، وفي مقدمتها:

- كيف تقيم إيران الممر الهندي - الأوروبي؟ وما هو موقفها السياسي والاقتصادي منه؟
- ما التهديدات أو التحديات التي قد يشكلها الممر الهندي - الأوروبي على المصالح الجيوسياسية والاقتصادية الإيرانية في الإقليم؟
- ما الأهداف الاستراتيجية والاقتصادية الكامنة وراء إطلاق هذا الممر؟
- ما هو موقع إيران الجغرافي في خارطة الممرات التجارية العالمية، وما مدى تأثير المشروع الجديد على هذا الموقع؟
- إلى أي مدى يمكن للمبادرات البديلة، مثل "ممر الشمال - الجنوب"، أن تعزز من موقع إيران في مواجهة هذا المشروع؟

فرضية البحث: البحث أن مشروع الممر الهندي - الشرق الأوسطي - الأوروبي يمثل تهديداً مباشراً للموقع الاستراتيجي الإيراني، مما يدفع طهران إلى تبني استراتيجيات بديلة ومتعددة الأبعاد، مثل تعزيز ممر الشمال - الجنوب، وتحقيق تحالفات إقليمية ودولية بهدف مواجهة عزلة محتملة، والحفاظ على دور فاعل في حركة التجارة الإقليمية والدولية.

منهجية البحث: اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال الاعتماد على الكتب، والمقالات العلمية، والتقارير السياسية والإعلامية ذات الصلة، بالإضافة إلى تحليل البيانات الجغرافية السياسية والاقتصادية المتاحة.

هيكلية البحث: تم تقسيم البحث إلى مقدمة، وأربعة محاور رئيسية، وتليها خاتمة. يتناول المحور الأول الخلفية العامة لمشروع الممر الهندي - الأوروبي، ويستعرض أهدافه الاستراتيجية والاقتصادية. أما المحور الثاني، فيسلط الضوء على الموقع الجغرافي لإيران وأهميته في التجارة الإقليمية والدولية. بينما خُصص المحور الثالث لدراسة موقف إيران من المشروع وتحليل ردود فعلها السياسية والاقتصادية تجاهه. ويدرس المحور الرابع في الأبعاد والمخاطر المحتملة التي قد يشكلها هذا الممر على المصالح الإيرانية، لا سيما في مجالات الاقتصاد، الجغرافيا السياسية، والأمن الإقليمي. ويُختتم البحث بـ خاتمة تتضمن أبرز النتائج التي توصل إليها الباحث.

أولاً: خلفية الممر الهندي - الأوروبي وأهدافه الاقتصادية والسياسية

خلال قمة مجموعة العشرين (G20) التي عُقدت في العاصمة الهندية نيودلهي في أيلول/سبتمبر ٢٠٢٣، تم الإعلان عن مبادرة استراتيجية حملت اسم "الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا". جاءت هذه المبادرة في سياق المنافسة العالمية على ربط الأسواق الكبرى، وتهدف إلى إنشاء مسار تجاري بديل لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية، وتعزيز الروابط الاقتصادية بين الهند وأوروبا مروراً بدول الشرق الأوسط. كما يهدف المشروع الأمريكي أيضاً إلى تثبيت منطقة الشرق الأوسط كمنطقة نفوذ أميركية مقابل محاولات الصين لاختراقها، إضافة إلى دمج "إسرائيل" في المنطقة العربية، وتعزيز موقع الهند في مواجهة الصين (وحدة الدراسات السياسية، ٢٠٢٣، ٢). الدول المشتركة في الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا هي الهند، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة، الأردن، "إسرائيل"، بالإضافة إلى دول أوروبية مثل فرنسا، ألمانيا، إيطاليا، والاتحاد الأوروبي ككيان. كما تدعم الولايات المتحدة هذا المشروع.

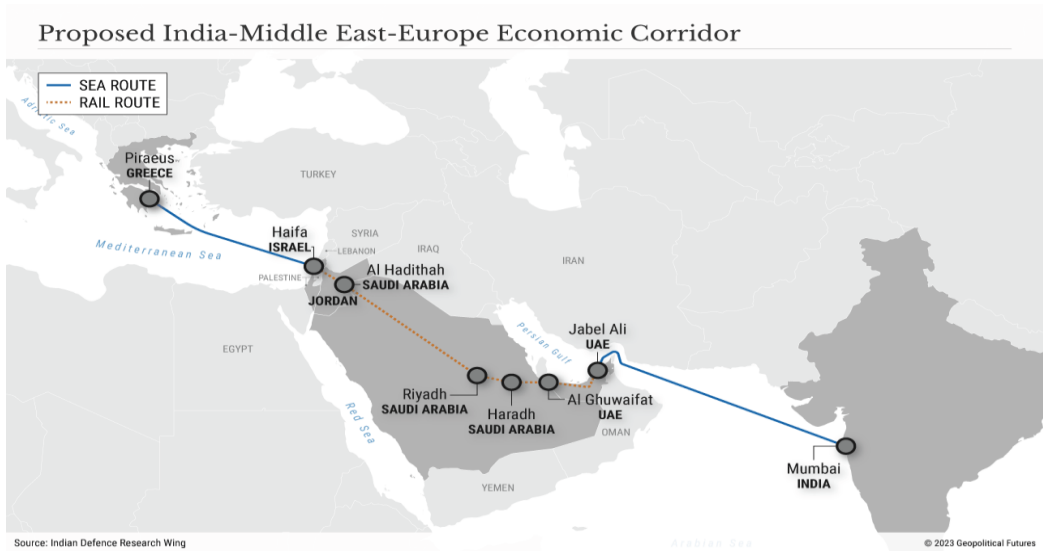
ومنذ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٣، بدأت الولايات المتحدة بإجراء محادثات مع الهند والسعودية والإمارات و"إسرائيل"، حيث وضعت إدارة جو بايدن رؤية لتطوير ممرات اقتصادية من خلال طرح استراتيجية للاستثمار عبر قطاعات متعددة، للاستفادة من التأثيرات الأوسع لتعزيز التنمية الاقتصادية وتأمين سلاسل التوريد العالمية، وتعزيز التواصل الإقليمي. وقد جاء الإعلان عن المشروع نتيجة لهذه المحادثات التي جرت خلف أبواب مغلقة.

وتعدّ هذه المحادثات امتداداً للاتفاقات الرباعية التي تم التوصل إليها عام ٢٠٢٢ في إطار صيغة مجموعة I2U2^١ التي ضمت إلى جانب الولايات المتحدة الهند و"إسرائيل" والإمارات. وعقد بايدن أثناء زيارته لإسرائيل في تموز/يوليو ٢٠٢٢ اجتماعاً افتراضياً ضم قادة الدول الثلاث. ورغم أن البيان المشترك الصادر عن الاجتماع أكد أن الهدف من إنشاء المجموعة هو التركيز على الاستثمارات المشتركة والمبادرات الجديدة في مجالات المياه والطاقة والنقل والفضاء والصحة والأمن الغذائي، إلا أنه كان واضحاً وجود أهداف استراتيجية وراء تأسيس المجموعة التي صارت تعرف باسم I2U2 وأشار الناطق باسم الخارجية الأميركية، نيد برايس، إلى أن النقاشات بين الأطراف الأربعة تناولت تعميق التعاون الاقتصادي والسياسي في الشرق الأوسط وآسيا، بما في ذلك التجارة، وتغير المناخ، والطاقة، والأمن البحري (وحدة الدراسات السياسية، ٢٠٢٢، ٤).

(١) مجموعة I2U2 (اختصار لأسماء الدول الأربع: India, Israel, UAE, USA) تحالف اقتصادي واستراتيجي يضم الهند، إسرائيل، الإمارات العربية المتحدة، والولايات المتحدة، ويهدف إلى تعزيز التعاون في مجالات الطاقة، التكنولوجيا، البنية التحتية، الأمن الغذائي، والاستثمار.

ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا هو ممر نقل متعدد الأوجه يربط السواحل الغربية للهند عبر خطوط بحرية بميناء الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة، ومن هناك عبر خطوط السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية إلى الأردن، وأخيرًا إلى ميناء حيفا (Kaush, 2024). ومن المقرر أن تُنقل البضائع من ميناء حيفا إلى ميناء بيرايوس في اليونان، ومن هناك عبر خطوط السكك الحديدية والطرق البرية والبحرية إلى دول أوروبية أخرى. يتكون المشروع من مسارين: المسار الشرقي الذي يربط الهند بالدول الخليجية، والمسار الشمالي الذي يربط الدول الخليجية عبر الأردن و"إسرائيل" بأوروبا، حيث تُعد "إسرائيل" الحلقة الرابطة بين هذين المسارين (Tanchum, 2022).

الخريطة ١: الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا



المصدر: <https://idrw.org>

تبلغ المسافة الإجمالية للممر الاقتصادي، بما في ذلك المسارات البحرية والبرية، حوالي ٤٨٣٠ كيلومترًا (حداد، ٢٠٢٤). ويبلغ طول المسار السككي حوالي ٢٣٠٠ كيلومتر، ويمتد من ميناء الفجيرة في الإمارات إلى ميناء حيفا في "إسرائيل". يشمل مشروع السكك الحديدية في الإمارات بناء خط سكة حديد بطول ٦٠٥ كيلومترات يربط ميناء الفجيرة بالغويقات على الحدود مع المملكة العربية السعودية. ويجري حاليًا استكمال المرحلة الثانية من هذا المشروع بطول ١٤٥ كيلومترًا. يمتد المسار السككي في المملكة العربية السعودية لمسافة ١٤٠٠ كيلومتر، من حرض في جنوب شرق المملكة عبر الخرج والرياض وبيدة إلى الحديثة على الحدود الأردنية. ويتطلب المشروع إنشاء مسار مباشر بين الغويقات في الإمارات وحرض في السعودية، وهو الربط السككي الذي ينقصه حاليًا (وحدة الدراسات الآسيوية، ٢٠٢٣، ٣). يبلغ طول

خط السكة الحديد من الحديثة إلى ميناء حيفا عبر الأراضي الأردنية حوالي ٣٠٠ كيلومتر. حاليًا، يعمل ٦٠ كيلومترًا فقط من خط حيفا إلى بيسان بالقرب من الحدود الأردنية-الإسرائيلية، ويحتاج هذا الخط إلى تطوير وتوسيع نحو الشرق حتى الحدود الأردنية. كما يحتاج خط السكة الحديدية في الأردن إلى تجديد شامل بسبب التآكل (Arhama, 2023, 8). وقد صرح عبد الخالق عبد الله، الكاتب وأستاذ الجامعة في الإمارات، أن "ما يقرب من ٩٠ % من البنية التحتية السككية في الإمارات جاهزة". كما التزمت المملكة العربية السعودية باستثمار ٢٠ مليار دولار في الممر، حيث سيُخصص جزء كبير منه لإنشاء شبكة سكك حديدية داخلية (Vohra, 2023).

بشكل عام، يهدف مشروع الممر الاقتصادي الطموح إلى تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللوجستية في المجالات الحيوية التي تُعد من أولويات العالم اليوم، مثل مصادر الطاقة التقليدية، والطاقت المتجددة، التكنولوجيا والتحول الرقمي، واستخدام كابلات نقل الكهرباء وبناء السكك الحديدية لنقل البضائع. يُقدّر الخبراء لهذا المشروع أن الممر سيقبل من الوقت اللازم لنقل البضائع من الهند إلى أوروبا بنسبة ٤٠ %، والتكاليف بنسبة ٣٠ % (المنشأوي، ٢٠٢٣).

يتمتع الممر الاقتصادي بدعم دولي، ومزايا جغرافية، وأهداف اقتصادية مشتركة، وقدرة على المنافسة مع المشاريع الأخرى، مما يمنحه إمكانيات عالية للنجاح. ويحظى هذا الممر بدعم مباشر من الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية التي تسعى إلى تعزيز موقعها في الشرق الأوسط والحد من نفوذ الصين. ويمكن أن يؤدي هذا الدعم إلى توفير التمويل والاستثمارات اللازمة لتطوير البنية التحتية.

تسعى الهند، كأحد الفاعلين الرئيسيين في هذا الممر، إلى تعزيز دورها في النظام الاقتصادي والسياسي العالمي. حيث لهذا المسار الجديد أن يوفر للهند وصولاً أفضل وأسرع إلى أسواق الشرق الأوسط وأوروبا. وتعتمد قدرة الهند على الاندماج في ممر بشكل أساسي على كيفية إدارة دلهي لمجموعة الشراكات الاقتصادية في إطار ثلاثة محاور: ممر الزراعة والأمن الغذائي، ممر الابتكار الذي يشمل الطاقة الخضراء والتكنولوجيا المبتكرة، وممر الصناعات التحويلية البتروكيماوية. في هذا المشروع الضخم، توفر الهند المنتجات الزراعية، والإمارات العربية المتحدة رأس المال، و"إسرائيل" التكنولوجيا اللازمة (شادي، ٢٠٢٣). يعتقد بعض الخبراء في العلاقات الدولية، مثل مايكل تانشوم، أن هذا الممر سيؤثر على قطاع الزراعة وتأمين الأمن الغذائي في المنطقة. حيث تُعد الهند ثاني أكبر دولة في العالم من حيث قيمة إنتاج الأغذية، وأكبر منتج للأغذية ذات المحتوى الحراري، ورابع أكبر منتج من حيث القيمة الإجمالية للإنتاج الزراعي. من ناحية أخرى، تُعد الدول المشاركة الأخرى في الممر، مثل الإمارات، المملكة العربية السعودية، اليونان، و"إسرائيل"، دول تتمتع بميزات توفر مصادر الطاقة الشمسية والتكنولوجيا اللازمة للاستفادة منها. وبالتالي، فإن التعاون بين الهند و"إسرائيل" يعزز تطوير تكنولوجيا الطاقة الشمسية للدول الواقعة على طول الممر (Tanchum, 2021, 25).

بشكل عام، يهدف هذا المشروع إلى ربط الهند بأوروبا وتسهيل تطوير وتصدير الطاقة. فضلاً عن زيادة الأمن الغذائي وسلاسل التوريد، وربط شبكات الطاقة وخطوط الاتصال عبر الكابلات البحرية لضمان الوصول إلى الطاقة، وتعزيز الابتكارات المتقدمة في تكنولوجيا الطاقة النظيفة، وربط المجتمعات بالإنترنت المستدام (مجموعة باحثين، ٢٠٢٣، ١٣). ومع ذلك، فإن الممر الاقتصادي ليس مجرد مشروع اقتصادي، بل هو أيضاً مشروع سياسي وأمني يهدف إلى تحقيق أهداف متعددة.

المحور الثاني: موقع إيران الجغرافي في التجارة العالمية

يحد إيران سبع دول مثل العراق، تركيا، أفغانستان، باكستان، أرمينيا، أذربيجان، وتركمانستان، هذا يجعلها نقطة عبور هامة للوصول إلى أسواق آسيا الوسطى، القوقاز، الدول الخليجية، وجنوب آسيا، مما يسهل التبادل التجاري بين هذه المناطق. تطل إيران على الخليج وبحر عمان من الجنوب، وبحر قزوين من الشمال، حيث يتيح ذلك وصولها المباشر إلى طرق مائية دولية مهمة، إضافة إلى امتلاكها منافذ بحرية استراتيجية تعد بوابة طبيعية للتصدير والاستيراد خاصة في مجالات النفط والغاز (نورعلي، ٢٠٢٢، ١١٧٥).

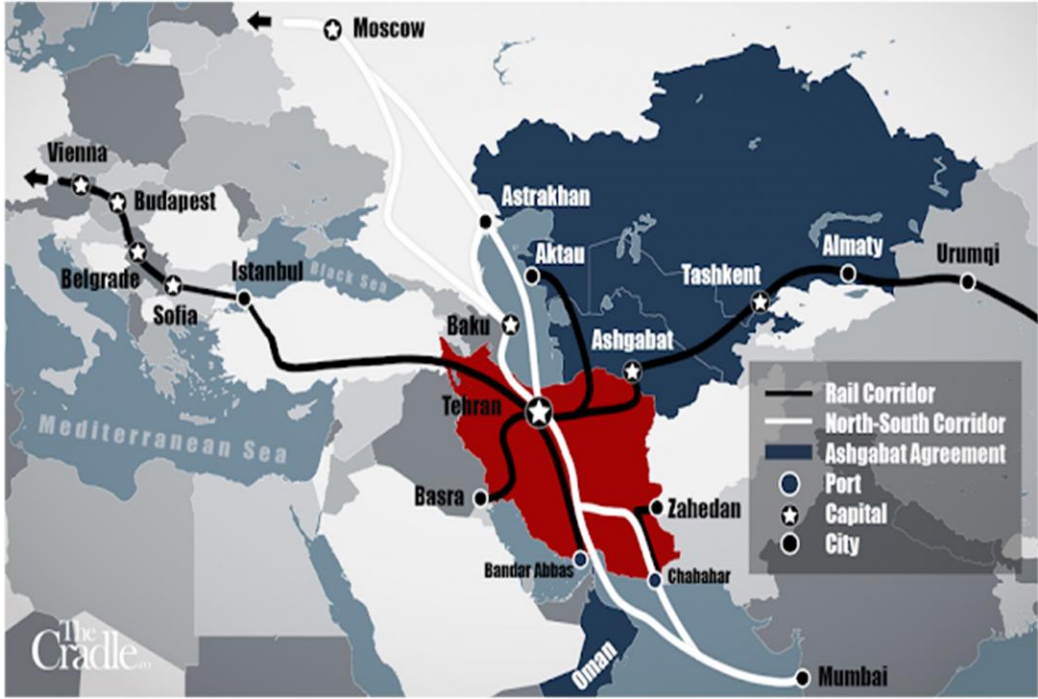
تتمتع إيران بموقع جغرافي متميز جعل منها جسراً برياً بين دول شرق البحر المتوسط من جهة، ودول وسط وجنوب آسيا من جهة أخرى. فقد كانت الطرق الرئيسية للتجارة تمر عبر الجزء الشمالي من البلاد. ولما كانت إيران تقع بين نطاق نفوذ دولتين عظميين، هما بريطانيا العظمى والاتحاد السوفيتي خلال العقود الماضية، اكتسبت أهمية استراتيجية خاصة، مما جعلها منطقة تنافس شديد بين هاتين القوتين. حيث كانت إيران أيضاً أحد المعابر الرئيسية التي استخدمتها قوات الحلفاء لمد الإمدادات إلى الاتحاد السوفيتي السابق أثناء مقاومته للغزو الألماني خلال الحرب العالمية الثانية. كما يمكن تقسيم إيران جغرافياً إلى أربع أقاليم رئيسية: إقليم المرتفعات الغربية، إقليم المرتفعات الشرقية، إقليم المرتفعات الشمالية، وإقليم الهضبة الوسطى.

ولطالما كانت إيران نقطة وصل طبيعية بين آسيا الوسطى والشرق الأوسط وأوروبا. فقد ظلت جغرافية إيران محوراً تجارياً عبر آلاف السنين، حيث لُقبت بـ"مفترق الطرق التجارية" و"طريق الحرير". وتتمتع إيران بموارد ضخمة ومتنوعة، لكنها تواجه تحديات كبيرة على صعيد المياه والبيئة.

ولتتمكن الأطراف المختلفة من تحقيق تبادل منافع من خلال الموقع الجغرافي لإيران، ينبغي على الأخيرة الاعتماد بشكل أساسي على ميزة التجارة. فعلى سبيل المثال، يُعد الطريق الأكثر جدوى اقتصادية لربط الصين بالقرن الأفريقي، والبحر الأبيض المتوسط، وأوروبا، مساراً يمر عبر إيران. كما أن الطريق الأكثر منطقية وفعالية لربط أوروبا بالهند والصين والدول الخليجية وآسيا الوسطى يمر عبر إيران. بهذا المعنى، تعد إيران حقاً مفترق طرق، وهو موقع جغرافي يجلب لها منفعة استراتيجية، حيث تمثل ممراً حيوياً

لنقل الطاقة والبضائع، لا سيما مع وجود موانئ هامة مثل ميناء بندر عباس وميناء تشابهار (نجات، ٢٠٢٤، ١٨).

الخريطة ٢: مكانة إيران في الممرات الدولية



المصدر: <https://thecradle.co>

تقع إيران في موقع استراتيجي تاريخي يُعرف بـ"مفتقر طرق الحضارات"، عبر وقوعها في قلب طريق الحرير، أقدم ممر بري في العالم. حيث تربط إيران اليوم بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب، ما يجعلها نقطة التقاء دولية مركزية.

تقع إيران في منطقة الشرق الأوسط الهشة من حيث موقعها الجغرافي في جنوب غرب آسيا. تربط الهند وروسيا عبر ممر الشمال-الجنوب، وتربط آسيا وأوروبا عبر ممر الشرق-الغرب أو طريق الحرير الجديد، الذي يربط آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا وأوروبا الغربية من خلال ممر "تراسيكا". كما تربط جنوب شرق آسيا بشمال غرب أوروبا عبر ممر جنوب آسيا، وتشكل حلقة وصل بين دول آسيا الوسطى والبحار ضمن اتفاقية عشق آباد (نجات، ٢٠٢٤، ٧).

يبدو أن الموقع الجيوسياسي الحساس لإيران، عند مفترق الطرق بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا، يوفر لها فرصة فريدة لتصبح مركزاً محورياً للتجارة، لا سيما في مجال صادرات الطاقة والسلع الأخرى.

ومع ذلك، لم تتمكن إيران من تأكيد موقعها في المنافسات المتعلقة بالممرات الإقليمية والنقل بسبب العقوبات الغربية والعزلة الدولية منذ أكثر من أربعة عقود فضلاً عن ضعف البنية التحتية للنقل. في الواقع، فقد قلّصت العقوبات الدولية المفروضة على إيران بسبب برنامجها النووي من قدرتها على جذب الاستثمارات وتطوير البنية التحتية الحيوية على طول هذه الممرات الاستراتيجية. من جهة أخرى، أدت التوترات السياسية الإقليمية إلى دفع العديد من القوى الدولية إلى تجنب استخدام الأراضي الإيرانية في مشاريعها الاقتصادية الكبرى، مما أثر سلباً على استثمار إيران كممر إقليمي محوري.

المحور الثالث: موقف إيران من الممر الهندي - الأوروبي

يُمثل مشروع "الممر الهندي - الشرق الأوسط - الأوروبي" تحدياً استراتيجياً بارزاً لإيران، التي ترى فيه محاولة مقصودة لتهميش موقعها الجغرافي الحيوي، وتقويض نفوذها الإقليمي المتنامي، خاصة في ظل التوترات القائمة بينها وبين عدد من الأطراف الرئيسة المشاركة في المشروع. ورغم غياب تصريحات رسمية صريحة تعلن عن معارضة طهران المباشرة لهذا الممر، فإن المواقف الضمنية، والسياسات المضادة، وتصريحات كبار المسؤولين تعكس قلقاً عميقاً من التداعيات الجيوسياسية والاقتصادية المحتملة لهذا التحول في خطوط التجارة الإقليمية والدولية.

منذ الإعلان عن إطلاق هذا المشروع في قمة مجموعة العشرين عام ٢٠٢٣، رأت طهران فيه تطوراً مقلقاً لا يقتصر على الجانب الاقتصادي، بل يمتد إلى تهديدات تتعلق بالأمن القومي والنفوذ الجيوسياسي لإيران في منطقة تعتبرها تقليدياً ضمن مناطق نفوذها الاستراتيجي. فالممر الجديد يُقصي إيران تماماً من مسار نقل البضائع والطاقة بين الهند وأوروبا، ما يعني فقدان دورها المحوري كممر بري طبيعي بين الشرق والغرب. ولا يُعد هذا الاستبعاد خسارة اقتصادية لإيران فحسب، بل هو رسالة سياسية تعكس إعادة ترتيب التوازنات الإقليمية بما لا يخدم المصالح الإيرانية.

من وجهة نظر إيران، فإن إدراج "إسرائيل" ضمن الممر يُعد خطوة خطيرة باتجاه "تطبيع اقتصادي" تدريجي بين عدد من الدول العربية و"إسرائيل"، تحت غطاء التعاون اللوجستي والتجاري. ويُفهم في طهران أن هذا التطور يمثل تهديداً مزدوجاً: فمن جهة، يُعزز الوجود الإسرائيلي في قلب التجارة الإقليمية؛ ومن جهة أخرى، يُضعف موقع إيران كطرف فاعل في معادلات النقل والطاقة في منطقة الشرق الأوسط (وكالة تسنيم للأخبار، ٢٠٢٤).

أما العلاقة التاريخية الجيدة بين إيران والهند، والتي ارتكزت لعقود على المصالح المشتركة في مشاريع كبرى مثل ميناء "تشابهار"، فقد باتت اليوم موضع شك وتقييم جديد. فميل نيودلهي المتزايد نحو الدول الخليجية و"إسرائيل" في إطار مشاريع استراتيجية كبرى يثير قلقاً في طهران، ويفتح الباب أمام تغيير

محتمل في أولويات السياسة الهندية، قد يُفضي إلى تقليص الاعتماد على الموانئ الإيرانية لصالح بدائل أكثر انسجامًا مع التحالفات الجديدة.

في هذا السياق، تُدرك طهران أن المشروع لا يُمثّل مجرد مسار تجاري، بل هو ممر ذو أبعاد استراتيجية وأمنية تتصل مباشرة بالهيمنة الإقليمية وإعادة رسم خريطة التحالفات. لذلك، تعد إيران المشروع تهديدًا مركبًا، يتجاوز الجانب اللوجستي إلى كونه أداة لإضعاف محور المقاومة، وإعادة تموضع الجغرافيا السياسية بما يخدم مصالح الغرب و"إسرائيل" (نجات، ٢٠٢٥، ٢٠). وخاصة أن وصف بنيامين نتنياهو، رئيس وزراء "إسرائيل"، إطلاق مشروع الممر الهندي - الشرق الأوسط - الأوروبي بأنه من أبرز الأحداث الاستراتيجية التي تواجه "إسرائيل" في العصر الحديث، مشيرًا إلى أن هذا المشروع يضع تل أبيب في قلب شبكة التجارة العالمية، ويعيد تشكيل خارطة التوازنات السياسية والاقتصادية في منطقة الشرق الأوسط. وفي كلمته أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، عرض نتنياهو خارطة تحت اسم "البركة" (The Blessing)، والتي توضح مدى تأثير هذا الممر على المنطقة بأسرها، مؤكدًا أن المشروع يمثل تحولًا جذريًا في العلاقات الإقليمية، ويُضعف بشكل مباشر النفوذ الإيراني، ويعزز مكانة "إسرائيل" كشريك أساسي في التحولات الاقتصادية والسياسية المقبلة (Berman, 2024).

وقد انعكس هذا الإدراك بشكل واضح في خطابات قائد الثورة الإسلامية، آية الله علي خامنئي، الذي أشار إلى أن هذا الممر ليس مجرد مشروع اقتصادي بل جزء من "مخطط غربي - عبري" يستهدف تحويل "إسرائيل" إلى بوابة رئيسة لتصدير الطاقة من المنطقة إلى الغرب، واستيراد السلع والتكنولوجيا منها، معتبراً أن ما وصفه بـ"السلوك الإجرامي" لـ"إسرائيل" يرتبط بشكل مباشر بهذا المشروع (خامنئي، ٢٠٢٤، ١٣).

كما عبّر رئيس مجلس الشورى الإسلامي، محمد باقر قاليباف، عن هذا القلق بوضوح، مشيرًا إلى أن الممر الناشئ، الذي تشارك فيه "إسرائيل" والإمارات والسعودية، يُعدّ محاولة لتجاوز إيران وعزلها عن شبكات التجارة الإقليمية (قاليباف، ٢٠٢٤). وكتبت صحيفة "كيهان" المقربة من مكتب المرشد الإيراني أن مشروع الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي يُعدّ محاولة واضحة لإعادة تشكيل خارطة النفوذ الجيوسياسي في المنطقة على حساب إيران. ويشكل هذا المشروع تهديدًا مباشرًا للأمن الاقتصادي والسياسي الإيراني، إذ يستهدف تهميش دور إيران عبر تحويل خطوط التجارة والربط الاستراتيجي بعيدًا عن أراضيها، مما يؤدي إلى فقدان طهران موقعها المحوري كممر تجاري بين آسيا وأوروبا. وإلى جانب الأبعاد الاقتصادية، يحمل الممر أبعادًا سياسية واضحة، خاصة مع مشاركة "إسرائيل" ودعم الولايات المتحدة

والدول الخليجية، وهو ما يزيد من عزلة إيران على الصعيد الإقليمي ويضعف نفوذها في محيطها الجغرافي والسياسي (صحيفة كيهان، ٢٠٢٤).

الخريطة ٣: ممر الشمال - الجنوب



المصدر: <https://en.otaghiranonline.ir>

في ضوء ذلك، تسعى إيران إلى مواجهة المشروع من خلال استراتيجيتين متكاملتين: تقويض فعالية الممر عبر الضغط السياسي والإعلامي والتشكيك بشرعيته ومخاطره. وتطوير ممرات بديلة مثل ممر "الشمال - الجنوب"، لتعزيز دور إيران كممر رئيس في الربط بين آسيا الوسطى، روسيا، والهند، مع التأكيد على سيادتها على جغرافيتها الحيوية.

المحور الرابع: أبعاد ومخاطر الممر الهندي - الأوروبي على إيران

يمثل مشروع الممر الهندي - الأوروبي تهديدًا متعدد الأبعاد لإيران، حيث تتداخل الأبعاد الجغرافية والسياسية والاقتصادية والأمنية لتشكل تحديًا استراتيجيًا خطيرًا على مكانتها الإقليمية والدولية. ويمكن تلخيص هذه الأبعاد على النحو الآتي:

أولاً: البعد الجيوسياسي

تتمتع إيران بموقع جغرافي فريد يجمع بين الأبعاد الجيوسياسية والجيواستراتيجية والجيواقتصادية، إضافة إلى دورها المحوري في النقل الإقليمي، مما يمنحها موقعًا مميزًا كممر عبور (نجات، ٢٠٢٤، ٥). ومن ناحية أخرى، فإن امتلاكها لاحتياطيات ضخمة من النفط والغاز جعل من موقعها الجغرافي مركزًا

للقاطع بين المصالح الاستراتيجية والاقتصادية، الأمر الذي منحها أهمية كبيرة على مستوى العالم. يشير روبرت كابلان في كتابه "انتقام الجغرافيا" إلى الموقع المحوري لإيران في منطقة الشرق الأوسط، مؤكدًا أن ميزتها الجغرافية الواقعة في جنوب "هارتلاند ماكيندر"^١ وضمن "ريملاند سبايكمان"^٢ تتجاوز أي عامل آخر في تحديد مكانتها الجيوسياسية (Kaplan, 2012, 82). فإيران تقع على مفترق طرق بين الشرق والغرب، وتشكل رابطاً طبيعياً بين آسيا الوسطى وشبه القارة الهندية والشرق الأوسط.

وفي هذا الإطار، فإن تفعيل الممر الاقتصادي، الذي يُعد منافساً مباشراً للممرات التي تمر عبر إيران، قد يؤدي إلى إضعاف مكانتها الجيوسياسية. حيث أن اكتمال هذا الممر سيقول من الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز، ومع تفعيله، ستتراجع أهمية المضائق الاستراتيجية مثل هرمز وباب المندب، ما يُفقد إيران القدرة على استخدامها كأوراق ضغط كما كان الحال سابقاً. علاوة على ذلك، فإن إيران التي تلعب دوراً مهماً في المشاريع الكبرى مثل مبادرة "الحزام والطريق" وممر "الشمال-الجنوب"، قد تشهد تراجعاً في تأثيرها بفعل هذا الممر الاقتصادي، مما يُضعف أدواتها في التأثير على حركة التجارة العالمية.

يمر الممر عبر دول عربية إضافة إلى "إسرائيل"، دون أن يشمل الأراضي الإيرانية، وهو ما يُقلص من دور إيران كممر استراتيجي بين آسيا وأوروبا، ويُعزز في المقابل من مكانة "إسرائيل" وبعض الدول المشاركة ضمن التحالفات الاقتصادية والسياسية، في حين يضاعف من مكانة إيران التي كانت تُعد نقطة اللقاء جغرافية محورية. كما أن استكمال هذا الممر قد يُسهّم في تعميق عزلة إيران الإقليمية والدولية. فمن جهة، يساهم في تطبيع وتعزيز العلاقات بين الدول العربية و"إسرائيل"، مما يؤدي إلى تقوية مكانة "إسرائيل" في الإقليم مقابل تقليص نفوذ إيران. ومع تنامي التعاون الاقتصادي والأمني بين أطراف الممر، قد تُدفع إيران نحو الهامش، خاصة في ظل العداء القائم بينها وبين السعودية، الإمارات، "إسرائيل"، والولايات المتحدة (صحيفة كيهان، ٢٠٢٤).

(١) نظرية هارتلاند (Heartland) لماكيندر تركز على منطقة "قلب الأرض" أو الهارتلاند في أوراسيا، التي تتمتع بمميزات جغرافية استراتيجية من حيث اتساعها، أمانها الطبيعي، تحكمها في خطوط المواصلات الداخلية، واحتوائها على ثروات طبيعية كبيرة، مما يجعلها قلعة دفاعية وقاعدة للسيطرة على العالم. فكرة ماكيندر هي أن من يسيطر على الهارتلاند يهيمن على جزيرة العالم (العالم القديم)، ومن يسيطر على جزيرة العالم يسيطر على العالم بأسره.

(٢) مفهوم الريملاند (Rimland) لنظريات سبايكمان يختلف عن هارتلاند حيث يعتبر الريملاند هو "النطاق الهامشي" أو الحافة أو الهامش الساحلي الذي يشمل أوروبا (عدا روسيا)، الجزيرة العربية، آسيا، الصين، وشرق سيبيريا، وهو منطقة تجمع بين القوى البحرية والبرية. يعطى الريملاند أهمية أعظم من الهارتلاند لأن به عدد كبير من السكان وموارد اقتصادية وطبيعية غنية، إضافة إلى طرق بحرية داخلية هامة. سبايكمان يرى أن السيطرة على الريملاند تعني السيطرة على أوراسيا، ومن ثم التحكم في العالم.

وبالنظر إلى أن المشروع يحظى بدعم أمريكي وأوروبي، فمن المرجح أن تتغير الأولويات العالمية لصالح الدول المشاركة فيه، ما يزيد من تهميش إيران على الصعيد الدولي. وإذا ما استؤنفت جهود التطبيع العربي-الإسرائيلي، لاسيما مع عودة دونالد ترامب إلى السلطة - الذي يُعد أحد أبرز مهندسي مسار التطبيع - فإن عزلة إيران الإقليمية ستتسارع، خاصة مع تفعيل الممر الاقتصادي. ومن الجدير بالذكر أن دونالد ترامب خلال ولايته السابقة تبنى استراتيجية "الضغط الأقصى" ضد إيران، والتي خلّفت تداعيات كبيرة على طهران. لذا، فإن تبنى هذه الاستراتيجية مجدداً، إلى جانب دعم ترامب المرتقب للممر الاقتصادي، قد يدفع بعض دول المنطقة إلى تقليص علاقاتها مع إيران، ما يؤثر سلّياً على قدرة طهران الدبلوماسية (تابناك، ٢٠٢٥).

ثانياً: البُعد الاستراتيجي

مع استمرار تقدم مشروع الممر الاقتصادي وازدياد الدعم الدولي له، قد تفقد إيران موقعها الجيوستراتيجي كممر حيوي لنقل الطاقة والبضائع بين الشرق والغرب، ما سيؤدي إلى تراجع قدرتها على التأثير في موازين التحالفات الإقليمية والدولية. كما أن تفعيل الممر الاقتصادي من شأنه تعزيز دور "إسرائيل"، ورفع مكانة السعودية والإمارات في المنطقة. وتُظهر مشاركتهما في المشروع نجاح الدولتين في تبنى موقع فاعل في التطورات الإقليمية والدولية، الأمر الذي يعكس تنوع الشراكات والانخراط المتزايد في المسارات الاستراتيجية العالمية.

ويذكر مركز الملك فيصل للدراسات والبحوث: "يجب أن تؤدي المملكة العربية السعودية دوراً رئيسياً في مشروع الممر الاقتصادي، لأن المشاركة النشطة فيه ستحوّل المملكة إلى مركز لوجستي وعقدة نقل إقليمية ودولية" (مركز الملك فيصل، ٢٠٢٣، ١١). ومن خلال هذا المشروع، تسعى السعودية والإمارات إلى تعزيز موقعهما الاقتصادي والجيوستراتيجي، عبر تطوير البنية التحتية والتعاون الأمني، والتموضع كلاعبين محوريين في توازن القوى الإقليمي.

وتُظهر مشاركة الدول الثلاث - السعودية، الإمارات، و"إسرائيل" - سعيها إلى لعب أدوار رئيسية ومتعددة في مشروع الممر، حيث يهدف المشروع إلى ربط آسيا بأوروبا، ما يمنحها فرصة كبيرة لتعزيز

١. مصطلح "الضغط الأقصى" (Maximum Pressure) يشير عادةً إلى استراتيجية سياسية أو اقتصادية تستخدمها دولة أو جهة لممارسة أقصى حد من الضغوط على طرف آخر بهدف تحقيق أهداف محددة، غالباً في سياق العقوبات الاقتصادية أو الضغوط الدبلوماسية. وتشير حملة الضغط الأقصى إلى العقوبات المكثفة التي فرضتها إدارة ترامب على إيران بعد خروج الولايات المتحدة من خطة العمل الشاملة المشتركة (JCPOA) في عام ٢٠١٨. وهدفت هذه الحملة إلى الضغط على إيران لإعادة التفاوض بشأن الخطة، وإضافة المزيد من القيود على برنامجها النووي، وتوسيع نطاق الاتفاقية لتشمل الصواريخ الباليستية الإيرانية والأنشطة الإقليمية الأخرى.

مكانتها في التجارة العالمية. كما تتيح المشاركة لدول الخليجية توسيع التجارة غير النفطية وجذب الاستثمارات الأجنبية، لا سيما في مجالات البنية التحتية والخدمات اللوجستية، ما يعزز من موقعها الجيوسياسي.

علاوة على ذلك، فإن هذا المشروع قد يُسرّع من مسار تطبيع العلاقات العربية - الإسرائيلية، ويزيد من نفوذ "إسرائيل" الإقليمي، في مقابل إضعاف موقع إيران، خاصة في ظل ارتباط إيران بدعم جماعات المقاومة ضد "إسرائيل"، ما يُقلل من قدرتها على التأثير في المشهد الأمني والسياسي الإقليمي (وكالة أنباء الجمهورية الإسلامية الإيرانية، ٢٠٢٤).

ثالثاً: البُعد الاقتصادي

مع تفعيل الممر الهندي - الأوروبي، ستتكدس خسائر كبيرة نتيجة انخفاض الاعتماد على ممراتها البرية والبحرية لنقل البضائع والطاقة. وخصوصاً أن ميناء تشابهار، الذي كان يُعد محوراً مهماً في الربط التجاري مع الهند وآسيا الوسطى، قد يفقد أهميته لصالح موانئ الدول الخليجية المشاركة في المشروع. ويؤثر هذا الممر الاقتصادي سلباً على خطط إيران لتطوير ممر "الشمال-الجنوب"، الذي تم تصميمه كممر استراتيجي بديل لربط الهند بشمال أوروبا عبر إيران، ويُعد أحد الركائز الأساسية لاستراتيجيات طهران الاقتصادية والجيوسياسية.

يُعرف ممر "الشمال - الجنوب" (INSTC) بأنه ممر متعدد الوسائط يربط مناطق النقل المختلفة في جنوب آسيا وغربها، وآسيا الوسطى، والقوقاز، وروسيا، وشمال أوروبا. ويُعد بتقليل زمن النقل بنسبة تصل إلى ٤٠ ٪، والتكاليف بنسبة مماثلة. إلا أن الممر الجديد - المتمثل في ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا - قد يُشكل مساراً أسرع وأكثر جدوى اقتصادية، ما يدفع العديد من الدول لتفضيله، وهو ما يقلص من أهمية ممر الشمال - الجنوب الذي يمر عبر إيران (Rudenshiold, 2024).

وقد وصف خبراء العلاقات الدولية الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي بأنه "مغير لقواعد اللعبة" (Siddiqui, 2023)، حيث يسعى إلى عزل إيران عبر تعزيز الشراكة بين الهند والدول الخليجية وإسرائيل. وتسعى الولايات المتحدة إلى منع أي تقارب اقتصادي بين إيران والهند أو الدول الخليجية، من خلال تشكيل تحالف سياسي - اقتصادي بديل.

ورغم أن الهند هي المستثمر الرئيسي في ميناء تشابهار، إلا أن انخراطها في المشروع الجديد يُهدد بإلغاء المشروع الإيراني الذي كانت طهران تأمل من خلاله أن تصبح مركزاً للنقل في خطوط التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا (وكالة أنباء آنا، ٢٠٢٥). كما أن المشروع يُمكن الدول العربية من أن تكون مسارات رئيسية لنقل البضائع إلى أوروبا وآسيا، ما يُقلص من دور إيران كمركز لوجستي، ويُضعف إيراداتها

الاقتصادية. بل وقد يؤدي إلى تغيير مسارات التجارة العالمية، وتقليص الاستثمارات في إيران، خصوصاً من قبل الهند، في ظل جاذبية المشروع الجديد، مما يؤثر سلباً على النمو الاقتصادي الإيراني.

رابعاً: البعد الأمني

يُعد تفعيل الممر الاقتصادي أحد التهديدات الأمنية-العسكرية الرئيسية لإيران. فالقادة الإيرانيون يرون أن المشروع يُعزز من الوجود الإسرائيلي في قلب التجارة الإقليمية، وهو ما يشكل تهديداً مباشراً لمصالح طهران الأمنية. ويُعد الصراع بين "إسرائيل" وإيران من أكثر الصراعات تعقيداً في المنطقة. وفي ظل تنامي العلاقات بين "إسرائيل" والهند، ومع دعم المشروع من قبل الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية، فإن احتمالية تشكيل كتلة إقليمية مناهضة لإيران تزداد.

وقد عملت الولايات المتحدة خلال السنوات الماضية على بناء تحالف عسكري يشمل الدول العربية و"إسرائيل"، من خلال مساعي إبرام معاهدات دفاع مشترك وتطبيع العلاقات، خاصة مع السعودية. ويأتي الممر الاقتصادي ليعطي بعداً اقتصادياً وأمنياً لهذه التحالفات.

ومع انضمام الهند ودول عربية إلى المشروع، فإن احتمال تشكل كتل وتحالفات جديدة في المنطقة يصبح أمراً مرجحاً. وقد يؤدي التعاون الأمني والعسكري بين الولايات المتحدة والهند وإسرائيل والدول الخليجية إلى تصاعد التهديدات العسكرية ضد إيران، وهو ما ينعكس سلباً على أمنها القومي. ولأن نجاح المشروع يعتمد على التعاون الأمني والعسكري بين الدول المشاركة، فإن ذلك قد يتضمن تبادل المعلومات، مناورات عسكرية مشتركة، وإجراءات وقائية ضد التهديدات. ومع تصاعد التعاون بين بعض الدول العربية و"إسرائيل"، يزداد خطر التوترات الحدودية بالنسبة لإيران. كما أن هذا المشروع قد يُفاقم التوترات بين إيران وجيرانها، ويدفع بالمنطقة نحو مزيد من الصراعات السياسية والاقتصادية، بما قد يؤدي إلى زعزعة الاستقرار الإقليمي. في الواقع، الممر الاقتصادي لا يؤثر فقط على العلاقات بين إيران و"إسرائيل"، بل يُهدد بإحداث تغييرات جوهرية في البنية السياسية والاقتصادية والأمنية للمنطقة برمتها (وكالة مهر للأخبار، ٢٠٢٥).

الخاتمة والاستنتاجات

تشكل مبادرة الممر الهندي - الشرق الأوسطي - الأوروبي تحولاً نوعياً في مجال النقل ضمن الممرات التجارية العالمية، إذ لم تعد مجرد مبادرة اقتصادية تهدف إلى تسهيل الربط بين آسيا وأوروبا، بل تحولت إلى أداة استراتيجية لإعادة توزيع النفوذ في منطقة الشرق الأوسط. ومن خلال البحث، يتضح أن إيران ترى في هذا المشروع تهديداً مركباً يمتد على مستويات عدة: اقتصادياً من خلال تجاوز أراضيها في مسارات التجارة والطاقة، وسياسياً عبر دعم التطبيع مع "إسرائيل" وانخراطها في المشاريع الإقليمية، واستراتيجياً بتقليص أهمية مضيق هرمز كمركز ثقل في تجارة النفط العالمية، ما يشير إلى رغبة واضحة في تقويض مكانة إيران في منظومة الربط العالمية. وفي ضوء هذا التهديد تسعى إيران إلى مواجهته بطرق

متعددة من خلال تعزيز مشروع "ممر الشمال - الجنوب"، والتقارب مع روسيا والصين، ومحاولة استثمار بوابر التهدة مع بعض الدول الخليجية، ما يعكس استراتيجية تقوم على إعادة التوضع بدل المواجهة المباشرة.

وفي ظل هذه المعطيات، يمكن استشراف أربعة سيناريوهات مستقبلية محتملة لموقف إيران من المشروع. الأول، يتمثل في نجاح إيران في تعزيز ممرات بديلة وشراكات مع قوى صاعدة كروسيا والهند والصين، شرط أن تتمكن من تخفيف العقوبات وتحقيق الاستقرار الداخلي. الثاني، هو تقارب اقتصادي مع الدول الخليجية، يسمح لها بلعب دور غير مباشر في المشروع، عبر قنوات لوجستية أو تنسيق ثنائي، وهو ما يتطلب مرونة سياسية وواقعية استراتيجية. أما السيناريو الثالث، فيقوم على احتمال استمرار العزلة والتصعيد، مما يؤدي إلى تهميش إيران إقليميًا وتقليص قدرتها على التأثير في التحولات الجارية. السيناريو الرابع، والأكثر واقعية وقابلية للتنفيذ، هو اتباع سياسة مزدوجة تقوم على الموازنة بين تعزيز البدائل وتقادي الانخراط المباشر في المشاريع المنافسة، مع الانفتاح الجزئي لتقليل الضغوط.

في المجمل، فإن مستقبل الدور الإيراني في معادلة الممرات العالمية لن يتوقف فقط على مواقف الأطراف الأخرى، بل يعتمد بالدرجة الأولى على قدرة إيران على تطوير بنيتها التحتية، وتحديث أدواتها الاقتصادية والدبلوماسية، وتكييف سياساتها مع مشهد إقليمي ودولي سريع التحول. التحدي الذي تواجهه إيران اليوم لا يتمثل فقط في استبعادها من مشروع اقتصادي، بل في إعادة صياغة خارطة النفوذ في المنطقة. من هذا المنطلق، فإن دراسة موقف إيران من مشروع الممر الهندي الأوروبي تفتح نافذة لفهم ديناميكيات التنافس الإقليمي وتعقيدات العلاقات الدولية في الشرق الأوسط، بما يجعلها قضية مفتوحة تستحق المتابعة المستمرة والتحليل المعمق.

المصادر والمراجع

أ. العربية:

المنشأوي. ع. (١١ أيلول، ٢٠٢٣). قصة الممر الاقتصادي.. طموحات كبيرة ومشروع سيغير الشرق الأوسط *The story of the Economic Corridor Big ambitions and a project that will change the Middle East*. العربية. نت. [الرابط](#).

حداد، س. (٢٤ كانون الثاني، ٢٠٢٤). بعد حرب غزة ما مصير ممر التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟ *After the Gaza war, what happens to the great East-West trade corridor*. الخليج أونلاين. [الرابط](#).

شادي، م. (٢ أيلول، ٢٠٢٣). اعتبارات سياسية: دوافع وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط - أوروبا *Political considerations: Motivations and Challenges of the India-Middle East-Europe Project*. المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية.

مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية. (٢٠٢٣). مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا *G20 and the India-Middle East-Europe Economic Corridor Project*. مسارات. مركز الملك فيصل. <https://www.kfcris.com/pdf/8ae7db922ba0ec621594a0f3066d1e3a6578116f1fdf8.pdf>

مجموعة باحثين. (٥ تشرين الأول، ٢٠٢٣). الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات *The India-Middle East-Europe Global Trade Corridor Opportunities and challenges*. المعهد الدولي للدراسات الإيرانية. [الرابط](#).

نجات، ع. (٧ تشرين الأول ٢٠٢٤). موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً *Iran's position on new corridors: The Road to Development*. مركز البيان للدراسات والتخطيط.

<https://www.bayancenter.org/2024/05/11136/>

نجات، ع. (٢ أيلول، ٢٠٢٥). إسرائيل والممر الهندي - الأوروبي: مكاسب استراتيجية وتحليل الأبعاد الجيوسياسية. مركز البيان للدراسات والتخطيط. <https://www.bayancenter.org/2025/09/14269/>

وحدة الدراسات الآسيوية. (٤ تشرين الأول، ٢٠٢٣). التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق. مركز الإمارات للسياسات.

<https://www.epc.ae/ar/details/scenario/altanafus-altakamuli-mamar-alhind-alsharq-alawsat-uwruba-wamubadarat-alhizam-waltariq>

وحدة الدراسات السياسية. (٢٠٢٢، ١٩ يوليو). الرباعية الأميركية - الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه *The American-Israeli-Indian-Emirati quartet: Background and goals of the alliance*. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات.

<https://www.dohainstitute.org/ar/PoliticalStudies/Pages/the-emergent-alliance-between-the-us-israel-india-and-the-uae-i2-u2-background-and-objectives.aspx>

وحدة الدراسات السياسية. (٢٠٢٣، ١٤ سبتمبر). ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات.

<https://www.dohainstitute.org/ar/PoliticalStudies/Pages/the-india-middle-east-europe-corridor-confronting-china-and-normalizing-arab-israeli-relations.aspx>

المصادر الأجنبية:

ب. الفارسية:

خامنئي، ع. (٢٠٢٤، ٤ أكتوبر). خطبه‌های نماز جمعه تهران (*Sermons of Tehran's Friday Prayers*). الموقع الإلكتروني لمكتب المرشد الأعلى.

موقع تابناك. (٢٠٢٥، ٢٨ يوليو). بازگشت ترامپ به «فشار حداکثری» علیه ایران (*Trump's Return to "Maximum Pressure" Against Iran*). رقم الخبر: ١٢٨٧١٤٧.

صحيفة كيهان. (٢٠٢٤، ١٦ أكتوبر). کریدور آیمک شکل نخواهد گرفت (*The IMEC Will Not Be Established*). رقم الخبر: ٢٩٧٠٨٧.

قالیباف، م. ب. (٢٠٢٤، ١٦ يونيو). گفت‌وگوی دکتر قالیباف با کارشناسان در برنامه تلویزیونی میزگرد سیاسی (Dr. Qalibaf's Dialogue with Experts on the Political Roundtable Television Program). الموقع الإلكتروني لمحمد باقر قالیباف.

نورعلي، ح. (٢٠٢٢). واكوى نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی (*Examining Iran's Geopolitical Role in International Corridors*). مجلة أبحاث الجغرافيا البشرية. العدد ٥٤. المجلد ٣.

وكالة أنباء الجمهورية الإسلامية الإيرانية. (٢٠٢٤، ٦ أكتوبر). آیمک؛ پروژه‌ای برای تضمین موجودیت رژیم صهیونیستی (*IMEC: A Project to Ensure the Survival of the Zionist Regime*). رقم الخبر: ٨٥٦١٨١٤٣.

وكالة أنباء آنا. (٢٠٢٥، ٢٨ يوليو). وقتی شریک استراتژیک، به تهدید ترانزیتی تبدیل می‌شود (*When a Strategic Partner Becomes a Transit Threat*). رمز الخبر: ٩٨٧٥٥٠.

وكالة مهر للأنباء. (٢٠٢٥، ٣١ يونيو). شکست طرح کریدور آیمک با حمله موشکی ایران به بندر حیفا (*The IMEC Project Fails Following Iran's Missile Strike on Haifa Port*). رمز الخبر: ٦٥٠٦٤٢٥.

وكالة تسنیم للأنباء. (٢٠٢٤، ٢٥ يوليو). داستان جنگ کریدورها (*The Story of the Corridors' War*). رمز الخبر: ٨٥٠٤٠٣.

ج. الإنجليزية:

Arhama, S. (2023). Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry. *Corridor Politics*, 14(2). Vol. 4, Issue 1.

Berman, L (September 27, 2024). Netanyahu holds up maps illustrating the 'blessing' and 'curse' facing Mideast, *The Times of Israel*.

https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/netanyahu-holds-up-maps-illustrating-the-blessing-and-curse-facing-mideast

Kaush. A. (December 10, 2024). IMEC at One Year: India-Middle East Leads, Europe Needs to Recommit. *The National Interest*.

<https://nationalinterest.org/feature/imec-one-year-india-middle-east->

Kaplan, R. (2012). *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*. New York: Random House Publishing Group.

Rudenshiold, E. (December 27, 2024). New Infrastructure Corridors: Ready, Set, Go? ISPI Online.

<https://www.ispionline.it/en/publication/new-infrastructure-corridors-ready-set-go-195455>

Siddiqui, S. (September 2, 2023). Impact of India-Mideast-Europe corridor extends far beyond countering China. *Al-Monitor*.

<https://www.al-monitor.com/originals/2023/09/impact-india-mideast-europe-corridor-extends-far-beyond-countering-china>

Tanchum, M. (2021). India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore, (Issue No. 14).

Tanchum, M. (July 27, 2022). The India-Middle East Food Corridor: How the UAE, Israel, and India are forging a new inter-regional supply chain. Middle East Institute.

<https://www.mei.edu/publications/india-middle-east-food-corridor-how-uae-israel-and-india-are-forging-new-inter>

Vohra, A. (December 28, 2023). The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor. Politico.

<https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>