

فشارشن

<div><div>📅</div><div><div>چهارشنبه ۲۵ بهمن ۱۴۰۲</div></div></div>
<div><div>📺</div><div><div>شماره ۴۰۸۰</div></div></div>
<div><div>🌐</div><div><div>www.fdn.ir</div></div></div>
<div><div>📡</div><div><div>FARHIKHTEGANDAILY</div></div></div>

به دنبال وقوع جنگ طوفان الاقصی در غزه، رهبر معظم انقلاب از کشورهای اسلامی خواستند به خطوط تامين اقتصادی رژیم صهيونيستی ضربه بزنند. دولت يمن بر اساس اين راهبرد، حملات به خطوط کشتيرانی رژیم رادر دريای سرخ و خليج عدن آغاز کرد. رسانه های صهيونيستی اعتراف کرده‌اند اين حملات بايجاد فشار موثر بر خط دريایی جنوب، باعث تعطيلي ۹۰ درصد از فعاليت‌های بندر ابيلات شده است. در ميانه دگرگيری بزرگ فلسطينی ها با پشتيبانی جهان اسلام، جهان عرب و کشورهای ضد صهيونيستی، اعراب منطقه در اقدامی به زيان فلسطين، اسلام و جهان عرب با استفاده از خط زمينی کشيده شده از امارات، عربستان و اردن انتقال حجم بالائی کالا به فلسطين اشغالی را کليد زدند. اين اقدام برای دور زدن دريای سرخ صورت می‌گرفت که برای صهيونست ها ناامن شده بود.

🇸🇦🇦🇪🇮🇷

راه‌آهنی که همه کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس را به هم متصل کند، حداقل از سال ۲۰۰۹ آرزوی دیرینه دولت‌های منطقه، به ویژه عربستان سعودی بوده است. اما مسائل منطقه‌ای پس از بیداری اسلامی و کاهش قیمت نفت و همچنین اختلاف کشورهای شورای همکاری خلیج فارس که با تحریم نفت در سال ۲۰۱۷ به اوج خود رسید، مانع از انجام این کار شد.
با این حال، بهبود روابط قطر با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و تغییر رویکرد بن‌سلمان از سیاست خارجی تهاجمی-نظامی به سیاست خارجی عمل‌گرا و همچنین الزامات نظام بین‌الملل در لزوم بازیگری قدرت‌های متوسط، منجر به این شد که در چهل و دومین اجلاس سران شورای همکاری خلیج فارس که در دسامبر ۲۰۲۱ برگزار شد، رهبران شش کشور، تاسیس «اداره راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس» را تصویب کنند. این نهاد نقش اصلی را در هماهنگی و مدیریت این پروژه بر عهده خواهد داشت.
با این حال، امیدها به ازیسرگیزی این پروژه در مارس ۲۰۲۲ که رسانه‌های قطری گزارش دادند که ساخت بخش اتصال راه‌آهن قطر به عربستان به زودی آغاز می‌شود بیشتر شده است. همچنین کارهای مقدماتی مانند طراحی، مهندسی و برنامه‌ریزی‌های مورد نیاز نیز تکمیل شده‌اند. بر اساس گزارش‌ها، پیش‌بینی می‌شود این خط راه‌آهن تا سال ۲۰۲۵ به بهره‌برداری برسد، اما به نظر می‌رسد بر اساس گزارش آکونومیست، نهایی شدن این طرح و اتصال یکپارچه همه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، تا سال ۲۰۳۰ به طول انجامد.
تصمیم شورای همکاری خلیج فارس در این خصوص، زمینه‌نر باربری توسعه قابل توجه زیرساخت‌های ریلی منطقه فراهم کرد است. عملیاتی شدن این راه‌آهن، می‌تواند برای منطقه‌ای که پلی بین مناطق مختلف جهان به شمار می‌رود مورد علاقه همه بازیگران بین‌المللی است، تحول‌آفرین باشد.
چنین امری در کنار طرح‌های رژیم صهیونیستی در اتصال زمینی-ریلی به کشورهای حوزه خلیج فارس و همچنین حمایت قدرت‌های بزرگ از جمله آمریکا و هند از آن، می‌تواند برای جمهوری اسلامی ایران پیامدهای عده‌ای داشته باشد که پژوهش حاضر سعی دارد به این مهم بپردازد.

پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس

بخش ریلی در منطقه شورای همکاری خلیج فارس به سرعت در حال تحول است و در سال‌های اخیر، کشورهای عضو به تدریج به اهمیت توسعه این جنبه‌ها زیرساخت‌های منطقه‌وفتح‌شدگی صنعت ریلی درتوجه‌بخشیدن به اقتصادها و تسهیل رشد تولید ناخالص داخلی و همچنین کاهش اتکایه‌نفت پی برده‌اند. در این میان از سال ۲۰۰۹ پس از گفت‌وگوی طولانی، همه کشورهای عضو، ابتکار راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس را تصویب کردند. هدف این ابتکار اتصال کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از طریق راه‌آهن به طول ۲۱۷۷ کیلومتر است. این خط ریلی که از شهر کویت در شمال خلیج فارس شروع می‌شود، از شهرهای ساحلی جبیل و دمام در عربستان سعودی می‌گذرد و سپس از منامه، پایتخت بحرین و دوحه، پایتخت قطر عبور می‌کند. این خط قبل از انتقال به امارات و عبور از شهرهای عمده این کشور یعنی ابوظبی، دبئی و فجیره، مجدداً وارد عربستان می‌شود و ایستگاه پایانی این خط راه‌آهن مسقط، پایتخت عمان خواهد بود. به سخن دیگر خط‌آهن برنامه‌ریزی شده از شهر کویت آغاز می‌شود، از دمام و بندر البطح در عربستان سعودی، ابوظبی و العین در امارات می‌گذرد و سپس از طریق صحار وارد عمان می‌شود و در مسقط خاتمه می‌یابد. از دمام، از طریق مسیر پیشنهادی ملک حمد به بحرین و از طریق گذرگاه سلوی به قطر متصل خواهند شد.
احداث گذرگاه پیشنهادی قطر-بحرین بین بحرین و قطر ارتباط بیشتری را بین این دو کشور فراهم خواهد کرد و شاید زمینه‌ای برای توسعه روابط بین آنها باشد. تا سال ۲۰۱۷، تخمین زده می‌شود که بیش از ۱۲۸۰ پروژه حمل‌ونقل فعال در شورای همکاری خلیج فارس در چهار بخش اصلی حمل‌ونقل (راه‌آهن، جاده، هوانوردی، و دریایی) با ارزش نزدیک به ۳۸۰ میلیارد دلار آمریکا وجود داشته باشد. بخش قابل توجهی از این سرمایه‌گذاری‌ها به توسعه زیرساخت‌های ریلی کشورهای حوزه خلیج فارس، به ویژه پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، اختصاص یافته است. با هزینه تخمینی بیش از ۲۴۰ میلیارد دلار، پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های ریلی فرامرزی معاصر در جهان است که شهرهای کلیدی سراسر شورای همکاری خلیج فارس را به مسیری یکپارچه متصل می‌کند. بر اساس مطالعات «اکونومیست»، راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس تا سال ۲۰۳۰ به‌طور کامل شکل خواهد گرفت. تا سال ۲۰۲۷ بر اساس زمان بندی اعلام شده ارتباط عربستان به عنوان حلقه واسط کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، با دیگر کشورهای منطقه، یعنی قطر، بحرین و کویت به اتمام خواهد رسید و در سال ۲۰۲۸ شبکه ریلی عمان به امارات وصل خواهد شد و در نهایت ارتباط بین قطر و بحرین با ساخت پل ۴۰ کیلومتری در سال ۲۰۲۰ صورت خواهد گرفت.

وضعیت ریلی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس

کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، سعی کرده‌اند زیرساخت‌های ریلی خود را توسعه دهند و هرکدام نقشی در این پروژه داشته باشند که به نوعی بازی بر-در برتری همه آنها به حساب می‌آید. عربستان سعودی و امارات پیشرو در این پروژه هستند و هر دو ی آنها برنامه‌های بسیار بلند پروازانه‌ای برای تنوع بخشیدن در اقتصاد خود و کاهش اتکا به سوخت‌های فسیلی دارند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی تنها بخشی از این استراتژی است. گویال دیتا تخمین می‌زند که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی در امارات متحده عربی تا سال ۲۰۲۶ هرساله و با سرعتی سریع‌تر از سایر انواع زیرساخت‌ها رشد کند. تا سال ۲۰۲۶، امارات متحده عربی از مجموع بودجه ساخت ۱۰۰ میلیارد دلاری، سالانه بیش از ۵ میلیارد دلار برای زیرساخت‌های ریلی هزینه خواهد کرد. امارات متحده عربی، برنامه راه‌آهن ملی خود به نام «اتحاد ریل» را آغاز کرده است. عربستان سعودی، بیشترین تمرکز و هزینه را بر توسعه شبکه ریلی دارد. عربستان در سال ۲۰۲۱ اعلام کرد که ۱۵۰ میلیارد دلار در حمل‌ونقل و لجستیک، سرمایه‌گذاری خواهد کرد. مهم‌ترین پروژه ریلی عربستان سعودی پل زمینی به طول ۱۶۰۰ کیلومتر است که بنادر این کشور در سواحل دریای سرخ را به بندرهای خلیج فارس متصل می‌کند. پروژه پل زمینی که قرار است ساخت آن در سال ۲۰۲۲ آغاز شود و در سال ۲۰۲۶ تکمیل شود، هزینه‌ای بین ۷ تا ۲۶ میلیارد دلار برآورد شده است و با مشارکت یک شرکت چینی ناشناس درحال توسعه است. گویال دیتا تخمین می‌زند که عربستان سعودی تا سال ۲۰۲۵ سالانه ۱۱ میلیارد دلار برای زیرساخت‌های ریلی هزینه کند.

راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس و ارتباط آن با رژیم صهیونیستی؛ پیامدهای منطقه‌ای و بین‌المللی

اعراب به دنبال نفوس به صهیونیست‌ها هستند



فرصت کشورهای عربی خلیج فارس

علی‌رغم چالش‌ها و پیچیدگی‌های فراوان مرتبط با توسعه پروژه‌های ریلی، به‌طور بالقوه مزایای بلندمدت و گسترده‌ای برای کشورهای شورای همکاری خلیج فارس وجود دارد. بیوستگی زمینی و جغرافیایی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، فرصت‌های بسیاری برای این شش کشور خواهد داشت و امکان انسجام اجتماعی و سیاسی درون این شورا را افزایش خواهد داد. البته از زمان شکل‌گیری این شورا، به سبب اقتصادهای موازی و عدم سیاست‌های واحد، شورای همکاری خلیج فارس نتوانسته در مباحث اقتصادی و پول‌و واحد به انسجام برسد. با اینکه تجارت درون شورای همکاری خلیج فارس از زمان تاسیس تاکنون تقریباً ۴۰ برابر شده است، اما همان‌طور که صندوق بین‌المللی پول گزارش داده، تجارت غیرنفتی درون شورای همکاری خلیج فارس همچنان پایین است و تنها ۱۰ درصد از کل تجارت غیرنفتی در سال ۲۰۱۶ را تشکیل می‌دهد. با این حال به نظر می‌رسد با توجه به روی کار آمدن رهبران عمل‌گرا در خلیج فارس و تمرکز آنها بر تنوع اقتصادی و گذر از اقتصاد نفتی، امکان افزایش مرادات بین این کشورهای افزایش یابد و هرکدام نقشی در زنجیره تأمین داشته باشند. در این میان، با تکمیل راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، ارتباطات منطقه‌ای با کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل بین شهرهای بزرگ و بنادر، بهبود جریان تجارت در سراسر منطقه و جذب سرمایه‌گذاران بالقوه، به صورت چشم‌گیری بهبود می‌یابد. در چشم‌اندازهای بلندپروازانه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس که می‌توان به «چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان»، «چشم‌انداز ۲۰۳۵ کویت»، «چشم‌انداز ۲۰۴۰ عمان» و… اشاره کرد، تلاش شده است که با تنوع‌بخشی به منابع درآمدی، از وابستگی به درآمد‌های نفتی به طرز چشمگیری کاسته شود و این مهم نیز از طریق گسترش سرمایه‌گذاری در خارج، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه صنعت گردشگری و… دنبال می‌شود. برای رسیدن به این امر، شبکه راه‌آهن سراسری شورای همکاری خلیج فارس، می‌تواند راهگشا باشد. افزون بر این، تخمین زده می‌شود که درون سراسر شورای همکاری خلیج فارس، همکاری‌های منطقه‌ای را تقویت می‌کند و منجر به همسویی بیشتر اقتصادی در میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس می‌شود. در واقع، شورای همکاری خلیج فارس به دنبال تسریع در ایجاد اتحادیه گمرکی و بازار مشترک پیش از رسیدن به وحدت اقتصادی منطقه‌ای بوده است و چنین امری با همکاری اقتصادی از طریق ارتباط ریلی امکان اجرا شدن دارد. یکی از مزایای آشکار توسعه زیرساخت‌های ریلی، این است که پیوندهای ریلی پیشرفته به افرا، کالاها و خدمات را می‌دهد که راحت‌تر و موثرتر در داخل و بین کشورهای شورای همکاری خلیج فارس جابه‌جا شوند. حمل‌ونقل کارآمدتر و مقرون به صرفه‌تر برای مردم، کالاها و خدمات، به توسعه گردشگری و تجارت در منطقه کمک می‌کند و در نتیجه اقتصاد منطقه را تقویت می‌کند. در حال حاضر روش اصلی حمل‌ونقل بار در شبه جزیره عربستان، استفاده از وسایل نقلیه‌است که به نسبت حمل‌ونقل ریلی، کند، ناآرام‌د و گران است و همچنین به محیط‌زیست آسیب می‌رساند. در این حال، استفاده از شبکه ریلی، امکان حمل‌ونقل مقادیر بیشتری از کالا را در مدت زمان کوتاه‌تر و با هزینه کمتر فراهم می‌کند و تجارت کارآمدتر را تسهیل می‌کند. از سوی دیگر، توسعه شبکه ریلی به توسعه خود کشورهای ذی‌نفع نیز کمک می‌کند. توسعه حمل‌ونقل ریلی در مناطق توسعه‌نیافته می‌تواند به عنوان کاتالیزوری برای توسعه مناطق مختلف کشور باشد و مراکز شهری پیشرفته به مناطق دورافتاده روستایی متصل گردند. در صورتی که برنامه زمان بندی بتواند اعتماد اطمینان حاصل کند که این مناطق را با ساخت بخش‌های حمل‌ونقل جدید مانند خطوط راه‌آهن و بنادر و سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقل داخلی متصل کنند، این می‌تواند به تنویق سرمایه‌گذاری داخلی و رشد اقتصادی در چنین مناطقی کمک کند. مزایای زیست محیطی را نیز نباید نادیده گرفت. درحالی‌که در حال حاضر اکثر مسافران و کالاها در داخل و بین کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از طریق جاده یا هواپیما حمل می‌شوند، سرمایه‌گذاری ریلی در نهایت می‌تواند حجم بیشتری از افراد و کالاها را جابه‌جا کند و میزان ترافیک وسایل نقلیه سنگین در جاده‌ها کاهش یابد. تخمین زده می‌شود که حمل‌ونقل ریلی، انتشار دی‌اکسید کربن را ۷۸ تا ۸۰ درصد در مقایسه با حمل‌ونقل با کامیون کاهش می‌دهد. در واقع، علاوه بر تسهیل جابه‌جایی میلیون‌ها مسافر، راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس می‌تواند تا ۲۹ میلیون تن بار حمل کند، تجارت منطقه‌ای را تقویت کند و هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش دهد. گذشته از مزایای اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی، عملیاتی شدن راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، از ابعاد سیاسی-سیاسی نیز می‌تواند برای کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس حائز اهمیت باشد. همکاری اقتصادی در بسیاری از مواقع، همکاری سیاسی را نیز در پی دارد. ارتباط منافع اقتصادی کشورهای یکدیگر، سبب می‌شود که رهبران در مباحث سیاسی، دیپلماتی را در اولویت قرار دهند و اختلافات را با ابزار دیپلماتیک حل نمایند که چنین امری در بلندمدت نزدیک کشورهایه یکدیگر را در پی دارد. با اینکه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس هنوز از رسیدن به چنین مرحله‌ای فاصله زیادی دارند و اختلافات پیدا و پنهان آنها بر سر نفوذ در جهان غرب و جذب سرمایه‌گذار وجود دارد، اما امنی‌توان نزدیک رهبران را با نزدیک‌تر مردمان، اقتصادها و منافع به یکدیگر، نادیده گرفت. به سخن دیگر، همان‌گونه‌که اکونومیست گزارش می‌دهد: «انتظار می‌رود کشورهای به هم پیوسته با وابستگی متقابل اقتصادی، جریان‌های گردشگری (به ویژه گردشگری مذهبی و روابط مرد با مرد) را تاجر به کنند که در نهایت باعث افزایش رشد منطقه‌ای و بهبود چشم‌انداز صلح می‌شود.» علاوه بر مزایای گفته شده که عمدتاً ناظر بر مزیت‌های احداث راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس در درون این کشورها و ارتباط آنها با یکدیگر است، یکی از اصلی‌ترین و مهم‌ترین مزیت عملیاتی شدن راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، در افزایش جایگاه این کشورها در کلان پروژه قدرت‌های بین‌المللی و همچنین افزایش ارتباط با کشورهای منطقه است. کریدورها همواره در طول تاریخ اهمیت داشته‌اند و همین اهمیت منجر به افزایش وزن ژئوپلیتیکی کشورهای غرب آسیا شده است. در حال حاضر نیز، اهمیت کریدوری و ترانزیتی کشورهای خلیج فارس منجر به این شده که قدرت‌های بین‌المللی به دنبال روابط عمیق و فرآیندهای همکاری خلیج فارس در این منطقه شوند. بر همین اساس، احداث راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس و اتصال کویت به عمان، عملاً

درصد افزایش می‌یابد. همچنین با وجود کامیون‌های ریلی یا جاده‌ای بین دولت اشغالگر و کشورهای خلیج فارس، رژیم صهیونیستی به عنوان مرکز حمل‌ونقل کالا از اروپا به کشورهای عربی و بالعکس، اهمیت فرآیندهای پیدا خواهد کرد و عملاً به عنوان راه جایگزین کانال سوئز مطرح خواهد شد. در این میان وقوع جنگ طوفان الاقصی و افزایش تهدیدات علیه رژیم صهیونیستی در دریای سرخ، طخ «پل زمینی» و اتصال کشورهای عربی خلیج فارس به رژیم صهیونیستی از طریق خشکی که به نوعی ستون فقرات کریدور هند-خاورمیانه-اروپا (آی‌مک) نیز به‌شمار می‌آید، در راهبرد رهبران رژیم صهیونیستی و همچنین قدرت‌های فرامنطقه‌ای اهمیت مضاعفی پیدا کرده است. به طوری که روزنامه معاریو در میانه جنگ غزه خبری تحت عنوان توافق امارات و اسرائیل جهت راه‌اندازی کریدور زمینی میان دویندر حیفا و دبئی منتشر کرد. آنا یراسکی، روزنامه‌نگار اسرائیلی در همین خصوص نوشت: «این قرارداد با شرکت لجستیک امارات متحده عربی پرتزانس آفوسی که با همکاری شرکت بندری دی پی ولژ کار می‌کند، امضا شد. انتظار می‌رود این گذرگاه زمینی که تاییده وزارت دفاع و دولت اسرائیل را دریافت کرده، ۸۰ درصد از زمان عبور از مسیر دریایی را صرفه جویی کند، جایگزینی سریع‌تر برای عبور از کانال سوئز ارائه دهد و راه‌حلی برای مشکلات امنیتی این گذرگاه ایجاد کند.»

پیامدها برای ایران

عملیاتی شدن راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس و اتصال شرق و غرب شبه جزیره عربستان به یکدیگر، برای جمهوری اسلامی ایران پیامدهای عده‌ای دارد. این پیامدها را می‌توان در چهار بعد مورد بررسی قرار داد. نخستین پیامد تکمیل پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس برای جمهوری اسلامی ایران این است که با تکمیل چنین پروژه‌ای عملاً احتمال همکاری و همکاری همسایگان جنوبی ایران بیشتر می‌شود. با توجه به گسل‌های بسیاری که در روابط ایران با کشورهای شورای همکاری خلیج فارس وجود دارد، این همکاری می‌تواند در نهایت به ضرر ایران تمام شود و عملاً جنبه واگد و منسجم‌سازی علیه ایران شکل گیرد. دومین پیامد تکمیل پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس را باید در افزایش وزن ژئوپلیتیکی همسایگان جنوبی و به ویژه عربستان سعودی دانست. علی‌رغم بهبود روابط ایران با عربستان سعودی و دیگر کشورهای منطقه، اما تاریخ نشان داده این دو همواره رقیب سرسخت هم بوده‌اند که در بسیاری از مواقع رقابت به دشمنی تبدیل شده است. از این رو افزایش وزن ژئوپلیتیکی کشورهای منطقه و امکان نقش آفرینی این کشورها در برنامه‌های راهبردی دولت‌های بزرگ، امکان آزادی عمل آنها در برابر ایران را افزایش می‌دهد که چنین امری می‌تواند در پرونده‌های منطقه‌ای و بین‌المللی به ضرر ایران تمام شود. شاید مثال بارز چنین امری در جزایر سه‌گانه و حمایت قدرت‌های بزرگ از رقیب منطقه‌ای ایران نمود یافته باشد. سومین پیامد که به نظر تهدید بسیار راهبردی برای جمهوری اسلامی ایران می‌باشد، ارتباط ریلی و زمینی کشورهای خلیج فارس با رژیم صهیونیستی است. چنین امری از این جهت که رژیم صهیونیستی را به هاب تجاری شرق به غرب (و بالعکس) تبدیل می‌کند و همچنین روابط اقتصادی، سیاسی و… این رژیم را با کشورهای منطقه تعمیم می‌بخشد و جای‌آی را در محیط پیرامونی ایران محکم می‌کند، می‌تواند تهدید بزرگی علیه امنیت ملی ایران باشد. از سوی دیگر چنین همکاری‌هایی بین کشورهای خلیج فارس و رژیم صهیونیستی، به همکاری منافع امنیتی اسرائیل و کشورهای خلیج فارس از طریق تقویت همکاری‌های امنیتی و نظامی ختم می‌شود و با تحکیم این اتحاد، رژیم صهیونیستی کمپین خود برای متحد کردن شرکای منطقه‌ای علیه دشمن اصلی خود یعنی ایران را پیشرفت می‌کند که نیز امری در تقابل با منافع امنیتی همسایگی ایران و بهبود روابط با کشورهای منطقه است. چهارمین تهدید راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس برای جمهوری اسلامی ایران تغییر در الگوی ترانزیتی منطقه است. راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس با تسهیل جابه‌جایی کالاها، هاب‌های جایگزینی را که کالاها وارداتی و محموله‌های هیدروکربنی می‌توانند از آنجا وارد یا خارج شوند، تقویت می‌کند و در عین حال از خطرات امنیتی تانکرهایی که از طریق تنگه هرمز با این خط‌آهن عبور می‌کنند، در این میان بنادر خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس مانند بندر کیش، ارومیر و سایر هاب‌های انتقال دریای سرخ می‌توانند به عنوان دروازه‌های جایگزین معرفی شوند. به سخن دیگر با تکمیل پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، امکان کنار گذاشتن ایران از تجارت بین‌المللی افزایش می‌یابد و ابزارهای فشار ایران، اهمیت پیشین خود را از دست می‌دهد. البته چنین سناریویی زنجیره‌تأمین‌کنونی شورای همکاری خلیج فارس را مختل می‌کند و نقش بندر کیش را علی‌ر عنوان قطب اصلی صادرات مجدد منطقه خلیج فارس به چالش می‌کشد. این امر می‌تواند فرصتی برای ایران در جهت ممانعت از تغییر مسیرهای تجاری باشد.

راهکارهای ایران

طرح اولیه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس، در سال ۲۰۰۹ مطرح شد اما به سبب مسائل و مشکلات گوناگون تا به حال نتیجه‌ای در بر نداشته است. با این حال بررسی روند‌های موجود در کشورهای حوزه خلیج فارس و به ویژه عربستان سعودی و امارات متحده عربی که دو کشور اصلی در احداث راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس هستند، نشان می‌دهد رهبران این دو کشور تمرکز ویژه‌ای بر مباحث مربوط به توسعه اقتصادی و زیرساختی کرده‌اند و سعی دارند از نامی ابزارها رونزی، دیپلماتیک، اقتصادی، سیاسی، مالی و… در جهت افزایش وزن ژئوپلیتیکی خود و رسیدن به جایگاه برتر در نظام بین‌الملل استفاده کنند. از این رو با توجه به تکاپوهای کشورهای منطقه و حرکت به سمت دوره‌ای از ثبات و همکاری نسبی، انتظار اجرایی شدن این راه‌آهن را می‌توان داشت. علاوه بر تمایلات درونی و داخلی خود کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، علاقه قدرت‌های بزرگ همچون چین، هند و آمریکا در ساخت این خط‌آهن و اتصال آن به کشورهای مورد هدف، به پیشرانی جهت عملیاتی شدن این پروژه بزرگ تبدیل شده است. فارغ از اهداف و منافع ملی قدرت‌های بزرگ که برای تکمیل کلان پروژه هایشان به منطقه خلیج فارس می‌نگزند، رژیم صهیونیستی نیز از سال‌های گذشته در پی اتصال به خلیج فارس بوده است. با توجه به سرمایه‌گذاری کلان این کشور در پروژه‌های زیرساختی و راهبردی راه‌آهن، توسعه همچون پیمان‌های ابراهیم و توسعه روابط عربستان سعودی و رژیم صهیونیستی و همچنین موافقت اردن با چنین پروژه‌هایی، امکان اتصال رژیم صهیونیستی به کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان دور از ذهن نیست. جنگ‌ا غیرخبر که با عملیات طوفان الاقصی گروه‌های مقاومت فلسطینی آغاز شد، علی‌رغم توقف عملی عادی سازی روابط کشورهای عربی به ویژه عربستان با رژیم صهیونیستی، اما به نظر نمی‌رسد منجر به از میان رفتن اتصال زمینی کشورهای خلیج فارس به سراسر زمین‌های اشغالی و به ویژه اینکه این مسیر در قالب کریدور هند-خاورمیانه و اروپا، حامیان قدرتمندی دارد که می‌تواند چنین روندی را تسریع کند. گذشته از این با توجه به افزایش ناامنی دریای سرخ در خلل عملیات طوفان الاقصی، کریدور زمینی می‌تواند در راستای راهبرد کلان قدرت‌های آسیایی و اروپایی باشد که توافق شرکت‌های اماراتی با صهیونیستی نیز همین مساله را تایید می‌کند. در این میان عملیاتی شدن راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس و اتصال آن به رژیم صهیونیستی و شکل‌گیری کریدور شرق به غرب مدنظر این دولت‌ها، تبعات راهبردی از حیث امنیتی، نظامی و اقتصادی برای جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت. بر همین اساس راهکارهای جمهوری اسلامی ایران برای جلوگیری از این تهدید (اتصال رژیم صهیونیستی به خلیج فارس) را می‌توان در سه مورد خلاصه کرد: ۱- افزایش هزینه‌های این برنامه از طریق اقدامات سلبی و ایجابی، ۲- بسیج مردم منطقه جهت مقابله با چنین پروژه‌ای با توجه به باورهای بازاریهای عربی فراهم کرده و تولیدکنندگان صهیونیستی هم فکر منطقه همچون مصر که اتصال زمینی-ریلی کشورهای خلیج فارس به رژیم صهیونیستی را تهدید می‌کند و حجم تجارت رژیم صهیونیستی ۴۰