

Domestic Obstacles to the Completion of Iran's Global Corridors (North-South and the New Silk Road)

Mitra Rahnejat 

Associate Professor, Department of Political Economy and Public Policy, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Ebrahim Mohammadi 

PhD, Department of Strategic Management and Futures Studies, National Defense University, Tehran, Iran

Zahra Sadri* 

M.A. Student, Department of International Relations (Central Asia and Caucasus Studies), Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Abstract

Introduction

Iran's strategic geopolitical position situates it as a crucial transit hub for international trade, offering one of the most promising corridors for the movement of goods between Asia, Europe, and the Middle

* Corresponding Author: Zahrasadra0707@gmail.com

How to Cite: Rahnejat, M., Mohammadi, E., and Sadri, Z. (2024). Analyzing Internal Obstacles Affecting the Completion of International Transit Routes North-South and East-West/New Silk Road (A Look at the Issue of Corridors from the Perspective of International Relations).. *Research on Global Relations*, 1(4), 203-250.

Doi: 10.22054/jrgr.2025.80162.1088

East. Despite this potential, Iran has not fully leveraged this advantage due to numerous internal barriers. This study aims to systematically identify and analyze the domestic obstacles hindering the development and efficient operation of two major international transit corridors passing through Iran: the North–South Corridor and the East–West Corridor. Although Iran has historically played a significant role in regional transit, its prominence has diminished in recent decades due to a combination of internal inefficiencies and external geopolitical challenges.

Literature Review

Numerous studies, both domestic and international, have examined transit and international corridors from various perspectives.

In Persian-language sources, an article titled “Goeconomic Impacts of Gwadar and Chabahar Ports Development” (2018) analyzes strategic competition between these ports and regional trade expansion, focusing on China’s Xinjiang–Gwadar initiative and geopolitical pressures on India. This perspective differs from the current study, which emphasizes internal institutional barriers.

The Transit Report in Iran highlights the economic importance of transit, including increased government revenue, job creation, and mitigation of sanctions, but primarily focuses on maritime and road transit, with limited discussion of oil transit via specific ports—differing from the broader approach of this research.

The study “Corridors: A Deterrent Force” explores North–South Corridor routes and regional agreements like the Ashgabat Pact, emphasizing geopolitical deterrence rather than internal challenges. Similarly, Abdollah Sepahi’s analysis of Iran’s rail freight transit evaluates technical and economic potential and rail branches between China and Europe but pays limited attention to institutional barriers. Geographic studies of Chabahar highlight its geopolitical significance

and infrastructural limitations but lack the internal institutional focus emphasized here.

Internationally, studies such as “International Transport Corridor ‘North–South’ in Russia’s Strategy” (2021) concentrate on Russia’s interests and incomplete corridor implementation, differing from this study’s comprehensive domestic focus. Other works discuss foreign investment dependency, India’s regional strategies, and Azerbaijan’s ambitions, contrasting with this research’s internal lens.

Overall, while existing research often emphasizes geopolitical, economic, and infrastructural factors, few studies examine the internal institutional and managerial barriers impeding effective corridor utilization. This study addresses this gap through qualitative analysis and grounded theory, offering practical solutions for revitalizing Iran’s transit system.

Methodology

This study employs a qualitative research design based on grounded theory methodology. Data were collected via semi-structured interviews with fifteen experts across sectors related to transit and international trade in Iran, including the Ministry of Roads and Urban Development, the Islamic Republic of Iran Railways, academic specialists in international relations, and experts from research institutes such as the Iran Transportation Institute and the World Studies Center. The interviews totaled over 60 hours of recorded and transcribed discussions.

Data analysis followed a three-stage coding process: open coding, axial coding, and selective coding. This systematic approach allowed the emergence of conceptual clusters and the formulation of a theoretical framework explaining the internal obstacles to Iran’s transit development. A comprehensive literature review supplemented the interviews, providing contextual grounding from both international relations and trade corridor management perspectives.

Results

Analysis identified four primary internal barriers affecting Iran's transit sector:

Interfering Institutions: Multiple government agencies—including customs, plant protection, and other regulatory bodies—operate with overlapping responsibilities, creating bureaucratic inefficiencies that delay or obstruct transit operations.

Lack of a Unified Transit Authority: The absence of a single, dedicated entity responsible for overseeing and coordinating all aspects of transit management has resulted in fragmented policies and inconsistent implementation across regions and corridors.

Sanctions and External Pressures: While sanctions originate externally, they significantly exacerbate internal challenges by limiting access to finance, technology, and international partnerships and by fostering risk-averse attitudes among domestic agencies.

Lack of Shared National Vision: The absence of a coherent long-term strategic discourse or unified national approach among relevant ministries and institutions prevents effective cooperation and alignment on policies critical for promoting and sustaining corridor development.

These findings illustrate the complex interaction between internal governance shortcomings and external geopolitical constraints. Despite the significant economic advantages that transit corridors offer—including foreign exchange earnings, job creation, and enhanced geopolitical leverage—Iran's internal systemic issues have led to stagnation and, in some cases, regression in transit activities in recent years.

Discussion

The study highlights structural and institutional challenges that extend beyond mere infrastructure limitations. A key insight is the absence of

strategic coordination among state bodies: ministries and agencies often operate independently, with conflicting interests, leading to redundant procedures and misaligned national priorities. This has undermined efforts to modernize and integrate Iran's transit system into global trade networks.

Furthermore, international sanctions, although external, have created internal dysfunctions. Rather than driving institutional adaptation or reform, sanctions have reinforced a risk-averse culture, deterring innovation and cross-sectoral collaboration due to legal or political concerns. This response has deepened inefficiencies rather than mitigated them.

Regional competition also poses challenges. Countries such as Turkey, Azerbaijan, and Central Asian states have invested substantially in transit infrastructure, supported by clear long-term strategies and international partnerships. Iran's delay in addressing internal weaknesses risks falling behind in this competitive regional landscape.

The core theoretical insight emerging from the analysis is that the absence of a shared strategic discourse constitutes the root cause of Iran's transit underperformance. Without a common national vision for transit development, stakeholders often work at cross purposes, resulting in inefficiency, waste, and missed opportunities.

Conclusion and Recommendations

Addressing internal barriers is essential for Iran to reclaim and strengthen its position as a key regional transit hub. Key recommendations include:

- Eliminating redundant legal and administrative procedures;
 - Establishing a single, unified transit authority;
 - Enhancing customs facilitation through "green channel" systems;
- Implementing integrated terminal management strategies.

This research provides an empirically grounded framework for understanding Iran's transit challenges and offers actionable insights for reform. By fostering institutional coordination, strategic planning, and a unified national vision, Iran can regain relevance in global trade corridors and fully capitalize on its geographic advantage.

Keywords: North–South Corridor, Iran; East–West Corridor, Transit, Geopolitics.





واکاوی موانع داخلی مؤثر بر تکمیل مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی (شمال- جنوب و شرق- غرب)

دانشیار اقتصاد سیاسی و سیاستگذاری عمومی دانشگاه علامه طباطبائی،
تهران، ایران

id میترا راه نجات

دکتری مدیریت راهبردی و آینده‌پژوهی، دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران،
ایران

id ابراهیم محمدی

دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دانشگاه
علامه طباطبائی، تهران، ایران

id* زهرا صدری

چکیده

موقعیت ترانزیتی ایران با توجه به جایگاه ژئوپلیتیکی اش یکی از بهترین بسترها برای عبور کالاهای بین‌المللی است. در سال‌های اخیر به دلایل مختلف خارجی و بالادستی داخلی، نقش ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌الملل در ایران کم‌رنگ و حتی از اولویت‌های منافع ملی کنار رفته است. از میان برداشته شدن موانع داخلی که در این تحقیق مورد واکاوی و بررسی قرار گرفته است، نقش بسزایی در ارتقای ترانزیت خارجی، رونق اقتصادی و رفاه اجتماعی دارد. بر همین اساس، این پژوهش به دنبال شناسایی و تحلیل موانع داخلی است که بر سر راه رونق و یا راه‌اندازی دو کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب است. برای انجام این پژوهش از منظر «روابط بین‌الملل»، از روش کتابخانه‌ای و نیز تئوری داده بنیاد (مصاحبه نیمه ساختاریافته) استفاده شده است؛ همچنین از نظرات متخصصین وزارت راه و شهرسازی، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، اساتید و کارشناسان روابط بین‌الملل در دانشگاه‌های تهران و علامه طباطبائی و اندیشکده حمل‌ونقل ایران به صورت مبسوط استفاده شده و مصاحبه‌هایی بالغ بر ۶۰ ساعت ثبت و مکتوب شده است. در این مطلب به روش‌گرند تئوری در سه مرحله یادداشت‌های حاصل از مصاحبه‌ها را به صورت اولیه، ثانویه و محوری کدگذاری کرده‌ایم و در پایان توانستیم به یک نظریه مشخص که نتیجه سه مرحله کدگذاری و تحلیل داده‌ها است، برسیم؛ این عملکرد به بیان نتایج و دستیابی به توصیه‌های سیاستی مقتضی که پس از تحلیل داده‌ها کسب شد کمک شایانی نمود.

واژگان کلیدی: کریدور شمال جنوب، ایران، کریدور شرق غرب، ترانزیت، ژئوپلیتیک.

* نویسنده مسئول: Zahrasadra0707@gmail.com

۱ مسیر ایرانی کریدور شرق-غرب از مرزهای شمال شرقی ایران به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی و بالعکس است. این مسیر برای افزایش ترافیک بار از چین به ترکیه و کشورهای اروپایی و همچنین در جهت معکوس خدمت می‌کند.

مقدمه

ایران با قرار گرفتن در منطقه استراتژیک و راهبردی غرب آسیا، این توانایی را دارد که از کریدورهای جهانی در مسیر شمال-جنوب و شرق-غرب بهره‌وری لازم را داشته باشد. این فرصت افزون بر دستاوردهای سرشار ارزی و موقعیت راهبردی، جایگاه به مراتب بالاتری را برای کشور در سطح بین‌الملل ایجاد می‌نماید. درهم تنیدن منافع کشورهای مختلف و قدرت‌های بزرگ اقتصادی با ایران، خنثی‌کننده تحریم‌های یک‌جانبه بوده و درآمد آن می‌تواند جایگزین بخشی از درآمدهای نفتی کشور شود. معادلات حال حاضر به دلیل وجود رقبای نوظهور در منطقه شرایط سخت‌تری را برای احیای ترانزیت کشور به وجود آورده است. با این حال بازیابی این فرصت همچنان امکان‌پذیر بوده و مستلزم اراده ارکان مختلف کشور در عرصه سیاست‌های داخلی و خارجی است و می‌بایست به موضوع کریدورهای گذرنده از جمهوری اسلامی ایران و ترانزیت اهمیت ویژه‌ای قائل شد.

در نهایت کریدورهای گذرنده از خاک ایران به دو دسته «شمال-جنوب» و «شرق-غرب» تقسیم می‌شوند. کریدور شمال جنوب در وهله اول هند و روسیه را به عنوان دو قطب نوظهور اقتصادی به یکدیگر متصل می‌کند. در مرحله بعد وظیفه این کریدور وصل کردن کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد بین‌المللی و به تبع آن کشورهای حوزه خلیج فارس است.

کریدور شرق-غرب (مسیر ایرانی کریدور شرق-غرب از مرزهای شمال شرقی ایران به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی و بالعکس است. این مسیر برای افزایش ترافیک بار از چین به ترکیه و کشورهای اروپایی و همچنین در جهت معکوس خدمت می‌کند.) نیز به عنوان کاربرد اصلی، چین و اروپا را به عنوان دو منبع عرضه و تقاضای عمده جهان به یکدیگر متصل می‌نماید. اتصال آسیای مرکزی به اروپا نیز از دیگر منافع این کریدور است. همچنین در حال حاضر بخشی از کالاهای ترانزیتی میان ترکیه و آسیای مرکزی در قالب این کریدور از ایران می‌گذرد؛ لکن ترکیه سعی بر این دارد که این مسیر را از خاک ایران به کریدور ترنس-خزر منحرف کند. ارتباط لجستیکی میان هند - افغانستان - پاکستان با ترکیه - اروپا - عراق - سوریه هم بخشی از بازار بالقوه کریدور شرق-غرب ایران است.

راه‌نجات و همکاران | ۲۱۱

بنابراین با توجه به اهمیت این دو کریدور اصلی برای کشور نیازمند اتخاذ سیاست‌های بلندمدت هستیم تا بتوانیم بیشترین بهره‌وری را داشته باشیم. در این پژوهش با استفاده از روش نظریه داده بنیاد و به صورت کیفی توانستیم عوامل متعددی را از طریق مصاحبه با متخصصین که در زیر به صورت جدول نمایش داده می‌شود؛ در خصوص چرایی عدم تکمیل و بهره‌وری این دو گذرگاه بین‌المللی بیابیم.

| ردیف | سمت | تخصص | مدت زمان مصاحبه (میانگین ۲ ساعت و ۳۰ دقیقه برای هر فرد) |
|------|--|--------------------------------|--|
| ۱ | عضو هیئت عامل و معاون تأمین سرمایه و بررسی‌های فنی صندوق توسعه حمل و نقل کشور | حمل و نقل | ۲ |
| ۲ | دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته | مهندسی حمل و نقل | ۶ |
| ۳ | استاد دانشکده مطالعات جهان دانشگاه تهران-مشاور سابق وزیر راه در امور حمل و نقل | روابط بین‌الملل | ۲ |
| ۴ | معاون مدیرکل در دفتر تجاری سازی و مور تشکل‌ها | ترانزیت-حمل و نقل-توافقنامه‌ها | ۳ |
| ۵ | معاون مدیرکل اداره سیر و حرکت راه‌آهن | ترانزیت و سیر و حرکت | ۳ |
| ۶ | مدیر اندیشکده حمل و نقل ایران(ایتان) | مهندسی حمل و نقل | ۶ |
| ۷ | معاون مدیرکل بازرگانی خارجی | ترانزیت و بازرگانی خارجی | ۴ |
| ۸ | قائم‌مقام اندیشکده حمل و نقل ایران | مهندسی حمل و نقل | ۳ |
| ۹ | مدیر گروه مطالعات بازار (راه‌آهن) | مطالعات بازار(تجارت) | ۳ |
| ۱۰ | مدیر گروه ترانزیت اداره کل بازرگانی خارجی | کریدورها | ۳ |

| مدت زمان مصاحبه (میانگین ۲ ساعت و ۳۰ دقیقه دقیقه برای هر فرد) | تخصص | سمت | ردیف |
|---|-------------------------|--|------|
| ۳ | اقتصاد و امور بازرگانی | کارشناس بازرگانی اداره کل بازرگانی خارجی (راه آهن) | ۱۱ |
| ۳ | حمل و نقل و سیر و حرکت | معاون گروه مطالعات سیر و حرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران | ۱۲ |
| ۱:۳۰ | حمل و نقل و انرژی | رئیس اداره همکاری های چندجانبه - مالی-تجاری-حمل و نقل و انرژی | ۱۳ |
| ۳:۳۰ | خاورمیانه و شمال آفریقا | استاد روابط بین الملل دانشگاه علامه طباطبایی | ۱۴ |
| ۳۰ دقیقه | روابط بین الملل | استاد روابط بین الملل دانشگاه تهران | ۱۵ |
| ۴۶:۳۰ مجموع ساعات مصاحبه | | | |

ادبیات و پیشینه پژوهش

در مرور ادبیات و پیشینه پژوهش حاضر با مقالات بسیار متعددی در حوزه کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب مواجه هستیم که به چند مورد از مهم ترین آنها، در بازه ۲۰۲۰-۲۰۲۲ اشاره می کنیم:

(۱) کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب: تاریخ، مدرنیته، چشم اندازها؛ این مقاله وضعیت فعلی کریدور شمال - جنوب را تحلیل می کند و ابراز اطمینان می کند که اجرای آن یکپارچگی قاره اوراسیا و ارتقای امنیت آن را بهبود می بخشد

۱ The international north-south transport corridor: history, modernity, prospects (2022)

گرفته بود و تدریس می‌شد، تغییر کرده و برداشت‌های گوناگونی از آن ارائه شده است. پس از یک دوره همکاری مشترک بین دو بنیان‌گذار اولیه این روش، مسیر کاری این دو از هم متمایز شد، به گونه‌ای که از اوایل دهه ۱۹۹۰ می‌توان از دو نسخه متفاوت از تئوری زمینه‌ای را مطرح کرد.

نسخه گلگیری (Glaser, 1978, 1992, 1998) و نسخه اشتراوسی که تا حد زیادی مرهون تلاش‌های مشترک خود اشتراوس و کوربین است (Strauss, 1998, Corbin, 1998, Strauss 1987).

نسخه سوم نیز تحت عنوان تئوری زمینه‌ای ساختارگرایانه به وسیله چارماز در سال‌های (۲۰۰۶، ۲۰۰۰، ۲۰۱۴، ۲۰۰۸) و دیگران ارائه شد. کتی چارماز، به عنوان شاگرد هر دو بنیان‌گذار تئوری زمینه‌ای، ایده‌های هر دو استاد را شرح و بسط و به شکل تئوری زمینه‌ای ساختارگرایانه توسعه داد. با وجود رویکردهای مختلف از روش تئوری زمینه‌ای ایجاد شد، تمام آن‌ها در چهار ویژگی مشترک هستند:

۱- نمونه‌گیری نظری پس از جمع‌آوری اولیه داده‌ها و تحلیل آن‌ها تا حدی نقشه راه مشخص می‌شود و به محقق می‌گوید که برای کسب داده‌های بیشتر پژوهشگر به دنبال چه چیزهایی باید باشد.

۲- یک تحلیل تطبیقی با پارامتری ثابت: به جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها به طور هم‌زمان و مقایسه دائم داده‌ها و تحلیل‌هایشان گفته می‌شود.

۳- یادداشت‌های تحلیلی: با ظهور مفاهیم از طریق فرایند تحلیل و مقایسه مداوم، محقق در مورد داده‌ها تأمل می‌کند. چنین بازتاب‌هایی معمولاً به صورت یادداشت ضبط می‌شوند تا به نشان دادن توسعه ایده‌ها، کدها و نظریه کمک کنند.

۴- تئوری صوری در برابر تئوری محتوایی: از آنجا که نظریه‌های حاصل از روش تئوری نظریه‌ای بر مبنای زمینه‌ای مشخص تولید می‌شوند، پس فقط برای همان زمینه قابل استفاده هستند و نمی‌توان آن را به سایر زمینه‌ها تعمیم داد، پس این نظریه‌ها از نوع نظریه ماهوی بر مبنای ماهیت موضوعی مشخص هستند و با نظریه اصلی (صوری) که نیازمند مطالعات عمیق‌اند، متفاوت هستند. همان‌طور که پیش از این گفته شد، با گذشت زمان رویکردهای

مختلفی نسبت به روش تئوری زمینه‌ای به وجود آمد که به طور کلی در جدول زیر به توضیح این رویکردها پرداخته‌ایم.

رویکردهای تئوری زمینه‌ای

| وجوه افتراق | | | | انواع رویکردهای تئوری زمینه‌ای |
|---|---|--|---|-----------------------------------|
| مراحل کدگذاری | نظام کدگذاری | ادبیات | مبنای فلسفی | |
| ۱ - اولیه ۲ - متمرکز | کدبندی باز برای بسط تئوری | در تمام مراحل و مرحله تدوین در پایان کار | کونستروکتیویسم و کنش متقابل نمادین | کونستروکتیویست |
| ۱) باز ۲) محوری ۳) انتخابی و یکپارچه | کدبندی اولیه برای اکتشاف تئوری جدید | صرفاً در پایان کار | متعادل-اثبات گرایی معتدل | کلاسیک |
| ۱) باز ۲) محوری ۳) انتخابی و یکپارچه | کدبندی دقیق برای به وجود آمدن تئوری | در همه مراحل کار | پسا - اثبات‌گرایی و کنش متقابل نمادین | اشتراک‌سین |

ما در این پژوهش از روش مصاحبه‌ای که مبنای نگارش در این مطلب نیز است، کتابخانه‌ای، جستجو در فضای مجازی، مطالعه اسناد راهبردی و تمامی یادداشت‌های مربوطه استفاده کرده‌ایم.

شایان ذکر است در مطلب حاضر، از ۱۵ نفر از متخصصین حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌الملل در خصوص اهمیت ژئوپلیتیک ایران در منطقه و جهان، مصاحبه حضوری گرفته شده و پس از آن به موانع داخلی مؤثر بر عدم تکمیل کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب دست یافته‌ایم که با برطرف شدن هر کدام از این موانع داخلی گام بلندی در راستای

ارتقای کشورمان در بخش‌های مختلفی مانند اقتصاد، سیاست، رفاه اجتماعی و... برداشته خواهد شد. همچنین تمام مصاحبه‌ها به صورت دیجیتالی ضبط شده و هر کدام بین ۶۰ الی ۲۴۰ دقیقه به طول انجامیده‌اند که در ۷۰ صفحه نیز پیاده‌سازی و مکتوب شده است.

کریدور شمال-جنوب

کریدور استراتژیک شمال-جنوب که با نام اختصاری اینستک^۱ شناخته می‌شود، کریدوری چندوجهی است که مناطق مختلف ترانزیتی جنوب آسیا، غرب آسیا، آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند. کریدور ترانزیتی شمال-جنوب توافقنامه‌ای بین دولتی میان سه کشور روسیه، هند و ایران است که در شهریور سال ۱۳۷۹ (سپتامبر ۲۰۰۰) منعقد و دو سال بعد، لازم‌الاجرا شد.

در مجموع، سیزده کشور بعد از قرارداد منعقدشده، این توافقنامه را تصویب کردند. این کریدور حلقه‌ای ترانزیتی در نیم‌کره شرقی جهان است که تا شمال اروپا امتداد می‌یابد. اصلی‌ترین مسیر این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتر و از بمبئی در هندوستان تا سن پترزبورگ در روسیه است و بندرهای بسیار مهمی را در روسیه و ایران در خود جای داده است: بندرهای آستاراخان، اولیا و ماخاچکالا و بندرهای انزلی و نوشهر و امیرآباد ایران کالاهای هندی به بندرعباس ترانزیت می‌شوند و به سمت دریای کاسپین می‌روند تا از دو مسیر راه آهن و جاده‌ای به روسیه و اروپا حمل شوند (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۲۹).

اهمیت ژئوپلیتیک کریدور شمال-جنوب برای ایران

تاکنون از دانش واژه ژئوپلیتیک تعاریف و تفاسیر مختلف علمی و کاربردی گوناگونی به عمل آمده که به نوعی مخرج مشترک همه آن‌ها کنش متقابل جغرافیا (در مقیاس‌های مختلف) و سیاست در قالب مناسبات قدرت است. بدین مفهوم که قلمروهای جغرافیایی

^۱INSTC

^۲Astrakhan

به فراخور موقعیت و محتوایی که دارند در معنا بخشی به الگوهای رفتاری واحدهای سیاسی، نقش آفرین هستند و به هویت و رویدادهای نواحی جهت می‌دهند (کاویانی راد و تهامی، ۱۳۲: ۱۲۱). ژئوپلیتیک عبارت است از علم مطالعه روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آن‌ها با یکدیگر که به بررسی تأثیر پدیده‌های جغرافیایی بر ساختارها و نهادهای سیاسی، حکومتی و غیر حکومتی و تحولات آن‌ها و خصوصیات روابط با دیگر دولت‌ها نیز می‌پردازد (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۲۹). بنا بر تعاریف فوق، واقع شدن ایران در یک موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد، نقطه قوت اصلی کشورمان برای ایفای نقش به عنوان بازیگر تأثیرگذار در گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب به شمار می‌رود. ایران به عنوان یک بازیگر مهم در این ابتکار، هم تأثیرگذار و هم تأثیرپذیر است. به منظور تبیین جایگاه کشورمان و بررسی دقیق گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب، وقوف بر موقعیت ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران بسیار حائز اهمیت است.

ایران از موقعیت ژئوپلیتیکی فوق‌العاده‌ای برخوردار است. این کشور بیشترین تعداد همسایه را در جهان دارد. (۱۵ کشور مستقل)، که از جنوب با منطقه ژئوپلیتیکی خلیج فارس، تنگه هرمز و شبه جزیره عربستان، از جنوب شرق با شبه قاره هند و دریای عمان و پهنه اقیانوس هند، از شرق به کشور افغانستان، از شمال شرق به منطقه آسیای مرکزی، از شمال به منطقه ژئوپلیتیکی خزر و روسیه و از شمال غرب به حوزه قفقاز و آسیای صغیر و فلات آناتولی و از غرب به کشور عراق متصل است. قرارگیری میان دو ذخیره گاه بزرگ انرژی جهان یعنی خلیج فارس و دریای خزر، و عواملی مانند واقع شدن در مسیر پل ارتباطی جهان شرق و غرب و مسیر شمال و جنوب، محصور بودن کشورها و دولت‌های زیادی در قلب خشکی ابرقاره اوراسیا در شمال ایران، باعث شده تا این سرزمین از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک خاصی در منطقه برخوردار باشد و کشورهای پیرامونی ما برای تأمین بسیاری از نیازهای خود نیازمند فضای ایران باشند (عزتی و شگری، ۱۳۹۱: ۳۰).

قرن نوزدهم در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی حول مفهومی استعاری خلاصه می‌شود: بازی بزرگ. این بازی در مفهوم قلمرو و در دستیابی به مرزهای دیگری نمایان

می‌شود. اما بازی بزرگ قرن ۲۱ با بازی بزرگ قرن نوزدهم متفاوت است؛ هم به دلیل تعداد بازیگران و هم به دلیل پیشرفت‌های شگرف بشری. از این رو فضای ژئوپلیتیکی قرن بیست و یکم بر شبکه‌ای از پل‌ها و کریدورهای ارتباطی بین کشورهای منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای استوار است که می‌توان گفت بازی بزرگ قرن بیست و یکم در یک مفهوم خلاصه می‌شود: کریدور (صالحی دولت‌آباد، امیراحمدیان، ۱۳۹۵: ۱۹).

نمود عینی این مفهوم را می‌توان در ابر پروژه قرن بیست و یکم چین به نام ابتکار کمربند و یک راه یا راه ابریشم جدید مشاهده کرد. می‌توان گفت هر کشوری برای خود گنجینه‌ای دارد و گنجینه کشور ایران نیز موقعیت ویژه جغرافیایی آن است. حال به دلیل موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و پتانسیل‌های بالقوه‌ای که دارد می‌تواند یکی از بازیگران اصلی در زمینه کریدورها باشد که علاوه بر تبادل تجاری با دیگران، از طریق این راهروها با دارندگی را هم افزایش دهد. از این رو یکی از کریدورهای مهم تاریخی و موجود در کنار مسیرهای ترانزیتی نوظهور کریدور ترانزیتی شمال-جنوب است که هند را از طریق ایران به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند.

اهمیت ژئواکونومیک و کریدور شمال جنوب برای ایران

امروزه رقابت ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک، خط مقدم رقابت‌های جهانی است. کشورها به جای استفاده از روش‌های سنتی از اقدامات تنبیهی اقتصادی، استقرار نظام‌های تجارت، رقابت قیمت استفاده می‌کنند. دو ویژگی‌ای که می‌توان برای ژئواکونومی برشمرد در ماهیت این دو مفهوم نهفته است؛ واگرایی و همگرایی. رقابت بین قدرت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بر سر مسائل اقتصادی، موقعیت‌های اقتصادی، مسئله انرژی و... را می‌توان ویژگی واگرایانه ژئواکونومی برشمرد. همچنین پیوند اقتصادی بین کشورها و به وجود آمدن شبکه‌ای درهم‌تنیده از روابط بین دولت‌ها و سازمان‌های اقتصادی و شرکت‌های بین‌المللی را همگرایی می‌گویند (رحمتی، ۱۳۹۹: ۸).

توجه کشورها به اقدامات اقتصادی برای تثبیت قدرت ژئوپلیتیک خود، موجب تأثیر بر گسترش تجارت جهانی و همکاری‌های سیاسی برای تسهیل روابط اقتصادی شده است.

هرچه در نظام بین‌الملل ژئواکونومی گسترش می‌یابد، تجارت جهانی رشد می‌کند و برای اینکه تجارت تسهیل شود روابط سیاسی را باید تسهیل کرد. ابزارهای ژئواکونومیک از شش طریق چشم‌انداز ژئوپلیتیک کنونی جهان را تغییر می‌دهند:

۱. رویکرد ژئواکونومیک انتخاب‌های سیاسی جدیدی پیش رو می‌گذارد.
۲. به کشورها اجازه می‌دهد ابزارهای جدیدی در سیاست خارجی خود به کار بگیرد که حتی برخی از آن‌ها در دسترس آمریکا و دیگر رهبران غربی است
۳. کشورهایی که از ابزارهای ژئواکونومیک استفاده می‌کنند، نه تنها ماهیت دیپلماسی را تغییر می‌دهند؛ بلکه بازارها را نیز دستخوش تحول می‌کنند.
۴. معاملات با انگیزه ژئوپلیتیک می‌تواند به عوامل مهم در محاسبات سیاست خارجی یک کشور تبدیل شود.
۵. بسیاری از این قراردادها اغلب مذاکره حاکمان مطلق با حاکمان مطلق هستند و به نظر می‌رسد برای تقویت رژیم‌های مربوطه طراحی شده‌اند.
۶. تنش‌های امنیتی و اقتصادی نسبت به قبل یکدیگر را بیشتر تقویت می‌کنند (Haris and Blackwill, 2019, 21).

در حقیقت بحث ژئواکونومی روز به روز در سیاست‌های داخلی و خارجی و به عنوان یک روش نوین کشورداری مطرح شده است. با وجود اینکه از نظر نسبت، ژئواکونومی شاخه‌ای از ژئوپلیتیک است، ولی تفاوت‌هایی با آن دارد و بازیگران متعددی در آن درگیر می‌شود که بر پیچیدگی این رویکرد می‌افزاید. ابزارهای مورد استفاده در ژئواکونومی نیز علاوه بر تعدد و تنوع زیاد، عمدتاً از نوع ابزارهای قدرت نرم بوده بر پیچیدگی نظام بین‌الملل می‌افزایند (مختاری هشی، ۱۳۹۷: ۴). بنابراین ژئواکونومی یکی از جنبه‌های ژئوپلیتیک است که بر اقتصاد به عنوان ابزار رقابت تأکید می‌کند که عمدتاً با جغرافیا پیوند دارد. در حقیقت ژئواکونومی را می‌توان ژئوپلیتیکی شدن اقتصاد یا اقتصاد ژئوپلیتیکی نیز در نظر گرفت. بنابراین با این توضیح کوتاه، جایگاه بحث ژئواکونومی در

ذیل مباحث ژئوپلیتیک و جغرافیای سیاسی قرار می‌گیرد، Harris and Blackwill, (2020, 39).

عملکرد ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ اقتصادی

ترانزیت کالا از خاک ایران می‌تواند منافع اقتصادی صاحبان کالا در مناطق مختلف را به تجارت با ایران وابسته کند و با افزایش هزینه، احتمال اقدامات خصمانه علیه کشور را کاهش دهد. علاوه بر این ترانزیت کالا با افزایش درآمدهای دولت و ایجاد شغل باعث کاهش آسیب‌پذیری ساختارهای اقتصادی کشور خواهد شد. با فرض اینکه کالاهای عبوری از ایران در مسیر بندرعباس تا بندر امیرآباد و بالعکس جابجا شوند و حمل کالا بر عهده شبکه ریلی باشد، با توجه به تعرفه‌های اعلام شده توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای حمل کالاهای ترانزیتی، به ازای هر ۱۰ میلیون تن کالای جابجا شده ۹/۰ میلیارد دلار درآمدهای حاصل از کرایه حمل افزایش خواهد یافت که باید به این مبلغ درآمدهای گمرکی و دیگر درآمدها را نیز اضافه کرد (شورای روسیه برای امور بین‌الملل، ۱۴۰۰/۰۴/۱۵، Блог Лидии Гиваргизовой).

کریدور شرق - غرب

«شی جین پینگ»؛ رئیس جمهوری چین، در سپتامبر ۲۰۱۳ در قزاقستان احیای جاده ابریشم و در اکتبر همان سال در اندونزی ابتکار راه ابریشم دریایی را پیشنهاد داد و دو طرح خود را «یک کمربند، یک جاده» نامید. جاده ابریشم سنتی از «شیآن» آغاز می‌شد و پس از عبور از آسیای مرکزی، ایران و بین‌النهرین به سواحل مدیترانه در شام می‌رسید. در طرح جدید با بهره‌گیری از شبکه بزرگراه‌ها، خطوط راه آهن، خطوط لوله و شبکه‌های فیبر نوری، «کمربندی» از منطقه شیآن در چین جنوبی شروع می‌شود تا به شهر ارومچی در مرز قزاقستان و از آنجا به ایران، عراق، سوریه و ترکیه برسد. این کمربند در ادامه از استانبول به سمت بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان و در ادامه به روتردام هلند و نیز ایتالیا متصل می‌شود و سپس به جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم می‌پیوندد (یزدانی - شاه محمدی، ۹۸، ۸).

به منظور تبیین اهمیت ژئوپلیتیک ایران در ابتکار کمربند-راه می‌توان به این نکته اشاره کرد که چین در این راه، شش کریدور را تعریف کرده است که از سه مسیر اصلی عبور می‌کنند:

- نخستین مسیر اصلی مشتمل بر شمال اروپا، روسیه، آسیای مرکزی و چین است
 - مسیر دوم، مدیترانه و خلیج فارس را به آسیای مرکزی و چین متصل می‌کند
 - و مسیر سوم، جنوب آسیا را به اقیانوس هند، جنوب شرق آسیا و چین پیوند می‌دهد
- (Guoqiang, 2020, 158-159).

هر سه مسیر یادشده به نوعی با ایران مرتبط هستند و اهمیت ایران در منطقه را مورد توجه قرار می‌دهند. مسیر نخست، ضمن عبور از روسیه و پنج کشور آسیای مرکزی مسیرهای عبور از مناطق مختلف ایران را در احاطه خواهد داشت؛ مسیر دوم، مدیترانه را به خلیج فارس، استراتژیک‌ترین نقطه در ایران متصل خواهد کرد؛ و مسیر سوم نیز از طریق خطوط دریایی، اقیانوس هند را به بندر چابهار در ایران وصل می‌کند.

منطقه آزاد تجاری چابهار در ساحل خلیج عمان نزدیک‌ترین نقطه ایران به اقیانوس هند است و ایران تمهیدات ویژه‌ای را برای تبدیل کردن آن به یک قطب ترانزیت برای دسترسی به بازارهای شمال اقیانوس هند و آسیای مرکزی اندیشیده است.

اهمیت ایران در تأمین امنیت منطقه بسیار قابل توجه است. از طرفی، نقش ایران به عنوان یک کشور امنیت‌ساز در منطقه نیز در تبیین جایگاه این کشور در ابتکار کمربند-راه مهم است و این موقعیت ممتاز در منطقه و نقش بالقوه کشور در مواصلات منطقه‌ای، موضوعی است که دارای تاریخ و چشم‌انداز است؛ زیرا این نقش منبعث از جایگاه و اهمیت ژئوپلیتیک ایران است که یک مؤلفه تغییرناپذیر قلمداد می‌شود. از این رو، حتی پیش از ارائه ابتکار کمربند-راه از سوی دولت چین، ایران همواره طرح‌هایی را برای تقویت زیرساخت‌ها و بهبود موقعیت خود به عنوان یک پل ارتباطی در منطقه در دست داشته است. در این راستا، طرح‌هایی چون کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و اتصال خط آهن زاهدان به خط آهن تفتان-کوئته در پاکستان اکنون به عنوان

نقطه اتصال ایران به کریدور «سی پک» مطرح است؛ و خط آهن قزوین-رشت-انزلی-آستارا (ایران) - آستارا (جمهوری آذربایجان از نمونه‌های مهم هستند (Ziyadov, 2018, 107).

بنابراین موقعیت ژئوپلیتیکی ایران از گذشته تاکنون غیرقابل انکار بوده است؛ به گونه‌ای که در میان کشورهای واقع در مسیر راه ابریشم جدید، ایران یکی از کشورهای است که توانایی ایفای نقش مثبت و سازنده را در توسعه ارتباطات و مناسبات میان کشورهای آسیایی داراست. هرچند با زوال نسبی جاده ابریشم قدیم بسیاری از کشورهای مستقر در مسیر آن به حاشیه رانده شدند ولی ایران همچنان نقش مهم ژئوپلیتیک خود را ایفا کرده است. با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا برای ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم و همچنین با فروپاشی شوروی و به تبع آن استقلال کشورهای آسیای مرکزی، جایگاه ایران در احیای جاده ابریشم پررنگ‌تر شده است، اهمیت چنین جایگاهی به محصور بودن منطقه آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی و مطرح شدن ایران به عنوان تنها گزینه موجود برای دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد به کشورهای این منطقه مربوط می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران اهمیت ویژه‌ای را به لحاظ جابه‌جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰، ۴۱). شکل زیر مسیر یک جاده و یک کمربند را به خوبی ترسیم کرده است. علاوه بر جایگاه استراتژیک، ایران منبع با ارزش انرژی نیز محسوب می‌شود و رابطه خوب چندین ساله‌ای که با کشور چین دارد هم بر مزیت‌های دیگرش می‌افزاید. با دسترسی به خلیج فارس و دریای خزر و قرار گرفتن در کریدورهای شمال-جنوب، شرق-غرب و فراهم نمودن امکان انتقال زمینی و دریایی انرژی و کالا، ایران را می‌توان به عنوان شاهراه جاده ابریشم جدید معرفی کرد. با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و ارتباطی ایران در غرب آسیا، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی ایران، شرط لازم اجرایی شدن اتصالات زیربنایی در بخش مهمی از جغرافیای کمربند ابریشم محسوب می‌شود؛ اتصالاتی

این راهرو که به انگلیسی (China-Pakistan Economic Corridor- CPEC) مجموعه‌ای از طرح‌های زیربنایی است که در حال حاضر با سرمایه‌گذاری چین در پاکستان در حال ساخت است.

که بر مبنای برنامه عملیاتی کمربند اقتصادی جاده ابریشم به تدریج و گام به گام باید شبکه‌ای را شکل دهد که آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل سازد (Garlik-Havlova, 2020, 17).

لازم به ذکر است که عامل ژئوپلیتیک نقش مهمی در روابط ایران و چین ایفا می‌کند؛ به طوری که روسیه و ایالات متحده و حتی عربستان مشتاقانه در حال تماشای این دو کشور هستند. در حال حاضر مزیت عمده روسیه تنها از طریق ارسال سلاح‌های تجاری به دست می‌آید. بنابراین روس‌ها اگرچه نسبت به گذشته توجه بیشتری به توسعه روابط با ایران و چین دارند، اما این کشور همواره نسبت به افزایش نقش سایر قدرت‌ها در منطقه آسیای مرکزی و اوراسیا حساس بوده و معمولاً به آن واکنش نشان داده است. از دید روس‌ها این طرح می‌تواند محلی برای نفوذ منطقه‌ای ایران و چین در حیط خلوت یا خارج نزدیک آن‌ها باشد. این بیم در مورد ایران حتی می‌تواند بیشتر باشد؛ زیرا قرابت دینی و ایدئولوژیک ایران با کشورهای این منطقه می‌تواند مقوم آن چیزی باشد که از دید مسکو افراط‌گرایی و تقویت گروه‌ها و جنبش‌های اسلام‌گرایانه است (سیمبر-رضاپور، ۱۳۹۸: ۶).

اهمیت ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک گذرگاه شرق-غرب برای ایران

یک کمربند یک راه که تعبیر صحیح‌تر آن یک پهنه یک راه است،^۱ در پاسخ به ظرفیت مازاد صنعتی چین، تقاضای داخلی پایین، صادرات راکد به خارج از کشور و نیاز به افزایش ارتباط با اقتصادهای در حال توسعه برای گسترش به بازارهای خارجی جدید ایجاد شد. تا سال ۲۰۲۷، کل هزینه‌های جهانی BRI می‌تواند به ۱,۳ تریلیون دلار برسد. سایر پیش‌بینی‌های اقتصادی بیش از ۲۶۰۰ پروژه در سراسر جهان به ارزش ۳,۷ تریلیون دلار را پیش‌بینی می‌کنند (Report, APRIL 8, 2022).

طرح کمربند و جاده چین با جاده ابریشم دریایی خود بسیار فراتر از اوراسیا و اهداف اصلی خود برای ایجاد یک پروژه جاده ابریشم جدید حرکت کرده است. مقیاس جغرافیایی به بیش از ۱۴۰ کشور از جمله آفریقا، خاورمیانه، جنوب آسیا و آمریکای لاتین

^۱BRI

گسترش یافته است. در همان زمان، BRI جاه‌طلبی‌های خود را با معرفی جاده ابریشم دیجیتال، جاده ابریشم قطبی (برای توسعه مسیرهای کشتیرانی قطب شمال و تولید انرژی هیدروکربنی طب شمال و استخراج مواد معدنی)، جاده ابریشم سلامت و G-5 گسترش داده است. پروژه مبتنی بر اینترنت اشیاء اقتصاد و ژئوپلیتیک را برای دهه‌های آینده با پیامدهای گسترده‌ای برای امنیت بین‌المللی شکل خواهد داد (Report, APRIL 8, 2022). اما گفتنی است که چین مدت‌هاست دسترسی زمینی و مسیرهای زمینی به منابع را امن‌تر از واردات دریایی می‌داند. به عنوان مثال، کریدور اقتصادی چین پاکستان، فاصله بین چین و خاورمیانه را از ۱۲۹۰۰ کیلومتر از طریق خطوط دریایی ناامن به فاصله کوتاه‌تر و ایمن‌تر ۳۰۰۰ کیلومتر از طریق زمین کاهش می‌دهد. چین می‌گوید بین سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۳۵، ۳۶ میلیارد دلار در پروژه‌های اتصال انرژی و حدود ۴۱ میلیارد دلار در پروژه‌های معدنی و نفتی سرمایه‌گذاری خواهد کرد که قرار است در آسیای مرکزی محقق شوند.

اثرات یک پهنه یک راه بر وضعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک ایران

این پروژه از یک سو می‌تواند حضور و نفوذ چین را در اقتصاد سیاسی ایران و همسایگی آن تقویت کند و عرصه‌های رقابتی جدیدی را بین ایران و چین ایجاد کند. از سوی دیگر می‌تواند به احیای نقش تاریخی ایران در جاده ابریشم کهن کمک کند. بنابراین ایران برای شرکت در این پروژه بین امید و ترس گرفتار شده است. برای ایران ترسناک است زیرا اثرات منفی بر منافع کشور می‌گذارد، در عین حال ایران امیدوار است؛ زیرا می‌تواند توسعه اقتصادی خود را ارتقا بخشد و نقش تاریخی خود را به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب بالا ببرد.

در نتیجه، ایران هم‌زمان تلاش می‌کند روابط خود با اتحادیه اروپا و همچنین همکاری با چین را در چارچوب BRI توسعه دهد. ایران تلاش می‌کند تا منافع خود را از این پروژه به حداکثر برساند و از اثرات منفی آن بر منافع ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی خود بکاهد. حفظ این تعادل شکننده می‌تواند مشارکت فعال ایران در این پروژه را با چالش‌های اساسی مواجه کند (Journal of Contemporary China, 2022).

در خصوص اهمیت کشور ایران در کریدور بین‌المللی شرق به غرب این موضوع قابل طرح است که در نیمه دوم سال ۱۴۰۱، یک جفت کامیون از شمالی‌ترین شاهزاده راس الخیمه امارات متحده عربی (امارات متحده عربی) راهی جنوب به بندر شارجه شدند. رانندگان آن‌ها را سوار بر یک کشتی تخصصی «رول‌آن، رول‌آف» کردند که از خلیج فارس به بندرعباس ایران می‌رفت و در پایانه شهید باهنر پیاده شدند و برای بزرگراه‌های چند بانده نسبتاً خوب ایران خط به راه شدند.

آن‌ها از سراسر ایران به طرف شمال غربی و سپس به سمت مرز کوهستانی با ترکیه حرکت کردند. سپس رانندگان با عبور از مرز بازرگان-گوربولک به سمت جنوب غربی به سمت بندر مرسین ترکیه در دریای مدیترانه حرکت کردند. بنابراین، یک مسیر تجاری جدید ایجاد شد، مسیری که بازیگران منطقه‌ای در حال پرش از آن هستند و می‌تواند نوعی روابط تجاری ایجاد کند که روابط مسالمت‌آمیز را تشویق می‌کند. مسیر ایران بسیار منطقی است. طبق اعلام سازمان جهانی حمل‌ونقل جاده‌ای لابی بین‌المللی کامیون و حمل‌ونقل، در مجموع، سفر از شبه‌جزیره عربستان تا مدیترانه تنها شش روز طول کشید. این کسری از بیست و یک روز یا بیشتر است که طول می‌کشد تا یک محموله از خلیج فارس به دریای سرخ از طریق گلوگاه کانال سوئز و به دریای مدیترانه برسد. اما اینکه تا اکتبر ۲۰۲۱ طول کشید تا این کریدور باز شود، نشان می‌دهد که خاورمیانه تا چه حد از هم پاشیده است و از نظر اقتصادی چقدر می‌تواند سالم‌تر باشد. مانند شمال آفریقا، کشورهای همسایه بیشتر شبه جزیره عمل می‌کنند تا شریک. مت اورسمن، یکی از شرکای شرکت حقوقی بین‌المللی پیلزبری که در زمینه تحریم‌های بین‌المللی و قوانین تجارت تخصص دارد، گفت: «بزرگ‌ترین نابهنجاری تاریخی عدم حضور [ایران] از سیستم تجارت جهانی است. این به لحاظ تاریخی و جغرافیایی منطقی است که ایران این نقش را ایفا کند» (Daragahi, Atlantik council, 2022).

تأثیر کریدورهای شمال- جنوب و شرق به غرب بر جایگاه ج. ا. ایران

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال- جنوب^۱ به صورت عاملی مستقیم و به مثابه تسهیلگر ارتباطات و ارتقا جایگاه دیپلماسی اقتصادی ایران در جهان و توانایی زمینه‌سازی توسعه اقتصادی را داراست و فارغ از ثمرات دیپلماسی اقتصادی مستقیم این طرح می‌تواند در درازمدت ضریب اطمینان و امنیت اقتصاد ملی را تقویت نماید. در زمینه نقش توسعه کریدور شمال-جنوب در کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم‌های پسا برجام قابل توجه است که بیشترین تأثیرات احداث این کریدور می‌تواند افزایش تولیدات ملی، توسعه زیرساخت‌های صنعت و معدن، توسعه زیرساخت‌های ریلی و همچنین توسعه زیرساخت‌های صنایع غذایی و صنعت خودروسازی را به همراه داشته باشد. موارد ذکر شده موجب ارتقا جایگاه جمهوری اسلامی ایران در منطقه و جهان می‌شود؛ علاوه بر این با بهره‌گیری صحیح از این فرصت می‌توانیم امنیت و رفاه اجتماعی را در کنار امنیت منطقه‌ای و جهانی تأمین نماییم که این مسئله خود باعث بهبود وجهه ایران در دنیا می‌شود.

کریدور شرق به غرب

ایران از دیرباز مسیر عبور و اتصال شرق و غرب جهان بوده و به همین دلیل راه‌های فراوانی در کشور از سمت شرق به سمت غرب گسترده شده که از لحاظ تاریخی می‌توان به جاده ابریشم به عنوان یکی از مهم‌ترین مسیرهای بین‌المللی ایران اشاره کرد. اما توسعه راه و کریدور در ایران همواره تابعی از نیازهای بین‌المللی و توسعه داخلی بوده است. احداث کریدورها در ایران دو علت اصلی دارد: این کریدورها یا در مسیر توسعه شهری قرار گرفته و مراکز جمعیتی را به هم متصل کرده و یا در پاسخ به نیاز تجارت بین‌المللی احداث شده‌اند. از آنجا که تراکم جمعیت همواره در مرکز و غرب کشور بیشتر بوده و از دیگر سو، تجارت جهانی در مسیر غرب به شرق و یا بالعکس انجام شده است، تقریباً تمام کریدورهای ایران نیز در این مسیر احداث شده‌اند. با نگاهی به نقشه می‌توان فهمید که

۱ اطلاعات بسیاری درباره کریدور شمال- جنوب منتشر شده است. آن طور که معرفی می‌شود مفید و کارآمد نبوده است بطوری که خود روس‌ها در سال‌های قبل به آن «کریدور کاغذی» می‌گفتند. این کریدور برای روسیه کریدور استراتژیک است و منافع چندانی برای اقتصاد ایران ندارد. روسیه تا قبل از تحریم بعد از تجاوز نظامی به اوکراین از این کریدور بهره نمی‌گرفت (امیر احمدیان، ۲۰۲۴).

تراکم راه‌ها در غرب کشور بسیار بیشتر از شرق بوده و یک سمت کریدورهای اصلی همواره به غرب و شمال غرب متصل بوده است. کریدورهایی نظیر کریدور خلیج فارس- دریای سیاه، شمال-جنوب و مدیترانه که این روزها بیشترین تلاش‌ها برای تکمیل آن‌ها در جریان است نیز از این مورد مستثنا نیستند. اما این دو عامل همواره موجب شده که کشور از نگاه به شرق خود و جهان غافل بماند.

امروزه با توجه به مسائل داخلی مانند تنش‌های آبی، مهاجرت روستایی، ایجاد حفره‌های امنیتی به دلیل کمبود جمعیت در برخی مناطق و چالش‌های اجتماعی به دنبال تراکم جمعیت در مناطق دیگر، نیاز به توسعه متوازن بیش از هر زمانی احساس می‌شود. از سوی دیگر با ظهور قدرت‌های بزرگ اقتصادی در شرق نقشه جغرافیا نظیر هند و چین، لزوم نگاه به شرق از هر زمان دیگری مشهودتر است. اینجاست که اهمیت توسعه کریدور شرق-شرق، یعنی کریدوری که جنوب شرق کشور را به شمال شرق متصل می‌کند، نمایان می‌شود. احداث این کریدور، از منظر بین‌المللی می‌تواند زمان و هزینه دسترسی کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا را به منطقه آسیای میانه، یعنی یک بازار بزرگ محصور در خشکی کاهش دهد و همچنین مسیر جدیدی برای اتصال این کشورها به روسیه، منطقه قفقاز و شمال اروپا بگشاید.

ایران می‌تواند با احداث و توسعه این کریدور، از یک مسیر و مهره به یک بازیگر تأثیرگذار در تجارت بین‌المللی تبدیل شده و به جای پاسخ به نیاز جهانی، نیازهای جدیدی را ایجاد کرده و هم‌زمان پاسخ گوید. اکنون با توجه به آغاز فرآیند عضویت ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای، توسعه کریدور KTAI و تعاملات مثبت با کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، بیش از هر زمان دیگری فرصت این نقش‌آفرینی برای ایران فراهم شده است. از منظر داخلی نیز، توسعه کریدور شرق-شرق به جای آنکه تابع توسعه باشد، به علت توسعه تبدیل شده و می‌تواند توازن را در توسعه شرق و غرب کشور برقرار کند. این کریدور می‌تواند پس کرانه بندر چابهار را تا شمال شرق کشور گسترش داده و بندر چابهار را به مرجع اصلی پاسخگویی به نیازهای وارداتی و صادراتی مردم شرق کشور، از سیستان و بلوچستان گرفته تا خراسان شمالی تبدیل کند.

* تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه

مفهوم کدگذاری در گرندد تئوری

کدگذاری مانند پلی است میان گردآوری داده‌ها و اطلاعات و توسعه نظریه در حال ظهور. پژوهشگر از طریق کدگذاری به تعریف آنچه در داده‌ها اتفاق می‌افتد پرداخته و تلاش می‌کند تا معنای آن را درک کند. بر مبنای نظر چارماز کدگذاری در تئوری زمینه‌ای ساختارگرایانه دارای دو مرحله اصلی است. 1: کدگذاری اولیه که عبارت است از نام‌گذاری و برجسب زدن به یک گزاره یا بخشی از داده‌ها 2: کدگذاری متمرکز به مفهوم استفاده از مهم‌ترین یا پرتکرارترین کدهای اولیه برای دسته‌بندی، تحلیل، ادغام و سازمان دهنده بخش بزرگ‌تری از داده‌ها.

کدگذاری اولیه و ثانویه

در این مرحله پس از فهرست کردن تمامی نکات کلیدی مصاحبه‌ها به هر نکته یک کد (عنوان) تخصیص داده شده است. که در این فرآیند ۱۵۰ کد اولیه استخراج شد که به عنوان نمونه به ۲۰ مورد اشاره شده است (شکل ۲). در مرحله بعد از روش حذف یا ادغام و ایجاد طبقه‌های فرعی استفاده می‌شود.

شکل ۲؛ کدگذاری اولیه

| کدگذاری اولیه | | |
|---------------|---|---|
| ردیف | متن مصاحبه (نکات کلیدی) | کد اولیه |
| ۱ | ترانزیت یک خدمت صادراتی است | صادرات حمل و نقل |
| ۲ | وضعیت صادراتمان خوب نیست | نابسامانی اوضاع صادرات کشور |
| ۳ | حاکمیت خوب کار نمی‌کند | خلأ نقش مؤثر حاکمیتی در حمل و نقل بین‌الملل |
| ۴ | تولیدکنندگان در بازاریابی بین‌المللی حرفه‌ای نیستند | عدم تخصص در بازاریابی |

| | | |
|---|---|------------------------------|
| ۵ | مشکلاتی مثل شرایط حاکمیتی و دولتی باعث شده ترانزیت رشد نکند | نقش منفی دولت در رشد ترانزیت |
|---|---|------------------------------|

ادامه شکل ۲:

| کدگذاری اولیه | | |
|---------------|--|--|
| ۶ | فعالان عرصه ترانزیت و بخش خصوصی حضور کم‌رنگی دارند | فعالیت ترانزیت را بخش خصوصی انجام می‌دهد نه دولت |
| ۷ | یک سری متغیرهای بیرونی مثل تحریم دارد فشار می‌آورد | اثر منفی تحریم بر شرایط داخلی |
| ۸ | رقابت‌های منطقه‌ای موجب ضعف ما در ترانزیت شده | تنش در روابط بین‌الملل |
| ۹ | متغیرهای کلیدی را اشتباه تنظیم می‌کنیم | قوانین داخلی غیر اصولی |
| ۱۰ | نرخ مالیات بخش‌های مولد بالاست | مقرون به صرفه نبودن سرمایه‌گذاری در ترانزیت |
| ۱۱ | پوپولیسیم دولت‌ها باعث شده متغیرهای کلیدی حمل‌ونقل خوب تنظیم نشوند | اثر پوپولیسیم دولت‌ها بر متغیرهای کلیدی حمل‌ونقل |
| ۱۲ | حاکمیت در امر بازاریابی مسلط و حرفه‌ای نیست | نبود تخصص در حاکمیت |
| ۱۳ | در سایر کشورها دفاتر منطقه‌ای و کارگزاری نداریم | حضور مؤثر نداشتن در سایر کشورها |
| ۱۴ | در کشورهای هدف کار محلی خوبی انجام نمی‌شود | نداشتن هدف بلندمدت تنظیمی |
| ۱۵ | در کشورهای دیگر نماینده محلی فول تایم نداریم | بی‌توجهی به رقبا در نظام بین‌الملل |
| ۱۶ | بخش خصوصی ما به دلیل حضور پررنگ دولت ضعیف عمل می‌کند | عدم پذیرش بخش خصوصی از طرف دولت |
| ۱۷ | ما زیربناهای بسیار خوبی داریم | وجه مثبت ترانزیت |
| ۱۸ | طول شبکه راه‌های ایران (جاده‌ای) ۲۳ دنیا هستیم | شرایط مطلوب در ساخت جاده‌ها |
| ۱۹ | از نظر طول شبکه راه‌آهن و ریلی ۲۰ دنیا هستیم | شرایط مطلوب در ریل‌گذاری کشوری |
| ۲۰ | لازم نبود به تهران-همدان ریل کشیده شود | عدم اولویت‌بندی |

جدول فوق حاصل بررسی نکات و مطالب مستخرج از مصاحبه‌ها است که در ۱۵۰ گزاره کدبندی شده است. این عبارت‌ها به عنوان کدگذاری ثانویه، می‌بایست به کدهای

دیگری که حاصل از همین ۱۵۰ عبارت است تبدیل شود (به دلیل جاگیر بودن، جدول ثانویه در مطلب حاضر قرار نگرفت).

کدگذاری محوری

هدف از این مرحله برقراری رابطه بین طبقه‌های تولیدشده (در مرحله کدگذاری باز) است. این کار، به ما به عنوان نظریه پرداز کمک می‌کند تا فرایند ساخت نظریه را به سهولت انجام دهیم.

در کدگذاری محوری با تلفیق کدهای ثانویه و از ۲۰ طبقه فرعی ایجادشده توانستیم به ۵ طبقه اصلی برسیم (شکل ۵).

بنا بر توضیحات فوق به بررسی دقیق داده‌های حاصل از مصاحبه می‌پردازیم: ترانزیت در کشور جزء اموری است که در معرض دخالت و اعمال نظر بیجای سازمان‌های متعددی در کشور است. همین موضوع موجب کندی، ضعف و ناکارآمدی مسیرهای ترانزیتی ایران شده است. کالای ترانزیتی در بدو ورود به کشور با سازمان‌ها و نهادهای متعددی مواجه می‌شود و عبور از قوانین و پروتکل‌های هر کدام از آن‌ها موجب افزایش زمان و در برخی موارد هزینه ترانزیت است. به طور فهرست‌وار نهادهای دخیل در امر ترانزیت در ذیل بیان می‌شود:

- شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
- سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران
- گمرک
- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- سازمان استاندارد وزارت بهداشت / وزارت نفت
- نیروی انتظامی
- وزارت اطلاعات

- شرکت بیمه مرکزی
- صندوق بازنشستگی کشوری (مالک شرکت ملی انبارهای عمومی)
- انرژی اتمی
- سازمان حفظ نباتات
- وزارت دفاع

کالاهای ورودی به کشور به دو دسته «کارنه تیر» و «ترانزیت خارجی» تقسیم می‌شوند. کنوانسیون جهانی TIR، یک معاهده بین‌المللی گمرکی است که جهت تسهیل ترانزیت زمینی کالا میان کشورها شکل گرفته است. این معاهده در حال حاضر ۷۷ عضو داشته که ایران نیز سال‌هاست عضو آن است. بر مبنای این معاهده کشورهای عضو متعهد می‌شوند تا بسیاری از تشریفات گمرکی را برای محموله‌های جاده‌ای دارای پلاک TIR اعمال نکنند. اما دستگاه‌های نامبرده شده در بالا، با دخالت‌های بی‌مورد مشکلات متعددی برای ترانزیت کالا از طریق ایران ایجاد کرده‌اند.

موضوع مهم در امر ترانزیت، فراهم کردن مزیت رقابتی برای کریدورهای کشور است. طبق پژوهش‌های انجام شده و حدود ۵۰ ساعت مصاحبه، مهم‌ترین عامل از منظر شرکت‌های فورواردر و صاحبان کالا جهت انتخاب مسیر ترانزیت «زمان حمل کالا» است. پس از شاخص زمان، هزینه و امنیت عبور کالا در اولویت‌های بعدی قرار می‌گیرند. اما در شرایط کنونی، عملکرد بسیاری از نهادهای نامبرده در بالا، باعث ایجاد «تأخیر زمانی» و افزایش هزینه برای عبور کالای ترانزیتی از طریق ایران می‌شوند.

برای مثال کالای ترانزیتی در هنگام ورود به کشور در صورت حمل دریایی با سازمان بنادر و دریانوردی مواجه خواهد بود. این سازمان متصدی پهلو دهی کشتی‌ها در اسکله، اجرای عملیات تخلیه و بارگیری کالا، انجام مانور لجستیکی آن در محوطه بندر و انتقال آن به حوزه نظارتی گمرک و انبارها است. گمرک نیز در بنادر و پایانه‌های زمینی طی مراحل اقدام به بازرسی محموله‌ها جهت اطمینان از عدم وجود کالای قاچاق در آنها می‌کند. این فرایند که ممکن است روزها به طول بینجامد عامل بسیاری از تأخیرها در حوزه ترانزیت است. بسیاری از روندها و پروتکل‌های گمرکی از جمله ارزیابی

همه کالاهای ترانزیتی دست و پاگیر بوده و عامل کاهش مزیت زمان در ترانزیت کالا است.

❖ بررسی موانع داخلی و خارجی تکمیل کریدورها

الف) موانع داخلی

چنانچه گفته شد مهم‌ترین عامل انتخاب کریدور ترانزیتی توسط تجار و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، «زمان عبور کالا» است. همین‌طور تشریح شد که تعدد سازمان‌های داخلی مداخله‌کننده در ترانزیت باعث محو امتیاز شاخص زمان در عبور کالای ترانزیتی در کشور است. علاوه بر تأخیر، عبور بار به واسطه تعدد نهادهای دخیل و نبود متولی واحد در امر ترانزیت، بسیاری از این نهادها نیز عملکرد غیر همسویی با عبور سریع و بهینه کالا از کشور دارند.

۱- الف) / سازمان بنادر و دریانوردی:

کریدور شمال-جنوب به عنوان یکی از مهم‌ترین کریدورهای کشور، اتکای زیادی بر حمل‌ونقل دریایی دارد. در این کریدور ورودی یا خروجی مسیر و یا هردو از دریا است. این مسیر اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی را نشان می‌دهد. در حالی که بنادر ایران، علی‌الخصوص در فضای به شدت رقابتی خلیج فارس و دریای عمان فاقد مزیت رقابتی لازم نسبت به سایر بنادر منطقه هستند. بنادر ایران در شاخص‌های ارزیابی جهانی پایین‌تر از کشورهای منطقه قرار دارند. به طور مثال یکی از شاخص‌های مذکور زمان معطلی کشتی در بندر است. کشور عمان با متوسط زمان ۱۲/۵ ساعت، کمترین میانگین توقف کشتی و رتبه نخست را در جهان داراست. سازمان ملل متحد در گزارش تجارت دریایی خود در سال ۲۰۲۰ عمان را الگویی برای تمایل متمایز با بیماری همه‌گیری کرونا از طریق تسهیل تجارت دریایی با تبدیل فرایند ترخیص کالا به فرایند الکترونیکی نامیده است. بر اساس همین گزارش کشورهای امارات متحده عربی با متوسط زمان توقف ۱۳/۸ ساعت، چین با

متوسط زمان ۱۵/۱ ساعت، هلند با متوسط زمان ۱۶/۶ ساعت، عربستان با متوسط زمان ۱۶/۸ ساعت، سنگاپور با متوسط زمان توقف ۱۷ ساعت در جایگاه‌های بعدی قرار دارند. در حالی که توقف کشتی‌ها در بندر شهید رجایی به عنوان مجهزترین بندر ایران در بسیاری موارد تا بیش از ۴۸ ساعت به طول می‌انجامد.

۲- الف / گمرک

مهم‌ترین سازمانی که در مسیر همه کالاهای ترانزیتی در کشور قرار می‌گیرد گمرک است. طبق قوانین؛ کلیه کالاهایی که قصد ورود و خروج از مرزهای کشور را دارند -اعم از وارداتی، صادراتی یا ترانزیتی باید فرایندهای گمرکی را طی کنند. عمده فعالیت‌های گمرک در مرزهای آبی و خاکی عبارت‌اند از: ارزیابی کالا، ارزش‌گذاری کالا، تطابق با بخشنامه‌های ابلاغ‌شده و تعیین تعرفه و اخذ مأخذ یا تعرفه گمرکی. درمورد کالاهای وارداتی صادراتی همه مراحل فوق اجرا می‌شود و تفاوت عملکرد گمرک درمورد کالاهای ترانزیتی تنها در مرحله چهارم است که طی آن مأخذ گمرکی کالا از محموله‌های ترانزیتی اخذ نمی‌شود. همچنین تعداد سازمان‌هایی که مجوز ترانزیت صادر می‌کنند نسبت به واردات و صادرات کمتر است. این بدان معنی است که دیگر مراحل، همچنان پابرجاست و درمورد کالاهای ترانزیتی اعمال می‌شود. در چنین شرایطی محموله‌های ترانزیتی علی‌رغم تقاضای صرف عبور از کشور (حتی عبور تستی) باز شده و مورد ارزیابی کارشناسان قرار می‌گیرد. گفتنی است که فرایندهای گمرکی مذکور در حالت پیش‌فرض جهت پایش کالاهای وارداتی با توجه به شرایط داخلی ایران وضع شده است و اعمال آن‌ها بر محموله‌های ترانزیتی تنها زمان و هزینه عبور کالا از ایران را افزایش می‌دهد. این اتفاق به معنای از دست رفتن مزیت رقابتی کریدورهای ترانزیتی ایران است.

۳- الف / سازمان حفظ نباتات (زیرمجموعه وزارت جهاد کشاورزی)

وظیفه‌ای که این سازمان برای خود تعریف کرده بازرسی هرگونه کالای کشاورزی وارداتی یا ترانزیتی از کشور و منوط شدن واردات یا ترانزیت کالا به مجوز این سازمان است. قرنطینه گیاهی برای واردات کالاهای کشاورزی در بسیاری از کشورهای جهان

اجرائی می‌شود. اما در ایران این قیود شامل کالاهای ترانزیتی هم می‌شود و روند آن نیز کند است. بررسی آزمایش و صدور مجوز عبور توسط سازمان حفظ نباتات به طور میانگین بین ۱ تا ۴ روز کالا را در مبادی ورودی کشور معطل می‌کند. و این موضوع از منظر زمانی به مزیت رقابتی ترانزیت ایران زیان وارد می‌کند.

۴- الف / وزارت بهداشت و سازمان ملی استاندارد

این دو سازمان نیز پروتکل‌های خاصی برای ورود کالا به کشور دارند. همچنین آزمایشگاه‌هایی از طرف سازمان‌های مذکور در پایانه‌ها و بنادر مستقر شده تا در صورت ورود کالاهای مدنظر آن‌ها به مرز، مورد آزمایش قرار گیرد. وظیفه ارجاع این کالاها به آزمایشگاه‌های این دو سازمان بر عهده گمرک است. هدف اصلی این سازوکارها کنترل سلامت و استاندارد کالاهای ورودی به کشور است لکن اعمال آن‌ها برای کالاهای ترانزیتی تنها موجب معطلی، افزایش هزینه و از دست رفتن مزیت رقابتی ترانزیت کشور است.

۵- الف / وزارت نفت

از دیگر نهادهای حاضر در پایانه‌های مرزی کشور وزارت نفت است. کارمندان این وزارتخانه در پایانه‌ها اقدام به سنجش سوخت موجود در کامیون‌های ورودی یا خروجی فک باک شده و حجم سوخت موجود در آن ثبت می‌شود. باک کامیون‌های ترانزیتی در مرزهای ورودی پس از سنجش پلمپ و این پلمپ در مرز خروجی مجدداً ارزیابی شده و مقدار سوخت اندازه‌گیری می‌شود این فرایند خود باعث به وجود آمدن صف‌های طولانی کامیون‌های ترانزیتی در پایانه‌های مرزی شده و از جمله مهم‌ترین گلوگاه‌ها و عوامل معطلی محموله‌ها و ناوگان ترانزیتی است. اجرای چنین فرایندی با اجرایی ناکارآمد مواجه بوده و نیازمند تحول در شیوه اجرا است.

۶- الف / راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

راه آهن در همه کشورها وظیفه حمل جریان‌های باری سنگین و دارای مسافت‌های طولانی را بر عهده دارد. این شیوه حمل و نقل به مراتب بالاتر نسبت به حمل جاده‌ای، رکن توسعه اقتصادی و تولید در بسیاری از کشورهای توسعه یافته است. در ترانزیت نیز هنگامی که از جریان سالانه چند میلیون تنی کالا سخن به میان می‌آید، مقصود اصلی برای حمل این جریان باری راه آهن است. در حالی که راه آهن ایران به دلیل ضعف شدید در عملکرد نه تنها توان حمل بارهای های چند میلیون تنی ترانزیت کالا را نداشته؛ بلکه از حمل بهینه بار داخل نیز عاجز است. طبق اسناد بالادستی همچون سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و همچنین برنامه ششم توسعه، سهم راه آهن از حمل بار کشور باید ۳۰ درصد کل کالای حمل شده و حدوداً برابر با ۱۶۰ میلیون تن بار در سال باشد؛ در حالی که با وجود به پایان رسیدن دوره برنامه ششم، سهم ریل از حمل بار کشور کمتر از ۱۰ درصد (۵۰ میلیون تن کالا) در سال بوده است. این روند تحت مدیریت ضعیف نهاد مذکور در سال‌های اخیر کاهش نیز یافته و در سال ۹۸ به رقم ۴۶ میلیون تن نیز رسید.

۷- الف / نیروی انتظامی

نیروی انتظامی با انگیزه کشف قاچاق کالا مجاز است هر محموله‌ای را در جاده‌های کشور متوقف و بازبینی نماید.

بیشترین توقف و تفتیش محموله‌ها در محدوده گمرک‌ها صورت گرفته و پلیس می‌تواند پس از توقف محموله ترانزیتی از گمرک درخواست اعزام مأمور جهت تأیید قانونی بودن کالا نماید. در چنین مواردی مأمور گمرک چند ساعت بعد و یا روز بعد به محل می‌رسد. در موارد زیادی کامیون‌های ترانزیتی که چندین کشور اروپایی و آسیایی را بدون مشکل طی کرده و قصد عبور از ایران را دارند توسط نیروی انتظامی متوقف شده و محموله آن‌ها به عنوان محموله قاچاق ضبط و توقیف می‌شود. این کار امنیت گذر کالاهای ترانزیتی از ایران را در چشم تجار و فورواردرهای خارجی خدشه‌دار کرده است.

۸- الف / ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز

بسیاری از نظارت‌ها و بوروکراسی‌های سنگینی که بر کالاهای ترانزیتی اعمال می‌شود ناشی از ملاحظات این ستاد است. تصمیم به صدور ابلاغیه‌های متعدد توسط دیگر سازمان‌ها به گمرک جهت نظارت‌های بیشتر بر کالاهای ترانزیتی و گشودن و بازرسی محموله‌های عبوری توسط نهادهای عضو این ستاد اتخاذ می‌شود. همچنین قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز که اساس کار فعالیت این ستاد است به نحوی است که تفتیش پی در پی کالاهای ترانزیتی را در پی داشته و امنیت و زمان عبور کالا از ایران را دچار خدشه می‌کند.

۹- الف / عدم وجود متولی واحد ترانزیت

به طور کلی نبود متولی واحد در ترانزیت را می‌توان مهم‌ترین عارضه داخلی این حوزه دانست. این خلأ متولی باعث شده تا نهادها و سازمان‌های مختلفی در عبور کالای ترانزیتی از کشور دخالت کرده و مزیت جغرافیایی ایران در ترانزیت محموله‌های بین‌المللی را از بین ببرند. این دخالت‌ها بدون هیچ‌گونه هزینه و پاسخگویی از جانب این نهادها صورت می‌گیرد. هرکدام از نهادهای ذکر شده می‌توانند کالای ترانزیتی را معطل کرده و به هر بهانه‌ای اقدام به فک پلمپ و گشودن محموله نمایند؛ بدون اینکه نسبت به عملکرد خود پاسخگو باشند (هیچ نهاد تنبیهی و ضمانت اجرایی هم برای بازخواست و پیگیری امر وجود ندارد).

درصد بالایی از عملکرد مذکور بدون یافتن هیچ‌گونه تخلفی انجام می‌شود، حال آنکه نهاد معطل‌کننده هیچ مسئولیتی در قبال هزینه‌ای که برای ترانزیت کشور ایجاد کرده، ندارد.

افزون بر این، ترانزیت نیازمند داشتن فورواردرهای قدرتمند است که در ارتباط با فورواردرهای سایر کشورهای واقع در کریدور توان عملیات سریع و بهینه لجستیکی و همچنین مذاکره با نهادهای داخلی و خارجی را داشته باشند. در حال توسعه حاضر فورواردرهای ایران به عنوان عامل مهم ترانزیت از قوت بالایی برخوردار نبوده و در برخی از کشورهای منطقه مانند پاکستان، مشکل عدم فعالیت فورواردرهای ایرانی حتی صادرات و تجارت را نیز تحت تأثیر قرار داده.

ب) موانع خارجی حوزه ترانزیت

دو شاهراه اصلی ترانزیت ایران کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب هستند. در حوزه هر کدام از این دو کریدور کشورهای خاصی طرف تعامل با جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرند. از جمله نکات مهم در این باره که بسیار نیز در فرایند مصاحبه مطرح شد، دیپلماسی ترانزیتی است که باید مسیر همکاری ترانزیتی ایران را با هر کدام از این کشورها که اغلب همسایگانمان هستند، هموار نموده و هر کشور باید پرونده جداگانه خود را در دیپلماسی حمل و نقل ایران داشته باشند.

۱- ب / موانع تحریمی (عامل خارجی که موانع داخلی بسیاری دارد)

در حال حاضر بخش عمده‌ای از مشکلات بین‌المللی حوزه ترانزیت مربوط به تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا است. در قوانین تحریمی، ترانزیت ایران به طور مشخص محدود نشده؛ اما محدودیت‌های مالی و بانکی به حوزه ترانزیت نیز تسری یافته است. اثر این تحریم‌ها در حواله‌های بانکی و بارنامه‌های بین‌المللی خود را نشان می‌دهد. تجارت کالا مستلزم صدور بارنامه بین‌المللی یا اصطلاحاً BL است. در این بارنامه بنادر و کشورهای کالای کالا از طریق آن‌ها حمل می‌شود نیز قید می‌شود. خریدار و فروشنده کالا برای ارسال حواله بانکی از بانک مبدأ و دریافت وجه از بانک مقصد ملزم به ارائه این بارنامه به بانک است. در صورتی که این بارنامه‌ها نامی از ایران یا بنادر کشور را داشته باشند بانک‌های خارجی از هراس تحریم‌های بانکی آمریکا از تسویه حواله تجار خودداری می‌کنند. همچنین عدم ذکر نام ایران به جهت دور زدن تحریم، ریسک برخورد حقوقی کشور مبدأ، مقصد و همچنین خزانهداری آمریکا با تاجر را بالا می‌برد و بسیاری از آن‌ها حاضر به این کار نیستند. در نتیجه ترانزیت از ایران برای تجار کشورهای دیگر خطر آفرین تلقی می‌شود. از جمله تبعات تحریم می‌توانیم به عدم توانایی مبادلات مالی میان تجار و فورواردرهای ایرانی اشاره کنیم. در شرایط کنونی فورواردرها توانایی تبادل پولی با تجار از طریق سیستم بانکی را ندارند. همچنین بانک‌های طرف همکاری بانک‌های ایرانی در

برخی کشورهای خارجی تنها در حوزه تبادل کالا فعالیت می کنند و عملیات پرداخت ترانزیتی جزء وظایف آنها قید نشده است.

۲- ب/ نابودی اهداف بلندمدت (بار روانی و اثر تبعی تحریم)

کشور ما در شرایط تحریم به سر می برد و این باعث شده است که درآمدهایمان را در زیرساخت ها و در جاهایی که سوددهی سریعی ندارد، نتوانیم سرمایه گذاری کنیم. اساساً یکی از اهداف مهم تحریم هدف قرار دادن اهداف بلندمدت یک کشور است که این موضوع در مورد جمهوری اسلامی ایران نیز به روشنی صدق می کند. بنابراین ما نمی توانیم هزینه ها را وارد مسائل زیرساختی و طولانی مدت کشورمان بکنیم. به طور کلی اگر کشوری تحت تحریم باشد سرمایه های مردمی به سمت خرید کالاهای بهادار و ارزش بین الملل مثل طلا و دلار می رود؛ و سپس به سمت کالاهای قابل تبدیل مانند مسکن و خودرو می رود.

ج) امنیت

با توجه به اینکه ایران در منطقه ای به نام خاورمیانه قرار گرفته و اساساً این منطقه آستان حوادث گوناگون است؛ امنیت به عنوان یک کالای کمیاب در خاورمیانه مطرح می شود. بنابراین این منطقه و به تبع آن ایران با شرایط و نقش خاص در نظام بین الملل نیز امنیتی است. پس در نهایت روابط بازیگران منطقه نیز ماهیتاً و بالاجبار امنیتی محسوب می شود. با این اوصاف اولویت جمهوری اسلامی ایران تأمین امنیت کشور و مرزها است نه توسعه اقتصادی یا سایر مسائل.

قابل توجه است که پس از تحلیل داده ها و گفتگوها این موضوع نیز قابل بیان است که ما باید به کریدور توسعه ای برسیم و برای رسیدن به آن لازم است چند مرحله را پشت سر بگذاریم (مانند شکل ۴)

در ابتدا کریدوری داریم که صرفاً جابجایی مسافر و حمل بار را انجام می دهد که به آن پیش پا افتاده ترین مرحله ترانزیت گفته می شود. حال اگر مسائل لجستیکی و پشتیبانی

هم به آن اضافه شود به آن کریدور لجستیکی گفته می‌شود. در مرحله بعد اگر به کریدور لجستیکی مسائل تجاری و بانکی نیز اضافه شود به آن کریدور تجاری گفته می‌شود. در مرحله نهایی به کریدور تجاری باید مسائل اقتصادی و انواع دیگر مسائل مالی را اضافه کنیم که این کریدور نهایی تمامی وجوه توسعه را در خود دارد. نتیجتاً باید گفت هدف غایی کریدورها رسیدن به کریدورهای توسعه‌ای است. فقط حمل و نقل امنیت نمی‌آورد در صورتی که کریدورها همه جوانب را داشته باشند- توسعه‌ای باشند و امنیت و رفاه اجتماعی و عدالت را در جامعه به ارمغان بیاورند به هدف مطلوب رسیده‌ایم.

شکل ۴: ترسیم کریدور توسعه‌ای



تحلیل طبقات اصلی و رسیدن به یک نظریه نهایی

آنچه در پژوهش حاضر به عنوان طبقه محوری (نظریه نهایی) انتخاب شده است «فقدان گفتمان مشترک» است.

چرایی انتخاب «فقدان گفتمان مشترک» در تصمیم‌گیری‌ها همان برجسب مفهومی است که برای چارچوب یا طرح به وجود آمده در نظر گرفته می‌شود. با توجه به اینکه در این پژوهش نبود شرایط گفتمان سازی مطلوب در چارچوب منافع ملی و نداشتن رؤیا و

چشم‌انداز در ترانزیت بین‌الملل، بسیار اهمیت یافته، این عبارت به طور مشترک در تمامی مصاحبه‌ها به عنوان یک معضل و مانع داخلی جدی مطرح شده است؛ به عنوان طبقه

محوری

انتخاب شد.

شکل ۵: کدگذاری محوری و نهایی

| شکل‌دهی طبقه‌های اصلی | | |
|-----------------------|--|--|
| ردیف | طبقه‌های اصلی | طبقه‌های فرعی |
| ۱ | عدم فرماندهی واحد | <ul style="list-style-type: none"> - اهمیت ندادن به راهبرد کلان نظام - ارجح ندانستن منافع ملی - تعارض منافع و فقدان همکاری در دو بخش خصوصی و دولتی - نداشتن رؤیا و چشم‌انداز در ترانزیت کشور |
| ۲ | فقدان ذهنیت استراتژیک در تکمیل کریورها | <ul style="list-style-type: none"> - نبود ضمانت اجرا و اعتباربخشی به آن - نبود صبر سازمانی - اتلاف بودجه و سرمایه ملی - عدم توسعه و تجهیز مرزها - نداشتن رؤیا و چشم‌انداز در ترانزیت کشور - اهمیت مطالعات راهبردی در برنامه‌های ترانزیتی |
| ۳ | توجه به جنگ شناختی در حوزه ترانزیت | <ul style="list-style-type: none"> - جنگ شناختی و مشکوک کردن ما به توانایی‌هایمان |
| ۴ | فرهنگ سازمانی و اداری نادرست | <ul style="list-style-type: none"> - غلبه بی‌انگیزگی سازمانی - فساد اداری |
| ۵ | نداشتن گفتمان مشترک (گفتمان سازی) | <ul style="list-style-type: none"> - توجه به جایگاه ژئواستراتژیک جمهوری اسلامی ایران |

روایت پژوهش و رسیدن به یک نظریه مشخص (فقدان گفتمان مشترک) رسیدن به نظریه «فقدان گفتمان مشترک»، ما را به این سو می‌برد که این مسئله در تأمین اهداف ملی ما بسیار حائز اهمیت است. هر کدام از نهادهای کشوری از زاویه دید خود به

مسئله کریدورها و ترانزیت بین‌الملل نگاه می‌کنند که در چنین شرایطی نگاه ملی و بلندمدت مشترک به کشور و آینده ترانزیتی آن دیده نخواهد شد. می‌توانیم بگوییم منبع نبود فرماندهی واحد نیز همین موضوع یعنی نبود گفت‌وگو مشترک است. بنابراین تک‌بعدی پیش رفتن و نادیده گرفته شدن مزایای ترانزیت موجب ضعف شدید در این حوزه شده است. در چنین شرایطی نیازمند این هستیم که تمامی نهادهای مرتبط با یک هدف واحد ملی در یک گفت‌وگو مشترک به اتفاق نظر برسند تا بتوانیم اثرات مطلوب حمل‌ونقل بین‌الملل را در عرصه‌های مختلف کشور و نظام بین‌الملل مشاهده کنیم. گفت‌وگو در حوزه سیاست خارجی، به نظام و ساختار معنایی حاکم بر سیاست خارجی که روش خاصی در کنش و رفتار را امکان‌پذیر می‌سازد، تعبیر می‌شود. با چنین بینشی، نظریه گفت‌وگو در تجلی سیاست خارجی درصدد است نشان دهد چگونه پدیده‌های مختلف در سیاست خارجی معنا دهی می‌شوند و این معانی چگونه برساخته شده و تکامل پیدا می‌کنند. در این چارچوب، عناصر و واقعیت‌های موجود در سیاست خارجی کشورها مانند منافع ملی، تهدیدات، هویت ملی و امنیت ملی، واقعیت‌هایی عینی و پیش‌ساخته نیستند، بلکه به صورت اجتماعی و در شبکه‌ای معنایی قوام می‌یابند که زبان و سازه‌های گفت‌وگومانی نقش تعیین‌کننده‌ای در فرآیند معنایابی آن‌ها ایفا می‌کنند. بنابراین، گفت‌وگو چارچوب و بستری است که در درون آن سیاست خارجی یک کشور معنا می‌یابد. بر مبنای مطالب مذکور، این نکته تأکیدی که ما را به تولید چنین نظریه‌ای رسانده است چنین بیان می‌کند که ما در امر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌الملل علاوه بر نداشتن چشم‌انداز و رؤیا، گفت‌وگو مشترکی نیز نداریم. برای داشتن این گفت‌وگو نیازمند داشتن نگاهی ملی، دلسوزانه، بلندمدت، برنامه‌محور و متعهدانه هستیم که تمامی سازمان‌ها نهادها و ارگان‌های دخیل در ترانزیت و سیاست‌گذاری آن به اشتراکی ملی‌گرایانه برسند. تنها در این حالت است که می‌توانیم تحولی شگرف در ترانزیت و امور کریدورهای بین‌المللی داشته باشیم.

عدم وحدت فرماندهی را نیز می‌توان در این موضوع بررسی کرد که در مواقع ورود یا خروج کالا در مرزها هیچ‌گونه نهاد مشخصی برای تصمیم‌گیری و دادن مجوزهای عبوری وجود ندارد. در هنگام عبور کالا از مرزها هر کدام از بخش‌ها برای خود و به نفع

خود تصمیمی اتخاذ می‌کنند که موجب توقف بار و به تعویق افتادن زمان جابجایی کالاها می‌شود. در این میان مشکل مشترکی وجود دارد و آن شرایط بوروکراتیک و فساد اداری است. وجود قوانین دست و پاگیر که گاهی باری را که از چندین کشور دنیا عبور کرده و به مرزهای جمهوری اسلامی رسیده است برای روزها متوقف می‌کند و ارسالش را به تأخیر میندازد. این شرایط علاوه بر نشان دادن وجهه‌ای نامطلوب از کشور، هزینه نگهداری از بار را هم بر کشور تحمیل می‌کند.

در نبرد شناختی علیه یک کشور و اهداف بلندمدت آن، می‌توان گفت دستگاه‌های محاسباتی را دچار اختلال و عدم کارکرد صحیح می‌کنند تا نشود نسبت به اتفاقات درک صحیحی داشت و در حقیقت قوه ادراک را از ما می‌گیرند ضمن اینکه این نبرد که از پوستین سخت خود خارج شده ما را نسبت به باورهایمان دچار شک می‌کند تا پیش‌تر نتوانیم حرکت کنیم. از طرفی در امر ترانزیت و مخصوصاً دو کریدور اصلی شمال-جنوب و شرق-غرب نیز ما هم به دلیل موانع و شرایط داخلی و هم موانع خارجی مانند منفعت‌های سیاسی سایر کشورها به شدت درگیر شمال-جنوب شده‌ایم؛ در صورتی که پتانسیل وصل کردن شرق و غرب عالم را به طور کامل داریم.

در بحث فقدان ذهنیت استراتژیک نیز قابل توجه است که با برخورداری از ذهنیت راهبردی می‌توان جایگاه ژئواستراتژیک ایران را بستر و همچنین ستاره رهنمون دیپلماسی راه ایران دید. گذشته از مزیت جغرافیایی، ایران از مزیت انرژی برخوردار است. در کنار برخورداری از منابع عظیم هیدروکربنی کشور ما در «بیضی استراتژیک انرژی» قرار گرفته است. این جایگاه جغرافیایی در مرکز ژئوپلیتیک انرژی به ایران مزیت بزرگ انرژی را داده است که می‌توان از این فرصت نیز به نحو بهینه‌ای استفاده کرد.

نتیجه‌گیری و توصیه‌های سیاستی

در حال حاضر رشد اقتصاد جهانی و تجارت بین‌الملل مبتنی بر جریان کالا (ترانزیت) و اعتبار است. هر کشوری که بتواند در این جریان قرار بگیرد و بهترین و بیشترین بهره‌وری

را داشته باشد می‌تواند قدرت‌نمایی خوبی در نظام بین‌الملل داشته باشد. جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به شرایط ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی که دارد می‌تواند با از میان برداشتن موانع داخلی که در بخش تحلیل داده‌ها به آن‌ها پرداخته شد به شرایط مطلوبی در ترانزیت برسد. قابل توجه است که در شرایط کنونی سایر کشورهای منطقه نیز اهمیت ترانزیت را دریافته و روز به روز تمرکز بیشتری برای انتفاع از این حوزه راهبردی انجام می‌دهند. آنان تلاش‌های خود را در قالب رقابت و حتی تخصیص‌های ترانزیتی در منطقه نشان داده و در صورتی که فرصت باقی‌مانده برای احیای ترانزیت در کشور مورد استفاده قرار نگیرد آیندگان کار بسیار سختی را برای بازیابی آن پیش رو خواهند داشت.

به طور کلی در این پژوهش به اهمیت ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئواستراتژی دو کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب برای ایران پرداخته شد. پس از آن از طریق مصاحبه با نخبگان و متخصصین حوزه ترانزیت و راه آهن و با استفاده از روش کیفی «استراتژی داده بنیاد» توانستیم در قالب سه نوع کدگذاری اولیه، ثانویه و محوری به نظریه جدیدی به نام «فقدان گفتمان مشترک» برسیم، که توضیحات مربوط به آن در قسمت تحلیل داده‌ها نوشته شده است. کدگذاری‌ها بر اساس تحلیل تمامی مصاحبه‌های مکتوب شده، استفاده از یادداشت‌ها و بررسی مطالب و گزارش‌های جهانی اخیر انجام شده‌اند. پس از اتمام بررسی به پاسخ سؤال اصلی «با توجه به مزایای اقتصادی، سیاسی و جغرافیایی دو کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب، چرا تاکنون تکمیل نشده‌اند؟» رسیدیم. در این مطلب به انواع موانعی رسیدیم که هر کدام نقش مؤثری در عدم تکمیل دو کریدور بین‌المللی دارند که در ذیل به آن‌ها می‌پردازیم:

الف) تأخیر در عبور کالا و مداخله نهادهای کشوری

این نهادها شامل: ۱- سازمان بنادر و دریانوردی ۲- گمرک ۳- سازمان حفظ نباتات (زیرمجموعه وزارت جهاد کشاورزی) ۴- وزارت بهداشت و سازمان ملی استاندارد ۵- وزارت نفت ۶- راه آهن جمهوری اسلامی ایران ۷- نیروی انتظامی ۸- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز هستند.

ب) عدم وجود متولی واحد (نبود فرماندهی واحد)

نبود متولی واحد؛ در سطحی بالاتر از وزارتخانه، در ترانزیت را می‌توان مهم‌ترین عارضه داخلی این حوزه دانست. این خلأ متولی باعث شده تا نهادها و سازمان‌های مختلفی در عبور کالای ترانزیتی از کشور دخالت کرده و مزیت جغرافیایی ایران در ترانزیت محموله‌های بین‌المللی را از بین ببرند. این دخالت‌ها بدون هیچ‌گونه هزینه و پاسخگویی از جانب این نهادها صورت می‌گیرد. هر کدام از نهادهای ذکر شده می‌توانند کالای ترانزیتی را معطل کرده و به هر بهانه‌ای اقدام به فک پلمپ و گشودن محموله نمایند؛ بدون اینکه نسبت به عملکرد خود پاسخگو باشند. درصد بالایی از عملکرد مذکور بدون یافتن هیچ‌گونه تخلفی انجام می‌شود حال آنکه نهاد معطل‌کننده هیچ مسئولیتی در قبال هزینه‌ای که برای ترانزیت کشور ایجاد کرده ندارد.

ج) به انجام نرسیدن مطالعات جامع راهبردی

نتیجه نداشتن مطالعات جامعی که قدمت ۷۰ ساله در دنیا دارد عقب‌ماندگی اقتصادی و نداشتن اولویت‌بندی در ترانزیت است. این موضوع باعث می‌شود زیربناها بر مبنای لابی‌گری توسعه پیدا کنند و نه بر اساس اهمیت، اولویت، مقدار بودجه و ملی‌گرایی.

د) عامل مهم خارجی مانند تحریم که موانع داخلی را ایجاد می‌کند

در حال حاضر بخش عمده‌ای از مشکلات بین‌المللی حوزه ترانزیت مربوط به تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا است. در قوانین تحریمی، ترانزیت ایران به طور مشخص محدود نشده اما محدودیت‌های مالی و بانکی به حوزه ترانزیت نیز تسری یافته است. اثر این تحریم‌ها در حواله‌های بانکی و بارنامه‌های بین‌المللی خود را نشان می‌دهد؛ زیرا تجارت کالا مستلزم صدور بارنامه بین‌المللی یا اصطلاحاً BL است. در صورتی که این بارنامه‌ها نامی از ایران یا بنادر کشور را داشته باشند بانک‌های خارجی از هراس تحریم‌های بانکی آمریکا از تسویه حواله تجار خودداری می‌کنند. همچنین عدم ذکر نام ایران به جهت دور زدن

تحریم، ریسک برخورد حقوقی کشور مبدأ، مقصد و همچنین خزانه‌داری آمریکا با تاجر را بالا می‌برد بنابراین بسیاری از آن‌ها حاضر به انجام این کار نیستند و ترانزیت از ایران برای تجار کشورهای دیگر خطر آفرین تلقی می‌شود.

ه) - عدم بازاریابی مناسب در سایر کشورها

ایران در بخش بازاریابی و جذب (هر دو بخش خصوصی و دولتی)، در سایر کشورها بسیار ضعیف عمل کرده است. ما هرگز نماینده تمام‌وقت در کشورهایی که نیازمند تجارت با آن‌ها هستیم نداشته‌ایم و به صورت مطلوبی ایران و اهمیت ترانزیت آن را به سایر کشورها معرفی نکرده‌ایم. این موضوع باعث شده تا به درستی در سطح جهان شناخته شده نباشیم.

با توجه به مطالب فوق حال این سؤال در ذهن متبادر می‌شود که به راستی ترانزیت ایران با چه بحران‌های اساسی روبرو است و چه کشوری را می‌تواند به عنوان الگوی ترانزیتی برای ارتقای شرایط مدیریتی خود انتخاب نماید و در نهایت اینکه بنچ مارک ایران در ترانزیت با کدام کشور مناسب خواهد بود؟

* توصیه‌های سیاستی و پیشنهادها

با توجه به موضوع پژوهش حاضر و تحلیل مطالب مصاحبه‌ها، به ارائه پیشنهادها و راه‌کارهایی مبنی بر شروع روند احیای ترانزیت کشور در دو بعد داخلی و خارجی می‌پردازیم:

۱- حذف رویه‌های زائد قانونی و اداری

تعدد و تکثر قوانین، سکوت قوانین و نبود ضمانت اجرا، ابهام در قوانین، ابلاغیه‌ها و رویه‌های اداری موجود بر سر راه عبور کالای ترانزیتی از کشور از جمله اصلی‌ترین دلایل متوقف ماندن رشد و توسعه این فرصت در کشور است. هر کدام از سازمان‌های داخلی با ابزارهای قانونی اقدام به ایجاد این رویه‌های غیر اثربخش می‌کنند. بهتر این است که کلیه

قوانین و ابلاغیه‌های موجود در این حوزه جمع‌آوری شده و طی یک فرایند کارشناسی ستادی نسبت به بازبینی مجدد زدودن موارد اضافه و یکپارچه کردن قوانین مفید اقدام شود.

۲- وجود یک متولی واحد در امر ترانزیت

در غیاب چنین نهادی در ساختار حکمرانی، نهادها و سازمان‌های مختلف به خود اجازه می‌دهند بدون محدودیت و هرگونه پاسخگویی در امر ترانزیت مداخله کنند. در این راستا پیشنهاد می‌شود تا یک متولی واحد با سطح اختیارات بالا تعریف شده و کلیه امور، قوانین، نظارت‌ها و... مرتبط با ترانزیت صرفاً توسط همین نهاد تعیین شود.

۳- تقویت مسیر سبز گمرکی برای کالاهای ترانزیتی

جدا از بحث قانون زدایی لازم است مسیر سبز گمرکی که اکنون نیز در ابعاد کوچک و آزمایشی در ورودی‌هایی مانند گمرک شهید رجایی در دست اجرا است برای کالاهای ترانزیتی پیاده شود. بسیاری از کالاهایی که مشمول نظارت‌های سنگین و اعمال قانون توسط گمرک و دیگر دستگاه‌ها و حتی قانون مبارزه با قاچاق می‌شوند پیش از ورود به ایران از چندین کشور اروپایی و آسیایی گذشته و اعمال قوانین داخلی بر روی آن‌ها رویه‌ای غلط و آسیب‌زا است. قوانین گمرکی تنها باید در کشور مبدأ و مقصد اعمال شود و اجرای قوانین گمرکی کشور واسط بر روی محموله موضوعیت ندارد.

۴- مدیریت یکپارچه پایانه‌ها

آشفتگی پایانه‌های کشور و تعدد دستگاه‌های موجود در موارد قبلی ذکر شد. اما علاوه بر آن‌ها معماری فرایند در پایانه‌های مرزی و بندری الگوی یکسانی نداشته و به شکلی آشفته و بدون نظم اجرا می‌شود. این موضوع باعث شده تا فرایندهای ورود و خروج ترانزیتی به ایران بعضاً تا چند روز به طول بینجامد. لازم است تا مدیریت و معماری فرایند در پایانه‌های کشور متحول شده و در اختیار یک نهاد واحد قرار گیرد.

۵- ایجاد یک بخش جداگانه ترانزیت در دیپلماسی اقتصادی وزارت

امور خارجه

در گذشته دیپلماسی اقتصادی از جمله ارکان غایب وزارت خارجه بوده است. که وجود آن جهت ارتقا برون‌گرایی اقتصاد کشور ضروری است. در تعریف وظایف دیپلماسی اقتصادی باید به امتیاز ترانزیتی ایران که یکی از مهم‌ترین فرصت‌های کشور است توجه شود. بنابراین لازم است ترانزیت به عنوان یکی از مهم‌ترین کارویژه‌های سیاست خارجی کشور تعریف شود و به طور مخصوص از تصمیمات گرفته شده در پایتخت تا مذاکرات سیاسی و تعریف وظایف سفارتخانه‌ها لحاظ شود. دستگاه سیاست خارجی کشور همچنین باید مشکلات بین‌المللی موجود بر سر راه ترانزیت را با ابزارهای در اختیار خود حل و فصل نموده و در این مسیر از راهکارهای ایجابی و حتی سلبی نیز بهره بگیرد.

تعارض منافع

هیچگونه تعارض منافع در این مقاله وجود ندارد.

ORCID

Mitra Rahnejat



<https://orcid.org/0000-0002-2231-142x>

Ebrahim



<https://orcid.org/0000-0001-7943-161X>

Mohammadi



<https://orcid.org/0000-0001-6384-7952>

Zahra Sadri

منابع

- دانایی فرد، اسلامی، حسن آذر، (۱۳۹۰)، کاربرد استراتژی پژوهشی نظریه داده بنیاد در عمل؛ ساخت نظریه بی‌تفاوتی سازمانی، دانشگاه امام صادق(ع)، انتشارات امام صادق(ع)
- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۹۰)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، تهران: انتشارات سمت.
- کاویانی راد، تهامی و مراد مرتضی، (۱۳۹۳)، حکومت جهانی در تصور ژئوپلیتیک ایران باستان، ژئوپلیتیک، سال نهم، شماره ۳، ص ۱۱۷-۱۳۹

عزتی عزت‌الله و شکری شمس‌الدین (۱۳۹۱)، بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای هم‌جوار، *جغرافیایی سرزمین*، سال نهم، شماره ۳۶

صالحی دولت‌آباد محمود، امیراحمدیان بهرام، (۱۳۹۵)، ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)، *مطالعات روابط بین‌الملل*، سال نهم، شماره ۳۶، زمستان ۱۳۹۵

رحمتی رضا، (۱۳۹۹)، ژئواکونومی و نظم منطقه‌ای (نوردیک، شرق آسیا، و خاورمیانه)، *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل*، دانشگاه رازی، دوره سوم، شماره اول، بهار و تابستان ۱۳۹۹، ۱۵۹-۱۸۷.

محرابی علیرضا و امیری هاشم (۱۳۹۹)، نقش عوامل سیاسی-امنیتی در توسعه منطقه آزاد چابهار. *ژئوپلیتیک*، سال ۹، شماره ۲۲، ۱۶۵-۱۴۰.

یزدانی عنایت‌الله، شاه‌محمدی پریسا، (۱۳۹۸)، بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ، *آسیای مرکزی و قفقاز*، شماره ۸۸، زمستان ۱۳۹۳

نیکنامی کمال‌الدین، ده پهلوان مصطفی، (۱۳۹۵)، شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت، *ژئوپلیتیک*، سال نهم، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۲

رئیس‌ی نژاد آرش، (۱۴۰۰)، *ایران و راه ابریشم نوین*، دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی، تهران

سیمبر رضا، رضاپور دانیال (۱۳۹۸)، ابتکار جاده ابریشم نوین چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قزاقستان، *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل*

شورای روسیه برای امور بین‌الملل، (۱۴۰۱/۰۴/۱۵)، (Блгг Лдддуи Гвваггзззoooi)

<https://russiancouncil.ru/blogs/igivargizova/potentsialnyy-regionalnyy-konflikt-multimodalnye-proekty-na-territorii/>

References

Blackwill, Robert D. and Jennifer M. Harris (2019), *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*, Harvard University Press.

Blackwill, Robert D. and Jennifer M. Harris (2020), *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*, Harvard University Press.

Guoqiang, Cheng (2020), *The Belt and Road; A Mission to benefit two – thirds of the world*, in: Horizons, Summer, CIRSD.

Ziyadov, Taleh (2018), *Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia*, Baku: Azerbaijan Diplomatic Academy, Accessed on: 17/ 04/ 2018.

Garlik-jeremy, Havlova-Radka, (2020), China's "Belt and Road" Economic Diplomacy in the Persian Gulf: Strategic Hedging amidst Saudi– Iranian Regional Rivalry, *journal of current Chinese Affairs*

Global reports about China's Belt and Road Initiative, ECONOMY APRIL 8, 2022, How China's Belt and Road Initiative is faring, <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>

Journal of Contemporary China, (2022), *Iran and the Belt and Road Initiative: Amid Hope and Fear*,

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10670564.2019.1594108?journalCode=cjcc20>

Translated References into English

Danayi Fard, H.-A. (2011). Application of grounded theory research strategy in practice; Building the theory of organizational indifference. Imam Sadeq University, Imam Sadeq Publications. [In Persian].

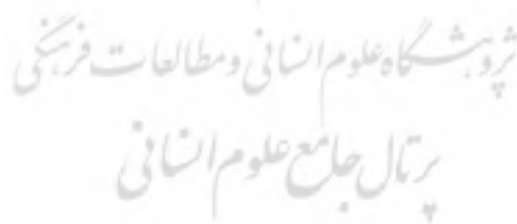
Hafeznia, M. R. (2011). Principles and concepts of geopolitics. Tehran: SAMT Publications. [In Persian].

Kaviani Rad-Tehami, & Morad-Morteza. (2014). Global governance in the geopolitical imagination of ancient Iran. *Geopolitics Quarterly*, 9(3), 117–139. [In Persian].

Ezzati, E., & Shokri, S. (2012). Investigating the position of Chabahar in the North-South transit and its role in the development of neighboring cities. *Geographic Quarterly of the Land*, 9(36). [In Persian].

Salehi Dowlatabad, M., & Amir-Ahmadian, B. (2016). China's new silk road initiative (goals, obstacles, and challenges). *Quarterly Journal of International Relations Studies*, 9(36). [In Persian].

- Rahmati, R. (2020). Geo-economy and regional order (Nordic, East Asia, and Middle East). *International Political Economy Studies*, 3(1), 159–187. Razi University. [In Persian].
- Mehrabi, A., & Amiri, H. (2020). The role of political-security factors in the development of Chabahar free zone. *Geopolitics Quarterly*, 9(22), 140–165. [In Persian].
- Yazdani, E., & Shah Mohammadi, P. (2019). Examining the positive aspects and the necessity of Iran's dynamism in the economic belt initiative from the Copenhagen school perspective. *Central Asia and Caucasus Quarterly*, 88. [In Persian].
- Niknami, K., & Dehpahlavan, M. (2016). Formation of the silk road in the light of security. *Geopolitics Quarterly*, 9(2). [In Persian].
- Raeisinajad, A. (2021). Iran and the new silk road. University and Supreme National Defense and Strategic Research Institute, Tehran. [In Persian].
- Simbar, R., & Rezapur, D. (2019). China's new silk road initiative; opportunities and threats for Iran, Pakistan, and Kazakhstan. *Quarterly Journal of International Political Economy Studies*. [In Persian].



استناد به این مقاله: راه نجات، میترا، محمدی، ابراهیم و صدری، زهرا. (۱۴۰۳). واکاوی موانع داخلی موثر بر تکمیل مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی شمال-جنوب و شرق به غرب / جاده ابریشم جدید (نگاهی از منظر روابط بین‌الملل به مساله کریدورها). *پژوهشنامه روابط جهانی*، ۱(۴)، ۲۰۳-۲۵۰.

Doi: 10.22054/jrgr.2025.80162.1088



The Quarterly of Research on Global Relations is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License