

واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل "ایران، هارتلند کریدوری جهان"

حسن نورعلی^۱ - دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

سیدعباس احمدی - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۱۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۱۲

چکیده

ایران در یک موقعیت مکانی استراتژیک قرار گرفته است که در گذشته با واقع شدن در قلب جاده ابریشم، قدیمی‌ترین کریدور خشکی پایه جهان، چهارراه تمدن‌ها شناخته می‌شد و امروزه نیز شرق و غرب و شمال و جنوب جهان را به هم متصل می‌نماید و از این رو نقطه تلاقی چهارسوی جهان محسوب می‌شود. این کشور که از نظر موقعیت جغرافیایی در جنوب غربی آسیا و از نگاه غرب محور، در منطقه شکننده خاورمیانه واقع شده است، اتصال‌دهنده هند و روسیه از طریق کریدور شمال-جنوب، اتصال‌دهنده آسیا-اروپا از طریق کریدور شرق-غرب یا جاده ابریشم نوین، پیونددهنده آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی از طریق کریدور ترانسیک، پیونددهنده جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، پیونددهنده اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو و همچنین پیونددهنده کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافق‌نامه عشق‌آباد محسوب می‌شود. تحقیق حاضر از نوع پژوهش‌های بنیادی نظری بوده و اطلاعات و مواد اولیه تحلیل به روش کتابخانه‌ای و با استفاده از کتب و مقالات علمی و همچنین وبگاه‌های معتبر و یا مرجع به دست آمده است. مسئله اصلی پژوهش، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل "هارتلند کریدوری" است که برای نخستین بار توسط نگارندگان مطرح می‌گردد. نتایج تحقیق نشان می‌دهد موقعیت هارتلندی ایران در نظام ژئوپلی‌نومیک جهانی قرن بیست و یکم 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.

واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک ایران، کریدورهای بین‌المللی، ژئوپلیتیک کریدوری، مدل ژئوپلیتیک، ژئواکونومی.

مقدمه

اگرچه قدمت و تاریخچه حمل‌ونقل به قدمت بشر برمی‌گردد، لیکن مهم‌ترین اسناد در زمینه حمل‌ونقل به راه ابریشم برمی‌گردد. این مسیر که در سده دوم قبل از میلاد به وجود آمده و تا سده شانزدهم، تقریباً به مدت ۱۸۰۰ سال از اعتبار تجاری و بازرگانی برخوردار بوده است (صادقی، ۱۳۹۴: ۱). بیانگر سفر طولانی مارکوپولو به مدت چند دهه از ونیز به چین در مسیر تجاری بین اروپا و آسیا بود (ایبانگونسکا، ۲۰۱۹: ۱؛ کاپلان، ۲۰۱۸: ۱-۹). در واقع حمل‌ونقل و ترانزیت کالا و مسافر در گذشته خشکی پایه بود، اما امروزه واحدهای سیاسی مستقل برای گسترش قدرت اقتصادی خود، علاوه بر نگاه خشکی محور، حمل‌ونقل دریایی را در دستور کار خود قرار داده‌اند و کریدورهای بین‌المللی بری، بحری و تلفیقی از نتیجه‌های آن است؛ به طوری که امروزه بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (نورعلی و احمدی، ۱۳۹۹، ۹۲-۹۳) و این نوع حمل‌ونقل، محور اصلی اقتصاد جهانی است (وینس، ۲۰۰۳: ۱۱).

آرنولد معتقد است که حمل‌ونقل بین‌المللی گسترده‌ترین دانش‌ها و فنون بشری را در جهان به طور مستقیم و غیرمستقیم در بر گرفته است و بسترساز توسعه روابط اقتصادی و تجاری بین کشورها می‌باشد، وی کریدورهای حمل‌ونقل را به ۴ دسته تقسیم می‌کند که عبارت‌اند از: کریدور تجارت ملی، کریدور تجاری دوجانبه، کریدور تجاری چندجانبه، کریدور چندحالتی و متقابل (آرنولد، ۲۰۰۶: ۳، هوپ و کاکس، ۲۰۱۵: ۱). کریدورهای حمل‌ونقل از نظر فیزیکی به عنوان ترکیبی از مسیرهایی که مراکز فعالیت اقتصادی را در یک یا چند کشور مجاور به هم وصل می‌کند، تعریف شده است (پی گلوبال، ۲۰۱۱: ۴). از نقطه نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها، یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه‌آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده می‌نماید و از قلمرو چندین کشور عبور نماید (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷: ۶). امروزه کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی، کشورها را در چهارسوی نقشه به هم متصل می‌کنند و می‌توان مهم‌ترین آن‌ها را کریدور شمال-جنوب، کریدور شرق-غرب یا راه ابریشم جدید در ابتکار یک کمر بند یک جاده چین و کریدور ترانسیسیکای اتحادیه اروپا که آسیا، قفقاز و اروپا را به هم دیگر پیوند می‌دهد، دانست.

ایران در مکانی منحصر به فرد واقع شده است که به عنوان یک پل ارتباطی بین آفریقا، اروپا و آسیا عمل می‌کند، (آی آر ام آر بودی، ۲۰۱۴: ۴) و پیونددهنده هند و روسیه در کریدور شمال-جنوب، پیونددهنده آسیا-اروپا در کریدور شرق-غرب، پیونددهنده آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی در کریدور ترانسیسیکا، پیونددهنده جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، پیونددهنده اعضای اکو و همچنین پیونددهنده کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافق نامه عشق‌آباد محسوب می‌شود. در واقع ایران در یکی از بهترین موقعیت‌های جغرافیایی جهان قرار دارد که ترکیبی از نقش‌های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی، ژئواکونومیکی و ژئوترانزیتی را در منطقه جنوب غرب آسیا بازی می‌کند. مسئله اساسی پژوهش حاضر، بررسی نظام‌مند نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی، از دیدگاه ژئوپلیتیک است که ارائه یک مدل نظری جدید تحت عنوان "هارتلند کریدوری" را به همراه دارد.

عرب امیری و رادفر (۱۳۸۸) در مقاله‌ای به بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران پرداختند. آن‌ها کریدورهای جهانی بار را معرفی کرده و به مقایسه و امتیازدهی کریدورها در مسیر آسیای مرکزی و اروپا پرداختند، آن‌ها همچنین موقعیت ژئوپلیتیک بسیار مناسب ایران که در مسیر تجاری مهم خاور دور به اروپا قرار گرفته و به علاوه وجود کشورهای محصور در خشکی در همسایگی ایران را مورد توجه قرار دادند. بویه و شریفی کیا (۱۳۸۹) به بررسی موقعیت بکر سیستان و بلوچستان به واسطه بندر ژئواستراتژیک چابهار پرداختند و به این نتیجه رسیدند که کشورهای منطقه خلیج فارس جهت غلبه بر تنگنای جغرافیایی و اقتصاد نفتی خود اقدام به تدوین برنامه‌های اقتصادی جدیدی نموده‌اند که نقش سیستان و

بلوچستان در ایجاد پیوند میان حوزه‌های پیرامونی این منطقه بسیار قابل‌ملاحظه است. پرند (۱۳۹۲) به بررسی نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها پرداخت و ضمن بیان برخی مزیت‌های ترانزیتی از طریق ایران، تدوین راهبردهای کوتاه‌مدت و بلندمدت کریدوری و سایر عوامل را، راه توسعه روابط اقتصادی ایران با کشورهای منطقه دانست. سید امیری و باورصاد (۱۳۹۴) معتقد بودند که ایران از جمله کشورهایی است که به دلیل موقعیت استراتژیک و جغرافیای خاصی که دارد از جایگاه ویژه‌ای در ارتباطات تجاری و ترانزیت برخوردار است. با توجه به این امتیازات به موضوع جایگاه ترانزیت کالا از ایران پرداخته و در آخر راهکارهایی به‌منظور بهبود اوضاع ترانزیتی کشور ارائه کردند. صلح‌دوست (۲۰۲۱) جهت‌گیری‌های ژئواستراتژیک ایران نسبت به هند و چین را بررسی کرد و در این مقاله به موقعیت ژئواستراتژیک ایران در ابتکار یک کمربند و یک جاده و همکاری با چین از یک‌سو، و موقعیت ژئواستراتژیک ایران در ابتکار شمال-جنوب و همکاری با هند از سوی دیگر پرداخت. پژوهشگران دیگری، هرکدام به بررسی یکی از ابعاد نقش و موقعیت ترانزیتی ایران پرداخته‌اند که به نظر می‌رسد هیچ‌کدام به یک پژوهش جامع و نظام‌مند در زمینه نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی دست نیافته‌اند. نوآوری پژوهش حاضر، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران به‌عنوان هارتلند کریدوری جهان در کریدورهای بین‌المللی است که برای نخستین بار توسط نویسندگان این تحقیق ارائه می‌گردد. همچنین نگارندگان، علاوه بر توجه به دیدگاه‌های ژئوپلیتیک کلاسیک در زمینه نقش جغرافیای هارتلندی ایران، نگاهی به ژئوپلیتیک انتقادی ایران نیز داشته‌اند. از این‌رو، توجه به مزیت‌ها و سودمندی، چالش‌ها، پویایی قدرت، ادراک و موقعیت فضاهای جغرافیایی در ارتباط با تغییر شرایط سیاسی-اقتصادی موردتوجه است. بنابراین آنچه موقعیت جغرافیایی خوبی را ایجاد می‌کند، بسیار متغیر است و با تغییر شرایط خارجی می‌تواند در طول زمان تغییر کند. از این‌رو نویسندگان استدلال می‌کنند که این موقعیت هارتلندی برای ایران، مستلزم عبور از شرایط و چالش‌های بسیاری است که روبه روی آن قرار گرفته است.

مبانی نظری

جغرافیا و ژئوپلیتیک حمل‌ونقل

جغرافیای حمل‌ونقل به بررسی عرصه‌های جغرافیایی که حمل‌ونقل بر روی آن انجام می‌شود، می‌پردازد و کریدورهای آب‌پایه و خشکی پایه را به‌عنوان مسیرهای اصلی موردتوجه قرار می‌دهد و بندرها پیونددهنده این دو عرصه جغرافیایی محسوب می‌شوند.

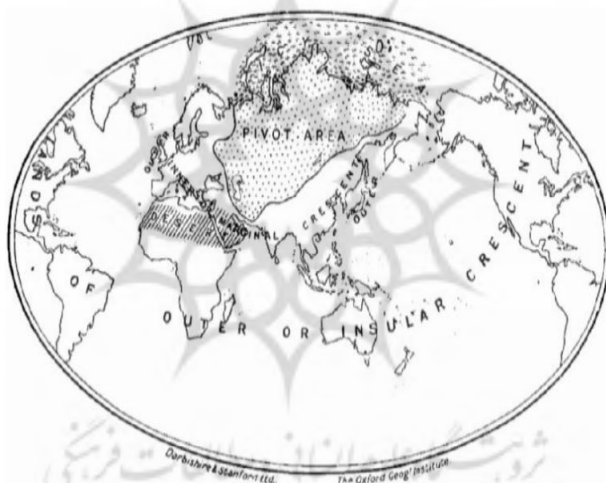
بندرها، از آنجاکه در قلب تجارت جهانی حضور دارند، به‌وضوح یک موضوع موجود در جغرافیای حمل‌ونقل است؛ به‌گونه‌ای که این مؤلفه‌های موثر در جغرافیای حمل‌ونقل، در گذرگاه‌های مهم و کلیدی، نقاط کنترل کشتیرانی و کریدورهای جهانی نقش به‌سزایی را ایفا می‌کنند. در این راستا، شاو و سایدای در پژوهش جغرافیا و ژئوپلیتیک حمل‌ونقل خود، بر اهمیت بندرها و کانال‌ها در فرماندهی تجارت جهانی به‌عنوان بخشی از رقابت قدرت بین کشورها تأکید می‌کنند (شاو و سیدای، ۲۰۱۱: ۵۰۲). در قرن بیستم، نقش کلیدی فضاهای جغرافیایی در رقابت قدرت‌های جهانی، توجه اندیشمندان ژئوپلیتیک را به فناوری حمل‌ونقل در برداشت. به‌گونه‌ای که میکندر، جغرافیدان انگلیسی، در نظریه محور جغرافیایی تاریخ در اوایل قرن بیستم، توسعه حمل‌ونقل ریلی را از دلایل اصلی برتری فضای خشکی و قدرت خشکی نسبت به قدرت دریا دانست. این تئوری در حالی منتشر شد که پیش‌ازین نیز، آلفرد ماهان، تئوری قدرت دریایی را با توجه به بعد نظامی کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی ارائه داده بود. در نیمه قرن بیستم نیز، دوسورسکی آمریکایی، تئوری قدرت هوایی با تکیه بر خطوط هوایی حمل‌ونقل و با اتکا به طراحی یک ژئواستراتژی جهانی منتشر

ساخت. با این حال به نظر می‌رسد که پررنگ شدن بعد اقتصادی حمل‌ونقل در عصر جدید، سبب شده است که ژئوپلیتیک حمل‌ونقل، از بعد ژئواستراتژیک خود به بعد ژئواکونومیک و ژئوپلی-نومیک سیر پیدا کند. در واقع در این ژئوپلیتیک جدید، یک رقابت بزرگ قدرت در قرن بیست و یکم شکل گرفته است که حمل‌ونقل در بسیاری از درگیری‌های بین‌المللی در سراسر جهان محوریت دارد، از این رو جغرافیای حمل‌ونقل به سوی ژئوپلیتیک حمل‌ونقل سیر پیدا کرده است (لین، ۲۰۱۸: ۱). در بازی قدرتی جدید قرن حاضر، مهم‌ترین طرح ژئوپلیتیک حمل‌ونقل، طرح یک کمربند یک جاده چین است که از یک مسیر شمالی-جنوبی دریایی و یک مسیر شرقی-غربی خشکی تشکیل شده است. در یاسالار هری هریس، رئیس فرماندهی ایالات متحده در اقیانوس آرام، طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین را در چارچوب رقابت ابرقدرتی بین چین و ایالات متحده تنظیم کرد و آن را ترفندی برای محاصره نقاط مهم حمل‌ونقل جهانی و به حاشیه بردن نفوذ جهانی آمریکا خواند (لین، ۲۰۱۸: ۱). ایالات متحده، که به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، حمل‌ونقل دریایی را مهم‌ترین عرصه حضور کشتی‌ها و ناوگان برای اعمال قدرت در سایر فضاهای جغرافیایی می‌بیند (سیپریان، ۲۰۰۹: ۸۲)، نمی‌خواهد چین با استفاده از کریدورهای حمل‌ونقل، حوزه نفوذ گسترده‌ای در منطقه پیدا کند (تیشه یار و تویسرکانی، ۱۳۹۶، ۱۱). بنابراین خود طرح راه ابریشم نوین را به‌عنوان بدیلی برای طرح چین معرفی کرد. اتحادیه اروپا نیز که ابتکار چین را چالشی جدی برای وحدت و امنیت خود می‌داند، (موهان، ۲۰۱۸: ۲) خود طرح جاده ابریشم نوین موردنظر خود را در بحبوحه ژئوپلیتیک حمل‌ونقل قرن بیست و یکم پیشنهاد کرده است (هایکوان، ۲۰۱۷: ۳۵). روسیه، دیگر کشور حاضر در رقابت قدرت جهانی نیز به ژئوپلیتیک حمل‌ونقل نگاه ویژه‌ای دارد، به طوری که توسعه سرزمینی حمل‌ونقل خط لوله در روسیه در دوره‌های مختلف زمانی تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار گرفته است: حجم قابل توجهی از ذخایر و تولید نفت و گاز، افزایش تقاضای داخلی، وضعیت مطلوب در بازار جهانی و طبیعت روابط روسیه با کشورهای همسایه به‌عنوان یک عامل ژئوپلیتیک از جمله آن است. همچنین پیوندهای ژئوپلیتیک یک بندر دریایی با یک خط لوله مشترک را می‌توان در هر یک از جنبه‌های تغییر مورد مطالعه سازمان ارضی حمل‌ونقل خط لوله در روسیه مدرن شناسایی کرد که دارای اهمیت ژئوپلیتیک است (پوتوتسکایا، کاترووسکی و وی آی، ۲۰۱۶: ۷۸۲). علاوه بر این موضوع این کشور در یک پروژه ژئوپلیتیک اتصال، طرح کریدور شمال-جنوب را به همراه ایران و هند به امضا رساند. در مجموع می‌توان نقش حمل‌ونقل در نظام ژئوپلیتیک جهانی که با محوریت قدرت و رقابت قدرتی شکل گرفته است را یک نقش ژئوپلیتیک دانست که علاوه بر مسئولان راه و حمل‌ونقل، سیاست خارجی قدرتهای بزرگ را نیز درگیر کرده است.

نظریه هارتلند

در سال ۱۹۰۴ هالفورد مکیندر ادعا کرد که "محور جغرافیایی تاریخ" را شناسایی کرده است که وی بعداً در سال ۱۹۱۹ آن را به‌عنوان هارتلند جاودانه کرد (مویر، ۱۹۷۵: ۱۹۳؛ آرنولد و دوگین، ۲۰۱۸). وی هرچند یکی از نخستین نظریه‌های ژئوپلیتیک را ارائه کرد، اما هرگز از این اصطلاح استفاده نکرد (هیوز و هلی، ۲۰۱۵: ۹۰۱). مکیندر بر این عقیده بود که ناحیه محوری، قلب قسمت عمده‌ای از خشکی اوراسیا است (جونز، جونز و وودز، ۲۰۰۴: ۳-۴) که خارج از دسترس نیروی دریایی انگلیس است و قلمرو وسیع اوراسیا دارای یک "هارتلند" غیرقابل نفوذ است (ناتسن، ۲۰۱۴: ۸۳۵). در خارج از ناحیه محور، یک هلال داخلی بزرگ وجود دارد که شامل آلمان، اتریش، ترکیه، هند و چین می‌شود و در یک هلال بیرونی، انگلیس، آفریقای جنوبی، استرالیا، ایالات متحده، کانادا و ژاپن قرار دارند (مکیندر، ۱۹۰۴: ۴۳۳-۴۳۵). هرچند جیمز فرگریو، ژئوپلیتیسین انگلیسی، در سال ۱۹۱۵ اصطلاح هارتلند را برای منطقه اوراسیا به کار گرفت و ۹ بار^۱ از این

اصطلاح در کتاب جغرافیا و قدرت جهانی استفاده کرد (فرگریو، ۱۹۱۵)، مکیندر این اصطلاح را در قالب یک نظریه نظام‌مند به کار گرفت. نگرانی او حفظ برتری سیاسی، تجاری و صنعتی امپراتوری بریتانیا در زمانی بود که فرماندهی دریاها دیگر تضمین‌کننده برتری جهانی نبود. مکیندر ظهور کشورهای بری اوراسیایی را بزرگ‌ترین تهدید برای هژمونی جهانی بریتانیا دانست (کوهن، ۲۰۱۴: ۱۷). وی با اصالت دادن به قدرت بری در سال ۱۹۱۹ عنوان داشت که هر کس بر اروپای شرقی تسلط یابد بر هارتلند نیز مسلط خواهد شد، هر کس بر هارتلند مسلط شود بر جزیره جهانی مسلط خواهد شد و هر کس بر جزیره جهانی مسلط شود بر جهان مسلط می‌شود (بالسیجر، ۲۰۱۸: ۱۲). مکیندر نگران افزایش قدرت امپراتوری آلمان در قاره اروپا در برابر بریتانیا بود (اتوتایل و همکاران، ۱۹۹۸: ۱۶؛ هاجپرگ و اسلوان، ۲۰۱۷: ۸). نظریه هارتلند وی بر لزوم ایجاد "مناطق حائل" بین روسیه و آلمان تأکید می‌کرد؛ این یک رویکرد ژئواستراتژیکی بود که بر سیاست‌های قرن بیستم تأثیر می‌گذاشت (بالسیجر، ۲۰۱۸: ۱۲). این تئوری و تئوری پرداز آن امروزه نیز اهمیت خود را از دست نداده است و عرصه سیاست بین‌الملل شاهد بازسازی تفکرات مکیندر بوده است که با افزایش مجدد علاقه به ژئوپلیتیک و هارتلند همراه بوده است (هیوز و هلی، ۲۰۱۵: ۹۰۱). نویسندگان استدلال می‌کنند که شناسایی و توصیف هارتلندها در ژئوپلیتیک معاصر، به‌عنوان یک‌راه مفید برای درک قدرت پویایی ژئوپلیتیک است. بنابراین ما ایده خود را در زمینه «ایران، هارتلند کریدوری جهان» در پس‌زمینه یک نظریه بزرگ ژئوپلیتیک که می‌تواند در قرن جدید پویایی خود را نشان دهد، ارائه می‌دهیم.



شکل شماره ۱. جهان مکیندر، منبع: (مکیندر، ۱۹۰۴: ۴۳۵)

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع بنیادین و نظری است که با ارائه مدل و نظریه "هارتلند کریدوری جهان"، می‌کوشد به واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی بپردازد. روش جمع‌آوری داده‌ها در این پژوهش، اسنادی و کتابخانه‌ای و شیوه تحلیل اطلاعات نیز توصیفی - تحلیلی می‌باشد.

بحث و یافته‌ها

ایران، هارتلند کریدوری جهان

کشور ایران با بنیان‌های ژئوپلیتیکی‌اش که متأثر از جغرافیای آن است، در طول تاریخ همیشه مورد توجه کشورهای جهان و به‌ویژه قدرت‌های جهانی بوده است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۲)، و به لحاظ موقعیت جغرافیایی در مسیر ارتباط

تمدن‌ها، ملت‌ها و اقوام مختلف و حفاصل مناطق جغرافیایی واقع بوده و تعامل میان تمدن‌های سند و پنجاب، بین‌النهرین و ماوراءالنهر را تسهیل نموده است (حافظ نیا، ۱۳۹۳: ۴۰)؛ این کشور از قدیم‌الایام چهارراه تمدن‌ها به شمار رفته و از نظر موقعیت دریایی و زمینی از موقعیت بسیار مناسبی برخوردار بوده است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۶) و با قرار گرفتن در قلب جاده ابریشم خشکی پایه باستانی، تمدن مشرق زمین را به تمدن غربی پیوند می‌داد و مسیر ارتباطی برای تعاملات گسترده از یک‌سو، و جنگ‌های خانمان‌سوز از سوی دیگر بود.

بنا بر تحقیقات و پژوهش‌هایی که توسط محققین و مورخان چون پلوکارت، هردوت و مرگان به‌عمل‌آمده، ایران باستان از جاده‌های تسطیح شده برخوردار بوده است که تسهیلات ارتباطی و حمل‌ونقل مال‌التجاره را از چین تا سواحل شرقی دریای مدیترانه توسط ارابه‌ها و قایق‌های بادبانی فراهم می‌آورده است. البته موقعیت محلی و جغرافیایی و وضعیت اقتصادی ایرانیان چنین شرایطی را ایجاب می‌کرده است (مجله بندر و دریا، ۱۳۹۰: ۵۸).

جایگاه جغرافیایی ایران به دلیل ارتباط و اتصال با دریای آزاد و قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به‌بیان‌دیگر در موقعیت ریملند نظریات ژئوپلیتیکی در استراتژی جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای ایران شده است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶، ۴۶)، 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 انجام‌گرفته 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 (حافظ نیا، ۱۳۹۳: ۴۰).

ایران با قرار گرفتن در چهارراه اوراسیا، دارای یک موقعیت ژئو استراتژیک ویژه است و دو آبراه مهم جهان را در بر گرفته است: خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال، که هر دو دارای حجم قابل توجهی از منابع با ارزش هیدروکربن هستند (کوهی اصفهانی، ۲۰۱۹: ۲). در واقع ایران با دو هسته فسیلی اصلی جهان، خلیج فارس و دریای خزر هم‌مرز است و هر دو را به‌عنوان تنها پل زمینی به هم متصل می‌کند (فتح‌الله نژاد، ۲۰۲۱: ۱۲). این موقعیت ژئواکونومیک ایران که در میان دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته است، امکان ادامه یافتن لوله‌های انرژی از این مناطق را به خلیج فارس و دریای عمان فراهم می‌آورد. علاوه بر این، ایران نه تنها کوتاه‌ترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین راه برای صدور نفت و گاز از این مناطق به دنیای خارج را در اختیار دارد، بلکه دارای خطوط انتقال انرژی مناسب در مسیر شمال به جنوب و شرق به غرب، تجربه نودساله در صنعت نفت و گاز، تأسیسات نفتی و گازی، تسهیلات بندری و پالایشگاه‌های مناسب است که می‌تواند به بازار مصرف انرژی منطقه اوراسیا و کشورهای اروپایی و آسیایی متصل شود (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۱۱). از این‌رو، به‌عنوان یک پل زمینی، از یک‌سو آسیای مرکزی / قفقاز را به زیر منطقه خلیج فارس و از طرف دیگر مدیترانه / خاور را به آسیای جنوبی متصل می‌کند، به‌این‌ترتیب، ایران مستقیماً درگیر و تحت تأثیر تحولات ژئوپلیتیکی چهار زیر منطقه خلیج فارس، مدیترانه شرقی، آسیای مرکزی / قفقاز و آسیای جنوبی است (کوهی اصفهانی، ۲۰۱۹: ۲). همگی این ظرفیت و قابلیت‌ها این امکان را برای ایران فراهم ساخته که بتواند به‌عنوان قطب ترانزیت انرژی منطقه به ایفای نقش ترانزیتی بپردازد (مجتهدزاده و رشیدی نژاد، ۱۳۹۰: ۲۶۷).

این کشور همواره در استراتژی‌ها و نظریه‌های ژئوپلیتیکی مورد توجه قرار گرفته و علاوه بر قرار گرفتن در موقعیت مرکزی تئوری ریملند اسپایکمن (۱۹۴۲) که تلاقی دهنده آب و خشکی است، در نظریه بیضی استراتژیک انرژی جفری کمپ نیز کشور محوری شناخته شد که حفاصل بین دریای خزر و خلیج فارس است و می‌تواند دو منبع عظیم انرژی و کشورهای

این دو منطقه را به یکدیگر پیوند دهد (ناجی، ۲۰۰۱: ۱۵۵). ایران در نظریه‌های مکیندر، محور جغرافیایی تاریخ (۱۹۰۴) و هارتلند (۱۹۱۹) به دو بخش تقسیم می‌شود. از ارتفاعات البرز به سمت شمال، جزء سرزمین قلبی است، بقیه مساحت ایران جزء هلال داخلی محسوب می‌شود. در واقع ایران منطقه اتصال قدرت بحری به خشکی دژ مانند هارتلند محسوب می‌شود و از این رو نقش حائل بین قدرت بری و قدرت بحری را ایفا می‌کند (احمدی، ۱۳۸۷، ۱۵).

ایران همچنین، در تئوری قدرت دریایی ماهان (۱۹۹۸)، موقعیتی گذرگاهی دارد و جزئی از مجموعه شبه جزایر است که در سطح گسل و سطح اتصال آب‌ها و خشکی‌ها است. در این نظریه مهم‌ترین نقش ایران این است که در مسیر دسترسی نیروی زمینی روسیه به اقیانوس‌های جهان قرار گرفته است (احمدی، ۱۳۸۷، ۱۵). ایران همچنین در نظریه ساختارهای ژئوپلیتیکی کوهن در کمربند خردشده^۱ خاورمیانه قرار گرفته است که منطقه تماس بین قلمروهای ژئواستراتژیک است (کوهن، ۲۰۰۳) و به صورت مکرر مقصد ناخوانده مداخله گران خارجی است (ریلی، ۲۰۰۰: ۶۵). ایران همچنین در نظریه برخورد تمدن‌های هانتینگتون (۱۹۹۳) در مرکز تمدن اسلامی قرار می‌گیرد (نصر، ۱۳۷۴: ۱۲۶). این کشور در نظریه ژئوپلیتیک شیعه که توسط فرانسوا توال ارائه شد، موقعیت مرکزی در میان کشورهای شیعه جهان دارد (احمدی، ۱۳۸۷، ۱۵)؛ همچنین برنارد هورکاد (۲۰۱۰)، جغرافیدان سیاسی و بنیان‌گذار مرکز تحقیقاتی موند ایران در پاریس، در کتاب ژئوپلیتیک ایران که به زبان فرانسوی نگاشته است، معتقد است که موقعیت ایران به‌عنوان رهبر یک محور شیعه در حال ظهور در سیاست جهانی بسیار حیاتی است و این امر زمانی حساس‌تر می‌شود که طراحان سیاست خارجی این کشور، روابط خوب با کشورهای مسلمان سنی را اولویت اصلی خود می‌دانند (کاسلر، ۲۰۱۱: ۹۲۵). همچنین گراهام فولر (۱۹۹۱)، موقعیت ژئوپلیتیک ایران را قبله عالم (مرکز جهان) نامیده است و این از عنوان کتاب وی هویداست.

علاوه بر این، در زمینه ژئوپلیتیک انتقادی ایران، کارهای مهمی انجام شده است که از جمله آن‌ها می‌توان به کتاب ایران چیست از آرشین ادیب مقدم، استاد دانشگاه SOAS لندن اشاره کرد. وی این ایده که ایران می‌تواند به آنچه عبدالله پادشاه اردن در سال ۲۰۰۷ "هلال شیعه" می‌نامد علاقه داشته باشد را به انتقاد می‌گیرد؛ با این حال معتقد است در برخی از روابط خارجی ایران یک انگیزه امپریال وجود دارد. این امر مبتنی بر احساس عظمت ایرانی است که عنصری در روانی-ملی‌گرایی دولت مدرن ایران قبل و بعد از انقلاب است (ادیب مقدم، ۲۰۲۱: ۱۶۱). همچنین تز دکتری علی فتح‌الله نژاد در دانشگاه SOAS لندن نیز در زمینه ایران انتقادی (جمع‌بندی درک ما از ایران و روابط بین‌المللی آن) و ژئوپلیتیک انتقادی (به چالش کشیدن منطق نمایندگی‌های ژئوپلیتیک) ارائه شده است. وی ژئوپلیتیک انتقادی روابط بین‌المللی ایران را در یک نظم جهانی در حال تغییر به تصویر می‌کشد که «استقلال» به‌عنوان ویژگی اصلی فرهنگ ژئوپلیتیک ایران به موضوع تکراری سیاست خارجی آن تبدیل شده است. وی علی‌رغم توجه به ژئوپلیتیک انتقادی ایران، موقعیت جغرافیایی ایران را که می‌تواند پیامدهای مهمی در روابط بین‌المللی این کشور داشته باشد، مورد توجه قرار داد. فتح‌الله نژاد معتقد است تنها چند کشور جهان از موقعیت جغرافیایی و اهمیت ژئواستراتژیکی که ایران در سیاست معاصر جهان دارا است، برخوردارند (فتح‌الله نژاد، ۲۰۲۱: ۱۲، فتح‌الله نژاد، ۲۰۱۵).

بنابراین موقعیت بکر ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی ایران، جذابیت این کشور را برای ایفای نقش چهارراهی در جهان افزایش می‌دهد. ایران با تسلط بر تنگه استراتژیک هرمز، یک نقش راهبردی در منطقه و جهان ایفا می‌کند و این امر سبب شده است که این کشور موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک خاصی پیدا کند. تنگه استراتژیک هرمز می‌تواند پل ارتباطی میان جمهوری‌های تازه استقلال‌یافته آسیای مرکزی و بازارهای تجارت جهانی انرژی مانند آمریکا، اتحادیه اروپا

و شرق و جنوب شرق آسیا باشد. لازم به ذکر است، این کریدور به لحاظ سیاسی نیز برای ایران بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا ضمن اینکه این کشور را به یک محور مهم ترانزیتی در منطقه تبدیل خواهد کرد، در بعد استراتژیکی نیز مانع انزوای ژئوپلیتیکی ایران خواهد شد. تنگه هرمز به دلیل واقع شدن ایران در کانون کریدور و مسیر انتقال انرژی به اروپا و نیز مجاورت با بزرگ‌ترین کریدور انتقال انرژی جهان، محل عبور ۹۱ درصد صادرات انرژی جهان است (گل کرمی و دیگران، ۱۳۹۶: ۴۲). علاوه بر این، 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 جهان (چه از طریق راه‌های زمینی، دریایی و اینک هوایی) به‌طور 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 این که کاهش نیافته بلکه افزون‌تر نیز شده است. بنابراین «موقعیت گذرگاهی ایران به سبب نقش پراهمیت که در مبادلات منطقه‌ای ایفا می‌کند و همچنین اثرات عمیقی که بر تحولات سیاسی - اقتصادی حوزه‌های وسیعی هم چون آسیای مرکزی، شبه‌قاره و اقیانوس هند، بین‌النهرین و آناتولی وارد می‌کند، تبدیل به یک موقعیت حساس ژئوپلیتیکی گردیده است (ذوالفقاری، ۱۳۸۶، ۱۳). همچنین ایران به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین تمدن‌های مستمر جهان، خود را به‌عنوان یک قدرت طبیعی منطقه‌ای در نظر گرفته و با توجه به موقعیت ژئواستراتژیک، مدعی ژئوپلیتیک خود است (فتح‌الله نژاد، ۲۰۲۱: ۱۲). در واقع نقش گذرگاهی، ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران در صورتی که از سوی دولت مرکزی مورد توجه قرار گیرد، می‌تواند نظم ژئوپلیتیکی نوین منطقه را کاملاً به سود ایران دگرگون سازد و این کشور را در خاورمیانه، منطقه تالاقی دهنده سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا، به بازیگر درجه یک منطقه‌ای تبدیل نماید.

ایران، به‌عنوان چهارراه جهان، در قلب کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای حیاتی قرار گرفته است که از جمله آن‌ها می‌توان به کریدور شمال جنوب اشاره کرد. طرح اخیر سه کشور هند، ایران و روسیه در راستای طرح شمال-جنوب برای اتصال بندرها سه کشور و تقویت راه‌آهن ایران، اتصال خشکی در حال تغییر اوراسیا به شمال اروپا را به‌عنوان یک جایگزین مناسب برای کانال سوئز مصر جهت کاهش چشمگیر هزینه و زمان مطرح می‌نماید، در صورت موفقیت طرح فشار روبه‌جلوی ایران، با حمایت روسیه و هند، تلاش‌های ایران را برای طرح‌ریزی قدرت خود در تقابل با عربستان سعودی و امارات متحده عربی به‌عنوان بازیگر اصلی خاورمیانه در بازی‌های روسی و چینی برای سلطه منطقه‌ای رقم خواهد زد (دورسی، ۲۰۲۰: ۱). با توجه به اینکه تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط‌زیست بر اساس استانداردهای بین‌المللی و همچنین توسعه مناسبات حمل‌ونقلی به‌منظور ساماندهی حمل‌ونقل کالا و مسافر و افزایش دسترسی طرف‌های متعاقد این موافقت‌نامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل‌ونقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی از اهداف این کریدور است، می‌توان موقعیت ایران را در این کریدور، موقعیت ژئوترانزیتی دانست.

علاوه بر قرارگیری در قلب کریدور شمال-جنوب، ایران در ابتکار کمربند و جاده چین که احیاکننده جاده ابریشم باستانی محسوب می‌شود نیز نقش محوری اتصال شرق-غرب را ایفا می‌کند و علی‌رغم به حاشیه رانده شدن بسیاری از کشورها پس از مرگ جاده ابریشم باستانی، ایران همچنان نقش مهم ژئوپلیتیک خود را در احیای این جاده ایفا می‌کند. این کشور با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا، بهترین مسیر ارتباطی در این طرح نوین محسوب می‌شود.

ایران همچنین در کریدور جنوبی آسیا یک ناحیه محوری پیونددهنده محسوب می‌شود و ارتباط ریلی اروپا با شبه‌قاره هند

را در صورت تکمیل محور ریلی ۲۳۵ کیلومتری زاهدان-کرمان به‌طور کامل برقرار خواهد کرد. علاوه بر این، ایران با پیوستن به کریدور تراسیکا، راه را برای عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان که مایل به پیوستن به این کریدور هستند، هموار کرده و مسیر جنوبی این کریدور را برای ارسال کالا از اروپا به کشورهای آسیای مرکزی و چین بهبود بخشیده است. پیوستن ایران به این کریدور سبب افزایش همگرایی منطقه‌ای و همچنین هماهنگی اصول ترانزیتی شده است، درواقع حضور ایران در صورت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، می‌تواند در تقویت زیرساخت‌ها، که مهم‌ترین چالش تراسیکا است، موثر باشد.

در مقیاس منطقه‌ای نیز، ایران آسان‌ترین، نزدیک‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و درنهایت بهترین راه دسترسی کشورهای خشکی بست^۱ آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و قلب انرژی جهان، یعنی خلیج فارس است. بنابراین، این کشور به‌عنوان اقتصادی‌ترین مسیر، می‌تواند تولیدات انرژی کشورهای مذکور را به دریاهای آزاد برساند و آن‌ها را از به نیست استراتژیک و به قول تیم مارشال (۲۰۱۵)، از زندان جغرافیا رهایی دهد. این امر در توافق‌نامه‌ای به نام عشق‌آباد بین کشورهای آسیای مرکزی، عمان و ایران تجلی می‌یابد و با ارتباط این کشورهای بی‌کرانه به جهان آزاد، کریدور طراحی شده این توافق‌نامه نیز نقش بین‌المللی می‌یابد. از دیگر مزیت‌های ترانزیتی ایران، می‌توان به‌قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو و محور ترانزیتی چابهار-میلک به‌عنوان امن‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر ترانزیتی برای افغانستان اشاره کرد.

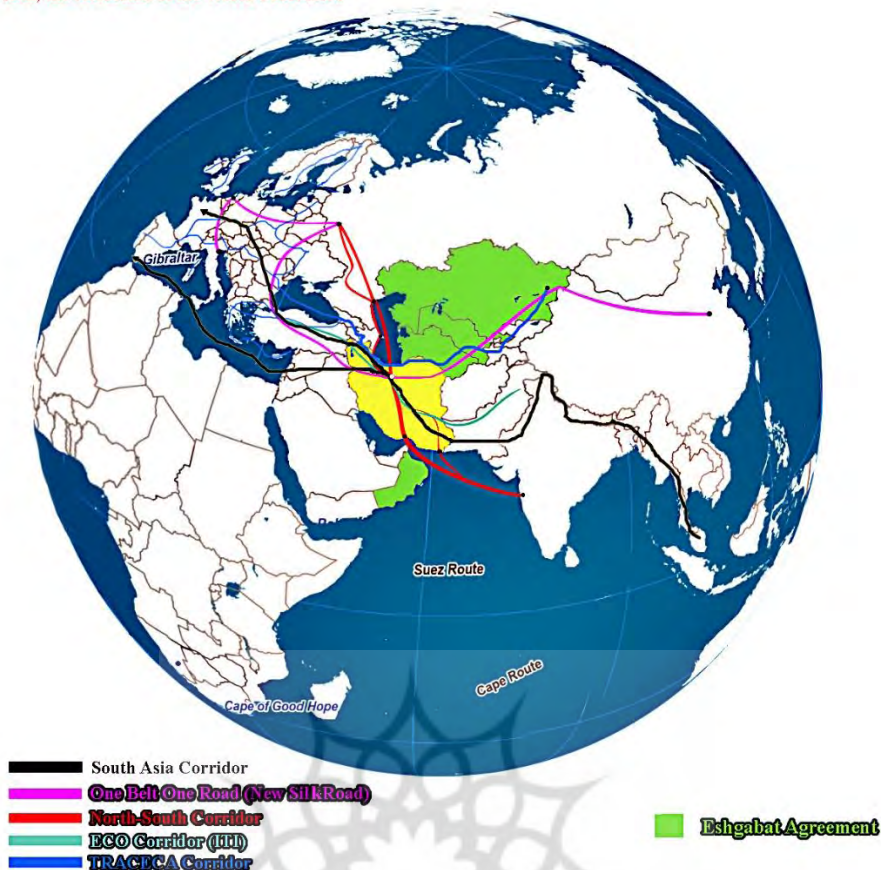
درواقع ایران در چهارراه جهان، محور اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب کره زمین است و اتصال ترانزیتی بین روسیه، اروپای شرقی، اروپای مرکزی، اروپای شمالی، منطقه خزر-آسیای مرکزی و قفقاز از یک طرف و جنوب آسیا، جنوب خاوری آسیا، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از طرف دیگر را تأمین می‌نماید.

این موقعیت ژئوترانزیتی در صورتی که به‌عنوان یک کد ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی ایران قرار گیرد، می‌تواند این کشور را که با ۱۵ کشور، همسایگی آبی و زمینی دارد و در منطقه خاورمیانه (که تلاقی دهنده سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا است) واقع شده، به هارتلند ترانزیتی و کریدوری منطقه و جهان تبدیل نماید، و با کاهش وابستگی شدید اقتصادی به نفت، ارتقای نقش بندرها، به‌عنوان مهم‌ترین داشته‌های ژئواکونومیک یک کشور ساحلی و همچنین ایجاد و توسعه خطوط ریلی، جاده‌ای، توازن قدرت در منطقه شکننده خاورمیانه را به سود خود دگرگون سازد.

در مقابل، آمریکا به‌عنوان براین لند^۲ (سرزمین مغز یا مغز زمین) نمی‌خواهد ایران، به‌عنوان هارتلند^۳ (سرزمین قلب یا قلب زمین) جدید جهان در میانه دو حوزه ژئواستراتژیک انرژی، به هارتلند کریدوری جهان نیز تبدیل شود و همواره با ژئوپلیتیک ضد ایرانی، نهایت تلاش خود را برای سنگ‌اندازی در موقعیت ژئوترانزیتی ایران به کار خواهد گرفت. از مهم‌ترین اقدامات مغز زمین، سیاست همه‌چیز بدون ایران ایالات‌متحده و متحدان استراتژیک آن است که سعی دارد مسیرهای عبوری کریدورهای بین‌المللی را به سمت مسیرهای کریدوری رقیب ایران کج نماید. اما این کشور باید با این واقعیت روبه‌رو شود که انسان بدون مغز زنده می‌ماند اما بدون قلب، هرگز! درواقع تحقق سیاست همه‌چیز بدون ایران و خارج کردن ایران، واقع شده در گلوگاه انرژی جهان، با هم‌جواری و نزدیکی با ۷ کشور خشکی بست و کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر ارتباط آن‌ها با جهان خارج، بهترین مسیر ارتباط‌دهنده شمال-جنوب و غرب-شرق جهان، از چرخه ترانزیتی کریدورهای بین‌المللی، در کمینه حالات، تا میان مدت و سپس بلندمدت، برای ایالات‌متحده مقدور نخواهد بود.

1 . Landlocked
2 . Brainland
3 . Heartland

Design: Seyyed Abbas Ahmadi & Hassan Noorali
Iran, the Heartland of the World's corridors



شکل شماره ۲. مدل هارتلند کریدوری

پرداختن به فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی ایران در کریدورهای بین‌المللی، خود فرصت دیگری می‌طلبد، ما در اینجا، به صورت تیتروار، علاوه بر بیان ویژگی‌های موقعیت ژئوترانزیتی ایران، به فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی این کشور و همچنین ارائه راهکارهای مناسب برای تحقق بخشیدن به نظریه "هارتلند کریدوری جهان" می‌پردازیم.

جدول شماره ۱. ژئوپلیتیک ساختاری و ژئوپلیتیک انتقادی هارتلند کریدوری ایران

موقعیت ژئوترانزیتی ایران	چالش‌ها	فرصت‌ها	راهکارها
۱- قرارگیری در خاورمیانه، نقطه تلاقی سه قاره آسیا، اروپا و آمریکا	۱- سیاست همه‌چیز بدون ایران آمریکا و کشورهای متحد آن با ژئوپلیتیک ضد ایرانی ۲- تحریم‌های اقتصادی غرب و آمریکا و اعمال نفوذ این قدرت‌ها بر روابط ایران با سایر دولت‌ها	۱- کاهش وابستگی شدید اقتصاد ایران به نفت ۲- ایجاد فرصت‌های شغلی فراوان	۱- تأکید بر موقعیت ژئوترانزیتی ایران به عنوان یک کد ژئوپلیتیک در تنظیم سیاست خارجی
۲- قرارگیری در مرکز بیضی استراتژیک انرژی (ما بین خزر و خلیج فارس)،	۳- ساختارهای داخلی قدرت مبتنی بر ایدئولوژی و کم‌توجهی به ژئواکونومی	۳- کسب موقعیت ژئوکالچر و آشنایی کشورهای شمالی، جنوبی، غربی و شرقی با مؤلفه‌های فرهنگی ایران	۲- تمرکز وزارت راه و شهرسازی بر ساماندهی حمل‌ونقل چندمنظوره
۳- ارتباط‌دهنده شمال-جنوب و شرق-غرب جهان	۴- روی کار آمدن دولت جدید در ایران در سال ۲۰۲۱ و مسئله همچنان مبهم بر جام	۴- تحقیق یافتن نظریه ژئوپلیتیک دسترسی از طریق ایران	۳- توجه ویژه به بندرها، به عنوان هارتلندهای ژئواکونومیک ایران به عنوان کشور ساحلی
۴- همسایگی با ۱۵ کشور (آبی و خشکی)	۵- حمایت ایالات متحده و متحدانش از مسیرهای کریدوری رقیب ایران و توسعه نیافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل این کشور	۵- توسعه بندرها جنوبی ایران (چابهار، شهیدرجایی) برای	۴- توجه به موقعیت ژئوپلیتیک دسترسی و ترانزیتی بندر چابهار و به مثابه آن، توسعه محور شرق
۵- هم‌جواری و نزدیکی با ۷ کشور خشکی بست منطقه			۵- توسعه نگاه دریا محور در عصر
۶- تلاقی کریدورهای بین‌المللی			

<p>توجه قدرت‌ها به حمل‌ونقل دریایی</p> <p>۶-تحلیل موشکافانه مسیرهای ترانزیتی رقیب ایران</p> <p>۷-کاهش عوارض دریافتی از وسایط حمل‌ونقل از مسیر ایران</p> <p>۸-تکمیل و توسعه مسیرهای ریلی و جاده‌ای نیمه‌کاره و مورد غفلت</p> <p>۹-هزینه کردن بخشی از درآمدهای نفتی برای تکمیل مسیر کریدورهای بین‌المللی از ایران</p>	<p>تبدیل شدن به بندر هاب منطقه</p> <p>۶-افزایش سطح همگرایی منطقه‌ای</p> <p>۷-رونق گردشگری در استان‌ها، سواحل و بندرها کشور</p> <p>۸-افزایش وزن ژئوپلیتیکی کشور در منطقه شکننده خاورمیانه</p> <p>۹-تبدیل شدن ایران به چهارراه ترانزیتی جهان</p>	<p>۶-چالش‌های ژئوپلیتیک اخیر در منطقه قفقاز جنوبی با جمهوری آذربایجان، نگرانی بر سر بسته شدن مرز ایران و ارمنستان با احداث دالان زنگه زور و در مجموع چالش جدید در تحقق نقش ترانزیتی ایران در کریدور شمال-جنوب</p> <p>۷-عدم توجه به نقش کلیدی بندرها در حمل‌ونقل امروزی و قرار نداشتن هیچ‌یک از بندرها ایران در فهرست ۱۰۰ بندر برتر جهان (Loydlist, 2020).</p> <p>۸-عدم توجه سیاست خارجی جمهوری اسلامی به موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئوترانزیتی ایران</p> <p>۹-قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین ایران و کشورهای عضو کریدورهای مختلف</p> <p>۱۰-قرار گرفتن ایران در منطقه خاورمیانه با درجه میرایی متوسط و انزوای ترکیبی (اختیاری-تحمیلی) پس از انقلاب اسلامی</p> <p>۱۱-عدم وجود استراتژی مناسب برای رقابتی کردن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بندرها رقیب منطقه</p> <p>۱۲- کمبود نیروی انسانی متخصص در امور حمل‌ونقل</p>	<p>و منطقه‌ای در بندرها جنوبی و تهران</p> <p>۷-دسترسی آسان به بازار آسیای مرکزی، روسیه و قفقاز، آسیای غربی، حوزه خلیج فارس و دریای عمان،</p> <p>۸-دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوسی</p> <p>۹-کوتاهی و امنیت مسیر برای کریدورهای بین‌المللی</p>
---	--	--	---

طرح یک کمر بند یک جاده (OBOR)

جاده ابریشم باستانی که یک جاده خشکی پایه بود و در اواخر قرن ۱۹ و پس از فروپاشی آن، توسط یک جغرافیدان آلمانی به نام فردیناند فون ریشتیهوفن در سال ۱۸۷۷ م. نام‌گذاری شد (آرنولد، ۲۰۰۶: ۳؛ ایباگوناسکارا، ۲۰۱۹: ۱)، با پروژه‌های جدید که تلفیقی از مسیرهای آبی و بری است توسط قدرت نوظهور چین در قرن بیست و یکم جایگزین شد. در واقع احیای جاده ابریشم سابق در چارچوب دکترین ظهور مسالمت‌آمیز چین برای رفع تصور تهدید آمریکا و غرب و یک سال پس از ایده ارتقا همه‌جانبه اقتصاد آزاد چین که خواستار هماهنگی همکاری‌های دوجانبه، چندجانبه، منطقه‌ای و فرو منطقه‌ای و ترویج ارتباط چین با کشورهای همسایه (هایکوان، ۲۰۱۷: ۱۳۰)، بود، مطرح شد. شی جینپینگ، رئیس‌جمهور چین، در سال ۲۰۱۳ پروژه "یک کمر بند، یک جاده" (به زبان چینی Yídàiyīlù) (هالی، شوکویی و آل کیو بال، ۲۰۱۵: ۱۴۷) را که از دو مؤلفه تشکیل شده بود به‌طور جداگانه اعلام کرد: ۱- طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم (MSRI) و ۲- کمر بند اقتصادی جاده ابریشم (SREB) (سارکر و همکاران، ۲۰۱۸: ۶۲۴). هر مؤلفه این پروژه این پتانسیل را دارد که از طریق ساخت پروژه‌های زیربنایی به هم پیوسته از جمله بندرها، بزرگراه‌ها، راه‌آهن و خط لوله، چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی را متحول نماید (بلانچارد و فلینت، ۲۰۱۷: ۲۲۳). در واقع جمهوری خلق چین به دنبال این است که به تدریج نظم ژئوپلیتیک جهان را از طریق پروژه ابتکاری OBOR (که شامل هر دو پروژه مورد نظر است) به نفع خود تغییر دهد (همینگس، ۲۰۲۰: ۱).

چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راه‌های ارتباطی و حمل‌ونقل مقرون به صرفه تر دنبال می‌کند.

این ایده به دنبال نزدیک گردانیدن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین می‌باشد (رضاپور و اسکندری، ۱۳۹۷: ۱) و توسط استراتژیست‌های چینی که با دید وسیع ژئوپلیتیکی به جهان می‌نگرند برای توسعه تجارت، حمل‌ونقل دریایی، تغییر چشم‌انداز نظام قدرت جهانی به نفع قدرت نوظهور چین و گسترش همگرایی در اقتصاد بین‌الملل مطرح شده است (بلانچارد و فلینت، ۲۰۱۷: ۲۲۳). نگاه‌های تهدیدآمیز آمریکا به عنوان کشور هژمون در نظم نوین جهانی، در زمینه قدرت‌یابی چین، سبب شده است که این کشور در چارچوب دکترین مسالمت‌آمیز خود ادعا کند که قصد ایجاد ابتکار کمربند و جاده را برای اعمال نفوذ سیاسی و نظامی ندارد. آن‌ها پروژه خود را "راهی برای صلح" می‌نامند، اما سایر قدرت‌ها، مانند ایالات متحده و ژاپن در مورد اهداف گفته شده شک دارند (تویید، ۲۰۱۹: ۲). علاوه بر کشمکش‌های میان چین و آمریکا و چالش‌های پیش‌روی چین، می‌توان گفت که در اصل، این پروژه چندمنظوره منجر به آزمایش عملی مدل جدید جهانی‌شدن می‌شود و در عین حال به ناچار زمینه کاملاً متفاوتی از تأثیر انسان‌ها بر محیط‌زیست را به بار آورده و سبب‌ساز تحولات عظیم اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی متأثر از آن می‌گردد (بوچارنیکو و اجیدارو، ۲۰۱۸: ۳). از میان چالش‌های عمده‌ای که از منظرگاه ژئوپلیتیک تحقق ابتکار چین را با تردید مواجه می‌سازد، می‌توان به این موارد اشاره کرد: مناقشات در دریای چین جنوبی، طرح‌های جاده ابریشم جدید قدرت‌های بزرگ از جمله ایالات متحده، بی‌ثباتی کشورهای در مسیر، جنگ‌های داخلی در خاورمیانه، و همچنین چالش‌های امنیتی، جغرافیایی و زیست‌محیطی.

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده

صرف‌نظر از روابط تاریخی و ریشه‌دار میان چین و ایران، سیاست موازنه قوا در نظام بین‌الملل با عبارت «رقابت شرق و غرب» از یک سو و «نفوذ ژئو استراتژیک به مناطق دور از دسترس زمینی» یعنی خلیج فارس از سوی دیگر، ایران را به مرکز ثقل برخی از منافع استراتژیک و کلیدی چین تبدیل کرده است (رضاپور و سمیر، ۱۳۹۸: ۱۶۷). موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جابه‌جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۳). رابطه و نقش مهم ایران در ساخت، نگهداری و تجدید جاده ابریشم در حال ورود به هزاره سوم خود است. فرهنگ‌های باستانی ایران، چین و خاورمیانه به‌طور کلی نه تنها در زمینه تجاری بلکه در مسائل امنیتی، دیپلماتیک و فرهنگی نیز همکاری داشته‌اند (هاشمی رفسنجانی، ۲۰۱۴). هرچند با زوال نسبی جاده ابریشم قدیم بسیاری از کشورهای مستقر در مسیر آن به حاشیه رانده شدند، ایران همچنان نقش مهم ژئوپلیتیک خود را ایفا کرده است. در شرایط کنونی، ایران با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا می‌تواند نقش ارزنده‌ای در ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم ایفا کند؛ همچنین فروپاشی شوروی و به تبع آن، استقلال کشورهای آسیای مرکزی جایگاه ایران را در احیای راه ابریشم پررنگ کرده است. اهمیت چنین جایگاهی به محصور بودن منطقه آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی و مطرح‌شدن ایران به عنوان تنها گزینه موجود برای دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد برای کشورهای این منطقه مربوط می‌شود (رضاپور و سمیر، ۱۳۹۸: ۱۶۷).

گنجاندن یک کشور استراتژیک و جغرافیایی مهم مانند ایران در «ابتکار یک کمربند یک جاده» به جنبه مهمی از سیاست اقتصادی چین اشاره می‌کند (ریفات، ۲۰۱۶: ۱) و موقعیت استراتژیک ایران، این کشور را به یک جزء حیاتی در چارچوب جهانی ابتکار یک کمربند یک جاده تبدیل می‌کند (تینیانگ، ۲۰۱۹: ۱-۲). در واقع برای چین، ضرورت جبران منافع اقتصادی ایالات متحده در خلیج فارس، مستلزم آن است که کشورهای بیشتری به ابتکار یک کمربند یک جاده بپیوندند و ایران با توجه به نزدیکی جغرافیایی خود به منطقه و روابط شکننده آن با ایالات متحده به عنوان یک ذینفع مهم در این طرح عمل می‌کند (ریفات، ۲۰۱۶: ۱). مقام‌های پکن، ایران را یک گره حیاتی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی می‌دانند؛ بنابراین به دنبال افزایش ارتباطات جاده‌ای، حمل‌ونقلی و راه‌آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی

در یکی از جزایر ایران هستند. بر این اساس، چین برای کسب منافع ملی و بین‌المللی خود در جاده ابریشم نوین، به قدرت‌های منطقه‌ای مهم توجه ویژه دارد و در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه‌ای قائل است که آن ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است (ارغوانی پیر سلامی و پیرانخو، ۱۳۹۶: ۲۷). کشور ایران به‌عنوان متحد اقتصادی و استراتژیک چین در جنوب غرب آسیا، جایگاه جغرافیایی ویژه‌ای در «ابتکار یک کمربند یک جاده» دارد و پتانسیل آن را دارد که هر دو کریدور خشکی و دریایی را به هم متصل نماید (احمدی و نورعلی، ۱۳۹۹: ۴).

ایران از اعضای اصلی و مؤسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا است و اکنون که چین به‌صورت جدی خواستار مشارکت ایران در طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم شده، فرصت مناسبی است که ایران بتواند در این طرح ایفای نقش نماید (خداقلی پور، ۱۳۹۶: ۳۹). ایران با بهره‌گیری از نقش جغرافیایی و ژئوپلیتیک خود می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیت‌ها، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۳). بسیاری از طرح‌های مورد تأکید برنامه توسعه کشور مستلزم جذب سرمایه‌گذاری خارجی است و طرح چین زمینه قابل توجهی برای جذب این سرمایه‌ها فراهم می‌آورد. به‌علاوه، ایران در بین چند منطقه مهم و تأثیرگذار قرار گرفته و جزو هیچ‌کدام از آن‌ها نیست. ایران در همسایگی جهان عرب، آسیای مرکزی، جنوب آسیا، قفقاز و جهان ترک است، ولی در شمول هیچ‌یک از آن‌ها قرار نمی‌گیرد و پیوند ساختاری با هیچ مجموعه‌ای ندارد، از این‌رو شاهد تداوم تنهایی ژئوپلیتیک ایران هستیم. این طرح با تقویت ارتباطات در حوزه‌های مختلف می‌تواند بخشی از تنهایی ژئوپلیتیک ایران را پوشش دهد (خداقلی پور، ۱۳۹۶: ۳۹). درنهایت می‌توان گفت که احیای جاده ابریشم، منافع قابل توجهی برای ایران، چین و همسایگان آن‌ها خواهد داشت و نقش ژئوپلیتیک ایران را به‌عنوان یک تقاطع تجاری و دیپلماتیک در جهان تثبیت می‌کند (هاشمی رفسنجانی، ۲۰۱۴). موقعیت جغرافیایی دریایی-خشکی مناسب، کوتاهی و امنیت مسیر و دسترسی آسان، همچنین اتحاد استراتژیک این کشور با چین و مقابله با غرب و آمریکا، از مزیت‌های ژئوپلیتیک ایران برای چین است. در مقابل، چالش‌هایی نیز بر سر موقعیت ایران در کریدور چین وجود دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به مواردی مانند: تلاش کشورهای رقیب ایران مانند ترکیه برای دور زدن جغرافیای ایران برای اتصال به چین، مانع‌تراشی‌های آمریکا و غرب برای اتصال بیشتر چین و ایران، جزیره‌ای عمل کردن متولیان ترانزیت در ایران، عدم توسعه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، نگاه ویژه برخی از مسئولان ایران به غرب و تردید برای متحد دانستن چین و ...

کریدور شمال-جنوب (INSTC)

پس از سقوط اتحاد جماهیر شوروی؛ هند و روسیه در تلاش برای بازپس‌گیری موقعیت‌های خود به‌عنوان قدرت‌های بزرگ، کریدور شمال-جنوب را در سال ۲۰۰۰ به‌عنوان یک طرح بلند پروازانه برجسته برای اتصال اوراسیا آغاز کردند. روسیه و هند به دلیل موقعیت جغرافیایی که خلیج فارس را از طریق تنگه هرمز به خشکی اوراسیا متصل می‌کند، ایران را نیز درگیر این پروژه کردند (چالیکیان و تاشجیان، ۲۰۲۱: ۱). کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب (به‌اختصار INSTC) یک راهرو ۷۲۰۰ کیلومتری چندمنظوره است که بمبئی را در هند با سن‌پترزبورگ در روسیه از طریق ایران و سپس آذربایجان متصل می‌کند. به‌غیراز این چهار کشور اصلی واقع در کریدور / بزرگراه بین‌المللی، هفت کشور دیگر عضو این توافق‌نامه شده‌اند. این موارد عبارت‌اند از: ارمنستان، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان (به‌عنوان ناظر) (سارما، ۲۰۱۸: ۱۲۴). این کریدور صادرات از سواحل غربی هند را از بندرعباس و بندر چابهار در ایران و کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به اروپا انتقال می‌دهد. بزرگ‌ترین ویژگی مسیر شمال-جنوب کوتاه کردن زمان حمل‌ونقل کالاها است (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷: ۶). حمل کالاهای ترانزیتی از

طریق کریدور شمال-جنوب، نسبت به سایر مسیرهای سنتی تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز است (سینگ روی، ۲۰۱۲: ۹۶۲؛ سینگ روی و روی، ۲۰۱۷: ۱۰۴). به‌عنوان مثال، طی کردن مسیر بین بمبئی و مسکو فقط ۱۹ روز طول می‌کشد، درحالی‌که در حالت عادی این مسیر ۳۲ تا ۳۷ روز طول می‌کشد. این کریدور مسافت بین این دو شهر را از حدود ۱۶/۱۱۲ کیلومتر تا حدود ۷۰۷۵ کیلومتر کاهش می‌دهد. به همین ترتیب، حمل‌ونقل بین هند و فنلاند فقط ۲۱ روز طول می‌کشد و حدود ۴۵ روز کاهش می‌یابد (کانتسی، ۲۰۲۰: ۱).

کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، یک پروژه ژئوپلیتیکی بندری نیز محسوب می‌شود؛ به‌طوری‌که این کریدور، بندر جاوه‌الر نهر، بزرگ‌ترین بندر کانتینر هند را در شرق بمبئی، از طریق بندر چابهار، بندر عمیق ایران در خلیج عمان که توسط هند برای دور زدن پاکستان سرمایه‌گذاری می‌شود و بندر انزلی واقع در دریای خزر به بندر رودخانه ولگا استراخان روسیه پیوند می‌دهد و از آنجا با راه‌آهن به اروپا متصل می‌شود (دورسی، ۲۰۲۰: ۲). کشورهای استفاده‌کننده از مسیر هرچند ممکن است در ابتدای راه‌اندازی این کریدور متحمل هزینه‌های مالی و اقتصادی شوند ولی با فعال شدن آن و کاهش فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه به‌سرعت هزینه‌ها جبران می‌شود. به عقیده کارشناسان کریدور شمال-جنوب اگر با جدیت و برنامه‌ریزی از سوی ایران، روسیه، هند و کشورهای منطقه دنبال شود، فرصت بزرگی برای این کشورها و به‌ویژه ایران به‌عنوان کشور واسط خواهد داشت. این کریدور زمان حمل بار از هند به اروپا را به نصف کاهش داده و هزینه‌ها را برای صادرکنندگان شرق و جنوب شرق آسیا کمتر می‌کند (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷: ۶). اولین قطار از طریق INSTC که در ۲۱ ژوئن ۲۰۲۱ از هلسینکی حرکت کرد، دو برابر سریع‌تر از مسیر سنتی از طریق کانال سوئز به مقصد می‌رسد و ثابت می‌کند INSTC به‌موقع و رقابتی است (چالیکیان و تاشیجیان، ۲۰۲۱). با این وجود، چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش روی این کریدور قرار گرفته است که عبارت‌اند از: پروژه‌های دریایی و بندری چین از جمله جاده ابریشم دریایی و سلسله مروارید که محاصره هند را در نظر گرفته است، مناقشات گسترده کشورهای در مسیر، مخالفت قدرت‌های غربی با طرح‌های اتصال شرقی، توجه ویژه سیاست خارجی برخی از کشورهای در مسیر به ایدئولوژی به‌جای ژئواکونومی و ...

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در کریدور شمال-جنوب

برای ایران که یک دهه از تحریم‌های سازمان ملل را از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۶ تجربه کرده و بار دیگر هدف تحریم‌های ایالات متحده قرار گرفته است، اتصال مجدد به دنیای خارج یک اولویت ملی است. در حقیقت، این کشور متعهد شده است ۱٪ از درآمدهای نفتی خود را برای سرمایه‌گذاری‌های جدید در راه‌آهن اختصاص دهد (کانتسی، ۲۰۲۰: ۱). کریدور شمال-جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود (خلیلی، ۱۳۹۰: ۱۱۰). کریدور شمال به جنوب که می‌تواند کالاهای روسی را به هند (و بالعکس) منتقل کند یکی از مزایای ژئوپلیتیک ایران است. این مسیر می‌تواند درآمد قابل توجهی برای ایران ایجاد کند. دستیابی به چنین درآمدی (سالانه حدود ۳۰ میلیارد دلار برآورد شده) مستلزم توسعه زیرساخت‌های راه‌آهن و جاده‌ای است (منشیپوری و حیران نیا، ۲۰۲۱: ۲۸۴-۲۹۲). کریدور یادشده در حال حاضر از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. در داخل خاک ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای یا ریلی به بندرها شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بندرها روسیه حمل می‌شود. از آنجا که این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۳) نقش جغرافیایی ایران در این کریدور به نقش ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شود.

قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب، در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از طرف دیگر، می‌تواند به‌عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد شود و به‌واسطه کوتاهی مسیر و آماده‌سازی امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا در چارچوب کریدورهای منطقه‌ای برخوردار است (صادقی فر، ۱۳۸۸: ۱۳). تلاش‌های روبه‌جلوی ایرانی- هندی- روسی حاکی از آن است که ایران با وجود گمانه‌زنی‌های زیادی مبنی بر پیش‌نویس یک همکاری استراتژیک ۲۵ ساله با پکن، در بازی‌های ژئوپلیتیک آینده اوراسیا، کارت‌های زیادی را بازی خواهد کرد و این امر، جمهوری اسلامی را به‌صورت جدایی‌ناپذیر به چین وصل خواهد کرد (دورسی، ۲۰۲۰: ۲). با این حال، ایران یک نقش کلیدی در INSTC و ارتقای منافع هند در منطقه در مقابل چین و آسیای مرکزی ایفا می‌کند. به همین دلیل، هند با سرمایه‌گذاری تا سقف ۶۳۵ میلیون دلار برای توسعه بندر عمیق چابهار ایران که تنها بندر ایرانی با دسترسی مستقیم به اقیانوس هند است و می‌تواند هند را به اوراسیا متصل کند، موافقت کرده است (چالیکیان و تاشیجیان، ۲۰۲۱: ۳). اگرچه ساختن پیوندهای مناسب در سراسر کشور به‌کندی پیش می‌رود، اما موقعیت جغرافیایی و روابط عالی با کلیه اعضای کریدور شمال جنوب، فرصت بی‌سابقه‌ای برای تبدیل شدن به یک بازیگر اصلی حمل‌ونقل به تهران می‌دهد (کانتسی، ۲۰۲۰: ۱). همچنین، مناطق آزاد و بندرهای دریایی در مسیر کریدور شمال- جنوب به‌عنوان پل‌های ارتباطی مهم از نظر ژئوپلیتیک عمل می‌کنند. از طرف دیگر، ایران در موقعیت خاص ژئوپلیتیک می‌تواند به یک پل ارتباطی منطقه‌ای و قاره‌ای برای ایجاد ثبات در کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز و آب‌های بین‌المللی تبدیل شود.

بندر چابهار، در جنوب شرقی ایران، یکی از راهبردی‌ترین بندرها برای کاهش هزینه و زمان در کریدور شمال جنوب است. در آغاز امضای طرح شمال- جنوب در سال ۱۳۷۹، چابهار به‌عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی گردید (دهقان، ۱۳۹۵: ۱). در واقع این بندر یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال- جنوب بازرگانی جهانی است (عزتی و شکر، ۱۳۹۱: ۱۰). در صورتی که علیرغم نگاه‌های ویژه به بندر چابهار، بندرعباس در نقشه طراحی شده اولیه طرح شمال- جنوب قرار گرفت، اخیراً این بندر در توافقتنامه کریدور ترانزیتی هند- ایران- افغانستان که در راستای کریدور بین‌المللی شمال- جنوب، در سال ۲۰۱۷ آغاز به کار کرد، مورد توجه ویژه قرار گرفته است و نقش پیونددهنده این سه کشور با دور زدن پاکستان را ایفا می‌کند. در واقع این بندر ژئواستراتژیک، اهمیت ایران به‌عنوان دروازه اصلی هند به سوی اوراسیا را منعکس می‌نماید (کانتسی، ۲۰۲۰: ۱)، از این رو دهلی‌نو در نظر دارد چابهار را به مهم‌ترین و شلوغ‌ترین بندر منطقه تبدیل کند (تاشیجیان، ۲۰۲۱).

با این وجود، چالش‌های نیز بر سر راه موقعیت ژئوپلیتیک ایران در این کریدور وجود دارد که عبارت‌اند از: مناقشات ژئوپلیتیک ارمنستان و آذربایجان در شمال غربی ایران و نقش ایران در این کشمکش، مسئله کریدور پان ترکستی زنگه زور و بسته شدن مرز ایران و ارمنستان، بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری در ایران به علت تحریم‌های گسترده، قوانین دست و پاگیر گمرکی، توسعه‌نیافتگی بندرها و مناطق آزاد شمالی و جنوبی ایران، به تحقق نرسیدن توسعه بندر چابهار در اثر سرمایه‌گذاری‌های هند، مناسبات گسترده ایران با چین به‌عنوان کشور رقیب هند، طرح جایگزین هند برای شمال- جنوب با طرح پیشنهادی راهگذر عرب مدیترانه و ...

کریدور تراسیکا

تراسیکا که به‌عنوان جاده ابریشم تاریخی نامیده می‌شود، یک پروژه کریدور حمل‌ونقل چند حالتی است که توسط اتحادیه

اروپا به‌منظور ادغام قاره‌های اروپا و آسیا از طریق اتصال آن‌ها به یکدیگر از طریق دریای سیاه و قفقاز ساخته شده است. راهروها در محدوده پروژه فعلی در حال سرویس‌دهی به حمل‌ونقل جاده‌ای، دریایی و ریلی و علاوه بر این حمل‌ونقل ترکیبی بوده است (کِسر، ۲۰۱۵: ۱۶۳). این شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی، اتحادیه اروپا و ۱۵ کشور عضو منطقه اروپای شرقی، قفقاز و آسیای مرکزی را درگیر می‌کند این پروژه در درجه اول باهدف هماهنگی آداب‌ورسوم و مقررات تجارت خارجی در بین کشورهای عضو، تسریع در تجارت و حرکت کالاها و اطمینان از یکپارچگی کشورهای درحال توسعه که با منابع زیرزمینی غنی، از بازارهای کشورهای توسعه‌یافته هستند طراحی شده است. پروژه تراسیکا، مسیرهای دریایی، جاده‌ای و ریلی را متمرکز ساخته و به‌عنوان مسیر دریایی بندرها در دریای سیاه و دریای خزر اهمیت کریدورهای حمل‌ونقل منطقه‌ای را مشخص می‌کند. در حقیقت، تراسیکا را می‌توان به‌عنوان کریدور شرقی - غربی باهدف اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی به اروپا از طریق قفقاز توسط اتحادیه اروپا و پوشش کلیه سیستم‌های حمل‌ونقل، (به‌طور عمده راه‌آهن) مشخص کرد (آی آر آی ام رود، ۲۰۱۴: ۴). تراسیکا به‌عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی به بازارهای جهانی و بندرها اروپایی دارد، معرفی شده است (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷: ۶). "توافق‌نامه چندجانبه اساسی" که نقش مهمی در اجرای تراسیکا دارد، توافق‌نامه‌ای است که توسط سران حکومت‌ها و دولت‌ها از ۱۲ کشور در ۸ سپتامبر ۱۹۹۸ برای توسعه کریدور حمل‌ونقل اروپا قفقاز - آسیا منعقد شده است. کشورهای عضو این توافق‌نامه عبارت‌اند از: ترکیه، جمهوری آذربایجان، بلغارستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، مولداوی، رومانی، اوکراین، تاجیکستان و ارمنستان، که سپس به تصویب ایران و ترکمنستان نیز رسید (کِسر، ۲۰۱۵: ۱۶۳). از موانع ژئوپلیتیک عمده پیش روی تحقق این کریدور، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: طرح ابتکاری جاده ابریشم نوین ایالات متحده، طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین، طرح‌های اتصال هند و روسیه، توسعه نیافتگی عمده کشورهای عضو، مخالفت شدید روسیه با این پروژه به دلیل دور زدن مسکو، مناقشات مرزی برخی کشورهای عضو، عدم تکمیل برخی زیرساخت مسیرهای ریلی و جاده‌ای در مسیر، تحمیل عوارض گسترده به کامیون‌های متردد و ...

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در کریدور تراسیکا

همان‌گونه که از نام کریدور (کریدور حمل‌ونقلی اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی) مشخص است، ایران در برنامه‌های اولیه این کریدور مطرح نبوده است. به‌عبارت‌دیگر مسیر اصلی این کریدور از قفقاز گذشته و از طریق دریای خزر قفقاز و آسیای مرکزی را به هم متصل می‌کند. با پیوستن ایران به این توافق‌نامه در سال ۲۰۰۹ تنها مسیر جاده‌ای و ریلی در این محدوده مطرح شد (وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۷). با عضویت رسمی ایران در کریدور تراسیکا، مسیرهای این کریدور توسعه یافته و علاوه بر مسیر دریای سیاه، مسیر زمینی بلغارستان، ترکیه و جمهوری اسلامی ایران که از اقتصادی‌ترین مسیرهای دسترسی اروپا به آسیا به شمار می‌رود، به مسیرهای یادشده اضافه شد که قطعاً منافع اقتصادی، تجاری و سیاسی عمده‌ای دارد (ویژه‌نامه ترانزیت، ۱۳۸۹: ۲۷)، علاوه بر آن با عضویت ایران در کریدور تراسیکا راه برای کشورهای افغانستان و پاکستان که مایل به پیوستن به این کریدور هستند، هموار شده و مسیر جنوبی این کریدور برای ارسال کالا از اروپا به کشورهای آسیای مرکزی و چین بهبود می‌یابد. شاخه جنوبی این کریدور از ایران معرفی شده است که از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می‌شود (وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۷). افزایش همکاری و همگرایی در منطقه، هماهنگی اصول ترانزیتی و ایجاد ارتباط بین بازارهای تولید و مصرف در آسیای مرکزی، امکان مشارکت و سرمایه‌گذاری کشورهای اروپایی در پروژه‌های ترانزیت کالا، افزایش اعتبار سیاسی و بین‌المللی کشور و ایجاد اشتغال جدید در کشور به دنبال توسعه روابط با منطقه (ایراس، موسسه مطالعات ایران و اوراسیا، ۱۳۹۲) و همچنین حمل‌ونقل ترکیبی و ارتقای ایمنی حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای و حفاظت از محیط‌زیست را

می‌توان جزء اهداف اساسی الحاق ایران به کریدور تراسیکا دانست (ویژه‌نامه ترانزیت، ۱۳۸۹: ۲۷). با توجه به اینکه ایران همواره بر روی توسعه راه‌ها سرمایه‌گذاری ویژه‌ای داشته و از همان ابتدای استقلال کشورهای آسیای مرکزی نیز یکی از مهم‌ترین زمینه‌های روابط ایران با این کشورهای محصور سرزمینی، مربوط به حمل‌ونقل و ترانزیت بوده است، می‌توان به اهمیت حضور ایران در این برنامه پی برد (ایراس، موسسه مطالعات ایران و اوراسیا، ۱۳۹۲).

در سال‌های اخیر کشورهای ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان فعالیت خود را در بندرها حوزه دریای خزر گسترش داده‌اند و این امر اهمیت بندرها حوزه دریای خزر را در اقتصاد کشورهای شرق آسیا تا اروپا نشان می‌دهد. از این‌رو، ایران نیز به توسعه و تجهیز بندر امیرآباد پرداخته که با توجه به اتصال به خطوط ریلی و امکان ارتباط سریع با خلیج فارس می‌تواند نقش محوری را در اتصال این کشورها به آب‌های آزاد داشته باشد (ایراس، موسسه مطالعات ایران و اوراسیا، ۱۳۹۲). در مجموع حضور ایران می‌تواند در تقویت زیرساخت‌ها - که مهم‌ترین چالش تراسیکا است، موثر باشد، اما از سال ۲۰۱۰ به دلیل تحریم‌های گسترده، کمک‌های فنی پروژه‌های اتحادیه اروپایی برای این کشور فراهم نشد (سازمند و کویانی فر، ۱۳۹۴). از دیگر چالش‌های پیش روی ایران در کریدور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: بندرها توسعه‌نیافته این کشور در دریای خزر، عدم تکمیل مسیر ریلی ایران در برنامه‌های این ابتکار، اختلافات سیاسی-ایدئولوژیکی بین ایران و برخی از کشورهای عضو، ژئوپلیتیک همه‌چیز بدون ایران از سوی ایالات متحده به‌عنوان متحد اصلی کشورهای عضو و اتحادیه اروپا، و ... بنابراین ایران نتوانسته است ظرفیت‌های بالقوه خود را در طرح اتصال شرق-غرب اتحادیه اروپایی به مرحله بالفعل برساند. باین‌حال، اهمیت فوق‌العاده جغرافیای ایران برای کریدور اتحادیه اروپا می‌تواند راه را برای جغرافیای صلح هموار کرده و روابط دوجانبه را از طریق گشایش سیاسی و لغو تحریم‌ها تقویت کند.

معاهده عشق‌آباد، طرح یکپارچگی اوراسیا

توافقنامه عشق‌آباد یک توافق‌نامه حمل‌ونقل چندوجهی برای تسهیل حمل‌ونقل کالا بین کشورها در آسیای مرکزی و خلیج فارس از طریق ایجاد شبکه‌ای از کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی است که پیوندها و مراکز عمده حمل‌ونقل منطقه‌ای را به همراه دارد. این توافق‌نامه که ابتدا در آوریل ۲۰۱۱ در عشق‌آباد ترکمنستان توسط دولت‌های ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان به امضا رسیده است، به‌طور بالقوه می‌تواند به یک‌پایه مهم برای تسهیل یکپارچگی اوراسیا تبدیل شود (بریوپداتیس، ۲۰۱۹: ۱). هدف این توافق‌نامه، ایجاد کوتاه‌ترین مسیر تجاری بین کشورهای آسیای مرکزی و بندرها ایران و عمان است. این موافقت‌نامه ترانزیتی، پیش از رسیدن به خلیج فارس و ورود به عمان، یک کریدور ترانزیتی در سراسر آسیای مرکزی و خاورمیانه را از طریق سرزمین بزرگ و طولانی اوراسیا بین قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران تأمین می‌کند (استادیک، ۲۰۱۸: ۱). پس از خروج قطر از این توافق‌نامه، چهار کشور باقیمانده تفاهم‌نامه‌ای را برای اجرای این توافق‌نامه در اوت ۲۰۱۴ امضا کردند. در سال ۲۰۱۵، قزاقستان به این توافق‌نامه پیوست. در نوامبر سال ۲۰۱۶، پاکستان تصمیم خود را برای پیوستن به توافق‌نامه عشق‌آباد اعلام کرد. در اول فوریه ۲۰۱۸ هند نیز به‌عنوان امضاکننده توافق‌نامه عشق‌آباد تبدیل شده است (بریوپداتیس، ۲۰۱۹: ۱). ترکمنستان، به‌عنوان کشور مخزن توافق‌نامه عشق‌آباد، در تاریخ ۱ فوریه آن سال اعلام کرد که هر چهار عضو مؤسس موافقت خود را به الحاق هند اعلام کرده‌اند (وایفای استادیز، ۲۰۱۸: ۲). الحاق به این توافق‌نامه گزینه‌های اتصال هند به‌عنوان یک قدرت نوظهور به آسیای مرکزی را متنوع می‌کند و بر روابط تجاری هند با منطقه تأثیر مثبت می‌گذارد. این توافق‌نامه حضور هند را در بندر چابهار، INSTC و همچنین الحاق آینده به اتحادیه اقتصادی اوراسیا تکمیل خواهد کرد (موهاپاترا، ۲۰۲۰: چادهاری، ۲۰۱۸). هند همچنین امیدوار است از طریق این شبکه حمل‌ونقل به انرژی و سایر منابع آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند (بریوپداتیس، ۲۰۱۹: ۱). در واقع اهمیت این توافق‌نامه برای هندوستان این است که این کشور را قادر خواهد ساخت تا از

کریدور حمل‌ونقل و ترانزیت موجود برای تسهیل تجارت و تعامل تجاری با منطقه اوراسیا استفاده کند. این امر، تلاش‌های هند را برای پیاده‌سازی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) و اتصال بهتر هماهنگ می‌کند (استادیک، ۲۰۱۸: ۱).

ژئوپلیتیک دسترسی و نقش ژئوترانزیتی ایران در معاهده عشق‌آباد

"ژئوپلیتیک دسترسی" یک نظریه ژئوپلیتیکی است که از وضعیت جغرافیایی و استراتژیک منطقه اوراسیا در تحولات پس از فروپاشی شوروی پیشین برگرفته شد. پیروز مجتهدزاده این اصطلاح را برای نخستین بار مطرح کرد (مجتهدزاده، ۱۳۹۳).

منظور از این اصطلاح شرح این واقعیت بوده است که همه کشورهای جدا شده از شوروی در قفقاز، خزر و آسیای مرکزی کشورهای خشکی بست هستند. مجتهدزاده تنها راه عملی حل مشکل جغرافیایی "دست رسی" را در ایده ارتباط دادن همه جمهوری‌های این منطقه و افغانستان به خلیج فارس و دریای عمان از راه گسترش شبکه‌هایی از راه و راه‌آهن و لوله‌های نفتی و گازی می‌داند. یکی از چشمگیرترین جنبه‌های این پیشنهاد واگذار کردن یک بندر کوچک از بندرها فراوان ایران در خلیج فارس و دریای عمان به هر یک از کشورهای محاصره‌شده در خشکی ژرفای ژئوپلیتیک شمالی ایران بود (مجتهدزاده، ۱۳۹۳). علاوه بر دسترسی کشورهای خشکی بست آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس از طریق ایران، این کشور می‌تواند دسترسی مستقیم کشورهای عربی تولیدکننده نفت خلیج فارس به منطقه خزر-آسیای مرکزی را تسهیل نماید (مجتهدزاده، ۱۳۹۶: ۲۶۶). در واقع ایران با اهمیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ویژه‌ای که برای منطقه محصور در خشکی آسیای مرکزی دارد، یک کشور ترانزیتی مطلوب است و می‌تواند تولیدات نفت و گاز قزاقستان و ترکمنستان را به بهترین شکل به دریای آزاد و حتی از طریق ترکیه به اروپا برساند. همچنین با گره خوردن امنیت ملی کشورها با تأمین انرژی، اهمیت ایران به خاطر این موقعیت ترانزیتی، استراتژیک و حیاتی به شمار می‌رود (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴۷).

کشورهای شمالی ایران به دلیل این موقعیت خشکی بست و عدم دسترسی به اقیانوس‌ها، به بندرها ایران برای دسترسی به جهان خارج و خلیج فارس وابستگی ژئوپلیتیکی دارند، زیرا ایران با ۲۰۴۳ کیلومتر مرز آبی در پهنه جنوبی، کوتاه‌ترین، سریع‌ترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر دسترسی کشورهای بی‌کرانه منطقه خزر-آسیای مرکزی به دریای عمان و خلیج فارس محسوب می‌شود. اهمیت موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئوترانزیتی ایران برای این کشورها، در معاهده عشق‌آباد تجلی می‌یابد. این کشور علی‌رغم وجود چالش‌هایی که از سوی رقبای دیرین منطقه‌ای و جهانی بر آن تحمیل می‌شود، می‌تواند با ارتقای زیرساخت‌ها، مسیرهای ریلی، جاده‌ای و بندرها، و همچنین ارتقای تفکر و نگاه ژئوپلیتیک و ژئوترانزیتی از سوی دولت مرکزی و سیاست خارجی آن، نقش بی‌بدیلی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی در منطقه ایفا نماید.

نگاهی کوتاه به نقش ایران در دیگر کریدورها

کریدورهای اکو^۱: (KTAI) و (ITI)

در جلسه‌هایی که از سوی اکو در سال ۲۰۱۹ در مورد کریدور KTAI (قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران) و کریدور ITI (اسلام‌آباد، تهران، استانبول) برگزار شد، موضوعات عملی که مستلزم همکاری مشترک و بدون وقفه بین کشورهای عضو در مرحله پس از مطالعه است، مورد بحث و تصمیم‌گیری قرار گرفت. این جلسات، فراتر از هرگونه تردید،

۱. سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو از سوی کشورهای ترکیه، ایران و پاکستان در سال ۱۹۸۵ (۱۳۶۴) تأسیس شد. هم‌اکنون ایران، ترکیه، پاکستان، افغانستان، جمهوری آذربایجان، ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان، ازبکستان و تاجیکستان، اعضای این سازمان هستند.

شرکت‌کنندگان را به مزیت بزرگی برای پرداختن به استراتژی جامع منطقه‌ای برای توسعه پایدار کریدورهای جاده‌ای در منطقه سوق داد (اکو. آی ان تی، ۲۰۲۰: ۲). از میان ۱۰ کشور عضو اکو، هفت کشور خشکی بست هستند و تنها سه کشور پاکستان، ایران و ترکیه به آب‌های آزاد دسترسی دارند، بر همین اساس ایران با قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو اکو، مهم‌ترین نقش را در زنجیره حمل‌ونقل بین این کشورها و همچنین دسترسی به آب‌های آزاد دارد.

کریدور جنوبی آسیا

در گزارش جدید بانک جهانی کریدورهای حمل‌ونقل پتانسیل عظیمی برای تقویت رشد اقتصادی آسیای جنوبی، کاهش فقر و ایجاد اشتغال ایجاد می‌کند، مشروط بر اینکه مسیرهای تجاری جدید منافع خود را گسترش دهند و اثرات منفی بر محیط‌زیست را محدود کنند (ورلد بانک ۲۰۱۸). هند، ایران و افغانستان پروژه ساخت‌وساز "جاده ابریشم جنوبی" آسیای جنوبی را با یکدیگر ترویج می‌کنند و سعی می‌کنند "جاده ابریشم دریایی" و "جاده ابریشم زمینی" را با هم مرتبط کنند (هایکوان، ۲۰۱۷: ۱۳۶). کریدور جنوبی آسیا یکی از کریدورهای بین‌المللی تعریف‌شده در ترانزیت جهانی است که هدف آن اتصال آسیای جنوب شرقی از طریق خاک ایران به کشورهای غربی در حوزه دریای مدیترانه و اروپای جنوبی، به‌خصوص کشور ترکیه است (مقاومتی نیوز، ۱۳۹۷).

مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه‌قاره هند از طریق میر جاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و نهایتاً از طریق مرزهای شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشورهای ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج‌شده و به سمت حوزه‌های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می‌یابد. طول این مسیر در محور میر جاوه - رازی ۲۴۹۶ کیلومتر بوده و ظرفیت حمل‌ونقل سه میلیون تن بار را دارا می‌باشد. بخشی از این مسیر به طول ۲۳۵ کیلومتر در محور زاهدان - کرمان فاقد ارتباط ریلی بوده و با توجه به اینکه این محور در آینده ساخته خواهد شد و ارتباط ریلی اروپا با شبه‌قاره هند به‌طور کامل برقرار خواهد شد (سازمان بندرها و دریانوردی، ۱۴۰۰).

نتیجه‌گیری

هارتلند در رقابت قدرت‌های قرن بیستم، منطقه وسیعی از اوراسیا را در برمی‌گرفت که طراحی‌های ژئواستراتژیک حکومت‌ها به‌عنوان اصلی‌ترین بازیگران ژئوپلیتیک نظام بین‌الملل برای دسترسی، کنترل و تسلط بر آن و همچنین مهار قدرت واقع‌شده در سرزمین جغرافیایی آن صورت می‌گرفت. با گذشت زمان زیادی از تئوری اولیه هارتلند، جغرافیاهای، کشورها، بازیگران، کارت‌های بازی و ابعاد رقابت قدرتی به‌طور کلی تغییر کرده‌اند. شناسایی و توصیف هارتلندها در ژئوپلیتیک معاصر، به‌عنوان یک‌راه مفید برای درک قدرت پویایی ژئوپلیتیک است. امروزه 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، کریدورهای ژئوپلیتیکی را مدنظر قرار داده‌اند که بعد اقتصادی آن پررنگ‌تر از سایر ابعاد است. بنابراین ما ایده خود را در زمینه «ایران، هارتلند کریدوری جهان» در پس‌زمینه یک نظریه بزرگ ژئوپلیتیک که می‌تواند در قرن جدید پویایی خود را نشان دهد، ارائه می‌دهیم. در این رقابت قدرتی نوین، یک هارتلند کریدوری شکل‌گرفته است که توجه سیاست خارجی قدرت‌ها را به خود معطوف کرده است. این هارتلند جدید، که پیش‌تر نیز از سوی اندیشمندان غربی، به‌عنوان مرکز بیضی استراتژیک انرژی و اتصال‌دهنده دو حوضه عظیم انرژی خلیج فارس و خزر معرفی شده بود، در منطقه جنوب غرب آسیا قرار گرفته است و ریشه‌های نقش گذرگاهی و اتصال‌دهنده آن به قرن‌ها قبل بازمی‌گردد. کشور ایران از دیرباز، به لحاظ موقعیت جغرافیایی در مسیر ارتباط تمدن‌ها، ملت‌ها و اقوام مختلف و حفاصل مناطق جغرافیایی واقع بوده و تعامل میان تمدن‌های سند و پنجاب، بین‌النهرین و ماوراءالنهر را تسهیل نموده است. این

کشور با قرار گرفتن در قلب جاده ابریشم خشکی پایه باستانی، تمدن مشرق زمین را به تمدن غربی پیوند می‌داد و مسیر ارتباطی برای تعاملات گسترده از یک سو، و جنگ‌های خانمان سوز از سوی دیگر بود. امروزه نیز موقعیت جغرافیایی ایران در مسیر ارتباط واحدهای سیاسی مستقل جهان نه تنها سیر نزولی نداشته، بلکه با احداث کریدورهای بین‌المللی و احیای جاده ابریشم، و فرارگیری این کشور در قلب حیاتی‌ترین راهگذرهای حمل‌ونقل جهان، به یک موقعیت ژئوترانزیتی ویژه تبدیل شده است. در واقع ایران به‌عنوان هارتلند کریدوری جهان، محور اتصال شرق و غرب از طریق طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین (جاده ابریشم جدید) و شمال و جنوب از طریق اتصال جنوب آسیا به شمال ابرقاره است و همچنین اتصال ترانزیتی بین روسیه، اروپای شرقی، اروپای مرکزی، اروپای شمالی، منطقه خزر-آسیای مرکزی و قفقاز از یک طرف و جنوب آسیا، جنوب خاوری آسیا، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از طرف دیگر را تأمین می‌نماید. همچنین این کشور علاوه بر قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اگو، کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر پیش روی کشورهای خشکی بست شمالی برای رسیدن به آب‌های اقیانوسی محسوب می‌شود که این امر در توافق نامه عشق‌آباد تجلی می‌یابد. این موقعیت ژئوترانزیتی ایران در نظام ژئوپلی نومیکی جهانی قرن بیست و یکم که بر منابع جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی با محوریت کریدورها و بندرها اتصال‌دهنده متکی است، می‌تواند کارت‌های بازی زیادی را در بازی‌های قدرت منطقه‌ای و جهانی در اختیار ایران قرار دهد. این امر در صورتی محقق می‌شود که توجه به نقش ویژه ایران در کریدورهای بین‌المللی، به‌صورت یک کد ژئوپلیتیک در دستور کار سیاست خارجی ایران قرار گیرد. همچنین توجه به ژئواکونومی باید به‌عنوان گزینه جایگزین ایدئولوژی در سطح کلان تصمیم‌گیری‌های ملی مطرح شود. نگارندگان، علاوه بر تئوری پرداز جغرافیای هارتلندی ایران در چهارچوب ژئوپلیتیک ساختاری (کلاسیک)، نگاهی به ژئوپلیتیک انتقادی ایران نیز داشته‌اند. از این رو، مزیت‌ها و سودمندی، چالش‌ها، پویایی قدرت، ادراک و موقعیت فضاهای جغرافیایی در ارتباط با تغییر شرایط سیاسی-اقتصادی نیز مورد توجه قرار گرفته است. بنابراین ما استدلال می‌کنیم که قائل شدن موقعیت هارتلندی جدید برای ایران و تحقق نهایی فرضیه ارائه شده پژوهش حاضر، مستلزم عبور از شرایط و چالش‌های داخلی و خارجی بسیاری است که روبه روی این کشور قرار گرفته است و تغییر شرایط به سمت انگاره‌های مثبت یا منفی می‌تواند موقعیت این کشور را استراتژیک‌تر نموده یا آن را به قهقرا برده، زیرا آنچه یک موقعیت جغرافیایی مطلوب را ایجاد می‌کند، بسیار متغیر است و با تغییر شرایط خارجی می‌تواند در طول زمان دچار تغییر شود. از این رو نویسندگان سعی کرده‌اند چارچوبی کلی از ژئوپلیتیک انتقادی ایران در زمینه نقش جدید هارتلندی این کشور در کریدورهای بین‌المللی ارائه دهند تا نویسندگان بعدی بتوانند به‌صورت ویژه به این موضوع بپردازند.

تقدیر و تشکر

نویسندگان بر خود ضروری می‌دانند که از اساتید برجسته جهانی اندیش؛ پروفیسور الکساندر مورفی، استاد جغرافیای سیاسی در دانشگاه اورگن ایالات متحده، پروفیسور برند کاوسلر، استاد علوم سیاسی در دانشگاه جیمز مدیسون ایالات متحده و همچنین پروفیسور آرشین ادیب مقدم، استاد اندیشه جهانی و فلسفه تطبیقی دانشگاه لندن، به دلیل نظرات ارزشمندشان که در ارائه بهتر محتوای مقاله به ما کمک کرد؛ تشکر و قدردانی نمایند.

منابع

۱) احمدی، سید عباس و حسن نورعلی. (۱۳۹۹). تحلیل ژئوپلیتیک جایگاه ایران در ابتکار یک کمربند یک جاده و فرصت‌های پیش روی آن. یازدهمین کنگره سالانه انجمن ژئوپلیتیک ایران، تحولات ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک جنوب غرب آسیا.

- (۲) احمدی، سید عباس. (۱۳۸۷). بررسی نقش و موقعیت ایران در نظریه‌های ژئوپلیتیکی. مجلس و پژوهش، ۱۴ (۵۷)، ۹۱-۱۱۴.
- (۳) ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و سحر پیرانخو. (۱۳۹۶). جاده ابریشم نوین به‌مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران. روابط خارجی، ۹ (۳)، ۴۲-۷.
- (۴) ایراس. (۱۳۹۲). موسسه مطالعات ایران و اوراسیا، ایران و کریدور ترانسیکا؛ ظرفیت‌ها و چالش‌ها، موسسه مطالعات ایران و اوراسیا).
- (۵) بندر و دریا. (۱۳۹۰). نقش ترانزیت در توسعه شبکه اقتصاد جهانی، ۲۷ (۱۸۶)، ۱-۱۱.
- (۶) بویه، چمران و شریفی‌کیا محمد. (۱۳۸۹). موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان و استراتژی‌های نوین اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافیدانان جهان اسلام، ایران-زاهدان.
- (۷) پرند، فرهاد. (۱۳۹۲). نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها. فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، ۶۰، ۹۱-۷۷.
- (۸) تیشه یار، ماندانا و تویسرکانی، مجتبی. (۱۳۹۶). مبنای ژئوپلیتیک راه ابریشم آمریکا و چین در آسیای مرکزی. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۹۹، ۲۵-۲.
- (۹) حافظ نیا، محمدرضا. (۱۳۸۱). جغرافیای سیاسی ایران، تهران: سمت.
- (۱۰) خلیلی، محسن؛ منشادی، مرتضی و آزموه فهیمه. (۱۳۹۰). بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، روابط خارجی، ۳، ۱۲۴-۸۱.
- (۱۱) خدقلی‌پور، علیرضا (۱۳۹۶)، ابتکار کمربند راه چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه سیاست خارجی، ۳۱ (۱)، ۴۹-۱۷.
- (۱۲) دهقان، محمود. (۱۳۹۵). تحلیل نقش بندر چابهار در کریدور ارتباطی شمال جنوب و توسعه محور شرق، نهمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی مناطق مرزی.
- (۱۳) ذوالفقاری، مهدی. (۱۳۸۶). ژئوپلیتیک خلیج فارس، ایران و آمریکا (تهدیدها و فرصت‌های روبه روی جمهوری اسلامی). ره آورد سیاسی، ۱۵، ۹۷-۱۲۵.
- (۱۴) رضایپور، دانیال و اسکندری، علی. (۱۳۹۷). فرصت‌ها و تهدیدهای طرح یک کمربند- یک جاده چین برای ایران، دومین کنفرانس بین‌المللی علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و تحول، گرجستان، سازمان بین‌المللی مطالعات دانشگاهی.
- (۱۵) رضایپور، دانیال و سمیر، رضا. (۱۳۹۸). ابتکار جاده ابریشم نوین چین، فرصت‌ها، چالش‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قرقیزستان. دو فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۱ (۱)، ۱۸۶-۱۵۷.
- (۱۶) سیدامینی، سیده شکری و باورصاد، پرویز. (۱۳۹۴). بررسی موقعیت و وضعیت ایران در ترانزیت کالا، دومین کنفرانس بین‌المللی اقتصاد، مدیریت. حسابداری با رویکرد ارزش‌آفرینی، شیراز، موسسه آموزشی مدیران خبره نارون.
- (۱۷) سازمند، بهاره و کاویانی فر، پیمان. (۱۳۹۴). ایران و برنامه ترانسیکا و ابتکار راهرو گاز جنوبی اتحادیه اروپایی در دوران پسا تحریم. فصلنامه روابط خارجی، ۷ (۳)، ۲۹-۵.
- (۱۸) سازمان بندرها و دریانوردی ایران (۱۳۹۹)، کریدورهای بین‌المللی. قابل دسترسی در: <https://www.pmo.ir/fa/cargoandpassenger/internationalcorridors-%DA%A9%D8%B1%DB%8C>
- (۱۹) صادقی فر، محسن. (۱۳۸۸). در مسیر توسعه، مروری بر فرصت‌ها و تهدیدات ترانزیتی در بنادر ایران. مجله دریا و بندر، ۲۶، ۱-۱۱.
- (۲۰) صادقی، حسن. (۱۳۹۴). تاریخچه حمل‌ونقل و ترانزیت، سیر تکاملی آن و کنوانسیون‌های مرتبط، چهارمین کنفرانس ملی و دومین کنفرانس بین‌المللی حسابداری و مدیریت، تهران، شرکت خدمات برتر.
- (۲۱) عزتی، عزت‌الله و شکری، شمس‌الدین. (۱۳۹۱). بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای هم‌جوار. فصلنامه جغرافیایی سرزمین، ۹ (۳۶)، ۱-۱۴.
- (۲۲) عرب امیری، شراره و رادفر، الهام. (۱۳۸۸). ارزیابی کریدورهای بین‌المللی آسیای میانه-اروپا و بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران، یازدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی.
- (۲۳) گل کرمی، عابد؛ کریمی‌پور، یدالله؛ متقی، افشین و ربیعی، حسین. (۱۳۹۶). تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر قابلیت‌های ژئواکونومیک. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۸ (۴۹)، ۵۷-۳۷.

- ۲۴) مجتهدزاده، پیروز. (۱۳۷۹). ایده‌های ژئوپلیتیک و واقعیت‌های ایرانی، تهران: نشر نی.
- ۲۵) مجتهدزاده، پیروز و رشیدی نژاد، احمد. (۱۳۹۰). رقابت روسیه با ایران در حوزه انرژی مناطق آسیای مرکزی- خزر و قفقاز. راهبرد یاس، ۲۵، ۲۶۶-۲۷۶.
- ۲۶) مجتهدزاده، پیروز. (۱۳۹۶). جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، تهران: نشر سمت.
- ۲۷) مجتهدزاده، پیروز. (۱۳۹۳). ژئوپلیتیک دسترسی، سخنرانی، همایش توسعه منطقه مکران از سوی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در جاسک به تاریخ ۲۷ - ۲۸ - ۲۹ خرداد ۱۳۹۳.
- ۲۸) مقاومتی نیوز. (۱۳۹۷). ظرفیت بازار ترانزیت ریلی ایران (۱) ۰.۸ میلیارد دلار درآمد بالقوه ایران از کریدور جنوبی آسیا، مقاومتی نیوز، پایگاه خبری تحلیلی اقتصاد مقاومتی، قابل دسترس در: <https://moqavemati.net/79349>
- ۲۹) نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس. (۱۳۹۹). بررسی نقش بندرها در نظریه‌های جغرافیای سیاسی / ژئوپلیتیک و ارائه نظریه قدرت بندری. فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، ۵ (۴)، ۹۱-۱۱۴.
- ۳۰) نوروزی، علیرضا و تقی زاده، معصومه. (۱۳۹۷). چالش‌ها و چشم‌انداز کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال و جنوب). معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، وزارت امور اقتصادی و دارایی.
- ۳۱) نصر، سید حسین. (۱۳۷۴). برخورد تمدن‌ها و پیامدهای آن برای ایران، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- ۳۲) ویژه‌نامه ترانزیت. (۱۳۸۹). معرفی کریدورهای ترانزیتی، کریدور ترانسیکا.
- ۳۳) وزارت راه و شهرسازی، پایگاه خبری. (۱۳۹۷). معرفی کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران، ترانسیکا؛ کریدوری در دل راه تاریخی ابریشم. قابل دسترس در: <http://news.mrud.ir/news/53966>
- ۳۴) یزدانی، عنایت‌الله و شاه‌محمدی، پریسا. (۱۳۹۳). بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۸۸، ۱۶۶-۱۴۱.
- 35) Abeyagoonasekera, A. (2019). Geopolitical Scales of One Belt One Road. South Asia Journal. <http://southasiajournal.net/geopolitical-scales-of-one-belt-one-road>
- 36) Adib-Moghaddam, A. (2021). What is Iran?: Domestic Politics and International Relations in Five Musical Pieces. Cambridge University Press.
- 37) Ahmadi, S. A. & Noorali, H. (2020). Geopolitical analysis of Iran's position in the initiative of a one-way belt and the opportunities ahead; Eleventh Annual Congress of the Iranian Geopolitical Association, Geostrategic and Geopolitical Developments in Southwest Asia, 2020. [In Persian].
- 38) Ahmadi, S. A. (2008). A Study of the Role and Situation of Iran in Geopolitical Theories. Parliament and Research, 40 (57), 91-114. [In Persian].
- 39) Arab Amiri, Sh. & Radfar, E., (2009). Assessing the International Corridors of Central Asia and Europe and Examining the Obstacles to the Transit Expansion of Iran, 11th International Conference on Rail Transportation. [In Persian].
- 40) Arghavani Pirsalami, F., & Sahar, P. (2017). The New Silk Road as China's Foreign Policy Strategy: Opportunities and Threats for Iran. Foreign Relations, 90 (3), 42-7.
- 41) Arnold, J. (2006). Best Practices in Management of International Trade Corridors. TRANSPORT PAPERS, THE WORLD BANK GROUP.
- 42) Arnold, J., & Dugin, A. (2018). GEOPOLITICS: THEORIES, CONCEPTS, SCHOOLS, AND DEBATES, TRANSCRIPT PREPARED. LECTURE #2 READ AT THE CHINA INSTITUTE OF FUDAN UNIVERSITY.
- 43) Balsiger, J., 2018. Lectures: Cours political geography, Introduction and origins of the (sub)discipline of political geography: [https://baripedia.org/wiki/Introduction_and_origins_of_the_\(sub\)discipline_of_political_geography](https://baripedia.org/wiki/Introduction_and_origins_of_the_(sub)discipline_of_political_geography).
- 44) Blanchard, J., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. Geopolitics, Volume 22- Issue 2.
- 45) Bocharnikov, V., & Egidarev, E. (2018). ONE BELT, ONE ROAD IS AS THE CHALLENGE OF RUSSIA WILDERNESS CONSERVATION. , Conference: International Geographical Conference "China-Mongolia-Russia" Economic Corridor:

- Geographical and Environmental Factors of Territorial Development Opportuninies.
- 46) Briupdates. (2019). Ashgabat Agreement. BRI update, latest development of the Belt and Road Initiative. Retrieved from <http://www.briupdates.com/regional/detail/e6f1ac3ac3c047fa8509b4675ee6d59a>
 - 47) Buyeh, Ch. & Sharifi Kia, M., (2010). Transit and Geopolitical Situation of Sistan and Baluchestan and New Economic Strategies of the Persian Gulf Countries, Proceedings of the 4th International Congress of Geographers of the Islamic World, Iran, Zahedan [In Persian].
 - 48) Chalikyan, N., & Tashjian, Y. (2021). Geopolitics of the North-South Transport Corridor. South Asian Voices. <https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transport-corridor/>
 - 49) Chaudhury, D., (2018). India admitted to Ashgabat Agreement as Delhi pushes Eurasian connectivity agenda. Economic Times, Last Updated: Feb 01, 2018, 10:00 PM IST. Retrieved from <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/india-admitted-to-ashgabat-agreement-as-delhi-pushes-eurasian-connectivity-agenda/articleshow/62746478.cms>
 - 50) Ciprian , B. (2009). GEOPOLITICS AND TRANSPORTATION. UNITED STATES AND PANAMA CANAL. University of Oradea, Faculty of Economics .
 - 51) Cohen, S. (2003). Geopolitics of the World System. Rowman & Littlefield Publishers.
 - 52) Cohen, S. B. (2014). Geopolitics: The Geography of International Relations. Rowman & Littlefield Publishers.
 - 53) Contessi, N. (2020). In the Shadow of the Belt and Road, Eurasian Corridors on the North—South Axis, . Reconnecting Asia.
 - 54) Contessi, N. (2020). The Great Railway Game, Eurasian Corridors on the North—South Axis, . Reconnecting Asia.
 - 55) Dehghan, M., (2016). Analysis of the role of Chabahar port in the north-south communication corridor and east axis development, the ninth congress of the Geopolitical Association of Iran and the first conference of the Geography and Border Planning Association. [In Persian].
 - 56) Dorsey, J. (2020). Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road. Project: Middle East.
 - 57) ECO.INT., (2020). HLWG Meetings of ITI & KTAI road corridors. Economic Cooperation Organization, News and Media, Latest News, TC. Retrieved from <http://eco.int/news/88357-HLWG-Meetings-of-ITI-KTAI-road-corridors.html?t=News>
 - 58) Ezzati, E., & Shokri, S. (2012). The study of Chabahar position in north-south transit and its role in the development of neighboring cities. Geographical Quarterly of the Land, 9 (36), 1-14.[In Persian].
 - 59) Fairgrieve, J., (1915). Geography and World Power. London, University Tutorial Press.
 - 60) Fathollah-Nejad, A. (2015). A Critical Geopolitics of Iran's International Relations in a Changing World Order. University of London, School of Oriental and African Studies, 2015 - 598.
 - 61) Fathollah-Nejad, A. (2021). Iran in an Emerging New World Order: From Ahmadinejad to Rouhani. Palgrave Macmillan.
 - 62) Fuller, G., (1991). The center of the universe: the geopolitics of Iran. Westview Press; 1st edition (September 30, 19-91.
 - 63) Gol Karami, A., & Karimipour, Y., Mottaqi, A., & Rabiee, H. (2017). Explaining the Geopolitics of the Foreign Policy of the Islamic Republic of Iran with Emphasis on Goeconomic Capabilities, Journal of Applied Research in Geographical Sciences, 18(49), 37-57. [In Persian].
 - 64) Hafeznia, M. R. (2002). Political Geography of Iran. Tehran: Samt. [In Persian].
 - 65) Haiquan , L., (2017). The Security Challenges of the “One Belt, One Road” Initiative and China’s Choices. Croatian International Relations Review 23(78), 129-147.
 - 66) Hali, M. S. & Shukuii, T. & Lqbal. S., (2015). One Belt and One Road, impact on Chine-Pakistan Economic Coridor, Strategic Studies, , 34(35), 147-164.

- 67) Hashemi Rafsanjani, F. (2014). Iran's Role in the New Silk Road Strategy in the 3rd Millennium. Retrieved from <http://newparadigm.schillerinstitute.com/media/dr-fateme-hashemi-rafsanjani-irans-role-in-the-new-silk-road-strategy-in-the-3rd-millennium/>
- 68) Hemmings, J., (2020). Reconstructing Order, The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road. Roundtable in Asia Policy 15(1), 1-12.
- 69) Hochberg, L. & Sloan, G. (2017). Mackinder's Geopolitical Perspective Revisited, Journal of Strategic Studies, 22, DOI: 10.1080/01402399908437752.
- 70) Hope, A., & Cox, J., (2015). Development Corridors, ECONOMIC AND PRIVATE SECTOR PROFESSIONAL EVIDENCE AND APPLIED KNOWLEDGE SERVICES TOPIC GUIDE. Coffey International Development December, EPS Peaks, p. 1, 2.
- 71) Hourcade, B., (2010). Géopolitiquedel'Iran. Paris: Armand Colin, ISBN978-22002-5722-4; 256pp.
- 72) Hughes, R. J. & Heley, J. H., (2015). Between Man and Nature: The Enduring Wisdom of Sir Halford J. Mackinder. Journal of Strategic Studies, 38(6), 898-935, DOI: 10.1080/01402390.2015.1021037.
- 73) Huntington, S., (1993). The Clash of Civilizations?. Foreign Affairs, 72, 22-49.
- 74) Iras. (2013). Institute of Iran-Eurasia Studies, Iran and the Trasicca Corridor; Capacities and Challenges, Institute of Iranian and Eurasian Studies. [In Persian].
- 75) IRIMRUD., (2014). Country Report Of The Islamic Republic of Iran, First Meeting of Regional Network of Legal And Technical Experts On Transport Facilitation Phuket,10-12 February 2014. Islamic Republic of Iran Ministry of Roads & Urban Developmen.
- 76) Jones, M., Jones, R., & Woods, M., (2004). An Introduction to Political Geography, Space, place and politics, Routledge.
- 77) Kaplan. R. D., (2018). The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century, Random House.
- 78) Kaussler, B., (2011). Reviewed Work: Géopolitique de l'Iran by Bernard Hourcade. Iranian Studies, Volume 44, 2011 - Issue 6: 924-927. doi:<http://dx.doi.org/10.1080/00210862.2011.586819>
- 79) Keser, H., (2015). Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA. Sosyoekonomi 24(24), 163-182.
- 80) Khalili, M., Manshadi, M., & Azmoudeh, F. (2011). Geoeconomic requirements of the development of the southeastern region of Iran. Foreign Relations, 3,81-124. [In Persian].
- 81) Khodaghlipour, A. (2017). China Belt Initiative and Its Impact on the National Interests of the Islamic Republic of Iran. Foreign Policy Quarterly, 1 (1), 17-49. [In Persian].
- 82) Knutsen, T. L. (2014). Halford J. Mackinder, Geopolitics, and the Heartland Thesis, The International History Review, 36:5, 835-857, DOI: 10.1080/07075332.2014.941904.
- 83) Kouhi Esfahani, M. (2019). Iran's Foreign Policy in the South Caucasus: Relations with Azerbaijan and Armenia,. NewYork and London: Publisher: Routledge.
- 84) Lin, W., (2018). Transport geography and geopolitics: Visions and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. Journal of Transport Geography.81, 102436.
- 85) Loydlist. (2020). One Hundred Ports 2020. Lloyd's List. Retrieved from <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>.
- 86) Mackinder, H.J., (1904). 'The Geographical Pivot of History', Geographical Journal, xxiii, 4, 421-37.
- 87) Mackinder, H.J., (1919). Democratic Ideals and Reality A Study in the Politics of Reconstruction, London: Constable and Co., Ltd.
- 88) Mahan, A. (1898). The Influence Of Sea Power Upon History (1660-1783). Spectral Assoc.,.
- 89) Marshall, T., (2015). Prisoners of Geography: Ten Maps That Tell You Everything You Need To Know About The World. Scribner.
- 90) Ministry of Roads and Urban Development, News Base (2018). Introduction of International Corridors Crossing Iran, Trasika; Corridor in the heart of the historic Silk Road. Available at: <http://news.mrud.ir/news/53966> [In Persian].
- 91) Moghavemati News. (2018). Iran's Rail Transit Market Capacity (1) \$ 0.8 Billion Iran

- Potential Revenue from the South Asian Corridor, esistance News, Resistance Economy Analytical News Base, Available at: <https://moqavemati.net/79349>. [In Persian].
- 92) Mohan, G. (2018). Europe's Response to the Belt and Road Initiative. German Marshal fund of the United State.
 - 93) Mohapatra, N. (2020). View: Geopolitical significance of trilateral Chabahar connectivity and India- Central Asia relations. Economic Times, Last Updated: Dec 30, 2020, 06:05 PM IST. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/view-geopolitical-significance-of-trilateral-chabahar-connectivity-and-india-central-asia-relations/articleshow/80027644.cms?from=mdr>.
 - 94) Mojtahedzadeh, P. (2014) Geopolitics of Access, Lecture, Conference on the Development of the Makran Region by the Navy of the Islamic Republic of Iran in Jask, June 27-28, 2014. [In Persian].
 - 95) Mojtahedzadeh, P. (2017). Political Geography and Geographical Politics, Samat Publishing. [In Persian].
 - 96) Mojtahedzadeh, P.(2000). Geopolitical Ideas and Iranian Realities, Ney Publishing. [In Persian].
 - 97) Monshipouri, M. & Heiran-Nia, J., (2021). Iran's Security Interests and Policies in the South Caucasus, Iran and the Caucasus 25 (2021) Koninklijke Brill NV, Leiden.
 - 98) Muir, R. (1975). Modern Political Geography. Macmillan.
 - 99) Naji, S. (2001). IRAN, THE CENTER OF 'STRATEGIC ENERGY ELLIPSE': A GEOPOLITICAL REALITY. Published by: Addleton Academic Publishers, Geopolitics, History, and International Relations, 3, 284-300.
 - 100) Nasr, S. H. (1995). The Clash of Civilizations and Its Consequences for Iran, Office of Political and International Studies, Ministry of Foreign Affairs.
 - 101) Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2021). A Study of the Role of Ports in Theories of Political / Geopolitical Geography and Presenting the Theory of Port Power, Journal of Political Geography Research, Mashhad, 5(4), 91-114. [In Persian].
 - 102) Nowruzzi, A., & Taghizadeh, M., (2018). Challenges and Prospects of Corridors of International Transport and Transit through Iran (with emphasis on North and South Corridors), Economic Deputy of Gilan General Directorate of Economy and Finance, Ministry of Economic Affairs and Finance. [In Persian].
 - 103) O'Tuathail, G., Dalby, S., & Routledge, P. (1998). The Geopolitics Reader. Routledge.
 - 104) Parand, F. (2013). The Role of Foreign Transit in the Development of Iran's Trade Relations with Central Asian Countries, Opportunities and Challenges. Journal of Business Studies, 60, 77-91. [In Persian].
 - 105) PGlobal. (2011). Global Advisory and Training Services,. A STUDY OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN OIC MEMBER COUNTRIES, This publication was commissioned and funded by the Islamic Development Bank.
 - 106) Port and Sea (2011). The role of transit in the development of the global economic network, the twenty-seventh year, 186, 1-11. [In Persian].
 - 107) Ports and Maritime Organization of Iran. (2019), International Corridors. Available at: <https://www.pmo.ir/fa/cargoandpassenger/internationalcorridors-%DA%A9%D8%B1%DB%8C>. [In Persian].
 - 108) Pototskaya, T., Katrovskiy, A., & V. I., C. (2016). Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in the Post-Soviet Time. International Journal of Energy Economics and Policy, 6(4), 782-788.
 - 109) Reilly, D. (2000). Shatterbelts and conflict behaviour: The effect of globalisation on 'high risk' states. Geopolitics 5(3), 48-77.
 - 110) Rezapour, D., & Eskandari, A. (2016). Opportunities and Threats of a Belt-China Road Project for Iran, 2nd International Conference on Political Science, International Relations and Transformation, Georgia, International Organization for Academic Studies. [In Persian].
 - 111) Rezapour, D., & Samir, R. (2019). The New China Silk Road Initiative, Opportunities, Challenges and Threats to Iran, Pakistan and Kyrgyzstan. Bi-Quarterly Journal of

- International Political Economy Studies, 1 (1), 157-186. [In Persian].
- 112) Rifaat, H. (2016). China, Iran, and 'One Belt, One Road, Will Iran become drawn into China's 'One Belt, One Road' orbit in Pakistan? The Diplomat, October 25, 2016. Retrieved from <https://thediplomat.com/2016/10/china-iran-and-one-belt-one-road/>
- 113) Sadeghi, H. (2015), History of Transportation and Transit, its Evolution and Related Conventions, Fourth National Conference and Second International Conference on Accounting and Management, Tehran, Bartar Services Company. [In Persian].
- 114) Sadeghifar, M., (2009). On the Road to Development, A Review of Transit Opportunities and Threats in Iranian Ports, Journal of the Sea and Port, 26, 1-11. [In Persian].
- 115) Sarker, M., Hossin, M., Yin, X., & Sarkar, M. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy, 9, 623-638.
- 116) Sarma, H. (2018). TURNING THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH CORRIDOR INTO A DIGITAL CORRIDOR. Comparative Politics 9(4).
- 117) Sazmand, B., & Kavianifar, P. (2015). Iran and the Trasica program and the European Union Southern Gas Corridor Initiative in the post-sanctions period, Foreign Relations Quarterly, 7 (3),5-29. [In Persian].
- 118) Seyed Amini Shokri, S., & Bavarsad, P., (2015). A Study of the Situation and Situation of Iran in the Transit of Goods, The Second International Conference on Economics, Management, Accounting with Value Creation Approach, Shiraz, Narun Expert Managers Training Institute. [In Persian].
- 119) Shaw, J., & Sidaway, J. (2011). Making Links: On (Re)engaging with Transport and Transport Geography. Progress in Human Geography 35(4), 502-520.
- 120) Singh Roy, M. (2012). Iran: India's Gateway to Central Asia. Strategic Analysis, 36(6), 1-14.
- 121) Singh Roy, M., & Roy, J. (2017). PLACING INDIA IN THE EMERGING REGIONAL DYNAMICS OF CENTRAL ASIA. Revista UNISCI / UNISCI Journal, N° 45 (Octubre/October 2017).
- 122) Solhdoost, M. (2021). Iran's geo-strategic orientations toward China and India. Journal of the Indian Ocean Region, Volume 17, 2021 - Issue 1: Between the Elephant and the Dragon: Small States and India-China Rivalry in the Indian Ocean Region, 60-77.
- 123) Spykman, N. (1942). America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power. (New York: Harcourt.
- 124) Studyiq. (2018). India Joins the Ashgabat Agreement,. <https://www.studyiq.com/blog/india-joins-ashgabat-agreement-%E0%A4>.
- 125) Tashjian, Y. (2021). Armenia and India's Vision of "North-South Corridor": A Strategy or a "Pipe Dream"? Armenian Weekly, March 24, 2021. Retrieved from <https://armenianweekly.com/2021/03/24/armenia-and-indias-vision-of-north-south-corridor-a-strategy-or-a-pipe-dream>.
- 126) Tianyang, L. (2019). Belt & Road Initiative expands China-Iran cooperation. China Daily, 2019, 1-25. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/25/WS5c4aa81da3106c65c34e6912.html>
- 127) Tisheh Yar, M., & Tuyserkani, M. (2017). The Road to the East and the West in the Middle East, Journal of Central Asia and the Caucasus, 99, 2-25. [In Persian].
- 128) Transit Special Letter. (2010). Introduction of Transit Corridors, Trasica Corridor. [In Persian].
- 129) Tweed, D. (2019). QuickTake, China's New Silk Road, Bloomberg.
- 130) Vince, V. (2003). Maritime Transport and Port Operations. The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, 11.
- 131) Wifistudy. (2018). India joins Ashgabat agreement. https://www.wifistudy.com/assets/frontend/pdf/capsule/1517635730_english.pdf.
- 132) World Bank. (2018). South Asia's Transport Corridors can Engines of Growth. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/07/04/south-asias-transport-corridors-can-become-engines-of-growth>.
- 133) Yazdani, A., & Shah Mohammadi, P. (2014). A Study of the Positive Aspects and the

- Necessity of Iran's Dynamics in the Economic Belt Initiative from the Perspective of the Copenhagen School, *Central Asia and Caucasus Quarterly*, 88, 141-166. [In Persian].
- 134) Zolfaghari, M. (2007). *Persian Gulf Geopolitics, Iran and the United States (Threats and Opportunities Facing the Islamic Republic)*, *Political Outcome*, 15, 95-115. [In Persian].

