

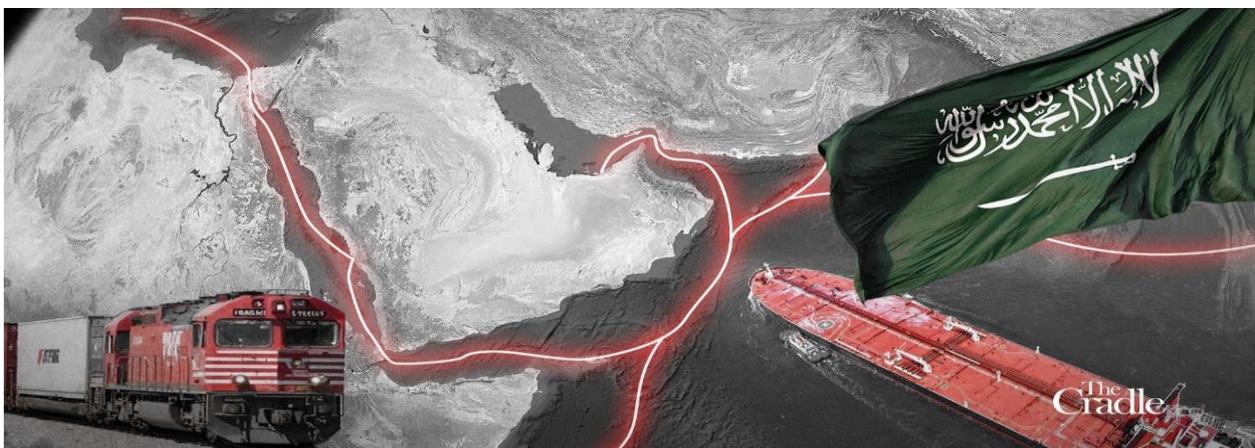
نویسنده: موادا اسکندر «Mawada Iskandar».
منبع و تاریخ نشر: کریدل «2026-01-13».
برگردان: پوهندوی دوکتور سیدحسام «مل».

اختلاف عربستان و امارات: مبارزه قدرت برای کنترل کریدور خلیج فارس

The Saudi-UAE rift: A power struggle for control of the Gulf corridor

همزمان با اینکه ریاض کنترل مسیرهای زمینی و دریایی را که زمانی تحت سلطه ابوظبی بود، دوباره به دست می‌گیرد، آینده حمل و نقل و انرژی خلیج فارس به سمت برخورد، نه همکاری، تغییر جهت می‌دهد

As Riyadh reclaims control over land and sea routes once dominated by Abu Dhabi, the Persian Gulf's transport and energy future is veering toward collision, not cooperation



عکاسی توسط کریدل

تلاش عربستان سعودی برای تسلط بر کریدورهای حمل و نقل و انرژی خلیج فارس ریشه‌های تاریخی عمیقی دارد. از اوایل دهه 1940، عبدالعزیز آل سعود، بنیانگذار پادشاهی

(که در غرب به عنوان ابن سعود شناخته می‌شود) ، در حال بیان دیدگاهی گسترده از حاکمیت بود که فراتر از نقشه‌های استعماری بود.

وقتی یک مقام بریتانیایی در دهه «1940» از او در مورد برداشت پادشاهی از مرزهایش پرسید، نگاه ابن سعود به سمت دریا معطوف شد. وقتی پادشاه تصور می‌کرد که پادشاهی او تا دریای عرب و کل خلیج فارس امتداد خواهد یافت، پاسخ داد: «مرز من جایی است که غزال ایستاده است.»

ابن سعود در دستیابی به بخشی از رویاهای خود برای کنترل بخش‌های بزرگی از یمن و گسترش نفوذ خود در خلیج فارس موفق شد.

در حالی که این جاه طلبی‌های اولیه با منافع استعماری بریتانیا در تضاد بود، زمینه را برای جسارت منطقه‌ای عربستان سعودی و تقسیم دقیق سرزمین‌های خلیج فارس که تا به امروز ادامه دارد، فراهم کرد. لندن، که از هر قدرت واحدی که بر خلیج فارس تسلط داشته باشد، نگران بود، مرزهای مصنوعی ایجاد کرد و تفرقه‌ها را تشویق کرد. یکی از این تصمیمات، قطع ارتباط زمینی بین قطر و ابوظبی بود که عربستان سعودی را در نقش لجستیکی مرکزی قرار داد که همچنان سیاست‌های زیرساختی منطقه را تعریف می‌کند.

اختلافات قدیمی، عرصه‌های جدید

اختلافات مرزی در خلیج فارس از دهه 1970، پس از استقلال امارات متحده عربی و تعیین مرزهای جدید بین کشورهای شورای همکاری خلیج فارس (GCC)، شعله‌ور شده است. برجسته‌ترین و قدیمی‌ترین این اختلافات مربوط به واحه بوریمی، خور العدید و میدان نفتی شبیه بود - مناطقی سرشار از ارزش استراتژیک و اقتصادی. این اختلافات نشان‌دهنده اصطکاک‌های عمیق‌تر ارضی بود که فقط به صورت سطحی حل شدند.

طبق توافق نامه جده در سال «1974»، امارات متحده عربی مناطق وسیعی را در صحرای الظفره و منطقه العین در ازای به رسمیت شناختن رسمی فدراسیون تازه تأسیس توسط ریاض واگذار کرد. در عوض، عربستان سعودی کنترل منطقه سبخه ماتی، آبراه مورد مناقشه خور العدید و بخشی از به اصطلاح مثلث جنوبی را به دست آورد. نکته مهم این بود که پادشاهی ۸۰ درصد از چاه‌های میدان نفتی شبیه را در اختیار گرفت.

اما این مبادله طعم تلخی در ابوظبی به جا گذاشت. مقامات اماراتی این امتیازات را ناعادلانه و از نظر استراتژیک تضعیف کننده می‌دانستند. به ویژه نقطه دسترسی دریایی خور العدید مورد مناقشه بود که امارات متحده عربی را برای ترانزیت به سمت شرق به حسن نیت عربستان سعودی وابسته می‌کرد. ابهام این توافق در مورد مرزهای دریایی، به ویژه در مناطقی مانند یاسات، تنها به نارضایتی‌های اماراتی افزود.

این تنش‌های اساسی هرگز به طور کامل فروکش نکرد. پس از مرگ رئیس بنیانگذار امارات، زاید بن سلطان آل نهیان، در سال ۲۰۰۴، ابوظبی توافق جدی را بازگشایی کرد، اما ریاض از بررسی آن خودداری کرد.

یک پروژه پل دریایی مستقیم بین امارات و قطر می‌توانست انزوای جغرافیایی تحمیل شده توسط این توافق و همچنین ملاحظات مربوط به مسیر پروژه خط لوله گاز دلفین را که برای انتقال گاز قطر به امارات متحده عربی از طریق آب‌های مورد مناقشه طراحی شده است، از بین ببرد. با این همپوشانی بین مرزها، کریدورها و انرژی، این درگیری از یک چارچوب دیپلماتیک ضمنی به اصطکاک محدود در میدان تبدیل شده است، که مهمترین آن حادثه تیراندازی سال ۲۰۱۰ در خور العدید است.

اخیراً، رقابت از طریق موانع غیرفعال، از جمله عدم تمایل عربستان سعودی به حمایت از زیرساخت‌هایی که از قلمرو آن عبور می‌کنند و تلاش‌های امارات برای تعمیق روابط با قطر و عمان از طریق دسترسی مستقیم دریایی، تشدید شده است که موقعیت انحصاری ریاض را تضعیف می‌کند

اهرم زمینی ریاض

امروزه، عربستان سعودی از جغرافیای خود برای اعمال سلطه بر استراتژیک ترین شریان‌های خلیج فارس استفاده می‌کند. عربستان سعودی به عنوان تنها کشوری که کویت، قطر، امارات متحده عربی و عمان را از طریق خشکی متصل می‌کند، حلقه ضروری شبکه حمل و نقل منطقه است. از شبکه راه‌آهن بلند پروازانه (۲۱۱۷) کیلومتری شورای همکاری خلیج فارس گرفته تا خط لوله پترولاین به مقصد یمن، این پادشاهی جریان مردم، کالاها و انرژی را از خلیج فارس به دریای سرخ کنترل می‌کند.

پروژه‌هایی مانند راه‌آهن پرسرعت ریاض-دوحه، پل زمینی دمام-جده و مجتمع عظیم نئوم، کنترل عربستان سعودی بر معماری لجستیک منطقه را بیش از پیش تثبیت می‌کند. سایر سرمایه‌گذاری‌های کلیدی شامل ابتکار قطار رویای صحرا و متروی هوشمند ریاض است که پایتخت را به عنوان الگویی برای تحرک شهری مدرن قرار می‌دهد. کانال آبی سلمان (۹۵۰) کیلومتری پیشنهادی از طریق ربع الخالی، تلاش دیگری برای ترسیم مجدد نقشه است - این بار با دور زدن کامل تنگه هرمز. عربستان سعودی علاوه بر تسلط زمینی خود، یک مرکز استراتژیک برای خطوط دریایی است که دریای سرخ را به خلیج فارس متصل می‌کند و شرق عربی را به شمال آفریقا پیوند می‌دهد. مرزهای آن با عراق و اردن، این کشور را به عنوان دروازه‌ای برای توزیع کالا در سراسر جهان عرب نیز قرار می‌دهد. بنادر این پادشاهی سالانه تقریباً «۷» میلیون کانتینر را جابجا می‌کنند و بیش از 11000 کشتی را می‌پذیرند که زیربنای اقتصادی است که در آن کشتیرانی نقش محوری دارد.

این برتری لجستیکی توسط شبکه‌ای از خطوط لوله حیاتی تقویت می‌شود. مهمترین آنها خط لوله پترولاین است که روزانه حدود 5 میلیون بشکه نفت را از میدین شرقی پادشاهی به بندر ینبع در دریای سرخ منتقل می‌کند و صادرات به اروپا و ایالات متحده را تسهیل می‌کند. خط بقیق-ینبع برای مایعات گاز طبیعی با ظرفیت 290000 بشکه در روز، مکمل این خط لوله است.

عربستان سعودی این پروژه‌ها را ساختار داده است تا اطمینان حاصل کند که قلمرو آن برای همه حرکات شمال-جنوب و شرق-غرب در خلیج فارس ضروری است و وابستگی متقابل اقتصادی را به ابزاری برای اهرم سیاسی تبدیل می‌کند. به طور خاص، پروژه نئوم، قصد ریاض برای فراتر رفتن از ترانزیت را آشکار می‌کند. این پروژه که به عنوان یک گره مرکزی در نظم اقتصادی جدید پیش‌بینی شده است، قصد دارد جریان‌های بار و انرژی را مستقیماً مدیریت کند و آنها را از گلوگاه‌های دریایی مانند باب‌المنذب و تنگه هرمز جدا سازد. نئوم که بین دریای سرخ و اردن واقع شده است، به ریاض فرصتی میدهد تا مسیر جریان‌های تجاری سنتی را تغییر دهد و تسلط امارات در دریا را خنثی کند.

محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان سعودی، این ابرپروژه را به عنوان هسته عربستان سعودی پس از نفت، نمادی از تجدید حیات ملی و رهبری منطقه‌ای، طراحی کرده است. ریاض با قرار دادن نئوم در تقاطع زنجیره‌های تأمین جهانی جدید، نه تنها به دنبال رقابت با جبل علی ابوظبی یا دی‌پی‌ورلد است، بلکه می‌خواهد قوانین اتصال خلیج فارس را برای دهه‌های آینده تعیین کند.

امپراتوری دریایی ابوظبی

ابوظبی که قادر به رقابت در خشکی نیست، به دریا روی آورد. امارات متحده عربی اکنون 60 درصد از محموله‌های دریایی خلیج فارس را مدیریت می‌کند. ردپای جهانی دی‌پی‌ورلد بیش از 100 بندر و پایانه را در بر می‌گیرد و پیوستگی بی‌نظیر بندر به بندر و ادغام خدمات مالی را ارائه می‌دهد. 12 بندر و 310 اسکله آن، یک امپراتوری دریایی را از اقیانوس هند تا شرق آفریقا تشکیل می‌دهند. اما این امپراتوری بر آب‌های مورد مناقشه و اتحادهای ناپایدار استوار است. تصاحب بنادر امارات در اریتره، سومالی و جیبوتی در سایه اتهامات جاه‌طلبی نواستعماری قرار گرفته است. در یمن، کنترل ابوظبی بر بنادری مانند عدن، مکلا و سقطری نه از طریق تجارت، بلکه از طریق نیروی نظامی و شبه‌نظامیان محلی که اغلب ائتلاف تحت حمایت عربستان سعودی را به حاشیه می‌رانند، تضمین شده است.

در سودان، مشارکت امارات در توسعه بندر دریای سرخ با انتقادهایی به دلیل دور زدن چارچوب‌های ملی مواجه شده است. در سومالی و سومالی‌لند، قراردادهای بلندمدت بندری شرکت دی‌پی‌ورلد به بهانه‌ای برای اتهامات کنترل پنهانی و فرسایش حاکمیت تبدیل شده‌اند. این اقدامات، اگرچه سودآور هستند، اما خطر گسترش بیش از حد را به همراه

دارند - به ویژه که ریاض به دنبال نقاط ورودی مشابه آفریقای برای ایجاد تعادل در دسترسی امارات است.

این پایگاه‌های مرزی به امارات متحده عربی اجازه داده‌اند تا از نقاط انسداد زمینی عربستان سعودی عبور کند، در حالی که خود را در سواحل شرقی آفریقا نیز جای داده است. با این حال، نظامی شدن این کریدورها و افزایش جسارت ابوظبی، باعث واکنش آرام - نه فقط از سوی ریاض، بلکه از سوی بازیگران محلی و جنبش‌های مقاومت که نسبت به کنترل خارجی محتاط هستند - شده است.

نظرسنجی

آینده نفوذ عربستان و امارات بر کریدورهای حمل و نقل و انرژی در یمن و خلیج فارس را چگونه می‌بینید؟

کنترل عربستان تقویت خواهد شد و نفوذ امارات به تدریج کاهش خواهد یافت.

تعادل ادامه خواهد یافت و درگیری بدون تغییر اساسی محدود خواهد ماند.

واکنش شدید امارات برای بازیابی بخشی از نفوذ خود. مداخله خارجی معادله را تغییر می‌دهد (مانند اسرائیل یا ایالات متحده) تا موازنه نفوذ را تنظیم کند.

{ ۲۷ رأی، ۵ روز و ۱۱ ساعت باقی مانده }

دروازه استراتژیک برای تل‌آویو

از زمان توافق عادی‌سازی روابط امارات با تل‌آویو در سال ۲۰۲۰، بنادر امارات نیز به نقطه دسترسی برای اشغالگران اسرائیلی تبدیل شده‌اند. بنادر اماراتی اکنون از طریق همکاری پنهانی در زمینه نظارت دریایی و نظارت بر محموله‌ها، به عنوان گره‌هایی در یک شبکه اطلاعاتی و لجستیکی گسترده‌تر که در سراسر خلیج فارس، دریای سرخ و شرق آفریقا امتداد دارد، عمل می‌کنند.

بنادر مصر، شرق آفریقا و یمن عملاً از طریق واسطه‌های اماراتی به روی نفوذ اسرائیل باز شده‌اند. این شامل عین‌السخنه در کانال سوئز و بنادر بازسازی‌شده بیروت و طرطوس می‌شود که هر دو مورد توجه شرکت‌های اماراتی قرار دارند. چنین زیرساخت‌هایی به طور فزاینده‌ای با پروژه‌های همسو با اسرائیل مانند کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) گره خورده است.

نقشه زیرساختی IMEC که در قالب همکاری اقتصادی تنظیم شده است، از گلوگاه‌های سنتی عبور می‌کند و بنادر کلیدی را در سیستمی از دسترسی غیرمستقیم اسرائیل قرار می‌دهد. در حالی که تل‌آویو حضور منطقه‌ای خود را تعمیق می‌بخشد، ریاض با احتیاط از بازیگران خارجی که اتصال خلیج فارس را شکل می‌دهند، مراقبت می‌کند.

بنابراین، عادی‌سازی روابط با امارات متحده عربی، یک کریدور دریایی مخفی به تل‌آویو داده است، کریدوری که از حضور مستقیم اسرائیل جلوگیری می‌کند و در عین حال نظارت و عمق استراتژیک را فراهم می‌کند. در عوض، ابوظبی سرمایه دیپلماتیک با واشنگتن و برتری تکنولوژیکی در مدیریت بنادر به دست آورده است که دسترسی منطقه‌ای آن را بیشتر تقویت می‌کند.

صحنه یمن

هیچ کجا به اندازه جنوب یمن، رقابت عربستان و امارات آشکار نبوده و نیست. برای ریاض، حضرموت به عنوان یک منطقه حائل و یک نقطه اتکای استراتژیک برای اتصال دریای عرب به دریای سرخ عمل می‌کند - نقطه‌ای که به آن اجازه می‌دهد نفت و کالا را بدون تکیه بر تنگه هرمز صادر کند.

برای ابوظبی، این منطقه دروازه‌ای برای گسترش دامنه دریایی خود است. شورای انتقالی جنوب (STC) که اکنون منحل شده و مورد حمایت امارات است، مدت‌هاست که تلاش‌های عربستان برای متمرکز کردن قدرت در یمن را تضعیف کرده و خشم ریاض را برانگیخته است.

امروزه، پادشاهی عربستان سعودی به طور فعال در حال کاهش نفوذ امارات در جنوب یمن و شرق آفریقا است. پس از به حاشیه راندن شورای انتقالی جنوب در حضرموت، عربستان سعودی نفوذ خود را در سراسر شاخ آفریقا افزایش داده و خود را به عنوان یک قدرت در حال ظهور در سیاست‌های بندری و کریدوری معرفی کرده است. تلاش‌های عربستان سعودی برای توسعه مسیرهای صادراتی جایگزین از طریق یمن، از جمله بنادر المهره و خطوط لوله نفت با دور زدن تنگه باب‌المندب، نشان دهنده تلاشی نه تنها برای مهار گسترش امارات، بلکه برای تضمین آینده انرژی خود در جهانی از اتحادهای متغیر است.

مسیر برخورد

رویارویی بین عربستان سعودی و امارات متحده عربی سایه‌ها را ترک کرده است. این رویارویی در معاملات رقابتی بنادر، در کریدورهای حمل و نقل مختل شده و در برچیدن آرام آنچه زمانی یک استراتژی هماهنگ خلیج فارس بود، آشکار می‌شود.

اهمیت حضرموت نه تنها در جغرافیا، بلکه در عملکرد آن به عنوان سکوی پرتابی برای تنوع انرژی خلیج فارس و مسیری برای خروج از وابستگی به هرگز نفت است. بنادر و خطوط لوله آن اکنون در تلاش ریاض برای تغییر مسیر شریان‌های تجاری منطقه از طریق خاک عربستان سعودی نقش محوری دارند.

اختلاف عربستان سعودی و امارات متحده عربی نشان دهنده فروپاشی عمیق‌تر تقسیم قدرت در خلیج فارس است. در حالی که ریاض راه آهن و بنا در را برای تثبیت نفوذ در خشکی و دریا ایجاد می‌کند، ابوظبی برای گسترش نفوذ خود به قراردادهای خصوصی، پایگاه‌های نظامی و مشارکت‌های خارجی متکی است. روش‌های آنها متفاوت است - اما مقصد یکی است: تسلط بر شریان‌های تجارت، انرژی و تحرک منطقه‌ای.

عربستان سعودی مسیری استراتژیک را دنبال می‌کند که ریشه در اصول اولیه‌اش دارد و با الزامات لجستیک و کنترل منطقه‌ای سازگار شده است. سوال عمیق‌تر این است که اقدامات آن چگونه مورد استقبال قرار خواهد گرفت - توسط همسایه‌ای که تسلط دریایی‌اش تحت فشار است، و توسط بازیگران منطقه‌ای که در حال بررسی اثرات موجی نظم ناپایدار خلیج فارس هستند.

----- **با احترام** «2026-01-23»