



Article Type: Research paper

## Analyzing the Quality of the Islamic Republic of Iran's Role in the War of Corridors; Active Engagement or Geopolitical Isolation

\*Ehsan Kazemi<sup>1</sup>, Farshad Roomi<sup>2</sup>, Arash Saeidi Rad<sup>3</sup>

1. Assistant Professor of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Shahid Chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran.
2. Associate Professor of International Relations, Faculty of Law and Political Science, Shahid Chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran
3. Master's degree in Regional Studies, Faculty of Political Science and International Relations, Yazd University, Yazd, Iran

### Article Info.

Received: 28/10/2024

Accepted: 29/11/2025

Available Online: 11/9/2025

### Keywords:

War of Corridors, Geopolitics, Geopolinomics, Iran, Geopolitical Strangulation.

### \* Corresponding Author:

Dr. Ehsan Kazemi

Address: Assistant Professor of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Shahid Chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran.

E-mail:

e.kazemi@scu.ac.ir

### Abstract

Iran has been at the center of the most important transit routes for a long time, which could bring a lot of advantages to the country while improving Iran's geopolitical position. But the developments of the last decade show that Iran has been deliberately removed from the main corridors by foreign governments. In this regard, the aim of this research is to explain Iran's performance in the war of corridors and its consequences. The main question of the research is "How has Iran's performance been in the corridor projects of the region and what consequences have they had?" The hypothesis of the research is formulated as follows: "Despite having geopolitical advantages, the Islamic Republic of Iran has not been able to get a large share of regional corridors due to internal and external reasons, the result of which is isolation and weakening of the national economy, reducing the security factor. And it will be Iran's geopolitical blanket." The theoretical framework of the research is the geopolynomic theory of Demko, Wood and Causey. The research method is descriptive-analytical, and data is collected, classified, and finally analyzed and explained through library-documentary sources. The findings of the research indicate that "Iran, having geopolitical advantages compared to other countries in the region, has practically not been able to get a large share of the geography of the corridors, which can cause geopolitical isolation and security, political and economic effects." be very negative

### How to Site:

Roomi,F. , Kazemi,E. and Saeedi rad,A. (2025). Analyzing the Quality of the Islamic Republic of Iran's Role in the War of Corridors; Active Engagement or Geopolitical Isolation. *The Fundamental and Applied Studies of the Islamic World*, 7(3), 236-268.



Authors retain the copyright and full publishing rights.

Published by Iranian Association of Geopolitics. This article is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

## تحلیل کیفیت نقش آفرینی ج.ا. ایران در جنگ کریدورها؛ مداخله فعال یا انزوای ژئوپلیتیک

\* احسان کاظمی<sup>۱</sup>، فرشاد رومی<sup>۲</sup>، آرش سعیدی راد<sup>۳</sup>

۱. استادیار علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران.
۲. دانشیار روابط بین الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران.
۳. دانش آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای، دانشکده علوم سیاسی و روابط بین الملل، دانشگاه یزد، یزد، ایران.

### اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۰۷ آبان ۱۴۰۳  
تاریخ پذیرش: ۰۸ آذر ۱۴۰۴  
تاریخ انتشار: ۲۰ آذر ۱۴۰۴

### چکیده

امروزه کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای با توجه به دگرگونی‌های ژئوپلیتیکی و مزایای اقتصادی، سیاسی و امنیتی اهمیت مضاعفی یافته‌اند. در این میان، کشور ایران از دیرباز در مرکز مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته و با سیاستگذاری مدون این مهم می‌توانست ضمن ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیک ایران، مزیت‌های فراوانی برای کشور به ارمغان بیاورد. اما تحولات یک دهه اخیر گویای آن است که ایران به نوعی عامدانه از سوی دولت‌های خارجی از دالان اصلی کریدورها حذف شده است. در همین راستا هدف این پژوهش تبیین عملکرد ج.ا. ایران در جنگ کریدورها و پیامدهای آن می‌باشد. سوال اصلی پژوهش از این قرار است که «عملکرد ایران در طرح‌های کریدوری منطقه چگونه بوده و چه پیامدهایی را به دنبال داشته است؟» فرضیه پژوهش اینگونه تدوین یافته که: «جمهوری اسلامی ایران به رغم داشتن مزیت‌های ژئوپلیتیکی، به دلایل داخلی و خارجی نتوانسته است سهم چندانی از کریدورهای منطقه‌ای را نصیب خود کند که پیامد آن انزوا و تضعیف اقتصاد ملی، کاهش ضریب امنیتی و فرشایش ژئوپلیتیکی ایران خواهد بود.» چارچوب نظری پژوهش، نظریه ژئوپلی نومیک دمکو، وود و کازی است. روش پژوهش توصیفی-تحلیلی است و از طریق منابع کتابخانه‌ای-اسنادی به گردآوری، طبقه‌بندی و در نهایت تحلیل و تبیین داده‌ها پرداخته می‌شود. یافته‌های پژوهش حکایت از آن دارد که «ایران با داشتن مزیت‌های ژئوپلیتیک نسبت به سایر کشورهای منطقه عملاً نتوانسته سهم چندانی از جغرافیای کریدورها را نصیب خود سازد که این مهم می‌تواند موجب تنهایی ژئوپلیتیکی شده و اثرات امنیتی، سیاسی و اقتصادی بسیار منفی داشته باشد.

### کلیدواژه‌ها:

جنگ کریدورها،  
ژئوپلیتیک، ژئوپلی نومی،  
ایران، خفگی ژئوپلیتیکی.

### \* نویسنده مسئول:

دکتر احسان کاظمی

نشانی: استادیار علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران.  
پست الکترونیک:  
e.kazemi@scu.ac.ir

### استناد به این مقاله:

رومی، فرشاد، کاظمی، احسان و سعیدی راد، آرش. (۱۴۰۴). تحلیل کیفیت نقش آفرینی ج.ا. ایران در جنگ کریدورها؛ مداخله فعال یا انزوای ژئوپلیتیک. *مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام*، ۷(۳)، ۲۶۸-۲۳۶.

## ۱. مقدمه

تغییرات مداوم ژئوپلیتیکی و ضرورت‌های اقتصادی در دنیای معاصر منجر به ظهور دالان‌های تجاری و حمل و نقل استراتژیک شده است. تا حدی که یکی از مولفه‌های مهم و تعیین‌کننده در تعاملات اقتصادی و تجاری، میزان مشارکت کشورها در پروژه‌های کریدوری<sup>۱</sup> و رقابت آنها با سایر کشورها در مرادوات اقتصادی است. در واقع، عنصر اساسی در این زمینه، مسئله ترانزیت و تسهیل جابجایی کالا و مسافر است. (Sahibzada, Fatime, 2023) در این راستا موقعیت خاورمیانه در محل اتصال سه قاره موجب اهمیت جهانی راه‌های ترانزیتی خشکی و آبی این منطقه شده است. با عنایت به موقعیت ژئوپلیتیکی خاورمیانه، ایران و مناطق پیرامونی آن در کانون مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته و با ظهور قدرت‌های اقتصادی مانند چین و هند اهمیت ارتباطی منطقه اهمیتی دو چندان یافته است. برای نمونه، خاورمیانه مسیر حیاتی برای چین محسوب شده و با توجه به اهمیت بالای اقتصادی و سیاسی گذرگاه‌های ترانزیتی، انتظار می‌رود رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در این زمینه موجب افزایش تنش‌ها و حتی «جنگ کریدورها» در میان کشورهای ذی‌نفع گردد. در حال حاضر با طرح یک کمربند، یک جاده از سوی پکن، داشتن نگاهی جامع و راهبردی به این مساله بیش از هر زمان دیگری ضروری به نظر می‌رسد. (Tashjin, 2024: 4) بدین سبب در سال‌های اخیر جایگاه ایران در گذرگاه‌های بین‌المللی همواره موضوع بحث محافل کارشناسی بوده و موقعیت ایران در کریدورهای بین‌المللی به تدریج بدل به یکی از شاخص‌های سنجش موفقیت یا شکست دیپلماسی اقتصادی کشور بوده است. برای نمونه، ایران جدا از دسترسی به آب‌های آزاد، تنها کشوری است که مسیر مستقیم زمینی، از آسیای مرکزی به اروپا دارد (Noorali, Ahmadi, 2022: 1162) نقشه‌های کریدوری منطقه‌ای و بین‌المللی نشان می‌دهند ایران گاهاً به خواست طرف‌های مقابل یا به دلیل غفلت در حوزه سیاست‌گذاری از تمام کریدورهای پیرامون خود در حال حذف شدن است. این در حالی است که موقعیت جغرافیایی ایران از جمله عوامل منزلت بخش آن در طول تاریخ بوده است و همواره از آن به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و شمال و جنوب یاد می‌شود. (Rahngasht, 2024: 15) سوابق تاریخی گواه آن است که کشور ایران نقش تعیین‌کننده‌ای در تجارت بین‌المللی داشته که مشهورترین آن قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی جاده ابریشم کهن بوده است، تا جایی که برخی محققین از کشور ایران بعنوان «مرکز ژئوپلیتیکی جهان» نام می‌برند. (Fuller, 2023: 10) بنابراین، تحولات کریدوری در خاورمیانه و منطقه پیرامون آن، اثرات مستقیمی بر منافع و امنیت ملی

## 1. Corridor

ما دارد و می‌تواند ژئوپلیتیک ایران را دستخوش دگرگونی‌های اساسی کند. در همین راستا، سوال اصلی پژوهش از این قرار است که «عملکرد ایران در طرح‌های کریدوری منطقه چگونه بوده و چه پیامدهایی را به دنبال داشته است؟» فرضیه پژوهش اینگونه تدوین یافته است که: «جمهوری اسلامی ایران به‌رغم داشتن مزیت‌های ژئوپلیتیکی، به دلایل مختلف داخلی و خارجی نتوانسته سهم چندانی از کریدورهای منطقه‌ای را نصیب خود کند که پیامد آن انزوا و تضعیف اقتصاد ملی، کاهش ضریب امنیتی و فرسایش ژئوپلیتیکی کشور خواهد بود.» ساماندهی بحث بدین گونه است که ابتدا به پیشینه پژوهش و کاربست چارچوب نظری پرداخته می‌شود. در بخش سوم تعاریف، تاریخچه، دلایل و چرایی اهمیت کریدورها در جهان معاصر توضیح داده می‌شود. در قسمت چهارم به محیط‌شناسی و معرفی کریدورهای مطرح منطقه ای می‌پردازیم. در بخش پنجم به عوامل تاثیر گذار بر کیفیت نقش آفرینی ایران در جنگ کریدورها پرداخته می‌شود. در بخش ششم به عملکرد ایران در جنگ کریدورها توضیح داده می‌شود و در نهایت در بخش آخر به پیامدهای آن اشاره خواهد شد.

## ۲. پیشینه پژوهش

پژوهش‌های مختلفی در زمینه کریدورها انجام شده که نویسندگان این پژوهش در تبیین مسئله خود از آنها بهره‌فراوان برده‌اند. از جمله آثار فارسی می‌توان به کتاب «ایران و راه ابریشم نوین؛ از ژئوپلیتیک راه تا دیپلماسی راه» (Raeisnejad, 2022)، و طرح‌های پژوهشی همچون «جنگ کریدورها؛ مخاطرات حذف ایران از مسیرهای ترانزیتی» (Rahngasht, 2024)، «کریدورهای منطقه‌ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران» (Iran Chamber Research Center, 2022) و مقالاتی همچون «بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی-جنوبی اوراسیا؛ مزیتها و تهدیدها»، (Visi, 2017) «پیامدهای ژئوپلیتیکی گسترش همکاری‌های چین و ترکیه بر جمهوری اسلامی ایران» (Mousavi et al., 2021)، «واکاوای نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان» (Noorali, Ahma-) (di, 2022) «کریدور شمال و جنوب و تعاملات آذربایجان و ایران» (Soltani, Khosravi, 2022)، «تحلیل تاثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقا جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران» (Parhampour, 2022)، «تبیین نقش ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال بر افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای» (Mahboobi et al., 2023) و «کریدور میانی و منافع ایران در قفقاز جنوبی» (Rashidi, 2023) اشاره کرد.

از آثار خارجی می‌توان به مقاله «چالش‌های امنیتی کریدورهای کمر بند-جاده» (Tekir, 2019)، «ژئوپلیتیک توسعه اقتصادی در خارومیانه» (Baabood, 2024)، «کریدور حمل و نقل بین‌المللی اتصال دهنده هند و آسیای مرکزی» (۲۰۱۸)، «فرصت‌ها و چالش‌های جدید برای کریدورهای حمل و نقل در قفقاز جنوبی در سایه جنگ روسیه و اوکراین» (Agayev, 2021)، «جنگ کریدورها؛ تحلیل ارتباط متقابل منطقه‌ای و آینده جغرافیایی-اقتصادی خارومیانه» (Tashjin, 2024) اشاره نمود. آثار مذکور هر چند در نوع خود به تبیین زوایای مبهم اهمیت کریدورها و بعضاً مطالعه موردی کریدورها پرداخته‌اند، اما هیچکدام به دلایل انزوای ایران در جنگ کریدورها و پیامدهای این انزوای پرداخته که از این جهت اهتمام نویسندگان پژوهش حاضر وجه تمایز آن با آثار گذشتگان است.

### ۳. چارچوب نظری: نظریه ژئوپلی نومیک دمکو، وود و کازی

خاستگاه نظریه ژئوپلی نومیک دانش رایج ژئوپلیتیک است. به همین دلیل قبل از ورود به بحث نظریه ژئوپلی نومیک ابتدا به توضیحاتی در باب ژئوپلیتیک می‌پردازیم؛ واژه ژئوپلیتیک را نخستین بار رودلف شلین<sup>۲</sup> در سال ۱۸۹۹ به کار برد (Agnew & Crobridge, 2002: 10). ژئوپلیتیک مفهومی است که تاکنون با تعاریف و تفاسیر گوناگون علمی و کاربردی روبه‌رو بوده است. با این حال، وجه اشتراک همه این دیدگاه‌های نظری در باب دانش ژئوپلیتیک، به کنش متقابل جغرافیا و سیاست به معنی مناسبات قدرت، باز می‌گردد. بدین معنی که قلمروهای جغرافیایی با توجه به موقعیت و محتوایی که دارند به الگوهای رفتاری دولت‌ها معنا می‌بخشند (Zarghami et al., 2022: 13). ژئوپلیتیک در تعاریف کلاسیک از یک سو به عنوان سیاست قدرت معنا شده است و از سوی دیگر این مفهوم با عناصر جغرافیایی پیوند تنگاتنگی دارد (Joshi, 2016: 32). در این چارچوب، کوهن ژئوپلیتیک را تحلیل و مطالعه اثر متقابل میان محیط و چشم‌اندازهای جغرافیایی با فرایندهای سیاسی می‌داند (Cohen, 2003: 12). به عبارت دیگر ژئوپلیتیک به بررسی تأثیر عوامل و واقعیت‌های فیزیکی جغرافیایی بر اقدامات سیاسی کشورها می‌پردازد. دیدگاه‌های فوق تأثیر یک طرفه جغرافیا بر سیاست را بیان می‌کند اما در یک تعریف تعاملی می‌توان ژئوپلیتیک را مطالعه روابط متقابل سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت و کنش‌ها و نتایج ناشی از تعامل آن‌ها با یکدیگر تعریف کرد (Karami et al., 2018: 40).

در سیر تحول دانش ژئوپلیتیک، تا قبل از پایان جنگ سرد، در عمل جغرافیا به عنوان متغیر مستقل

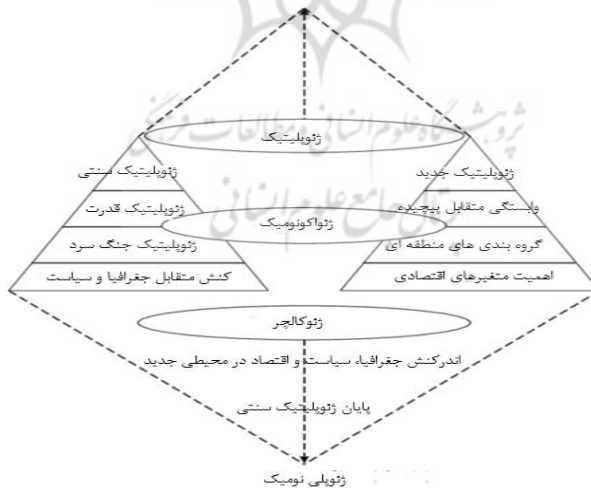
2. Rudolf Kjellen

شکل دهنده سیاست کشورها بوده است. با پایان جنگ سرد، ترکیب جغرافیا و سیاست در دانش ژئوپلیتیک با متغیر جدید همراه شد و محققینی همچون ادوارد لوتواک<sup>۳</sup>، مفهوم ژئواکونومیک را مطرح ساختند. (Moisio, 2019: 2) فضای جدید نظام بین الملل پس از جنگ سرد باعث ارجحیت یافتن دیدگاه‌ها و کنش‌های اقتصاد محور شده بود. به سخن دیگر، مسائلی که سابقاً جزء موضوعات فرعی دانش ژئوپلیتیک بودند، به موضوع محوری این دانش تبدیل شدند. (Lorot, 209:10-11) با تسلط رویکرد ژئواکونومیک که از ترکیب سه عامل جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفت، روابط و تعامل این سه عنصر در کسب قدرت توسط دولت‌ها در کانون بحث قرار گرفت (زارعی و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۵) از سوی دیگر، با پایان ژئوپلیتیک جنگ سرد و تلاش آمریکا برای استقرار نظم نوین جهانی تمرکز بر ژئوکالچر و ابعاد تمدنی ژئوپلیتیک اولویت یافت و در این رهگذر، پیامدهای جنگ خلیج فارس نیز مزید بر علت برای تحول مفهومی ژئوپلیتیک و طرح دیدگاه‌های تازه در این زمینه شد. در این وضعیت، با ورود دانش ژئوپلیتیک به قرن ۲۱ میلادی، برخی از اندیشمندان به دلیلی ویژگی‌های متمایز در عصر جدید بر پایان ژئوپلیتیک سنتی و ورود به عصر ژئوپلیسی نومیک تاکید کردند. (Soltani et al., 2022: 14) ژئوپلیسی نومی گرایشی جدید در ژئوپلیتیک است که در دهه ۹۰ میلادی توسط جورج مکمو، ویلیام وود و بعدها توسط آفتاب کازی دنبال شد. آنها اصطلاح ژئوپلیسی نومی را به عنوان ابزاری تحلیلی برای توضیح موضوعات سیاسی که جهان قرن بیست و یکم با آن روبروست، مفهوم سازی کردند. (Noorali, Pishgahifard, 2021: 60) این اصطلاح جدید، ترکیبی از سه واژه ژئو به معنای جغرافیا، پلیتیک به معنای سیاست و اکونومی به معنای اقتصاد است و از مفاهیم ژئواکونومی و ژئوپلیتیک قرن بیستم متفاوت است. تاثیرگذاری این اصطلاح در ژئوپلیتیک جهانی به قدری بود که برخی جهانی اندیشان به مانند آفتاب کازی، نظم نوین شکل گیرنده قرن جدید را به مثابه پایان ژئوپلیتیک و آغاز ژئوپلیسی نومی دانسته (Kazi, 2007: 1) و نظم سیاسی جدیدی را با روایت ژئوپلیسی نومیک در منطقه اوراسیا پیش‌بینی کردند. (Kazi, 2013) نظریه ژئوپلیسی نومیک تمرکز اصلی خود را بر تجارت منطقه‌ای و بین قاره‌ای می‌گذارد. بر اساس این نظریه در قرن ۲۱ میلادی، با ترکیب سه عنصر جغرافیا، سیاست و اقتصاد، مولفه‌های ژئوپلیسی نومیکی مانند کریدورهای انرژی، جاده ابریشم مدرن و بنادر از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند که خود سبب تحول الگوهای ژئوپلیتیک سنتی به ژئوپلیسی نومیک جهانی می‌شود. در عصر ژئوپلیسی نومیک جهانی، بنادر، کریدورهای بین‌المللی و موقعیت ژئوترانزیتیسی مناطق جغرافیایی و همچنین ژئوپلیتیک انرژی و مسیرهای انتقال آن، اساس بازی

### 3. Edward Luttwak

قدرت‌ها را تشکیل می‌دهند، به گونه‌ای که بازی بزرگ جدید با محوریت این مولفه‌های ژئوپلی نومی که آنها را به ترتیب به عنوان «گره‌گاه»، «شریان» و «تپش» مفهوم پردازی کرده‌اند، شکل گرفته است (Zarghami et al., 2022: 14) بر اساس دیدگاه کازی مهم‌ترین متغیرهای کلیدی ژئوپلی نومی که را می‌توان اینگونه برشمرد:

۱. تعامل متقابل جغرافیا، اقتصاد و سیاست در محیط جدید
۲. اولویت بخشی به کریدورهای خروجی انرژی بجای جستجوی منابع و ذخایر انرژی
۳. تمرکز بر مسیرهای ترانزیتی به ویژه جاده ابریشم جدید در ژئوپلیتیک نوین و رقابت قدرت‌های جهانی
۴. محوریت بنادر و کریدورهای حمل و نقل در عرصه تجارت منطقه‌ای، قاره‌ای و بین قاره‌ای در بازی جدید بزرگ
۵. نظم‌های در حال شکل‌گیری ناشی از منافع همگرا و واگرای قدرت‌های جهانی که امکان همکاری را در عین تقابل میان آنان بوجود آورده است (Pishgahifard and Noorali, 2021: 1365-1366) در شکل زیر گذار از ژئوپلیتیک به ژئوپلی نومی ترسیم شده است:



شکل ۱. تحول ماهوی و مفهومی ژئوپلیتیک (Source: Soltani et al., 2022: 15)

## ۴. تعاریف، تاریخچه و چرایی اهمیت کریدورها در جهان معاصر

امروزه جهت توصیف شاهراه‌هایی همچون جاده ابریشم از مفهوم مدرن کریدور<sup>۴</sup> استفاده می‌شود. دالان، راهرو یا سراسرا معادل فارسی کلمه کریدور است (Soltani, Khosravi, 2022: 4). مفهوم کریدور به عنوان یک مفهوم توسعه‌ای برای ایجاد خطوط سریع بین مبدا و نقاط مقصد در کشورهای مختلف استفاده می‌شود. در یک تعریف روشن‌تر کریدور یک مسیر خطی بزرگ است که توسط یک یا بیش از یک راه حمل و نقل جهت جابجایی و انتقال کالا از مبدا تا مقصد بکار گرفته می‌شود. (Salehi, 2024) در واقع، کریدور به مسیری گفته می‌شود که با بهره‌گیری از شیوه‌های مختلف (ریلی، جاده‌ای، دریایی) برای حمل و نقل استفاده می‌شود. کریدورها از لحاظ اهمیت جهانی به پنج دسته تقسیم می‌شوند: کریدورهای کشوری<sup>۵</sup>، کریدورهای منطقه‌ای<sup>۶</sup>، کریدورهای قاره‌ای<sup>۷</sup>، کریدورهای بین قاره‌ای<sup>۸</sup> و کریدورهای جهانی<sup>۹</sup>. (Khalfi, Radfar, 2023: 5-6) در یک تقسیم‌بندی دیگر کریدورها به کریدورهای تجاری، تجاری خارجی و تجاری ترانزیتی دسته‌بندی شده‌اند (Parhampour, 2022: 682) تاریخچه و قدمت حمل و نقل به تاریخ زیست بشر بر می‌گردد، اما مهم‌ترین شواهد و اسناد در زمینه حمل و نقل به راه ابریشم باستانی بر می‌گردد. این مسیر که در سده دوم قبل از میلاد به وجود آمده و تا سده شانزدهم، تقریباً به مدت ۱۸۰۰ سال دارای اعتبار تجاری و بازرگانی بوده است. حمل و نقل و ترانزیت کالا و مسافر در گذشته خشکی پایه بود، اما امروزه دولت‌ها برای گسترش قدرت اقتصادی خود، علاوه بر نگاه خشکی محور، حمل و نقل دریایی را نیز در دستور کار خود قرار داده‌اند؛ به طوری که امروزه بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود (Noorali, Ahmadi, 2022: 1162)

کریدورهای ترانزیتی و متعلقات آنها همچون بنادر، کانال‌ها، مسیرهای ریلی و جاده‌ای همواره دارای نقش ژئواستراتژیک در اقتصاد سیاسی بین‌الملل و مناسبات ژئوپلیتیک نظام جهانی بوده‌اند، به گونه‌ای که نقش کلیدی فضاهای جغرافیایی در رقابت قدرت‌های جهانی،

4. Corridor
5. National corridors
6. Communities corridors
7. Continental corridors
8. Transcontinental corridor land bridge
9. global corridors

اندیشمندان ژئوپلیتیک را به کنکاش در فناوری حمل و نقل واداشته است، از این جهت می‌توان گفت کریدورها صرفاً یک مسیر حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی نیستند که وسایل نقلیه از آنها عبور می‌کند، بلکه علاوه بر بعد اقتصادی دارای ابعاد امنیتی، سیاسی، مالی و حقوقی هستند. وجود همین گونه مزیت‌ها در ژئوپلیتیک کریدورها موجب رقابت بین ابرقدرتها و قدرت‌های منطقه‌ای شده و روابط و تعاملات بین کشورها را پیچیده‌تر کرده است (Mohammadpour, 2023: 129). در سایه رقابت‌های جهانی و منطقه‌ای، عوامل ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر باعث شکل‌گیری شاهراه‌های بین‌المللی می‌شود و شاهراه‌های جدید نیز مجدداً آثار ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر جدیدی را به دنبال خواهند داشت که بر زیست آینده کشورها بسیار تاثیرگذار است. بنابراین کشوری که نتواند به سود منافع ملی خود و به صورت فعال در این رقابت مهم و چند وجهی نقش‌آفرینی کند، مزایای بسیاری از دست خواهد داد. به عبارت دیگر، ایجاد کریدور همان اندازه که می‌تواند فرصت اقتصادی و سیاسی به همراه داشته باشد، از دست دادن آن می‌تواند موجب آسیب و تهدید گردد تا جایکه امروزه گفته می‌شود کریدورها مهم‌ترین نمود قدرت ژئوپلیتیکی کشورها هستند (Salehi, 2024). (از سوی دیگر، ایجاد زیرساخت‌های مناسب و یکپارچه مانند بزرگراه‌ها، راه‌آهن، بنادر... برای توسعه و پیشرفت اقتصادی کشورها ضرورت دارد؛ بعبارتی، احداث خطوط مواصلاتی بصورت تفکیک‌ناپذیری با فعالیت‌های اقتصادی پیوند دارد و موجب توسعه و رشد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی مردم می‌شود. اهمیت کریدورها در بسیاری از موارد بصورت غیر مستقیم نیز خود را نشان داده است. برای نمونه از نظر تاریخی جاده‌های باستانی مسیر انتقال فرهنگ و تجارب بشری بوده‌اند، همانطور که فرهنگ ایرانی و حتی دین اسلام از طریق جاده ابریشم به مناطق دور دستی مانند چین منتقل شده است؛ کریدورها همچنین دارای زیرساخت‌های مالی و حقوقی بوده که آنها را از جاده‌های عادی متمایز و باعث تسهیل همکاری، مدیریت روابط بین طرفین کریدور و اتحادهای سیاسی کشورهای دخیل در کریدورها می‌شود. فارغ از این، راه‌اندازی‌ها کریدورها بین کشورهای مشارکت‌کننده یک پیوند اقتصادی و تجاری با ابعاد فرهنگی و سیاسی شکل می‌گیرد و موجب اشتراک منافع و هم‌سرنوشتی بیشتر بین آنها می‌شود؛ در نهایت، افزایش همکاری بین کشورها می‌تواند آنها را به سمت ائتلاف‌های امنیتی هم‌بکشانند (Salehi, 2024) در این میان، موقعیت ممتاز جغرافیایی و استراتژیک ایران بعنوان نقطه‌ای کلیدی در کریدورهای تجاری بین‌المللی در صورت حسن توجه و برنامه‌ریزی مناسب، درآمدهای ارزی قابل توجهی

از راه ترانزیت کالا برای کشور به ارمغان می‌آورد. همچنین، کریدورها می‌توانند موجب ارتقاء امنیت، ایجاد اعتبار و ثبات سیاسی، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و رونق بیشتر اقتصاد کشور شوند (Parhampour, 2022: 682)

## ۵. محیط‌شناسی جنگ کریدورها

کریدورهای مختلفی که در سال‌های گذشته پیرامون ایران احداث شده یا در حال احداث هستند، حکایت از یک جنگ کریدوری در جهان دارد. اگر کریدورها را بر مبنای عبور از خاک ایران تقسیم بندی کنیم، دو دسته کریدور خواهیم داشت؛ دسته اول کریدورهایی که از خاک ایران عبور می‌کنند و دسته دوم کریدورهایی که از پیرامون ایران عبور می‌کنند، اما می‌توانند ژئوپلیتیک ایران را تحت تاثیر قرار دهند. بر این اساس ابتدا به معرفی مختصر کریدورها پرداخته می‌شود و سپس عوامل تاثیر گذار بر کیفیت نقش آفرینی ایران در جنگ کریدورها و عملکرد آن توضیح داده می‌شود.

مهم ترین و عظیم ترین پروژه کریدوری که سایر کریدورها متأثر از آن است، مگا پروژه یک کمربند، یک راه می‌باشد. پروژه کمربند و راه<sup>۱</sup> برگرفته از راه ابریشم باستانی با قدمت ۲ هزار ساله است که در سال ۲۰۱۳ رئیس‌جمهور چین از آن تحت عنوان «راه ابریشم نوین» پرده برداشت. تا به امروز ۱۵۱ کشور در این پروژه مشارکت کرده و توافقنامه‌هایی را با دولت چین منعقد کرده‌اند. این ۱۵۱ کشور، ۷۵ درصد از جمعیت جهان و بیش از نیمی از تولید ناخالص اقتصادی را در دنیا شکل می‌دهند. (Rangasht, 2024: 7) در چارچوب این ابتکار چین از طریق آسیای میانه و غربی با خلیج فارس و دریای مدیترانه و از طرف دیگر با آسیای جنوب شرقی و جنوب آسیا و اقیانوس هند متصل می‌شود. (Mohammadpour, Bouyeh, 2023: 129) این مگا پروژه مهمترین گذرگاه در محیط ژئواکونومیک ایران است. بر مبنای سندی که دولت چین در مورد این مگا پروژه منتشر کرده است، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر به عنوان چارچوب کلان این طرح تعریف شده است. (Iran Chamber Research Center, 2022: 6) این کریدور شامل دو مسیر تجاری است: اول کمربند اقتصادی راه ابریشم که چین را از طریق خطوط ریلی یا جاده‌ای قرار است به اروپا متصل کند. دوم راه ابریشم دریایی که از جنوب شرق آسیا می‌گذرد و چین را به آفریقا متصل می‌کند. (نقشه شماره ۱)

## 10. Belt and Road Initiative (BRI)

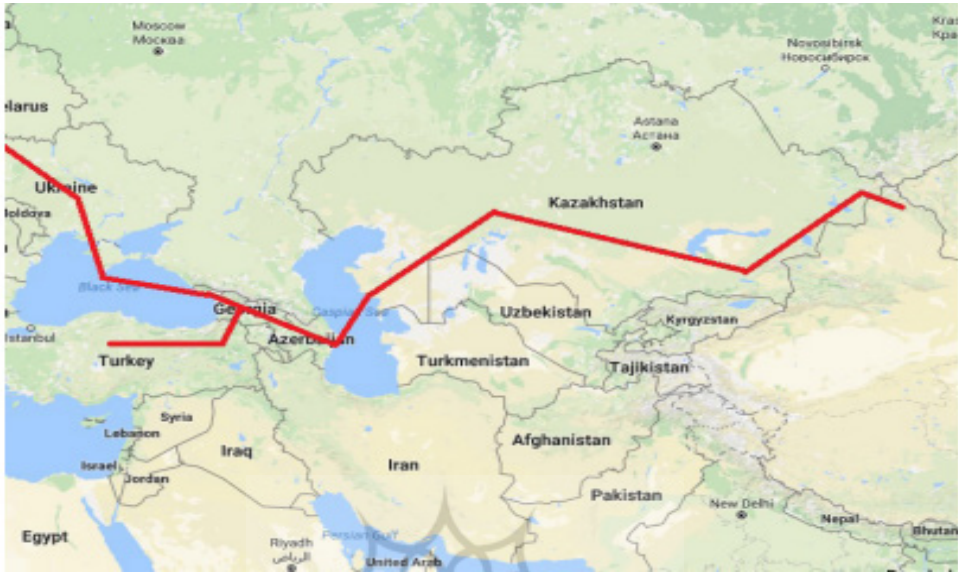


نقشه ۱. گذرگاه‌های راه ابریشم

یکی دیگر از کریدورها که بعد از مگا پروژه یک کمربند یک راه دارای بیشترین اهمیت است، مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی ترانس کاسپین<sup>۱۱</sup> می باشد که با نام دالان میانی ابتکار کمربند و راه نیز شناخته می‌شود، این کریدور ترکیه را به ساحل شرقی دریای خزر متصل و ترانزیت کالا از آسیا به اروپا را تسهیل می‌کند. (Tashjin, 2024: 14)

این مسیر که در امتداد مسیر ترانزیتی از چین به قزاقستان قرار دارد، بنادر آق‌تاو و قورق (قزاقستان) را از طریق دریای خزر به بندر باکو متصل می‌کند و سپس از مسیر ریلی باکو- تفلیس- قارص به شبکه راه آهن ترکیه متصل شده و در نهایت از طریق بلغارستان به اروپا می‌رسد. به علاوه یک شاخه از این مسیر نیز بدون ورود به ترکیه، از گرجستان و با گذر از دریای سیاه به اوکراین و کشورهای عضو اتحادیه اروپا منتهی می‌شود (نقشه ۲). (Iran Chamber Research Center, 2022: 8)

11. -Trans – Caspian International -Route)TITR (



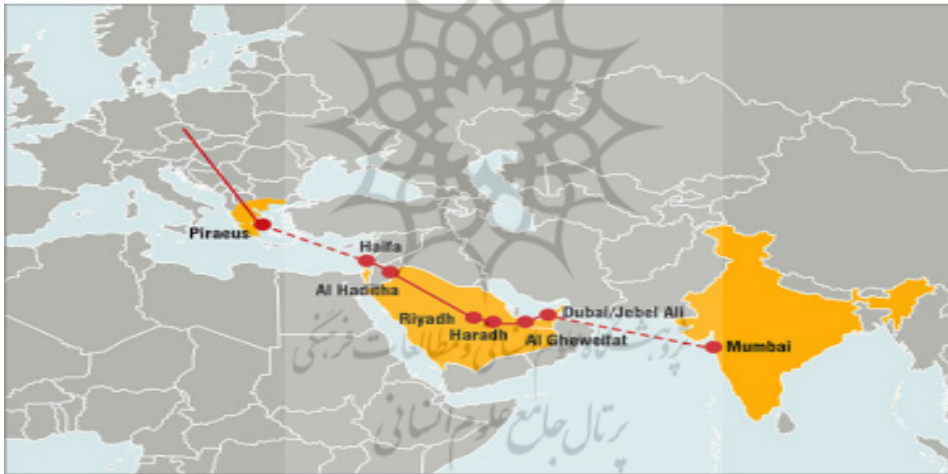
نقشه ۲. گذرگاه ترانس کاسپین

ایده اولیه اتصال زمینی آسیای مرکزی و قفقاز، بدون عبور از خاک روسیه در سال ۱۹۹۳ در قالب دالان حمل و نقل آسیا-قفقاز-اروپا مطرح شد و مذاکرات دو و چند جانبه میان پنج جمهوری آسیای مرکزی، مغولستان، سه کشور قفقاز جنوبی، ایران، ترکیه، مولداوی، بلغارستان، اوکراین و رومانی صورت گرفت که عملاً نتیجه بخش نبود. تنها پس از اعلام طرح بلندپروازانه چین در قالب مگا پروژه کمربند و راه از یکسو و بحران اوکراین در سال ۲۰۱۴ از سوی دیگر بود که مذاکرات برای ایجاد مسیر زمینی از چین به اروپا، بدون عبور از روسیه میان ترکیه، گرجستان، آذربایجان و جمهوری های آسیای میانه با جدیت پیگیری و در نهایت در قالب دالان ترانزیتی ترانس کاسپین مورد توافق قرار گرفت. (Iran Chamber Research Center, 2022: 14-15)

نکته مهم در این پروژه که ارتباط زیادی با تحولات قفقاز در سال های اخیر دارد تلاش جمهوری آذربایجان و ترکیه برای احداث کریدور زنگزور است که در ادامه به صورت مجزا به آن پرداخته می شود. پس از طرح «کمربند و جاده» از سوی دولت چین، آمریکا برای جلوگیری از عملی شدن آن، اقدام به طرح ایجاد یک کریدور اقتصادی به نام آی‌مک<sup>۱۲</sup> با همکاری

12. India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC)

متحدها خود در آسیا، خاورمیانه و اروپا کرده است. این طرح در چارچوب ابتکار مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII) و در اجلاس سران گروه هفت توسط جو بایدن رئیس‌جمهور آمریکا و ناراندا مودی نخست‌وزیر هند مطرح شد. (Baabood, 2024:5) هدف از طرح این کریدور اقتصادی، اتصال قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا از طریق خطوط راه‌آهن و حمل و نقل دریایی است. این کریدور از دو خط مجزا تشکیل شده است. یکی از آن‌ها خط حوزه خلیج فارس وصل کرده و دیگری خط شمالی است که از طریق خطوط راه‌آهن کشورهای حوزه خلیج فارس را به اردن و اسرائیل متصل می‌کند (Tashjin, 2024:19). این طرح اسرائیل را از طریق دریا به سواحل جنوبی اروپا و سپس از آنجا از طریق خطوط راه‌آهن به کشورهای مرکزی و شمال و غرب اروپا وصل می‌کند (نقشه ۳) (Lotfi, Safavi, 2022: 70-71)



### نقشه ۳. اتصال هند به اروپا از طریق خاورمیانه

چهارمین کریدور مسیر ترانزیتی بندر چابهار به آسیای مرکزی است؛ ایران از دهه نود به دنبال طرحی برای توسعه بندر چابهار با همکاری هند بود و نخستین موافقت میان طرفین در سال ۲۰۰۳ صورت گرفت. با این حال، هند ظاهراً به دلیل تحریم‌های هسته‌ای نتوانست تعهدات خود را انجام دهد و توسعه پروژه بر روی زمین تا زمان انقضای معاهده اولیه یعنی

۲۰۱۳ پیشرفتی نداشت. دلایل بی‌میلی هند برای پیشبرد پروژه البته محدود به تحریم‌ها نبود و ترکیبی از بورورکراسی کند هند، مشکلات اقتصادی و کمبود منابع در داخل و توقف مذاکرات با ایران درباره دیگر همکاری‌ها در حوزه‌های پتروشیمی و توسعه میدان گازی فرزاد ب داشتند در تعلیق پروژه چابهار دخیل بود. در نهایت، طی سفر تاریخی مودی در ۲۰۱۶ موافقت نامه سه جانبه‌ای میان ایران، هند و افغانستان برای توسعه و استفاده از بندر چابهار منعقد شد (نقشه ۴) (Iran Chamber Research Center, 2022: 14-15)



نقشه ۴. گذرگاه بندر چابهار

اهمیت اصلی پروژه یاد شده برای هند و منوط به حضور هند است که در سودای دور زدن پاکستان و چین برای رسیدن به آسیای مرکزی است. گذشته از اهمیت استراتژیک آسیای مرکزی برای هند، بازار آسیای مرکزی و افغانستان برای تجارت این کشور از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. پنجمین کریدور با اهمیت گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان (سی پک) است که مهم‌ترین بخش پروژه کمربند و راه چین است. کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) که در سال ۲۰۱۳ معرفی شد ابتکاری کاملاً انحصاری از سوی چین و پاکستان بود تا مسیر دسترسی چین به بندر اقیانوسی مهم پاکستان در گوادر را فراهم کند. به‌رغم علاقه هر دو کشور برای جلب

همکاری‌های بین‌المللی، اجرای توافقات مربوط به CPEC همچنان منحصر به چین و پاکستان خواهد بود. اما با علاقه عربستان به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر ممکن است این کشور نیز تبدیل به ضلع سوم این ابتکار شود (Adel, 2022). پروژه CPEC یک پروژه ۶۲ میلیارد دلاری است و شامل بخش‌های مختلفی می‌شود که مهم‌ترین آنها نوسازی زیرساخت‌های ارتباطی پاکستان، ایجاد مناطق آزاد اقتصادی و ساخت تعداد زیادی پروژه تولید برق است تا کمبود برق در این کشور را پوشش دهد. (نقشه ۵)

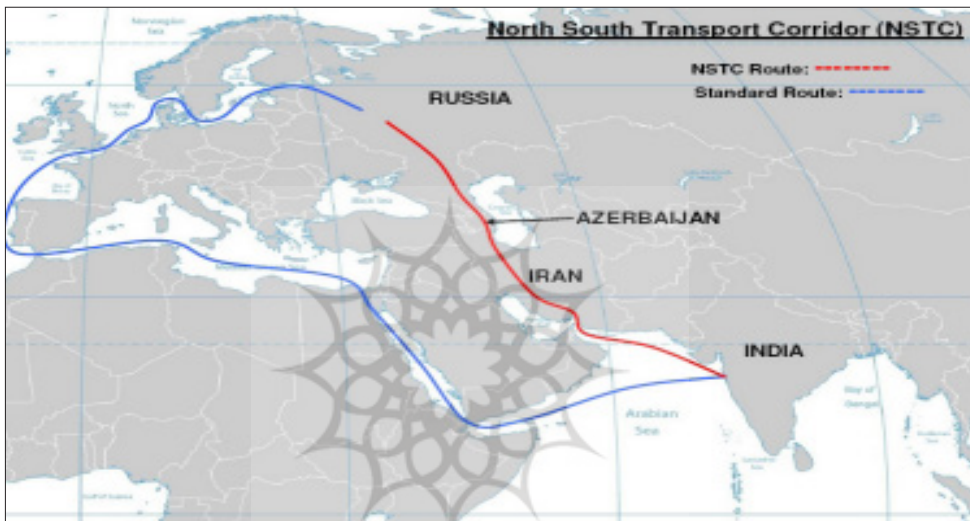


نقشه ۵. گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان

پس از سقوط شوروی؛ هند و روسیه در تلاش برای باز پس‌گیری موقعیت‌های خود به عنوان قدرت‌های بزرگ گذرگاه حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب<sup>۱۳</sup> را بعنوان یک طرح بلندپروازانه برجسته برای اتصال اورسیا آغاز کردند. روسیه و هند به دلیل موقعیت جغرافیایی که خلیج فارس را از طریق تنگه هرمز به خشکی اوراسیا متصل می‌کند، ایران را وارد این پروژه کردند (Noorali, Ahmadi, 2022: 1173). فلسفه شکل‌گیری این کریدور آن بود که یک

### 13. International North-South Transport Corridor (INSTC)

مسیر ترانزیتی شکل بگیرد تا بندرهای غربی هند را از طریق سواحل جنوبی ایران و مشخصاً بندرعباس به منطقه قفقاز و در نهایت روسیه متصل نماید. (Tashjin, 2024: 5) بعدتر ترکیه، بلاروس، آذربایجان و ارمنستان نیز به این پروژه پیوستند. طی سالهای اخیر و عمدتاً به دلیل تحریم‌های بین‌المللی علیه تهران روند تکمیل مسیر گذرگاه شمال - جنوب با مشکل مواجه شده است (نقشه ۶). (Iran Chamber Research Center, 2022: 20-21).



نقشه ۶ مسیر گذرگاه شمال - جنوب در مقایسه با مسیر کانال سوئز اروپا

هفتمین طرح ژئوپلیتیک منطقه ای کریدور لاجورد است. این کریدور قرار است افغانستان و پاکستان را از طریق ترکمنستان به دریای خزر متصل کند و از آنجا به باکو، گرجستان و دریای سیاه و یک شاخه هم از طریق ترکیه به سمت اروپا برود. کریدور لاجورد در شرایطی طراحی شده که دسترسی ترکیه به افغانستان یا پاکستان از طریق ایران می‌تواند ساده‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر باشد. چنانکه در سال‌های گذشته نیز ایران مسیر امن مواصلاتی میان این کشورها بوده است. با این حال کشورهای دیگر در پروژه لاجورد عملاً در حال حذف ایران از این مسیر ترانزیتی هستند. این کشورها حاضرند مسیر دورتری را بپیمایند و حتی از حمل و نقل ترکیبی دریایی - ریلی و جاده‌ای استفاده کنند اما در عوض ایران را دور بزنند و از مسیر ترانزیتی حذف کنند (نقشه ۷) (Rangasht, 2024: 9).



### نقشه ۷. کریدور لاجورد

یکی دیگر از کریدورهایی که ژئوپلتیک ایران را تحت تاثیر قرار می دهد، کریدور معروف به «جاده توسعه» است. این کریدور بندر فاو در جنوب عراق را از طریق جاده و راه آهن به ترکیه و از آنجا به اروپا وصل کند. این مسیر ۱۲۰۰ کیلومتری قرار است از فاو تا شهر فیش خابور، در استان دهوک در اقلیم کردستان عراق و هم مرز با سوریه و نزدیک ترکیه احداث گردد. بخشی از این پروژه، احداث راه آهن برای قطارهای برقی است که قرار است از ده استان عراق گذر کنند. این مسیر در نهایت به بندر مرسین در ترکیه می رسد و به این ترتیب خلیج فارس از طریق عراق به دریای مدیترانه وصل خواهد شد. علاوه بر راه آهن و بزرگراه، خطوط لوله نفت و گاز نیز بخشی از این پروژه است. اساساً، پروژه تلاشی برای معرفی یک مدل جدید توسعه است که می تواند این کشور را از نظر سیاسی ثبات بخشیده و پیامدهای زیانبار اقتصاد رانتی را کاهش دهد. یکی دیگر از کریدورها که ایران را در مرزهای شمالی مغزوی می کند، کریدور احتمالی زنگزور است که آذربایجان و ترکیه بدنبال ایجاد آن هستند. این کریدور به آذربایجان این امکان را می دهد که از طریق استان سیونیک ارمنستان بدون پست های بازرسی به جمهوری خودمختار نخجوان متصل شود. این کریدور باعث قطع دائم مرزهای ایران و ارمنستان می شود و استان آذربایجان شرقی در ایران را از مسیر ترانزیت ترکیه به باکو حذف می کند (Rashidi, 2023: 35). در واقع نیازی که باکو برای ارتباط با نخجوان و ترکیه از طریق ایران داشت، عملاً از بین رفته و ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران بی اثر خواهد ماند. این مسئله می تواند روی تعاملات سیاسی، امنیتی، نظامی و اقتصادی دو کشور ایران و ارمنستان تاثیر منفی بگذارد (نقشه ۸) (Rangasht, 2024: 11).



نقشه ۸. کریدور زنگزور

سیاسی ترین کریدور که از آن با عنوان کریدور مقاومت یاد می شود در سه شاخه ایران را به عراق، سوریه و لبنان و در نهایت دریای مدیترانه متصل می کند. این کریدور به رغم آنکه دارای ظرفیت های سیاسی است اما در حوزه زیرساختی مشکلات زیادی دارد. برای مثال سال ها است ۲۰ کیلومتر راه آهن بصره- خرمشهر به اتمام نرسیده و مسیر ریلی ایران به عراق متصل نشده است. در عین حال بنابر حضور و ملاحظاتی که آمریکایی ها در مرز ابوکمال دارند، اجازه تردد و ترانزیت کالا را نمی دهند. به همین دلیل با وجود همه مزایایی که این کریدور می تواند در عمق بخشی به مقاومت و برقراری پیوند اقتصادی میان ایران، عراق، سوریه و لبنان ایفا کند، اما هنوز گام مهمی در این زمینه برداشته نشده است. (Rangasht, 2024: 14) در ادامه به عوامل موثر بر نقش آفرینی ایران در جنگ کریدورها اشاره می شود. این عوامل به دو دسته داخلی و خارجی تقسیم می شود که ذیلا به توضیح آنها پرداخته می شود:

## ۶. عوامل موثر بر نقش آفرینی ایران در جنگ کریدورها

### ۶-۱. عوامل داخلی

ادراک سیاستگذاران از تحولات ژئوپلیتیکی منطقه: یکی از عوامل داخلی تاثیر گذار بر نقش آفرینی ایران در جنگ کریدورها ادراک مجریان و سیاستگذاران از تحولات ژئوپلیتیکی محیط پیرامونی است. به بیان دیگر، جهان بینی و دیدگاه سیاستگذاران ایرانی همانطور که گفته شد مبتنی بر مولفه های ژئوپلیتیک سنتی است که در آن تسلط و نفوذ امنیتی و نظامی بر نفوذ و سیطره اقتصادی ارجحیت دارد. هر چند سیاستگذاران جمهوری اسلامی ایران از اهمیت ژئوکالچر غافل نبودند و در نفوذ فرهنگی - ایدئولوژیک موفق بوده اند، اما همچنان از نقش تعیین کننده

فرآیندهای اقتصادی منطقه‌ای در توسعه داخلی و بسط نفوذ خارجی در منطقه غافل بوده‌اند که پیامد این غفلت انزوای ژئوپلیتیکی و ظهور تهدیدات آنی برای جمهوری اسلامی ایران بوده است (Roomi, 2023: 106)

**زیرساخت‌های داخلی:** زیرساخت‌ها دارای دو بعد سخت‌افزاری و نرم‌افزاری می‌باشد. بعد سخت‌افزاری به معنای داشتن خطوط ریلی و جاده‌سازی است اما بعد نرم‌افزاری زیرساخت می‌تواند شامل محیط کسب و کار، ارتباط ایران با اقتصاد جهانی و نظام مالی بین‌المللی باشد. زیرساخت‌های نرم اهمیت بیشتری در تعیین موقعیت یک کشور در گذرگاه‌های بین‌المللی و در سطح کلان در شکل‌دهی به موقعیت آن در اقتصاد سیاسی بین‌الملل ایفا می‌کنند. ایران تلاش کرده است تا با توسعه شبکه‌های راه‌آهن خود به ویژه در کریدور شمال-جنوب نقش موثری ایفا کند. این کریدور که از روسیه به هند می‌رسد، از مسیر ایران عبور کرده و امکان ترانزیت سریع‌تر و ارزان‌تر کالا را فراهم می‌کند. توسعه بنادر متعدد از جمله بندر چابهار که یک بندر راهبردی در جنوب شرق ایران است، از دیگر اقدامات ایران در این راستا بوده است. بندر چابهار به عنوان دروازه‌ای برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی و به ویژه هند، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. با این حال، ایران طی دو دهه گذشته نتوانسته است همپای دیگر شرکا پروژه‌های توسعه ترانزیتی را پیش ببرد. یکی از مهم‌ترین دلایل آن فقدان سرمایه‌گذاری در زیر ساخت‌های لازم جهت مشارکت ایران در طرح‌های کریدوری می‌باشد. در واقع، مشارکت در کریدورها نیازمند سرمایه‌گذاری و بسط زیرساخت‌ها و خطوط داخلی است که ایران به دلیل اقتصاد شکننده و ناکارآمدی در جذب سرمایه داخلی و خارجی، زیرساخت‌های لازم برای نقش آفرینی در طرح‌های کریدوری را نداشته است. تحریم‌های بین‌المللی دوام دار علیه کشور و تضعیف بیش از پیش زیرساخت‌های نرم موجب شده پتانسیل‌های قابل توجه آن در حوزه حمل و نقل و ترانزیت در دو دهه اخیر تقریباً نادیده گرفته شود. کشورهای مختلف در این سال‌ها توافق‌هایی با ایران صورت داده‌اند اما بخش بسیار اندکی از این توافقات اجرایی شده است (Iran Chamber Research Center, 2022: 30-31)

**ماهیت حکمرانی و بوروکراسی داخلی:** سومین عامل تاثیرگذار کیفیت حکمرانی در کشور ما می‌باشد. منطق حکمرانی در کشور ما بیش از آنکه معطوف به تولید، سرمایه و فرآیندهای اقتصادی باشد، دچار سیاست‌زدگی مفرط شده است. در واقع، می‌توان اینگونه گفت که در کشور ایران از حکمرانی اقتصادی غفلت شده است. به بیان دیگر ایران از دولت

سیاسی قوی برخوردار است، اما دولت اقتصادی بسیار ضعیفی دارد که خود منجر به هرج و مرج و بی‌سامانی اقتصادی شده است. این مهم، نمود خود را در مشارکت اقتصادی ایران در طرح‌های منطقه‌ای و بین‌المللی از جمله کریدورها نشان داده است. فارغ از فقدان حکمرانی اقتصادی، بوروکراسی زائد اداری هم امکان سرعت عمل و خلاقیت در فرآیندهای اقتصادی را بشدت تضعیف کرده و منجر به فرصت سوزی در طرح‌های اقتصادی منطقه‌ای شده است. البته باید توجه داشت که کریدورها صرفاً دارای پیامد اقتصادی نیستند، بلکه ربط وثیقی با آینده امنیت و ژئوپلیتیک ایران دارند.

**تشکیک در آینده ثبات سیاسی ایران:** آخرین عامل داخلی موثر بر نقش آفرینی ایران در جنگ کریدورها، ایجاد تشکیک در آینده ثبات سیاسی ایران است. بدون تردید یکی از عوامل جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی در زیرساخت‌های توسعه‌ای کشور اطمینان سرمایه‌گذاران از وجود ثبات سیاسی در کشور است. اما متأسفانه ادراک افکار عمومی داخلی و خارجی که عموماً تحت تاثیر جنگ روانی و رسانه‌ای است، در مورد آینده ثبات جمهوری اسلامی ایران تردید دارند که این مهم خود یکی از عوامل بی‌میلی کشورها برای سرمایه‌گذاری و تعمیق مراودات اقتصادی و تجاری با ایران می‌باشد. عاملی که می‌تواند ذهنیت کشورها در خصوص آینده ثبات سیاسی در ایران تغییر دهد تنش‌زدایی در سطح سیاست خارجی است. فارغ از این جمهوری اسلامی ایران بواسطه گفتمان رسانه‌ای خود می‌بایست بکوشد این ذهنیت منفی را تغییر دهد.

## ۲-۶. عوامل خارجی

**موقعیت ژئوپلیتیکی:** در این زمینه باید گفت ایران در منطقه حساس خاورمیانه و تقاطع آسیا و اروپا قرار دارد و به دلیل هم‌جواری با خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، می‌تواند نقش محوری در اتصال راه‌های تجاری ایفا کند. این موقعیت به ایران امکان می‌دهد نقش یک پل ارتباطی بین شرق و غرب و حتی شمال و جنوب را ایفا کند.

**رقابت آمریکا و چین:** یکی از عوامل خارجی بسیار موثر بر موقعیت ایران در جنگ کریدورها رقابت آمریکا و چین در خاورمیانه است که بواسطه این رقابت، آمریکا تلاش می‌کند کشورهای عربی و اسرائیل را جایگزین روسیه و ایران در کریدورهای منطقه‌ای کند. واضح است که آمریکا و رژیم اسرائیل از تقویت قدرت و جایگاه ایران در مبادلات اقتصادی که بواسطه کریدورهای

منطقه‌ای ممکن می‌شود، نگرانند و به روش‌های گوناگون و حتی دادن امتیاز به کشورهای دیگر بدنبال ایجاد مسیرهای جایگزین برای این راه‌های اقتصادی و بهینه هستند. رژیم صهیونیستی بر آن است تا با این اقدام قدرت مانور ایران در کریدور بین‌المللی شمال- جنوب را که در سال ۱۳۷۹ و در پی توافق سه کشور هند، ایران و روسیه کلید خورد و مشارکت ایران در ابتکار یک جاده و یک کمر بند را که چین مبتکر آن است کمرنگ کند. در این راستا، یکی از طرح‌های جایگزین که آمریکا بطور جدی به دنبال آن بود پروژه آیمک است که هند را از طریق کشورهای عربی و اسرائیل به اروپا متصل می‌کند. در واقع، با کاهش ارزش کریدور شمال به جنوب و تأثیرات جنگ اوکراین، هند بر آن است تا کریدور خاور میانه و اروپا را جایگزین کریدور شمال- جنوب کند. کاهش نقش ایران در تجارت بین‌المللی و کمک به انزوای ایران به عنوان کشوری که در تلاش است نزاع‌اش با آمریکا را همچنان حفظ کند، یکی از نتایج این طرح خواهد بود. با اجرای این پروژه ایران و روسیه عملاً جایی در تجارت بین‌المللی نخواهند داشت.

**تحریم‌های آمریکا و غرب علیه ایران:** تحریم‌های آمریکا و غرب علیه ایران باعث دلزدگی و نگرانی سرمایه‌گذاران خارجی در طرح‌های کریدوری که از ایران می‌گذرند، شده است. فارغ از آن، ایران خود به عنوان شریک تجاری بدلیل نبود سرمایه لازم ناشی از تحریم‌ها از امکان فعالیت و پیاده‌سازی طرح‌های کریدورها بازمانده است. به همین دلیل می‌توان گفت یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیر گذار در جنگ کریدورها تحریم‌های آمریکا و غرب می‌باشد. به بیان دیگر، یکی از بزرگترین موانع بهره‌مندی اقتصادی ایران از موقعیت جغرافیایی، مسئله ابهام در خصوص آینده همکاری اقتصادی، بواسطه تحریم‌ها است. تحریم‌ها علاوه بر فرسایش توان دولت برای توسعه زیرساخت‌های لازم جهت ایفای نقش پررنگ ایران در دالان‌های اقتصادی بین‌المللی، شرکت‌ها و دولت‌های خارجی را با عدم قطعیت روبه‌رو می‌کند. بگونه‌ای که بهره‌گیری از مسیرهای جایگزین را حتی به قیمت افزایش زمان و هزینه ترجیح می‌دهند. با این حال، گرچه تحریم نقش منفی در بازیگری ایران در طرح‌های کریدوری منطقه‌ای داشته است، اما فعال‌سازی این کریدورها از خطوط ارتباطی ایران خود می‌تواند باعث خنثی‌سازی و تضعیف ساختار تحریم‌ها شود (Iran Chamber Research Center, 2022: 30-31)

**رقابت قدرت‌های منطقه‌ای با ایران:** فارغ از رقابت موجود بین چین و ایالات متحده، که هر دو به خاورمیانه به عنوان یک مسیر ترانزیتی حیاتی می‌نگرند، رقابت قدرت‌های منطقه‌ای در غرب آسیا در قالب جنگ کریدورها تشدید شده است. از بازیگران اصلی این بازی می‌توان

به ترکیه، ایران، پاکستان، عربستان سعودی و اسرائیل اشاره کرد. برای ایران، طرح احیای جاده ابریشم فرصتی طلایی برای باز پس‌گیری اهمیت و نفوذ تاریخی خود در منطقه است، موقعیتی که ایران معتقد است جاده ابریشم باستانی که از قلمرو آن می‌گذشت، به درستی به آن اعطا کرده است (Ghasemi, 2024). در مقابل ترکیه از طریق پروژه‌های مختلفی مانند کریدور میانی تلاش می‌کند از نفوذ ایران بکاهد. این کریدور بر اساس ایده ایجاد یک شبکه ریلی منطقه‌ای است که از ترکیه سرچشمه می‌گیرد و از طریق قفقاز و دریای خزر به آسیای مرکزی و چین می‌رسد. (Rashidi, 2023: 28) جنگ اخیر قره‌باغ یکی دیگر از مظاهر تشدید درگیری‌های پنهان بین تهران و آنکارا در جنگ کریدورها است. فشار اعمال شده توسط ترکیه و باکو برای ایجاد کریدور زنگزور، ایران را از معادلات متعدد در شمال شرق کشور خارج می‌کند. این فشارها نه تنها سیاسی بلکه تا حدودی امنیتی بوده است. دولت باکو حتی به تحریک جمعیت کثیر آذربایجانی در ایران نیز چشم دارد. تهران این کریدور را تلاشی برای انزوای بیشتر ایران از اقتصاد منطقه و تثبیت تسلط کامل ترکیه بر هلالی که از دریای مدیترانه در غرب تا آسیای مرکزی در شمال شرق ایران امتداد دارد، تلقی می‌کند. (Ghasemi, 2024) در واقع، ترکیه از سال‌های گذشته تا کنون در تلاش است تا با حذف ایران از این نقش مهم بین‌المللی، خود را به عنوان محور ترانزیت بین آسیا و اروپا مطرح کرده و حجم بالایی از تجارت جهانی را وابسته به کریدورهای عبوری از خاک خود کند، این در حالی است که ترکیه برای راه اندازی کریدورهای مدنظر خود باید با استفاده از حمل و نقل ترکیبی زمینی - دریایی از دریای خزر عبور کند، اما گذر از خاک ایران می‌تواند با یک حمل و نقل یکپارچه زمینی بار را سریع‌تر و ارزان‌تر به نقاط مختلف جهان منتقل کند.

**ماهیت سیاست خارجی و سیاست منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران: یکی دیگر از عوامل تاثیر گذار بر نقش آفرینی ایران در طرح‌های کریدوری منطقه‌ای، مربوط به ماهیت سیاست خارجی و سیاست منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران است. برکسی پوشیده نیست که سیاست خارجی و سیاست منطقه‌ای جمهوری اسلامی بیش از آنکه مبتنی بر برنامه‌های توسعه محور و اقتصادی باشد، متکی به انگاره‌های امنیتی و سیاسی است. در واقع توسعه‌آفرینی و اقتصاد ابعاد مغفول سیاست خارجی ایران است. فارغ از این رویکرد مسلط، سیاست خارجی ایران مبتنی بر رویکرد ژئوپلیتیک سنتی است که در آن ابزارهای سیاسی و نظامی نسبت به منابع و ابزارهای اقتصادی نقش تعیین‌کننده‌تری دارد. این در حالی است که در جهان امروز،**

شاهد گذار از ژئوپلیتیک به ژئوآکونومیک هستیم. به بیان دیگر اقتصاد تبدیل به متغیر مسلط در سیاست خارجی شده است که در این میان نقش و بعد اقتصادی کریدورها اهمیتی دو چندان دارد (Roomi, 2023: 106)

## ۷. عملکرد ایران در جنگ کریدورها

در سال های اخیر کشور های مختلف استراتژی های متفاوتی را در تقویت کریدور های اطراف خود اتخاذ کرده اند به نحوی که بتوانند منافع تجاری، امنیتی و سیاسی خود را تضمین نمایند. ج.ا.ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست و همواره تلاش داشته است موقعیت خود را در کریدورهای منطقه ای ارتقا بخشد. در مگا پروژه کمر بند-راه، آنچه که در طرح های اولیه مطرح شد نشان از مشارکت ایران در این کریدور بود. ابتدا قرار بود بخش جاده ای و ریلی کریدور بعد از خروج از چین به دو شاخه شمالی و جنوبی تقسیم شود که شاخه جنوبی آن باید از شرق تا غرب ایران عبور می کرد و سپس از طریق ترکیه به سمت اروپا می رفت. با این حال، تحولات بین المللی و غفلت های ایران باعث پدید آمدن مسیر جدیدی به نام مسیر میانی شد که از طریق دریای خزر به باکو می رسد و از آنجا قرار است از طریق کریدور جعلی زنگزور به ترکیه و اروپا برسد (Rahngasht, 2024: 7) در حال حاضر با توجه به درگیری روسها در جنگ اوکراین، مسیر شمالی هم نمی تواند مورد توجه چین باشد. زیرا روسیه تحت تحریم های غرب قرار گرفته و موقعیت مناسبی برای ترانزیت کالا به اروپا ندارد. مسیر جنوبی نیز به دلیل اهمال کاری های صورت گرفته فاقد زیرساخت های لازم برای ترانزیت کالا است. در ایران نه جاده مناسب و نه مسیر ریلی برای مشارکت در چنین طرحی وجود ندارد. در این بین مسیر میانی با سرعت در حال پیشرفت است. این مسیر چین را از طریق کشورهای آسیای مرکزی به دریای کاسپین متصل کرده و از دریای کاسپین به باکو و سپس از طریق گرجستان به ترکیه و اروپا امتداد پیدا می کند. (Rahngasht, 2024: 7) در کریدور میانی (گذرگاه کاسپین) که کریدور زنگزور نیز بخشی از آن است در صورت تحقق آن در عمل ایران از نقشه این کریدور حذف می شود. این کریدور احتمالی که در واقع منتج به قطع شدن مرز زمینی ایران با ارمنستان می شود به اعتبار ژئوپلیتیکی ترکیه و آذربایجان می افزاید و ایران را در انزوا قرار می دهد. تحقق کریدور زنگزور می تواند موجب عادی سازی روابط ارمنستان با ج.ا.آذربایجان و ترکیه شود و ارمنستان را در کریدور میانی ادغام کند. در چنین شرایطی نیاز راهبردی و ژئوپلیتیک ارمنستان به ایران کاهش می یابد و این امکان وجود دارد که در اتحاد با دولت های غربی در سمت مقابل

ج.۱. ایران بایستد و از این طریق تنهایی ژئوپلیتیک ایران کامل شود. (Rashidi, 2023: 39) در صورت ایجاد کریدور زنگزور پیامدهای منفی متعددی برای ایران در پی خواهد داشت؛ از آن جمله، می‌توان به تحقق ایده ترکستان بزرگ اشاره کرد که از طریق اتصال سرزمینی ترکیه به کشورهای ترک‌زبان میسر می‌شود. همچنین، ایجاد این کریدور می‌تواند به مثابه اهرم فشار علیه وحدت ملی و تمامیت ارضی ایران محسوب شود. زیرا جریان‌های پان ترکیسم تمایل زیادی به برقراری ارتباط با آذری‌های ایران دارند. پیامد دیگر این کریدور اتصال زمینی ناتو به دریای کاسپین است و گسترش حضور ناتو در این منطقه برای ایران خطرناک خواهد بود. فارغ از این آمریکا برای حفظ وزن هژمونیک خود در منطقه دریای خزر و دریای سیاه و تضمین امنیت انرژی و اقتصاد اروپا بدنبال کوتاه‌ترین مسیر اتصال اروپا به انرژی و منابع کالایی از طریق حذف ایران و روسیه است (Jajani et al., 2023: 179) کریدور احتمالی زنگزور موجب تغییر توازن قوا در منطقه قفقاز به نفع جمهوری آذربایجان خواهد شد. همچنین باعث تقویت حضور اسرائیل در منطقه قفقاز شده و موجب تنزل مزیت‌های ژئوپلیتیکی ایران برای اتصال شرق به غرب می‌شود. (Rahnegasht, 2024) یکی از کریدورهای که خارج از خاک ایران است ولی بر ژئوپلیتیک ایران تاثیر تعیین کننده دارد کریدور آیمک می باشد. طرح کریدور اقتصادی آیمک که - کریدور عرب مدیترانه هم خوانده می شود- با هدف ایجاد تغییرات اساسی در طرح های کریدوری غرب آسیا، تسهیل تحریم ترانزیتی ایران و کمک به عادی سازی روابط اعراب و اسرائیل بوده (Baabood, 2024: 1) در واقع، یک طرح صهیونیستی برای وصل کردن بنادر هند به بندر حیفا و از آنجا به اروپا است. این مسیر که از هند شروع می شود، از راه دریا به بندر جبل علی امارات، سپس به عربستان، اردن، بندر حیفا در سرزمین های اشغالی، دریای مدیترانه و پیرئوس در یونان و در نهایت به اروپا می رسد (Iran Chamber Research Center, 2022: 11) با این وجود، عملیات طوفان الاقصی علیه اسرائیل که عادی سازی روابط اعراب و اسرائیل را به تاخیر انداخته، تا حدود زیادی این طرح را نیز با خود به محاق می برد. کریدور سی پک (گذرگاه چین-پاکستان) یکی دیگر از کریدورهایی است که از خاک ایران عبور نمی کند اما برای کشور اهمیت ارتباطی دارد. در واقع مهم ترین بخش این پروژه برای ایران ماهیت ارتباطی آن است، به طوری که با فعال شدن بندر گوادر (پاکستان) بندر چابهار که به دلیل تحریم ها پیشرفت کندی داشته است تا حدود زیادی اهمیت خود را از دست خواهد داد. (Institute for Contemporary World Studies, 2024: 8)

پروژه جاده توسعه نیز عملاً ایران را از سمت غرب از معادلات کریدوری در دنیا حذف می‌کند. این در حالی است که بندر بوشهر یک بندر استراتژیک در طول تاریخ بوده و متأسفانه ایران در حال از دست دادن موقعیت کهن تجاری بوشهر است. نکته قابل توجه در این طرح، حضور و مشارکت ترکیه است که همانند کریدور لاجورد و کریدور کمر بند- راه چین در حال حذف ایران از مسیرهای ترانزیتی است (Rahnegasht, 2024). گذرگاه ریلی ۶۵۰۰ کیلومتری اسلام آباد- تهران- استانبول یکی دیگر از گذرگاه-های قدیمی است. این گذرگاه به عنوان نمادی از همکاری سه جانبه میان ایران با ترکیه و پاکستان مطرح بوده اما در حوزه اجرایی چندان ره به جایی نبرده است. یکی از چالش-های مهم این گذرگاه، نقل و انتقال کالا بویژه در مسیر استانبول به اسلام آباد است. بعلاوه این گذرگاه با مشکلات فنی نیز روبرو است. به رغم اهمیت همکاری سه جانبه در دیپلماسی اقتصادی ترکیه و توجه ایران به روابط تجاری با پاکستان و نیز ارتقای جایگاه ترکیه در دیپلماسی اقتصادی اسلام آباد این کریدور هنوز با اجرایی شدن کامل و بدل شدن به مسیری مهم برای نقل و انتقال کالا فاصله چشمگیری دارد (Iran Chamber, Research Center, 2022: 14).

## ۸. پیامدهای عملکرد ایران در جنگ کریدورها

جنگ کریدورها و نقش آفرینی ایران در آن، دارای پیامدهای اقتصادی و سیاسی-امنیتی است که ذیلاً به توضیح آن پرداخته می‌شود:

### ۸-۱. پیامدهای اقتصادی

هر چند تاکنون از مزیت‌های اقتصادی در منطق و کنش سیاست خارجی ایران تا حدود زیادی غفلت شده است. با این حال، عزم ایران برای گسترش و تعمیق مناسبات اقتصادی با کشورهای همسایه که در سایه بهره‌مندی از کریدورهای منطقه قابل تحقق است، می‌تواند در روند بهبود توسعه اقتصادی کشور مثمرتر باشد. (Roomi, 2023: 107)

روی هم رفته مزیت‌های اقتصادی را که ایران می‌توانست از کریدورهای منطقه‌ای داشته باشد، می‌توان در چند مورد خلاصه کرد. مزیت نخست، کاهش جدی وابستگی ایران به درآمد نفتی است؛ ایجاد و توسعه مسیر ترانزیتی علاوه بر دریافت عواید ترانزیتی از دولت‌های خارجی، موجب افزایش درآمد ایران شده و مشاغل زیادی را در داخل کشور فعال کند. مزیت

دوم بازیابی نقش فرهنگی ایران در حوزه تمدنی ایران بزرگ است. در واقع اتصال‌های ترانزیتی می‌توانست موجب توسعه پیوندهای فرهنگی با کشورهای همسایه شود که این مهم خود در بلندمدت باعث ارتقا نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران می‌شد. مزیت سوم گره خوردن منافع کشورهای منطقه به منافع ایران است که باعث ارتقا و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای می‌شود، مزیت چهارم تبدیل ایران به چهار راه ترانزیتی جهان است که علاوه بر بی‌اثر کردن تحریم‌ها، با افزایش گردشگری تجاری و تفریحی، همگرایی در منطقه را به نفع ایران افزایش می‌دهد. (Mehditabar, 2023) در مقابل پیامدهای مثبت کنشگری فعال ایران در جنگ کریدورها، انزوای آن دارای پیامدهای منفی است. در واقع اگر بپذیریم تحقق «رویای توسعه» در جهان امروز در انزوا ممکن نیست، آنگاه تبعات حذف ایران از کریدورهای منطقه‌ای عیان‌تر می‌شود. کریدورها نقش مهمی در توسعه اقتصادی دارند؛ زیرا امروزه اقتصادها را سیستم‌های لجستیکی کارآمد و پایدار پشتیبانی می‌کنند (Lotfi & Safavi, 2022: 69) بنابراین موقعیت شکننده ایران در جنگ کریدورها نه تنها ما را از کلیت توسعه دور می‌کند، بلکه به ترانزیت ملی و بین‌المللی در کشور که زیربنای توسعه می‌باشد، آسیب می‌رساند، همچنین منجر به بلا استفاده ماندن ظرفیت‌های سرزمینی و موقعیت ژئوپلیتیکی استثنایی ایران می‌شود. افزون بر آن، حذف ایران از کریدورهای منطقه‌ای موجب می‌گردد ایران از یک منبع درآمدی پایدار و مطمئن که در سایه تحریم می‌توانست راه‌گزینی برای ما باشد، محروم شود.

## ۲-۸. پیامدهای سیاسی - امنیتی

همانطور که گفته شد نقش آفرینی در جنگ کریدورها صرفاً دارای پیامدهای اقتصادی نیست، بلکه ربط وثیقی با آینده امنیت و ژئوپلیتیک ایران دارد. عملیاتی شدن کریدورهای منطقه‌ای از مسیرهای ایرانی در کلیت خود می‌تواند موجب رشد قدرت منطقه‌ای و ارتقا وزن ژئوپلیتیک ایران شود. این مساله دست ایران را در بازی با قدرت‌های بزرگ جهانی باز خواهد کرد. با توجه به اینکه ایران تلاش می‌کند به نظم جدیدی در منطقه جنوب غرب آسیا شکل دهد، بازیابی جایگاه کریدوری ایران در این مهم راه‌گشاست. در مقابل، انزوای ایران در کریدورهای منطقه‌ای همسو با منافع آمریکا، رژیم صهیونیستی و رقبای منطقه‌ای و باعث تکمیل شدن زنجیره منافع آنها است. زیرا حذف ایران از کریدورهای منطقه‌ای منجر به کاهش قدرت و نفوذ منطقه‌ای ایران به طور کلی، و تنزل توان ارتباطی، اقتصادی و عملیاتی ایران در کشورهای حوزه مقاومت می‌شود. (Akrami, 2020) این در حالی است که عملیاتی شدن کریدورهای منطقه‌ای که از

مسیر ایران عبور می‌کنند موجب افزایش ثبات در منطقه، کاهش رقابت‌های مخرب، افزایش همکاری بین کشورهای منطقه و اعتلای جایگاه ایران خواهد شد.

## ۹. نتیجه‌گیری

کاهش یا قطع ارتباط یک کشور با سایر کشورهای نظام جهانی در ابعاد مختلف سیاسی، اقتصادی، فرهنگی ... موجب انزوای ژئوپلیتیکی آن کشور می‌شود. یک کشور زمانی از نظر ژئوپلیتیکی منزوی می‌شود که درجه میرایی آن کشور بر اثر کاهش روابط با سایر کشورها افزایش پیدا کند. انزوای ژئوپلیتیکی، ثبات سیاسی، امنیت ملی و در نهایت موجودیت یک کشور را تهدید می‌کند. برای مثال حمله صدام به کویت منجر به انزوای شدید عراق از سوی نظام بین‌الملل گردید به نحوی که این انزوای ژئوپلیتیکی در نهایت سقوط نظام سیاسی بعث عراق را بدنال داشت. در این میان، وضعیت پیرامونی ایران نیز به سرعت در حال دگرگونی است و کشور برای حذف نشدن از تحولات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک باید در کمترین زمان و با بیشترین سرعت رویکرد خود برای کاهش خطرات و بهره‌گیری از فرصت‌های باقیمانده را تغییر بدهد، در غیر این صورت جبران خسارت‌های ناشی از کم‌توجهی به جنگ کریدورها که بخش مهمی از آن‌ها به طرز آشکاری با هدف ایجاد چالش و ضربه‌زدن به مزیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران در حال اجرایی شدن هستند، عواقب اقتصادی و امنیتی خواهد داشت. چالش ژئوپلیتیکی زمانی برای یک کشور ایجاد می‌شود که از عوامل جغرافیایی برای تضعیف آن کشور استفاده شود. هدف ایجاد انفعال در طرف مقابل به منظور تغییر رفتار است. برای مثال، احداث خط لوله انتقال انرژی باکو - جیحان نوعی چالش ژئوپلیتیکی برای خط لوله انتقال گاز ایران به اروپا بوده یا توسعه بندر گواتر پاکستان ایجاد نوعی چالش ژئوپلیتیکی برای بندر چابهار محسوب می‌شود. بی‌تردید، ایران در یکی از بدترین شرایط ارتباطی خود در حوزه تجارت و امنیت قرار گرفته و در حالی که از شمال باید در مقابل فشار آشکار محور باکو - آنکارا برای تغییر مرزها مقاومت کند، در غرب کشور با رقیبی مانند عراق روبروست و از جنوب نیز با توافق اخیر میان هند، عربستان، اسرائیل و اروپا، ظرفیت‌های لجستیکی بنادرش را بر باد رفته می‌بیند. دورخوردن ایران توسط کریدورهای تجاری و لوله‌های نفت و گاز، توسعه کرانه‌های ساحل جنوبی خلیج فارس در قیاس با عقب‌ماندگی کرانه‌های ایران، احتمال اتصال جاده‌ای ترکیه با آسیای میانه از طریق دالان زنگزور، همگی می‌توانند آثار سوءماندگاری بر ژئوپلیتیک ایران داشته باشند. برای مثال، تأخیر در تکمیل راه‌آهن چابهار - زاهدان و رشت - آستارا که موجب تعلیق

کریدور شمال- جنوب از طریق ایران است، نمونه‌ای از نقش دولت در زائل کردن مزیت‌های ژئوپلیتیک است. در حالیکه اثرات سوء مشکلاتی مانند تداوم تحریم‌ها و سیاست خارجی ناکارآمد آشکار می‌شود، تصمیمات صحیح سیاسی می‌تواند بر مزیت‌های ژئوپلیتیک افزوده و از معضلات ژئوپلیتیک بکاهد. در نهایت، به نظر می‌رسد موضوع نقش‌آفرینی ایران در تکمیل کریدورهای منطقه‌ای و جهانی باید تبدیل به یکی از اصلی‌ترین محورهای برنامه‌ریزی در کشور شود. بویژه در تلاقی سیاست خارجی و اقتصاد، یکی از مهم‌ترین محورهای برنامه هفتم توسعه می‌بایست تمرکز بر موضوع کریدورها باشد. در غیر اینصورت با تداوم روند فعلی انزوای منطقه‌ای ایران تشدید خواهد شد.

### تعارض منافع

هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.



## References

- Ahmadi, K. (2024). *De Facto Exclusion of Iran from Trade Corridors*. Retrieved July 4, 2024, from:  
<https://www.khabaronline.ir/news/1901351/%D8%AD%D8%B0%D9%81->  
 [In Persian]
- Akrami, T. (2020). *U.S. Military and Security Pressures Against Iran's Regional Corridors*. Retrieved July 4, 2024, from: <https://csr.ir/fa/news/1038/%D9%>
- Adel, F. (2022). *The Era of Corridors and Regional Initiatives: A Review of Various Transit Initiatives in the West Asia Region*. Retrieved July 6, 2023, from [In Persian] :  
<https://jahanemoaser.ir/the-era-of-corridors-and-regional-initiatives-a-review-of-various-transit-initiatives-in-the-west-asian-region/>
- Agayev, Murad, (2021) new opportunities and challenges for transportation corridors in the South Caucasus in the light of the Russian-Ukrainian war
- Agnew, J., & Crobridge, S. (2002). *Mastering space: hegemony, territory and international political economy*. Routledge.
- Baabood, Abdullah, (2024) *the Geopolitics of Economic Development in the Middle East*, Malcolm Kerr, Carnegie Middle East Center
- Cohen, S. B. (2003). *Geopolitics of the world system*. New York: Rowman & Littlefield.
- Fuller, G. E. (2023). *The Center of the Universe; The Geopolitics of Iran* (A. Mokhber, Trans.). Tehran: Markaz Publishing. (Original work published earlier).
- Golkarmi, A. (2018). A Geopolitical Explanation of the Foreign Policy of the Islamic Republic of Iran; With an Emphasis on Goeconomic Capabilities. *Applied Research in Geographical Sciences Journal*, 18(49), 37-57 [In Persian]
- Ghasemi, Faezeh, (2024), «Silk Road Resurgence Ignites Fierce Regional Competition among Iran, Turkey, and Pakistan», available at: [In Persian]

- <https://www.jurist.org/commentary/2024/03/silk-road-resurgence-ignites-fierce-regional-competition-among-iran-turkey-and-pakistan/>
- Iran Chamber Research Center. (2022). *Regional Corridors and Iran's Geoeconomic Position*. Research Project.[In Persian]
- Joshi, S. P. (2016). *Classical geopolitics: A new analytical model*: Edited by Phil Kelly, Stanford, CA: Stanford University Press, 2016, 210 pp.
- Jajani, M., et al. (2023). Variable Identification and Exploratory-Structural Analysis of the Impact of Creating the Zangezur Corridor on the National Security of the Islamic Republic of Iran: Presenting a Scenario Compatible with Iran's Security [In Persian]
- Sphere. *Basseej Strategic Studies Quarterly*, 26(100), 178-205.
- Jansez, A., & Rezapour, D. (2019). The Impact of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on the Economies of Arab Middle Eastern Countries. *Southwest Asian Studies Quarterly*, 2(8), 161-192[In Persian] .
- Khalafi, S., & Radfar, E. (2023). Evaluation of Iran's Rail Transit Corridors; Development Challenges and Opportunities. *Quarterly of New Research Approaches in Management and Accounting*, (88), 984-995.
- Kazi, A. (2013). Interdependence or a New Political Order in Eurasia: A Geopolitical Narrative,
- Kazi, A. (2007). End of Geopolitics and the Beginnings of Geopolinomics: United States in Central and Southwest Asia. Presentation during the conference – The aspects of EU-Central Asia Relations||, April 27, 2007, Berlin, Germany. Embassy of Kyrgyz Republic and Akademikerbund, Hamburg.
- Lotfi, M., & Safavi, S. H. (2022). Consequences of Completing the Arab-Mediterranean Route and Challenges Facing the Islamic Republic of Iran. *Quarterly of Fundamental and Applied Studies of the Islamic World*, 4(11), 64-92. [In Persian]

- Moisio, S. (2019). Re-thinking geo-economics: Towards a political geography of economic geographies. *Geography Compass*, 13(10), e12466
- Mohammadpour, A., & Bouyeh, C. (2023). Development of the Persian Gulf-Mediterranean Transit Axis and Its Security-Economic Consequences in Regional and Global Geopolitical Relations. *Quarterly Journal of Defense Economics and Sustainable Development*, 7(26), 119-137.[In Persian]
- Mahboobi, F., et al. (2023). Explaining the Role of Geopolitical Opportunities in Developing the South-North Transit Corridor on Increasing Iran's Convergence with Member Countries of the Shanghai Cooperation Organization. *Geography and Development Quarterly*, (73), 199-220[In Persian]
- Mehditabar, H. (2023). *Why Is Iran's Position in International Corridors Unparalleled?* Retrieved July 4, 2024, from: <https://www.irna.ir/news/85139081/%DA%86%D8%B1%D8%A7>[In Persian]
- Mousavi, S. S., et al. (2021). Geopolitical Consequences of Expanding China-Turkey Cooperation on the Islamic Republic of Iran. *Geopolitics Quarterly*, 17(2), 119-148.[In Persian]
- Nourali, H., & Pishgahifard, Z. (2021). The Theory of the Geopolinomic Structure of the World System. *Journal of Political Geography Research*, 6(3), 59-83.[In Persian]
- Nourali, H., & Ahmadi, S. A. (2021). Analyzing Iran's Geopolitical Role in International Corridors and Presenting the Model of Iran as the Corridor Heartland of the World. *Quarterly of Human Geography Research*, 54(3), 1161-1187. [In Persian]
- Parhampour, R. (2022). Analysis of the Impacts of Transit Corridor Development on Enhancing the Economic Diplomacy of the Islamic Republic of Iran: A Case Study of the North-South Corridor. *Quarterly Journal of International Political Economy Studies*, 5(2), 659-687.[In Persian]
- Pishgahifard, Z., & Nourali, H. (2021). Examining the Neglected Theories in the

- Geopolitical Literature of Iran. *Quarterly of Human Geography Research*, 53(4), 1353-1374.[In Persian]
- Rashidi, A. (2023). The Middle Corridor and Iran's Interests in the South Caucasus. *Central Asia and the Caucasus Quarterly*, 29(121), 27-54.[In Persian]
- Rahnama, R. (2024). The War of Corridors; Risks of Iran's Exclusion from Transit Routes. Research Project in *Rahnegare Journal: Institute for Contemporary World Studies*. [In Persian]
- Roumi, F. (2023). Crisis in the Middle Class; An Outcome of the Foreign Policy Approach of the Islamic Republic of Iran. *Global Politics Quarterly*, 12(3), 81-111.[In Persian]
- Raeisi Nejad, A. (2022). *Iran and the New Silk Road; From the Geopolitics of Route to Route Diplomacy*. Tehran: University of Tehran Press.[In Persian]
- Sahibzada, Muhammad Usman, Fatime, Mehdi, (2023), War of Corridors, available at: <https://stratheia.com/war-of-corridors/>[In Persian]
- Salehi, S. H. (2024). *Why Are Corridors Important? / Why Should We Not Be Excluded?* Retrieved July 6, 2024, from: <https://www.entekhab.ir/fa/news>
- Soltani, H., & Khosravi, A. (2022). The North-South Corridor and Iran-Azerbaijan Interactions. *Central Asia and the Caucasus Quarterly*, 26(119), 3-28. [In Persian]
- Soltani, F., et al. (2022). Strategic-Security Analysis of Global Power Equations in the Context of Geopolinomics and Its Impact on Iran's National Security; Case Study: Competition and Influence in the Indian Ocean. *Afagh-e Amniyat Quarterly*, (1), 11-38.[In Persian]
- Sahibzada, Muhammad Usman, Fatime Mehdi, (2023), War of Corridors, available at: <https://stratheia.com/war-of-corridors/>[In Persian]
- Tekir, Gokhan, (2019), the Security Challenge of Belt and Road Corridors, *Journal of Research in Economics, Politics & Finance*, 2019, 4(1): 91-105

- Veisi, H. (2017). Examining the Geopolitical and Goeconomic Competitions of Pakistan and Iran in Creating the North-South Eurasian Corridor: Advantages and Threats. *Geopolitics Quarterly*, 13(1), 101-124.[In Persian]
- Zarghami, E., et al. (2022). Strategic-Security Analysis of Global Power Equations in the Context of Geopolinomics and Its Impact on Iran's National Security; Case Study: Competition and New Influence in the Indian Ocean. *Afagh-e Amniyat Quarterly*, 15(1), 12-38.
- Zarei, B., et al. (2015). The Persian Gulf and Great Power Competition. *Cultural and Political Studies of the Persian Gulf*, 2(6), 75-104.[In Persian]

