

## Arab-Mode Corridor and its Role in the New Architecture of Trans-Regional Connection

Shahriar Faraji Nasiri<sup>1,\*</sup>, Afshin Mottaghi<sup>2</sup>, Mohammad Jolani<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Political science, Assistant Professor, University of Lorestan, KhorramAbad, Iran

<sup>2</sup> Political geography, Associate Professor, University of Kharazmi, Tehran, Iran

<sup>3</sup> Ph.D. Candidate, International Relation, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran

### ARTICLE INFO

#### Article History:

Received: 2023/09/24

Revised: 2024/03/11

Accepted: 2024/03/5

**Keywords:** Corridor, Arab-Mediterranean, Persian Gulf, India, Europe, Connection  
Journal  
Oceanography  
Review  
Template  
Humanities  
Management

\*Corresponding author:

✉ [shahriar.nasiri@gmail.com](mailto:shahriar.nasiri@gmail.com)

orcid: 0009-0008-5818-2026

doi: [10.52547/joc.14.56.5](https://doi.org/10.52547/joc.14.56.5)

### ABSTRACT

**Background and Theoretical Foundations:** The Mediterranean-Arab (Arab-Med) Corridor of India to Europe is an emerging multi-faceted trade corridor that could fundamentally alter trade patterns between the Indian Ocean region, the Middle East, and Europe by creating a crescent of trade connectivity on the southern edge of Eurasia from the coasts. The Arabian Sea of India will change to the eastern Mediterranean coast of Greece. This corridor starts from the coast of India and reaches the Persian Gulf and the ports of the United Arab Emirates through the sea route of the Indian Ocean and the Arabian Sea. Then it crosses Saudi Arabia by land route and through a railway line and reaches Jordan and from there to the port of Haifa in Israel. This corridor then reaches the Greek port of Piraeus through a sea route and through Greek soil to the heart of Europe. Through this corridor, India will have access to European markets and a new horizon of extra-regional trade will be opened for this country. For India, this new corridor is a strategic paradigm shift with huge geopolitical implications that could change its role in the Eurasian economic order. Based on this, the aim of this research is to investigate the Arab-mode corridor and its role in the new architecture of trans-regional connectivity.

**Methodology:** Based on the purpose, this research is an applied research and based on its nature, it is a qualitative research of descriptive-analytical research. The data collection in this research was done by library method. The tool of data collection in this research was the collection of library and internet data.

**Findings:** The new Arab-mode corridor of India to Europe is an emerging multimodal trade corridor that promises to reconfigure trade patterns between the Indian Ocean region, the Middle East, and Europe by creating a crescent of trade connectivity across the southern rim of Eurasia that extends along it. The Arabian Sea coast of India extends to the eastern Mediterranean coast of Greece. By establishing a rail connection from the United Arab Emirates to Haifa port in Israel, India's maritime connection with the UAE can lead to the arrival of Indian goods to the European mainland in less than 10 days, and through the trans-Mediterranean sea route from Haifa port in Israel to the transshipment port in Piraeus, this huge port of Greece. With rail transport services from Piraeus, Indian goods can reach major markets and production centers in Europe, reducing the current travel time for Indian commercial transport to Europe by 40%. Delivering the same cost reductions as the most optimistic projections for the Chabahar-based North-South International Transit Corridor, the India-Europe Arab-Mode Corridor will form an alternative trans-regional trade transport route where UAE ports and India, can act as a connecting node of the Indian Ocean.

**Conclusion:** The Arab-Med Corridor, if successful, could become a serious economic force in Eurasia. It can also be an economic alternative to China's Belt and Road Initiative. The primary corridors of the "Belt-Road Initiative" from Russia, Central Asia, Iran and Pakistan are very close to China. However, Arab-Med Corridor transit countries pursue much more balanced policies between East (China) and West (EU/USA), which makes them politically more attractive to some economic actors. Thus, India can introduce the Arab-Mode Corridor as a form of "competitive connectivity" in Eurasia that pursues mutually beneficial and balanced outcomes for all participants alongside the "Belt-Road Initiative". The macro-strategic goal of the Arab-Mode Corridor will ultimately be to provide an alternative to the "Belt-Road Initiative" to countries in East-West trade. This goal aligns with American interests and could see the US support India and its partners as pioneers in this new corridor.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

1



NUMBER OF REFERENCES

0

## کریدور عرب-مد و نقش آن در معماری جدید اتصال فرامنطقه‌ای

شهریار فرجی نصیری<sup>۱\*</sup>، افشین متقی<sup>۲</sup>، محمد جولانی<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup> گروه علوم سیاسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم آباد، ایران

<sup>۲</sup> گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

<sup>۳</sup> گروه روابط بین الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

### اطلاعات مقاله

### چکیده

**پیشینه و مبانی نظری پژوهش:** کریدور مدیترانه-عربی (عرب-مد) هند به اروپا یک کریدور تجاری چندوجهی چند در حال ظهور است که می‌تواند الگوهای تجاری بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را به طور اساسی با ایجاد یک هلال ارتباط تجاری در حاشیه جنوبی اوراسیا از سواحل دریای عرب هند تا سواحل مدیترانه شرقی یونان تغییر دهد. این کریدور از سواحل هند شروع می‌شود و از طریق مسیر دریایی اقیانوس هند و دریای عربی به خلیج فارس و بنادر امارات متحده عربی می‌رسد؛ سپس از مسیر زمینی و از طریق یک خط آهن از عربستان سعودی عبور کرده و به اردن و از آنجا به بندر حیفا اسرائیل می‌رسد. این کریدور سپس از طریق یک مسیر دریایی به بندر پیره یونان و از طریق خاک یونان به قلب اروپا می‌رسد. هند از طریق این کریدور به بازارهای اروپا دسترسی پیدا می‌کند و افق جدیدی از تجارت فرا منطقه ای به روی این کشور گشوده می‌شود. برای هند، این کریدور جدید یک تغییر پارادایم استراتژیک با پیامدهای ژئوپلیتیک عظیمی است که می‌تواند نقش آن را در نظم اقتصادی اوراسیا تغییر دهد. بر این اساس، هدف این پژوهش بررسی کریدور عرب-مد و نقش آن در معماری جدید اتصال فرامنطقه‌ای است.

**روش‌شناسی:** این پژوهش بر اساس هدف، پژوهشی کاربردی و بر اساس ماهیت، پژوهشی کیفی از نوع تحقیقات توصیفی-تحلیلی است. گردآوری داده‌ها در این پژوهش به روش کتابخانه‌ای صورت گرفته است. ابزار گردآوری داده در این پژوهش، فیش برداری از داده‌های کتابخانه‌ای و اینترنتی بوده است.

**یافته‌ها:** کریدور جدید عرب-مد هند به اروپا، یک کریدور تجاری چندوجهی در حال ظهور است که با ایجاد یک هلال ارتباط تجاری در سراسر حاشیه جنوبی اوراسیا که در امتداد آن گسترش می‌یابد، نوید پیکربندی مجدد الگوهای تجارت بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا از ساحل دریای عرب هند تا سواحل مدیترانه شرقی یونان را می‌دهد. با برقراری ارتباط ریلی از امارات متحده عربی به بندر حیفا اسرائیل، ارتباط دریایی هند با امارات می‌تواند منجر به رسیدن کالاهای هندی به سرزمین اصلی اروپا در کمتر از ۱۰ روز شود و از طریق مسیر دریایی ترانس مدیترانه از بندر حیفا اسرائیل به بندر ترانشیپ در پیرئوس، این بندر عظیم یونان برسد. با خدمات حمل‌ونقل ریلی از پیرئوس، کالاهای هندی می‌توانند به بازارهای اصلی و مراکز تولیدی اروپا برسند و زمان سفر فعلی برای حمل‌ونقل تجاری هند به اروپا را تا ۴۰ درصد کاهش دهند. با ارائه همان کاهش هزینه که خوش بینانه‌ترین پیش‌بینی‌ها برای کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال-جنوب مستقر در چابهار است، کریدور عرب-مد هند به اروپا یک مسیر حمل‌ونقل تجاری فرامنطقه‌ای جایگزین را تشکیل می‌دهد که در آن بنادر امارات و هند، می‌تواند به عنوان گره اتصال اقیانوس هند عمل کند.

**نتیجه‌گیری:** کریدور عرب-مد اگر موفق شود، می‌تواند به یک نیروی اقتصادی جدی در اوراسیا تبدیل شود. همچنین می‌تواند یک جایگزین اقتصادی برای طرح کمربند و جاده چین باشد. کریدورهای اولیه «بنتکار کمربند-جاده» از روسیه، آسیای مرکزی، ایران و پاکستان بسیار نزدیک به چین است. با این حال، کشورهای ترانزیتی کریدور عرب-مد سیاست‌های بسیار متعادل‌تری را بین شرق (چین) و غرب (اتحادیه اروپا/ایالات متحده آمریکا) دنبال می‌کنند، که آنها را از نظر سیاسی برای برخی از بازیگران اقتصادی جذاب‌تر می‌کند. بنابراین، هند می‌تواند کریدور عرب-مد را به عنوان شکلی از «اتصال رقابتی» در اوراسیا معرفی کند که نتایج متقابلاً سودمند و متوازن را برای همه مشارکت‌کنندگان در کنار «بنتکار کمربند-جاده» دنبال می‌کند. هدف استراتژیک کلان کریدور عرب-مد در نهایت ارائه یک جایگزین برای «بنتکار

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۷/۲

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۲/۱۲/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۱۵

### واژگان کلیدی:

کریدور، عرب-مدیترانه، خلیج فارس، هند، اتصال

نشریه

اقیانوس‌شناسی

قالب

مروری

علوم انسانی

مدیریت

\*نویسنده مسئول

✉shahriar.nasiri@gmail.com

orcid: 0009-0008-5818-2026

doi: 10.52547/joc.14.56.5

کمربند-جاده» به کشورها در تجارت شرق و غرب خواهد بود. این هدف با منافع آمریکا همسو است و می‌تواند شاهد حمایت ایالات‌متحده از هند و شرکای آن به عنوان پیشگام در این کریدور جدید باشد.

از عربستان سعودی عبور کرده و به اردن و از آنجا به بندر حیفا اسرائیل می‌رسد. این کریدور سپس از طریق یک مسیر دریایی به بندر پیره یونان و از طریق خاک یونان به قلب اروپا می‌رسد. هند از طریق این کریدور به بازارهای اروپا دسترسی پیدا می‌کند و افق جدیدی از تجارت فرامنطقه‌ای به روی این کشور گشوده می‌شود. شایان ذکر است که این کریدور فقط شما همکاری ترانزیتی و حمل‌ونقل و اتصال فرامنطقه‌ای نمی‌شود؛ بلکه حلقه تکمیلی این کریدور، همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه هند با کشورهایی است که در مسیر این کریدور قرار دارند. این همکاری‌ها شامل همکاری در حوزه استارت‌آپ‌ها و تکنولوژیک نوآورانه و دیجیتال، انرژی پاک و تجدید پذیر، پتروشیمی، امنیت غذایی و زنجیره‌های تأمین جهانی می‌شود. بنابراین هند در صدد است از طریق این همکاری‌های چندوجهی، یک معماری جدید از اتصال و تجارت فرامنطقه‌ای ایجاد کند که شبه قاره هند، غرب آسیا و اروپا را به هم متصل می‌سازد. موفقیت هند در این زمینه تا حد زیادی موقعیت جهانی هند به عنوان یک قدرت بزرگ را به نمایش خواهد گذاشت. به همین جهت هندی‌ها در سالهای اخیر تلاش فراوانی جهت اجرا و ایجاد این کریدور نموده‌اند. پژوهش حاضر پی پاسخ‌گویی به این سؤال است که کریدور غرب-مد چه تأثیری بر معماری جدید در اتصال فرامنطقه‌ای دارد؟ هدف این پژوهش آن است که ابعاد و وجوه مختلف کریدور غرب-مد را بررسی کرده و نقش آن را در معماری جدید اتصال و تجارت فرامنطقه‌ای با محوریت هند مورد مذاقه و امعان نظر قرار دهد. فرضیه این پژوهش بر آن است که کریدور غرب-مد در حال ایجاد یک معماری تجاری فرامنطقه‌ای جایگزین است که در آن بنادر امارات متحده عربی می‌توانند به عنوان نقطه اتصال اقیانوس هند برای ایجاد یک کریدور تجاری جداگانه هند به اروپا عمل کنند و هند را به عنوان یک قدرت جدید با توان ایجاد معماری تجاری فرامنطقه‌ای به دنیا معرفی می‌کنند. ایجاد ترمینال مدیترانه- از حیفا به سرزمین اصلی اروپا در بندر پیرئوس یونان- به این معنی است که کالاهای هندی که به بنادر امارات ارسال می‌شوند، می‌توانند به بازارهای اصلی و مراکز تولیدی اروپا برسند. روش تحقیق در این پژوهش، توصیفی- تحلیلی است؛ بدین معنا که ابتدا به توصیف کریدور غرب-مد پرداخته و سپس پیامدهای ایجاد این کریدور در معماری جدید اتصال فرامنطقه‌ای را بررسی و تحلیل می‌کند.

#### روش‌شناسی تحقیق

#### مقدمه

کریدور غرب-مد یک کریدور جدید با ابعاد همکاری فرامنطقه‌ای است که هند را به قلب اروپا متصل می‌سازد. در سال‌های سال اخیر چین با دو ابتکار مهم «کمربند-راه» و «جاده ابریشم دریایی» سعی در ایجاد ساختار تجاری جدیدی در دنیا دارد که بر محور پکن می‌چرخد. هندی‌ها که همواره تحولات منطقه‌ای را از منظر و زاویه دید چین می‌نگرند، سعی در پاسخ به این ابتکارات داشته‌اند. خصوصاً جاده ابریشم دریایی چین که یکی از اهداف اصلی طراحی آن، محاصره دریایی هند است، هندی‌ها را در مقابل چین در حوزه اقیانوس هند و منطقه خلیج‌فارس در موضع ضعف قرار می‌دهد. مخصوصاً استراتژی «زنجیره مرواریدها» که با هدف محاصره هند طراحی شده است، ناظر بر ایجاد یک رشته مرواریدهای دریایی (جزایر) در اطراف هند است که از میانمار و بنگلادش شروع می‌شود و به بندر گوادر پاکستان می‌رسد. استراتژی زنجیره مرواریدها مهار دریایی هند از طریق محور پکن-اسلام‌آباد و محاصره دریایی دهلی‌نو را مد نظر قرار داده است. هند در پاسخ به این سلسله اقدامات چین و پاکستان، خصوصاً همکاری استراتژیک دو کشور در توسعه و تجهیز بندر گوادر و کریدور سی-پک، حساب ویژه‌ای روی بندر چابهار ایران باز کرده بود. هند در صدد بود در پاسخ به حضور منطقه‌ای چین در بندر گوادر، بندر چابهار ایران را به عنوان یک بندر استراتژیک و گلوگاه اتصال به شمال (آسیای مرکزی و اروپا) توسعه و تجهیز کند. از این رو، هندی‌ها با کمک ایران و روسیه در صدد ایجاد کریدور شمال-جنوب برآمدند که هند را از طریق ایران به آسیای مرکزی و روسیه و اروپا متصل می‌کرد. اما تعلق در ساخت این کریدور خصوصاً تحت فشارهای ایالات‌متحده و تحریم‌های وضع شده از سوی این کشور علیه ایران، باعث ناامیدی هندی‌ها از این کریدور شد. به همین دلیل هندی‌ها جهت تغییر معماری تجارت فرامنطقه‌ای، در صدد ایجاد کریدور جدیدی برآمدند که به جای ایران، از کشورهای عربی حاشیه خلیج‌فارس می‌گذرد. این کریدور جدید که به کریدور غرب-مد مشهور است، از سواحل هند شروع می‌شود و از طریق مسیر دریایی اقیانوس هند و دریای عربی به خلیج‌فارس و بنادر امارات متحده عربی می‌رسد؛ سپس از مسیر زمینی و از طریق یک خط آهن

اروپا بود که هند را قادر می ساخت تا به طور مؤثر با چین رقابت کند. با این حال، بیش از دو دهه، توسعه کریدور شمال- جنوب تحت تأثیر یک سری عقب‌نشینی‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی قرار گرفته است و هنوز محقق نشده است. این پروژه به دلیل تبعیت دهلی نو از تحریم‌های یک‌جانبه واشنگتن علیه جمهوری اسلامی با مشکلاتی روبرو شد. علاوه بر این، تنش‌های کنونی بین جمهوری آذربایجان و ایران ممکن است با ناتوان ساختن کریدور حمل‌ونقل شمال- جنوب، آن را از نظر سیاسی بیشتر متوقف کند. این امر به ویژه از آنجایی که آذربایجان از موضع پاکستان در مورد مناقشه کشمیر حمایت می‌کند، صادق است (Korybko, 2021: 1).

هند هنوز روابط بسیار خوبی با ایران دارد و می‌تواند از کریدور شمال- جنوب از طریق ارمنستان و گرجستان برای رسیدن به اتحادیه اروپا از طریق دریای سیاه به جای روسیه که در ابتدا برنامه ریزی شده بود استفاده کند. با این وجود، می‌توان این بحث را مطرح کرد که کریدور غرب-مد برای هند فریبنده تر است، زیرا پادشاهی‌های خلیج فارس، متحد آنها اردن و اسرائیل، اقتصادهای بهتر و با ثبات تری نسبت به ایران دارند. علاوه بر این، هیچ یک از آنها تحت فشار آمریکا نیستند و از نظر اقتصادی منزوی نشده‌اند. نکته مهم دیگر این است که آنها می‌توانند همراه با کریدور غرب-مد ارزش افزوده داشته باشند و در نتیجه منجر به ایجاد یک کریدور اقتصادی فرامنطقه‌ای چند منظوره شوند، کاری که ایران با توجه به مشکلات اقتصادی خود علی‌رغم وعده‌های گزارش شده چین مبنی بر سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیارد دلاری در ربع قرن بعدی در سراسر کشور، انجام آن را با مشکل مواجه خواهد کرد (Korybko, 2021: 2).

رقابت اقتصادی هند با چین در ایران غیرممکن است، اما ممکن است به دلایل جغرافیایی ساده، در مورد کشورهای مسیر ترانزیت و کریدور غرب-مد برتری بیشتری نسبت به جمهوری خلق داشته باشد. انجام تجارت هند و اتحادیه اروپا در سراسر کریدور غرب-مد بسیار ساده تر از تجارت اتحادیه اروپا با چین در هر مسیر زمینی است. هند می‌خواهد خود را به‌عنوان جایگزینی برای چین معرفی کند؛ اگرچه هرگز نمی‌تواند نقش جمهوری خلق چین را در اقتصاد جهانی در چند دهه گذشته به طور کامل جایگزین کند. برخی از کشورهای اتحادیه اروپا نیز انگیزه‌های سیاسی برای تنوع بخشیدن به روابط تجاری خود با چین از طریق گسترش ارتباطات اقتصادی با هند دارند. این کشورها می‌توانند این امر را از طریق کریدور غرب-مد به دست آورند؛ به ویژه از آنجایی که همه آن دسته از مناطقی که از طریق آنها ترانزیت خواهد شد نیز روابط خوبی با این بلوک دارند (Korybko, 2021: 2).

اکنون، یک معماری تجاری فرامنطقه‌ای جایگزین در حال شکل‌گیری است که در آن بنادر امارات متحده عربی می‌تواند به عنوان نقطه اتصال اقیانوس هند برای ایجاد یک کریدور تجاری جداگانه هند به اروپا عمل کنند. کریدور غرب-مد که یک شبکه حمل‌ونقل فرامنطقه‌ای چند وجهی است، از بندر بمبئی هند شروع شده و از طریق مسیر دریایی به دبی در امارات متصل می‌شود. این کریدور سپس از طریق مسیر ریلی از خاک عربستان و اردن به

مقاله حاضر به جمع‌آوری اطلاعات مرتبط با موضوع پرداخته است و بیشتر از نوع جمع‌آوری و گردآوری مطالب و نتیجه‌گیری از آن می‌باشد. این پژوهش بر اساس هدف، پژوهشی کاربردی و بر اساس ماهیت، پژوهشی کیفی از نوع تحقیقات توصیفی-تحلیلی است. گردآوری داده‌ها در این پژوهش به روش کتابخانه‌ای صورت گرفته است. ابزار گردآوری داده در این پژوهش، فیش برداری از داده‌های کتابخانه‌ای و اینترنتی بوده است.

## یافته‌ها و نتایج

### ۱- کریدور غرب-مد: معماری نوین در تجارت و اتصال فرامنطقه‌ای هند

کریدور غرب-مدیترانه‌ای هند را اساساً باید از زاویه رقابت همه‌جانبه این کشور با چین تجزیه و تحلیل کرد و این کریدور را پاسخی به طرح‌های حمل‌ونقل جهانی چین دانست. از اوایل دهه ۲۰۰۰، چین به دنبال ایجاد یک معماری اتصال فرامنطقه‌ای جدید در اوراسیا بوده است که جریان‌های تجاری را به سمت پکن تغییر جهت دهد. پکن که امروزه با «ابتکار کمربند و جاده» (BRI) شناخته می‌شود، در تلاش بوده است تا کریدورهای حمل‌ونقل تجاری دوقلوی چین به اروپا را متشکل از مجموعه‌ای از مسیرهای راه‌آهن و جاده‌های زمینی چینی ایجاد کند که به سمت غرب و جنوب آسیای مرکزی گسترش می‌یابد. ستون فقرات آنچه به عنوان «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» (کمربند BRI) شناخته می‌شود، مجموعه‌ای از تأسیسات بندری ساخته شده توسط چین است که در سراسر اقیانوس هند به سمت غرب گسترش می‌یابد تا چیزی را ایجاد کند که پکن آن را «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» نامیده است («جاده» BRI). از زمانی که چین ساخت بندر گوادر پاکستان و توسعه بزرگراه قره‌قورم چین به پاکستان را در سال ۲۰۰۲ آغاز کرد، سیاستگذاران دهلی نو به دنبال راهی برای جلوگیری از به حاشیه رانده شدن هند به دلیل تلاش پکن برای ایجاد نظم اقتصادی جدید اوراسیا بودند. با مسدود شدن دسترسی زمینی هند به آسیای مرکزی توسط پاکستان و چین، تثبیت «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» توسط پکن، دورنمای انزوای استراتژیک کامل هند در آسیای مرکزی افزایش یافت. هم‌زمان، دهلی نو با این احتمال روبرو شد که پیشرفت «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» پکن معادل محاصره دریایی هند است (Tanchum, 2013: 66-72).

پاسخ دهلی نو آغاز توسعه کریدور چندوجهی خود برای رسیدن به اروپا از طریق آسیای مرکزی بود؛ ساخت یک بندر مدرن در اعماق دریا در سواحل ایران در بندر چابهار در ۷۲ کیلومتری گوادر و ایجاد خطوط حمل‌ونقل زمینی که از چابهار، از طریق ایران و افغانستان به سمت آسیای مرکزی در شمال می‌رود. با توجه به اینکه بندر چابهار به عنوان نقطه اتصال اقیانوس هند عمل می‌کند، دهلی نو به دنبال ایجاد کریدور بین‌المللی ترانزیتی شمال- جنوب برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، روسیه و در نهایت

<sup>3</sup> - 21st Century Maritime Silk Road

<sup>1</sup> - Belt and Road Initiative

<sup>2</sup> - Silk Road Economic Belt



Source: <https://www.archishman.com/post/india-s-emerging-arab-mediterranean-corridor-a-strategic-shift-in-connectivity-to-europe>

خدمات حمل‌ونقل ریلی از پیرئوس از طریق بالکان و اروپای مرکزی، به این معنی است که کالاهای هندی می‌توانند به اتریش، جمهوری چک و آلمان برسند و هند را به بازارهای اصلی و مراکز تولیدی اروپا متصل می‌کند. در کریدور هند به اروپا-عرب-مد-بخش یونان تا خلیج فارس از طریق یونان در حال همسازی است (Tanchum, 2020: 6). یونان دروازه اروپا برای تداوم فعالیت های تجاری از مدیترانه شرقی تا دریای سرخ تا کشورهای عربی خلیج فارس است. یونان همچنین با تعمیق روابط خود با اسرائیل و هم‌زمان تقویت روابط خود با جهان عرب و به ویژه با امارات و عربستان سعودی، صفحه جدیدی را در ارتباط خود با خاورمیانه باز کرده است. یونان از طریق روابط خود با مصر و اسرائیل، دروازه اروپا برای تداوم فعالیت های تجاری از مدیترانه شرقی تا دریای سرخ تا کشورهای عربی خلیج فارس است. روابط اقتصادی عمیق یونان با امارات متحده عربی و عربستان سعودی دارای پتانسیل بالایی است زیرا یونان از رکود اقتصادی خود خارج شده و به عنوان یک اقتصاد نوآور پیشرو ظاهر می‌شود. بر اساس شاخص نوآوری بلومبرگ در سال ۲۰۲۱، یونان اکنون به عنوان سی‌امین اقتصاد نوآورانه رتبه بندی می‌شود و نسبت به شرکای جدید خود امارات متحده عربی و عربستان سعودی - که به ترتیب در رده های ۴۳ و ۵۳ قرار دارند- پیشتر است. بنابراین یک هم افزایی طبیعی بین یونان و پلتفرم های سرمایه‌گذاری خطرپذیر اماراتی و سعودی وجود دارد. تلاش‌های آتن برای تعمیق همکاری با امارات و عربستان سعودی فراتر از ایدئولوژی‌های مخالف طیف سیاسی یونان است. پلتفرم سرمایه‌گذاری مشترک یونان و امارات به ارزش نیم میلیارد یورو در دولت پیشین سیریزا یونان و همچنین تعمیق روابط یونان با اسرائیل آغاز شد. با تکیه بر تحولات قبلی، دولت تحت رهبری دموکراسی نو در زمان نخست وزیر کیریاکوس میتسوتاکیس، تلاش‌های یونان را برای عمل بر اساس ضرورت استراتژیک جهت تعمیق روابط اقتصادی خود با شرکای شام و عرب خلیج فارس پیش برد (ELIAMEP, 25 فوریه 2021). اینکه یونان به یکی از بازیگران پیشرو اروپای قاره‌ای در ایجاد ارتباط تجاری جدید فرامدیترانه ای قرن بیست و یکم تبدیل شود، به توانایی آتن برای توسعه موقعیت خود در زنجیره ارزش تولید شرق آفریقا به اروپا و خاورمیانه به اروپا بستگی دارد.

۲- ابعاد همکاری در کریدور هندی-عربی (عرب-مد)

بندر حیفا در اسرائیل متصل می‌شود؛ و از حیفا نیز از طریق مسیر دریایی به بندر پیرئوس یونان و از آنجا از مسیر زمینی به قلب اروپا متصل می‌شود. شبکه راه‌آهن امارات به اسرائیل در حال حاضر تقریباً به طور کامل تکمیل شده است و تنها حدود ۳۰۰ کیلومتر آن باقی مانده است که در اردن و عربستان سعودی ساخته می‌شود. امارات متحده عربی متعهد به تأمین مالی تکمیل ساخت راه‌آهن و همچنین افزایش ظرفیت بندر کانتینری حیفا شده است. هنگامی که این مسیر حمل‌ونقل عملیاتی شود، کالاهای هندی که بمبئی را ترک می‌کنند، می‌توانند در کمتر از ۱۰ روز به سرزمین اصلی اروپا برسند. در مقایسه با مسیر دریایی کانال سوئز، مسیر کریدور عرب-مد زمان سفر را تقریباً ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. کریدور عرب-مد تقریباً همان کاهش هزینه را برای تجارت هند فراهم می‌کند که خوش‌بینانه‌ترین سناریوها برای کریدور شمال- جنوب است (Zaken, 2021: 3).

این امر به خودی خود یک پیشنهاد جذاب است، اما صرفه اقتصادی یک پروژه با این ماهیت تا حد زیادی به حجم حمل‌ونقل بستگی دارد. اینجاست که سیاست خارجی زیرکانه هند در منطقه پویایی خود را نشان می‌دهد و سیاست تجاری در حال تحول آن می‌تواند نقش مهمی ایفا کند. هند پس از سال‌ها، اکنون مذاکرات توافقنامه تجارت آزاد خود را با امارات، اسرائیل و اتحادیه اروپا در مسیری سریع قرار داده است. تجارت خارجی هند در سال ۲۰۲۱ از ۷۰۰ میلیارد دلار عبور کرد و اتحادیه اروپا یکی از بزرگترین شرکای تجاری هند بود. اقداماتی که در حال حاضر برای ایجاد انعطاف‌پذیری زنجیره تأمین از طریق کاهش وابستگی به چین و انتقال برخی از تأسیسات تولیدی به هند در حال انجام است، همراه با برنامه مشوق‌های مرتبط با این روندها برای جذب شرکت‌های بزرگ جهانی جهت تولید در هند، احتمالاً انگیزه‌های قوی در اجرای این پروژه ایجاد خواهد کرد. هند این فرصت را دارد که نگاهی بلندمدت و استراتژیک به این پروژه داشته باشد (Debates, 2021: 2).

یکی از ثمرات اولیه عادی سازی روابط دیپلماتیک بین امارات و اسرائیل در سال ۲۰۲۰ در نتیجه توافق ابراهیم، برقراری ارتباط ریلی از امارات متحده عربی از طریق عربستان سعودی و اردن به بندر حیفا در سواحل مدیترانه اسرائیل است. همراه با پیوند دریایی ترانس مدیترانه ای از حیفا به سرزمین اصلی اروپا در بندر بزرگ ترانشیپ در پیرئوس (پیره) یونان، ارتباط دریایی هند با امارات به زودی بخشی از هلال بزرگتر ارتباط تجاری‌ای را تشکیل می‌دهد که از هند به یونان گسترش می‌یابد (Tanchum, 2021: 5).

شکل شماره ۱: مسیرهای کریدور عرب-مد را نشان می‌دهد

از سهام بزرگترین تجارت کشاورزی منطقه، الدهرا، که در ۲۰ کشور فعالیت می‌کند و در تولید برنج، آرد، میوه و سبزیجات و همچنین خوراک دام تخصص دارد، را به خود اختصاص داده است. یکی دیگر از شرکت‌های متعلق به امارات متحده عربی با شرکت آگری‌تک<sup>۲</sup> در تأسیساتی که در امارات متحده عربی با یک شریک آمریکایی راه‌اندازی شده است، مشارکت می‌کند (Times of India, 6 March 2017).

با توجه به محصولات عظیم میوه و سبزیجات هند و مقادیر زیادی که به دلیل ذخیره سازی ضعیف هدر می‌رود، بخش پردازش مواد غذایی بیشترین پتانسیل را برای همکاری شورای همکاری خلیج فارس و هند به ویژه سرمایه‌گذاری در این زمینه دارد. هند سالانه حدود ۲۱ میلیون تن گندم را از دست می‌دهد. این میزان معادل کل محصول استرالیا، به ارزش ۸/۳ میلیارد دلار آمریکا است که به دلیل عدم وجود امکانات ذخیره سازی و توزیع ناکافی هدر می‌رود. به گفته حسابرس ملی هند، این کشور فاقد انبارهای مناسب برای ذخیره ۳۳ میلیون تن غلات غذایی است که از کشاورزان تولید شده است. به طور مشابه، هند سالانه حدود ۲۱ میلیون تن سبزیجات و ۱۲ میلیون تن میوه را به دلیل عدم وجود امکانات سردخانه مورد نیاز از دست می‌دهد (Jena, 2013).

این واقعیت‌ها در هر دو کشور فرصت‌های زیادی را برای سرمایه‌گذاری امارات در بخش لجستیک مربوط به مزرعه هند باز می‌کند. این همکاری فناورانه می‌تواند مقادیر فوق‌العاده‌ای از غلات و مواد غذایی فرآوری شده را به همراه داشته باشد که ذخایر داخلی را تقویت می‌کند و تا حدی نیازهای امارات متحده عربی را نیز برآورده می‌کند. هند با امارات متحده عربی در یک پروژه عظیم ۷ میلیارد دلاری برای ایجاد کریدور غذایی هند-امارات جهت تضمین امنیت غذایی امارات و سایر کشورهای خاورمیانه مشارکت کرده است. یکی از ۱۴ توافقی که در توافقنامه جامع مشارکت استراتژیک که در ژانویه ۲۰۱۷ توسط دهلی نو و ابوظبی امضا شد، ابتکار برای ایجاد چارچوبی جهت همکاری در زمینه‌های مختلف کشاورزی مورد علاقه دو طرف، از جمله از طریق افزایش همکاری در فرآوری مواد غذایی و انتقال فناوری در روش‌های کشت بود (Gulf News, 24 July 2019).

در سپتامبر ۲۰۱۹، گروه امار<sup>۴</sup>، غول توسعه املاک مستقر در دبی، اعلام کرد که سرمایه‌گذاری تا سقف ۷ میلیارد دلار آمریکا از سوی نهادهای مختلف اماراتی در کریدور غذایی هند و امارات را هماهنگ خواهد کرد. اگرچه بیانیه مطبوعاتی گروه امار وعده داده بود که جزئیات را در آینده اعلام کند، اما پیوش گوپال<sup>۵</sup>، وزیر راه‌آهن و وزیر بازرگانی و صنعت هند، در جریان سفر به امارات به رسانه‌ها اطلاع داد که تقریباً ۷۰ درصد این بودجه برای سرمایه‌گذاری در پارک‌های غذایی بزرگ در شهرهای مختلف هند در نظر گرفته شده است. در حالی که ۳۰ درصد باقیمانده در کاشت قراردادی، تأمین کالاهای کشاورزی و زیرساخت‌های مرتبط سرمایه‌گذاری می‌شود. علاوه بر گروه امار، اتاق بازرگانی دبی در حال تسهیل هماهنگی بین نهادهای اماراتی و هندی برای پیشبرد توسعه زیرساخت‌های لجستیکی اختصاصی

کریدور عرب-مد شامل همکاری هند با کشورهای عربی خلیج فارس و کشورهای مدیترانه‌ای یونان و اسرائیل در زمینه‌های زیر می‌باشد:

**۱-۲- کریدور غذایی هند (امنیت غذایی و حفاظت از منابع آبی)**  
امنیت غذایی یک نگرانی اولویت‌دار برای همه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس است، زیرا این کشورها به ویژه نگران اختلالات عرضه مواد غذایی به دلیل نوسانات بازار یا به دلایل سیاسی هستند. به‌عنوان مثال، این کشورها در سال ۲۰۰۷-۲۰۰۸، زمانی که بحران جهانی غذا باعث افزایش ۲۱۷ درصدی قیمت برنج شده بود و این مشکل توسط تأمین کنندگان بزرگ - هند، روسیه، ویتنام و آرژانتین - با ایجاد محدودیت در صادرات مواد غذایی تشدید شد، در وضعیت بدی قرار گرفتند. با توجه به این نگرانی‌ها و سایر نگرانی‌های مرتبط با تأثیر احتمالی تغییرات آب و هوایی بر کشاورزی، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس چندین ابتکار جدید را انجام داده‌اند. امارات به سمت سرمایه‌گذاری در شرکت‌های کشاورزی در کشورهای نسبتاً توسعه یافته مانند صربستان، لهستان و اوکراین رفته است. این کشورها به دلیل مازاد تولید مواد غذایی، نگرانی‌های محلی در رابطه با مالکیت خارجی زمین‌های زراعی ایجاد نمی‌کنند (Times of India, 6 March 2017).  
کشورهای شورای همکاری خلیج فارس همچنین در شرکت‌هایی که در بخش کشاورزی فعالیت می‌کنند سرمایه‌گذاری کرده‌اند. صندوق ثروت ملی عربستان با سرمایه‌گذاری در یک گروه هندی به نام دعوت‌فوود<sup>۱</sup> که عرضه برنج به پادشاهی را تضمین می‌کند، امنیت غذایی را تأمین می‌کند (Times of India, 6 March 2017). عربستان سعودی و هند در حال افزایش همکاری در زمینه امنیت غذایی هستند. پادشاهی سعودی، هند را به عنوان بهترین منبع برای تأمین کالاهایی مانند برنج، گوشت قرمز، شکر، شیر خشک نوزاد، غذاهای دریایی و غیره معرفی کرده است. از آنجایی که خرید زمین‌های کشاورزی توسط یک نهاد خارجی مجاز نیست، شرکت سرمایه‌گذاری کشاورزی و دامی عربستان سعودی (سالیک)، متعلق به صندوق سرمایه‌گذاری عمومی در حال خرید سهام از شرکت‌های صادرکننده هندی برای تضمین امنیت غذایی است. سالیک سهام حداقلی (۳۳٪) در غذاهای ال‌تی - یک برند چند ملیتی برنج هندی - را در اختیار گرفته است. یک هیئت از فدراسیون سازمان‌های صادراتی هند در ژوئن ۲۰۲۲ از پادشاهی دیدن کرد. در طی این بازدید، هیئت با همکاری اتاق‌های منطقه‌ای ریاض، جده و دمام برای آن‌ها جلسات B2B (تجارت بین دو شرکت) ترتیب داد (Embassy of India to Riyadh, 2022: 9).

این پیشینه فرصت‌های جالبی را برای کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و هند ایجاد می‌کند تا در حوزه حساس امنیت غذایی برای منافع متقابل همکاری کنند. این همکاری با پروژه پیشگام «مزرعه به بندر<sup>۲</sup>» شروع شده است. این پروژه یک منطقه کشاورزی ویژه شرکتی را پیش‌بینی می‌کند که در آن محصولات برای بازار امارات متحده عربی کشت می‌شود؛ با زیرساخت‌های لجستیکی اختصاصی برای انتقال به بندر. این مزرعه همچنین دارای تأسیسات کشاورزی و صنایع خواهد بود. امارات ۵۰ درصد

4- Emaar Group

5- Piyush Goyal

1- Daawat Foods

2- Farm-to-Port

3- Agritech

یافته‌اند، منبع ارزشمندی هستند که می‌توانند نقش عمده‌ای در تقویت امنیت غذایی در کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس ایفا کنند و هم‌زمان حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی مواد غذایی را در هند ارتقا دهند، (Balaguru, 2015: 8-9).

حفاظت از منابع آب، حوزه جدیدی برای همکاری بین هند و کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس برای حفظ کیفیت بهتر زندگی در طولانی مدت است؛ با توجه به اینکه هر دو منطقه با استرس آب روبرو هستند. مؤسسه منابع جهانی در آگوست ۲۰۱۹ گزارش داد که از ۲۲ کشور عربی ۱۸ کشور دچار کمبود شدید آب شده‌اند و ۱۰ کشور از جمله شش کشور جی‌سی‌سی و لبنان، اسرائیل، اردن و لیبی استرس آب «بسیار بالا» را تجربه می‌کنند (Willem Hofste, 2019).

در این گزارش برخی موارد برای انجام اقدامات درمانی آمده است: این گزارش خاطرنشان کرد که ۸۲ درصد از فاضلاب منطقه مورد استفاده مجدد قرار نمی‌گیرد، اگرچه برخی از ابتکارات در تصفیه آب و استفاده مجدد در حال ظهور بودند. به عنوان مثال عمان ۱۰۰ درصد از فاضلاب جمع‌آوری شده خود را بی‌خطر می‌کند و ۷۸ درصد از آن را مجدداً استفاده می‌کند. حدود ۸۴ درصد از کل فاضلاب‌های جمع‌آوری‌شده در کشورهای جی‌سی‌سی با سطح ایمن بی‌خطر می‌شوند، اما تنها ۴۴ درصد از آنها مورد استفاده مجدد قرار می‌گیرند. این گزارش همچنین هند را در رتبه ۱۳ از ۱۸ کشور از نظر تنش آبی در این فهرست قرار داد. این دسته شامل کشورهایی می‌شود که هر ساله ۸۰ درصد از آب شیرین موجود خود را برای کشاورزی، صنعت و نیازهای شهری برداشت می‌کنند. این گزارش بیان می‌کند که هند از بدترین بحران آب در تاریخ خود رنج می‌برد و زندگی و معیشت میلیون‌ها نفر در خطر است. هند در حال حاضر در شاخص کیفیت آب در پایین‌ترین سطح در بین ۱۲۲ کشور جهان در رتبه ۱۲۰ قرار دارد و نزدیک به ۷۰ درصد از منابع آبی آن آلوده است. در آغاز دهه جاری، شورای همکاری خلیج‌فارس محل زندگی حدود ۵۰ میلیون نفر بود. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۵۰ این تعداد حدود ۱۴ میلیون افزایش یابد. تا سال ۲۰۵۰، پیش‌بینی می‌شود که میزان مصرف سالانه آب شیرین برای شورای همکاری خلیج‌فارس به ۳۳/۷ میلیارد مترمکعب برسد، که تقریباً ۸ میلیارد مترمکعب از سطح ذخیره‌سازی پیش‌بینی‌شده آینده پیشی خواهد گرفت. با توجه به وابستگی بالای منطقه به آب شیرین‌کن، افزایش ظرفیت نمک‌زدایی ابتکار اصلی کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس برای افزایش عرضه آب است (World Future Energy Summit, 7 July 2020).

حدود ۵۷ درصد از کارخانه‌های نمک‌زدایی جهان را می‌توان در شورای همکاری خلیج‌فارس یافت که به آن اجازه می‌دهد هر روز ۱۸/۱۸ میلیون متر مکعب آب شیرین آشامیدنی تولید کنند. برآورد می‌شود که برای تأمین تقاضا، پروژه‌های برنامه‌ریزی‌شده در خط لوله، حدود ۴۰ درصد ظرفیت اضافی را تا سال ۲۰۲۵ اضافه کنند و مجموع آن را به بیش از ۲۵ میلیون متر مکعب در روز افزایش دهند. با این حال، کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس مشتاق به دست آوردن منابع آب جدید با حداقل تأثیرات زیست

است که مزارع هند را از طریق کل زنجیره ارزش به بنادر امارات متحده عربی متصل می‌کند (Dubai Chamber, 28 October 2020).

امارات متحده عربی قصد دارد غلات غذایی، میوه‌ها و سبزیجات را مستقیماً از کشاورزان در پنجاب، اوتار پرادش، مادیا پرادش، گجرات و ماهاراشترا خریداری کند تا به هشت کارخانه فرآوری در هند که با تأمین مالی اماراتی‌ها ساخته می‌شوند، تحویل دهد. مرکز چند محصولی دبی<sup>۱</sup> (نام یک شرکت) یک پلت فرم تجارت کشاورزی به نام «آگریوتا»<sup>۲</sup> ایجاد کرده است تا کشاورزان هندی را با شرکت‌های غذایی در امارات متحده عربی مرتبط کند. همچنین «دی‌پی‌ورلد»<sup>۳</sup> تلاش‌ها جهت ایجاد زنجیره تأمین یکپارچه برای حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی مواد غذایی مورد نیاز کریدور غذایی را رهبری می‌کند. انتظار می‌رود بیش از دو میلیون کشاورز هندی از کریدور غذایی بهره‌مند شوند و تخمین زده می‌شود این کریدور ۲۰۰/۰۰۰ شغل اضافی ایجاد کند (India Inc, 2020).

در دیدار فوریه ۲۰۲۲ مودی و شیخ محمد بن زاید، رهبران با اذعان به مشارکت استراتژیک تاریخی هند و امارات متحده عربی در زمینه امنیت غذایی و نیاز به افزایش انعطاف‌پذیری و قابلیت اطمینان زنجیره‌های تأمین مواد غذایی، همان‌طور که در طول همه‌گیری کووید-۱۹ نشان داده شد، توافق کردند که همکاری‌ها را از طریق تقویت تأمین مواد غذایی دوجانبه و تجارت کشاورزی و سرمایه‌گذاری خارجی مسئول در سیستم‌های کشاورزی و غذایی گسترش دهند. رهبران توافق کردند که هند و امارات متحده عربی به ارتقا و تقویت زیرساخت‌ها و خدمات لجستیک اختصاصی که مزارع را به بنادر و به مقصد نهایی در امارات متصل می‌کند، کمک کنند. رهبران به سازمان‌های دولتی مرتبط و شرکای صنعتی دستور دادند تا پروژه‌های آزمایشی را در هر دو کشور آغاز و اجرا کنند (India Ministry of External Affairs, February 18, 2022).

یکی دیگر از زمینه‌های همکاری بین هند و شورای همکاری خلیج‌فارس، تحقیقات کشاورزی، به ویژه در فناوری مواد غذایی است. امارات متحده عربی اعلام کرده است که قصد دارد به یک مرکز منطقه‌ای برای دانش مواد غذایی تبدیل شود؛ هدف آن افزایش تولید مواد غذایی و توسعه بیشتر صنعت فرآوری مواد غذایی محلی است. هند می‌تواند شریک شایسته‌ای در این تلاش باشد (Sebugwaawo, 2020).

هند یکی از بزرگترین سیستم‌های تحقیقات کشاورزی در جهان را دارد که بیشترین تعداد پرسنل علمی را در بین کشورهای در حال توسعه درگیر تحقیق و آموزش مربوط به کشاورزی و حوزه‌های وابسته کرده است. این فعالیت‌ها شامل فعالیت تقریباً ۳۰۰۰۰ دانشمند و بیش از ۱۰۰۰۰۰ کارمند پشتیبانی است که در تحقیقات مربوط به کشاورزی مشغول هستند. شورای عالی تحقیقات کشاورزی، شورای هند برای تحقیقات کشاورزی است که مستقیماً ۴۷ مؤسسه تحقیقاتی را در زمینه‌های علوم زراعی، حیوانات و شیلات اداره می‌کند. هند همچنین دارای ۴۲ مؤسسه تحقیقاتی است که با علوم زراعی، باغبانی و مدیریت منابع (عمدتاً مربوط به خاک) و فناوری سروکار دارند. این ظرفیت‌های قابل توجه، که در طول یک قرن و نیم توسعه

3- DP World

1- Dubai Multi-Commodities Centre

2- Agriota

و پتروشیمی در ماهاراشترا، پالایشگاه و پتروشیمی راتناگیری<sup>۵</sup>، واقع در حدود ۱۰۰ کیلومتری بمبئی، سرمایه‌گذاری خواهند کرد (Saadi and Mohanty, 2021).

این پروژه به طور مشترک توسط آرامکو عربستان، شرکت ملی نفت ابوظبی و یک کنسرسیوم هندی که شامل شرکت نفت هند، شرکت هندوستان پترولیوم و شرکت نفت بهارات است، ساخته می‌شود. این پالایشگاه حدود ۱/۲ میلیون بشکه در روز نفت تولید خواهد کرد و هر سه شریک حداقل ۵۰ درصد از نفت خامی را که پالایشگاه فرآوری خواهد کرد، تأمین خواهند نمود (Saudi Aramco, 25 June 2018). دکتر سلطان احمد الجابر، وزیر امور خارجه امارات متحده عربی و مدیر عامل گروه شرکت ملی نفت ابوظبی، توضیح داد: «با سرمایه‌گذاری در این پروژه، ما هم انتقال نفت خام خود را به یک بازار کلیدی برای شرکت ملی نفت ابوظبی تضمین خواهیم کرد و هم دسترسی به یکی از بزرگترین و سریع‌ترین بازارهای پالایش و پتروشیمی جهان را تقویت خواهیم کرد» (Rahman, 2018).

عربستان سعودی نقش خارجی اصلی را در ادغام زنجیره ارزش بخش تولید نفت به مواد شیمیایی هند ایفا می‌کند. غول جهانی مواد شیمیایی آن، سایبک<sup>۶</sup>، یکی از شرکت‌های تابعه آرامکو عربستان، یک مجتمع تولید پتروشیمی در وادودارا<sup>۷</sup>، گجرات و مرکز فناوری ۴۵ هکتاری سایبک، در بنگلور را اداره می‌کند. در نوامبر ۲۰۱۹، پس از تأسیس شورای همکاری راهبردی هند و عربستان سعودی، سایبک شروع به تمرکز بر توسعه مرکز تکنولوژی سایبک- بنگلور جهت توسعه نسل بعدی ترموپلاستیک برای جایگزینی ساختارهای فلزی سنگین در قطعات خودرو، باتری خودروهای الکتریکی و سایر محصولات کرد. در سال ۲۰۱۹، شرکت مادر سایبک، آرامکو عربستان سعودی، موافقت کرد که ۲۰ درصد از سهام پالایشگاه و تولید پتروشیمی ریلاینس<sup>۸</sup> را به مبلغ ۱۵ میلیارد دلار آمریکا خریداری کند (Peerzada, 2019). بزرگترین پالایشگاه خصوصی هند در حال ایجاد یک شرکت تابعه تحت مالکیت «ریلاینس O2C»، برای اجرای عملیات تبدیل نفت به مواد شیمیایی خود است. اگرچه تأسیس این شرکت به دلیل همه‌گیری کووید-۱۹ به تأخیر افتاده است، تأسیس رسمی «ریلاینس O2C» و ادامه بهبود قیمت نفت در طول سال ۲۰۲۱ احتمالاً منجر به اجرای توافق ریلاینس- آرامکو در سه ماهه دوم سال مالی ۲۰۲۲ خواهد شد. دارایی‌های ریلاینس O2C شامل پالایشگاه‌های دوقلو در جاماگرا، گجرات و مجتمع پتروشیمی مرتبط است. مشارکت ریلاینس- آرامکو باعث خواهد شد که ریلاینس O2C روزانه ۵۰۰/۰۰۰ بشکه نفت از آرامکو عربستان سعودی برای تأمین حدود ۲۸ درصد از ظرفیت پالایشگاه خریداری کند. مشارکت ریلاینس- آرامکو نشان دهنده پیشرفت قابل توجهی در یکپارچه سازی زنجیره ارزش با ۷۰ درصد از نفت خام تصفیه شده برای تولید پتروشیمی های با ارزش بالا است (Nevin, 2021). از آنجایی که عربستان سعودی به دنبال فرصت های سرمایه‌گذاری است، هند

محیطی هستند. هند نیز همین علاقه را دارد و برای رفع نیازهای خود به آب کافی و سالم به رویکردهای نوآورانه روی آورده است. بنابراین، برای مقابله با چالش بیماری‌های اسهالی و مرگ و میر، دانشمندان هندی در تلاش هستند تا آب را با استفاده از فناوری نانو تصفیه کنند. این فناوری با استفاده از نانوذرات کامپوزیتی که یون‌های نقره منتشر می‌کنند، آلاینده‌ها را از بین می‌برد، میکروب‌ها، باکتری‌ها و سایر مواد را از آب حذف می‌کند. به طور مشابه، در نمک‌زدایی، که در کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس بسیار مهم است، فناوری‌های جدیدی برای کاهش مقدار زیادی انرژی که نیروگاه‌های نمک‌زدایی مصرف می‌کنند - حدود ۴ کیلووات ساعت انرژی برای هر متر مکعب آب، در حال تحقیق هستند. همچنین، فن‌آوری‌های هوشمند برای نظارت بر نشت‌های آب که هدر رفت ۶۰ درصد آب در سطح جهان و مدیریت مصرف آب با الگوریتم‌ها و مدل‌سازی رایانه‌ای است، بررسی می‌شوند. مهمتر از همه، استفاده از فناوری برای پردازش فاضلاب جهت مصارف صنعتی و شخصی است. همکاری با یکدیگر در زمینه صرفه جویی در مصرف آب، فرآوری فاضلاب و ایمن سازی آب برای آشامیدن به نفع مشترک هند و کشورهای شورای همکاری خلیج‌فارس است که هر دو با تنش شدید آبی دچار هستند؛ علاوه بر این، حوزه جدید همکاری متقابل در زمینه امنیت غذایی را تکمیل خواهد کرد (Henley, 2022).

## ۲-۲- تولید پتروشیمی: ادغام زنجیره ارزش هیدروکربن هند

کریدور غذایی هند و خاورمیانه، یک ذخیره استراتژیک غذایی برای امارات متحده عربی و عربستان سعودی است که به موازات آن یک کریدور ذخیره استراتژیک نفتی نیز شکل گرفته است که در پادور<sup>۱</sup> و کارناتاکا<sup>۲</sup>، با مشارکت شرکت ملی نفت ابوظبی<sup>۳</sup> (ADNOC) ایجاد شده است. بسته اولیه ۱۴ توافقی توافقنامه مشارکت جامع استراتژیک امارات و هند شامل توافقی برای شرکت ملی نفت ابوظبی جهت ذخیره نفت خام با مشارکت شرکت «ذخایر استراتژیک محدود نفت<sup>۴</sup>» بود (Press Information Bureau, 25 January 2017).

پس از توافق بعدی بین «شرکت ملی نفت ابوظبی» و «شرکت ذخایر استراتژیک محدود نفت» در سال ۲۰۱۹، شرکت ملی نفت ابوظبی از نیمی از تأسیسات ذخیره سازی زیرزمینی پادور برای ذخیره ۲/۵ میلیون تن نفت استفاده خواهد کرد. در سال ۲۰۲۰، امارات پس از عراق و عربستان سعودی سومین تأمین کننده بزرگ نفت خام هند بود که ۱۱ درصد از واردات هند را تأمین می‌کرد. با تکیه بر ایجاد یک مرکز ذخیره استراتژیک عربستان در هند، امارات و عربستان سعودی جهت توسعه زنجیره ارزش هیدروکربنی یکپارچه از طریق ایجاد کارخانه‌های تولید پتروشیمی با دهلی نو همکاری می‌کنند. محصولات پتروشیمی شامل اجزای پلاستیک، لیاف، فوم ها، چسب‌ها و رنگ‌ها هستند که عناصر اساسی اکثر محصولات مصرفی را تشکیل می‌دهند و ساخت آنها نوعی تولید با ارزش افزوده بالاتر ایجاد می‌کند. شرکت ملی نفت ابوظبی و آرامکو عربستان سعودی به طور مشترک ۴۴ میلیارد دلار در ساخت و بهره برداری از یک مجتمع تولیدی پالایشگاه

5- Ratnagiri

6- SABIC

7 - Vadodara

8 - Reliance

1 - Padur

2 -Karnataka

3 - Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC)

4- Strategic Petroleum Reserves Limited (ISPRL)



انرژی هند از ۳/۷ درصد در سال ۲۰۱۲ به ۶/۶ درصد در سال ۲۰۲۲ خواهد رسید و اوج این سهم تا ۲۰۲۲، حدود ۱۳/۷ درصد خواهد بود. در عین حال، در تمام سناریوها، هند به دلیل نیازهای هیدروکربن خود به شدت وابسته به واردات خواهد بود:

سناریوی (الف): وابستگی واردات هند به نفت از ۷۷ درصد در سال ۲۰۱۲ به ۹۰ درصد (طبق معمول) یا ۸۶ درصد (نقطه اوج) در سال ۲۰۲۲ می‌رسد؛

سناریوی (ب): وابستگی واردات هند به گاز از ۱۲ درصد در سال ۲۰۱۲ به ۲۷ درصد (طبق معمول) یا ۲۰ درصد (نقطه اوج) در سال ۲۰۲۲ می‌رسد (Draft National Energy Policy, 2022: 3-5).

این پیش‌بینی‌ها روشن می‌کند که هند به دلیل نیازهای نفت و گاز خود برای آینده قابل پیش‌بینی به کشورهای خلیج فارس وابسته خواهد بود؛ بنابراین ستون اصلی روابط خود با منطقه را حفظ می‌کند. در عین حال، توجه به این نکته حائز اهمیت است که انرژی «تجدید پذیر» حوزه جدید و مهمی را برای همکاری‌های دو جانبه ارائه می‌دهد. این امر به این دلیل است که هم هند و هم کشورهای جی‌سی‌سی متعهد به توسعه انرژی‌های تجدید پذیر هستند (Al-Sarihi, 2019).

بین سالهای ۲۰۱۴-۲۰۱۸، کل برق تجدید پذیر تولید شده در کشورهای جی‌سی‌سی بیش از ۳۰۰ درصد افزایش یافته است. امارات متحده عربی در کل دارای ظرفیت ۵۸۹ مگاوات انرژی تجدید پذیر است. این کشور بین سالهای ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸، پروژه‌های انرژی تجدید پذیر خود را نزدیک به ۳۳۰ درصد گسترش داده است. این کشور خود متعهد کرده است تا سال ۲۰۵۰، حدود ۴۴ درصد از تولید انرژی خود را از منبع تجدید پذیر به دست آورد و در حال حاضر این رقم چیزی حدود ۵ درصد است. مجدداً، در سال ۲۰۱۶، عربستان سعودی هدف خود را تا سال ۲۰۲۳، تولید ۹/۵ گیگاوات برق از منابع تجدید پذیر تعیین کرد. هند نیز در پیگیری اهداف بلندپروازانه انرژی تجدید پذیر گام‌های مهمی برداشته است. در سطح جهان، این کشور در رده چهارم انرژی باد، پنجم در انرژی خورشیدی و نیز رده پنجم در ظرفیت نصب شده انرژی تجدید پذیر قرار دارد. دولت هند انتظار دارد تا پایان سال ۲۰۲۲ به ۲۲۵ گیگاوات ظرفیت انرژی تجدید پذیر برسد؛ که این میزان بیش از هدف ۱۷۵ گیگاوات خود تحت توافق آب و هوایی پاریس است. با توجه به ظرفیت نصب شده ۸۹ گیگاوات در آگوست ۲۰۲۰، این اهداف مطمئناً اهداف جاه طلبانه‌ای هستند (Brand India, 21 October 2020).

توسعه انرژی تجدید پذیر باعث هم‌افزایی فوق‌العاده بین هند و جی‌سی‌سی می‌شود. این مشارکت به خوبی با برنامه‌های مشابهی که هر دو طرف را تحریک می‌کند، مطابقت دارد. این پیشرفت با کاهش قابل توجه در هزینه فن آوری‌های انرژی تجدید پذیر تشویق شده است. بنابراین، میانگین هزینه جهانی برق از پنل‌های خورشیدی بین سالهای ۲۰۱۰ و ۲۰۱۷ حدود ۷۳ درصد کاهش یافته است، در حالی که هزینه استفاده از نیروی باد در ساحل ۲۲ درصد کاهش یافته است (Al-Sarihi, 2019).

از پادشاهی سعودی دعوت کرده است تا در برنامه ذخایر استراتژیک نفت<sup>۱</sup> (SPR) شرکت کند. شرکت‌های بخش دولتی و خصوصی هند می‌توانند فرصت‌هایی را در بخش‌های مختلف هیدروکربن مانند تولید و پالایش، میان دستی، پایین‌دستی، بخش خدمات و توسعه مهارت به دست آورند (Embassy of India to Riyadh, 2022: 7).

### ۳-۲- زنجیره‌های ارزش تولید انرژی سبز و تجدید پذیر

اقتصاد نوآوری انرژی سبز دارای پتانسیل زیادی برای همکاری در سراسر کریدور هند به اروپا-عرب-مد است. فن‌آوری‌های مخرب و استارت‌آپ‌ها در حال حاضر پتانسیل ایجاد زنجیره‌های ارزش تولید انرژی سبز، به‌ویژه در تولید قطعات برای صنایع انرژی خورشیدی و خودروهای الکتریکی را دارا می‌باشند. هند که با ابتکار اتحاد بین‌المللی خورشیدی شناخته می‌شود، رتبه پنجم را از نظر ظرفیت نصب شده انرژی خورشیدی در سرتاسر جهان دارد، در حالی که امارات، عربستان سعودی، یونان و اسرائیل هر کدام رهبران منطقه‌ای یا جهانی در توسعه انرژی خورشیدی هستند. هند بر مبنای شراکت توسعه فناوری خود با اسرائیل، موقعیت خوبی برای تسهیل همکاری چندجانبه میان کشورهای کریدور عرب-مد جهت ایجاد کارخانه‌های تولید بخش انرژی سبز در هند و سایر کشورهای کریدور دارد (Al Ramahi, 2020).

فناوری‌های نوآورانه، از جمله فناوری‌های مربوط به تولید، ذخیره‌سازی و استفاده از انرژی تولید شده از منابع تجدید پذیر، بخش‌های بسیار امیدوارکننده‌ای برای ادغام زنجیره ارزش آینده در کریدور هند به اروپا-عرب-مد هستند. تأکید شدید سیاستمداران در هند، امارات، عربستان سعودی، اسرائیل و یونان بر توسعه اقتصادهای نوآور، چارچوبی فراگیر برای همکاری در توسعه فناوری‌های نسل بعدی و تولید مبتنی بر آنها فراهم می‌کند. در بخش نوآوری انرژی سبز، هر پنج کشور درگیر توسعه پیشرفته بخش خصوصی هستند که هم‌افزایی بین آنها فرصت‌هایی برای همکاری چندجانبه و ایجاد مشارکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک در تولید ایجاد می‌کند (Business Standard, 19 June 2018).

فروپاشی قیمت نفت در پی این بیماری همه‌گیر تأثیر منفی بر درآمد نفت و تولید ناخالص داخلی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس داشته است. به عنوان مثال، رشد تولید ناخالص داخلی عربستان سعودی که در سال ۲۰۱۲، ۵/۴ درصد بود، به ۰/۷ درصد در سال ۲۰۱۷ و ۲/۳ درصد در سال ۲۰۱۸ رسید و به دلیل بیماری همه‌گیر به ۶/۸- درصد در سال ۲۰۲۰ سقوط کرد. این سناریوی اقتصادی باعث شده است تا تولیدکنندگان خلیج فارس استفاده از منابع انرژی تجدید پذیر را برای برآورده کردن تقاضای داخلی برای انرژی - برق، پروژه‌های آب شیرین‌کن، استفاده داخلی و صنعت - دنبال کنند و تولید هیدروکربن خود را برای بازار صادرات حفظ کنند (Kozhanov, 2020: 8).

این رویکرد نیازهای هند را کاملاً برآورده می‌کند. پیش‌نویس سند سیاست ملی انرژی<sup>۲</sup> هند تهیه شده توسط نهاد مشاوره اقتصادی برتر هند، در ژوئن سال ۲۰۱۷ مقرر می‌کند که سهم منابع «تجدید پذیر» در ترکیب

<sup>1</sup>- Strategic Petroleum Reserves (SPR)

<sup>2</sup>- National Energy Policy

تقویت B2B (بازاریابی تجارت به تجارت) و مشارکت‌های دولتی و خصوصی شدند (India Ministry of External Affairs, February 18, 2022).

#### ۴-۲- کریدور ارزش جهانی و زنجیره تأمین

بیماری همه گیر کووید-۱۹ در دسامبر ۲۰۱۹ در استان ووهان چین آغاز شد و تا فوریه ۲۰۲۰ به ۱۸ استان دیگر سرایت کرد. این استان‌ها محل ۹۰ درصد مشاغل فعال در چین هستند. تقریباً همه شرکت‌های بزرگ جهانی که تأمین‌کنندگان مهم در منطقه هستند، آسیب دیده‌اند. این بیماری همه گیر زنجیره‌های ارزش جهانی عمده‌ای را که در چین متمرکز شده‌اند، مختل کرد و بحثی در سراسر جهان در مورد تغییر شکل زنجیره‌های ارزش ایجاد کرد. نقش زنجیره‌های ارزش جهانی در تجارت جهانی حتی قبل از همه‌گیری، پس از رسیدن به اوج ۵۲ درصدی تجارت جهانی در سال ۲۰۰۸، شروع به کاهش کرده بود. همچنین تنش‌هایی تجاری بین کشورهای عمده‌ای مانند ایالات متحده و چین به دلیل ادعاهای حمایت‌گرایی وجود دارد (Chadha, 2020).

هند تاکنون در زنجیره‌های ارزش جهانی حضوری بی‌میل و حاشیه‌ای داشته است. این امر ممکن است به دلیل اصلاحات داخلی ضعیف، امکانات زیرساختی محدود و اتصال لجستیکی ضعیف باشد. اکنون این وضعیت می‌تواند تغییر کند. هند برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش جهانی در بخش‌های قدرت خود - شبکه‌های خریدار محور با کیفیت بالا در زمینه‌های کار فشرده مانند پوشاک، منسوجات، کفش و اسباب‌بازی - موقعیت خوبی دارد. اما دستیابی به استانداردهای بین‌المللی به تغییرات عمده در داخل نیاز دارد؛ از جمله تدارکات و زیرساخت‌های بهبود یافته، سهولت انجام فرآیندهای تجاری و ارتقای مهارت‌های نیروی کار (Chadha, 2020).

از آنجایی که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و هند اقتصادهای خود را بازسازی می‌کنند و برای ایده‌های تازه باز هستند، در یک حرکت نوآورانه، زنجیره‌های ارزش جدید برای تولید می‌توانند به عنوان بخشی از ساختارهای تجاری انعطاف‌پذیرتر به زنجیره‌های تأمین جدید مرتبط شوند. نگرانی اصلی در خلیج فارس کوتاه کردن و متنوع کردن خطوط عرضه و اجتناب از معاملات پرخطر است. دو طرحی که در حال حاضر در خلیج فارس وجود دارد فرصت‌های جذابی را برای شرکت‌های هندی ارائه می‌دهد:

**الف) مناطق آزاد:** کشورهای حاشیه خلیج فارس امروزه دارای ۵۰ منطقه آزاد هستند که بسیاری از آنها بر تجارت الکترونیک و سایر سرمایه‌گذاری‌های فناوری تمرکز دارند. با این حال، فراتر از مناطق آزاد فیزیکی، مبتکران شورای همکاری خلیج فارس به مناطق آزاد دیجیتال نگاه می‌کنند؛ مناطق تجاری مجازی که می‌توانند میزبان چندین هزار شرکت باشند. یکی از این مناطق آزاد در دبی از یک ابتکار پیشگام در مالزی الگوبرداری شده است که کالاهایی به ارزش ۶۵ میلیارد دلار آمریکا را جابجا می‌کند و بیش از ۶۰۰۰۰ شغل در سراسر جهان ایجاد کرده است (Mogielnicki, 2020: 6).

این امر زمینه بسیار خوبی برای سرمایه‌گذاری‌های متقابل شرکت‌ها و انتقال فناوری و تجربه بین دو طرف فراهم می‌کند. طی شش سال ۲۰۱۵- تا ۲۰۲۱- سرمایه‌گذاری در بخش انرژی تجدید پذیر هند ۴۲ میلیارد دلار آمریکا بوده است که ۱۱/۱ میلیارد دلار آن فقط در سال ۲۰۱۸ سرمایه‌گذاری شده است. سرمایه‌گذاری خارجی در انرژی پاک هند در حال افزایش است؛ این میزان فقط در سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸، حدود ۲ میلیارد دلار آمریکا بود (Brand India, 21 October 2020).

در کنار این سرمایه‌گذاری، هند نیز در حال ساخت زیرساخت‌ها است. پارک‌های خورشیدی در سراسر کشور در حال راه اندازی است و بزرگترین نیروگاه خورشیدی جهان، پارک خورشیدی بهادلا، هم اکنون در راجستان در دست ساخت است. برای مشارکت بیشتر شرکت‌ها به این برنامه‌های بلندپروازانه، گروه آدانی<sup>۱</sup> اعلام کرده است که قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ به بزرگترین شرکت انرژی خورشیدی در جهان و تا سال ۲۰۳۰ به بزرگترین شرکت انرژی تجدید پذیر جهان تبدیل شود (Willem Hofste, 2019). متقابلاً کشورهای حاشیه خلیج فارس از جمله عربستان، امارات و قطر نیز در سالهای اخیر سرمایه‌گذاری‌های فراوانی روی انرژی‌های پاک انجام داده‌اند. چشم انداز ۲۰۳۰ سیاست انرژی عربستان سعودی و هند به طور هم‌افزایی به دنبال تغییر از منابع متعارف به منابع جایگزین انرژی تجدید پذیر و پاک است. عربستان سعودی یکی از اعضای اتحاد بین‌المللی خورشیدی است و در انجام مأموریت‌های آن مشارکت دارد. در بخش انرژی‌های تجدید پذیر، شرکت‌های سعودی مانند الفتر<sup>۲</sup> و الجمی<sup>۳</sup> در پروژه‌های انرژی بادی و خورشیدی هند سرمایه‌گذاری کرده‌اند. شرکت سعودی الفتر دارای سهام کنترلی در پروژه‌های ۶۰۰ مگاواتی برق بادی در هند است. علاوه بر این، هر دو کشور به طور مشترک در حال بررسی انرژی هیدروژنی به عنوان منبع انرژی در آینده هستند (Embassy of India to Riyadh, 2022: 8).

امارات و هند نیز به طور جمعی در حال حرکت در انتقال انرژی جهانی هستند و هر دو کشور متعهد به همکاری با یکدیگر برای ایجاد یک گذار عادلانه و منصفانه به آینده ای کم کربن هستند (India Ministry of External Affairs, February 18, 2022). در دیدار تاریخی مودی و محمد بن زاید آل نهیان در فوریه ۲۰۲۲، رهبران با درک نیاز ضروری برای اقدامات اقلیمی، موافقت کردند که همکاری در جهت تسریع اقدامات اقلیمی برای تسهیل انتقال انرژی و اجرای توافقنامه پاریس را تقویت کنند. رهبران همچنین موافقت کردند که در موضوعات کنفرانس پاریس، آژانس بین‌المللی انرژی‌های تجدید پذیر و اتحاد بین‌المللی خورشیدی از نزدیک همکاری کنند. رهبران با اذعان به اینکه اقدام اقلیمی فرصت‌های قابل توجهی را برای جوامع، رشد اقتصادی و کسب‌وکارها به ارمغان می‌آورد، موافقت کردند که از مأموریت‌های انرژی پاک یکدیگر حمایت کنند. در این زمینه، رهبران با ایجاد یک گروه ویژه هیدروژن برای کمک به افزایش فناوری‌ها با تمرکز ویژه بر تولید هیدروژن سبز موافقت کردند. رهبران سرمایه‌گذاری‌های جاری امارات در برنامه‌ها و ابتکارات فناوری پاک هند را تأیید کردند و خواستار

3- Aljomaih

1- Adani

2- Alfanar

می‌کند. به‌عنوان مثال، در دبی، امنیت غذایی را با انجام تحقیقات، روش‌های تولید، بهبود زیرساخت‌ها و فرآیندهای صرفه‌جویی در مصرف آب ارتقا می‌دهد. بخش دیگر امور مالی است؛ جایی که دبی در آرزوی کسب جایگاه جهانی است (Tricoire, 2020).

هند یک شریک معتبر با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در توسعه قابلیت‌های دیجیتال برای عملیات‌های متنوع است. در ژوئن ۲۰۱۸، ان‌آی‌تی‌آی آی‌یوگ<sup>۵</sup> موارد زیر را به عنوان بخش‌های اولویت‌دار برای استفاده از فناوری دیجیتال شناسایی کرد: مراقبت‌های بهداشتی، کشاورزی، آموزش، شهرهای هوشمند و زیرساخت‌ها، و تحرک هوشمند و حمل‌ونقل. به دنبال آن مجمع جهانی اقتصاد «مرکز انقلاب صنعتی چهارم» را در اکتبر ۲۰۱۸ در هند راه‌اندازی کرد. این مرکز در ابتدا بر روی هوش مصنوعی و یادگیری ماشین، و فناوری بلاک چین و دفتر کل توزیع شده<sup>۶</sup> تمرکز خواهد کرد (National Strategy for Artificial Intelligence, 2018: 7).

در ارتباط با گسترش دیجیتالی شدن، هم هند و هم کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با نیاز به توسعه مهارت مواجه خواهند شد. این چالش در هند از طریق برنامه توسعه مهارت تحت طرح طراحی و ساخت سیستم الکترونیکی که هدف آن آموزش ۳۲۸۰۰۰ نفر است، مدیریت شده است؛ ۷۵ تا ۱۰۰ درصد هزینه آموزش برای مهارت‌های خاص صنعت برای افراد ماهر و نیمه ماهر توسط دولت پرداخته شده است. کارگران این طرح همچنین فرصت‌هایی را برای توسعه مهارت برای بخش خصوصی از طریق شوراهای مهارت بخش مخابرات و الکترونیک فراهم می‌کنند. کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز از طریق مؤسسات محلی مانند دانشگاه امارات متحده عربی، دانشگاه محمد بن زاید برای هوش مصنوعی و آکادمی رسانه‌های جدید به آموزش دیجیتال توجه دارند. علاوه بر این مؤسسات، اکثر دانشگاه‌های مهم خلیج فارس دارای بخش‌هایی هستند که به آموزش و تربیت در بخش فناوری دیجیتال اختصاص داده شده‌اند و از شرکت‌های خارجی که دوره‌های منظم و دوره‌های ویژه و برنامه‌های کارآموزی مشترک را برای توسعه دانش و مهارت در زمینه‌هایی مانند هوش مصنوعی، آموزش ابری و آموزش‌های ابری فناوری اطلاعات و ارتباطات برگزار می‌کنند، استقبال می‌کنند. بنابراین، هند، با شرکت‌های تثبیت‌شده فناوری اطلاعات در منطقه و مؤسسات آموزشی باکیفیتی که دارد، می‌تواند با اطمینان به آینده‌ای نگاه کند که نه تنها منابع انسانی را برای رفع نیازهای کشورهای شورای همکاری خلیج فارس فراهم کند، بلکه قادر خواهد بود امکانات آموزشی برای جوانان شورای همکاری خلیج فارس در کاربردهای متنوع فناوری دیجیتال را فراهم کند (Deloitte and Assocham, 2016: 25).

هم هند و هم امارات ارزش ارتقاء مهارت در افزایش بهره‌وری نیروی کار را می‌شناسند و به سهم نیروی کار ماهر از هند در بخش‌های مختلف اقتصادی در امارات اهمیت می‌دهند. در دیدار فوریه ۲۰۲۲ مودی و محمد بن زاید، دو طرف توافق کردند که همکاری خود را به منظور توسعه استانداردها و چارچوب مهارت‌های حرفه‌ای مورد توافق دوجانبه افزایش

(ب) پلتفرم‌های زنجیره تأمین دیجیتال: دیپورت<sup>۱</sup> مستقر در دبی یک اپراتور پیشرو در حمل‌ونقل و تدارکات است. این شرکت اکنون پلتفرم‌های زنجیره تأمین دیجیتالی را ایجاد کرده است که آن را با اپراتورهای مشابه در سراسر آسیا مرتبط می‌کند، بنابراین به گسترش تصاعدی در اتصال و تجارت جهانی دست یافته است. توانایی هند در شکل دهی به زنجیره‌های ارزش و تأمین جدید با خلیج فارس در دوران پس از همه‌گیری، کاملاً با نزدیکی جغرافیایی، مشارکت‌های استراتژیک جامع هند با همه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، روابط اقتصادی قابل توجهی که دو طرف را در طول چندین هزار سال به هم پیوند داده است، مطابقت دارد (Mogielnicki, 2020: 6-7).

#### ۵-۲- کریدور استارت-آپ و مشارکت‌های فناوری نوآورانه

در میان کشورهایی که در کریدور عرب-مد هند به اروپا قرار دارند، هند و اسرائیل قوی‌ترین همکاری‌ها را در زمینه فناوری‌های نوآورانه و استارت‌آپ‌ها انجام داده‌اند، به طوری که چندین شرکت بزرگ هندی در اکوسیستم نوآوری اسرائیل سرمایه‌گذاری کرده‌اند. دهه قبل در سال ۲۰۱۶، گروه تاتا هند در یک انکوباتور استارت‌آپ در اسرائیل سرمایه‌گذاری کرد، علاوه بر این صنایع ریلاینس در سال ۲۰۱۷ به طور جداگانه در یک انکوباتور اسرائیلی سرمایه‌گذاری کرد. همچنین، در سال ۲۰۱۷، ویرپال‌تی‌دی<sup>۲</sup>، برای توسعه فناوری‌های هوش مصنوعی جدید (AI) با راموت<sup>۳</sup>، انکوباتور دانشگاه تل‌آویو و پلت فرم انتقال فناوری بخش خصوصی، وارد سرمایه‌گذاری مشترک شد. علاوه بر این، دو شرکت لارسن و توپرو جهت تعمیق مشارکت خود در توسعه نسل بعدی و فناوری‌های مخرب اسرائیل، یک مرکز تعالی را در این کشور خاورمیانه‌ای افتتاح کردند (Press Release, 5 July 2017). بنابراین، استارت‌آپ‌ها و فن‌آوری‌های جدید زمینه مهمی برای همکاری کشورهای کریدور عرب-مد است و با توجه به اینکه هند و اسرائیل در این زمینه جزء کشورهای پیشرو در جهان هستند و امارات متحده عربی و عربستان نیز در سالهای اخیر در صدد سرمایه‌گذاری‌های کلان در این حوزه هستند، فن‌آوری‌های جدید می‌توانند زمینه‌ای مساعد برای همکاری و تکمیل زنجیره ارزش کریدور عرب-مد هند به اروپا ایجاد کنند؛ کما اینکه قراردادهای مهمی برای همکاری در این زمینه بین هند و کشورهای عربی منعقد شده است.

بیماری همه گیر در حال حاضر به افزایش استفاده از فناوری دیجیتال در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس سرعت بخشیده است. شرکت‌های نفت منطقه‌ای بزرگ، تحت تأثیر ایمنی کارگران، عملیات پیچیده را از یک مرکز فرماندهی دیجیتال واقع در مقر نظارت می‌کنند. بزرگترین شرکت مواد غذایی و نوشیدنی منطقه، المرایی<sup>۴</sup>، همچنین با ۱۰۰ خط پر کردن و بسته بندی، به بزرگترین شرکت تولید لبنیات یکپارچه عمودی در جهان تبدیل شده است. فناوری دیجیتال به معنای بهره‌وری بیشتر و کاهش مصرف آب بوده است. در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، فناوری دیجیتال نقش اصلی را در شکل دادن به آینده این کشورها پس از نفت ایفا

4- Al Marai

5- NITI Aayog

6- Distributed Ledger Technology

1- DP World

2 - Wipro Ltd

3 - RAMOT

هند با بیش از ۷۰۰۰۰ استارت آپ ثبت شده به عنوان سومین اکوسیستم بزرگ برای استارت آپ ها در سطح جهان ظاهر شده است. همچنین هند میزبان ۱۰۰ تک شاخ (یونیکورن) با ارزش کل بیش از ۳۰۰ میلیارد دلار است (Drishtiias, 2022).

عربستان سعودی نیز در سالهای اخیر تلاش‌های فراوانی برای توسعه تکنولوژی‌های هوشمند انجام داده است. زمینه زیادی برای همکاری دوجانبه در فناوری‌های نوظهور مانند هوش مصنوعی، رباتیک، امنیت سایبری و اتوماسیون وجود دارد که سنگ‌های اصلی «چشم‌انداز ۲۰۳۰» عربستان سعودی را تشکیل می‌دهد. یک هیئت از انجمن ملی شرکت‌های نرم‌افزار و خدمات هند (NASSCOM<sup>۲</sup>) در ماه مه ۲۰۲۲ از عربستان سعودی بازدید کرد و جلسات B2B را در ریاض و جدّه برگزار کرد. آنها همچنین با مقامات وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات و سازمان اطلاعات و هوش مصنوعی عربستان دیدار کردند (Embassy of India to Riyadh, 2022: 9).

پیشرفت‌های هند در بخش فناوری اطلاعات و ارتباطات ستودنی است. در حالی که کویت دارای نیروی انسانی آموزش دیده و متخصص برای این بخش است، هند مسیر طولانی در پیشرفت فناوری اطلاعات و ارتباطات پیدا کرده است. با اضافه شدن به سرمایه‌گذاری‌های مشترک، ایجاد پارک فناوری اطلاعات هند و کویت یک حرکت عالی خواهد بود. هند و کویت در آوریل ۲۰۰۹ یک توافقنامه علم و فناوری امضا کردند. مدیر کل موسسه تحقیقات علمی کویت در اکتبر ۲۰۱۹ تیم دو نفره را به هندوستان فرستاد و گفتگوهای مفیدی با مؤسسات تحقیقاتی مختلف از جمله سازمان تحقیقات فضایی هند، شورای تحقیقات علمی و صنعتی هند و انستیتوهای تکنولوژی هند داشت. یک هیئت ۸ نفره از موسسه تحقیقات علمی کویت از ۲۵ تا ۲۶ مه ۲۰۱۵ از هند بازدید کرد و جلساتی را با شورای تحقیقات علمی و صنعتی هند برگزار کرد. یک هیئت ۸ نفره از شورای تحقیقات علمی و صنعتی هند و وزارت علوم زمین در ۱۴-۱۶ آوریل ۲۰۱۴ از کویت بازدید کردند. هیئتی از موسسه تحقیقات علمی کویت از ۱۸ تا ۲۲ نوامبر ۲۰۱۳ از هند بازدید کرد و برنامه همکاری با دپارتمان علوم و فناوری و شورای تحقیقات علمی و صنعتی هند را امضا کرد (Kansal, 2020: 5).

### ۳- وضعیت کنونی کریدور عرب-مد

در حال حاضر پیشرفت‌های زیادی در ساخت کریدور عرب-مد و خطوط زمینی و راه‌آهن آن ایجاد شده است. این پیشرفت‌ها به شرح زیر است:

- ۱- شرکت خطوط راه‌آهن اتحاد امارات اخیراً یک مسیر ۱۳۹ کیلومتری جدید را تکمیل کرده است که امارات متحده عربی را به شبکه راه‌آهن عربستان سعودی (SAR) در الغویفات<sup>۳</sup> متصل می‌کند. این بخشی از شبکه راه‌آهن بلندپروازانه شورای همکاری خلیج فارس است که عملیات اجرایی آن در حال انجام است و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۴ عملیاتی شود. همچنین یک اتصال از الغویفات در مرز عربستان و امارات متحده عربی به حرض در مرحله سوم پروژه گنجانده شده است؛

دهند. دو طرف توافق کردند که از نزدیک با یکدیگر همکاری کنند تا اطمینان حاصل شود که نیازهای مهارتی بازار کار امارات متحده عربی از هند با اطمینان از دسترسی نیروی کار به برنامه‌های آموزشی که مطابق با نیازهای بازار است و نیازهای در حال تغییر برای آینده کار را برطرف می‌کند، برآورده می‌شود (India Ministry of External Affairs, 2022: 2).

در سال ۲۰۱۸، هند و امارات متحده عربی در تلاش برای همگام شدن با الزامات تکنولوژیک در حال تغییر برای رسیدن به آرزوهای ملی خود، یادداشت تفاهمی را امضا کردند تا در طول یک دهه حدود ۲۰ میلیارد دلار تولید کنند. به گفته مدیر عامل اینوست‌اینندیا، «هند - سریعترین فرصت بازار در حال گسترش جهان، با استعداد سرمایه انسانی خود، که به خوبی برای نوآوری شناخته شده است و امارات متحده عربی - قطب فناوری های عصر جدید - شرکای طبیعی در زمینه هوش مصنوعی هستند». امارات تلاش‌های خود را برای «سرمایه‌گذاری» در توسعه اقتصاد دانش‌بنیان با گسترش مجوزهای اقامت «ویزای طلایی» افزایش داده است تا بهترین مغزها را به این کشور جذب کند و اقتصاد دانش‌بنیان را تقویت کند. این ویژگی‌های ده ساله به پزشکان، مهندسان، دانش‌پژوهان دکترا و متخصصان در زمینه‌های فناوری پیشرفته مانند هوش مصنوعی، داده‌های بزرگ، و بیوسنسای و اپیدمیولوژی اعطا می‌شود (Gulf News, 28 July 2018).

یکی از موضوعات مهم مورد بحث در دیدار فوریه ۲۰۲۲ مودی و محمد بن زاید آل نهیان، موضوع فناوری‌های نوظهور بود. رهبران با اذعان به اینکه دنیای دیجیتال شدن سریع فرصت‌های بسیار زیادی برای تسریع رشد اقتصادی و توسعه انسانی و همچنین ایجاد فرصت‌های جدید برای سرمایه‌گذاری ارائه می‌دهد، موافقت کردند که امارات و هند همکاری‌ها و مشارکت‌های خود را در زمینه فناوری‌های حیاتی گسترش دهند و متقابلاً کسب و کارهای الکترونیکی و راه حل‌های پرداخت الکترونیکی را ارتقا دهند. رهبران با اذعان به موفقیت سریع استارت‌آپ‌ها در هند و امارات در سال‌های اخیر، موافقت کردند که برای ترویج استارت‌آپ‌های هر دو کشور برای گسترش در دو منطقه و استفاده از چنین پلت‌فرم‌هایی به‌عنوان پایه‌ای برای رشد، همکاری کنند. این استارت‌آپ‌ها می‌توانند روی موارد دیگر، فین‌تک، فناوری آموزشی، مراقبت‌های بهداشتی، تدارکات و زنجیره تأمین، کشاورزی، طراحی تراشه و انرژی سبز تمرکز کنند. رهبران به مقامات خود دستور دادند تا مکانیسم‌ها و بخش‌هایی را برای ارتقای همکاری بررسی کنند. همچنین رهبران با تأیید روابط تاریخی موجود بین دو کشور و درک نیاز به تأسیس مؤسسات در سطح جهانی که نوآوری و پیشرفت فناوری را تشویق و حمایت می‌کنند، با تأسیس مؤسسه فناوری هند در امارات متحده عربی موافقت کردند (India Ministry of External Affairs, 2022: 3-4).

همچنین هند در حوزه تکنولوژی‌های جدید همکاری نوینی را با قطر پی‌ریزی کرده است. معاون رئیس جمهور هند، ام ونکایا نایدو<sup>۱</sup> در ژوئن ۲۰۲۲ به قطر سفر کرد. وی در این سفر «پل استارت آپ هند-قطر» را برای پیوند اکوسیستم‌های نوپا دو کشور در تجارت هند و قطر راه اندازی کرد.

2- National Association of Software and Service Companies (NASSCOM)

3- Al-Ghuwaifat

1- M Venkaiah Naidu

بین خلیج فارس و مدیترانه تکرار شد. متعاقباً، وزارت حمل و نقل اسرائیل در مارس ۲۰۲۱ اعلام کرد که پروژه راه آهن رسماً در کمیسیون برنامه ریزی ملی پیش می رود (Suri, 2021: 5-6).

### نتیجه گیری و چشم اندازهای آینده

کریدور مدیترانه-عربی (عرب-مد) هند به اروپا یک کریدور تجاری چندوجهی در حال ظهور است که می تواند الگوهای تجاری بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را به طور اساسی با ایجاد یک هلال ارتباط تجاری در حاشیه جنوبی اوراسیا از سواحل دریای عرب هند تا سواحل مدیترانه شرقی یونان تغییر دهد. برای هند، این کریدور جدید یک تغییر پارادایم استراتژیک با پیامدهای ژئوپلیتیک عظیمی است که می تواند نقش آن را در نظم اقتصادی اوراسیا تغییر دهد. کریدور عرب-مد اگر موفق شود، می تواند به یک نیروی اقتصادی جدی در اوراسیا تبدیل شود. همچنین می تواند یک جایگزین اقتصادی برای طرح کمربند و جاده چین باشد. کریدورهای اولیه «ابتکار کمربند-جاده» از روسیه، آسیای مرکزی، ایران و پاکستان بسیار نزدیک به چین است. با این حال، کشورهای ترانزیتی کریدور عرب-مد سیاست های بسیار متعادل تری را بین شرق (چین) و غرب (اتحادیه اروپا/ایالات متحده آمریکا) دنبال می کنند، که آنها را از نظر سیاسی برای برخی از بازیگران اقتصادی جذاب تر می کند. بنابراین، هند می تواند کریدور عرب-مد را به عنوان شکلی از «اتصال رقابتی» در اوراسیا معرفی کند که نتایج متقابلاً سودمند و متوازن را برای همه مشارکت کنندگان در کنار «ابتکار کمربند-جاده» دنبال می کند. هدف استراتژیک کلان کریدور عرب-مد در نهایت ارائه یک جایگزین برای «ابتکار کمربند-جاده» به کشورها در تجارت شرق و غرب خواهد بود. این هدف با منافع آمریکا همسو است و می تواند شاهد حمایت ایالات متحده از هند و شرکای آن به عنوان پیشگام در این کریدور جدید باشد. کریدور عرب-مد حتی ممکن است نقشی در ابتکار «جهان بهتر را دوباره بسازید»<sup>۶</sup> ایالات متحده ایفا کند که هدف آن متعادل کردن «ابتکار کمربند-جاده» است. هند می تواند نقش مهمی در این ابتکار گسترده تر داشته باشد، اگر چه باید مراقب باشد تا اطمینان حاصل شود که این امر به ضرر روابط اقتصادی آن با چین، که علی رغم اختلافات مداوم بر سر مرز مشترکشان، همچنان قوی می ماند، نباشد. با یا بدون هیچ ارتباطی با «جهان بهتر را دوباره بسازید»، کریدور عرب-مد از نظر تئوری می تواند به هند اهرم اقتصادی استراتژیک در مقابل چین بدهد. این

۲- یک خط ۱۳۹۲ کیلومتری شمال-جنوب عربستان سعودی از حرص در جنوب شرقی عربستان سعودی از طریق الخرج، ریاض، بریده تا الحدیثه در مرز عربستان و اردن برقرار است؛

۳- یک قطعه ۳۰۰ کیلومتری از الحدیثه تا بندر اصلی اسرائیل در حیفا مورد نیاز است که یک بخش ۷۰ کیلومتری آن از بیت شیان در نزدیکی مرز اسرائیل و اردن تا حیفا در حال حاضر فعال است. بقیه این قطعه از اردن عبور خواهد کرد که می تواند یکی از ذینفعان اصلی کریدور در حال ظهور باشد. اردن روابط دیپلماتیک با اسرائیل دارد و ایالات متحده ممکن است علاقه مند به پیشبرد این مرحله نهایی در اردن باشد. باید دید که آیا امارات متحده عربی که روابط نزدیکی با عربستان سعودی و اردن دارد، برای تأمین سرمایه مورد نیاز این بخش اقدام خواهد کرد یا خیر؛

۴- چینی ها نیز قبلاً نقشی در این پروژه ایفا کرده اند. گروه بین المللی بندر شانگهای چین ۱/۷ میلیارد دلار برای ایجاد ترمینال کانتینری «بندر خلیج»<sup>۱</sup> در حیفا سرمایه گذاری کرده است تا برخی از بزرگترین کشتی ها را مدیریت کند. آنها همچنین ایده پروژه راه آهن صلح خلیج فارس تا مدیترانه را به عنوان بخشی از طرح کمربند-جاده (BRI) خود مطرح کرده اند. علاوه بر این، شرکت دولتی کشتیرانی اقیانوس چین<sup>۲</sup> (COSCO)، ۶۰ درصد سهام شرکت راه آهن یونانی «لجستیک ریلی اروپا-آسیا پیرونوس»<sup>۳</sup> (PEARL) را دارد تا سالانه ۸۰۰۰۰ محموله را به اروپای مرکزی و فراتر از آن منتقل کند؛

۵- دی پی ورلد (شرکت ترابری دریایی اماراتی) (DPW)<sup>۴</sup>، می تواند یکی دیگر از بازیگران کلیدی در این کریدور باشد. این شرکت مالک و اداره کننده بندر عظیم جبل علی و منطقه آزاد در دبی است. در پی توافق آبراهام، این کشور همچنین یک یادداشت تفاهم با بانک لیومی<sup>۵</sup> اسرائیل برای سرمایه گذاری در توسعه بیشتر بندر حیفا امضا کرده است. دی پی ورلد همچنین نگاهی به هندوستان نیز دارد، زیرا ترمینال های کانتینری بزرگی را در بنادر ساحل غربی موندرا<sup>۶</sup>، نهاوا شوا<sup>۷</sup> و کوچی<sup>۸</sup> اداره می کند. دی پی ورلد با ایجاد یک صندوق سرمایه گذاری ۳ میلیارد دلاری با مشارکت صندوق سرمایه گذاری زیرساخت ملی هند، چندین سرمایه گذاری کلیدی در هند از سال ۲۰۱۹ انجام داده است تا به عنوان یک شرکت تدارکات و زنجیره تأمین یکپارچه ظاهر شود. آنها همچنین در حال ساخت یک منطقه ویژه اقتصادی بزرگ در نزدیکی پایانه نهاوا شوا در بمبئی هستند که می تواند صادرات را تسهیل کند؛

۶- اسرائیل اشتیاق خود را به ایجاد شبکه ریلی نشان داده است و این امر برای اولین بار توسط وزیر حمل و نقل سابق این کشور در سال ۲۰۱۷ مطرح شد و توسط وی در سفرش به ابوظبی در ژوئیه ۲۰۲۰ به عنوان راهی برای ارتقای صلح در منطقه و تقویت تجارت و همکاری اقتصادی

6- Mundra

7- Nhava Sheva

8- Kochi

9- Build Back Better World (B3W)

1- Bay Port

2- China Ocean Shipping Co

3- Piraeus Europe Asia Rail Logistics

4- DP World

5- Leumi

یک پروژه با این ماهیت تا حد زیادی به حجم حمل‌ونقل بستگی دارد. اینجاست که سیاست خارجی زیرک و هوشمندانه هند در منطقه و سیاست تجاری در حال تحول آن می‌تواند نقش مهمی ایفا کند. هند پس از سال‌ها جای پای خود را در خاورمیانه به دست آورده و اکنون مذاکرات توافقنامه تجارت آزاد خود را با امارات، اسرائیل و اتحادیه اروپا در مسیری سریع قرار داده است. تجارت خارجی هند در سال جاری از ۷۰۰ میلیارد دلار عبور خواهد کرد و اتحادیه اروپا یکی از بزرگترین شرکای تجاری هند باقی می‌ماند. اقداماتی که در حال حاضر برای ایجاد انعطاف‌پذیری زنجیره تأمین با کاهش وابستگی به چین و انتقال برخی از تأسیسات تولیدی به هند در حال انجام است، همراه با برنامه مشوق‌های عملی هند برای جذب شرکت‌های بزرگ جهانی جهت تولید در هند، احتمالاً انگیزه‌ای قوی به این روندها خواهد داد. هند این فرصت را دارد که نگاهی بلندمدت و استراتژیک به این پروژه داشته باشد.

### مشارکت نویسندگان

نگارش کلی مقاله بر عهده نویسنده نخست و پیشنهاد عنوان مقاله و تجزیه و تحلیل بخشی از داده‌ها بر عهده نویسنده دوم و جمع‌آوری داده‌ها و ترجمه متون نیز بر عهده نویسنده سوم بوده است. به طور کلی نگارش و تجزیه و تحلیل داده با مشارکت هر سه نویسنده انجام گرفته است و به طور تخمینی می‌توان گفت نویسنده نخست ۴۰ درصد، نویسنده دوم ۳۰ درصد و نویسنده سوم نیز ۳۰ درصد در نگارش و تهیه این پژوهش سهم داشته‌اند.

### تشکر و قدردانی (اختیاری)

شایسته است مراتب قدردانی خود را از سردبیر و مدیر داخلی محترم نشریه اقیانوس‌شناسی جناب آقای دکتر اکبرپور اعلام دارم.

### تعارض منافع

این مقاله بر اساس «تعارض حرفه‌ای و مالکیت فکری: ارتقای سازمانی و نظریات تخصصی شخصی اینجانب به‌عنوان نویسنده مسئول گردآوری شده است.»

### منابع

- [1]. Al Ramahi, Mohamed Jameel (2020). "Abu Dhabi Sustainability Week: India's Renewable Energy Pledges Show 'an Ounce of Practice is Worth Tons of Preaching'", *The National News*, 2 January 2020, At: <https://www.thenationalnews.com/business/comment/abu-dhabi->

امر باعث می‌شود که این پروژه از نظر ژئوپلیتیکی مهم باشد، اگرچه سهامداران آن نباید هیچ توهمی در مورد جایگزینی «ابتکار کمربند-جاده» داشته باشند. در عوض، آنها باید به دنبال تکمیل آن با کریدورهای اتصال چین باشند تا به نفع تمام اوراسیا باشد. در حالی که شکی نیست که چشم انداز ژئوپلیتیکی در غرب آسیا به سرعت در حال تغییر است، کریدور چند وجهی هند به اروپا اگر بخواهد به واقعیت تبدیل شود، باید بر چالش‌های بزرگ غلبه کند. در سطح سیاسی، عربستان سعودی باید با اجازه ارسال محموله‌های اسرائیلی از طریق راه‌آهن شمال-جنوب موافقت کند. یک گام کوچک اما نمادین در مارس ۲۰۱۸ برداشته شد، زمانی که پرواز افتتاحیه ایر ایندیا دهلی-تل‌آویو مجوز پرواز بر فراز عربستان سعودی را دریافت کرد. از آن زمان تاکنون اتفاقات زیادی رخ داده است، از جمله توافق آبراهام و سفر ظاهراً پنهانی نتانیاهو، نخست‌وزیر سابق اسرائیل به عربستان سعودی. نشانه‌هایی وجود دارد که نشان می‌دهد ایالات متحده از ریاض می‌خواهد تا در برقراری روابط دیپلماتیک با تل‌آویو به پیش برود، و برخی پیشرفت‌ها در جبهه فلسطین ممکن است تنها کاتالیزور مورد نیاز برای تحقق این امر باشد. اردن تمایلی به اظهار نظر در مورد کریدور راه‌آهن پیشنهادی ندارد، اما ممکن است زمانی که شفافیت بیشتری در مورد بودجه بخش اردن به دست آید، موضعی عمل‌گرایانه اتخاذ کند. و مصر به اطمینان خاطر نیاز دارد که تأثیر زیادی بر درآمدهای کانال سوئز نخواهد داشت. کریدور جدید عرب-مد هند به اروپا، یک کریدور تجاری چندوجهی در حال ظهور است که با ایجاد یک هلال ارتباط تجاری در سراسر حاشیه جنوبی اوراسیا که در امتداد آن گسترش می‌یابد، نوید پیکربندی مجدد الگوهای تجارت بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا از ساحل دریای عرب هند تا سواحل مدیترانه شرقی یونان را می‌دهد. با برقراری ارتباط ریلی از امارات متحده عربی به بندر حیفا اسرائیل، ارتباط دریایی هند با امارات می‌تواند منجر به رسیدن کالاهای هندی به سرزمین اصلی اروپا در کمتر از ۱۰ روز شود و از طریق مسیر دریایی ترانس مدیترانه از بندر حیفا اسرائیل به بندر ترانشیپ در پیرئوس، این بندر عظیم یونان برسد. با خدمات حمل‌ونقل ریلی از پیرئوس، کالاهای هندی می‌توانند به بازارهای اصلی و مراکز تولیدی اروپا برسند و زمان سفر فعلی برای حمل‌ونقل تجاری هند به اروپا را تا ۴۰ درصد کاهش دهند. با ارائه همان کاهش هزینه که خوش‌بینانه‌ترین پیش‌بینی‌ها برای کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال-جنوب مستقر در چابهار است، کریدور عرب-مد هند به اروپا یک مسیر حمل‌ونقل تجاری فرامنطقه‌ای جایگزین را تشکیل می‌دهد که در آن بنادر امارات و هند، می‌تواند به عنوان گره اتصال اقیانوس هند عمل کند. علیرغم بافت جمعیتی مطلوب هند، جغرافیا و زیرساخت‌های حمل‌ونقل تجاری، به تنهایی برای اطمینان از تحقق پتانسیل هند به عنوان یک قدرت اقتصادی اوراسیا کافی نیستند و صرفه اقتصادی

- on-india-to-create-future-tech-products-119112400303\_1.html.  
Accessed on 9 March 2021.
- [13]. Rahman, Fareed (2018). "Adnoc, Saudi Aramco Sign Deal to Invest in India's Refinery Plant", *Gulf News*, 25 June 2018, At: <https://gulfnews.com/business/energy/adnoc-saudi-aramco-sign-deal-to-invest-in-indias-refinery-plant-1.2242093>.
- [14]. Saadi, Dania and Sambit Mohanty (2021). "ADNOC, India Mull Collaboration in New Energy Areas, Including Hydrogen: CEO", *S&P Global Platts*, 18 March 2021, At: <https://www.spglobal.com/platts/es/market-insights/latest-news/oil/031821-adnoc-india-mull-collaboration-in-new-energy-areas-including-hydrogen-ceo>.
- [15]. Sebugwaawo, Ismail (2020). "Food Waste and Loss Remain a Major Challenge: UAE Minister", *Khaleej Times*, 19 November 2020, At: <https://www.khaleejtimes.com/government/food-waste-and-loss-remain-a-challenge-uae-minister>
- [16]. Suri, Navdeep (2021). "An India-Europe Trade Corridor? The geo-economics dimension of an emerging West Asia Quad", Observer Research Foundation, At: <https://www.orfonline.org/expert-speak/an-india-europe-trade-corridor/>.
- [17]. Tanchum, Michael (2013). "India's Not-So-Splendid Isolation in Central Asia: The Impact of Strategic Autonomy in an Emerging Asian Regional Architecture", *Harvard Asia Quarterly*, 15:3/4 Fall/Winter 2013, Pp. 66-72.
- [18]. Tanchum, Michael (2020). "Morocco's Africa-to-Europe Corridor: Gatekeeper of a Trans-Regional Strategic Architecture", AIES Fokus 8/2020, *Austrian Institute for European and Security Policy*, 8 July 2020, At: <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>.
- [19]. Tanchum, Michael (2021). "India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe", *Institute of South Asian Study*, South Asia Scan, Issue No. 14, Pp. 1-52.
- [20]. Tanchum, Michael (2013). "India's Not-So-Splendid Isolation in Central Asia: The Impact of Strategic Autonomy in an Emerging Asian Regional Architecture", *Harvard Asia Quarterly*, 15:3/4 Fall/Winter 2013, pp. 66-72.
- [21]. Tricoire, Jean-Pascal (2020). "Digitisation is what a Future is Built on", *Gulf News*, 5 September 2020, At: <https://gulfnews.com/business/analysis/digitisation-is-what-a-future-is-built-on-1.73512158>
- [22]. Zaken, Danny (2021). "UAE \$10B Israel Fund Will Stress Ports and Railways", *Globes*, 14 March 2021, At: <https://www.globes.co.il/article/uae-10-billion-israel-fund-will-stress-ports-and-railways-10112400303>
- sustainability-week-india-s-renewable-energy-pledges-show-ounce-of-practice-is-worth-tons-of-preaching-1.958512.
- [2]. Al-Sarihi, Aisha (2019). "Renewable Energy in the Gulf Arab States", *Centre for Contemporary Arab Studies, Georgetown University*, 18 November 2019, At: <https://ccas.georgetown.edu/2019/11/18/renewable-energy-in-the-gulf-arab-states/>
- [3]. Balaguru, T (2015). "National Agricultural Research System in India", *All India Agricultural Students Association*, 5 July 2015, At: <https://aiasa.org.in/wp-content/uploads/2015/07/NARS-India.pdf>
- [4]. Chadha, Rajesh (2020). "Fractured Global Value Chains Post-COVID-19: Can India Gain its Missed Glory?", *Brookings*, 11 May 2020, At: <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2020/05/11/fractured-global-value-chains-post-covid-19-can-india-gain-its-missed-glory/>
- [5]. Dutta, Soma (2020). "Top 25 Agricultural Producing Countries in the World", *Yahoo Finance*, 16 October 2020, At: <https://finance.yahoo.com/news/top-20-agricultural-producing-countries-151350776.html>.
- [6]. Henley, Will (2022). "The New Water Technologies that Could Save the Planet", *The Guardian*, 22 July 2022, At: <https://www.theguardian.com/sustainable-business/new-water-technologies-save-planet>
- [7]. Jena, Manipadma (2013). "India's Food Security Rots in Storage", *Global Issues*, 21 June 2013, At: <https://www.globalissues.org/news/2013/06/21/16882>
- [8]. Kansal, Shubhangi (2020). "India-Kuwait Bilateral Relationship", At: <http://dspace.jgu.edu.in:8080/jspui/bitstream/10739/3629/1/India-Kuwait%20Bilateral%20Relationship.pdf>
- [9]. Kozhanov, Nikolay (2020) "The GCC and the Evolving Notion of Gulf Energy Security", *Al Sharq Strategic Research*, 6 August 2020, At: <https://research.sharqforum.org/2020/08/06/the-gcc/>
- [10]. Mogielnicki, Robert (2020). "Enabling the New Frontiers of Gulf-Asia Economic Ties", *Emirates Diplomatic Academy*, 6 December 2020, At: <https://www.agda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight-nov-2020-eng-robert.pdf?sfvrsn=6>
- [11]. Nevin, John (2021). "Saudi Aramco's Rising Oil Fortune to Speed up Reliance O2C Deal", *Business Today*, 11 March 2021, At: <https://www.businesstoday.in/current/corporate/saudi-aramco-rising-oil-fortune-to-speed-up-reliance-o2c-deal/story/433600.html>.
- [12]. Peerzada, Abrar (2019). "Saudi Chemical Giant SABIC Bets Big on India to Create Future Tech Products", *Business Standard*, 25 November 2019, At: <https://www.business-standard.com/article/technology/saudi-chemical-giant-sabic-bets-big>

- [30]. "List of Agreements/MOUs Exchanged During the State Visit of Crown Prince of Abu Dhabi to India", *Press Release, Press Information Bureau*, 25 January 2017, At: <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1514426>.
- [31]. "[Renewable Energy Industry in India](https://www.ibef.org/industry/renewable-energy)", *Brand India*, 21 October 2020. At: <https://www.ibef.org/industry/renewable-energy>.
- [32]. "Saudi Aramco Signs Framework Agreement with ADNOC and MoU With Indian Consortium RRPCL to Jointly Pursue Ratnagiri Mega Refinery and Petrochemicals Complex on India's West Coast," *Saudi Aramco*, June 25, 2018, At: <https://www.saudiaramco.com/en/news-media/news/2018/ratnagiri-mega-refinery#:~:text=Saudi%20Aramco%20and%20the%20Abu,215%20miles%20south%20of%20Mumbai>.
- [33]. "[Tapped out – The New Normal of Rising Water Demand in the GCC](https://www.worldfutureenergysummit.com/en-gb/future-insights-blog/tapped-out-the-new-normal-of-rising-water-demand-in-the-gcc.html)", *World Future Energy Summit*, 7 July 2020, At: <https://www.worldfutureenergysummit.com/en-gb/future-insights-blog/tapped-out-the-new-normal-of-rising-water-demand-in-the-gcc.html>
- [34]. "UAE Firms to Invest up to \$7 Billion in India-UAE Food Corridor: Indian Minister", *Gulf News*, 24 July 2019, At: <https://gulfnews.com/world/asia/india/uae-firms-to-invest-up-to-7-billion-in-india-uae-food-corridor-indian-minister-1.1569344178374>.
- [35]. "Wipro and Ramot at Tel Aviv University Partner for Joint Research in Emerging Technologies", *Press Release, Wipro*, 5 July 2017, At: <https://www.wipro.com/newsroom/press-releases/2017/wipro-and-ramot-at-tel-aviv-university-partner-for-joint-research-in-emerging-technologies/>.
- <https://en.globes.co.il/en/article-uae-10b-israel-fund-will-stress-portsand-railways-1001363975>.
- [23]. "Direction of Trade Statistics", *International Monetary Fund* (2021), At: <https://data.imf.org/?sk=9D6028D4-F14A-464C-A2F259B2CD424B85&id=1515619375491>.
- [24]. "[Draft National Energy Policy](https://www.niti.gov.in/writereaddata/files/document_publication/NE-P-ID_27.06.2017.pdf)", *NITI Aayog, Government of India*, 27 June 2022, At: [https://www.niti.gov.in/writereaddata/files/document\\_publication/NE-P-ID\\_27.06.2017.pdf](https://www.niti.gov.in/writereaddata/files/document_publication/NE-P-ID_27.06.2017.pdf)
- [25]. "India Poised for Major Investments From UAE in Food, Agritech", *India Inc*, 25 October 2020, At: <https://indiaingroup.com/india-poised-for-major-investments-from-uae-in-food-agritech/>.
- [26]. "India, Greece to Boost Economic Ties", *Business Standard*, 19 June 2018, At: [https://www.business-standard.com/article/news-ani/india-greece-to-boost-economic-ties-118061900062\\_1.html](https://www.business-standard.com/article/news-ani/india-greece-to-boost-economic-ties-118061900062_1.html).
- [27]. "India-UAE Food Dialogue Explores Prospects For Boosting UAE-India Food Security Cooperation", *Dubai Chamber*, 28 October 2020, At: [https://www.dubaichamber.com/whats-happening/chamber\\_news/india-uae-food-dialogue-explores-prospects-for-boosting-uae-india-food-security-cooperation](https://www.dubaichamber.com/whats-happening/chamber_news/india-uae-food-dialogue-explores-prospects-for-boosting-uae-india-food-security-cooperation).
- [28]. "India-UAE Joint Statement during State visit of Crown Prince of Abu Dhabi to India (January 24-26, 2017)", *Ministry of External Affairs*, At: [https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/27969/India\\_UAE\\_Joint\\_Statement\\_during\\_State\\_visit\\_of\\_Crown\\_Prince\\_of\\_Abu\\_Dhabi\\_to\\_India\\_January\\_2426\\_2017](https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/27969/India_UAE_Joint_Statement_during_State_visit_of_Crown_Prince_of_Abu_Dhabi_to_India_January_2426_2017).
- [29]. "Joint India-UAE Vision Statement - Advancing the India-UAE Comprehensive Strategic Partnership: New Frontiers", *India Ministry of External Affairs*, 18 February 2022.



## AUTHOR(S) BIOSKETCHES

**Faraji Nasiri, sh**, Political science, Assistant Professor, University of Lorestan, KhorramAbad, Iran

✉ [shahriar.nasiri@gmail.com](mailto:shahriar.nasiri@gmail.com)

 [0009-0008-5818-2026](https://orcid.org/0009-0008-5818-2026)

**Mottaghi, A**, Political geography, Associate Professor, University of Kharazmi, Tehran, Iran.

✉ [afshin\\_mottaghi@yahoo.com](mailto:afshin_mottaghi@yahoo.com)

 [0000-0002-4406-3236](https://orcid.org/0000-0002-4406-3236)

**Jolani, M**, Ph.D. Candidate, International Relation, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran

✉

 .....

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



## HOW TO CITE THIS ARTICLE

## Citation (Vancouver)

 <http://doi.org/10.52547/joc.14.56.5>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1773-fa.html>

 <https://orcid.org/0009-0008-5818-2026>

## COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

