

## جایگاه کریدورهای ترانزیتی در آینده منطقه غرب آسیا و چشم‌انداز نقش آفرینی ایران

مقاله علمی - پژوهشی

عباس خزایی\*، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران  
علی محمدی، استادیار، دانش آموخته دکتری، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران  
مازیار جهانبخش، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه فرماندهی و ستاد، تهران، ایران  
\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: A.khazaei59@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۴/۰۱/۲۰ - پذیرش: ۱۴۰۴/۰۵/۰۱

صفحه ۴۹۶-۴۸۳

### چکیده

تحقیق حاضر با هدف بررسی جایگاه کریدورهای اقتصادی در آینده منطقه غرب آسیا و نقش راهبردی ایران در این زمینه انجام شده است. کریدورهای اقتصادی، به‌عنوان شریان‌های حمل‌ونقل، تجارت و سرمایه‌گذاری، تأثیر چشمگیری بر توسعه اقتصادی، یکپارچگی منطقه‌ای و ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی کشورهای دارند. منطقه غرب آسیا با موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود، نقطه تلاقی کریدورهای بین‌المللی است که می‌توان به‌عنوان حلقه ارتباطی میان آسیا، اروپا و آفریقا باشد. روش تحقیق این مطالعه کیفی است و از توصیفی-تحلیلی بهره می‌گیرد. داده‌های مورد نیاز از مرور اسناد، مطالعات پیشین، گزارش‌های رسمی و تحلیل منابع کتابخانه‌ای گردآوری شده‌اند. تحلیل داده‌ها با استفاده از روش تحلیل محتوا انجام شده است. نتایج نشان می‌دهد که ایران، با موقعیت استراتژیک در مرکز این منطقه و می‌تواند از شبکه‌های حمل‌ونقل پیشرفته، بنادر متعدد و مسیرهای ترانزیتی متنوع، نقش کلیدی در توسعه و بهره‌برداری از این کریدورها را داشته باشد. همچنین، ایران با توسعه زیرساخت‌ها، بهبود روابط دیپلماتیک و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند جایگاه خود را به‌عنوان قطب ترانزیتی غرب آسیا تثبیت کند. در چشم‌انداز اقتصادی آینده، نقش آفرینی فعال ایران در کریدورهای نه تنها به افزایش درآمدهای ترانزیتی و توسعه اقتصادی کشور می‌انجامد، بلکه جایگاه ژئوپلیتیکی ایران را در معادلات منطقه‌ای ایجاد می‌کند.

واژه‌های کلیدی: کریدور اقتصادی، غرب آسیا، ایران، ترانزیت، ژئوپلیتیک

### ۱-مقدمه

قرن بیستم، توسعه حمل و نقل ریلی را از دلایل اصلی برتری فضای خشکی و قدرت خشکی نسبت به قدرت دریا دانست. این تئوری در حالی منتشر شد که پیشتر از این نیز، آلفرد ماهان، تئوری قدرت دریایی را با توجه به بعد نظامی کشتیرانی و حمل و نقل دریایی ارائه داده بود (نورعلی، ۱۴۰۱) در معادلات ژئواکونومیک جهان کنونی نیز، تأمین زیرساخت‌های حمل و نقلی و کریدوری و تنوع بخشی به مسیرهای ترانزیتی به کلید تجارت بین الملل تبدیل شده است و کشورهای

حمل و نقل به عنوان یکی از زیرساخت‌های اساسی هر جامعه، نقش بسیار مهمی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایفا می‌کند. در دنیای امروز که جهانی شدن و تجارت بین‌المللی به شدت گسترش یافته است، اهمیت حمل و نقل بیش از پیش احساس می‌شود. در قرن بیستم، نقش کلیدی فضاهای جغرافیایی در رقابت قدرتهای جهانی، توجه اندیشمندان ژئوپلیتیک را به فناوری حمل نقل در برداشت. به گونه‌ای که میکندر، جغرافیدان انگلیسی، در نظریه محور جغرافیایی تاریخ در اوایل

بر بیضی استراتژیک انرژی است که بیش از ۷۰ درصد ذخایر نفت جهان و بیش از ۴۰ درصد گاز طبیعی جهان را در خود جای داده است. غرب آسیا را از منظر انرژی در یک نگاه کلی می‌توان به دو منطقه قفقاز و خلیج فارس تقسیم کرد، دو جغرافیای کاملاً متفاوت که تنها وجه اشتراک آنها در حوزه انرژی است. نیاز جهان مدرن به این ماده حیاتی سبب تمرکز توجهات به این مناطق شده است. باگذشت زمان و پیشرفت فناوری و برآوردهای اقتصادی از انتقال انرژی این مناطق، بحث انتقال از طریق لوله‌های نفتی در دستور کار سیاست انرژی کشورهای مبدأ و مقصد قرار گرفته است که می‌تواند بر روی امنیت ملی ایران با توجه موقعیت ژئوپلیتیکی که دارد اثرگذار باشد (گل کرمی، ۱۳۹۶).

### کریدورهای ترانزیتی

کریدور در معنای لغوی به معنی دالان یا راهرو است؛ اما در صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی معنای دیگری به خود می‌گیرد. در واقع کریدور به معنای مسیر خطی بزرگ و واسطه‌ای است که به منظور جابه‌جایی کالاها استفاده می‌شود. در مواردی هم ممکن است از این واژه برای حمل مسافران استفاده شود. کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی می‌تواند در مسیر هوایی، زمینی و یا دریایی انجام شود. در این روش، حمل بار از مبدأ تا مقصد از طریق منطقه واسطه مسیر ترانزیت صورت می‌گیرد. در این روش یک مسیر به‌عنوان محور ترافیک کالا در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی شناخته می‌شود و تمامی کالاها از این مسیر عبور می‌کنند. روش‌های زیادی برای حمل‌ونقل از مسیرهای کریدور وجود دارد. به‌طورکلی، از این روش برای تجارت داخلی و خارجی، ترانزیت تبادل کالا و... استفاده می‌شود. راهروهای اقتصادی یا کریدورهای اقتصادی شبکه‌های یکپارچه‌ای از زیرساخت‌ها در یک ناحیه یا منطقه جغرافیایی هستند که برای تحریک توسعه اقتصادی طراحی شده‌اند. کریدورهای اقتصادی عوامل اقتصادی مختلف را در منطقه یا ناحیه جغرافیایی خاص به هم متصل می‌کنند. کریدورها ممکن است در داخل یک کشور یا بین کشورها ایجاد شوند. کریدورها در آسیا، آفریقا، و دیگر مناطق جهان وجود دارند. کریدورهای اقتصادی اغلب دارای زیرساخت‌های یکپارچه مانند بزرگراه‌ها، راه‌آهن و بنادر آبی هستند و ممکن است شهرها یا کشورها را به هم پیوند دهند. کریدورها ممکن است برای پیوند دادن مراکز تولید، مناطق

مدعی سعی در ارائه تعریفی جدید از خود در مرکزیت این مسیرها دارند. منطقه غرب آسیا به‌عنوان یکی از حساس‌ترین و استراتژیک‌ترین نقاط جهان، همواره تحت تاثیر تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قرار دارد. در این منطقه، ایران به عنوان کشوری پهناور با موقعیت جغرافیایی استراتژیک، در مسیر کریدورهای تجاری و اقتصادی بین‌المللی قرار گرفته که به عنوان یک پل ارتباطی بین شرق-غرب و شمال-جنوب شناخته می‌شود. کریدورهای تجاری به عنوان مسیرهای اصلی حمل‌ونقل کالا و خدمات، نقش بسیار مهمی در تسهیل تجارت بین‌المللی دارند. فعالسازی این کریدورها می‌تواند نشان‌دهنده پتانسیل‌های بالای کشور در عرصه تجارت بین‌المللی باشد، کی دیگر از دلایل اهمیت ترانزیت در امنیت منطقه خاورمیانه، چسبندگی اقتصادی به معنای توانایی کشورها در همکاری و تعامل اقتصادی با یکدیگر تلقی می‌شود منطقه غرب آسیا با ویژگی‌های جغرافیایی، فرهنگی، و اقتصادی خاص خود، یکی از مهم‌ترین مناطق جهان از نظر تجاری و استراتژیک است. در سال‌های اخیر، تأسیس و توسعه کریدورهای اقتصادی به عنوان یکی از مفاهیم کلیدی در برنامه‌ریزی‌های اقتصادی کشورهای این منطقه مطرح شده است. این کریدورها به عنوان بسترهای جدید همکاری‌های اقتصادی و تجاری می‌توانند نقش مهمی در افزایش تعاملات منطقه‌ای و جهانی ایفا کنند. با این حال، به تازگی، موقعیت جغرافیایی این منطقه در ارتباط آسیا با اروپا از طریق کریدورهای ترانزیتی، موجب افزایش این اهمیت شده است. البته گاهی تضاد منافع کشورهای مختلف در استفاده از این کریدورها منجر به بروز اختلافات جدی میان کشورها در سطح منطقه و حتی فرمانطقه‌ای شده است. لذا در این تحقیق ضمن بررسی کریدورهای اقتصادی ترانزیت در غرب آسیا به بررسی نقش ایران در آینده این مسیرهای ترانزیتی می‌پردازیم.

### ۲- پیشینه تحقیق

#### منطقه غرب آسیا

بر اساس تعریف سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران و انجمن ژئوپلیتیک ایران کشورهای غرب آسیا بارانداز: پاکستان، افغانستان، ایران، ترکیه، سوریه، لبنان، فلسطین اشغالی، اردن، عراق، عربستان، کویت، بحری، قطر، امارات، عمان، یمن، بعلاوه کشورهای منطقه قفقاز یعنی آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، و کشورهای آسیای میانه ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان. (صفوی، ۱۴۰۱). منطقه غرب آسیا را می‌توان پهنه جغرافیایی بین دو دریا دانست. این محدوده منطبق

یک میلیون بشکه نفت در روز، درآمدی معادل یک میلیارد دلار در سال را برای این کشور به ارمغان می‌آورد. در بعد امنیت انرژی نیز، به دلیل اتصال خطوط لوله‌های انتقال انرژی کشورهای منطقه به خطوط لوله ایران، ارتقای امنیت ملی را در پی خواهد داشت. علاوه بر این، با استفاده از موقعیت ترانزیتی ایران می‌تواند با برقراری تعامل و پیوندی عمیق بین تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان آسیایی به‌عنوان حرکتی اقتصادی در جهت امنیت و منافع ملی گام بردارد و وزن خود را در حیات سیاسی و اقتصادی جهان افزایش دهد. ولی مشاهده می‌شود که نه‌تنها این هدف برای ایران بسیار دور از دسترس شده بلکه بسیاری از توانمندی‌های جغرافیایی آن را نیز دچار چالش شده است. ایران از بازیگری در محیط جغرافیایی شمال محروم شده و در جنوب قدرت مانور ایران در تنگه هرمز کاسته شده است، در کنار این دو نکته محیط جغرافیایی پیرامون آن نیز با حضور بازیگران فرامنطقه‌ای به شدت رقابتی و ناامن شده است (ملکی، ۱۳۸۶).

#### وضعیت آمایش کریدورهای اقتصادی غرب آسیا

جایگاه جغرافیایی ایران به دلیل ارتباط و اتصال با دریای آزاد و قرارگرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به بیان دیگر در موقعیت ریملند نظریات ژئوپلیتیکی در استراتژی جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای ایران شده است. این ویژگی‌ها، برقراری ارتباط با ایران و عبور از فضای آن را اجتناب‌ناپذیر کرده است. برقراری ارتباط با ایران و عبور از فضای آن، عمدتاً با دو هدف اصلی انجام گرفته است:

اول هدف اقتصادی - اجتماعی که برای تأمین آن، کالا، مواد، افکار و اندیشه‌ها، انسان‌ها و وسایط حمل‌ونقل از مسیر ایران عبور نموده، مبادی و مقاصد را به هم متصل می‌کرده است. این همان چیزی است که از آن به "نقش ارتباطی ایران" تعبیر می‌شود و از گذشته تاکنون وضعیت پایداری داشته است. دوم هدف نظامی که باهدف تصرف ایران و تصرف سرزمین‌های ماورای ایران انجام می‌گرفته است (حافظ‌نیا، ۱۳۹۳). از مهم‌ترین ویژگی‌های سرزمین ایران در طول تاریخ، استقرار آن در منطقه‌ای حائل است که بدان نقش برجسته گذرگاهی بخشیده است. گذرگاهی میان قاره‌های بزرگ جهان، میان چند قلمرو بزرگ جغرافیایی و میان چند حوزه دیرینه فرهنگی؛ به سبب همین نقش در تعاملات دولت‌ها، مسیرهای ارتباطی میان قاره‌های کهن

باعرضه و تقاضای بالا و تولیدکنندگان کالاهای باارزش افزوده ایجاد شوند. در صورت اجرا و تصمیم‌گیری برای ایجاد یک کریدور اقتصادی، کریدورهای اقتصادی اغلب یکی از مجموعه اقدامات مختلف از جمله توسعه زیرساخت‌ها، موافقت‌نامه‌های ترابری محلی یا بین‌المللی، تغییر در قوانین ویزا و استانداردهای را شامل می‌شوند. در نظر گرفتن نیازهای اجتماعی، مانند مسکن نیز اغلب مورد توجه قرار می‌گیرد. این اصطلاح برای اولین بار توسط بانک توسعه آسیایی و در سال ۱۹۹۸ میلادی ابداع شد. در عمل، اصطلاح «کریدورهای اقتصادی» اغلب برای اشاره به بزرگراه‌های جاده‌ای استفاده شده است. کریدور اقتصادی چین و پاکستان به‌عنوان مثال برای اتصال شبکه‌های حمل‌ونقلی آغاز به کار و کرده و ساخت چندین نیروگاه را نیز شامل می‌شود. اخیراً بر نیاز به پیوند واضح زیرساخت‌های خطی (مانند جاده‌ها) به فعالیت‌های اقتصادی فضایی وسیع‌تر تأکید شده است. به‌طور کلی کریدور اقتصادی به مسیری اشاره دارد که برای تسهیل حرکت کالاها، خدمات، یا افراد بین نقاط مختلف طراحی شده است. این مسیرها می‌توانند شامل جاده‌ها، خطوط ریلی، آبراه‌ها یا حتی شبکه‌های هوایی باشند. در بستر اقتصاد و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، کریدورهای اقتصادی به شبکه‌های زیرساختی اطلاق می‌شوند که به‌منظور بهبود ارتباطات تجاری و توسعه اقتصادی میان کشورها یا مناطق مختلف طراحی شده‌اند (D'Este, 2008).

#### کریدورهای انرژی و منافع جمهوری اسلامی ایران

کریدورهای انرژی به مسیرهای حمل‌ونقلی گفته می‌شود که مناطق تولید و مصرف انرژی را از طریق انتقال منابعی مانند نفت، گاز طبیعی، زغال‌سنگ و برق به یکدیگر متصل می‌کنند. این کریدورها شامل شبکه‌های خط لوله، خطوط انتقال برق و مسیرهای حمل‌ونقل دریایی و زمینی هستند که برای جابه‌جایی منابع انرژی بین مناطق مختلف جغرافیایی به کار می‌روند ([www.irdiplomacy.ir](http://www.irdiplomacy.ir)). قرارگیری ایران در مرکز بیضی استراتژیک انرژی (نفت و گاز) و نقش محوری ایران در منطقه اتصال قاره‌های آسیا، آفریقا و اروپا باعث شده که ایران از نظر اقتصادی و جغرافیایی منطقه‌ای حیاتی و مرکزی و نیز کانونی ترانزیتی برای خشکی‌های جهان به شمار آید. این موقعیت ایران در منطقه ایجاب می‌کند که شاهراه‌های اصلی انتقال انرژی از مسیر این کشور عبور کند؛ به‌ویژه با علم به اینکه ترانزیت هر

سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. شمال به جنوب سه مسیر دارد؛ یک مسیر از بندر شمالی، یعنی بندر آستارا، انزلی، نوشهر، فریدون‌کنار و امیرآباد به سمت بندرعباس است که مسیر ریلی دارد. مسیر دیگر مسیر قفقاز است که از سال‌های قبل پروژه بزرگ‌راهی مسیر میان‌دوآب به کرمانشاه را وصل شده تا ترکیه بتواند از آنجا به بندر امام خمینی کالا ارسال نماید. مسیر سوم بندر چابهار به سمت سرخس است که می‌شود محور شرقی کریدور شمال به جنوب. در این مسیر مکران اهمیت پیدا می‌کند. (www.isna.ir). شبکه ریلی ایران در دو نقطه در دریای خزر و سه نقطه ریلی با شبکه ریلی روسیه دارای ارتباط است که شامل بندر امیرآباد و کاسپین و مرزهای ریلی اینچه‌برون و سرخس است. در بخش ریلی شرق دریای خزر، کریدور شمال - جنوب هم اینک فعال است. کالاها در این مسیر با گذر از روسیه و قزاقستان از یکی از دو مرز ریلی ایران در سرخس و اینچه‌برون وارد ایران می‌شود و از طریق خط‌آهن به بندرعباس می‌رسد. بندر امیرآباد نخستین بندر کشور است که مجهز به سیستم اسکله رورو ریلی برای حمل و نقل بار است، این پروژه انتقال حمل بار از کشتی به ریل را انجام خواهد داد که به لحاظ حمل بار و رشد ترانزیت و تناژ بار برای اقتصادی کشور مؤثر است.

جهان به طور اجتناب‌ناپذیر از داخل و یا حاشیه این سرزمین عبور می‌کرده است. علاوه بر نقش دیرینه ایران در کریدورهای خشکی پایه از جمله جاده ابریشم، و همچنین گسترش توجه به حمل‌ونقل دریایی پس از اکتشاف نفت در خلیج فارس، امروزه اهمیت آسمان ایران به‌عنوان کوتاه‌ترین کریدور هوایی میان قاره‌ای، علاوه بر اینکه کاهش نیافته بلکه افزون‌تر نیز شده است (ذوالفقاری، ۱۳۸۶). مهم‌ترین کریدورهای اقتصادی در منطقه غرب آسیا عبارتند از:

#### کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال - جنوب مسیری چندوجهی (ریلی، جاده‌ای و دریایی) از سن‌پترزبورگ به بندر بمبئی هند به طول ۷,۲ هزار کیلومتر است که از ایران می‌گذرد و هدف پروژه کریدور حمل‌ونقل چندوجهی بین‌المللی شمال - جنوب، جذب ترافیک ترانزیتی از هند، ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس به اروپا از طریق خاک روسیه است. کریدور شمال - جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است و پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی‌شدن این کریدور تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی کاهش یابد. همچنین این کریدور در مقایسه با مسیرهای



شکل ۱. کریدور شمال-جنوب (منبع: word bank)

مصرفی وارد می‌کنند، به‌نحوی که بیشتر این کالاها از طریق بندر شمالی و جنوبی صادر می‌شوند. کاری که ما می‌توانیم انجام بدهیم این است که کریدور سرخس - چابهار را فعال کنیم تا چین و هند از طریق بندر چابهار به آسیای میانه، روسیه و اروپا

تمام کشورهای حوزه اقیانوس هند، آسیای میانه و شرق روسیه، می‌توانند از مکران منتفع شوند. به‌عنوان مثال هند حجم زیادی از زغال‌سنگ خود را از معادن روسیه تأمین می‌کند، همچنین کشورهای حوزه آسیای میانه به اروپا کالاهای خام صادر و مواد

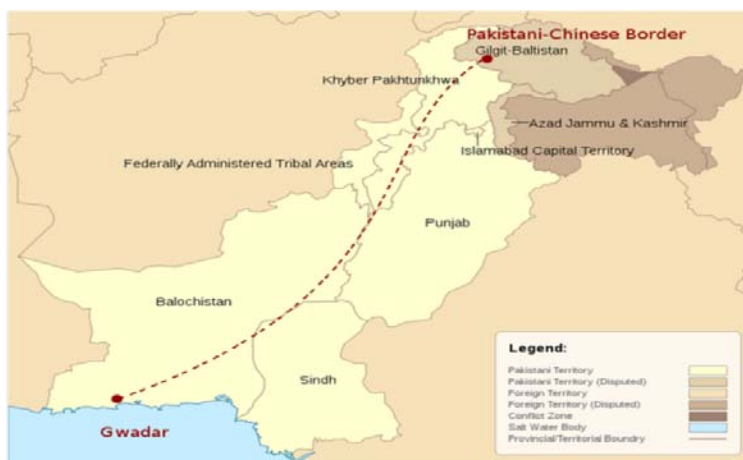
حمل و نقل و همکاری در حوزه صنعت را اولویت بخشیدند. در همین راستا دو کشور برنامه درازمدت کریدور اقتصادی چین - پاکستان را تدوین کرده و به تصویب رساندند (یزدان شناس، ۱۴۰۳). دولت پاکستان امضای قرارداد کریدور اقتصادی با چین را که از بندر سین کیانگ چین آغاز و تا بندر گوادر پاکستان ادامه دارد موفقیتی تجاری اقتصادی برای خود می داند که با سرمایه گذاری حدود ۵۰ میلیارد دلاری چین در حال اجرا است. این کریدور که به عنوان بخشی از طرح "یک کمربند یک جاده" مطرح شده، می تواند تأثیر زیادی بر تجارت منطقه ای داشته باشد. این کریدور مسیر دسترسی چین به بندر اقیانوسی مهم پاکستان در گوادر را فراهم می کند. علی رغم علاقه هر دو کشور برای جلب همکاری های بین المللی از سوی کشورهای مختلف، اجرای توافقات مربوط به CPEC همچنان منحصر به چین به پاکستان خواهد بود. اما با علاقه عربستان به سرمایه گذاری در بندر گوادر ممکن است این کشور نیز تبدیل به ضلع سوم این ابتکار شود. می توان پیش بینی کرد که با ورود عربستان به توسعه کریدور CPEC این کشور تبدیل به یک متحد استراتژیک برای چین به منظور گسترش یکی از اصلی ترین مسیرهای ابتکار کمربند و راه شود که زمینه دسترسی چین به بازارهای خاورمیانه و آفریقا را فراهم خواهد کرد (عادل، ۱۴۰۳).

متصل شوند و ارزش افزوده این مسیر کریدوری از طریق سواحل مکران شامل حال ایران می شود. مزیت اصلی کریدور شمال - جنوب این است که بیشتر انتقال محموله از طریق مسیر زمینی انجام می شود که سریع تر و ایمن تر از دریا است. با این حال، برای حمل و نقل کارآمد حجم بالای کالا از طریق زمین، استفاده از راه آهن راحت تر است که تاکنون زیرساخت های ریلی مناسبی وجود نداشته و بخش بزرگی از محموله ها از طریق جاده از ایران به آذربایجان منتقل می شود. از همین روی، کریدور شمال - جنوب هنوز جزو مهم ترین مسیرهای اوراسیا به حساب نیامده است. اما، در سال های اخیر کار بر روی سیستم یکپارچه راه آهن در سراسر کریدور به میزان قابل توجهی افزایش یافته و سایت های جدید آن در حال ایجاد و راه اندازی هستند.

(www.eghtesademoaser.ir)

### کریدور چین-پاکستان (CPEC)

طی دیدار شی جین پینگ رئیس جمهور چین از پاکستان در آوریل ۲۰۱۵ دو کشور الگوی همکاری را تدوین کردند. براساس این الگو دو طرف پیشبرد کریدور اقتصادی چین - پاکستان را به عنوان هسته اصلی روابط دو جانبه اعلام کرده و همکاری در توسعه بندر گوادر، حوزه انرژی، زیرساخت



شکل ۲. کریدور چین-پاکستان (World Bank)

تأمین کند. همکاری ها در حوزه انرژی از مهم ترین موضوعاتی است که برای هر سه ضلع این همکاری حائز اهمیت است. این همکاری ها به طور متمرکز در سرمایه گذاری های پالایشگاهی عربستان در گوادر تحت عنوان شهر نفت متبلور خواهد شد و

مشارکت عربستان در توسعه مسیر اصلی از دهلیز جنوبی ابتکار کمربند و راه، منافع مختلفی را برای چین به همراه خواهد داشت. نخست اینکه عربستان این توان را دارد تا امنیت انرژی چین را که مصرف کننده بیش از یک چهارم عرضه جهانی انرژی است را

است که می‌تواند هند را در تنگنای اقتصادی - امنیتی قرار دهد. از سوی دیگر ایالات متحده آمریکا ایجاد این کریدور را بسط و گسترش هژمون خواهی چین در سطح بین‌المللی تعبیر می‌کند که در تعارض کامل با سیاست‌های خود است، از این رو سعی در کنترل و نظارت چین با ابزارهای مختلف دارد. با در نظر گرفتن مجموع عملکردهای دولت‌های ذی‌نفع، فضای آسیب‌پذیری در راستای شکل‌گیری نظام سلسله‌مراتبی بر پایه نقش تاکتیکی اقوام مختلف در مسیر کریدور اقتصادی چین - پاکستان به وجود می‌آید که صرفاً به دنبال منسجم کردن فضای ساختاری - کارکردی مناسب برای پیاده‌سازی اهداف استراتژیک مداخله‌گران خواهد بود (وریج کاظمی، ۱۴۰۰).

**کریدور میانی ترکیه:** کریدور میانی مسیری است که از طریق گرجستان، آذربایجان، دریای خزر و قزاقستان ترکیه را به چین وصل می‌کند. در سال ۲۰۱۵ نخست‌وزیر ترکیه هماهنگی دو پروژه «کریدور میانی» و «کمر بند و راه» را اعلام کرد. برای همسویی ابتکار «کمر بند و جاده» با پروژه «کریدور میانی»، یادداشت تفاهمی در ۱ ژوئیه ۲۰۱۶ در حاشیه اجلاس سران G20 در هانگژو امضا شد. طرفین در سال ۲۰۱۷ تفاهم‌نامه‌های برای توسعه اقتصاد کمر بند و راه و کریدور میانی امضا کردند. بر اساس داده‌های «مؤسسه پیشبرد سرمایه‌گذاری ترکیه» تا سال ۲۰۱۷، بیش از ۸۷۰ شرکت چینی حدود ۲٫۲ میلیارد دلار در ترکیه سرمایه‌گذاری کردند که حدود ۷۰٪ پس از سال ۲۰۱۴ و ذیل ابتکار کمر بند و راه در بخش‌های مالی، زیرساخت، ارتباطات، انرژی هسته‌ای و خطوط ریلی بوده است. راه‌آهن باکو - تفلیس - قارس، جزء اصلی کریدور میانی، در ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷ به‌طور رسمی افتتاح شد. در سال ۲۰۱۸، پروژه بهبود زیرساخت‌های گاز توزگلو با هزینه ۲۵۰۰ میلیون دلاری توسط چین راه‌اندازی شد. همچنین پکن، راه‌آهن زیردریایی مارمارای، تونل اوراسیا، پل سلطان سلیم یاووز، که اروپا و آسیا را از طریق استانبول متصل می‌کند (مستقیماً بخش آسیایی را به فرودگاه جدید استانبول متصل می‌کند) را کامل کرد. برخی این سرمایه‌گذاری‌ها عملیاتی شد. تا سال ۲۰۱۷، ۵ پروژه کمر بند و راه به ارزش ۵۴ میلیون دلار در آذربایجان شروع و پس از آن تکمیل شد. شرکت‌های چینی خطوط راه‌آهن را از چین

پاکستان را تبدیل به یک هاب به‌منظور تأمین انرژی مورد نیاز چین خواهد کرد. از سوی دیگر مشارکت فعالانه عربستان در این ابتکار می‌تواند زمینه‌ساز ورود سایر کشورهای عربی به ابتکار کمر بند و راه باشد و هم اکنون نیز برنامه‌ریزی‌هایی به‌منظور اتصال ریلی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به کریدور CPEC در جریان است و احتمال دارد در آینده نزدیک شاهد اقدامات بیشتری در این مورد باشیم. البته لازم است به این نکته نیز اشاره شود که علی‌رغم روابط سطح بالا و خوب چین و کشورهای عربی از جمله عربستان و امارات، توسعه سرمایه‌گذاری‌های عربی در گوادر به معنای کاهش نفوذ چین در این بندر و به‌طور کلی در پاکستان خواهد شد و که این مسئله احتمالاً موجب می‌شود تا چین با احتیاط بیشتری این سرمایه‌گذاری‌ها را تحت نظر داشته باشد (عادل، ۱۴۰۳). تبدیل گوادر پاکستان به یک مرکز مهم تجارت و بازرگانی یکی از اهداف اولیه پروژه CPEC است و یکی از مهم‌ترین اجزای آن توسعه ظرفیت بندر است. پروژه بندر گوادر به‌عنوان مهم‌ترین بخش CPEC نیز از نگاه برخی از تحلیل‌گران به‌مثابه یک شمشیر دو لبه برای ایران مورد ارزیابی قرار گرفته است، زیرا این بندر مهم‌ترین رقیب برای بندر چابهار ایران محسوب می‌شود و در عین حال توسعه بلوچستان به بهبود شرایط امنیتی در منطقه کمک قابل توجهی خواهد کرد. در حال حاضر بخشی از برق بندر گوادر توسط ایران تأمین می‌شود و پیشنهادهایی برای سرمایه‌گذاری در این بندر وجود دارد و انجام گفت‌وگوهای سه‌جانبه میان جمهوری اسلامی ایران، پاکستان و چین احتمالاً می‌تواند به‌عنوان یک راه‌حل برای بهره‌مندی هر چه بیشتر ایران از این پروژه توسعه منطقه‌ای باشد. (www.donya-e-eqtesad.com). صرف‌نظر از تحلیل‌های مثبت مناسبات ژئواکونومیک در ایجاد کریدور اقتصادی به جهت بالارفتن قدرت ملی - بین‌المللی دو طرف پاکستان و چین، اختلاف‌ها و چالش‌های اساسی و مهم در تداوم روند شکل‌گیری این کریدور اقتصادی وجود دارد که به‌طور مستقیم متأثر از ویژگی‌های ژئوپلیتیکی هند بخصوص مسئله هیدروپلیتیک به‌عنوان محور اساسی اختلاف هند با پاکستان در منطقه کشمیر است. ضمن اینکه نگرانی هند از ایجاد این کریدور مشخصاً به ارتباط ترانزیتی با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی مرتبط

ارزش استراتژیک قابل توجهی دارد. اکنون این کریدور به عنوان نقش راه سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۷ و مشترک بین جمهوری آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه است، که شبکه‌های حمل و نقل ریلی بار و سیستم‌های کشتیرانی ترکیه و چین را از طریق گرجستان، آذربایجان، دریای خزر و سپس قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان و قرقیزستان به هم وصل می‌کند. هدف آن افزایش ظرفیت کریدور میانه تا سال ۲۰۲۵ به ۱۰ میلیون تن سالانه است. (کشوربان آزاد، ۱۴۰۲).

به بندرها آکتائو (قزاقستان) و ترکمن باشی (ترکمنستان) افتتاح کرده‌اند. چین نزدیک به ۲ میلیون دلار در تجهیزات بندر باکو سرمایه‌گذاری کرده و ۷۰ میلیون دلار کمک مالی برای عملیات بندری اختصاص داده است. در نوامبر ۲۰۱۹، به عنوان یک اقدام نمادین برای نشان دادن اینکه این سرمایه‌گذاری‌ها چین را به اروپا متصل می‌کند، قطاری از شیان چین حرکت کرد و با استفاده از مارمارای وارد بخش اروپایی ترکیه شد. در ژانویه ۲۰۲۰، یک کنسرسیوم چینی ۵۱٪ از پل سلطان سلیم یاووز را خریداری کرد که بخشی از کریدور میانی محسوب می‌شود و



شکل ۳. کریدور میانی در میان کریدورهای تجاری که آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند (World Bank)

متغیرهای مختلف و به رغم محدودیت‌های فنی و زیرساختی، جنگ اوکراین چشم‌انداز جدیدی را برای کریدور میانی به عنوان یک کریدور جایگزین برای تنوع‌بخشیدن به مسیرهای حمل و نقلی بین آسیا و اروپا به منظور ایجاد انعطاف‌پذیری ژئواکونومیکی و کاهش وابستگی به کریدورهای عبوری از روسیه به وجود آورده است. برآوردها نشان می‌دهد که کریدور میانی نسبت به کریدور شمالی (از مسیر روسیه) و کریدور جنوبی (از مسیر ایران) به تدریج به گزینه اصلی مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا تبدیل خواهد شد (دفتر پژوهش‌های اتاق بازرگانی، ۱۴۰۳). بنابراین، توسعه شبکه این کریدور با محور آذربایجان در آینده امنیت اقتصادی ایران و حضور آن در حلقه کریدورهای منطقه و جهان را تهدید می‌کند. در این صورت

تحت تأثیر پویایی‌های ژئوپلیتیکی در اورآسیای مرکزی، «کریدور میانی» موسوم به «مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس - خزر» به طور فزاینده‌ای در کانون معادلات ترانزیتی- لجستیکی مسیرهای شرق به غرب قرار گرفته است. این کریدور ترکیبی، چین و قزاقستان را از طریق مسیرهای ریلی و دریایی با عبور از دریای خزر به آذربایجان و گرجستان متصل می‌کند و سپس از طریق مسیرهای ریلی یا دریایی (دریای سیاه) از مسیر ترکیه به سمت اروپا تداوم می‌یابد. ظرفیت اسمی ترانزیت بار در کریدور میانی ۶ میلیون تن و ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن در سال است. برآوردها نشان می‌دهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد. در میان

چین از این کریدور و اعمال فشار بیشتر بر ارمنستان است که ایجاد این مسیر کریدوری را تا به حال نپذیرفته است.

کریدور زنگزور مسیری است که در صورت اجرا به آذربایجان دسترسی بلامانع به جمهوری خودمختار نخجوان از طریق استان سیونیک ارمنستان بدون پست‌های بازرسی ارمنستان می‌دهد. این کار باعث قطع دائم مرزهای ایران و ارمنستان می‌شود. به معنای وسیع، دالانی ژئوپلیتیکی است که استان آذربایجان شرقی در ایران را از مسیر ترانزیت ترکیه به باکو حذف می‌کند. این مفهوم از زمان پایان جنگ قره باغ کوهستانی در سال ۲۰۲۰ به‌طور فزاینده‌ای توسط آذربایجان و ترکیه ترویج شده است، در حالی که ارمنستان پیوسته با آن مخالفت کرده است.

کریدورهای شرقی - غربی توسعه پیدا می‌کنند و نقش کریدور شمالی - جنوبی ایران از بین می‌رود.

چین آمادگی خود را برای مشارکت فعال در ساخت و استفاده از کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس کاسپین (کریدور میانی) اعلام کرده است. در بیانیه چین نیز آمده است که چین از نزدیک با آذربایجان و سایر کشورهای مسیر این کریدور همکاری خواهد کرد تا "به‌طور مشترک عملیات بدون وقفه و توسعه سریع کریدور جنوبی برای عبور قطارهای باری از چین به اروپا و بالعکس را تسهیل کند." در این زمینه، جای تعجب نیست که آذربایجان روایت خود از «کریدور زنگزور» را به‌عنوان مسیری بالقوه برای کریدور میانی ترویج می‌کند و به دنبال جلب حمایت



شکل ۴. کریدور زنگزور (www.otagh24.ir)

کردن همراهی غرب با خواسته های جمهوری آذربایجان در این زمینه، دولت این کشور را به این فکر انداخته تا از ظرفیت‌های کشورهای شرقی برای فشار بر ارمنستان برای ایجاد کریدور زنگزور استفاده کند. باکو با تلاش برای جلب همراهی محور شرق، امیدوار است ارمنستان را منزوی و وادار به پذیرش ایجاد کریدور زنگزور کند (موحدیان، ۱۴۰۳).

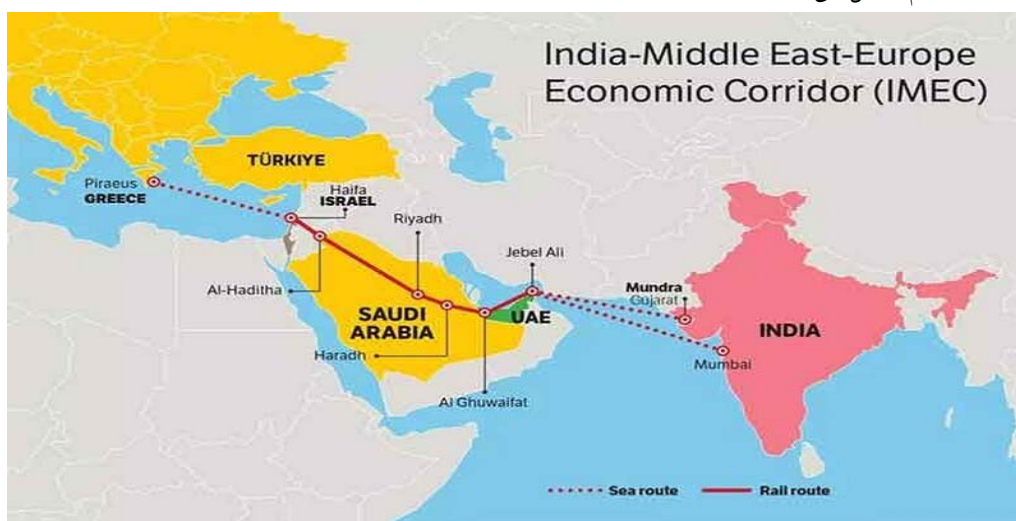
#### کریدور آی مک

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا یا کریدور آی‌مک یک دالان اقتصادی آینده‌نگر است که هدف آن تقویت توسعه اقتصادی از طریق تقویت اتصال و یکپارچه‌سازی اقتصادی بین جنوب آسیا، خلیج فارس و اروپا است.

یکی از اهدافی که جمهوری آذربایجان پس از پیروزی در جنگ دوم قره‌باغ در سال ۲۰۲۰ به‌طور مرتب بر روی آن تاکید کرده، ایجاد کریدور جعلی زنگزور برای ایجاد ارتباط میان جمهوری نخجوان از یکسو و خاک اصلی جمهوری آذربایجان از سوی دیگر است. در شرایطی که این مسیر ارتباطی برای مدت بیش از سه دهه به‌صورت تقریباً رایگان از طریق جمهوری اسلامی ایران در دسترس بوده، دولت آذربایجان اصرار دارد از طریق استان سیونیک ارمنستان یک کریدور ارتباطی ایجاد کند و دو منطقه مذکور را به یکدیگر پیوند دهد تا زمینه برای افزایش نفوذ منطقه‌ای این کشور و شکل‌گیری جهان ترک یکپارچه‌ای که مدنظر باکو و ترکیه است، ایجاد شود. مخالفت جمهوری اسلامی ایران با این خواست باکو به علت نگرانی از تأثیرات ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر ناشی از آن برای ایران و ناکافی تلقی

توسعه انرژی و اتصال دیجیتال بین آسیا، غرب آسیا و اروپا را نیز تقویت خواهد کرد. این طرح با هدف تقویت مسیرهای ترابری و پیوندهای بین اروپا و آسیا از طریق شبکه‌های ریلی و کشتیرانی طراحی شده است و به‌عنوان مقابله آمریکا با ابتکار کمربند و جاده چین تلقی می‌شود. سند یادداشت تفاهم، فقط جغرافیای بالقوه دالان را ترسیم کرده است که با کانال سوئز نیز رقابت خواهد کرد (bbc news.com). عوامل بسیاری نشان می‌دهد که کریدور آیمک بیشتر یک پروژه سیاسی است تا اقتصادی. زیرا پروژه هم هزینه بالایی داشته و هم کشورهای مسیر فاقد زیرساخت‌های لازم هستند. به عنوان مثال، یونان سیستم ریلی بسیار توسعه نیافته‌ای دارد یا بیابان‌های عربستان و امارات، باید دارای یک راه آهن مدرن باشند. همچنین، این طرح شامل کابل برق زیردریایی، خط لوله هیدروژن سبز و زیرساخت‌های دیگر است.

مسیر پیشنهادی دالان میان هند و اروپا است که از کشورهای امارات، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان می‌گذرد (singh,2023). راه‌اندازی کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (آی‌مک) در ۹ سپتامبر ۲۰۲۳ در جریان اجلاس G-20 در دهلی نو اعلام شد. در نتیجه یادداشت تفاهم امضا شده بین امارات متحده عربی، عربستان سعودی، هند، ایالات متحده، فرانسه، آلمان، ایتالیا و اتحادیه اروپا، کشورهای شرکت کننده متعهد شدند برای توسعه و هماهنگ کردن زیرساخت‌های تجاری با یکدیگر همکاری کنند. براساس ادعای مقامات کشورهای مسیر مذکور، این کریدور همچنین با هدف ایمن سازی زنجیره‌های تأمین بین سه قاره، توسعه منابع انرژی و تقویت اتصال دیجیتال است. نارندرا مودی، نخست‌وزیر هند، در دیدار با بن سلمان این دالان را این‌گونه توصیف کرد: «این دالان نه تنها دو کشور - هند و عربستان - را به هم متصل می‌کند، بلکه همکاری اقتصادی،



شکل ۵. کریدور آی مک (https://mana.ir)

خدمات ریلی عراق در حال حاضر محدود به چند خط است، از جمله یک قطار مسافری که بغداد را به بصره وصل می‌کند، ولی پس از اجرای این پروژه، عراق به یک مرکز ترانزیت کلیدی تبدیل خواهد شد. بندر فاو در آینده می‌تواند رقابتی جدی برای بندرهای ایران ایجاد کند و به عراق فرصت‌های زیادی برای تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی‌اش در منطقه بدهد. این پروژه همچنین شامل ساخت بندر جدید، پایانه‌های نفتی و سایر زیرساخت‌های حمل و نقل است. این پروژه به دنبال ایجاد مسیری جدید برای حمل کالا از شرق آسیا، از جمله هند، از

### ۳- پروژه "راه توسعه" اتصال بندر فاو به ترکیه

مقامات عراق، ترکیه، قطر و امارات، یادداشت توافق برای ساخت مسیر ترانزیتی "راه توسعه" امضا کردند. این مسیر، اروپا را از طریق خاک ترکیه و عراق، به خلیج فارس متصل می‌کند. راه‌آهن و جاده اتصال بندر فاو به ترکیه، تنها برای انتقال کالا و مسافر نیست، بلکه فرصتی برای توسعه گسترده‌تر مناطق مختلف عراق فراهم می‌آورد. دولت عراق برنامه‌هایی برای راه‌اندازی قطارهای سریع‌السیر با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت دارد که مناطق مختلف صنعتی عراق را به یکدیگر متصل خواهد کرد.

پروژه پس از جنگ روسیه و اوکراین و تحولات جهانی، در شرایط جدید رقابت های منطقه ای قرار گرفته است که می تواند بر موازنه های اقتصادی و سیاسی تأثیرگذار باشد. البته این کریدور تاکنون در سطح مطالعه و اقدامات اولیه مانند توسعه بندر فاو بوده و هنوز وارد فاز اجرایی نشده است. طرح های آن مورد بررسی قرار گرفته و قرار است در چند فاز در سالهای ۲۰۲۵، ۲۰۲۸، ۲۰۳۳ و حتی تا ۲۰۵۰ توسعه یابد. (www.tinn.ir).

طریق خلیج فارس به عراق، ترکیه و سپس اروپاست. این مسیر جدید ممکن است تأثیر زیادی بر بندرهای جنوبی ایران بگذارد و ظرفیت حمل و نقل آنها را کاهش دهد. علاوه بر این، عراق در حال تلاش برای اتصال بندر فاو به راه آهن خود و ترکیه است تا یک کریدور حمل و نقل جدید به وجود آورد. این کریدور ممکن است تأثیر منفی بر ترافیک ترانزیتی ایران به ترکیه و کاهش استفاده ترکیه از مسیر ایران برای حمل کالا به خلیج فارس منجر شود. ترکیه در این پروژه به دنبال اهداف اقتصادی مختلفی از جمله حمل سریع تر کالا و مسافر با قطارهای سریع السیر و توسعه خطوط انتقال نفت و گاز است. همچنین، این



شکل ۵. پروژه کریدور راه توسعه

#### ۴- نقش ایران در توسعه کریدورهای اقتصادی

ایران با موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود به عنوان پل ارتباطی بین شرق و غرب، می تواند نقشی کلیدی در تسهیل این کریدورها ایفا کند. ظرفیت های زیرساختی مانند بندر چابهار و شبکه ریلی کشور، ایران را به یک بازیگر مؤثر در تجارت بین المللی تبدیل کرده است. همکاری با کشورهایی مانند هند و روسیه در زمینه توسعه زیرساخت ها می تواند بر نقش ایران در این کریدورها تأثیر مثبت بگذارد (خزایی، ۱۳۹۸). ایران کوتاه ترین مسیر اتصال دریای خزر و خلیج فارس است، به همین دلیل در دوران بازی بزرگ قرن ۱۹، تمرکز اصلی انگلیس و روسیه بر کنترل بر ایران بود، در همین راستا کارشناسان به همین دلیل از ایران به عنوان قطب ترانزیت انرژی

منطقه نام می برند. حضور محوری و تعیین کننده در جاده ابریشم که دست کم ۱۸۰۰ سال در تجارت بین المللی اعتبار داشت، نشانگر همین مساله مهم بود. همچنین تعبیر گراهام فولر از ایران به عنوان مرکز ژئوپلیتیکی جهان که در کتابش با عنوان «قبله عالم؛ ژئوپلیتیک ایران» متجلی شده، به خوبی جایگاه کشور را توضیح می دهد. این مزیت، به چند علت مهم بر می گردد.

- حضور ایران در منطقه خاورمیانه، کشور را در نقطه تلاقی سه قاره آفریقا، اروپا و آسیا قرار داده است؛ در نتیجه ایران می تواند متصل کننده شمال، جنوب، شرق و غرب جهان باشد.

- ایران در مرکز بیضی استراتژیک انرژی میان دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته است؛ در نتیجه به منابع انرژی در شمال و جنوب از یک سو و به آب های آزاد از سوی دیگر دسترسی

دارد. در تئوری اسپایکمن ایران به عنوان محور اتصال خشکی و دریا معرفی شده است. ایران کوتاه ترین مسیر اتصال دریای خزر و خلیج فارس است. به همین دلیل در دوران بازی بزرگ قرن ۱۹، تمرکز اصلی انگلیس و روسیه بر کنترل بر ایران بود. کارشناسان به همین دلیل از ایران به عنوان قطب ترانزیت انرژی منطقه نام می برند.

- همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی آسان به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز و کشورهای جنوب خلیج فارس در اختیار ایران است. به همین دلیل، ایران تحت تأثیر مستقیم تحولات خلیج فارس و مدیترانه شرقی از یک سو و آسیای جنوبی و آسیای مرکزی و قفقاز از سوی دیگر است. کشورهای آسیای مرکزی که به عقیده تیم مارشال در کتاب زندان جغرافیا، به دلیل محصور بودن در خشکی در «بن بست استراتژیک» قرار دارند، به واسطه ایران با کمترین هزینه به دریاهای آزاد متصل می شوند (مهدی تبار، ۱۴۰۳). می توان گفت که واقعیت های ژئوپلیتیکی و سیاسی مناسبات قدرت در منطقه به گونه ای است که به هیچ وجه با بسیاری از کدهای ژئوپلیتیکی تعریف شده در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران هماهنگی و مطابقت ندارد.

به عبارتی، با مشاهده روندهای موجود و حاکم بر منطقه، ایران نه تنها به لحاظ ژئوپلیتیک در حوزه انرژی در منطقه سرآمد نیست، بلکه به علت حضور و نفوذ رقبای قدرتمند منطقه ای و فرمانطقه ای، بسیاری از فرصت ها و مزیت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود را از دست داده است. از این رو، ایران برای برون رفت از این وضعیت باید بتواند یک ارتباط منطقی و همسو با ویژگی های جغرافیایی، واقعیت های ژئوپلیتیکی منطقه و سیاست خارجی خود بیابد (گل کرمی، ۱۳۹۶).

#### چالش ها و موانع ایران در کریدورهای ترانزیتی

در حال حاضر ایران هیچ ابتکاری را در حوزه کریدورها به جهان عرضه نکرده است و تنها فعالیت ایران در این حوزه مربوط به کریدور شمال جنوب است. این فعالیت نیز بعد از ۲۲ سال و تنها پس از جنگ روسیه و اوکراین شکلی نسبتاً جدی به خود گرفته است. هرچند شکل دادن به این کریدور نیز نیازمند رفع مشکلات مختلف سخت افزاری و نرم افزاری در حوزه ترانزیت است. با وجود اهمیت کریدور شمال جنوب، نمی توان این کریدور را مهم ترین کریدور عبوری از ایران دانست. استراتژی کریدوری ایران باید مشتمل بر ابعاد مختلفی باشد که زمینه لازم را به منظور ایجاد ارتباطات ریلی، جاده ای، دریایی و همچنین پیوندهایی در حوزه های انرژی و دیجیتال با کشورهای همسایه فراهم کند (عادل، ۱۴۰۳). با این حال، ایران با چالش های متعددی از جمله تحریم های بین المللی، عدم سرمایه گذاری کافی و نیز ناامنی های منطقه ای روبرو است. این عوامل می توانند مانع از استفاده کامل از ظرفیت های کریدورهای اقتصادی شوند.

به عنوان مثال، تحریم های اقتصادی علیه ایران باعث محدودیت در جذب سرمایه گذاری های خارجی شده است (رحیم زاده، ۱۳۹۰). کریدور شمال-جنوب یک شبکه چندوجهی از مسیرهای کشتیرانی، ریلی و جاده ای است؛ اما تاکنون کالاهای زیادی جذب این کریدور نشده و مشکلات زیرساختی نیز وجود دارد و تحریم ها علیه ایران و روسیه موانعی ایجاد کرده است. به دلیل محدودیت های اقتصادی غرب، ادامه مسیر کریدور تا هلند امکان پذیر نیست.

رقبای ایران سرمایه گذاری های سنگینی برای فعال سازی کریدورهای دیگر انجام می دهند؛ جدای از برنامه های ترکیه برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی، برخی کشورها در حال دور زدن ایران هستند. همچنین تاخیر در تکمیل پروژه ها و تکمیل نشدن راه آهن در برخی مسیرهای راهبردی، مشکلات زیادی برای کارایی بیشتر کریدور شمال-جنوب ایجاد کرده است (ورستان، ۱۴۰۲).

چالش ها و موانع ایران در کریدورهای ترانزیتی را در عوامل زیر می توان دید:

- **زیرساخت های ناکافی:** راه های ارتباطی، کیفیت پایین جاده ها، کمبود راه آهن و بنادر مجهز، به ویژه در مناطق مرزی و داخلی.  
- **تجهیزات:** کمبود تجهیزات مدرن در بنادر، پایانه های بار و گمرکات.

- **موانع قانونی و اداری:** تعدد قوانین و مقررات: وجود قوانین پیچیده و متعدد در حوزه حمل و نقل، گمرک و ترانزیت.  
- **رویه های اداری طولانی و پیچیده:** زمان بر بودن تشریفات گمرکی و اداری، افزایش هزینه ها و کاهش راندمان.  
- **عدم هماهنگی بین دستگاه های اجرایی:** نبود هماهنگی بین سازمان های مختلف درگیر در فرآیند ترانزیت.

- **نبود یکپارچگی در سیستم حمل و نقل:** عدم استانداردسازی نبود استانداردهای یکپارچه در حوزه حمل و نقل، به ویژه در ارتباط با اسناد حمل و نقل و اطلاعات بار. مشکلات در تبادل اطلاعات: دشواری در تبادل اطلاعات بین سیستم های مختلف و ناکافی بودن زیرساخت های فناوری اطلاعات.

- **کمبود سرمایه گذاری:** نبود منابع مالی کافی: کمبود بودجه برای توسعه زیرساخت ها و نوسازی ناوگان حمل و نقل. مشکلات جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی: عدم اطمینان سرمایه گذاران به دلیل وجود ریسک های بالا و بازگشت سرمایه پایین.

- **نبود نیروی انسانی متخصص:** کمبود نیروی متخصص: کمبود نیروی انسانی آموزش دیده در حوزه حمل و نقل و لجستیک. عدم به روزرسانی دانش و مهارت ها: عدم دسترسی به آموزش های روزآمد و فرصت های ارتقاء دانش و مهارت.

- مزیت نخست، کاهش جدی وابستگی ایران به درآمد نفتی است؛ ایجاد و توسعه مسیر ترانزیتی علاوه بر دریافت عواید ترانزیتی از دولت‌های خارجی، مشاغل زیادی را در داخل کشور فعال می‌کند.

- مزیت دوم، بازیابی نقش فرهنگی ایران در حوزه تمدنی ایران بزرگ است. توسعه پیوند فرهنگی با کشورهای همسایه، از جمله کشورهای شمالی، شرقی و غربی به واسطه اتصال ترانزیتی، می‌تواند در بلندمدت نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران را افزایش دهد.

- مزیت سوم، توسعه اجباری بنادر مهم ایران از جمله بندر چابهار و شهید رجایی است.

- مزیت چهارم گره‌خوردن منافع کشورهای منطقه به منافع ایران است که وزن ژئوپلیتیک ایران در منطقه را رشد می‌دهد. این مسئله دست ایران را در بازی با قدرت‌های بزرگ جهانی باز خواهد کرد. باتوجه به اینکه ایران تلاش می‌کند به نظم جدیدی در منطقه جنوب غرب آسیا شکل دهد، بازیابی جایگاه کریدوری ایران در این مهم راه‌گشاست.

- مزیت پنجم، تبدیل ایران به چهارراه ترانزیتی جهان است که علاوه بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهد. (مهدی تبار، ۱۴۰۳)

- **موانع رقابت:** وجود انحصار و رانت‌خواری: وجود انحصار در برخی از بخش‌های حمل‌ونقل و رانت‌خواری برخی از فعالان این حوزه. بالا بودن هزینه‌های حمل و نقل: بالا بودن هزینه‌های جانبی حمل و نقل به دلیل عوارض، مالیات‌ها و سایر هزینه‌های غیرضروری.

- **نوسانات اقتصادی و سیاسی:** تأثیر تحریم‌ها: تحریم‌های اقتصادی و سیاسی می‌تواند به شدت بر حجم ترانزیت و توسعه حمل‌ونقل تأثیر بگذارد. نوسانات نرخ ارز: نوسانات نرخ ارز می‌تواند هزینه‌های حمل‌ونقل را افزایش داده و برنامه‌ریزی را با مشکل مواجه کند (اسد بیگی، ۱۴۰۳)

#### فرصت‌های پیش روی برای ایران

برخی از کشورهای همسایه و اتحادیه‌های اقتصادی مانند اوراسیا و شانگهای به دنبال گسترش روابط تجاری و همکاری‌های اقتصادی با ایران هستند. ایران می‌تواند از این فرصت‌ها بهره‌برداری کند و با تأسیس توافق‌های تجاری جدید و همچنین بهبود زیرساخت‌های موجود، نقش خود را در کریدورهای اقتصادی پیش‌ازپیش تقویت کند (عسکری، ۱۳۹۲). اما توسعه جایگاه ایران در این کریدورها مزایایی برای کشور دارد:

#### ۵- نتیجه‌گیری

جهانی و انتقال منابع انرژی شناخته می‌شوند. این کریدورها نه تنها بر توسعه اقتصادی منطقه تأثیرگذار هستند، بلکه به صحنه‌ای برای رقابت‌های ژئواستراتژیک قدرت‌های بزرگ تبدیل شده‌اند. در این میان، نقش ایران به‌عنوان کشوری با موقعیت ژئوپلیتیکی کلیدی بسیار برجسته است. ایران باتوجه به موقعیت مرکزی خود، می‌تواند در تسهیل این کریدورها و اتصال مسیرهای مختلف بین‌المللی ایفای نقش کند. با این حال، چالش‌هایی نظیر تحریم‌های اقتصادی، رقابت‌های منطقه‌ای با کشورهای نظیر ترکیه و عربستان و ضعف زیرساخت‌ها، مانع از استفاده بهینه ایران از این ظرفیت‌ها شده است. ترکیه، با تمرکز بر کریدور میانی و پروژه‌های ترانزیتی، به دنبال تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه است، درحالی‌که پروژه‌هایی مانند کریدور زنگزور، به دنبال کاهش وابستگی به مسیرهای عبوری از ایران هستند. باتوجه به این رقابت‌ها، ایران نیازمند اتخاذ رویکردی استراتژیک و بلندمدت برای تقویت و حفظ جایگاه خود در کریدورهای ترانزیتی غرب آسیا است. این رویکرد باید

کریدورهای اقتصادی به‌عنوان ابزارهای استراتژیک با تأثیرات ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیک، نقشی حیاتی در شکل‌دهی آینده منطقه غرب آسیا دارند. ایران، با موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد خود، پتانسیل بالایی برای استفاده از این کریدورها و تقویت جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی خود دارد. اما رقابت‌های قدرت‌های بزرگ مانند چین، روسیه و ایالات متحده، بر روند بهره‌برداری ایران از این فرصت‌ها تأثیرگذار است. غرب آسیا، به‌واسطه موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود در تقاطع سه قاره و منابع انرژی غنی، از اهمیت فراوانی برخوردار است. این منطقه، علاوه بر نقش کلیدی در تأمین امنیت انرژی، می‌تواند به یکی از مراکز حیاتی تجارت جهانی و پیوند بازارهای بین‌المللی تبدیل شود. با این حال، رقابت‌های ژئوپلیتیکی و تضاد منافع میان قدرت‌های جهانی، همچنان مانع از بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های منطقه‌ای شده است. کریدورهای ترانزیتی غرب آسیا، از جمله کریدورهای شمال - جنوب، چین - پاکستان و پروژه کمربند و راه چین، به‌عنوان ابزارهایی برای تسهیل تجارت

می‌کنند، اجتناب نمایند. در نهایت، ایران باید برای حفظ و تقویت نقش خود در کریدورهای اقتصادی و جلوگیری از تضعیف جایگاه تاریخی‌اش به‌عنوان پل ارتباطی بین شرق و غرب، رویکردی متناسب با واقعیت‌های ژئوپلیتیکی و سیاست خارجی خود اتخاذ کند. عدم توجه به این فرصت‌ها و باقی‌ماندن در وضعیت انفعالی، می‌تواند به کاهش نقش ایران در تحولات منطقه‌ای و جهانی منجر شده و کشور را در درازمدت به جایگاهی کم‌اهمیت در عرصه بین‌المللی تبدیل کند.

شامل تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، توسعه روابط دیپلماتیک با کشورهای همسایه و اتحادیه‌های اقتصادی، و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی باشد. همچنین، بهره‌برداری از ظرفیت‌های ژئوکالچری ایران برای ایجاد پیوندهای فرهنگی و تقویت نفوذ نرم، می‌تواند در تقویت جایگاه کشور مؤثر باشد. ایران باید به طور هوشمندانه از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود استفاده کند و درعین‌حال از وابستگی به قدرت‌های بزرگ و پروژه‌هایی که منافع ملی کشور را تهدید

## ۶- مراجع

-نورعلی، حسن (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان. پژوهش‌های جغرافیایی، ۵۴.

-ورستان، توحید (۱۴۰۲). فرصت‌ها و چالش‌های ایران در توسعه کریدور شمال-جنوب.

-وریج کاظمی، مریم (۱۴۰۰). تاثیرات کریدور اقتصادی چین - پاکستان بر امنیت منطقه‌ای. موسسه مطالعات راهبردی شرق.

-یزدان شناس، زکیه (۱۴۰۳). کریدور اقتصادی چین-پاکستان و تاثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه علمی مطالعات خاورمیانه، ۳۱ (۱)، ۳۵-۵۳.

-BBC News. (2023). Can India-Europe corridor rival China's Belt and Road?. *BBC News*. Retrieved 2023-10-02.

-D'Este, P., & Pavitt, K. (2008). The role of economic corridors in driving regional development: A review of current practices. *Regional Studies*, 42(8), 150-169.

[doi.org/10.1080/00343400701837760](https://doi.org/10.1080/00343400701837760)

-Singh, R. (2023). A corridor of immense promise. *BusinessLine*. Retrieved 2023-09-16.

-Zhou, Y., Qiu, X., & Liu, Y. (2020). Belt and Road Initiative: Opportunities and challenges for the West Asia region. *International Journal of Development Issues*, 19(4), 515-530.

[doi.org/10.1108/IJDI-04-2020-0069](https://doi.org/10.1108/IJDI-04-2020-0069)

-اسدیگی، اسدالله (۱۴۰۳). چالش‌های توسعه حمل و نقل چندوجهی و ترانزیت خارجی و عارضه‌یابی مشکلات و موانع توسعه ترانزیت.

-حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۳). جغرافیای سیاسی ایران. تهران، انتشارات سمت.

-دفتر پژوهش‌های اتاق بازرگانی. (۱۴۰۳). چشم‌انداز کریدور میانی و ظرفیت‌های لجستیکی-ترانزیتی مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی ایران.

-ذوالفقاری، مهدی (۱۳۸۶). ژئوپلیتیک خلیج فارس، ایران و آمریکا (تهدیدها و فرصت‌های روبه‌روی جمهوری اسلامی). *ره آورد سیاسی*، شماره ۱۵، ۳۸-۳۷.

-عادل، فرشاد. (۱۴۰۳). عصر کریدورها و ابتکارات منطقه‌ای: بررسی ابتکارهای ترانزیتی مختلف در منطقه غرب آسیا. *موسسه مطالعات جهان معاصر*.

-کشوریان آزاد، محسن (۱۴۰۲). توسعه کریدور میانی و فرسایش نقش ژئواکونومیکی ایران.

-گل‌کرمی، عابد (۱۳۹۶). تبیین ژئوپلیتیک کریدورهای انرژی در منطقه غرب آسیا. *اندیشکده راهبردی تبیین*.

-خزایی، عباس. (۱۳۹۸). تاثیر کریدورهای بین‌المللی ترانزیت کالا از مسیر ایران بر امنیت ملی، *انتشارات سنجش و دانش*، ۳۹-۴۰.

-ملکی، عباس (۱۳۸۶). امنیت انرژی و درس‌هایی برای ایران. *راهبرد یاس*، ۱۲.

-موحدیان، احسان (۱۴۰۳). بررسی رویکرد شرق محور جمهوری آذربایجان برای ایجاد کریدور زنگزور.

-مهدی‌تبار، حسین (۱۴۰۳). چرا جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی بی‌نظیر است؟ خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران.

# The Position of Transit Corridors in the Future of the West Asia Region and the Outlook on Iran's Role

*Abbas Khazaei, M.Sc., Grad., Science in Maritime Transportation,  
Imam Khomeini University of Marine Sciences, Nowshahr, Iran.*

*Ali Mohammadi, Assistant Professor, PhD in Meteorology, Imam Khomeini University  
of Marine Sciences, Nowshahr, Iran.*

*Maziar Jahanbakhsh, M.Sc., Grad., Defense Management, Command and Staff University,  
Tehran, Iran.*

*E-mail: a.khazaei59@gmail.com*

Received: May 2025- Accepted: August 2025

## **ABSTRACT**

The present study aims to investigate the position of economic corridors in the future of the West Asian region and Iran's strategic role in this field. Economic corridors, as arteries of transportation, trade, and investment, have a significant impact on economic development, regional integration, and the promotion of the geopolitical position of countries. The West Asian region, with its unique geographical location, is the intersection point of international corridors that can serve as a connecting link between Asia, Europe, and Africa. The research method of this study is qualitative and uses descriptive-analytical. The required data were collected from document reviews, previous studies, official reports, and library resource analysis. Data analysis was conducted using the content analysis method. The results show that Iran, with its strategic location in the center of this region and its advanced transportation networks, numerous ports, and diverse transit routes, can play a key role in the development and exploitation of these corridors. Also, by developing infrastructure, improving diplomatic relations, and strengthening regional cooperation, Iran can consolidate its position as a transit hub in West Asia. In the future economic outlook, Iran's active role in the corridors will not only lead to increased transit revenues and economic development of the country, but also establish Iran's geopolitical position in regional equations.

**Keywords:** Economic Corridor, West Asia, Iran, Transit, Geopolitics