



Geoeconomic explanation of Silk Road and its effect on Iran's regional power

Hamid Reza Meli¹, Afshin Mottaghi²✉, Hossein Rabiei³, Morad Kaviani Rad⁴

1. Department of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

Email: melli.h1425@gmail.com

2. (Corresponding Author) Department of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

Email: amottaghi@khu.ac.ir

3. Department of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

Email: rabiee@khu.ac.ir

4. Department of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

Email: kaviani@khu.ac.ir

Article Info

Article type:

Research Article

Article History:

Received:

30 March 2025

Received in revised form:

23 May 2025

Accepted:

28 June 2025

Available online:

3 August 2025

Keywords:

Silk Road,
Geo-economy of Iran,
Economic Diplomacy,
Regional Power.

ABSTRACT

In terms of geo-economic potentials, the Silk Road has a privileged status among countries in different areas such as Southeast Asia, Central Asia, the Indian subcontinent, and West Asia. Iran is one of the countries located on this road. Rich energy and mineral resources are among Iran's most important economic attractions. In addition, Iran is geographically located in one of the most unique geo-economic positions in the world. However, in recent decades, due to the weakness of the political management of space and especially international problems, the corridors have not been used to transform the said potential into regional power. In this context, the current research has studied the geo-economic role of the Silk Road and its impact on Iran's regional power with a descriptive-analytical and survey method. The statistical population consists of all experts in the field of political geography, whose sample size was determined to be 35 people. The analysis of the findings was based on the similarity of cosine economic models, and SPSS software was used. The results showed that developing the Silk Road, in addition to improving Iran's position in economic, commercial, political, and military terms, could also widen the range of economic diplomacy in the Islamic Republic of Iran. The Silk Road development can provide Iran's geo-economic interests among the countries of Central Asia, the Caspian, and the Indian subcontinent. It can also increase the export of oil and energy, as well as increase the cooperation and dependencies of Central Asian countries, especially China.

Cite this article: Melli, H. R., Mottaghi, A., Rabiei, H., & Kaviani Rad, M. (2025). Geoeconomic explanation of Silk Road and its effect on Iran's regional power. *Human Geography Research Quarterly*, 57 (2), 33-47.

<http://doi.org/10.22059/jhgr.2023.357677.1008591>



Extended Abstract

Introduction

Iran's strategic geographic position has long made it a vital crossroads connecting East and West, as well as North and South. The passage of the historical Silk Road through Iranian territory transformed the country into a major commercial and cultural hub. In the modern era, with China's revival of the Belt and Road Initiative (BRI), Iran's geoeconomic significance has gained renewed attention. Its vast energy resources, access to open seas, proximity to major regional and transregional markets, and location along key international corridors offer considerable potential for increasing Iran's regional power. However, over recent decades, this potential has not been fully realized due to inadequate spatial political management, infrastructure challenges, and international pressures. This paper aims to analyze the geoeconomic role of the Silk Road in enhancing Iran's regional power and to identify the key factors influencing the optimal use of this opportunity.

Methodology

This study employs a descriptive-analytical and survey-based research design. The statistical population includes political geography experts in Iran. Using Cochran's formula, a sample of 35 experts was selected. Data were collected via a researcher-designed questionnaire based on a five-point Likert scale. The validity of the research instrument was assessed through content analysis and expert review, while its reliability was confirmed using Cronbach's alpha. Data analysis was performed using SPSS software, applying statistical models such as cosine similarity and frequency analysis. The questionnaire included items on the impact of the Silk Road on various components of Iran's regional power, including economy, politics, security, diplomacy, and regional interdependencies.

Results and discussion

The results indicate that the revitalization of the Silk Road could exert multi-layered and positive effects on Iran's regional power.

On the economic front, the development of oil, gas, petrochemical, and other raw material exports-particularly to Central Asia, the Caspian region, and the Indian subcontinent-was identified as a major benefit. Other potential advantages include increased foreign direct investment, growth in foreign exchange revenues through transit, and a boost in tourism. Politically, deeper economic engagement could enhance Iran's economic diplomacy and strengthen its bargaining power in regional and international negotiations. Improved relations with powers such as China and Russia, along with increased economic interdependence among regional states, may also expand Iran's political influence. In the security domain, given regional countries' dependence on Iranian transit routes, the Silk Road could serve as a lever for fostering regional stability and reducing geopolitical threats.

Statistical analysis of the questionnaire revealed high average responses for key indicators: growth in energy exports (4.66), petrochemical exports (4.71), foreign investment attraction (4.66), enhancement of cultural relations (4.66), and strategic partnerships (4.81).

These findings are consistent with domestic studies, including those by MirMohammadi et al. (2019), Zarei (2021), and Pishgahi-Fard and Ranjbari (2020), all of which emphasize Iran's geoeconomic potential as a transit corridor. The results also align with international research, such as Becquelin (2019) and Fallon (2015), which highlight the Silk Road's strategic role in shaping a new Eurasian economic order-indicating this study's coherence with the broader body of global academic literature.

Conclusion

Given its substantial geoeconomic capacities, Iran-if equipped with effective political management, upgraded infrastructure, and an active economic diplomacy-can emerge as an influential player in the regional and global order. The development of the Silk Road presents a unique opportunity for diversifying foreign exchange income, reducing oil dependence, expanding regional influence, and transforming Iran into a central axis

connecting East and West, North and South. However, realizing this vision requires overcoming internal obstacles such as bureaucratic inefficiency, underdeveloped transportation infrastructure, investment insecurity, and weak regional and international engagement. Therefore, it is recommended that a national strategy be developed to maximize the geoeconomic potential of the Silk Road, making it a top priority in Iran's economic and diplomatic policymaking.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

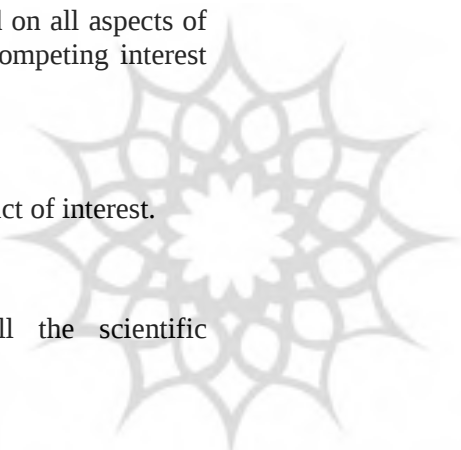
Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

تبیین ژئواکونومیک جاده ابریشم و تأثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران

حمیدرضا ملی^۱، افشین متقی^۲ ✉، حسین ربیعی^۳، مراد کاویانی راد^۴^۱- گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران. رایانامه: javad.koohpayma@ut.ac.ir^۲- نویسنده مسئول، گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران. رایانامه: amottaghi@khu.ac.ir^۳- گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران. رایانامه: javad.koohpayma@ut.ac.ir^۴- گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران. رایانامه: javad.koohpayma@ut.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

از نظر پتانسیل‌های ژئواکونومیک جاده ابریشم از وضعیت ممتازی در میان کشورهای حوزه‌های مختلف نظیر جنوب شرق آسیا، آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند و غرب آسیا برخوردار است. ایران یکی از کشورهای واقع در مسیر این جاده است. وجود منابع غنی انرژی و معدنی از جمله اهم جذابیت‌های اقتصادی ایران به شمار می‌آیند و افزون بر آن ایران از نظر جغرافیایی نیز در یکی از منحصربه‌فردترین موقعیت‌های ژئواکونومیک جهان واقع شده است. اما در طی دهه‌های اخیر به دلیل ضعف مدیریت سیاسی فضا و به‌ویژه مشکلات بین‌المللی، استفاده از کریدورها برای تبدیل پتانسیل‌های گفته‌شده به قدرت منطقه‌ای صورت نگرفته است. در این زمینه پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی نقش ژئواکونومیک جاده ابریشم و تأثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری را کلیه کارشناسان حوزه جغرافیای سیاسی تشکیل می‌دهند که حجم نمونه آن تعداد ۳۵ نفر تعیین گردید. تحلیل یافته‌ها نیز بر اساس مدل‌های اقتصادی مشابهت و کسینوس و نرم‌افزار SPSS استفاده گردید. نتایج نشان داد توسعه جاده ابریشم افزون بر ارتقاء جایگاه ایران از بعد اقتصادی، تجاری، سیاسی و نظامی، می‌تواند برد دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را نیز فراخ‌تر نماید. توسعه جاده ابریشم بیش از همه می‌تواند منافع ژئواکونومیک ایران را در میان کشورهای آسیای مرکزی، خزر و شبه‌قاره هند تأمین نماید و همچنین می‌تواند افزایش صادرات نفت و انرژی و همچنین افزایش همکاری‌ها و وابستگی‌های کشورهای آسیای مرکزی به‌خصوص چین را به همراه داشته باشد.

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۱/۱۰

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۳/۰۲

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۴/۰۷

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۰۵/۱۲

واژگان کلیدی:

جاده ابریشم، ژئواکونومی ایران، دیپلماسی اقتصادی، قدرت منطقه‌ای.

استناد: ملی، حمیدرضا؛ متقی، افشین؛ ربیعی، حسین و کاویانی راد، مراد. (۱۴۰۴). تبیین ژئواکونومیک جاده ابریشم و تأثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران. فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۷ (۲)، ۳۳-۴۷.

<http://doi.org/10.22059/jhgr.2023.357677.1008591>

مقدمه

اقتصاد کریدوری یا ترانزیتی، درآمد ملی بسیاری از کشورها را که برخی از آن‌ها در همسایگی ما قرار دارند، افزایش داده است، درحالی‌که موقعیت ژئوپلیتیک آن‌ها به‌هیچ‌عنوان با مزیت‌های جغرافیای ایران قابل‌مقایسه نیست. در این رابطه می‌توان گفت که آسیب‌هایی مانند پیچیدگی قوانین و رویه‌های مرتبط با ترانزیت و نبودن زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی راهبردی برای رقبا ایجاد نموده تا در این میان مبدأ را برای عبور از مسیرهای ترانزیتی خود مجاب کنند (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸). بررسی آمارهای ترانزیت حاکی از روند صعودی این رویه در سالیان اخیر است؛ طبق اعلام سخنگوی گمرک جمهوری اسلامی ایران در مجموع ۷,۵۳ میلیون تن کالا در سال مالی (۲۰۲۱) از ایران ترانزیت شد که نسبت به سال قبل ۰,۸۹ درصد کاهش نشان می‌دهد (Iru website, Jun 2022). اما این روند با ظرفیت‌های موجود کشور همخوانی ندارد؛ زیرا با بهره‌گیری مناسب از این ظرفیت‌ها به‌راحتی می‌توان درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین حتی درآمدهای نفتی کرد. با وجود موقعیت ویژه و خاص ایران برای حمل‌ونقل بین‌المللی، هنوز جایگاه مناسب اقتصادی و استراتژیک ایران در منطقه حاصل نشده است و فاصله نسبتاً زیادی تا به دست آوردن جایگاه مناسب در بازار حمل‌ونقل بین‌المللی وجود دارد. بر اساس آمار و اطلاعات در دسترس، ایران موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی برای عبور محموله‌های تجاری دارد و در حال حاضر سالانه دست‌کم ۲۰۰ میلیون تن کالا به‌موازات کریدورگذاری از ایران جابه‌جا می‌شود، اما سهم کشور در سال‌های اخیر فراتر از ۱۲ میلیون تن نرفته است (Handle website, May 2022).

مسیری که برای حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد و به‌عنوان محور ترافیک کالا در سطح کشوری، منطقه‌ای و یا بین‌المللی تلقی می‌شود، کریدور نامیده می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از روش‌های مختلف حمل‌ونقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان استفاده نمود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از روش‌های مختلف حمل‌ونقل بار از جمله دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان استفاده نمود. کریدورهای حمل‌ونقل شامل کریدور تجارت داخلی، کریدور تجارت خارجی، کریدورهای ترانزیتی تبادل کالا، کریدور بین‌المللی و کریدور بین‌المللی عبوری از ایران است (بیات و صادقیان، ۱۳۹۴). کریدور بین‌المللی شامل انواع مسیرهای حمل‌ونقل جاده‌ای، خطوط راه‌آهن و مسیر آبی است. در حقیقت نوع خاصی از کریدور ترانزیتی یا تجاری خارجی است. هدف از کریدور بین‌المللی توسعه حمل‌ونقل مرکب، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آن‌ها و افزایش امنیت حمل بار است. به‌طور کلی هر کریدور در یکی از جهت‌های زیر قرار دارد:

برآیند علوم انسانی

(۱) جهت شمال به جنوب و یا برعکس

(۲) جهت شرق به غرب و یا برعکس

(۳) جهتی مابین کریدورهای عرضی و طولی

(۴) کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران

(۵) کریدور بین‌المللی عبوری از ایران (پیشگاهی فرد و رنجبری، ۱۳۹۹).

کریدور بین‌المللی عبوری از ایران زیرمجموعه‌ای از کریدور بین‌المللی است. ایران به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی و دسترسی از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر، از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین، به‌عنوان شاهراه تجارت بین‌المللی محسوب می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران که از شمال و جنوب متصل به دریا است و همچنین برخوردار بودن از بندرهای زیاد در کنار شبکه حمل‌ونقل زمینی و راه‌آهن، از جمله عواملی است که باعث کوتاه شدن مسیر انتقال کالا و کم شدن هزینه‌ها

به‌خصوص میان کشورهای شرق آسیا و اروپا می‌شود. در میان کریدورهای فعال در ایران، کریدور شمال-جنوب زمان انتقال کالا را ۲۰ روز و هزینه حمل‌ونقل را ۳۰ درصد در مقایسه با عبور کالا از کانال سوئز مصر کم می‌کند و همچنین انتقال کالاهای چینی از طریق قطار و عبور آن‌ها از ایران، ۲۰ روز در مسیر و حدود ۹۰۰ دلار در هر کانتینر صرفه‌جویی دارد. بیش از ۵ کریدور بین‌المللی از خاک ایران عبور می‌کند و شاید مهم‌ترین آن، کریدور شمال-جنوب باشد که هند و روسیه را از طریق ایران به یکدیگر متصل می‌کند و همچنین کریدور تراسیکا که همچون پلی میان کشورهای آسیای میانه و قاره اروپا عمل می‌کند و نیز راه ابریشم که ارتباط‌دهنده شرق آسیا به دریای مدیترانه است و چند کریدور دیگر که هنوز به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم تکمیل نشده‌اند، از دیگر مسیرهای ترانزیتی مهمی هستند که از ایران عبور می‌کنند (IRU website, Jun 2022).

راه ابریشم یا همان جاده ابریشم^۱، شبکه راه‌های به‌هم‌پیوسته‌ای است که در گذشته با هدف بازرگانی و تجارت بین کشورهای آسیایی احداث شده است. این جاده شرق و غرب و جنوب آسیا را به هم وصل می‌کرد و همچنین آسیا را به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می‌داد. این مسیر تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا شناخته می‌شد. این جاده سالیان سال به‌عنوان مهم‌ترین جاده دنیا معرفی می‌شد. در ۱۶ مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند (Boulnois, 2004).

مبانی نظری

ادوارد لوتواک^۲ در سال ۱۹۹۰ میلادی در مقاله‌ای اصطلاح ژئواکونومی^۳ را وارد فرهنگ لغات نمود که در آن استدلال کرد پس از جنگ سرد، اهمیت قدرت نظامی جای خود را به قدرت ژئواکونومیک داده است. هر چند استفاده از اصطلاح ژئواکونومیک متداول است اما فاقد تعریف مورد توافق است. این اصطلاح معمولاً به معنای استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد اهداف ژئوپلیتیکی به کار می‌رود. اما در تعاریف دیگر با معکوس کردن اهداف و ابزارها بر چگونگی استفاده از توانایی‌های ژئوپلیتیکی برای رسیدن به اهداف اقتصادی تأکید می‌کنند. به‌طور کلی، می‌توان ژئواکونومی را به‌عنوان تعامل بین اقتصاد، ژئوپلیتیک و استراتژی در نظر گرفت (Schneider-Petsinger, 2016).

در مطالعات روابط بین‌الملل، یک قدرت منطقه‌ای کشوری است که در یک ناحیه جغرافیایی دارای قدرت است. قدرت منطقه‌ای واژه‌ای است که استفاده از آن در تجزیه و تحلیل‌های مربوط به امور بین‌المللی بسیار رایج است. این واژه که بنیان نظری خاصی در ادبیات روابط بین‌الملل دارد، گویای نوع خاصی از تقسیم‌بندی دولت‌هاست که در آن، قدرت ملی به‌مثابه معیار اصلی مورد توجه قرار می‌گیرد. دولت‌ها را به‌انحاء مختلف می‌توان تقسیم‌بندی کرد؛ برای مثال اگر سطح توسعه ملاک باشد، تقسیم‌بندی رایجی وجود دارد که طبق آن، دولت‌ها به دو دسته توسعه‌یافته و توسعه‌نیافته (یا کمتر توسعه‌یافته) تقسیم می‌شوند. به لحاظ سطح فضای باز سیاسی نیز در تقسیم‌بندی دولت‌ها با مفاهیمی چون دولت‌های دموکراتیک، دولت‌های اقتدارگرا و دولت‌های توتالیتار برخورد می‌کنیم. حال اگر معیار تقسیم‌بندی، سطح قدرت ملی باشد، به مفاهیمی چون ابرقدرت‌ها، قدرت‌های بزرگ، قدرت‌های میانی و قدرت‌های منطقه‌ای می‌رسیم (مهرکویی و باویر، ۱۳۹۳).

1. Silk Road
2. Edward Luttwak
3. Geoeconomics

کشورهایی که از قدرت خود به‌خوبی استفاده می‌کنند و در ناحیه‌ای از جهان قدرت دارند، دارای برتری منطقه‌ای خواهند بود. قدرت‌های منطقه‌ای قطبیت یک ناحیه منطقه‌ای را شکل می‌دهند. معمولاً، قدرت‌های منطقه‌ای دارای توانمندی‌هایی هستند که در منطقه مهم است، اما دارای توانمندی‌هایی در مقیاس جهانی نیستند. در تعریف‌های قدرت منطقه‌ای اندکی تضاد وجود دارد. کنسرسیوم اروپایی برای پژوهش‌های سیاسی یک قدرت منطقه‌ای را به‌عنوان «یک دولت متعلق به یک ناحیه تعریف‌شده از نظر جغرافیایی که از نظر اقتصادی و نظامی بر این منطقه حاکم است، قادر به اعمال نفوذ مسلط در منطقه و نفوذ قابل‌توجهی در مقیاس جهانی است، مایل به استفاده از منابع قدرت است و توسط همسایگان خود به‌عنوان رهبر منطقه‌ای به رسمیت شناخته یا حتی پذیرفته‌شده تعریف می‌شود (موردفارژ، ۱۳۹۲).

مؤسسه مطالعات جهانی و منطقه‌ای بیان می‌کند که یک قدرت منطقه‌ای باید:

- ۱) بخشی از یک منطقه قابل‌تعریف را با هویت خود تشکیل دهد.
- ۲) ادعا کند که یک قدرت منطقه‌ای است (تصویر خود در یک قدرت منطقه‌ای)
- ۳) نفوذ قاطعی بر گستره جغرافیایی منطقه و همچنین ساختار ایدئولوژیک خود داشته باشد.
- ۴) دارای توانمندی‌های نسبتاً بالایی در ارتش، اقتصاد، جمعیت شناختی، امور سیاسی و ایدئولوژیکی باشد.
- ۵) به‌خوبی در منطقه یکپارچه‌شده باشد.
- ۶) وظایف امنیت منطقه‌ای را تا حد بالایی در دستور کار خود تعریف کند.
- ۷) به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای نزد قدرت‌های دیگر در منطقه و فراتر از آن و به‌ویژه نزد دیگر قدرت‌های منطقه‌ای اعتبار داشته باشد.

۸) دارای ارتباط خوبی با مجامع منطقه‌ای و جهانی باشد (کریمی، ۱۳۹۴).

ابرقدرت‌ها به‌تبع موقعیت برتری که در گستره جهانی دارند، منافع و حوزه‌های نفوذ و دخالت خود را در کل جهان تعریف کرده‌اند، به‌گونه‌ای که اگر سیستم بین‌الملل تک‌قطبی باشد، فقط ابرقدرت موجود در گستره جهان اعمال نفوذ و دخالت می‌کند، اما اگر دو قطبی یا چندقطبی باشد، ابرقدرت‌ها در مورد کم و کیف اعمال نفوذ به نحوی توافق کرده یا ناگزیر از پذیرش نوعی تفاهم می‌شوند (فتحی و همکاران، ۱۳۹۷). تقریباً همان نقشی را که ابرقدرت‌ها در سطح جهانی ایفا می‌کنند، قدرت‌های منطقه‌ای در سطح منطقه‌ای خاص اعمال می‌نمایند. قدرت‌های بزرگ و قدرت‌های میانی، حالت بینابین دارند. آن‌ها اگر چه قدرت مانورشان فراتر از منطقه خاص است، اما قدرت و قابلیت اعمال نفوذشان، محدودتر از گستره جهانی است و درعین‌حال، به سمت کنار آمدن با ملاحظات ابرقدرت‌ها سوق داده می‌شوند. قدرت منطقه‌ای در چارچوب سیستم منطقه‌ای عمل می‌کند و سیستم منطقه‌ای نیز تحت تأثیر منطق حاکم بر سیستم جهانی می‌باشد. از این‌رو، قدرت منطقه‌ای نمی‌تواند نسبت به ملاحظات قدرت‌های فرا منطقه‌ای بی‌اعتنا باشد (طباطبایی و همکاران، ۱۳۹۹).

جایگاه ژئوترانزیت ایران در جنوب غرب آسیا

ایران از قدیم‌الایام به‌عنوان چهارراه ترانزیتی تمدن‌ها مطرح و از نظر دریا و خشکی از موقعیت بسیار خوبی برخوردار بوده است. موقعیت ژئوترانزیت ایران در نظام ژئوپلی‌نومیکی جهانی که متکی بر منابع جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی با محوریت بنادر و کریدورهاست، می‌تواند ورق‌های زیادی را در بازی‌های منطقه‌ای و جهانی برای کشور رو کند. ایران با موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد در قلب چهارراهی که خاورمیانه، آسیا و اروپا را به هم پیوند می‌دهد، با توانمندی‌های تجاری، گمرکی، مالیاتی و سرمایه‌گذاری بین منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای قرار گرفته است. وجود مرز مشترک از شمال با

دریای خزر و از جنوب با خلیج فارس و دریای عمان، دسترسی ایران به بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی را فراهم کرده است (Foltz, 2010).

ایران همچنین از لحاظ دسترسی به کشورهای اوراسیا از شمال، شرق به کشورهای آسیای مرکزی و از غرب با مرز زمینی با ترکیه و در نتیجه استفاده از بخشی از جاده ابریشم، موقعیت ممتازی در مسیرهای ترانزیتی دارد. بر همین اساس، موقعیت جغرافیایی بر روی مسیر فراآتلانتیک، کشور را به محور ترانزیتی در کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب تبدیل کرده و از این رو، نقش مهمی در اقتصاد بین‌المللی ایفا می‌کند. در واقع، ایران به‌عنوان پلی بین آفریقا، اروپا و آسیا عمل می‌کند و هند و روسیه را در کریدور شمال-جنوب به هم متصل می‌کند (Hill, 2009).

علاوه بر آن، ایران از نظر آب‌وهوایی نیز یکی از منحصربه‌فردترین کشورهای جهان با چهار فصل مطلوب است به‌طوری‌که انواع آب‌وهوای مختلف در کشور وجود دارد و از واژه ۱۴ اقلیم، ایران ۱۱ اقلیم را ترجیح می‌دهد. این تنوع آب‌وهوایی موجب ایجاد مناظر طبیعی متنوعی شده که به‌سختی در کشورهای دیگر قابل‌مشاهده است. ایران دارای طبیعت و آب‌وهوای متنوعی است که گیاهان و جانوران فراوانی که از نظر تعداد و تنوع در مقایسه با سایر نقاط جهان شگفت‌انگیز است، در آن وجود دارد و تنوع پوشش گیاهی کشور بیش از دو برابر قاره اروپا و تقریباً برابر با شبه‌قاره هند است (McDonald, 1995).

ایران در یکی از بهترین موقعیت‌های جغرافیایی جهان قرار دارد که تلفیقی از نقش‌های ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوترانزیت در جنوب غربی آسیا را ایفا می‌کند. موقعیت جغرافیایی این کشور به دلیل ارتباط با دریاهای آزاد و موقعیت آن بین دو قدرت دریایی و زمینی و به عبارتی جایگاه ریملند در نظریه‌های ژئوپلیتیک استراتژی جهانی موقعیت ترانزیتی را برای ایران ایجاد کرده که این ویژگی‌ها موجب ایجاد ارتباط با ایران شده که عبور از فضای آن اجتناب‌ناپذیر است (Malkov, 2007).

ارتباط با ایران و عبور از فضای آن عمده‌تاً با دو هدف اصلی انجام‌شده است: اول، هدف اجتماعی-اقتصادی تأمین کالا و مواد اولیه در کنار انتقال افکار و اندیشه‌ها و تأمین نیازهای مردم و وسایل حمل‌ونقل از طریق ایران است. این موضوع همان چیزی است که از آن به «نقش ارتباطی ایران» تعبیر می‌شود و از گذشته تا به امروز پایدار بوده است. دوم، هدف نظامی که با هدف اشغال ایران و اشغال سرزمین‌های خارج از ایران محقق شده است. ایران با مبانی ژئوپلیتیکی که متأثر از جغرافیای خود است همواره موردتوجه کشورهای جهان به‌ویژه قدرت‌های جهانی بوده است. موقعیت ترانزیتی ایران به‌صورت کامل فعلیت نیافته زیرا در صورت احداث کریدورهای بین‌المللی و احیای جاده ابریشم و قرار گرفتن آن در قلب حیاتی‌ترین کریدورهای جهان، به یک موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه تبدیل خواهد شد. این مسئله موجب می‌شود تا این کشور به‌عنوان قلب کریدورهای جهان، محور ارتباط شرق و غرب از طریق ابتکار یک کمربند-یک جاده و شمال و جنوب از طریق اتصال جنوب آسیا به شمال اوراسیا مطرح گردد (Thorsten, 2006).

ایران ارتباط ترانزیتی بین روسیه، اروپای شرقی، اروپای مرکزی، اروپای شمالی، خزر آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و خلیج فارس از سوی دیگر فراهم می‌کند. افزون بر این، علاوه بر قرار گرفتن در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو اکو، کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای کشورهای محصور در خشکی برای رسیدن به آب‌های اقیانوس است که در توافقنامه عشق‌آباد منعکس شده است. موقعیت ژئوترانزیت ایران در نظام ژئوپلی نومیکی جهانی قرن بیست و یکم که متکی بر منابع جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی با محوریت بنادر و کریدورهاست، می‌تواند ورق‌های زیادی را در بازی‌های قدرت منطقه‌ای و جهانی برای ایران رو کند. این امر در صورتی محقق می‌شود که به نقش ویژه ایران در کریدورهای بین‌المللی به‌عنوان کد ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی

ایران توجه شود (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۲).

از آنجایی که ایران در امتداد کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی دارای موقعیت ژئواستراتژیک قرار گرفته، می‌تواند نقش مهمی در ارتقاء ارتباطات منطقه‌ای برای بهره‌مندی از مزایای عظیم ترانزیت داشته باشد. بر همین اساس، دیپلماسی حمل و نقل ایران، هرچند با سرعتی آهسته به این سمت‌وسو در حرکت است. یکی از این کریدورهای مهم جاده ابریشم است.

جاده ابریشم یا راه ابریشم شبکه راه‌های به هم پیوسته‌ای با هدف بازرگانی در آسیا بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند می‌داد؛ مسیری که تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. جاده ابریشم توسط فردی به نام ژانگ کیان از سلسله هان احداث شده و در مدت‌زمانی که این سلسله روی کار بود، تکمیل شده و گسترش یافت. پس از برکناری سلسله هان و روی کار آمدن سلسله تانگ، چین با رشد و توسعه اقتصادی چشمگیری روبه‌رو شده و در نتیجه آن تجارت در راه ابریشم نیز با افزایش همراه بود (Whitfield, 1999).

جاده ابریشم مانند زنجیری بوده که هر حلقه آن توسط کشورهای مختلف از جمله چین، هندوستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، آذربایجان، گرجستان، ارمنستان، ترکیه، مصر، آفریقا، یونان، روم و انگلیس ساخته می‌شد. در واقع اگر بخواهیم به‌طور دقیق‌تر بگوییم، جاده ابریشم از ۴۰ کشور موجود در جهان مدرن عبور می‌کرده و چند قاره را به هم متصل می‌کرد. نخستین کسی که نام راه ابریشم را در سال ۱۸۷۷ میلادی، برای این مسیرها برگزید، جغرافی‌دان آلمانی فردیناند ریختوفن^۱ بود. وی به سبب حمل ابریشم چین از این راه به دریای مدیترانه و مناطق گوناگون دیگر بین راه این نام را برگزید (Yan, 1986). یکی از مهم‌ترین قسمت‌های این جاده از طریق آسیای مرکزی، فرارود، خوارزم و خراسان وارد مسیر تجاری شهرهای مختلف ایرانی می‌شد. این راه از شهرستان توان هوانگ در چین به ولایت کانسو می‌آمد و از آنجا داخل ترکستان شرقی امروزی می‌شد و از درون آسیای مرکزی می‌گذشت و از راه بیش‌بالیغ و آلمالیغ و اترار به سمرقند و بخارا می‌رسید. در بخارا قسمت اصلی آن از راه کویان (جوین) مرو، سرخس، نیشابور، گرگان، بام و صفی‌آباد و جاجرم به ری می‌آمد و از ری به تاکستان و زنجان و شمال همدان از سمت کبودرآهنگ سمت شمال این شهر نزدیک کوه قولی یا با و اردبیل و تبریز و ایروان می‌رفت و از ایروان به ترابوزان یا بیکی از بندرهای شام پایان می‌گرفت. قسمت فرعی این راه از سمرقند به خوارزم و از خوارزم به سرای و هشترخان و از آنجا به کنار رودخانه «دن» و بندرهای دریای آرف پایان می‌یافت (Boulnois, 2004).

تجارت در جاده ابریشم از ۱۳۰ سال پیش از میلاد مسیح تا سال ۱۴۵۳ میلادی رواج داشته و مهم‌ترین و اصلی‌ترین مسیر بازرگانی در دنیا شناخته می‌شده است. اما با گذشت زمان و پیشرفت روزبه‌روز کشورها در تولید، صنعت، تکنولوژی و تغییرات بزرگی همچون تولید ابریشم در اروپا و تحولات سیاسی در سرزمین‌های مختلف تجارت در راه ابریشم به‌مرور کم‌رنگ شد و در نهایت در پایان قرن ۱۴ میلادی و در سلسله مینگ با دستور توقف تجارت در جاده ابریشم و همچنین کاهش تقاضا برای ابریشم و ظروف چینی و تبدیل ایتالیا به یکی از اصلی‌ترین کشورهای عرضه‌کننده ابریشم در اروپا، تجارت در راه ابریشم برای همیشه پایان یافت. البته لازم به ذکر است که بعد از آن برخی از مسیرهای فرعی جاده ابریشم در کشورهای تاجیکستان، پاکستان، افغانستان و هند تا ابتدای قرن ۲۱ مورد استفاده قرار می‌گرفت (Foltz, 2010). در ۱۶ مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد تا راه را برای

1. Ferdinand von Richthofen

جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. اگر چین بتواند راهی برای گسترش به سمت غرب بیابد، می‌تواند فشاری را که از شرق (یعنی ایالات متحده) بر این کشور وارد می‌شود را کاهش دهد. بخش مهمی از ابتکار «کمربند و جاده» ساخت خطوط لوله انتقال انرژی از طریق میانمار و پاکستان به استان‌های غربی چین است. آن‌هم یک روز پس از نشست بین‌المللی که ولادیمیر پوتین و رجب طیب اردوغان، رؤسای جمهوری روسیه و ترکیه از جمله حاضران آن بودند و حضور رهبران اروپایی در آن چندان چشم‌گیر نبود. جاده ابریشم نو امکانی تازه در اختیار کشورهای قرار می‌دهد که در مسیر آن قرار گرفته‌اند تا تجارت خود را در آسیا، اروپا و آفریقا بیش از گذشته توسعه دهند. شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین در این باره گفت: «در دوره‌ای که کشورها وابسته به یکدیگرند و تهدیدها بی‌وقفه در جهان ادامه دارد، هیچ کشوری به تنهایی ظرفیت و توان رویارویی با مشکلات جهانی را ندارد. کشورهایمانند هند و ایالات متحده به دلیل ترس از اتصال این مسیر ترانزیت و کم شدن منافع خودشان با ایجاد ناامنی در شمال افغانستان و ایران و بقیه کشورهای مسیر جاده ابریشم کارشکنی‌های زیادی را در این باره انجام می‌دهند (Hill, 2009).



شکل ۱. مسیرهای جاده ابریشم

منبع: <https://www.worldatlas.com>

روش پژوهش

این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی نقش ژئواکونومیک جاده ابریشم و تأثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری را کلیه کارشناسان حوزه جغرافیای سیاسی تشکیل می‌دهند که حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۵ نفر تعیین گردید. تحلیل یافته‌ها نیز با استفاده از نرم‌افزار spss انجام گرفت. برای سنجش روایی و پایایی پرسشنامه گویه‌های پرسش‌نامه را در قالب یک جدول با مقیاس لیکرت پنج‌درجه‌ای شامل: کاملاً مهم است (امتیاز ۵) تا اصلاً مهم نیست (امتیاز ۱) طراحی و در اختیار گروه هدف قرار دادیم تا در مورد میزان مهم بودن هر گویه نظراتشان را بیان کنند. سپس برای محاسبه این روش ابتدا نسبت افرادی که گزینه‌های (۴) و (۵) را انتخاب کرده‌اند مشخص می‌کنیم (فراوانی). سپس مجموع نمراتی که به هر گویه اختصاص داده شده است به‌طور جداگانه محاسبه و میانگین نمرات هر گویه تعیین می‌شود (اهمیت). سپس با استفاده از فرمول اهمیت $\times$ درصد فراوانی = نمره تأثیر آیتم مقدار تأثیر هر گویه را محاسبه کردیم و اگر مقدار شاخص برای گویه‌ها از ۱/۵ بیشتر بود، آن گویه از نظر گروه

هدف مناسب می‌باشد؛ بنابراین، در مراحل بعدی فرایند پژوهش حفظ و در غیر این صورت حذف شده است.

یافته‌ها

جدول ۱. آمار توصیفی رشته تحصیلی کارشناسان

رشته تحصیلی	فراوانی	درصد	درصد واقعی	درصد تجمعی
علوم نظامی	۳	۸/۶	۹	۹
جغرافیای سیاسی	۷	۲۰/۰	۲۰	۲۹
علوم سیاسی	۶	۱۷/۱	۱۷	۴۶
روابط بین‌الملل	۹	۲۵/۷	۲۶	۷۱
علوم اقتصادی	۴	۱۱/۴	۱۱	۸۳
مدیریت استراتژیک	۴	۱۱/۴	۱۱	۹۴
سایر	۲	۵/۷	۶	۱۰۰
جمع	۳۵	۱۰۰	۱۰۰	

با توجه به نتایج جدول ۱ در کل ۳۵ نفر از رشته‌های تحصیلی متخصصان، ۸/۶ درصد در علوم نظامی، ۲۰ درصد جغرافیای نظامی ۱۷/۱ درصد علوم سیاسی، ۲۵/۷ درصد روابط بین‌الملل، ۱۱/۴ درصد علوم اقتصادی، ۱۱/۴ درصد مدیریت استراتژیک و ۵/۷ درصد در سایر رشته‌ها تحصیل نموده‌اند.

نقش توسعه جاده ابریشم در تقویت قدرت منطقه‌ای ایران

به‌منظور تجزیه و تحلیل پرسش‌های آمار توصیفی نقش توسعه جاده ابریشم در تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران و ارتقاء قدرت منطقه‌ای ایران، ابتدا پرسش‌ها از یکدیگر تفکیک گردید و سپس در نرم‌افزار SPSS عملیات کدگذاری انجام گرفت کدگذاری به‌صورت طیف لیکرت اعداد ۱ تا ۵ ثبت گردید و پس از آن داده‌های پرسش‌نامه‌ها در محیط نرم‌افزار و در قسمت Data view ثبت گردید، پس از آن با استفاده از دستور frequencies میانگین هر یک از سؤال‌ها و طبقه‌بندی آن‌ها در یک جدول کلی ثبت گردید که نتایج آن به‌صورت زیر است:

جدول ۲. آمار توصیفی تأثیرات ژئواکونومیک جاده ابریشم بر مؤلفه‌های قدرت منطقه‌ای ایران

ردیف	شاخص‌ها	گویه‌ها	میانگین هر شاخص
۱		رشد ارزش پول ملی	۳/۵
۲		وابستگی کشورهای منطقه خلیج فارس به ایران	۳/۶
۳		وابستگی کشورهای منطقه قفقاز به ایران	۴
۴		وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران	۴/۶
۵	مدیریت فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم	رشد صادرات نفت و گاز ایران	۴/۶۶
۶		توسعه صادرات مواد پتروشیمی	۴/۷۱
۷		جذب سرمایه‌گذاری خارجی	۴/۶۶
۸		ارتقا روابط اقتصادی ایران و کشورهای منطقه	۲/۳۲
۹		ارتقا روابط صنعتی ایران و کشورهای منطقه	۳/۸
۱۰		ارتقا روابط مالی ایران و کشورهای منطقه	۴
۱۱		ارتقا روابط نظامی و دفاعی ایران و کشورهای منطقه	۱/۱۴
۱۲		ارتقا روابط گردشگری ایران و کشورهای منطقه	۲/۵
۱۳		ارتقا روابط معدنی ایران و کشورهای منطقه	۴

۱۴	افزایش درآمدها و رشد تولید	ارتقا روابط بخش کشاورزی ایران و کشورهای منطقه	۳/۷۵
۱۵		ارتقا روابط حوزه اشتغال ایران و کشورهای منطقه	۲/۶۶
۱۶		ارتقا روابط تکنولوژیک ایران و کشورهای منطقه	۲/۵
۱۷		ارتقا روابط علمی ایران و کشورهای منطقه	۳/۷۵
۱۸		ارتقا روابط فرهنگی ایران و کشورهای منطقه	۴/۶۶
۱۹		ارتقا روابط ترانزیتی ایران و کشورهای منطقه	۳/۵۲
۲۰		ارتقا روابط راهبردی ایران و کشورهای منطقه	۴/۸۱

نتایج به‌دست‌آمده از مجموع نظرات ۳۵ نفر از کارشناسان و متخصصان، در زمینه نقش توسعه کریدور جنوب - شمال در کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم‌های پس‌اجرام نتایج نشان داد که بیشترین تأثیرات جاده ابریشم می‌تواند بر مؤلفه‌های قدرت منطقه‌ای ایران شامل افزایش رشد ارزش پول ملی، وابستگی کشورهای منطقه خلیج فارس به ایران، وابستگی کشورهای منطقه قفقاز به ایران، وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران، رشد صادرات نفت و گاز ایران، توسعه صادرات مواد پتروشیمی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ارتقا روابط اقتصادی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط صنعتی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط مالی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط نظامی و دفاعی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط گردشگری ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط معدنی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط بخش کشاورزی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط حوزه اشتغال ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط تکنولوژیک ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط علمی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط فرهنگی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط ترانزیتی ایران و کشورهای منطقه، ارتقا روابط راهبردی ایران و کشورهای منطقه باشد.

جاده ابریشم به همراه کریدورهای موجود در قاره اروپا امکان ترانزیت کالا مابین کشورهای آسیایی و اروپایی را مهیا ساختند و کشورها را به یکدیگر و به‌ویژه کشورهای مرکز کریدور وابسته می‌کند. کریدور شمال، جنوب ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و آسیای میانه را از راه بندر جنوبی ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرق آسیا برقرار می‌کند (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸).

کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر جاده ابریشم، کالاهای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر فعال آن زمان یعنی کانال سوئز مبادله کنند و با توجه به حجم بالای مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا، مسیر جاده ابریشم به‌عنوان ایمن‌ترین کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر حمل کالا بین آسیا و اروپا، می‌تواند نقش بسیار مهمی ایفا کند و این جاده همچنین می‌تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را در مناطق مختلف ژئوپلیتیکی فعال نماید (بخشی‌انی و همکاران، ۱۴۰۰). در واقع موقعیت ممتاز جغرافیایی و استراتژیک ایران به‌عنوان نقطه‌ای کلیدی در جاده ابریشم، در صورت حسن توجه و برنامه‌ریزی مناسب درآمدهای ارزی قابل‌توجهی را از راه ترانزیت کالا برای کشور به ارمغان خواهد آورد از جمله این موارد نیز می‌توان به ایجاد اعتبار و ثبات، سیاسی جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی رونقش بیشتر بخش‌های صنایع و خدمات کشور افزایش وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس، شبه‌قاره هند، قفقاز خزر آسیای مرکزی و همچنین اروپا از شاهراه این کریدور ایران اشاره نمود؛ همچنین از دیگر مزایای جاده ابریشم برای اعضای آن شامل امکان دسترسی به سه بازار بزرگ و عمده و مرکز توزیع و حمل‌ونقل بار جهانی آسیا یعنی حوزه خلیج فارس حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا است (بیات و صادقیان، ۱۳۹۴).

جاده ابریشم به‌صورت عاملی مستقیم و به‌مثابه تسهیل‌گر ارتباطات و ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی توانایی زمینه‌سازی توسعه اقتصادی را داراست و فارغ از ثمرات دیپلماسی اقتصادی مستقیم، این طرح می‌تواند در دراز مدت ضریب اطمینان و امنیت اقتصاد ملی را تقویت نماید (پیشگاهی فرد و رنجبری، ۱۳۹۹).

در حال حاضر بیشترین ظرفیت‌های تجاری مرتبط با کشورهای آسیای مرکزی سپس، خزر شبه‌قاره هند و خلیج فارس است و کمترین آن مرتبط با کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی شامات و آناتولی است و جاده ابریشم بیش از همه می‌تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی خزر و شبه‌قاره هند را تأمین نماید. در نهایت در زمینه نقش توسعه جاده ابریشم در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه بسیار مهم است (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴). در زمینه نقش توسعه جاده ابریشم در کاهش فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم‌ها می‌توان گفت که بیشترین تأثیرات این جاده می‌تواند بر افزایش صادرات نفت انرژی و مواد پتروشیمی و همچنین افزایش وابستگی‌های کشورهای آسیای مرکزی به‌خصوص چین به جمهوری اسلامی ایران داشته باشد و در زمینه نقش تو این جاده در افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین تأثیرات احداث این کریدور می‌تواند افزایش تولیدات ملی، توسعه زیرساخت‌های صنعت، معدن توسعه زیرساخت‌های صنایع غذایی و صنعت خودروسازی را به همراه داشته باشد (حسینی، ۱۳۸۸).

در واقع با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت؛ البته بهره‌برداری درست و به‌موقع از این فرصت‌ها و همچنین سرمایه‌گذاری‌های لازم و هم‌زمان تبلیغات گسترده، در بهره‌برداری کارآمد و اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصربه‌فرد ترانزیتی کشور مؤثر است. نحوه بهره‌برداری از این مزایا و فرصت‌ها و برقراری ارتباط حمل‌ونقلی با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت بین آسیا و اروپا و کشورهای منطقه ایفا می‌کند (خلیلی، ۱۳۹۰).

در مجموع، مزیت‌های ژئواکونومیک جاده ابریشم برای قدرت منطقه‌ای ایران عبارت‌اند از: ۱- برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از سویی و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، به‌عنوان مزیتی برجسته برای ایران قلمداد می‌شود؛ ضمن اینکه کوتاه بودن مسیر کریدور شمال-جنوب از خاک ایران، جذابیت‌های زیادی برای ترانزیت کالا دارد. ۲- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار-میلک» از جمله مهم‌ترین مزایای کریدور شرق شمرده می‌شود (دهقانی فیروزآبادی و دامن‌پاک جامی، ۱۳۹۵). در این بین، بندر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق مطرح است که در صورت مرتفع شدن موانع می‌تواند به قطب ترانزیت افغانستان تبدیل شود. ۳- با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران که در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو قرار گرفته، این فرصت فراهم‌شده است تا در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو این سازمان نقش ایفا کند. ۴- هم‌جواری و نزدیکی جغرافیایی با منطقه آسیای مرکزی از سویی و از سوی دیگر، وجود منابع غنی هیدروکربنی در حوزه خزر، آسیای مرکزی و قفقاز و ضرورت انتقال آن به بازارهای مصرف از مسیرهای امن و باصرفه اقتصادی و همچنین، رقابت کشورهای منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای، فرصتی را برای تسلط بر منابع و راه‌های ترانزیتی به وجود آورده است (شهرکی مقدم و همکاران، ۱۳۹۹).

بحث

پژوهش حاضر با تمرکز بر نقش ژئواکونومیک جاده ابریشم و تأثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران، نتایجی مشابه با برخی مطالعات داخلی و بین‌المللی از جمله تحقیقات «میرمحمدی و همکاران (۱۳۹۸)» و «زارعی (۱۴۰۰)» در خصوص نقش کریدورهای ترانزیتی در ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی و اقتصادی ایران دارد؛ این مطالعات نیز بر اهمیت استفاده بهینه از موقعیت جغرافیایی ایران برای افزایش قدرت منطقه‌ای تأکید کرده‌اند. همچنین نتایج تحقیق حاضر با مطالعات خارجی

همچون مقاله «Becquelin (۲۰۱۹)» و «Fallon (۲۰۱۵)» که بر نقش حیاتی کریدورهای اقتصادی جاده ابریشم در افزایش نفوذ کشورها و تقویت دیپلماسی اقتصادی اشاره دارند، هم‌راستا است. تفاوت اصلی این تحقیق با نمونه‌های پیشین، تمرکز ویژه بر تحلیل میدانی با استفاده از روش پیمایشی و بهره‌گیری از نظرات کارشناسان حوزه جغرافیای سیاسی ایران است که در اغلب مطالعات خارجی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. همچنین استفاده از مدل‌های آماری نظیر کسینوس و نرم‌افزار SPSS، تمایز روش‌شناختی دیگری است که نسبت به برخی پژوهش‌های کیفی‌تر داخلی و بین‌المللی به چشم می‌خورد.

نتیجه‌گیری

ایران باید برای دستیابی به اهداف استراتژیک خود اهمیت ژئوپلیتیک راه و جایگاه تاریخی خود به‌عنوان چهار راه منطقه را دریابد. تنها با تکیه بر فهم ژئوپلیتیک راه و نقش راه‌های چهارگانه یادشده به‌ویژه راه ابریشم نوین است که ایران می‌تواند نقش گرانیگاهی خود در راه شاهی و راه ابریشم را زنده کند بدین منظور ایران نیازمند سیاست خارجه زنجیره‌ای و نه واکنشی در حوزه‌های سه‌گانه سیاست و اقتصاد و فرهنگ است. بر اساس مسیرها و کریدورهای مذکور ایران هم مستقیم و هم غیرمستقیم درگیر این مسیرها و راه‌های ارتباطی است که باعث می‌شود ایران علاوه بر منافع اقتصادی در حوزه ژئواکونومیک و توانایی بازدارندگی‌اش در حوزه ژئوپلیتیکی، نفوذش در منطقه غرب آسیا و شامات را به سایر مناطق و مسیرها تسری دهد از این‌رو بازخوانی وضعیت کنونی و نیز دستیابی به وضعیت مطلوب و چشم‌انداز میان‌مدت و بلندمدت باید جزو برنامه‌های کلان ایران در حوزه‌های ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک و ژئوکالچر باشد.

بدیهی است که درآمدهای ناشی از عوارض ترانزیتی کشورهای واسطه، کاملاً به موقعیت جغرافیایی آن‌ها بستگی دارد که افزون بر افزایش تولید ناخالص ملی، بر اقتصاد منطقه‌ای نیز تأثیرگذار است. در ادامه، به مهم‌ترین آثار ترانزیت از جاده ابریشم در اقتصاد کشور اشاره می‌شود. ترانزیت یکی از منابع ارزآوری برای کشور است که با توجه به ظرفیت‌های موجود، جایگاه استراتژیک و موقعیت ایران، منافع حاصل از ترانزیت خارجی باید سهم عمده‌ای در اقتصاد کشور داشته باشد. ازجمله کانال‌های کسب درآمد ارزی از ترانزیت خارجی می‌توان به کسب درآمد ارزی از طریق رفت‌وآمد وسایل نقلیه و حمل بار و مسافر توسط سازمان‌ها و مؤسسات ذی‌نفع مانند سازمان بنادر و دریانوردی، راه‌آهن جمهوری اسلامی، سازمان هواپیمایی و ناوگان جاده‌ای کشور، کسب درآمد ارزی ناشی از صدور ویزا برای رانندگان و مسافران ترانزیتی، کسب درآمد ریالی و ارزی ناشی از خدمات بیمه‌ای، بانکی، تخلیه، بارگیری و انبارداری و کسب درآمد ارزی بالا ناشی از انتقال مواد سوختی از طریق سوآپ توسط شرکت ملی نفت ایران اشاره کرد. بنابراین، ترانزیت یکی از منابع مهم ارزآوری برای کشور شمرده می‌شود.

ترانزیت افزون بر ایجاد درآمد ارزی، از بعد اشتغال‌زایی و تقویت بازار کار برای اقتصاد کشور اهمیت دارد. بررسی‌های کارشناسی انجام‌شده در خصوص صنعت ترانزیت نشان می‌دهد که این صنعت امکان ایجاد فرصت‌های شغلی با هزینه کم را دارد؛ به‌طوری‌که برآوردهای انجام‌شده در این زمینه نشان می‌دهد که عبور هر یک میلیون تن کالا از کشور برای حدود ۲۰ هزار نفر فرصت شغلی مناسب ایجاد می‌کند.

به‌موازات گسترش خطوط ریلی، بسیاری از مراکز اشتغال‌زایی کوچک و متوسط و نیز صنایع بزرگ و مادر و در مرحله بعد، دیگر صنایع جنبی آن‌ها امکان شکل‌گیری و استقرار در حاشیه این خطوط را پیدا می‌کنند که از این میان می‌توان به مشاغل مربوط به بخش تعمیر و نگهداری خطوط، تجهیزات و ماشین‌آلات شبکه ریلی اشاره کرد.

از دیگر مواردی که می‌توان به‌عنوان اهمیت ترانزیت از بعد اقتصادی اشاره کرد، افزایش سهم کشور در تجارت

بین‌الملل است. بر اساس آخرین آمار و اطلاعات سازمان تجارت جهانی، سهم ایران از کل تجارت جهان در سال ۲۰۱۹، ۰/۱ بوده است. استفاده از فرصت‌های بالقوه ایران در حوزه ترانزیت در افزایش این سهم اثرگذار است.

واقع‌شدن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری اکو، فرصت‌ها و مزایای فراوانی برای ایران فراهم آورده است که بهره‌برداری درست و به‌موقع از این فرصت‌ها با برقراری ارتباط حمل‌ونقلی مؤثر، کارآمد و امن با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و در نتیجه، توسعه ترانزیت ایفا می‌کند.

ترانزیت کالا از طریق جاده ابریشم افزون بر دستاوردهای اقتصادی، امنیت کشورهای منطقه را نیز به هم گره‌زده است و منجر به افزایش ضریب امنیتی کشور می‌شود. زمانی که کشوری در ترانزیت کالا به کشورهای دیگر نقش داشته و تأمین‌کننده منافع دیگر کشورها و در راستای همکاری‌های مشترک اقتصادی و سیاسی آن‌ها باشد، خودبه‌خود به عاملی مهم برای امنیت ملی - منطقه‌ای و حتی جهانی تبدیل می‌شود. تحقق این موضوع نشان‌دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین‌المللی است. با توجه به ماهیت و اهمیت ترانزیت کالا، در برخی از موارد می‌توان از آن حتی به‌عنوان اهرم سیاسی نیز استفاده کرد. به‌طور کلی، عبور کالاهای ترانزیتی از هر کشور نه‌تنها از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت است، بلکه نشان از اعتبار سیاسی آن کشور در جوامع بین‌المللی و تجاری جهان نیز دارد.

حامی مالی

این اثر حامی مالی نداشته است.

سهم نویسندگان در پژوهش

نویسندگان در تمام مراحل و بخش‌های انجام پژوهش سهم برابر داشتند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

نویسندگان از همه کسانی که در انجام این پژوهش به ما یاری رساندند به‌ویژه کسانی که کار ارزیابی کیفیت مقالات را انجام دادند تشکر و قدردانی می‌نمایند.

منابع

- امینی، آرمین و انعامی علمداری، سهراب. (۱۳۸۸)، دیپلماسی و اقتصاد: الگوی مناسبات ج. آ. ایران و اتحادیه اروپا (۸۴-۱۳۷۶). نشریه علوم سیاسی دانشگاه آزاد کرج، (۸)، ۱۵۵-۱۷۹.
- میرمحمدی، مجتبی؛ قنبری، علی و نادری، سمیه. (۱۳۹۸). تحلیل ژئوپلیتیکی نقش کریدورهای ترانزیتی ایران در توسعه قدرت منطقه‌ای. فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱۵(۲)، ۸۹-۱۱۰.
- زارعی، فواد. (۱۴۰۰). جایگاه ژئواکونومیک ایران در طرح ابتکار یک کمربند-یک راه چین. فصلنامه پژوهش‌های راهبردی سیاست، ۱۰(۴)، ۴۵-۶۷.
- بخشی آئی، رضا؛ عباسی، مجید و رحیمی نژاد، محمدعلی. (۱۴۰۰). متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین. مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۴(۲)، ۴۲۳-۴۶۲.

بیات، روح‌اله و صادقیان، الهام. (۱۳۹۴). بررسی مقایسه‌ای برآورد ظرفیت‌های تجاری بین ایران و کشورهای گروه دی هشت بر اساس الگوهای متعارف تجارت بین‌الملل. *پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی*، ۶ (۲۱)، ۷۹-۹۲.

پیشگاهی فرد، زهرا و رنجبری، کمال. (۱۳۹۹). تحلیل ژئوپلیتیک روابط ایران و ترکمنستان با تأکید بر دیپلماسی آب و انتقال انرژی. *مطالعات اوراسیای مرکزی*، ۱۳ (۲)، ۳۹۱-۴۱۷.

حافظ نیا محمدرضا و رومینا ابراهیم. (۱۳۸۴). تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت). *جغرافیا و توسعه*، ۳ (۶)، ۵-۲۰.

حسینی، میرسعید. (۱۳۸۸). نقش سازمان‌های منطقه‌ای در امنیت ایران، *مطالعات موردی: سازمان همکاری شانگهای*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلام واحد تهران مرکزی.

خلیلی، محسن. (۱۳۹۰). بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران. *فصلنامه روابط خارجی*، ۳ (۴)، ۸۱-۱۲۴.

دهقانی فیروزآبادی، سید جلال و دامن‌پاک جامی، مرتضی. (۱۳۹۵). دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی؛ ارزیابی ۲۵ سال روابط اقتصادی ایران و جمهوری‌ها پس از استقلال. *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، ۲۲ (۹۶)، ۲۵-۶۶.

روزنامه اقتصاد سرآمد (۱۳۹۹/۰۲/۱۳)، (۷۶۹)، صفحه شماره ۲.

شهرکی مقدم، حامد؛ کریمیان بستانی، مریم و انوری، محمود رضا. (۱۳۹۹). ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان. *اقتصاد فضا و توسعه روستایی*، ۹ (۳۱)، ۱۱۳-۱۳۰.

طباطبایی، سید مرتضی؛ اسماعیل‌پور روشن، علی‌اصغر؛ دانیالی، تهمینه و لطفی، حیدر. (۱۳۹۹). ارزیابی هم‌گرایی‌های اقتصادی میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای. *فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، ۱۲ (۲)، ۱۷-۳۴.

فتحی، محمدجواد؛ عبدخدایی، مجتبی و شیراوند، صارم. (۱۳۹۷). پیوند کد و ژنگان ژئوپلیتیک در سیاست خارجی: مطالعه موردی جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی. *پژوهش‌های راهبردی سیاست*، ۷ (۲۴)، ۱۲۵-۱۵۶.

کریمی، سحر. (۱۳۹۴). جایگاه منطقه‌ای ایران پس از جنگ سرد. *پژوهش ملل*، ۱ (۲)، ۱-۱۴.

موردفارژ، فیلیپ. (۱۳۹۲). فرهنگ ژئوپلیتیک. تهران: فرهنگ معاصر.

مهرکویی، حجت و باویر، حسن. (۱۳۹۳). نقش سازمان‌های منطقه‌ای در کاهش چالش‌های منطقه‌ای؛ مطالعه موردی سازمان همکاری اقتصادی (اکو). *نشریه سازمان‌های بین‌المللی*، ۷ (۷)، ۱۳۷-۱۶۱.

ویسی، هادی. (۱۴۰۰). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا؛ کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۵۳ (۱)، ۲۱۳-۲۲۶. doi: 10.22059/jhgr.2020.287558.1007998

نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس. (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۵۴ (۳)، ۱۱۶۱-۱۱۸۷. doi: 10.22059/jhgr.2022.331764.1008388

References

- Amini, A., & Enami Alamdari, S. (2009). Diplomacy and economy: The model of Iran-EU relations (1997-2005). *Political Science Journal of Karaj Islamic Azad University*, 8, 155-179. [In Persian]
- Bakhshi Ani, R., Abbasi, M., & Rahiminejad, M. A. (2021). Economic and political variables governing Iran-China strategic relations. *International Political Economy Studies*, 4(2), 423-462. [In Persian]
- Bayat, R., & Sadeghian, E. (2015). Comparative estimation of trade capacities between Iran and D-8 countries based on conventional international trade models. *Growth and Economic Development Studies*, 6(21), 79-92. [In Persian]

- Becquelin, N. (2019). China's Belt and Road Initiative and its geopolitical implications for Central Asia. *Journal of Current Chinese Affairs*, 48(4), 117–140. <https://doi.org/10.1177/1868102619895963>
- Boulnois, L. (2004). *Silk Road: Monks, warriors & merchants on the Silk Road* (H. Loveday, Trans.; with additional material by B. Mayhew & A. Sheng). Airphoto International. (Original work published 2004)
- Cheung Kong Graduate School of Business. (n.d.). *Cheung Kong Graduate School of Business*. Retrieved July 2, 2025, from: <https://english.ckgsb.edu.cn>
- Dehghani Firouzabadi, S. J., & Damanpak Jami, M. (2016). Iran's economic diplomacy in Central Asia: Evaluating 25 years of economic relations after independence. *Central Asia and Caucasus Studies Quarterly*, 22(96), 25–66. [In Persian]
- Fallon, T. (2015). The new Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37(3), 140–147. <https://doi.org/10.1080/10803920.2015.1056682>
- Fathi, M. J., Abdokhodaei, M., & Shiravand, S. (2018). The linkage of code and geopolitical discourse in foreign policy: Case study of Iran and Saudi Arabia. *Strategic Policy Research*, 7(24), 125–156. [In Persian]
- Financial Tribune. (n.d.). Iran's transit data, 2023. Retrieved July 2, 2025, from <https://financialtribune.com/tags/irans-transit-data>
- Foltz, R. (2010). *Religions of the Silk Road* (2nd ed.). Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1057/9780230109100>
- Hafeznia, M. R., & Ebrahim, R. (2005). Analysis of the geopolitical capacities of Iran's southeast coasts in the context of national interests (The neglected space). *Geography and Development*, 5, 5–20. [In Persian]
- Hassani, M. S. (2009). *eee ll e of eegiaaal gggii ttt iss in Innn's eerrrit:: Csse ttdy ff the Shanghai Cooperation Organization*. (Master's thesis, Islamic Azad University, Central Tehran Branch). [In Persian]
- Hill, J. E. (2009). *Through the Jade Gate to Rome: A study of the Silk Routes during the Later Han Dynasty, 1st to 2nd centuries CE*. BookSurge.
- International Road Transport Union. (2022, June 16). Transit as Iran's road transport priority. Retrieved July 2, 2025, from <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/transit-irans-road-transport-priority>
- Khalili, M. (2011). Geo-economic necessities of southeast Iran's regional development. *Foreign Relations Quarterly*, 3(4), 81–124. [In Persian]
- Mahkueei, H., & Bavir, H. (2014). The role of regional organizations in reducing regional challenges: A case study of ECO. *International Organizations Journal*, 7, 137–161. [In Persian]
- Malkov, A. (2007). The Silk Road: A mathematical model. In P. Turchin, L. Grinin, A. Korotayev, & V. C. de Munck (Eds.), *History & mathematics: Historical dynamics and development of complex societies* (pp. 108–121). KomKniga.
- McDonald, A. (1995). *The five foot road: In search of a vanished China*. HarperCollins.
- Mehrmohammadi, M., Ghanbari, A., & Naderi, S. (2019). Geopolitical analysis of Iran's transit corridors in regional power development. *Geopolitics Quarterly*, 15(2), 89–110. [In Persian]
- Nourali, H., & Ahmadi, S. A. (2022). Exploring Iran's geopolitical role in international corridors and presenting the "Iran: The Corridor Heartland of the World" model. *Human Geography Research*, 54(3), 1161–1187. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2022.331764.1008388> [In Persian]
- Payeshgahi Fard, Z., & Ranjbari, K. (2020). Geopolitical analysis of Iran-Turkmenistan relations with emphasis on water diplomacy and energy transfer. *Central Eurasia Studies*, 13(2), 391–417. [In Persian]
- Schneider-Petsinger, M. (2016, December 9). Geoeconomics explained. *Chatham House*. Retrieved July 2, 2025, from <https://www.chathamhouse.org/2016/12/geoeconomics-explained>
- Shahraki Moghaddam, H., Karimi Bostani, M., & Anvari, M. R. (2020). Road transit and its effects on rural economic development in Sistan region. *Space Economy and Rural Development*, 9(31), 113–130. [In Persian]
- Students of History. (2025). *Students of History*. Retrieved July 2, 2025, from <https://www.studentsofhistory.com>

- Tabatabaei, S. M., Esmaeilpour Roshan, A. A., Daniali, T., & Lotfi, H. (2020). Assessment of economic convergence between Iran and Shanghai Cooperation Organization member states. *New Perspectives in Human Geography*, 12(2), 17–34. [In Persian]
- Thorsten, M. (2006). Silk Road nostalgia and imagined global community. *Comparative American Studies*, 3(3), 343–359. <https://doi.org/10.1177/1477570006066708>
- Vaisi, H. (2021). The geopolitical and geo-economic competition between China and India in Eurasia: Communication corridors and the geopolitics of Chabahar and Gwadar ports. *Human Geography Research*, 53(1), 213–226. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2020.287558.1007998> [In Persian]
- Waugh, D. (2007). Richthofen's "Silk Roads": Toward the archaeology of a concept. *The Silk Road*, 5(1), 1–10. https://web.archive.org/web/20120915000000/http://www.silkroadfoundation.org/newsletter/vol5num1/srjournal_v5n1.pdf
- Whitfield, S. (1999). *Life along the Silk Road*. John Murray.
- World Bank. (2022). *Iran economic monitor, Spring 2022: Managing economic uncertainties—With a special focus: Preparing for an uncertain water future*. <https://hdl.handle.net/10986/37792>
- WorldAtlas. (n.d.). *WorldAtlas*. Retrieved July 2, 2025, from <https://www.worldatlas.com>
- Yan, C. (1986). Earliest Silk Route: The Southwest Route. *China Reconstructs*, 35(10), 59–62.
- Zarei, F. (2021). Iran's geo-economic position in China's Belt and Road Initiative. *Strategic Policy Research*, 10(4), 45–67. [In Persian]

