

جایگاه ایران در ژئوپلیتیک کریدوری منطقه‌ای و بین‌المللی (با تأکید بر رویکردهای رسانه‌ای)

رحمت حاجی‌مینه^۱ و رسول محمودی‌یمین^۲

چکیده

موقعیت جغرافیایی ایران به دلیل قرارگیری بین سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا در جهان کم‌نظیر است. امروزه با توجه به ظهور قدرت‌های اقتصادی در آسیا و افزایش تبادلات بین کشورها در چند دهه اخیر، اهمیت این موقعیت سرزمینی و ایجاد کریدورها چندبرابر شده است. هدف این مقاله تبیین جایگاه ایران در کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی و عوامل تأثیرگذار بر جایگاه ایران به خصوص کریدورهای رقیب یا کریدورهایی که توان تأثیرگذاری منفی بر کریدورهای منطقه‌ای ایران را دارند با تأکید بر نقش رسانه است. برای دستیابی به هدف موردنظر پژوهش با استفاده از روش توصیفی و تبیینی از منظر ژئوپلیتیک انتقادی دنبال شده است. فرضیه اصلی عبارت از این است که در کنار موقعیت راهبردی ایران در جغرافیای سیاسی منطقه، عوامل سه‌گانه داخلی (از جمله سیاست‌گذاری کلان)، منطقه‌ای (همکاری و رقابت منطقه‌ای) و بین‌المللی (ساختار آنارشیک و منافع هژمونیک) بر ارتقای مزیت نسبی جایگاه کریدوری ایران نسبت به کریدورهای رقیب تأثیرگذار هستند. یافته‌های پژوهش بیانگر آن است که کریدورها عامل مؤثری در شکل‌دهی به جایگاه قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایران هستند؛ اما این مزیت راهبردی دائماً در معرض تهدید کریدورهای رقیب و عوامل داخلی و منطقه‌ای قرار دارد. در رقابت کریدوری، اتکاء به امنیت، هزینه و زمان کم‌تر، مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی کریدورهای منطقه‌ای ایران نسبت به کریدورهای رقیب است. از سوی دیگر با توجه به کارکرد رسانه‌ها خصوصاً رسانه‌های برون‌مرزی، آنها در تمام مراحل از برنامه‌ریزی، اجرا و پیاده‌سازی تا بهره‌برداری و مراقبت و نگهداری از کریدورها می‌توانند به‌عنوان ناظری فعال نقش تبیینی داشته باشند و با تأکید بر منافع جمعی نقش پر رنگی در همگرایی بین کشورهای منطقه در جهت فعال‌سازی کریدورها ایفاء کنند.

کلیدواژه‌ها: ژئوپلیتیک انتقادی، کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی، کریدورهای رقیب، رسانه‌های برون‌مرزی، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۶/۱۱

۱. دانشیار روابط بین‌الملل، گروه حقوق، واحد تهران شرق، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
r.hajimineh@gmail.com
۲. کارشناسی ارشد علوم ارتباطات، گروه ارتباطات، دانشکده ارتباطات و رسانه، دانشگاه صداوسیما، تهران، ایران.
r.yamin202@gmail.com

مقدمه

کریدورها به‌عنوان شاه‌راه ارتباطی نقش اساسی در حیات و معاش هر کشور ایفاء می‌کنند. ایران به‌عنوان کشوری با سرزمین پهناور و موقعیت جغرافیایی ممتاز به لحاظ قرارگیری در مسیر ترانزیت کالا و تجارت بین‌المللی از دیرباز به‌عنوان پلی ارتباطی مطرح بوده؛ اما در چند سال اخیر با توجه به رشد اقتصادی کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا نظیر چین و هند، وقوع جنگ اوکراین و تغییر معادلات ژئوراهبردی روسیه و کشورهای آسیای میانه و تنش روزافزون کشورهای غربی به رهبری آمریکا با چین بر سر مسئله تایوان سبب حرکت سریع کشورها برای تنوع بخشیدن به مسیرهای کریدوری خود شده است به‌گونه‌ای که چین از یک دهه قبل پروژه «کمربند-راه» را که سه قاره را به هم پیوند می‌دهد طرح کرده و موقعیت جغرافیایی ایران سبب شده تا جایگاه مهمی در آن داشته باشد. کریدور شمال-جنوب هم با توجه به رویکرد روسیه قبل از جنگ و بعد از جنگ در شرق اروپا، اهمیت ژئوراهبردی‌اش بیش از پیش نمایان شد. کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی نیز به‌دلیل کمبود فضا در توسعه روابط تجاری از هرگونه فرصت برای توسعه روابط تجاری به‌خصوص در حوزه حمل‌ونقلی استقبال می‌کنند. در این راستا، موقعیت جغرافیایی ایران به‌عنوان نقطه تلاقی سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا و با دسترسی به تنگه هرمز و نزدیکی به چند کانون مهم بین‌المللی و منطقه‌ای از جمله کشورهای حوزه خلیج فارس، منطقه غرب آسیا، اوراسیا، آسیای جنوبی و آسیای غربی می‌تواند نقش کلیدی در پیوند این مناطق بازی کند. با توجه به رقابت شدید کشورهای مختلف در حوزه احداث کریدورها و اهمیت ژئوپلیتیکی کریدورها در قدرت منطقه‌ای و بین‌المللی یک کشور از یک سو، و از سوی دیگر طبق تصریح برنامه هفتم توسعه، افزایش ترانزیت تا سطح سالانه ۳۰ میلیون تن در پایان برنامه و مدیریت یکپارچه ترانزیت و تسهیل همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی، تشکیل ستاد ترانزیت به ریاست وزیر راه و شهرسازی به منظور هماهنگی بین وزارت-خانه‌های دیگر در جهت بازنگری در مقررات و تسریع در فرایندهای ترانزیتی و توسعه و نگهداری کریدورهای ارتباطی داخلی و خارجی پیش بینی شده است (برنامه هفتم توسعه، ۶۷ تا ۶۸). به همین دلیل تلاش برای احداث کریدورها یک وظیفه‌ای ملی است که تمام سازمان‌ها باید در حد توان خود یاری‌گر این طرح باشند. رسانه و سازمان‌های رسانه‌ای از شمول این طرح خارج نیستند. رسانه‌ها از ابتدای پیدایش به‌عنوان ابزاری در خدمت صنعت و اقتصاد بوده‌اند و نظریات مختلف علمی سعی دارند تا رابطه بین این دو حوزه را تبیین نمایند؛ اما آنچه در این بین همواره بر آن تأکید شده نقش رسانه در رونق اقتصاد و صنعت است. رسانه‌ها با توجه به کارکردهایی که دارند می‌توانند



در زمینه‌های مختلف نظیر اطلاع‌رسانی، تبلیغات، آموزش و مطالبه‌گری بر صنعت حمل‌ونقل و ایجاد کریدورهای ارتباطی به‌عنوان یکی از ابعاد توسعه و صنعت اثرگذار باشند. بنابراین، شناخت جایگاه کریدوری ایران در منطقه غرب آسیا و تأثیر این کریدورها در معادلات جهان امر ضروری است تا با شناخت کریدورهای رقیب بتوان راهبرد مناسب در قبال کریدورهایی که منافع ملی را تحت شعاع قرار می‌دهند، طراحی کرد. لذا سؤال اصلی مقاله این است جایگاه ایران در ژئوپلیتیک کریدوری منطقه‌ای و بین‌المللی نسبت به کریدورهای رقیب با تأکید بر نقش رسانه چیست؟ سؤال‌های فرعی هم که در این مقاله به آن‌ها پرداخته شده است بر این اساس است که چالش‌ها و تهدیدهای پیش‌روی کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایران چیست؟ کریدورهای رقیب و بازیگران حامی این کریدورها چه تهدیداتی برای جایگاه و منافع کریدوری ایران دارند؟ ظرفیت‌ها و پیشنهاددهای رسانه‌ای در جهت رقابت‌پذیر کردن ایران در مواجهه با کریدورهای رقیب چیست؟ در این راستا با استفاده از رویکرد توصیفی و تبیینی و منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی از چارچوب ژئوپلیتیک انتقادی بهره گرفته شد تا بتوانیم به شناخت جایگاه ایران در بین کریدورهای منطقه و جهان دست یابیم و عوامل تأثیرگذار بر جایگاه ایران در کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی را با تأکید بر نقش رسانه شناسایی و تبیین نماییم. فرضیه اصلی هم عبارت از این است که در کنار موقعیت راهبردی ایران در جغرافیای سیاسی منطقه، عوامل سه‌گانه داخلی (ازجمله سیاست‌گذاری کلان)، منطقه‌ای (همکاری و رقابت منطقه‌ای) و بین‌المللی (ساختار آنارشیک و منافع هژمونیک) بر ارتقای مزیت نسبی جایگاه کریدوری ایران نسبت به کریدورهای رقیب تأثیرگذار هستند و رسانه در هر سه سطح نقش مهمی مبتنی بر اجماع‌سازی نخبگان داخلی، ترویج همکاری منطقه‌ای و آشکارسازی تهدیدات برآمده از کریدورهای رقیب دارد.

پیشینه پژوهش

در جدول ۱، تعدادی از پژوهش‌های جدید مرتبط با این مقاله آورده شده‌اند.

جدول ۱. پیشینه پژوهش

ردیف	عنوان	نویسندگان و سال	نتیجه اصلی
۱	بررسی سهم قابل‌جذب حمل‌جاده‌ای از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی	پریسا بازدار (۱۴۰۰)	رابطه‌ی مستقیم و معناداری با ضریب ۰,۳۶ بین تولید ناخالص داخلی کشورهای ترکیه، عراق، افغانستان، آذربایجان، ترکمنستان، امارات و تقاضای ترانزیت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور وجود دارد. همچنین نتایج



ردیف	عنوان	نویسندگان و سال	نتیجه اصلی
			متغیر فاصله جغرافیایی بیان می‌کند که رابطه منفی و معناداری با ضریب ۵,۲۷- بین فاصله جغرافیایی کشورهای مورد بررسی و تقاضای ترانزیت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور وجود دارد.
۲	بررسی نقش موقعیت گذرگاهی در قدرت ملی، مورد مطالعه: کشور ایران	حافظانیا و همکاران (۱۴۰۰)	یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که استفاده از موقعیت گذرگاهی ایران در افزایش قدرت کنترلی و نیز تأمین امنیت ملی نقش بسزایی دارد. همچنین باعث تولید شغل، افزایش درآمد و ارزآوری می‌شود که خود عامل رونق اقتصادی است.
۳	واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل؛ ایران، هارتلند کریدوری جهان	نورعلی و احمدی (۱۴۰۱)	نتایج تحقیق نشان می‌دهد موقعیت هارتلندی ایران در نظام ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست‌ویکم که بر منابع «جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی» با محوریت کریدورها و بندرها متکی است، می‌تواند کارتهای بازی زیادی را در بازیهای قدرت منطقه‌ای و جهانی در اختیار ایران قرار دهد.
۴	تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی	مشفق (۱۴۰۱)	برای ارتقا نقش کریدوری ایران، تدوین برنامه راهبردی توسعه مسیرهای ترانزیتی مبتنی بر نقاط قوت و ضعف، افزایش تعاملات میان نهادهای درگیر در توسعه ترانزیت، همکاری و تعامل با کشورهای ذی‌نفع در یک کریدور، بررسی رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی ایران در راهگذرهای بین‌المللی، رقابتی کردن کریدورهای دریایی چابهار ضروری است.
۵	کریدور اقتصادی چین-پاکستان: چشم‌اندازها و چالش‌های آن برای ایران	شاه‌نواز منگی و همکاران (۲۰۲۱)	قرارگرفتن ایران در مسیر کریدوری، نقطه عطفی در تاریخ اقتصاد آن خواهد بود. این کشور می‌تواند با استفاده از مسیر سی‌پک به هند، چین و پاکستان، صادرات خود را به آرامی بازیابی کند. علاوه بر این، ایران می‌تواند تعادلی را در برابر نفوذ عربستان سعودی در منطقه مدیریت کند.
۶	فرصت‌ها و چالش‌های جدید برای کریدورهای حمل‌ونقل در قفقاز جنوبی در پرتو جنگ روسیه و اوکراین	مراد آقاییف (۲۰۲۳)	آسیب جنگ روسیه و اوکراین به بخش حمل‌ونقل، ایجاد و استفاده از مسیرهای جایگزین را ضروری کرده است. کاهش امنیت دریای سیاه به دلیل جنگ و بسته‌شدن فضای اروپا به روی روسیه مشکلاتی را برای کشورهای اروپایی که از روسیه و دریای سیاه برای رسیدن به اروپا استفاده می‌کردند، ایجاد کرد. این کشورها در حال ارزیابی فرصت‌های جایگزین کریدورهای میانی و شمال-جنوب برای کریدور مسدود شده، هستند.



نوآوری اصلی این پژوهش تأکید بر تأثیر کربدورهای رقیب بر کربدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایران و همچنین نقش رسانه‌ها به‌خصوص رسانه‌های برون‌مرزی در جهت تقویت کربدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایران بوده که در پژوهش‌های پیشین موردتوجه قرار نگرفته است.

چارچوب نظری: ژئوپلیتیک انتقادی

مفهوم ژئوپلیتیک که توسط حقوقدان سوئدی، رودولف کیلن^۱، ابداع شد، با یک دغدغه اجتماعی داروینستی برای چشم انداز بقای جوامع و دولت‌ها آمیخته شد. مطالعات ژئوپلیتیک زمانی که با رقابت‌های امپریالیستی ادامه دار، در کنار توسعه نهادی جغرافیا به‌عنوان موضوع دانشگاهی ترکیب شد، مجموعه‌ای از نویسندگان تأثیرگذار از جمله هالفورد مکیندر^۲، آلفرد ماهان^۳ و فردریش راتزل^۴ را به خود جذب کرد. بیش از آنکه در مورد سیستم جهان مدرن، نقش عوامل جغرافیایی مانند منابع و موقعیت، و چشم‌انداز قدرت‌های بزرگی مانند آلمان، بریتانیا، ایالات متحده و رقبای قابل‌توجهی دوام خود را ثابت کرده‌اند (Dodds and other, 2013). ژئوپلیتیک سنتی به مطالعه چگونگی تقویت یا تضعیف قدرت سیاسی توسط ترتیبات جغرافیایی (مرزها، ائتلاف‌ها، شبکه‌های فضایی، منابع طبیعی و غیره) می‌پردازد و بیانگر تصمیمات عملی رهبران سیاسی و اجتماعی با توجه به ترتیبات جغرافیایی است. اما ژئوپلیتیک انتقادی مفروضات مربوط به جهان پشت چنین تصمیماتی را بررسی می‌کند (Dijkink, 2009) و به طور کلی به قدرت نمی‌پردازد بلکه با روابط قدرت در مکان‌های خاص سروکار دارد (Kuus, 2010: 16). در واقع، ژئوپلیتیک انتقادی به‌عنوان یک زیرشاخه از جغرافیای انسانی، به بررسی مفروضات و شاخص‌های جغرافیایی می‌پردازد که در شکل‌گیری سیاست جهانی وارد می‌شوند. این امر را با بررسی رویه‌هایی انجام می‌دهد که توسط آن، بازیگران سیاسی، سیاست بین‌الملل را به فضای پیرامونی انسان پیوند می‌دهند و آن را به‌عنوان «جهانی» معرفی می‌کنند که با انواع خاصی از مکان‌ها مشخص می‌شود (Agnew, 2003: 2). به جای فهم نمادگرایی قدرت، گرایش به اغماض در مورد جنبه‌های مادی سیاسی و نمایش شکل‌گفتمان سیاسی سلطه در دولت‌های خاص دارد و درباره عملکردهای ژئوپلیتیکی حکومت‌ها تمایل کمتری نشان می‌دهد و به جای اتخاذ دیدگاه‌های واقعی به‌عنوان مباحث مورد مطالعه، تمایل به تخریب زمینه‌های گفتمان

1. Rudolf Kjellén
2. Halford John Mackinder
3. Alfred Mahan
4. Friedrich Ratzel

ژئوپلیتیکی دارد و برخلاف این تصور که جغرافیا به‌عنوان جایگاه اشیا و مکان‌ها استنباط می‌شود دارای دیدگاهی استدلالی است و عنوان می‌کند که جغرافیا صرفاً و تنها علم اشیا در مکان‌ها و جایگاه‌ها نیست. این اشیا، محصور در مباحث واقعی و اجتماعی‌اند و لذا قبل از اینکه جغرافیا به افکار انتقادی یا عملکردی نزدیک شود، تحلیل‌های متعددی را طلب می‌نماید (احمدی‌پور و بدیعی، ۱۳۸۱: ۵). وجود دو مفهوم هارتلند و موقعیت گذرگاهی در رابطه با نظریه ژئوپلیتیک انتقادی ارتباط جغرافیا و سیاست را به گونه‌ای واضح‌تر بیان می‌کند:

الف) هارتلند

اصطلاح «هارتلند» یک مفهوم قدیمی است که توسط هالفورد مکیندر^۱ استاد جغرافیای دانشگاه آکسفورد مطرح شد. این اصطلاح به‌عنوان یک مفهوم ژئوپلیتیکی می‌تواند به این معنی باشد که یک مکان یا فضای جغرافیایی از حیث نقش‌آفرینی سیاسی آن چنان قوی عمل کند که بتواند تأثیر جهانی داشته، یا سیاست‌های جهانی را تحت تأثیر قرار دهد و یا اینکه بر فرایند سیاسی جهان اثر بگذارد و به آنها شکل بدهد و یا اینکه مدعیان قدرت در مقیاس‌های جهانی، منطقه‌ای و محلی برای کنترل و تسلط بر آن به رقابت بپردازد تا بتواند سلطه و اقتدار خود را بر سیاست‌های کروی و جهانی یا منطقه‌ای نسبت به دیگران حفظ کند و ارتقا ببخشد؛ بنابراین مفهوم هارتلند به مفهوم فضای هارتلند هم به لحاظ اهمیت و نقش‌آفرینی سیاسی و هم به لحاظ تطبیق فضایی_مکانی در بستر زمان ثابت نبوده و متغیر است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۶: ۱).

جفری کمپ^۲، استراتژیست آمریکایی در سال ۱۹۹۷ میلادی منطقه جغرافیایی شامل ایران و کل حوزه خلیج فارس، یمن و عربستان سعودی در جنوب و بخش‌هایی از عراق، ترکیه، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان در شمال و شمال غربی، مجموعه دریای کاسپین بخش‌هایی از جنوب روسیه و قسمت‌هایی از سرزمین قزاقستان در شمال و بخش‌های از ازبکستان در شمال شرق را در یک بیضی قرار داد و بیان کرد که ۷۰ درصد ذخایر اثبات‌شده نفت و بیش از ۴۰ درصد ذخایر گاز طبیعی در این منطقه قرار دارد؛ از این رو این منطقه بیضی راهبردی، هارتلند جدید و هارتلند انرژی نامیده شد (کمپ و هارکاو، ۱۳۸۳: ۱۳-۱۴). امروزه نیز با تغییر ابعاد رقابت قدرتی از ژئواستراتژی به سمت ژئواکونومی و ژئوپلی‌نومی، قدرت‌های بزرگ و قدرت‌های نوظهور هرکدام برای بازیگری موثر در جغرافیاهای کلیدی جهانی،

1. Halford Mackinder
2. Geoffrey Kemp



کریدورهای ژئوپلیتیکی را مدنظر قرار داده‌اند که بعد اقتصادی آن پررنگ‌تر از سایر ابعاد است. در این رقابت قدرتی نوین، یک هارتلند کریدوری در جنوب غرب آسیا شکل گرفته است که توجه سیاست خارجی قدرت‌ها را به خود معطوف کرده است (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۷۹).

ب) موقعیت گذرگاهی

استفاده از قلمرو ایران برای ترانزیت از قدمتی سه هزارساله برخوردار است، راه ابریشم، راه مروارید، راه شاهی و راه ادویه از جمله مسیرهای تاریخی هستند که در طول سالیان مورد استفاده بازرگانان و مسافران قرار گرفته است (احدی، ۱۳۹۲: ۱۵۴). ایران با توجه به شرایط جغرافیایی در یک موقعیت گذرگاهی قرار گرفته است و جغرافیا عامل مهمی در راهبرد کلان ایران است (Advaliani, 2017). با توجه به این که این موقعیت جغرافیایی از یک سو در منطقه دارای اهمیت است، بنابراین موقعیت ژئوپلیتیک محسوب می‌شود، و از سوی دیگر این موقعیت جغرافیایی در مقیاس جهانی نیز دارای اهمیت است بنابراین یک موقعیت ژئوراهبردی نیز به حساب می‌آید. اهمیت جغرافیای گذرگاهی ایران سبب شده تا کارکردهای متنوعی برای این موقعیت ترسیم شود از جمله:

کارکرد ارتباطی: فضای جغرافیایی ایران در محور شمال-جنوب دو عرصه جغرافیایی آب و خشکی را به هم پیوند می‌دهد و در مسیر عمومی ارتباط قاره‌های اروپا، آسیا، اقیانوسیه و به‌ویژه آسیای جنوبی و جنوب شرقی قرار دارد (حافظنیا و همکاران ۱۴۰۰: ۹۶ - ۹۷).

کارکرد اقتصادی: کشور ایران به دلیل اینکه در مسیر ترانزیت کالا و گذرگاهی جمهوری-های بالتیک، قفقاز، آسیای میانه و اسلاو قرار گرفته است، از موقعیت ممتاز و بی‌نظیری از نظر حجم ترانزیت برخوردار است.

کارکرد امنیتی: کارشناسان معتقدند از نظر امنیتی، عبور خط لوله صادرات نفت و گاز کشورهای حوزه از ایران، بر اساس اصل وابستگی متقابل، امنیت این کشورها را به امنیت ملی ایران پیوند خواهد زد و همسایگان ما ناچار خواهند شد در رفتار سیاسی خود ملاحظات امنیتی ایران را در نظر بگیرند (ساسانی، ۱۳۹۱).

کارکرد کنترلی: از گذشته تاکنون همواره شاهد این حقیقت بوده‌ایم که کشورهایی که به‌صورت گذرگاه بوده‌اند و به‌نوعی امکان تردد را برای کشورهای دیگر به وجود آورده‌اند چه تردد

زمینی، دریایی و هوایی و چه به صورت عبور فیبر نوری و مخابراتی، حالت کنترلی و فرادستی برای آن‌ها به وجود آمده است.

کارکرد ترانزیتی: کشور ایران در مرکز هاتلند جدید، همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی‌های راهبردی به آسیای میانه و قفقاز به عنوان پلی مطمئن میان اروپا و آسیا برای تحقق مبادله و ترانزیت کالا، نقش بسیار پراهمیتی را ایفاء می‌کند (حافظنیا و همکاران، ۱۴۰۰: ۹۶ - ۹۷).

۱. کریدورهای هفتگانه و جایگاه ژئوپلیتیکی آنها

ایران، به عنوان یک پل ارتباطی بین آفریقا، اروپا و آسیا عمل می‌کند و پیوند دهنده هند و روسیه در کریدور شمال - جنوب، پیونددهنده آسیا و اروپا در کریدور شرق-غرب، پیوند دهنده آسیای میانه، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی در کریدور تراسیکا، پیونددهنده جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، پیوند دهنده اعضای اکو و همچنین کشورهای آسیای میانه به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافق نامه عشق آباد محسوب می‌شود. در واقع ایران در یکی از بهترین موقعیت‌های جغرافیایی جهان قرار دارد که ترکیبی از نقش‌های ژئوراهبردی، ژئواکونومیکی و ژئوترانزیتی را در منطقه جنوب غرب آسیا بازی می‌کند (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۲). در یک دسته‌بندی کلی کریدورهای هفت‌گانه عبوری ایران در دودسته شمال به جنوب (دو کریدور) و شرق به غرب (پنج کریدور) قرار می‌گیرند:

۱-۱. کریدورهای شمال- جنوب

کریدورهای شمال- جنوب، مجموعه کریدورهای را شامل می‌شوند که آسیای میانه و قفقاز را به خلیج فارس، دریای عمان، هند و بالعکس وصل می‌کنند که عبارت‌اند:

۱-۱-۱. کریدور شمال- جنوب (INSTC)

کریدور استراتژیکی شمال- جنوب که با نام اختصاری (INSTC)^۱ شناخته می‌شود، کریدوری چندوجهی^۲ است که مناطق مختلف ترانزیتی جنوب آسیا، غرب آسیا، آسیای میانه، قفقاز، روسیه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند. این کریدور دارای چهار مسیر اصلی شامل مسیرهای

1. International North-South Transport Corridor

۲. حمل‌ونقل چند وجهی به معنی ترانزیت کالا با استفاده از دو یا چند وسیله نقلیه از قبیل کشتی، هواپیما، قطار و کامیون است.



غربی شامل (روسیه-گرجستان-ارمنستان-ایران-هند) و (روسیه-جمهوری آذربایجان-ایران-هند)، مسیر میانی یا ترانس کاسپین (روسیه-دریای کاسپین-ایران-هند) و مسیر شرقی (روسیه-آسیای میانه-ایران-هند) است. کریدور ترانزیتی شمال-جنوب توافقنامه‌ای بین دولتی بین سه کشور روسیه، هند و ایران است که در شهریور سال ۱۳۷۹ (سپتامبر ۲۰۰۰) منعقد و در سال‌های بعد، ترکیه، بلاروس، جمهوری آذربایجان و ارمنستان نیز به این پروژه پیوستند. مسیر اصلی گذرگاه بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب، موسوم به گذرگاه شمال جنوب عبارت است از ۷۲۰۰ کیلومتر مسیر ترانزیتی شامل مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای که بخش عمده مسیرهای ریلی و جاده‌ای آن در ایران قرار دارد. طبق برآوردی که در سال ۲۰۱۴ با انتقال محموله‌هایی از بندر بمبئی هند به بندرآستارخان روسیه از مسیر بندرعباس و بندر انزلی و نیز بمبئی به باکو از مسیر بندرعباس صورت گرفته، به‌ازای هر محموله ۱۵ تنی، هزینه حمل‌ونقل ۲۵۰۰ دلار در مقایسه با مسیرهای سنتی کاهش پیدا می‌کند. همچنین مسیر ۱۱۶۰۰ کیلومتری هند برای دسترسی به اروپا از طریق کانال سوئز و یا مسیر ۱۸۵۰۰ کیلومتری از طریق کیپ‌تاون، به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش پیدا خواهد کرد. به لحاظ زمانی نیز مسیر گذرگاه، فاصله رسیدن کالا از روسیه به بمبئی را به ۲۲ روز می‌رساند که تقریباً نصف میزان زمان ۴۰ روز از مسیر سنتی کانال سوئز است (گزارش ویژه مرکز آینده‌پژوهی جهان اسلام، ۱۴۰۰).

پس از مناقشه روسیه و اوکراین و چالش‌های به وجود آمده ناشی از تحریم‌های غرب در پی انسداد مسیر دریای سیاه، مراودات هند با روسیه و کشورهای این حوزه دچار اختلال شده و دهلی‌نو در صدد یافتن راه‌های جایگزین برای حمل‌ونقل کالا بین این کشورهاست. از نظر کارشناسان مسیر کریدور حمل‌ونقل ریلی شمال-جنوب ارزان‌ترین، امن‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر است که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان حدود ۴۰ درصد کوتاه‌تر بوده و می‌تواند سبب کاهش ۳۰ درصدی هزینه‌ها شود (مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران، ۱۴۰۱: ۲۴).

۲-۱-۱. کریدور خلیج فارس به دریای سیاه

در سال ۲۰۱۶ میلادی، ایران ابتکار منطقه‌ای برای گسترش کریدور حمل‌ونقل و ترانزیتی خلیج فارس-دریای سیاه را ارائه کرد که علاوه بر خود ایران، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان، بلغارستان و یونان را نیز شامل می‌شود. این کریدور چندوجهی از خلیج فارس و جنوب ایران آغاز می‌شود، سپس به سمت شمال کشور رفته و در ارمنستان یا جمهوری آذربایجان ادامه

می‌یابد و از آنجا کالاها به بنادر گرجستان در دریای سیاه و در نهایت با عبور از دریای سیاه به بلغارستان، یونان و اتحادیه اروپا انتقال می‌یابد (حسینی و همکاران، ۱۴۰۱: ۵۵).

ایران با در نظر گرفتن پنج دلیل عمده از این کریدور ترانزیتی راهبردی حمایت می‌کند. نخست، رویکرد تهران برای ایجاد تنوع در مسیرهای ارتباطی خود با کشورهای همسایه بوده که محور آن «حمل و نقل چندوجهی» یعنی ترکیبی از مسیرهای دریایی، زمینی و ریلی است. در این راستا، ایران در نظر دارد بنادر خود واقع در دریای عمان و خلیج فارس در جنوب کشور را از طریق شبکه ریلی به بنادر دریای کاسپین در شمال کشور متصل کند. دلیل دوم، هدف ایران از ترکیب پروژه‌های ارتباطی متعدد افزایش منافع اقتصادی هر یک از مسیرهای ترانزیتی است. سومین دلیل تقویت روابط اقتصادی ایران و اتحادیه اوراسیا است. چهارمین موضوعی که ایران را به سمت توسعه کریدور حمل و نقل و ترانزیتی بین‌المللی خلیج فارس-دریای سیاه سوق می‌دهد، کاهش وابستگی خود به ترکیه با ایجاد یک مسیر جایگزین برای تجارت و ترانزیت به اروپا است. پنجمین دلیل، ایران برای ایجاد کریدور حمل و نقل خلیج-دریای سیاه به تحولات قفقاز جنوبی و جنگ قره‌باغ مربوط می‌شود. اگر ایروان و باکو بتوانند اختلافات خود را بر سر تفسیر ماده ۹ توافقنامه آتش‌بس ۹ نوامبر ۲۰۲۰ که به احیای چندین راه‌آهن منطقه‌ای دوران شوروی مربوط می‌شود، حل کنند، ایران می‌تواند شبکه ریلی خود را به ارمنستان و گرجستان متصل کند. اتصال ترانزیتی، یک پله مهم برای تحقق کامل کریدور خلیج فارس-دریای سیاه خواهد بود (مانا، ۱۴۰۲: ۹۶۵۷۸).

۱-۲. کریدورهای شرق-غرب

کریدورهای شرق به غرب، یک مجموعه کریدور است که از سمت شرق ایران به سمت غرب ایران و بالعکس جریان دارد؛ عبارت‌اند از:

۱-۲-۱. کریدور کمربند-راه

این ابتکار از دو بخش تشکیل شده است «کمربند-راه»، کمربند به شش راه سرزمینی در خشکی اشاره می‌کند که قرار است چین را به آسیای میانه، روسیه، جنوب آسیا و نیز اروپا پیوند دهد. راه هم به راهی دریایی اشاره می‌کند که هدفش اتصال بنادر چین به بنادر آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا، آفریقا، غرب آسیا و اروپاست. کریدور اقتصادی چین-مغولستان-روسیه، کریدور اقتصادی جدید پل اوراسی، کریدور چین-آسیای میانه-غرب آسیا، کریدور اقتصادی چین-پاکستان، کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار (Ramasamy, 2017)، کریدور چین-شبه‌جزیره هندوچین؛



علاوه بر ۶ کریدور ذکر شده راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم شامل آسیای جنوب شرقی، اندونزی، هند، شبه‌جزیره عربستان، سومالی، مصر و اروپا بوده و دریاهای چین جنوبی، تنگه مالاکا، اقیانوس هند، خلیج بنگال، خلیج فارس و دریای سرخ را نیز شامل می‌شود.

با توجه موقعیت جغرافیایی، جایگاه ایران در ابتکار «کمربند-راه» در هر دو گونه شکلی خشکی و دریایی، اساسی و محوری است. این طرح می‌تواند تأمین‌کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی ایران در منطقه باشد؛ اما تلاش برای گنجانده شدن هر چه بیشتر ایران در این طرح مستلزم احداث و راه‌اندازی مسیرهای ارتباطی موردنیاز در راستای طرح ابریشم جدید است. افزایش ظرفیت حمل‌ونقل و سطح خدمات زیرساخت‌های ترانزیت داخلی ایران، تأثیر مثبتی بر کارایی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی دارد. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران با طرح «کمربند-راه» سازگاری بالایی دارد (Li and lei, 2023: 247).

۲-۱. کریدور اکو (پاکستان-ایران-ترکیه)

یکی از کریدورهای عبوری از خاک ایران، کریدور اکو است. سازمان اکو پنج کریدور ریلی تعریف کرده که همه آنها از ایران می‌گذرند. از جمله این کریدورها می‌توان به کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول، قطار کانئینری آلماتی-بندرعباس و آلماتی-استانبول و کریدور ایران-افغانستان-تاجیکستان-قرقیزستان و چین اشاره کرد. حمل کالا توسط کشتی از استانبول به پاکستان حدود ۳۰ روز زمان می‌برد و کریدور اکو این زمان را به ۱۰ تا ۱۲ روز کاهش می‌دهد. از طرفی، پیش‌بینی می‌شود که با استفاده از این مسیر، هزینه‌های حمل نیز تا ۳۰ درصد کاهش یابد (روزنامه اقتصاد سرآمد، ۱۴۰۰: شماره ۱). ایران در دهه‌های گذشته شبکه ریلی خود را تا مرز رازی امتداد داده و به مرز ترکیه رساند، ترکیه نیز از مرز رازی به داخل خاک خود یک راه‌آهن احداث کرد، اما هیچگاه این خط را به شبکه ریلی سراسری خود وصل نکرد و آن را در ساحل دریاچه وان متوقف کرد؛ این در حالی است که آن سوی دریاچه وان به شبکه ریلی ترکیه وصل بوده و اتصال شبکه‌های ریلی ایران و ترکیه فقط نیازمند احداث یک خط ریلی به طول ۲۳۸ کیلومتر در حاشیه این دریاچه برای مرتبط کردن دو سوی آن است. طی مذاکرات دو طرف، ایرانی بارها درخواست احداث این حلقه را نموده و حتی پیشنهاد تأمین مالی این پروژه را نیز به طرف مقابل ارائه کرده؛ اما ترکیه بیشتر به دنبال بهره‌بردن از کریدورهای رقیب بوده و از احداث خط‌آهن این مسیر خودداری کرده است (روزنامه تجارت، ۱۴۰۰: شماره ۶).



۳-۲-۱. کریدور مقاومت (ایران-عراق-سوریه)

کریدور مقاومت یا کریدور ایران-عراق-سوریه یکی دیگر از دالان‌ها است که در امتداد کریدورهای شرق به غرب و بالعکس قرار دارد. این کریدور از دو منظر قابل بررسی است ابتدا می‌توان این کریدور را ادامه پروژه «کمربند-راه» دانست که از چین شروع، بعد از طی افغانستان به ایران سپس به عراق و سوریه و در نهایت به دریای مدیترانه ختم می‌شود. از این نظر، این کریدور را می‌توان مسیری برای ترانزیت و حمل نقل کالا به کشورهای عرب در غرب آسیا نیز در نظر گرفت با توجه به ظرفیت این کریدور کشورهای دیگر را نیز می‌تواند شامل شود یا حتی در نهایت می‌تواند از طریق عراق و عربستان به قاره آفریقا ختم شود. اما از منظر دیگر، کریدور ایران-عراق-سوریه را می‌توان یک کریدور راهبردی و حیاتی برای ایران در نظر گرفت که از تهران یا مشهد شروع بعد از طی عراق به سوریه و لبنان و سواحل دریای مدیترانه ختم شود. از این منظر این کریدور را می‌توان کریدور محور مقاومت نامید. چرا که چهار کشور ایران، عراق و سوریه و لبنان، محور مقاومت در منطقه خاورمیانه به لحاظ سیاسی و نظامی را در چند دهه اخیر تشکیل داده‌اند. این کریدور برای ایران و کشورهای دیگر آن، دارای اهمیت ژئوراهبردی و ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک است که می‌تواند تحریم یک‌جانبه غرب علیه این کشورها به خصوص ایران و سوریه را خنثی و کم اثر نماید. از منظر اقتصادی نیز کشورهای مقاومت شرکای اقتصادی ایران هستند. این کریدور می‌تواند نقش زیادی در تسریع صادرات و واردات کالا ایفاء کند. از بُعد گردشگری نیز این کریدور می‌تواند یک کریدور با ماهیت زیارتی محسوب شود که با جابه‌جایی مسافر و بین شهرهای مذهبی ایران-عراق-سوریه، نقش عمده‌ای در رونق گردشگری مذهبی داشته باشد.

۴-۲-۱. کریدور ریلی چین-قزاقستان-ترکمنستان-ایران-اروپا

این کریدور ریلی دو مقصد دارد؛ نخست، اروپا که از آن به عنوان کریدور راه ابریشم نیز یاد می‌کنند. مسیر کشور چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را در برمی‌گیرد و از طریق بنادر ترکیه و راه دریا به اروپا وصل می‌شود. همچنین این کریدور از مسیری دیگر از طریق جمهوری آذربایجان، ارمنستان، گرجستان به دریای سیاه و اروپای شرقی ختم می‌شود. دوم، کشورهای حاشیه خلیج فارس که از آن نیز به عنوان کریدور خلیج فارس یاد می‌شود. این کریدور از چین شروع و بعد از طی مسیر کشورهای قزاقستان، ترکمنستان یا قزاقستان-



ازبکستان - ترکمنستان به ایران می‌رسد و از طریق کریدور شمال-جنوب راهی کشورهای خلیج فارس و بنادر ایران نظیر بندر عباس و امام خمینی (ره) می‌شود.

۵-۲-۱. کریدور ترانسیکا

ترانسیکا کریدوری بین‌المللی است که آسیا را به اروپا متصل می‌کند؛ این کریدور کشورهای بلغارستان، اوکراین، رومانی، مولداوی و ترکیه در حاشیه دریای سیاه و گرجستان، ارمنستان و جمهوری آذربایجان در منطقه قفقاز و ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان در آسیای میانه را شامل می‌شود. ایران نیز به‌عنوان چهاردهمین کشور عضو این کریدور شناخته شد. از آنجاکه ایران تنها مسیر جاده‌ای برای کریدور مزبور به شمار می‌آید، بنابراین از اهمیت ویژه‌ای در این طرح برخوردار است. با پیوستن ایران به این کریدور بین‌المللی، مسیر جنوبی این کریدور برای ارسال کالا از اروپا به کشورهای آسیای مرکزی و چین بهبود می‌یابد. این مسیر جدید، مسیر چین-جمهوری‌های آسیای میانه-جمهوری اسلامی ایران-ترکیه به اروپا را در برمی‌گیرد. در واقع ترانسیکا به‌عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است (ملک‌حسینی، ۱۴۰۰: ۹-۱۰). شاخه جنوبی این کریدور در ایران در نظر گرفته شده است که از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه و یا از مرز آستارا وارد جمهوری آذربایجان می‌شود.

۲. کریدورهای رقیب

در مقابل کریدورهای عبوری از ایران در سطح منطقه و بین‌المللی، کریدورهایی وجود دارند یا قرار است ایجاد شوند که در تعارض و رقابت با کریدورهای ایران قرار گرفته‌اند؛ به‌عبارت‌دیگر کریدورهای رقیب عبارت‌اند از کریدورهای که توانایی تأثیر منفی بر میزان و حجم ترانزیت و عبور و مرور از کریدورهای ایران را دارند. این کریدورها در زیر به‌صورت خلاصه آورده شده‌اند:

۱-۲. کریدور ترانس سبیری

راه‌آهن ترانس سبیری، یک شبکه گسترده از خطوط راه‌آهن است که از مسکو تا ولادی وستوک در ساحل خلیج آمو در شمال شرقی کشور روسیه امتداد دارد. این راه‌آهن بزرگ‌ترین خط راه‌آهن جهان است این کریدور شرق به غرب و بالعکس با توجه به تعداد شهرهای در مسیر و متصل کردن شرق آسیا به خصوص چین به اروپا نقش پررنگی در ترانزیت کالا و مسافر تا پیش از

شروع جنگ اوکراین برعهده داشته است؛ اما شروع جنگ در فوریه ۲۰۲۲ و تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا علیه روسیه، باعث از کارافتادن کریدور ترانس-سیبری به‌عنوان مهم‌ترین مسیر زمینی متصل‌کننده چین و اروپا شد؛ طبق آمار موجود تا پیش از جنگ مذکور، سالانه حدود ۱,۵ میلیون کانتینر میان چین و اروپا از مسیر قزاقستان، روسیه و بلاروس عبور می‌کرد (ضیایی، ۱۴۰۱). مهم‌ترین دلیل این امر وجود زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای در روسیه از یک‌سو و از طرف دیگر درگیر نشدن در بوروکراسی اداری و مرزی به علت رد شدن کالا از یک کشور بوده است. تحریم‌های آمریکا و اروپا علیه روسیه سبب کاسته شدن اهمیت این مسیر در چرخه تجارت جهانی شده است.

۲-۲. کریدور ترانس کاسپین یا کریدور میانی

مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس کاسپین که با نام کریدور میانی نیز شناخته می‌شود، ترکیه را به ساحل شرقی دریای کاسپین متصل می‌کند و ترانزیت کالا از آسیا به اروپا را تسهیل می‌کند. این مسیر که در امتداد مسیر ترانزیتی از چین به قزاقستان قرار دارد، بنادر آکتائو و قورق (قزاقستان) را از طریق دریای کاسپین به بندر باکو متصل می‌کند و سپس مسیر ریلی باکو-تفلیس-قارص به شبکه راه‌آهن ترکیه متصل شده و در نهایت از طریق بلغارستان به اروپا می‌رسد. به‌علاوه یک شاخه از این مسیر بدون ورود به ترکیه، از گرجستان و با گذر از دریای سیاه به اوکراین و کشورهای عضو اتحادیه اروپا منتهی می‌شود.

ایده اولیه اتصال زمینی و دریایی آسیای میانه و قفقاز، بدون عبور از خاک روسیه در سال ۱۹۹۳ در قالب کریدور حمل‌ونقل آسیا-قفقاز-اروپا موسوم به تراسیکا مطرح شد و مذاکرات دو و چند جانبه میان پنج جمهوری آسیای میانه، مغولستان، سه کشور قفقاز، ایران، ترکیه، مولداوی، بلغارستان، اوکراین و رومانی صورت گرفت که عملاً نتیجه بخش نبود. تنها پس از اعلام طرح بلندپروازانه چین در قالب کمربند-راه از یکسو و بحران اول اوکراین در سال ۲۰۱۴ از سوی دیگر بود که مذاکرات برای ایجاد یک مسیر زمینی از چین به اروپا، بدون عبور از روسیه میان ترکیه، گرجستان، جمهوری آذربایجان و جمهوری‌های آسیای میانه با جدیت پیگیری شد و در نهایت در قالب دالان ترانزیتی ترانس کاسپین یا کریدور میانی مورد توافق قرار گرفت.



۲-۳. کریدور ایمک (هند-عربستان-اروپا)

کریدور ایمک^۱ یا کریدور هند-غرب آسیا-اروپا از یک دهه گذشته به‌طور جدی در حال بحث بوده است؛ اما در اجلاس گروه جی بیست در ۲۰۲۳ که در دهلی هند برگزار شد، کشورهای عضو با امضای یک تفاهم‌نامه به سمت ایجاد این کریدور حمل‌ونقلی به‌طور جدی قدم برداشتند. در قالب این تفاهم‌نامه طرح تازه‌ای برای کریدوری جدید از هند به مقصد اروپا طراحی شده است. هدف از اجرای این پروژه تقویت امور تجاری، عرضه منابع انرژی و بهبود حوزه دیجیتال در کشورهای ذکر شده است. کارشناسان حوزه روابط بین‌الملل و سیاست و اقتصاد از این طرح به‌عنوان «تغییردهنده بازی^۲» یاد می‌کنند. آنها می‌گویند این کریدور اقتصادی که برای پیوند هند، غرب آسیا و اروپا طراحی شده است نقطه مقابل کریدور چینی «کمربند-راه» است (ابتکار، ۱۴۰۲: ۱۵۶۲۱). این کریدور شامل خطوط راه‌آهن و کشتیرانی است که از امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و سرزمین فلسطین اشغالی می‌گذرد. این کریدور از اساس در مقابله با طرح چین طراحی شده است. از اهمیت این کریدور بعد از شروع جنگ غزه در ۷ اکتبر ۲۰۲۳ کاسته شده است.

۲-۴. کریدور سی‌پک (چین - پاکستان)

این گذرگاه که به انگلیسی «سی‌پک»^۳ نامیده می‌شود مجموعه‌ای از طرح‌های زیربنایی است که در حال حاضر با سرمایه‌گذاری چین در پاکستان در حال ساخت است. این طرح که در واقع یک شبکه ارتباطی منطقه‌ای است می‌تواند ارتباطات بین کشورهای منطقه را گسترش دهد. تارنمای رسمی این پروژه هدف از اجرای این کریدور را بهبود زندگی مردم پاکستان و چین از طریق ایجاد یک کریدور اقتصادی برای ارتباط دوجانبه، ساخت‌وساز، جستجو و بررسی سرمایه‌گذاری-های مشترک تجاری و اقتصادی، ترانزیت و ارتباط مردم دو کشور با یکدیگر معرفی می‌کند. برای دستیابی به هدف‌های فوق مأموریت زیر را تعریف کرده‌اند:

- سیستم‌های حمل‌ونقل و فناوری اطلاعات یکپارچه شامل جاده، راه‌آهن، بندر، هوا و کانال‌های ارتباطی داده.

- همکاری در زمینه انرژی

1. IMEC : India-Middle East-Europe Economic Corridor

2. Game changer

3. CPEC

- چیدمان فضایی، مناطق عملیاتی، صنایع و شهرک‌های صنعتی
- توسعه کشاورزی
- توسعه اقتصادی - اجتماعی (فقرزدایی، درمان پزشکی، آموزش، تأمین آب و آموزش حرفه‌ای)
- همکاری‌های گردشگری و ارتباط مردم دو کشور با یکدیگر
- همکاری در مناطق معیشتی
- همکاری‌های مالی
- توسعه منابع انسانی
- همکاری در زمینه علم و فناوری و فناوری اطلاعات (Cprec, 2023).

احداث شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای از شمال شرق پاکستان تا جنوبی غربی این کشور تا گوادر و توسعه این بندر از مهم‌ترین طرح‌های کریدور سی پک است. کریدور سی پک علاوه بر فرصت‌ها و مزیت‌های موجود با چالش‌ها و تهدیدات امنیتی جدی نیز روبه‌رو است. این تهدیدات علاوه بر تأثیرات منفی بر طرح یکی از عوامل توجه پاکستان به این کریدور نیز محسوب می‌شود. همچنین جنوب آسیا یک مکان کلیدی در سیاست خارجی چین است. فرصت‌های اقتصادی در یکی از بزرگ‌ترین بازارهای جهان و همچنین دستیابی به منافع راهبردی که با دسترسی به اقیانوس هند حاصل می‌شود (Ahmed & other, 2019: 6). سبب اهمیت یافتن این کریدور شده است.

۵-۲. کریدور فرا افغان

گذرگاه فرا افغان (ترانس افغان) رقیب گذرگاه شمال-جنوب ایران محسوب می‌شود. این گذرگاه ریلی قرار است که در مسیر ازبکستان به شهرهای مزارشریف و کابل افغانستان و از آنجا به پیشاور و بندر گواتر پاکستان احداث شود. در مسیر ازبکستان به مزارشریف راه‌آهن احداث شده است کشور پاکستان درصدد است تا با ایجاد کریدورهای موازی و جایگزین، درآمد و سود عظیم ترانزیتی را به‌سوی خودشان سرازیر کنند. به همین منظور پاکستان به‌شدت در پی تجهیز یکی از بنادر خود است تا آنجا را جایگزین چابهار کند. حامیان پاکستان در این راستا، آمریکا، رژیم صهیونیستی، امارات متحده عربی، چین و عمان بودند بر همین اساس پاکستان کار مطالعاتی طرح گوادر را آغاز کرد.

قرار شد گوادر در ۴۶۰ کیلومتر کراچی نه‌تنها بار تجاری این بندر کهن پاکستانی را بکاهد؛ بلکه در قالب مطالعات طرح جامع به‌عنوان جایگزین برای همه بنادر خلیج فارس محسوب شده و



به امور تجاری و حمل‌ونقل جمهوری‌های آسیای میانه و حتی تجارت و حمل‌ونقل بپردازد و از بندر کراچی هم به‌عنوان حمایت‌کننده این طرح استفاده شود. مطالعات کارشناسان پاکستانی، آمریکایی و عربی نشان می‌دهد که در صورت سرمایه‌گذاری‌های لازم می‌توان موقعیت ترانزیتی ایران را تضعیف کند. آنها معتقد هستند بندر گوادر بهترین مکان در منطقه جهت جایگزینی چابهار است و با سرمایه‌گذاری و ساخت بنادر و اسکله‌های مناسب قابلیت پذیرش کشتی‌های بزرگ و تانکرهای نفتی را خواهد داشت (شرکت راه-آهن ج ا ایران، ۱۴۰۱).

۶-۲. کریدور خلیج فارس - عراق - ترکیه

پروژه رقیب دیگر، پروژه موسوم به جاده توسعه یا کریدور خلیج فارس-عراق-ترکیه است که در آن توسعه بندر عراقی فاو پیش‌بینی شده است. از این پروژه به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین رقبای بنادر ایرانی و کریدور شمال-جنوب ایران نام‌برده می‌شود. این پروژه شامل یک کانال خشکی برای اتصال ریلی یا جاده‌ای جنوب عراق به ترکیه است. با تکمیل کامل این پروژه، فاو و در ادامه آن بصره، به ترکیه متصل شده و مسیر تجارت جدیدی با اروپا ایجاد می‌کند. در کنار سایر مسیرها، این کریدور از راه‌های اتصال خلیج فارس به دریای مدیترانه برای کاهش وابستگی به کانال سوئز خواهد بود. بر اساس پیش‌بینی‌ها این کریدور همانند دالان شمال-جنوب هزینه‌های انتقال کالا به اروپا را به نصف کاهش داده و زمان حمل‌ونقل را ۲۵ روز کاهش می‌دهد (ایرنا، ۱۴۰۲).

ترکیه به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی این کریدور از ایجاد این مسیر در کنار مسیرهای دیگر نظیر ترانس کاسپین حمایت می‌کند. دلیل اصلی حمایت ترکیه و بازیگران اروپایی و غربی از این کریدور در ابتدا به ظرفیت کریدور میانی یا ترانس کاسپین مرتبط می‌شود؛ زیرا ظرفیت این کریدور به‌اندازه‌ای نیست که بتواند با کریدور شمالی عبوری از خاک روسیه رقابت کند. همچنین، این مسیر به دلیل خارج بودن از ژئوپلیتیک سیاسی و نظامی کشورهای چین و روسیه، کریدوری مناسب برای ایجاد مسیر مناسب برای انتقال گاز قطر به اروپا است. به همین دلیل اروپایی‌ها به یکی از حامیان توسعه این کریدور تبدیل شده‌اند. البته این پروژه برای کشور چین نیز از اهمیت قابل توجهی برخوردار است. با تکمیل توسعه بندر گوادر در پاکستان، بندر فاو و در ادامه آن مسیر خشکی عراق می‌تواند کالاهای خود را بدون اتکا به کانال سوئز به کشورهای اروپایی صادر کند. عراق نیز با توسعه‌ی پروژه بزرگ بندر فاو و تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل این پروژه به‌عنوان رکن اساسی اقتصاد آینده کشور خود می‌نگرد. این پروژه در نهایت این ظرفیت را دارد که ترافیک حمل‌ونقل دریایی را از اروپای شمالی، مرکزی و جنوبی به کشور عراق منتقل کند.

کریدور «راه توسعه» و توسعه بندر فاو در حال حاضر به‌عنوان نقش راه توسعه ترانزیت عراق مطرح است به‌گونه‌ای که نخست‌وزیر عراق^۱ در چهارمین نشست کمیسیون عالی اجرای پروژه کریدور راه توسعه اعلام کرد «نمی‌توان پروژه بندر فاو را از بخش‌های مختلف پروژه کریدور «راه توسعه» دور دانست، زیرا این دو پروژه، به منزله یک ساختار واحد و ستون‌های آینده اقتصاد عراق خواهند بود» (ایرنا، ۱۴۰۲). به همین دلیل اجرایی‌شدن این پروژه بر کریدور مقاومت ترجیح داده شده است. همچنین با توجه به حامیان این کریدور و امکانی که این طرح برای اعمال قدرت از یک سو و کسب درآمد از سوی دیگر به کشور عراق می‌دهد. این پروژه از اهمیت بیشتری نسبت به کریدور مقاومت برخوردار گشته است البته اعمال نفوذ کشورهای غربی به‌خصوص امریکا در بین مسئولان عراقی برای عدم اجرایی‌شدن کریدور مقاومت را نیز نباید نادیده گرفت.

۷-۲. کریدور موسوم به زنگزور

کریدورهای عبوری از کشورهای پیرامونی ایران در منطقه غرب آسیا و آسیای میانه و قفقاز جنوبی در دو دسته قرار می‌گیرند: رقیب ترانزیتی صرف یا رقیب معطوف به تغییر وضعیت ژئوپلیتیک که در تضاد با منافع ملی هستند. منظور از کریدورهای گروه دوم که در تضاد با منافع ژئوپلیتیک و منطقه‌ای ایران قرار دارند، طرح‌هایی هستند که باهدف تغییرات مرزی و ژئوپلیتیک طراحی شده‌اند و پیامدهای منفی در حوزه‌های ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر برای ایران خواهند داشت. تا جایی که به گفته برخی تحلیلگران در این کریدورها، ترانزیت و تجارت هدف ثانوی است و عمدتاً اهداف امنیتی، تاریخی مبتنی بر توسعه ارضی دنبال می‌شود. در کانون این کریدورها، کریدور موسوم به زنگزور یا دالان تورانی ناتو قرار دارد که از سال ۲۰۲۰ پیگیری می‌گردد (کاظمی، ۱۴۰۱).

جمهوری آذربایجان یکی از کشورهای دارای موقعیت ژئوپلیتیک است که در تقاطع مسیرهای حمل‌ونقل شمال- جنوب و شرق-غرب واقع شده است. در حال حاضر جمهوری آذربایجان به‌عنوان یکی از مسیرهای مهم حمل‌ونقل و لجستیکی شناخته می‌شود و در سال‌های گذشته همکاری با کشورهای اتحادیه اروپا در قالب طرح تراسیکا و کریدور میانی در این زمینه انجام داده و تلاش می‌کند تا مسیرهای حمل‌ونقل بین‌المللی شرق- غرب و شمال- جنوب از خاک جمهوری آذربایجان عبور کنند.

۱. محمد شیاع السوداني



در کنار این نوع فعالیت‌ها که از منظر اقتصادی و ترانزیتی، طبیعی و عادی محسوب می‌شوند، پس از جنگ ۲۰۲۰ (جنگ دوم قراباغ) جمهوری آذربایجان به دنبال ایجاد کریدوری فراسرزمینی از جنوب ارمنستان چه از طریق سیاسی و چه نظامی، به نام زنگزور است، موضوعی که بلافاصله با واکنش ارمنستان و ایران و برخی از کشورها مواجه شده است؛ چرا که آنچه باکو و آنکارا دنبال می‌کنند، از دیدگاه منتقدان به معنی تجزیه جنوب ارمنستان در راستای اهداف پان‌تورانیستی می‌باشد. حال آن که استدلال مقامات جمهوری آذربایجان آن است که این منطقه در سال ۱۹۲۲ از سوی شوروری به ارمنستان واگذار شده اما از منظر حقوق بین‌الملل رویدادهای تاریخی که دستخوش تحولات بعدی در روابط بین‌الملل شدند، نمی‌توانند مبنای ادعای مالکیت شوند (کاظمی، ۱۴۰۱). مقامات ترکیه نیز در مواردی از این کریدور به‌عنوان راه لاجوردی نام برده‌اند. از طرف دیگر ایران معتقد است این کریدور به نوعی «دالان تورانی ناتو» است که با از بین بردن مرز ایران و ارمنستان (واگذاری استان سیونیک به جمهوری آذربایجان، تحت هر عنوان ولو به‌عنوان راه مواصلاتی) و اتصال جغرافیایی پان‌تورانیسم از ترکیه به جمهوری آذربایجان و آسیای مرکزی را ایجاد کرده و علاوه بر گسترش قوم‌گرایی و توسعه ناتو به منطقه در قالب «ناتوی ترکی»، معادلات انرژی و ترانزیتی منطقه را به ضرر ایران، روسیه و چین تغییر می‌دهد. ایران معتقد است راه‌گذر ارس، راهکار پایان دادن به طرح احداث کریدور زنگزور و پیامدهای منفی آن می‌باشد (کاظمی، ۱۴۰۱).

۳. مقایسه کریدورهای داخلی و خارجی

بر اساس نظریه ژئوپلیتیک مزیت طبیعی مکان‌های جغرافیایی بر شکل فضایی و رشد کشورها مؤثر است به همین دلیل می‌توان رقابت شدید برای ایجاد و بهره‌برداری از کریدورها در سطح منطقه و جهان شاهد بود. در مقابل کریدورهای هفت‌گانه منطقه‌ای و بین‌المللی که از مسیرها و مناطق مختلف ایران عبور می‌کنند، کریدورهای خارجی نیز وجود دارند که از سرزمین ایران نمی‌گذرند؛ ولی قدرت تأثیرگذاری منفی بر کریدورهای منطقه‌ای ایران را دارند که در جدول زیر فهرست این کریدورها و کریدورهای را که تحت تأثیر قرار می‌دهند، آورده شده است:

جدول ۲. مقایسه کریدورهای داخلی و رقیب

موقعیت جغرافیایی	حامی	رقیب (کریدور منطقه‌ای و بین‌المللی)	حامی	داخلی (کریدور منطقه‌ای و بین‌المللی)
شرق به غرب و بالعکس	روسیه - چین	کریدور ترانس- سیبریا	کشورهای آسیای میانه-چین - ایران	کریدور ریلی چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران به ترکیه
شرق به غرب و بالعکس	کشورهای آسیای میانه- چین ترکیه و کشورهای اروپایی، روسیه	کریدور ترانس کاسپین کریدور ترانس- سیبریا	چین آسیای میانه، - افغانستان - ایران	کریدور کمربند راه
شرق به غرب و بالعکس	هند - اروپا - آمریکا - کشورهای حوزه خلیج فارس، اسرائیل	کریدور هند- عربستان سعودی- اروپا	کشورهای آسیای میانه، قفقاز - ترکیه (امکان مشارکت ایران)	کریدور تراسیکا (کریدور میانی)
شرق به غرب و بالعکس	ترکیه، جمهوری آذربایجان، انگلستان و آمریکا	کریدور زنگزور (دالان تورانی ناتو)	کشورهای عضو اکو (ایران - پاکستان - ترکیه و ...)	کریدور اکو
شرق به غرب و بالعکس	ترکیه، عراق، عربستان سعودی	کریدور توسعه (خلیج فارس - عراق - ترکیه)	ایران - عراق - سوریه - لبنان	کریدور مقاومت
شمال به جنوب و بالعکس	ترکیه - عراق - عربستان	کریدور خلیج فارس - عراق - ترکیه	ایران - ارمنستان، گرجستان، هند، بلغارستان، یونان	کریدور اتصال خلیج فارس به دریای سیاه
شمال به جنوب و بالعکس	ترکیه - جمهوری آذربایجان - انگلستان، آمریکا، ترکیه، عراق، عربستان سعودی افغانستان، ازبکستان	کریدور زنگزور (دالان تورانی ناتو) کریدور خلیج فارس، عراق، ترکیه و ترانس افغان	هند، ایران، روسیه، آسیای مرکزی، ارمنستان و ج. آذربایجان	کریدور شمال - جنوب



کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایران و رقبای این کریدورها همه از امتیاز کاهش هزینه و زمان انتقال برخوردار هستند اساساً این دو مولفه ابتدایی‌ترین پیش‌نیاز برای احداث کریدورها است. رقابت در این دو بعد بر هزینه و زمان کمتر متمرکز است و امتیاز مهم بعد امنیت است که در کریدورهای مانند کریدور ترانس سبیری و کریدورمیانی به علت وجود جنگ یا در کریدور راه توسعه یا فرا افغان به علت وجود گروه‌های افراط‌گرا نسبت به دیگر کریدورها کمتر است. به صورت کلی امتیاز مثبت کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایران در مقابل کریدورهای خارجی را می‌توان در سه مورد مهم در بحث ترانزیت خلاصه کرد:

۱. کاهش زمان: بزرگ‌ترین مزیت کریدورهای ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، کاهش زمان انتقال کالا از مبدأ به مقصد است در صورتی که کریدورهای رقیب برای انتقال مجبور به دور زدن ایران یا استفاده از مسیرهای فرعی هستند. همین مسئله باعث طولانی شدن فرایند انتقال ترانزیت می‌شود.

۲. کاهش هزینه: با توجه به قیمت سوخت و هزینه‌های جانبی در ایران و وسعت سرزمینی، هزینه ترانزیت کالا و مسافر به مراتب نسبت به کریدورهای رقیب پایین‌تر است. به‌عنوان مثال عبور کالا از کریدور عرب مد یا ترانس کاسپین از طریق دریا و خشکی و عبور از کشورهای مختلف و مستلزم صرف هزینه‌های زیادی است که همه این عوامل سبب افزایش هزینه تمام شده نهایی می‌شوند.

۳. امنیت: کشور ایران و به تبع آن کریدورهای عبوری از آن یکی از امن‌ترین کریدورهای غرب آسیا هستند. در مقابل کریدورهای رقیب دائماً تحت تأثیر مسائل امنیتی و جنگ هستند. نمونه بارز آن می‌توان به کریدور ترانس سبیری و عرب مد (ایمک) که به ترتیب با جنگ اوکراین و جنگ غزه به طور کامل ناامن شده‌اند. با وجود مزیت‌های فراوان، چالش‌ها و موانع زیادی در مسیر فعال‌سازی کریدورها و ارتقای ترانزیت در کشور وجود دارد که باعث شده سهم ایران از حمل کالا و مسافر ناچیز باشد. این موانع را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد:

۱- تحریم‌های بین‌المللی و آمریکا: تحریم‌های به‌عنوان مهم‌ترین عامل در عدم توسعه کریدورهای منطقه در چند دهه اخیر عمل کرده‌اند. تحریم بین‌المللی و به خصوص تحریم‌های آمریکا و اروپا باعث شده که کشورهای منطقه تمایل چندانی برای استفاده از کریدورهای ایران به علت ترس از تنبیه شدن توسط کشورهای غربی، نداشته باشند.

۲- امنیت: عدم وجود امنیت در کشورهای همسایه مانند افغانستان، پاکستان، عراق و با قفقاز همواره به عنوان یک مقوله منفی بر رشد توسعه کریدورهای ایران تأثیرگذار بوده به دلیل آنکه کریدورها، پروژه‌های چند ملیتی هستند و اختلال در یک کشور باعث اختلال در کل کریدور می‌شود.

۳- عدم سرمایه‌گذاری: با توجه به اینکه کریدورها یک پروژه فراملی و هزینه‌بر هستند برای توسعه نیز نیازمند به سرمایه‌گذاری مشترک کشورهای مختلف در مسیر و منتفع از طرح‌ها برای تشویق به استفاده از آن‌ها بعد از اجرایی شدن و کاهش ریسک بازگشت سرمایه است. متأسفانه در داخل کشور سرمایه‌گذاری چندان در کریدورها صورت نگرفته و در جذب سرمایه خارجی نیز موفقیت چندان حاصل نشده است.

۴- رویه‌های اداری: یکی دیگر از دلایل عدم توسعه کریدورهای ایران، عدم هماهنگی میان دستگاه‌های متولی صنعت ترانزیت است. مشکلات نرم افزاری مانند بالا بودن زمان انجام تشریفات مرزی ورودی و خروجی کالا از ایران، کمبود شرکت‌های حمل‌ونقل حرفه‌ای برای عبور دادن کالا با استفاده از مدل‌های حمل‌ونقل ترکیبی و... از موانع رشد ترانزیت کشور است.

نتیجه‌گیری

با توجه به ژئوپلیتیک منطقه غرب آسیا و اهمیت موقعیت جغرافیایی این نقطه از جهان و تأثیر آن در روابط پیچیده قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دیگر نمی‌توان فرصت بهره‌برداری از کریدورهای ترانزیتی را نادیده گرفت. کریدورها امروز یکی از مؤلفه‌های قدرت محسوب می‌شود و در اختیار بودن آن برای هر کشور می‌تواند قدرت مضاعفی در روابط بین‌الملل ایجاد کند که نه تنها بودن آن در سرزمین یک کشور می‌تواند قدرت آفرین باشد؛ بلکه کنترل کریدورهای مهم منطقه‌ای و بین‌المللی و یا ایجاد کریدورهای کانالیزه شده برای قدرت‌های رقیب جهت نظارت و اعمال قدرت و محدودیت بیش‌ازپیش اهمیت یافته است. منطقه غرب آسیا در سده اخیر به‌عنوان هارتلند انرژی جهان مطرح بوده؛ اما امروزه در کنار هارتلند انرژی، به‌عنوان هارتلند کریدوری نیز مطرح می‌شود و شاید بتوان گفت این منطقه به یک ابر هارتلند تبدیل شده است که مجموعه‌ای از هارتلندهای گوناگون را در خود جای داده است. در مرکز این ابر هارتلند، ایران قرار دارد. استفاده از این مزیت و برتری نسبت به رقبا با توجه به شرایط جغرافیایی می‌تواند هم در بعد داخلی مفید باشد به دلیل آنکه کریدورها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پایه‌ها برای رشد اقتصادی، ایجاد درآمدهای کلان ارزی و



خشی‌سازی تحریم‌ها مطرح بوده‌اند؛ تا بتوان با استفاده از کریدورها به سبب اقتصادی کشور تنوع بخشید و با بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و مدیریت صحیح کریدورها تحولی اساسی را در حوزه سرزمینی و منطقه‌ای ایران ایجاد کرد. در بعد خارجی هم ایجاد، راه‌اندازی و بهره‌برداری از کریدورها و ابتکاراتی از قبیل «ایران راه»، قدرت چانه‌زنی ایران در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی را افزایش می‌دهد و سبب بسط قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایران می‌شود. البته دستیابی به این مزایا مستلزم غلبه بر چالش‌های منطقه‌ای و بین‌المللی از جمله عدم سرمایه‌گذاری، راه‌اندازی و همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی، تحریم‌ها است. ظرفیت ترانزیتی منطقه با توجه به همه‌ی ظرفیت‌های موجود از محدودیت وزنی و ارزشی برخوردار است که اگر جذب و بهره‌برداری به‌موقع و سریع صورت نگیرد بازیگران دیگر منطقه با بهره‌برداری از کریدورهای خود مسیر تجارت کالا و خدمات را به نفع خود تغییر می‌دهند. در این راستا یکی از مهم‌ترین مسائلی که لازم است در گام نخست حل‌وفصل شود، تهیه نقشه راه با یک برنامه ملی برای جهت‌بخشی و تعیین اولویت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه کریدورهای ترانزیتی، مسافری شمال-جنوب و شرق-غرب بر اساس سناریوهای محتمل از تحولات آینده داخلی و بین‌المللی است.

وجود کریدورهای خارج از سرزمین ایران به‌عنوان رقیب از دو منظر اقتصادی و سیاسی قابل کنکاش‌اند. نخست؛ مهم‌ترین کریدورهای رقیب از جمله کریدور ترانس کاسپین و ایمک یا عرب مد با حمایت آمریکا و اروپا و به صورت کلی غرب جهت کانالیزه کردن مرادوات و تجارت کشورهای آسیایی از جمله چین طراحی و پیاده‌سازی شده‌اند. به همین دلیل شاید آن‌چنان که باید مورد حمایت کشورهای شرق قرار نگیرند یا به دنبال جایگزین و بدل آنها در جهت موازنه کریدوری و در ادامه موازنه قدرت باشند. این سیاست یک فرصت برای ایران برای بهره‌بردن هر چه بیشتر از ظرفیت کریدورهای منطقه‌ای خود است. همچنین اگر رفتار کشورها در طراحی کریدورهای مختلف جهت تنوع بخشیدن به راه‌ارتباطی خود به‌عنوان یک عمل منطقی دیده شود در این صورت ایران نیز با تأکید بر موضع اصولی خود مبتنی بر تغییرناپذیری مرزهای بین‌المللی و حفظ آن، می‌تواند با مشارکت و همکاری در اجرای طرح‌های پیرامونی جایگزین، هم منتفع از کریدورهای پیرامونی و هم تقویت‌کننده آنها باشد. دوم؛ منطق بازار و بعد اقتصادی کریدورها سبب شده تا سه عامل سرعت انتقال، هزینه پایین و امنیت به‌عنوان مزیت‌های اساسی کریدورهای ترانزیتی ایران سبب خاص بودن جغرافیای ایران برای میزبانی از کریدورها باشد. به همین دلیل تلاش برای تقویت مزیت کریدورهای منطقه‌ای ایران باید سرلوحه هرگونه سیاست-

گذاری و مدیریت کلان این عرصه باشد تا بتوان با مشارکت و همکاری کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به نفع جمعی در این حوزه دست یافت.

با توجه به نظریه ژئوپلیتیک انتقادی، رسانه به عنوان یک بازیگر غیردولتی توانایی ایجاد فضای مشترک بین‌الذهانی و درنوردیدن مرزهای جغرافیایی را دارد. به همین دلیل رسانه می‌تواند به عنوان یک بازو در خدمت سازمان‌های متولی بهره‌برداری از کریدورها در سطح خرد به صورت کلی در خدمت پیاده‌سازی سیاست‌های کلان در حوزه حمل و ترانزیت باشد، بنابراین رسانه ملی به عنوان یک رسانه و با توجه به امکانات و استعداد‌های که دارد، می‌تواند هم در داخل و خارج از کشور و هم در قالب و نوع رسانه و هم در فضای مجازی کمک کننده به تقویت کریدورها باشد. در حوزه داخل با بهره‌بردن از شبکه‌های رادیو و تلویزیونی ملی و استانی می‌تواند اهمیت کریدورها را نزد عام و خاص افزایش دهد. با تبلیغ کریدورها و مزایای آنها برای کشور و سرمایه‌گذاران، آنها را به شرکت در این طرح ملی تشویق کنند و در نهایت بتوانند با نظارت بر اجرای کار در تمام مراحل و کمک به افشا و رفع موانع مؤثر واقع شود. همچنین با نظارت بر کریدورهای رقیب و فعالیت آنها، نقش اطلاع‌رسانی را بر عهده بگیرد. حوزه برون مرزی رسانه با توجه به بهره‌برداری از شبکه‌های گوناگون و به زبان‌های مختلف در این زمینه نقش ویژه‌ای را بر عهده دارد این حوزه باید تمام تلاش خود در جهت اقناع مردم و مسئولین کشورهای منطقه به خیر جمعی و نفع مشترک این کریدورها به کار ببرد و سعی نماید با طرح برنامه‌های کارشناسی، کشورهای منطقه را به تلاش مشترک و همگرایی در زمینه کریدورها تشویق نماید. همچنین تنها پرداخت مستقیم به بحث کریدورها در رسانه شرط نیست؛ بلکه کریدور ابعاد گوناگونی را شامل می‌شود و پرداخت به این ابعاد حرکت در راستای تقویت کریدورها است، توجه به تولید داخلی، وضعیت جمعیت، امنیت و مقولاتی از این دست به تقویت کریدورها منجر می‌شود؛ بنابراین تنها موقعیت جغرافیایی سبب اهمیت یک کریدور نیست؛ بلکه جمعیت در مسیر کریدور، صنایع و منابع در مسیر ... عامل مهم شمردن یک کریدور نسبت به کریدورهای دیگر است و رسانه با پرداخت به این ابعاد می‌تواند غیرمستقیم بر تقویت کریدورها تأثیر مثبت داشته باشد.

پیشنهاد‌های رسانه‌ای و کاربردی

الف) پیشنهادها برای رسانه‌های دیداری و شنیداری برون‌مرزی

- ۱) ایجاد کمیته هماهنگی بین رسانه ملی با سازمان‌های متولی کریدورهای ارتباطی ایران برای بررسی نیازهای رسانه‌ای حال و آینده آنها
- ۲) تولیدات رسانه‌ای مشترک منطقه‌ای با تأکید بر میراث مشترک جمعی نظیر زبان، فرهنگ و دین و...
- ۳) همکاری رسانه‌ای با کشور آسیایی حامی کریدورها نظیر چین، هند و...
- ۴) تأکید بر اشتراکات قومی و منطقه‌ای در بحث کریدورها در برنامه‌های تولیدی
- ۵) تأکید بر منافع جمعی کشورهای حوزه کریدوری
- ۶) تولید برنامه‌های گفتگو محور برای شناساندن اشتراک و ضرورت و اهمیت کریدورهای مشترک در مقابل کریدورهای رقیب
- ۷) معرفی کریدورهای رقیب و پیامدهای آنها در برنامه خبری و اقتصادی
- ۸) خبررسانی منظم از کریدورهای ارتباطی ایران در بخش‌های خبری مختلف شبکه‌های برون‌مرزی
- ۹) تشریح اهداف سیاسی و استکباری پشت پرده کریدورهای رقیب برای کشورهای دوست و همسو
- ۱۰) استفاده از ظرفیت پرس تی‌وی برای معرفی جایگاه و اهمیت کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایران برای مخاطبان بین‌المللی.
- ۱۱) استفاده از ظرفیت شبکه‌های برون‌مرزی الکوثر، العالم، اردو، آذری و کردی، افغانی و... برای ارتباط با مردم در مناطق عبوری کریدورها
- ۱۲) تولید فیلم و سریال برای آشنا کردن و نزدیک کردن فرهنگ مردم کشورهای عضو کریدور به یکدیگر
- ۱۳) ساخت فیلم‌های مستند در خصوص کریدورها و تفاوت آنها با کریدورهای رقیب
- ۱۴) ابتکار «ایران راه» به‌عنوان طرح کلان ایران در حوزه دیپلماسی کریدوری، در رسانه مورد تأکید قرار گیرد.
- ۱۵) راه‌اندازی رادیو کریدور در رسانه ملی و اختصاص یک بخش ویژه به مباحث کریدوری در وب سایت‌ها و شبکه‌های تلویزیونی برون‌مرزی

ب) پیشنهادهای رسانه‌های اینترنتی، مجازی و شبکه‌های اجتماعی برون مرزی

- ۱) استفاده از قالب‌های نوین رسانه‌ای مانند «عکس نوشت» و «پادکست» که قابلیت پخش در رسانه‌های مجازی را دارند.
- ۲) استفاده از اینفلوئنسرهای شبکه‌های اجتماعی به‌عنوان واسطه جهت معرفی جاذبه‌های طبیعی کریدورها.
- ۳) استفاده از ظرفیت وبسایت شبکه‌های تلویزیونی برون مرزی.

منابع و مأخذ منابع فارسی

- احمدی پور، زهرا، و بدیعی، مرجان (۱۳۸۱). ژئوپلیتیک انتقادی. *مدرس علوم انسانی*، ۶(۴)، ۱-۱۰.
- بازدار، پریسا (۱۴۰۰). بررسی سهم قابل جذب حمل جاده‌ای از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی. تهران: انتشارات مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
- برنامه هفتم توسعه (۱۴۰۲). انتشارات سازمان برنامه و بودجه کشور.
- بهبهانی، سیدعلی (۱۳۸۳). *پل پیروزی متفقین. ماهنامه اندیشه و تاریخ سیاسی ایران معاصر*، ۳(۲۴)، ۱۲-۱۶.
- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۹۳). خلیج فارس و نقش راهبردی تنگه هرمز. تهران: انتشارات سمت.
- حافظنیا، محمدرضا. احمدی نوحدانی، سیروس و نوری روستای، مهدی (۱۴۰۰). بررسی نقش موقعیت گذرگاهی در قدرت ملی، مورد مطالعه: ایران. *مجله پژوهش‌های جغرافیایی سیاسی*، ۶(۲)، ۸۶-۱۰۶.
- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۸۶). مفهوم جدیدی از هارتلند. *فصلنامه ژئوپلیتیک*، ۳(۲)، ۱-۶.
- حسینی، علی. عادل، فرشاد و هادوی، علی (۱۴۰۱). ارمنستان، حلقه مفقوده در کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال-جنوب (INSTC). *مؤسسه آینده‌پژوهی جهان اسلام* (هسته مطالعات راهبردی کریدورها).
- خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (ایرنا) (۱۴۰۲). «نخست‌وزیر عراق: پروژه بندر فاو، با کریدور راه توسعه بی ارتباط نیست»، کد خبر: ۸۵۲۴۶۰۸۶، قابل دسترس در: <https://irna.ir/xjNBr4>
- خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (ایرنا) (۱۴۰۲). رقبای ایران در ترانزیت منطقه چه برنامه‌هایی دارند؟ کد خبر: ۸۵۱۴۰۷۳۸، قابل دسترس در: <https://irna.ir/xjMHY6>
- روزنامه ابتکار (۱۴۰۲). کریدورهایی که ایران را دور می‌زنند. کد خبر: ۱۵۶۲۱، قابل دسترس در: <https://ebtekarnews.com>
- روزنامه اقتصاد سرآمد (۱۴۰۰). راه‌اندازی مسیر ترانزیتی ریلی پاکستان- ایران- ترکیه. شماره ۱۲۴۵، ۴.

روزنامه تجارت (۱۴۰۰). ترکیه مانع اتصال راه آهن ایران به اروپا. شماره ۲۳۳۹، ۶. ساسانی، مهدی (۱۳۹۱). جایگاه ترانزیت در اقتصاد مقاومتی. اولین همایش ملی اقتصاد مقاومتی، دانشگاه علم و صنعت ایران.

شرکت راه‌آهن ج ا ایران (۱۴۰۱). قابل دسترس در:

<https://qom.rai.ir/page-showpagetemp/fa/0/show-form/1207-2>

کاظمی، احمد (شهریور ۱۴۰۱). دالان تورانی ناتو؛ توطئه مشترک ناتو و صهیونیسم بین‌المللی علیه ایران، روسیه و چین، قابل دسترسی در وب سایت احمد کاظمی به نشانی: ahmadkazemi.com کمپ، جفری و رابرت هارکاو (۱۳۸۳). جغرافیای راهبردی غرب آسیا. ترجمه مهدی حسینی متین، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی،

گزارش ویژه (۱۴۰۰). کریدورها؛ نیروهای بازدارنده. مرکز آینده پژوهی جهان اسلام، شماره ۶۹. ضیایی، علی (۱۴۰۱). توقف کریدور ترانس-سیبری در مناقشه روسیه و اوکراین و مزیت کریدور ایران برای تجارت، قابل دسترسی در وب سایت خبرگزاری فارس به نشانی: <http://fna.ir/1oakn2> مانا (۱۴۰۲). ۵ دلیل اهمیت کریدور خلیج فارس-دریای سیاه برای ایران. شبکه اطلاع‌رسانی مستقل جامعه دریایی، کد خبر: ۹۶۵۸۷.

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران (۱۴۰۱). کریدورهای منطقه‌ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران. مشفق، زهرا (۱۴۰۱). تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی. ماهنامه علمی امنیت اقتصادی، ۱۰(۳)، ۲۷-۴۸.

ملک‌حسینی، سیدحسن (۱۴۰۰). مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران، انتشارات اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان.

نورعلی، حسن و احمدی، سیدعباس (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل؛ ایران، هارتلند کریدوری جهان. پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، ۵۴(۳)، ۱۱۶۱-۱۱۸۷.

منابع خارجی:

- Ahmed, Zahid Shahab. Rojratankiat, Silada and Taekasem, Soravis (2019). The China-Pakistan Economic Corridor in Social Media: A Critical Discourse Analysis of Tweets from Pakistan. Figueroa Press, Los Angeles.
- Agnew, j (2003). *Geopolitics: Re-visioning World Politics*. London: Routledge, 2nd edn.
- Avdaliani, Emil (2017). Iran and the New Land Corridor. BESA Center Perspectives Paper No. 690, December 19.
- Dijkink, G. (2009). Geopolitics and Religion. *International Encyclopedia of Human Geography*, 453-457.
- Dodds, Klaus. Kuus, Merje and Sharp, Joanne (2016). *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics*. London and New York: Routledge.





- Kuus, Merje (2010). Critical Geopolitics. Oxford Research Encyclopedias, *International Studies*, 1-24.
- Li, jin and Lei Yang (2023). Development and Challenges of Iran's Railway Transportation Infrastructure Based on The Perspective of "The Belt and Road" Initiative. International Conference on Management Innovation and Economy Development (MIED 2023). *Advances in Economics, Business and Management Research* 260. Available at: <https://www.atlantis-press.com/proceedings/mied-23/125991602>.
- Mangi, Shah Nawaz. Chachar, Ayaz Ahmed and Khurram Shaikh, Sadia (2021). china pakistan economic corridor: perspectives and challenges for iran. *Biannual Research Journal Grassroots*, 55(2), 198-209.
- Murad Aghayev (2023). New Opportunities and Challenges for Transportation Corridors in the South Caucasus in the Light of the Russian-Ukrainian War. (June 16, 2023). Available at: SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4482389> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4482389>
- Ramasamy, Bala. Yeung, Matthew. Utoktham, Chorthip and Duval, Yann (2017). Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors. ARTNeT.

