

Knowledge of political interpretation

Vol 7, No 23, Summer 2025

ppt 80-117

Received: April 6, 2025

Accepted: July 19, 2025

Iran's Opportunities and Threats Regarding the Persian Gulf Transit Corridors Until 2031

Abbas Borbor¹

Abstract

The Persian Gulf transit corridors, as a major axis of international and commercial communications, bring many opportunities and threats to the Islamic Republic of Iran. The use of these corridors can generate a lot of income and lead to many changes and economic growth. However, the present study seeks to answer the question: What are the opportunities and threats for Iran regarding the Persian Gulf transit corridor until the horizon of 2031? The research findings show that the special geographical location and location at the crossroads of the world's transit corridors - neighboring fifteen land and water countries and their access to open waters and vice versa by Iran - short and secure route - finally, long coastlines and location in the strategic energy ellipse of the world in the face of sanctions by the United States and its allies - support from the United States and its allies for competing corridors - underdevelopment of transit infrastructure; therefore, in order to benefit from the political and economic space, Iran will inevitably play an active and conventional role in foreign policy and remove obstacles from the neighborhood policy by the year 2031. The present study is of explanatory type and the data collection method is based on the library method.

Keywords: Persian Gulf, Islamic Republic of Iran, Transit Corridors, Geopolitics

¹Master of Science in Islamic Positive Psychology, Payame Noor University, Borujerd Branch, Borujerd, Iran. borbor20@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۴/۱۷ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۷/۲۸

دانش تفسیر سیاسی Knowledge of political interpretation

سال هفتم، شماره ۲۴، پاییز ۱۴۰۴ Vol 7, No 24, Autumn 2025

ppt 80-116

صفحات ۱۱۷-۸۰

فرصت‌ها و تهدیدهای ایران در قبال کریدورهای ترانزیتی خلیج فارس تا افق ۱۴۱۰

عباس بوربور^۱

چکیده

کریدورهای ترانزیتی خلیج فارس به عنوان یک محور اصلی ارتباطات بین‌المللی و تجاری فرصت‌ها و تهدیدهای بسیاری را برای جمهوری اسلامی ایران به همراه دارد. استفاده از این کریدورها می‌تواند درآمدهای بسیاری را داشته و موجب دگرگونی‌ها و رشد اقتصادی بسیاری گردد. با این حال پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به این سوال است که فرصت‌ها و تهدیدهای ایران در قبال کریدور ترانزیتی خلیج فارس تا افق ۱۴۱۰ کدام‌اند؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد موقعیت جغرافیایی ویژه و قرارگیری در چهارراه کریدورهای ترانزیتی جهان - همسایگی با پانزده کشور آبی و خاکی و دسترسی آنها به آب‌های آزاد و بالعکس توسط ایران - کوتاهی و امنیت مسیر - نهایتاً سواحل طولانی و قرارگیری در بیضی استراتژیک انرژی جهان در مقابل تحریم‌های آمریکا و کشورهای متحد آن - حمایت آمریکا و متحدانش از کریدورهای رقیب - توسعه نیافتگی زیرساخت‌های ترانزیتی می‌باشد؛ لذا ایران برای بهره‌مندی از فضای سیاسی و اقتصادی؛

^۱ کارشناسی ارشد روانشناسی مثبت‌گرای اسلامی، دانشگاه پیام نور بروجرد، بروجرد، ایران.

ناگزیر به ایفای نقش فعال و عرفی در سیاست خارجی و رفع موانع از سیاست همسایگی تا سال ۱۴۱۰ منجر خواهد شد. پژوهش حاضر از نوع تبیینی و شیوه گردآوری داده ها بر اساس روش کتابخانه تنظیم گردیده است.

**واژگان کلیدی: خلیج فارس، جمهوری اسلامی ایران، کریدورهای
ترانزیتی، ژئوپلیتیک**

۱. مقدمه

حمل و نقل کالاهای یک کشور و عرضه آن به بازارهای فروش، یکی از مهم‌ترین عوامل تقویت قدرت آن کشور محسوب می‌شود چرا که به همان اندازه که یک کالا در یک کشوری تولید می‌شود، انتقال و عرضه آن به بازارهای مصرف نیز به همان مقدار دارای اهمیت است، لذا هر کشوری برای اینکه سهمی در معادلات قدرت، در سطح جهان داشته باشد، باید در بخش تجارت بین‌الملل نقش فعالانه‌ای داشته باشد. از دوران قدیم برای اینکه کشورها بتوانند راه‌های تجاری بیشتری به دست بیاورند، دست به تسلط و جنگ بر کشورهای دیگر می‌زدند، از دیرباز هم مهم‌ترین علل جنگ، دستیابی یا حفاظت از مراکز و راه‌های تجاری حمل و نقل محسوب می‌شد امروزه هم برای انتقال ایمن کالا از محل تولید به مکان بازار باید مولفه‌های تأثیرگذار ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک یک منطقه توجه داشته باشیم که برای ضرورت فعال شدن چرخ‌های تجارت یک کشور باید دست به همکاری و همگرایی با کشورهای مبادرت ورزند که در مسیرهای راهبردی تجارت بین‌الملل قرار دارند و نقش تعیین‌کننده‌ای در اقتصاد سیاسی بین‌المللی دارند. (Zakharov, 2023: 232).

یکی از مهم‌ترین مناطق راهبردی در تجارت بین‌الملل، منطقه خاورمیانه است که به سه زیر شاخه، خلیج فارس، شامات، شمال آفریقا تقسیم می‌شود، مورد مطالعاتی این پژوهش خلیج فارس است، در قرن نوزدهم قدرت‌های بزرگ برای دستیابی به قلمرو و مرزهای بیشتر، به دنبال بازی بزرگ مناطق گوناگون مانند خاورمیانه بودند؛ اما با پایان جنگ سرد و تغییر ماهیت نظامی و استراتژیکی به ژئواکونومیک؛ کشورهای قدرتمند و نوظهور برای عرض اندام در نظام بین‌الملل، بازی بزرگی را در قالب ژئواکونومیکی را برای پیشبرد منافع خودشان اتخاذ کردند که آن هم مستلزم دستیابی به کریدورهای ارتباطی بین یک منطقه با مناطق دیگر بوده که طی آن بتوانند شبکه‌هایی از نقل و انتقالاتی برای اقتصاد مهیا کنند دلیل تلاش این کشورها به این دلیل بوده که با طرح‌های مختلف اهداف خودشان را در قالب

افزایش قدرت ملی، تقویت اقتصاد ملی، گسترش نفوذ و تأثیرگذاری بر مناطق، رقابت با قدرت‌های اقتصادی انجام دهند به عبارت دیگر، کشورها تأمین امنیت خودشان را صرفاً از دریچه رفتارهای استراتژیک پیگیری نمی‌کنند؛ بلکه با استفاده از رویکرد ژئواکونومیکی که عامل اصلی قدرت آنها هم در داخل و هم در خارج از کشور در پیش می‌گیرند. کشورها از سده هزارم به این طرف تأمین امور اقتصادی خودشان را با ایجاد مبادلات با کشورهای مختلف، ایجاد زیرساخت‌ها، شبکه‌های حمل‌ونقل از یک سو موارد موردنیاز برای تولیدات خودشان را تأمین کنند از سوی دیگر هم کالاهای تولید شده را به راحتی به صرف هزینه کمتر به دیگر کشورها ارسال کنند. خلیج فارس به علت داشتن موقعیت ژئوپلیتیکی به عنوان مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی است که نه تنها برای قاره آسیا بلکه برای سایر مناطق هم از ابتدا مهم بوده است؛ از دوران مدرن با رقابت قدرت‌های استعماری گرفته تا به حال این منطقه از اهمیت وافری برخوردار است. امروزه هم به دلیل منابع سرشار انرژی، بازار مصرف و موقعیت استراتژیک، قدرت‌های بزرگ توجه بیش‌ازپیش به این منطقه دارند، پس خلیج فارس هم به لحاظ ژئوپلیتیکی و هم ژئواستراتژیکی در اقتصاد سیاسی بین‌الملل، نقش تعیین‌کننده‌ای دارد چرا که از نظر جغرافیای سیاسی، منطقه خلیج فارس، محل اتصال سه قاره است و درمانگاهی قرار دارد که بین اروپا _ آسیا _ آفریقا و اتصال راه‌ها در تمامی اشکال آن برخورد است به عبارتی اتصال‌دهنده‌ای شرق به غرب و شمال به جنوب است به طوری که کالا از دوران گذشته از شرق و جنوب آسیا به خلیج فارس وارد شده و از آنجا به دریای مدیترانه و اروپا انتقال می‌یافت.

منطقه خلیج فارس علاوه بر موقعیت ژئوپلیتیکی خود، به دلیل داشتن منابع عظیم نفت و گاز، مهم‌ترین عامل تأثیرگذار در روند رشد اقتصادی کشورهای نوظهور تا صنعتی پیشرفته است؛ چرا که بیش از پنجاه درصد ذخایر نفت جهان که فقط امروزه ۲۰ درصد از آن صادر می‌شود در خلیج فارس واقع شده است. و نیمی از کشورهای عضو سازمان صادر کنندگان نفت جهان (اوپک) در این منطقه قرار دارند. به لحاظ ذخایر گازی ۳۹ درصد از گاز جهان

را در اختیار دارد. جمهوری اسلامی ایران یکی از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین کشورهای منطقه خلیج فارس است و باتوجه‌به اینکه وسعت سرزمینی (بری و بحری)، منابع عظیم انرژی ایران، قرارگیری در منطقه خلیج فارس و هم‌مرزهای دریای عمان، بیشترین وسعت دریایی را نسبت به کشورهای خلیج فارس دارد. امروزه چون حمل بیش از ۹۰ درصد از کالاها از طریق دریا حمل می‌شود لذا جمهوری اسلامی ایران در بخش بری و بحری در این قسمت دارای بیشترین مزیت‌های اقتصادی نسب به کشورهای منطقه ای را در اختیار دارد. ایران و منطقه خلیج فارس مهم‌ترین گذرگاه‌های جهانی هستند که در کانون تولید و مصرف کننده انرژی جهان یعنی اتحادیه اروپا _ چین و هند قرار گرفته است.

امروزه برخلاف گذشته که کشورها بیشتر گرایش به حمل‌ونقل خشکی داشتند، بیشتر تمایل به کریدورهای ترانزیتی چندجانبه ریلی، دریایی و... انجام می‌دهند؛ لذا کریدورهای ترانزیتی چندجانبه بیش‌ازپیش دارای اهمیت‌اند و ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود به‌عنوان چهارراه جهانی محل تلاقی کریدورهای مهم بین‌المللی محسوب می‌شود و دارای اهمیت فراوانی است، به‌طوری‌که شبه‌قاره هند را به شمال روسیه از طریق کریدور شمال _ جنوب، شرق آسیا را به غرب از طریق یک کمر بندر و یک جاده، کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را و کشورهای اعضای سازمان اکو ره به خلیج فارس و آب‌های آزاد از طریق معاهده عشق‌آباد و درنهایت جنوب شرق آسیا را به اروپای شمالی از طریق کریدور جنوبی آسیا متصل می‌کند و از طرفی هم به لحاظ انجام تمامی روش‌های حمل‌ونقل ترانزیتی نسبت به کشورهای دیگر حوزه خلیج فارس دارای مزیت بالقوه‌ای است. باتوجه‌به اینکه پژوهش حاضر در مورد بررسی کریدورهایی است که در حوزه اصلی و فرعی منتهی به خلیج فارس می‌شود. لذا بررسی کریدورهای ترانزیتی ایران منتهی به خلیج فارس اساس پژوهش ما است در این راستا، جمهوری اسلامی ایران با داشتن وسعت سرزمینی هفدهمین کشور جهان است که این وسعت از نظر کیفی به‌مراتب ارزش والاتری نسب به دیگر کشورها دارد به‌گونه‌ای که این حجم از وسعت در منطقه

استراتژیک خاورمیانه قرار داشته و نسب به دیگر کشورهای خاورمیانه از مزیت رقابتی برخوردار است.

۲- کریدور شمال _ جنوب (INSTC) ۱

امروزه بسیاری از کشورها، شهرها و مناطق پیشرفته صنعتی، مکان‌هایی هستند که در مسیر حمل‌ونقل و ترانزیت قرار گرفته‌اند چرا که حمل‌ونقل و ترانزیت کالا از ضروریات زندگی بشر بوده است. بشر برای برآورده کردن کالاهای کمیاب دست به خرید و تجارت با سایر مناطق می‌کرد. جمهوری اسلامی ایران در نوعی از موقعیت جغرافیایی جهان قرار گرفته است که در عبور و مرور بین غرب و شرق و شمال و جنوب ناگزیر عبور از مسیر ایران هستند. به عبارتی بر سر راه شرق و غرب قرار گرفتن است؛ لذا عبور و مرور کالا چه از سمت شرق به غرب و شمال به جنوب به دلیل امنیتی نسبی ایران و کوتاهی مسیر؛ مدنظر تاجران، ماجراجویان، مسافران بوده است.

یکی از مسیرها موجود، کریدور شمال به جنوب می‌باشد که به گفته هردوت از زمان‌های قدیم مسیر تجاری از وارنگیان به پارسیان بوده است که از آنجا به هندوستان مورد استفاده کاروان‌های بازرگانان از سراسر اوراسیا قرار می‌گرفت، این مسیر حتی وسیله‌ای برای تبادل فرهنگی و مذهبی گسترده دانش و عادات روزمره بوده است (Markloff and others, 2022: 1).

باگذشت زمان و فراز و نشیب‌های گوناگون در روابط کشورها و به‌وجود آمدن امپراطوری تزار و بعد از آن اتحاد جماهیر شوروی و رقابت بین شرق و غرب، این مسیر نیز از جنگ‌های این دوره تأثیر پذیرفت و حتی در برخی از موارد، مسدود و یا راه‌های دیگر جایگزین شد. با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، نخستین بار در سال ۱۹۹۴ در کنفرانس اروپا از ۱۰ پروژه ترانزیتی نام بردند که دو مورد آن با نام‌های کریدور شمال _ جنوب و

کریدور تراسیکا ۱ که، قرار بود از ایران بگذرند؛ کریدور شماره ۹ معرف به کریدور شمال به جنوب که از مسیر هند _ ایران _ دریای خزر _ آستارا خان _ مسکو _ سن پترزبورگ به غرب و شمال غربی اروپا می‌رسید. در دومین کنفرانس اوراسیا در زمینه ترانزیت و حمل نقل در سپتامبر ۲۰۰۰ بین روسیه _ هند _ ایران در سن پترزبورگ برگزار شد، جمهوری اسلامی ایران بعنوان کشور امین انتخاب شد و وظیفه داشت همه کشورهایی که خواهان عضویت در این کریدور یا خروج از آن را داشتند، به سایر اعضا اطلاع رسانی کند؛ از آن زمان در مجموع ۱۳ کشور، این توافقنامه را تصویب کردند (Contessi, 2020: 123).

کریدور شمال _ جنوب، پنج منطقه مهم جهانی را به واسطه ای ایران به همدیگر متصل می‌کند، از یک طرف شبه قاره هند، دریای عمان، خلیج فارس در جنوب و در شمال هم کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی، روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند. محور اصلی این کریدور با ۷۲۰۰ کیلومتر از بندر بمبئی هند آغاز شده و با ورود به دریای عمان و خلیج فارس به واسطه خط ریلی ایران به بنادر ایران در شمال و سپس با بارگیری در بنادر دریای خزر به مقصد روسیه و شمال اروپا حرکت می‌کند. این کریدور دارای سه شاخه اصلی می‌باشد؛ شاخه شرقی آن از بندر بمبئی هند شروع شده و به بندر چابهار ایران رسیده و از آنجا بندر سرخس و کشورهای آسیای مرکزی را به روسیه متصل می‌کند. شاخه مرکزی آن از بندر بمبئی هند شروع شده و وارده بندر عباس در خلیج فارس و از آنجا به بنادر شمالی ایران مانند انزلی و امیرآباد می‌رسد. شاخه غربی آن، از بندر هند شروع شده و با گذر از دریای عمان به بندر عباس در خلیج فارس رسیده و سپس با عبور از ریل وارد بنادر آستارا در شمال ایران شده و از آن جا به جمهوری آذربایجان، روسیه و از راه گنجه و بنادر گرجستان و در نهایت به شرق اروپا می‌رسد (شبکه تحلیل گران، ۱۳۹۷: ۷).

مسیرهای مذکور کردیدور شمال به جنوب، در مقایسه به مسیر سنتی که از بندر بمبئی اقیانوس هند وارد خلیج عدن، باب المندب و سپس دریای سرخ از طریق کانال سوئز از آنجا به تنگه جبل الطارق و اقیانوس اطلس و نهایتاً به دریای مانس می‌رسد و ب مسافت ۱۱۶۰۰ کیلومتر طول دارد؛ اما با کردیدور شمال به جنوب به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش پیدا می‌کند. کردیدور شمال - جنوب با عبور از مسیر ایران حدود ۴۰ درصد در صرف زمان و ۳۰ درصد در هزینه حمل و نقل کالاها صرفه جویی می‌کند. این کردیدور به دلیل موقعیت ترانزیتی ایران، این امکان را پیدا می‌کند تا با کردیدورهای دیگر به تقاطع برسند و از میان کردیدورهایی که کشورهای آسیای میانه و اروپا مانند تراسیکا و آلتید، که به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک زیادی می‌کند. با توجه به موارد فوق، کشورهای واقع در مسیر کردیدور شمال - جنوب چه در مبدأ آن مانند کشورهای حوزه آسیای جنوبی، جنوب شرقی، شبه قاره هند و چه کشورهای که میانی و انتهایی این کردیدور مانند کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان، آسیای مرکزی، قفقاز در حمل و نقل کالاهای خود نسبت به مسیر سنتی دو برابر سرعت انتقال کالا را خواهند داشت.

۳- جایگاه ایران در کردیدور شمال - جنوب

: ایران از زمان‌های گذشته، کشوری بوده که، نقش واسطه‌ای در انتقال کالاها، مسافر و محل و عبور تاجران و مسافران، ماجراجویان بود؛ این عامل باعث می‌شد، علاوه بر اینکه ایران از این طریق حق ترانزیت بگیرد و از طرف دیگر باعث می‌شد که، شهرهای واقع در این مسیر، آباد و شکوفایی خاصی داشته باشند. برای مثال در زمان شاه عباس، در مسیر تجاری وارنگیان روسیه به هندوستان، حدود هزار کاروانسرا ساخته شد و سیستمی برای تأمین امنیت بازرگانان و کالاها ایجاد شده بود که مسافران در امنیت کامل به امور تجاری خود می‌پرداختند (Contessi and others, 2020 : 200). این نقش تاریخی ایران در سفرنامه‌ها و خاطرات تاجران نشان دهنده این است که، ایران به واسطه این موقعیت و

درک واقعیت جغرافیایی خود در سازماندهی این نوع از مسیرهای لجستیکی خود تجربه دارد و در گذشته‌های بسیار دور موثر عمل کرده است. امروزه باتوجه به تغییر و تحولات جهانی، رویکرد کشورها از استراتژیک به ژئواکونومیک، اقتصاد حرف اول را می‌زند. و کشورها برای توسعه صنعتی خود، از یک سو نیازمند دسترسی به منابع طبیعی و انرژی اند و از سوی دیگر نیازمند نوعی مسیرهای عبوری اند که زمان کوتاه، هزینه کمتر، امنیت کافی را داشته باشد چرا که به همان اندازه که تولید کالا در یک کشور مهم است، در این راستا جمهوری اسلامی ایران دارای نوعی موقعیت جغرافیایی بری بحری می‌باشد که بر اساس نظریات ژئوپلیتیکی بین هارتلند و ریملند قرار گرفته است و امروز هم در اثر گسترش شبکه‌های حمل و نقل، جمهوری اسلامی ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در چهار راه کریدورهای جهان قرار گرفته است، به عبارت دیگر تمامی کریدورهای ترانزیتی بین الملل اعم از شمال - جنوب، شرق و غرب و شاخه‌های فرعی آن؛ برای اتصال به سایر نقاط جهان ناگزیر عبور از ایران اند. از طرف دیگر ایران بین دو منطقه انرژی جهانی یعنی آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی در شمال و خلیج فارس در جنوب که ۷۰ درصد ذخایر جهانی انرژی را دارا می‌باشد. مهم‌تر از آنها در بین دو حوزه مصرف انرژی مانند آسیای جنوب و شبه قاره هند در شرق و کشورهای اروپایی در غرب قرار گرفته است. افزون بر موارد فوق؛ ایران در منطقه پر تحول و پر آشوب خاورمیانه تنها کشوری است که دارای امنیت نسبی می‌باشد. لذا موارد فوق نشان دهنده مهم‌ترین نقش و جایگاه ایران در کریدورهای ترانزیتی می‌باشد.

یکی از کریدورهای عبوری از ایران؛ کریدور شمال - جنوب می‌باشد. این کریدور که در کنفرانس کشورهای اروپایی در هلنسیکی ۱ در سال ۱۹۹۴ به تصویب رسیده و بعدها توسط روسیه - هند و ایران، توافق‌نامه این کریدور در سن پترزبورگ ۲ در سال ۲۰۰۰

1 Helsinki

2 St. Petersburg

میلادی امضا شد. به واسطه‌ای این کریدور شبه‌قاره هند به خلیج فارس، کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و روسیه و نهایتاً به شمال اروپا متصل می‌شود که ایران نقش کلیدی در این کریدور برخوردار می‌باشد. این کریدور به آن دلیل مهم است که در مقایسه با مسیر سنتی، ۴۰ درصد در زمان انتقال کالا از هند به شمال اروپا و ۳۰ درصد در هزینه کاهش می‌دهد. نقش ایران در این کریدور در مرحله اول برای هند مهم است چرا که هند به واسطه پاکستان که دشمن دیرینه هند می‌باشد، دچار محاصره استراتژیک می‌باشد. هند به واسطه ایران می‌تواند به بازارهای آسیای مرکزی و بالعکس منابع آسیای مرکزی را به آب‌های آزاد انتقال دهد به همین جهت، هند در بندر چابهار ایران، با سرمایه‌گذاری ۶۳۶ میلیون با ایران موافقت کرده است از آنجا که هند، سرمایه‌گذاری سنگین چین در بندر گوادر پاکستان را بخشی از سیاست محاصره استراتژیک علیه خود تلقی کرده و با سرمایه‌گذاری در چابهار قصد دارد گوادر ۱ را از رقابت کنار بگذارد (Tanchum, 2023: 3).

یکی از کشورهای مهم که در این کریدور جایگاه ایران را برجسته می‌کند، روسیه می‌باشد. کریدور شمال - جنوب یک ابزار مهم اقتصادی و راهبردی است که روسیه را به منطقه خلیج فارس، اقیانوس هند و آب‌های آزاد متصل می‌کند. درعین حال یک جایگزینی است به دیگر ابتکارات رقیب این کریدور همچنین می‌تواند اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رهبری روسیه را با تسهیل تجارت بین کشورهای عضو، تقویت کند. درعین حال مناطق مجاور روسیه مانند؛ آستارا خان را به یک مرکز حمل و نقل به اوراسیا توسعه دهد.

کریدور شمال - جنوب به روسیه این امکان را می‌دهد که راه ابریشم نوین چین و رشد فزاینده این کشور را تعدیل کند؛ از طرف دیگر با توجه به تحریم‌های غرب علیه روسیه، روسیه جایگزینی برای بازارهای منابع و مصرف خود داشته باشد که نقش ایران در ایفای این جایگزین زیادی می‌باشد و نهایتاً همه کشورهای آسیای مرکزی و برخی از کشورهای قفقاز جنوبی که به لحاظ جغرافیایی محصور در خشکی‌اند، از طریق این کریدور می‌تواند

به آب‌های آزاد دسترسی باشند که تمامی موارد فوق نشان‌دهنده نقش و جایگاه ترانزیتی ویژه ایران در کریدور شمال - جنوب می‌باشد .

۴- فرصت‌های ایران در کریدور شمال - جنوب

توسعه روابط ایران و روسیه: روسیه یکی از قدرت‌های بزرگ آسیا است که به دلیل مجاورت با خاک ایران؛ همواره در گذشته تاریخ دارای روابط پر فراز و نشیب نظامی و سیاسی با ایران بود؛ به گونه‌ای که در دوران جنگ سرد، منطقه اوراسیا به‌عنوان هارتلند شناخته می‌شد و صحنه رقابت قدرت‌های بزرگ به رهبر اتحاد جماهیر شوروی و ایالات متحده بود. هر کدام از کشورها در دوران جنگ سرد سعی می‌کردند با تسلط بر مناطق بیشتر، قدرت رقیب را تضعیف و محدود کنند. بیشتر رقابت‌ها در قالب، رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژی بود؛ اما بعد از جنگ سرد، رقابت‌های ژئواستراتژی جای خود را به رقابت‌های ژئواکونومیکی داد. به دیگر سخن، کشورهای برای تضعیف و مهار رقیب، دیگر دست به حضور نظامی و تحدید مرزها نبودند، بلکه در هزاره سوم، اقتصاد و برقراری مرادات جهانی حرف اول را می‌زند؛ لذا زیرساخت‌های ترانزیتی که اساس و پایه برقراری روابط تجاری و اقتصادی است، مورد توجه کشورها و قدرت‌های بزرگ برای تسلط بر مناطق مهم اقتصادی و یا محدود کردن رقیب مطرح می‌شود (Vali, 2023: 16).

همکاری ایران و روسیه زمانی مطرح شد که روسیه در سیاست نگاه به غرب، بازنشانی کرد. با توجه به روابط سرد روسیه و غرب در اثر بحران‌های شرق اروپا نظیر حمله روسیه به گرجستان در سال ۲۰۰۸، حمله روسیه به اوکراین ۲۰۱۴ - جنگ روسیه و اوکراین ۲۰۲۲، مقابله بانفوذ ناتو و تحرک‌های اقتصادی غربی، نهایتاً یک‌جانبه‌گرایی آمریکا علیه دو کشور ایران و روسیه باعث شد که دو کشور به درک مشترک از تحریم‌ها برسند و برای مقابله با آن دست به گسترش روابط بین دو کشور انجام دهند. ایران برای روسیه دارای مزایای بسیار زیادی نظیر موقعیت جغرافیایی ویژه ترانزیتی، مزیت کوتاهی مسافت برای اتصال اروپا به دریای خزر و خلیج فارس و شبه‌قاره هند مهم است. طوری که حمل بار

آزمایشی از مسیر ایران تا اروپا به طور میانگین ۲۰ روز طول می‌کشد؛ در حالی که مسیر کانال سوئز ۴۵ روز طول می‌کشد. روسیه به واسطه‌ای ایران به تمامی بازارهای جهانی در جنوب آسیا، آسیای جنوب شرقی، شبه‌قاره هند و خلیج فارس بدون محدودیت و بلکه با مسافت کوتاه متصل می‌شود. روسیه از همکاری با ایران، منافع غیر مستقیمی مانند؛ رفع بیکاری، اشتغال‌زایی در مناطق عبور از این کریدور، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از قبیل هند و ایران در طرح‌های زیرساختی، توسعه صنایع کشتی‌سازی، دسترسی به بازارهای بزرگ، کاهش وابستگی به بنادر شرق اروپا نظیر؛ بنادر پری بالتیک و فنلاند به دست می‌آورد. باتوجه به تحریم‌های غربی، اقتصاد و تجارت روسیه کاهش شدیدی کرده است، به طوری که منطقه آستارا خان که یکی از مناطق تجاری و ترانزیتی روسیه است، دچار آسیب‌های زیاد اقتصادی شده است؛ این منطقه به واسطه مرزهای آبی ایران، ظرفیت احیای جایگاه اقتصادی را دارد، این همان چیزی است که روسیه در قالب سیاست کلی، همکاری با شرق جهان برنامه‌ریزی کرده است.

روسیه بر اساس شرایط تاریخی دوران کمونیستی، کشوری است که به واسطه سیاست‌های خود، بیشتر زیرساخت‌های خود را به داخل شهرها معطوف کرده بود و از زیرساخت‌های بین‌المللی خیلی ضعیفی برخوردار است؛ طوری که بیش‌ترین زیر ساخت‌های روسیه در بنادر دریای خزر حدود ۷ میلیون تن است که اکثر آن هم در آستاراخان است، در حالی که بنادر ایران در دریای خزر توانایی بارگیری و تخلیه ۱۵ میلیون تن بار را دارند. لذا دو کشور در قالب کریدور شمال - جنوب توانایی توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و توسعه جایگاه اقتصادی خود را دارند. در این حوزه زیر ساخت‌های نرم افزاری این دو کشور همدیگر را یاری می‌کنند؛ برای نمونه سرکنسولگری ایران در سال ۲۰۰۱ در آستاراخان شروع به فعالیت کرده و سرکنسولگری روسیه نیز در رشت واقع شده است. همکاری دو کشور در قالب کریدور شمال - جنوب، موجب حل معضل اساسی اقتصادی، اجتماعی از

جمله کاهش تولید، از دست دادن بازارهای و سرمایه گذاری‌های ایجاد شده و از طرف دیگر منجر به ایجاد اشتغال و سطح زندگی مناسب میان دو کشور می‌شود .

توسعه روابط ایران و آذربایجان در کریدور شمال - جنوب (INSTC): موافقتنامه کریدور شمال - جنوب در سال ۲۰۰۰، امضا و جمهوری آذربایجان هم در سال ۲۰۰۵ به آن ملحق شد . با عضویت آذربایجان شاخه غربی این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتر از راه گنجه، به بنادر گرجستان و کشورهای شرق اروپا و از آنجا به روسیه و شرق اروپا متصل می‌شود . مسیر آذربایجان نسبت به دو مسیر کریدور مذکور مسافت کمتری دارد . در این راستا روابط ایران و آذربایجان و همکاری آن‌ها در زیرساخت‌های کریدور شمال جنوب، نقش تعیین کننده ای دارد. آذربایجان برای ایران یک عضو معمولی نیست؛ این دو کشور دارای ۶۱۸ کیلومتر مرز آبی و خاکی دارند. دو کشور در پی پیوندهای تاریخی، فرهنگی، قومی، مذهبی با همدیگر در هم تنیده اند؛ به گونه ای که آذربایجان رتبه دوم مسلمانان شیعه جهان به شمار می‌رود. دو کشور ایران و آذربایجان در بسیاری از سازمان‌های منطقه و فرامنطقه مانند؛ سازمان کنفرانس اسلامی، سازمان همکاری اقتصادی اکو، اشتراک دارند، که در انجام زیرساخت‌های نرم افزاری کریدور شمال - جنوب، روابط این دو کشور را تسهیل می‌کند . جمهوری آذربایجان به دلیل موقعیت محصور و بسته بودن خود با برخورداری از مزایای ترانزیتی ایران می‌تواند به آب‌های آزاد و بازارهای بزرگ بین‌المللی هم در مبدا کریدور شمال - جنوب، شامل جنوب آسیا، جنوب شرق آسیا، شبه قاره هند، خلیج فارس، و هم در مقصد این کریدور شامل روسیه، و بازارهای اروپایی دسترسی داشته باشد .

طبق پیش‌بینی‌های انجام شده با اتصال ریلی رشت - آستارا به این کریدور، ۱۰ میلیون تن بار جابه‌جا خواهد شد، که تأثیر مثبتی بر اقتصاد ایران و آذربایجان دارد . از آنجا که این دو کشور در مناطق مرزی، دارای مناطق آزاد تجاری هستند، توانایی همکاری در پایانه‌های گمرکی خود را دارند برای نمونه؛ منطقه آزاد تجاری ارس (خمارلو - اصلاندوز) که

مرزی بین ایران و آذربایجان است. به عبارت دیگر زیرساخت‌های تجاری صنعتی در مناطق مرزی، هزینه تولید، ساخت را به شدت کاهش می‌دهد؛ که تاثیر اساسی بر رشد اقتصادی کشور دارد. ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خود و همکاری‌های ترانزیتی با اعضای کریدور شمال - جنوب، به خصوص با همسایگان خود، می‌تواند از مزایای آن شامل درآمدهای ارزی، استفاده از پتانسیل‌های موقعیت استراتژیک خود و تحکیم منافع خود با همسایگان اش در راستای منافع ملی خود بهره برداری کند .

توسعه روابط ایران و ترکمنستان: ترکمنستان یکی از کشورهای آسیای مرکزی است که دارای بیشترین مرز زمینی و دریایی با ایران است؛ به طوری که ۹۹۲ کیلومتر مرز زمینی مشترک و ۲۲۸ کیلومتر مرز دریایی مشترک با ایران دارد، این کشور با ایران دارای پیوندهای تاریخی، فرهنگی، قومی و مذهبی می‌باشد. ترکمنستان مهم‌ترین منبع در آمد اش در صادرات انرژی است. این کشور که در شمال شرقی ایران قرار داشته بعنوان دروازه ورود ایران به آسیای مرکزی قلمداد می‌شود؛ که ایران علاوه بر آسیای مرکزی، به واسطه جمعیت و بازار ترکمنستان و بخشی از صادرات خود را به این کشور اختصاص می‌دهد. و از طرف دیگر می‌توان بعنوان پل دسترسی ترکمنستان به آب‌های آزاد و به تبع بازارهای جهانی در جنوب شرق آسیا، آسیای جنوبی، شبه قاره هند باشد. همکاری ترانزیتی بین دو کشور به دلیل تجارت در بخش‌های متخلف قابل تسهیل است به گونه ای که بر اساس آمار سازمان توسعه و تجارت، ایران در سال ۱۳۹۸، ۳۶۴ میلیون دلار بر ترکمنستان صادر و ۷ میلیون دلار وارد کرده است؛ از طرفی دو کشور در زیرساخت ترانزیتی نظیر خط آهن تجن - سرخس - مشهد و خطوط لوله همکاری دارند. ترکمنستان برای رهایی از وابستگی به سیستم انحصاری گاز روسیه تمایل با همکاری از مسیرهای ترانزیتی ایران دارد. جمهوری اسلامی ایران با استفاده از این مزایا در رشد اقتصادی و مبادلات تجاری ترکمنستان نقش منافع قابل توجهی می‌تواند به دست می‌آورد و این همکاری برای ایران نیز فرصت‌های زیادی از جمله تبدیل شدن به مسیر ترانزیت انرژی در حوزه دریای خزر،

سرمایه‌گذاری در حوزه اکتشاف و بهره‌برداری از میدان‌های جدید نفتی، حفظ موقعیت اوپک از طریق افزایش ظرفیت تولید نفت و در نهایت تبدیل شدن به مرکز تولید و توزیع منطقه‌ای می‌شود (محبوبی و همکاران، ۱۴۰۲: ۱۱۵).

۵- فرصت‌های ایران در راه ابریشم دریایی

مزایای مسیر ترانزیتی راه ابریشم دریایی از ایران: با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در اثر تحولات جهانی، شاهد چرخش روابط بین‌الملل از ژئواستراتژی به ژئواکونومیکی هستیم، به گونه‌ای که هدف اصلی دولت‌ها کسب قدرت از مجاری اقتصادی می‌باشد. از آن جا که اقتصاد امروزه در عرصه جهانی شدن وابسته به برقراری ارتباط و دسترسی به شبکه‌های جهانی است؛ لذا تنها راه اتصال کشورها به یکدیگر برای تبادلات اقتصادی، کریدورهای ترانزیتی هستند. در این استا مهمترین ملاک در بررسی کریدورها، داشتن مزیت‌های رقابت محیط جغرافیایی برای عبور از این کریدور است. ایران بعنوان کشوری است که محیط جغرافیایی مناسب برای ترانزیت کالاها است هم دارای مزایای زیادی نظیر:

کوتاهی مسافت: موقعیت جغرافیایی ویژه ایران و قرارگیری بین قاره آسیا و اروپا و نزدیکی به قاره آفریقا منجر به کوتاهی مسافت در اتصال چین به شرق اروپا، غرب آسیا و مناطقی دیگر شده است. باتوجه به نقشه‌های مسیر راه ابریشم دریایی نوین و زیرشاخه‌های آن، ایران در مرکز حمل و نقل لجستیک راه ابریشم دریایی به حساب می‌آید. به گونه‌ای که گزینه‌های جزایر ایران دارای مسافت خیلی بیشتر و مقرون به صرفه نمی‌باشد.

امنیت نسبی: ایران در منطقه پریه‌هوی خاورمیانه به خصوص در میان همسایگان خود از امنیت نسبی برخوردار است و از نظر سیاسی نسبت به کشورهای دیگر از شرایط امن‌تری برای پروژه‌های بلندمدت چین به حساب می‌آید.

برخوردار بودن از تقاطع کریدورها: قرارگیری ایران در میان کریدورهای ترانزیتی، امکانات اتصال آنها را به یکدیگر را امکان‌پذیر کرده است که این ویژگی در توزیع متعادل کریدورها و ترافیک ترانزیتی دارای اهمیت فراوانی هست. کریدورها را گذرنده از

ایران مانند کریدور شمال - جنوب، آلتید، تراسیکا، خلیج فارس - دریای سیاه و کمر بند اقتصادی جاده ابریشم می باشد که؛ با توزیع متوازن بار بین دیگر کریدور ها باعث کاهش ترافیک ترانزیتی می شود.

نیروی دریایی قدرتمند ایران برای تأمین امنیت راه ابریشم دریایی : یکی از مسیر های مهم جاده ابریشم دریایی خلیج فارس می باشد. بدون امنیت این مسیر، خطوط دریایی کارایی خود را از دست می دهند. لذا وجود نیروی دریایی قوی ایران و تضمین امنیت این مسیر، ایران در این راستا، دارای مزیت رقابتی ویژه ای می باشد؛ به گونه ای که از ۹۹۶ دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریای چین جنوبی و ۳۳۱ دزدی و سرقت مسلحانه در تنگه مالاکا از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۷، تنها ۱۴ مورد دزدی دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز انجام گرفته است.

مالکیت تنگه هرمز و سابقه درخشان ایران در کنترل این تنگه : از آنجا که تنگه هرمز تحت مالکیت ایران است، بررسی سابقه تردد این تنگه بیانگر آن است که این تنگه در خدمت صلح و ثبات منطقه بوده است. در حالی که قوانین بین المللی در زمان درگیری بین کشور های ساحلی هرگونه اقدام در اخلاص تردد را در نحوه مدیریت تنگه محفوظ داشته است. اما ایران هیچ گاه در زمان صلح، ادعای اخلاص در تردد تنگه هرمز را نداشته است تنها گاهی، به صورت سوری تهدید به بستن تنگه بعنوان تهدید به مقامات سیاسی و نظامی کشور ها احضار داشته است. لذا تنگه هرمز مزیت استراتژیک برای ایران دارد و این مزیت استراتژیک تسهیل گر در شکل دهی به همکاری دو کشور چین و ایران می باشد (عزتی، ۱۳۸۰: ۱۴).

ذخایر زیر زمینی و هیدروکربنی فروان : ایران از جمله کشور های نفت خیز جهان است که برای کشور های صنعتی و مصرف کننده انرژی، مهمترین بازار محسوب می شود. ایران در حوزه سوخت های فسیلی ؛ دارای سومین ذخیر نفت جهان و دومین کشور دارنده گاز در جهان محسوب می شود. همچنین بازار مصرف ۸۶ میلیون نفری، معادن طبیعی

فراوان مانند؛ رتبه اول جهان در فلز روی، رتبه سوم در مس، رتبه نهم در آهن و رتبه دهم در ذخایر اورانیوم است که با داشتن یک درصد از جمعیت کل جهان بیش از 7 درصد منابع زیرزمینی اعم از انرژی و معدنی را دارا می باشد (پور رمضان ۱۴۰۱: ۶۶۰). با توجه به مزایای ایران در این کریدور، عضویت و همکاری های حمل و نقلی ایران در این مسیر دارای فرصت های زیر برای ایران می باشد: پ

فرصت های ایران در راه ابریشم دریایی (MSR): راه ابریشم دریایی در چارچوب سیاست صلح طلبی چین برای گسترش زیرساخت های مناطق آسیا، آفریقا و اروپا جهت تسهیل ترانزیت توسط ریس جمهور چین در سال ۲۰۱۳ مطرح شد. این طرح موجب تسهیل واردات و صادرات کشور های عضو این کریدور می شود؛ که این کریدور بر تمامی اعضای خود بر حسب موقعیت قرارگیری در مناطق مختلف دارای یکسری فرصت ها و تهدید هایی است. از آنجا که ایران در فضای پرهیاهوی سیاست های تحریمی غرب و در منطقه خلیج فارس بعنوان کشور های رقیب حضور داشته است، دارای یکسری از فرصت ها و تهدید هایی است. فرصت های راه ابریشم دریایی برای ایران عبارت است:

توسعه روابط چین و ایران: روابط چین و ایران در حوزه ترانزیتی به دوران گذشته باز می گردد؛ که نمود آن جاده ابریشم باستانی است. امروزه هم به توجه به رشد اقتصادی و صنعتی چین و نیاز روز افزون این کشور به بازاری های جهانی در زمینه صادرات و واردات کالاها و تامین امنیت انرژی خود، رئیس جمهور چین، شی جین پینگ در هفتم سپتامبر ۲۰۱۳ در قزاقستان، طرح یک کمربند و یک راه را مطرح کرد. این طرح از دو بخش خشکی و دریایی تشکیل شده است. که کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی را شامل می شود. جاده ابریشم نوین هم در بخش خشکی و دریایی آن، بعنوان طرح مارشال چین شناخته می شود و معادل طرح آمریکا برای بازسازی اروپای غربی در نظر گرفته می شود (78: Ramazani, 2020). ایران کشوری است که در تمامی طرح های برنامه ریزی شده چین، برای رشد اقتصادی و همکاری بین دو کشور را شامل

می شود. به عبارتی ایران هم در بخش خشکی و هم در بخش دریای جاده ابریشم و مهم تر از همه در بخش ارتباطی حوزه انرژی و و بازار مصرف کالاها جایگاه و نقش برجسته ای دارد. بر اساس مختصات جغرافیایی کمربند اقتصادی (BIR) از راه خشکی و راه ابریشم دریایی (MSR) از خطوط دریایی هر دو به بندر ونیز ایتالیا منتهی می شود؛ ایران در این دو جاده نقش اتصال دهندگی به نقطه انتهای بندر و نیز را ایفا می کند (آجیلی، ۱۳۹۶: ۶۳). ایران با توجه به روابط خوب با چین و همکاری در کریدورهای شرقی و غربی، عضویت در سازمان های شانگهای و فعالیت در بریکس، دارای مزیت های گوناگونی برای همکاری با چین است. جمهوری اسلامی ایران با داشتن منابع طبیعی و موقعیت جغرافیایی بی نظیری مانند؛ منابع انرژی فراوان، قرارگیری در میان قاره های اروپا، آسیا، آفریقا بعنوان پل ارتباطی به قاره ها شناخته می شود؛ لذا با توجه به قرارگیری در منطقه ژئوپلیتیکی خلیج فارس، آسیای مرکزی از هر دو مزایای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی برخوردار است؛ که چین در پی آن است که در برنامه ها و ابتکارات اقتصادی در سطح بین المللی ایران را بعنوان قلب ابریشم مطرح کند (ارغوانی پیراسلامی، پیرانخو؛ ۱۳۹۶: ۱۵).

با توجه به این مزایا و روابط خوب، دو کشور دست به همکاری در حوزه های زیرساختی، انرژی و عمرانی کشور زده اند که باعث رشد اقتصادی و توسعه ایران در آینده نزدیک خواهد شد. برای نمونه در سال ۲۰۲۱ چین و ایران قرارداد ۲۵ ساله امضا کردند، که این توافق نامه همکاری در زمینه های انرژی، زیرساخت ها، بانکداری، امنیت نظامی، مخابرات و غیره را پوشش می داد؛ و در این راستا پروژه های این قرارداد نیز در جهت تقویت راه ابریشم نوین عبوری از ایران است؛ که شامل خطوط ریلی، فرودگاه ها و همچنین مناطق آزاد تجاری ماکو - جزیره قشم - آبادان و اروند رود می شود. افزون بر آن چین با همکاری ایران، فناوری موقعیت یابی جهانی را در اختیار ایران قرار داد. این کشور در سرمایه و از تعهدات ۴۰۰ میلیارد دلار خود که در عرض ۲۵ سال پروژه های حمل و نقل انرژی ایران از جمله میدین نفت و گاز، راه آهن تهران - مشهد، برق رسانی راه آهن

سریع السیر که تهران _ قم _ اصفهان را به هم متصل کرده است مشارکت می کند (Ramazani, 2021 : 93).

تسهیل منافع ملی ایران در راه ابریشم دریایی (MSR): ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه خود، بعنوان پل ارتباطی بین شرق و غرب و و در حوزه ترانزیتی بعنوان چهار راه کریدور های بین المللی شناخته می شود. و افزون بر آن بین دو انبار انرژی جهان یعنی کشور های آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه در در شمال و کشور های خلیج فارس در جنوب قرار گرفته است. اما ایران با تمامی موقعیت جغرافیایی لجستیکی و منابع فراوان خود نتوانسته از این ظرفیت ها در جهت رشد اقتصادی خود بهره برداری کند. این کشور از آن جهت که جایگاه فعلی خود را با حضور در سازمان سیاسی، نظامی در نظم بین المللی کنونی را مطلوب ندانسته، لذا در پی خروج از این وضعیت، سیاست هایی را برای توازن بین شرق و غرب اتخاذ کرده است؛ که در قالب سیاست نگاه به شرق معنی می شود (پیراسلامی، پیرانخو ۱۳۹۶ : ۲۵). ایران با همکاری های زیرساختی در قالب کریدور های ترانزیتی راه ابریشم نوین و مراودات اقتصادی، چین را بعنوان شریک راهبردی در مقابل غرب و آمریکا در نظر گرفته است. ایران با همکاری و حمایت چین توانسته در پیمان های منطقه‌ای و سازمان های بزرگ آسیایی عضویت و فعالیت داشته باشد؛ این کشور با توجه به موقعیت ارتباطی خود در دو مسیر خشکی و دریایی، در ترانزیت کالاهای بین المللی از طریق خاورمیانه، اروپا نقش تعیین کننده ای داشته است؛ این همکاری های ترانزیتی موجب پیوند های اقتصادی و تا حدودی سیاسی بین چین و ایران شده است. در جاده ابریشم دریایی (MSR) نیز تسلط ایران بر تنگه هرمز و تامین امنیت این تنگه با استفاده از نیرو های دریایی قدرتمند خود و سواحل طولانی در برقراری مبادلات تجاری با چین و کشور های عضو این کریدور می تواند جایگاه اقتصادی خود را ارتقا دهد و این همکاری باعث افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران و قدرت چانه زنی در روابط بین الملل می شود. یکی از عواملی که باعث اهمیت بیش از پیش ایران برای چین می شود، سیاست خارجی چین برای

دسترسی به مناطق دور از دسترس همان مناطق نفت خیز خاورمیانه است؛ که درصدد تسلط بر این منطقه برای موازنه با ایالات متحده است. در این راستا موازنه قوای ایران علیه آمریکا باعث یک دید تقریباً مشترک نسبت به این کشور و تسهیل کننده حضور چین در منطقه خلیج فارس می باشد.

موقعیت جغرافیایی ایران در سواحل جنوبی برای زیر ساخت‌های حمل و نقل دریایی به خصوص انتقال خط لوله نفت و گاز که ایران با بهره گیری از این مزایا منافع زیادی را در قالب حق ترانزیت به دست می آورد. ایران با بهره گیری از وزن سیاسی چین، به خصوص بعد از تحریم های هسته ای، دست به گسترش روابط با طرح های چینی مانند؛ راه ابریشم دریایی زده به طوری که در سایه این همکاری در سال ۲۰۱۴ میزان تجارت بین دو کشور ۵۲ میلیون دلار رسیده که در مقایسه با سال های قبل چند برابر شده بود. همچنین ایران سومین تامین کننده نفت خام چین و بخشی از نیاز های ترانزیتی این کشور در حوزه انرژی است که در شرایط تحریم های نفتی، بزرگترین خریدار نفت ایران محسوب می شود (امیر احمدیان، دولت آباد، ۱۳۹۵). افزون بر موارد فوق، گسترش سرمایه گذاری های مستقیم چینی ها در ایران و در سایه آن گسترش همکاری دو جانبه میان دو کشور در مسیر توسعه و زیرساخت های ایران، جایگاه اقتصادی، سیاسی ایران در راه ابریشم دریایی ارتقا خواهد یافت. این همکاری متقابل میان ایران و چین دربرگیرنده عوامل مختلف زیرساخت های حمل و نقلی هم در حوزه سخت افزاری مانند؛ پروژه های ریلی، ایجاد مناطق آزاد تجاری در خلیج فارس، راه آهن های داخلی ایران با ظرفیت اتصال به کریدور های ترانزیتی بین المللی و هم در حوزه نرم افزاری، افزایش تبادل مالی، لغو تعرفه های فی مابین در جهت توسعه اقتصادی ایران و نیز افزایش صادرات بین دو کشور منجر به افزایش منافع ملی ایران خواهد شد (افراسیاب و کوهکن، ۱۴۰۲: ۲۲۴).

تعاملات و ارتباطات تنگاتنگ چین و ایران بعنوان بزرگترین قدرت اقتصادی آسیا :
جمهوری اسلامی ایران به دلیل اینکه بیشترین منبع درآمدی اش در حوزه انرژی نفت و

گاز است لذا حمل و نقل دریایی در جنوب ایران برای انتقال انرژی و کالا، بیشتر از مسیر جنوب ایران راهی بازار های بین المللی می شود. این حمل و نقل در قالب جاده ابریشم دریایی از یک سو توانایی تامین منابع انرژی مورد نظر چین را مهیا می کند و از سوی دیگر به مقابله با تحریم های نفتی خود می پردازد. لذا با تسریع این تعامل در بخش های اقتصاد سیاسی منجر به وابستگی متقابل در زمینه های مختلف و نهایتا همکاری در زمینه های علوم و فناوری و سایر ظرفیت های ایران تسری پیدا می کند.

تبدیل ظرفیت‌های بالقوه ایران به بالفعل و دستیابی به جایگاه اقتصادی برتر در سطح منطقه: ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، نقش تعیین کننده در ترانزیت کالاها بین کشورهای مصرف کننده و وارد کننده دارد. افزون بر آن به لحاظ منابع عظیم نفت و گاز از مهم ترین کشورهای تأثیرگذار در تأمین نیازهای چین محسوب می شود به خصوص اینکه بر تنگه راهبردی هرمز مالکیت دارد. اما با توجه به ائتلاف های ضدایرانی به رهبری آمریکا، ظرفیت های زیرساختی و انرژی ایران در حالت بالقوه ماده است؛ لذا ایران می تواند با همکاری چین، جایگاه اقتصادی خود در منطقه احیا کند.

افزایش ضریب امنیت ملی کشور: کریدور راه ابریشم دریایی ضمن اخذ حق ترانزیت کالاها از این مسیر، از یک سو با افزایش سرمایه گذاری چین در زیرساخت های ترانزیتی ایران و صادرات انرژی و کالا منجر به توسعه اقتصادی ایران می شود؛ و از سوی دیگر مشارکت ایران در طرح ها و سرمایه گذاری های خارجی باعث افزایش وزن سیاسی ایران می شود که در شرایط بحرانی هزینه حمله به ایران را چندبرابر کرده و رفتارهای تهاجمی علیه ایران را پرهزینه می کند.

مقابله با هژمونی و یکه تازی آمریکا در منطقه: با وجود اینکه سیاست موازنه قوای سخت ایران با سیاست موازنه نرم چین تفاوت دارد؛ اما هر دو در اصل اتخاذ رویکردهای موازنه در مقابل سیاست های مداخله جویانه آمریکا یکسان است؛ چرا که چین علی رغم رقابت اقتصادی با آمریکا، به عنوان یکی از جایگزین های مناسب برای هژمونی آمریکا است؛ لذا

مشارکت ایران در جاده ابریشم دریایی و دیگر طرح‌های چین، یک شبکه به هم پیوسته از منافع دو کشور را به وجود می‌آورد؛ بنابراین افزایش روابط اقتصادی و تسری آن به روابط سیاسی و همگرایی با چین می‌تواند در بلندمدت در مقابل چالش‌های جهانی علیه ایران مقابله کند. به دیگر سخن همسویی و درگیر کردن منافع ایران با منافع اعضای جاده ابریشم دریایی، توان چانه‌زنی بین‌المللی و دیپلماتیکی ایران را در مقابله سیاست‌های ضدایرانی ارتقا می‌دهد.

تعامل سازنده با شرق و غرب جهان: جاده ابریشم دریایی، کشورهایی را شامل می‌شود که از چین در شرق تا کشورهای اروپایی در غرب و سایر کشورهای واقع در مسیر را شامل می‌شود. ایران به واسطه‌ای این طرح، فرصت برقراری تعاملات و روابط اقتصادی هم‌زمان را با کشورهای شرقی و غربی را به دست می‌آورد و به ایران این توانایی را می‌دهد که به یک تعادلی بین مراودات شرقی و غربی جهان ایجاد کند؛ چرا که وابستگی و برقراری روابط صرف به هر طرفی در شرایط حساس، کشور را آسیب‌زا می‌کند؛ لذا با مشارکت بیشتر و از طریق این طرح منافع ملی ایران بیشتر تأمین خواهد شد.

عضویت ایران در سازمان‌های بین‌المللی: یکی از فرصت‌هایی که این طرح برای ایران مهیا می‌سازد، عضویت دائمی ایران در سازمان همکاری شانگهای و دیگر سازمان‌های منطقه‌ای است. از آنجاکه ایران در قلب جاده ابریشم نوین قرار گرفته و در هر دو شاخه زمینی و دریایی آن، جایگاه ویژه‌ای دارد، لذا با افزایش روابط با اعضای این کریدور به خصوص چین و جلب حمایت آنها، ایران در سازمان همکاری شانگهای به عضویت دائم درمی‌آید و به تبع از طریق زیرساخت‌های نرم‌افزاری به واسطه سازمان‌ها و همکاری‌های آنها، زیرساخت‌های سخت‌افزاری خود را توسعه دهد و نهایتاً طرح‌های ناتمام، ناقص را از طریق همکاری و سرمایه‌گذاری با اعضای این سازمان تکمیل کند.

همکاری استراتژیک ایران و چین: تنگه هرمز یکی از دروازه‌های راه ابریشم دریایی محسوب می‌شود. با توجه به کنترل و حفاظت از خلیج فارس توسط نیروی دریایی ایران، این

تنگه و کالاهای عبوری آن، تحت کنترل ایرانی‌ها بوده و از این رو همه کشتی‌های چینی در عبور از تنگه هرمز، به‌عنوان مسیرهای اصلی ناوبری بین‌المللی تحت امنیت کامل خواهند بود. ایران با استفاده از همکاری با چین، توانایی تأمین چنین امنیتی را در منطقه خلیج فارس برای انتقال انرژی به ایران را به دست خواهد گرفت (Zohouriani, 2022: 240).

افزایش همکاری و همگرایی با اعضای راه ابریشم دریایی و کاهش انزوای ژئوپلیتیکی ایران _ جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و فعالیت صنعتی شرکت‌های بین‌المللی _ کاهش تحریم‌پذیری کشور و جداسازی اقتصاد از تحریم‌ها از دیگر فرصت‌های راه ابریشم دریایی برای ایران محسوب می‌شود.

۶- فرصت‌های ایران در کریدور خلیج فارس _ دریای سیاه (ITC)

توسعه روابط ایران و آذربایجان: هند _ ایران و ارمنستان طرح ترانزیتی کریدور خلیج فارس و دریای سیاه در سال ۲۰۱۶ مطرح کردند. این کریدور که با علائم اختصاری ITC شناخته می‌شود، یک شبکه چندوجهی و ترکیبی از مسیرهای دریایی و جاده است. این کریدور ترانزیتی از جنوب ایران از منطقه خلیج فارس شروع می‌شود و با استفاده از خط ریلی ایران به شمال کشور حرکت می‌کند. از یک سو به بنادر شمال ایران شامل بنادر امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و سپس به ارمنستان و یا آذربایجان می‌رسد و از آنجا به بنادر پوتی و باتومی گرجستان در دریای سیاه امتداد پیدا می‌کند و سپس با کشتی‌های رو _ رو از دریای سیاه عبور کرده و به بنادر بلغارستان (بورگاس و وارنا) می‌رسد و نهایتاً با بارگیری مجدد از طریق جاده به یونان و فراتر از آن به کشورهای اروپایی منتهی می‌شود.

یکی از کشورهای عبوری از این کریدور، جمهوری آذربایجان است که به واسطه همکاری‌های ترانزیتی بین ایران و آذربایجان، این دو کشور در مسائل اقتصادی و همکاری‌های ترانزیتی و بسط این همکاری به ابعاد دیگر، می‌توانند روابط خوبی داشته باشد؛ چرا که آذربایجان کشوری بری محسوب می‌شود که برای اتصال به بازارهای جهانی نیازمند کشورهای ترانزیتی مانند ایران است. جمهوری آذربایجان به لحاظ ژئوپلیتیکی، خود را در

انزوای ژئوپلیتیکی بین دو کشور روسیه در شمال و ارمنستان در غرب می‌داند و به واسطه‌ای کریدور خلیج فارس _ دریای سیاه با عبور از ایران به بازارهای جهانی، آب‌های آزاد در مبدأ این کریدور و بازارهای جهانی در مقصد این کریدور می‌رسد. روابط ایران و آذربایجان از بدو استقلال با فراز و نشیب‌های گوناگونی مواجه بوده است و باعث شده در مقاطعی آذربایجان یک دید منفی نسبت به ایران داشته باشد؛ لذا روابط این کشور با حضور قدرت‌های رقیب منطقه‌ای و فرامنطقه برای تأمین امنیت خود، منجر به تنش‌های سیاسی با ایران شده است. اما همان‌طور که بحث امنیت شد، به دلیل اشتراکات قومی، مذهبی، تاریخی، فرهنگی و مرزهای دریایی و خشکی بیش از ۸۰۰ کیلومتر؛ روابط ایران و آذربایجان در ابعاد گوناگون امنیتی به همدیگر تنیده‌اند و باتوجه به اصل اساسی روابط بین الملل، در جهان امروزی هر جا که منافع ژئواکونومیکی وجود داشته باشد، امنیت جز عناصر اصلی آن خواهد بود. این دو کشور باتوجه به موارد فوق چاره‌ای جز همکاری ندارند (الماسی و عزتی، ۱۳۸۹: ۳۷). در این راستا همکاری‌های ترانزیتی باید به دلیل موقعیت جغرافیایی در صدر همکاری‌ها قرار گیرد. به گونه‌ای که آذربایجان در سال ۲۰۱۲ سهم عظیمی از مقاصد صادرات ایران از کشورهای ساحلی دریای خزر برعهده داشته است که دو عامل اصلی باعث افزایش حجم تجارت و ترانزیت ایران و آذربایجان بود؛ اولین عامل همکاری ایران با اتحادیه اوراسیا به رهبری مسکو بود که اخیر به توافقنامه تجارت آزاد ارتقا یافته است. از آنجاکه آذربایجان عضو این اتحادیه نیست؛ اما نزدیک‌ترین مسیر حمل‌ونقل ایران به بازارهای روسیه است که در قالب کریدور شمال جنوب هم انجام گرفته است. عامل دوم؛ جنگ روسیه علیه اوکراین و تحریم‌های غرب علیه روسیه، محدودیت‌های ترانزیتی در اروپای شرقی نقش جمهوری آذربایجان از آغاز جنگ افزایش داده است. (Koolae & Norouzi, 2022: 80) لذا با ایجاد مسیرهای ترانزیتی مختلف مانند کریدور خلیج فارس و دریای سیاه، علی‌رغم اینکه ایران و آذربایجان از چالش‌ها و تهدیدهای کریدور شمال جنوب جلوگیری می‌کنند؛ بلکه جمهوری آذربایجان

به‌واسطه این کریدور به آب‌های آزاد و بازارهای بین‌المللی دسترسی پیدا می‌کند و با انجام فعالیت‌های ژئواکونومیکی با همدیگر، امنیت خود را در مقابل تهدیدهای منطقه‌ای تضمین می‌کند.

توسعه روابط ایران و ارمنستان: جمهوری ارمنستان یکی از اعضای اولیه کریدور خلیج‌فارس و دریای سیاه محسوب می‌شود. ارمنستان یکی از کشورهای بسته قفقاز جنوبی بوده که با عضویت و همکاری در این کریدور دارای منافع اقتصادی، سیاسی و مهم‌تر از همه منافع راهبردی در مقابل ترکیه، آذربایجان می‌باشد. این کشور به‌واسطه این کریدور توانایی اتصال از مسیر ایران به چهار حوزه دریایی مانند؛ خلیج‌فارس و دریای عمان، دریای خزر، دریای سیاه و دریای مدیترانه را دارا می‌باشد (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۵۹). کریدور خلیج‌فارس و دریای سیاه به دلیل اینکه از سرزمین ارمنستان عبور می‌کند، باعث افزایش جایگاه ترانزیتی این کشور می‌شود؛ به‌طوری‌که قبل از این پروژه، ارمنستان در تنگنای ژئوپلیتیکی از دو جهت ترکیه و آذربایجان گرفتار بود؛ لذا به‌واسطه کریدور خلیج‌فارس - دریای سیاه از این وضعیت رهایی می‌یابد. این کشور به دلیل این که با ایران دارای اختلاف سیاسی نبوده، درصدد تسریع زیر ساخت‌های ترانزیتی خود شده که در راستای آن، دست به ایجاد بزرگراه ۵۵۰ کیلومتری که گرجستان و ایران را به هم متصل می‌کند.

یکی از همکاری مهم روابط، ایران - ارمنستان - هند، مقابله با راهبردهای امنیتی در منطقه است. با توجه به روابط نزدیک جمهوری آذربایجان، با دشمن شماره یک هند یعنی پاکستان و روابط دوستانه سه کشور آذربایجان، ترکیه و پاکستان به عنوان متحد استراتژیک می‌باشد. در این راستا سه کشور ایران، هند و ارمنستان هم با ایجاد روابط و همکاری گسترده در پروژه مذکور به مقابله با کشورهای فوق، دست به موازنه می‌زنند و مهم‌تر از همه این همکاری باعث می‌شود که هند نسبت به مسیر آذربایجان ملاحظات ژئوپلیتیکی را در نظر بگیرد؛ لذا برای ایران و هند مسیر آذربایجان مطلوب نبوده و با همکاری بیشتر با ارمنستان وزنه تعادلی در مقابل ترکیه، آذربایجان انجام می‌دهند. نکته مهم توسعه روابط ایران و

ارمنستان، محدود به همکاری‌های ترانزیتی و اقتصادی نشده است، لذا دو کشور با ایجاد این کریدور مانع از افزون‌طلبی و تفسیر به نفع آذربایجان از توافق‌نامه آتش‌بس ۲۰۲۰ می‌شود. ارمنستان با پشتیبانی ایران مانع از ایجاد کریدور زنگزور می‌شود که با عدم اجازه ایجاد این کریدور توسط ارمنستان و ممانعت از آن، اهداف ژئوپلیتیکی ترکیه مانند؛ اتحاد کشورهای ترک‌زبان از ترکیه، آذربایجان تا آسیای مرکزی و نفوذ این اتحاد به داخل مرزهای ایران و نهایتاً قطع اتصال مرزی ایران و ارمنستان می‌شود (الماسی و عزتی، ۱۳۹۸: ۳۸).

توسعه روابط ایران و گرجستان: یکی از کشورهای مهم واقع در مسیر کریدور خلیج فارس و دریای سیاه، گرجستان می‌باشد. این کشور به دلیل موقعیت جغرافیایی‌اش تبدیل به دروازه شرق و غرب شده است. گرجستان با توجه به موقعیت ترانزیتی خود در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی مانند؛ کریدور شمال - جنوب، کریدور خلیج فارس - دریای سیاه، تراسیکا و مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی خزر قرار گرفته است؛ لذا به‌عنوان کشوری است که در بیشترین کریدورهای عبوری ایران هم عضو می‌باشد. در این راستا با همکاری ایران و گرجستان با استفاده از تقاطع ترانزیتی، می‌توانند به جلوگیری از ترافیک ترانزیتی تعدیل بار در سطح قفقاز جنوبی به کشورهای مقصد باشند. گرجستان به توجه سابقه حمله روسیه و اشتغال مناطق آبخازیا و اوستیای جنوبی در حوزه زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری با موانعی مواجه شده است. در حوزه نرم‌افزاری، دچار ناهماهنگی تعرفه‌ها، عدم یکنواختی گمرک و رویه‌های مربوط به هزینه‌های گرانی کشتی، و در حوزه زیرساخت‌های سخت‌افزاری؛ پایین بودن کارایی بنادر، پایین بودن زیرساخت‌های فنی و لجستیکی و غیره شده است. این کشور با توجه به موافقت‌نامه کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و همکاری ایران و ارمنستان می‌تواند از ظرفیت کریدور خلیج فارس - دریای سیاه در جهت تکمیل زیرساخت‌های جاده‌ای، ایجاد پایگاه‌های گمرکی در مرز آذربایجان و ارمنستان، دیجیتالی کردن خدمات دریایی، متنوع‌سازی مسیرهای ترانزیتی و غیره دست

یابد و با استفاده از انعقاد تفاهم‌نامه‌های گوناگون در این زمینه، دست به ایجاد هماهنگی در تعرفه‌ها و خدمات انتقال پول، دست می‌یابد و منافع خودشان را در عرصه ترانزیتی به‌خصوص در این کریدور بهتر تأمین کنند (Bhatt & Choudhury, 2023:19)

تسهیل منافع ایران در کریدور خلیج فارس- دریای سیاه: امروزه با توجه به حجم صادرات نفت گاز، عملیات بیمه و معاملات بانکی تحت تحریم‌های ایالات متحده، جمهوری اسلامی ایران با توسعه ترانزیت منطقه‌ای و استفاده مؤثر از موقعیت راهبردی از یک سو از انزوای منطقه‌ای و بین‌المللی خارج و از سوی دیگر یک منبع درآمد پایداری در شرایط تحریم به دست می‌آورد که منجر به توسعه جایگاه اقتصادی این کشور می‌شود؛ لذا پس از بازگردان تحریم‌های آمریکا در سال ۲۰۱۸، ایران به طور اساسی اولویت‌های خود را در مورد غرب بازنگری کرده و به دنبال آن است که، به یک مرکز ترانزیتی بین کشورهای غرب آسیا و آسیا تبدیل شود. در این راستا کریدور ترانزیتی خلیج فارس - دریای سیاه را آغاز کرده است. می‌توان با توجه به مزایا و فرصت‌های آن، دست به امنیت منطقه، توسعه روابط تجاری و اقتصادی در قفقاز جنوبی و دریای سیاه دست یافت.

ایران برای تکمیل کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و رفع موانع آن از سال ۲۰۲۲ شروع به ساخت بزرگراه شمال - جنوب برای تسهیل ترانزیت بین ارمنستان و خود در جهت اتصال منطقه (باورا) نزدیک مرز گرجستان (مغری) نزدیک مرز ایران و ارمنستان انجام داده است، اما از آنجا که ساخت آن احتمالاً تا سال ۲۰۲۸ و ۲۰۳۰ تکمیل شود، راه دیگر را برای برای برقراری ارتباط میان ارمنستان و ایران را به استفاده از بزرگراه و راه آهن ایروان یراسخ ۱ - جلفا که از مسیر نخجوان انجام می‌شود. ایران به واسطه این کریدور از یک سو منافع و مزایای به دست می‌آورد و از سوی دیگر به دفع تهدیدهای منطقه‌ای و بین‌المللی مانند کریدورهای جایگزین و رقیب می‌زند. ترکیه کشوری است که، مسیر عمده ترانزیتی ایران محسوب می‌شود. اما از آنجا که این دو کشور دارای تضاد منافع در بسیاری

از زمینه‌ها هستند، با راه اندازی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه به مقابله با آن می‌پردازد. برای نمونه ترکیه دسه به حمایت از آذربایجان برای غلبه به ارمنستان به ایجاد کریدور زنگزور مبادرت ورزده است که یکی از تهدیدهای منطقه ای است. چرا که با ایجاد کریدور زنگزور، دیگر ایران به جای ۱۵ همسایه ۱۴ همسایه خواهد داشت. به دیگر سخن، مسیر و مرزهای ترانزیتی بین ایران و ارمنستان از بین خواهد رفت. از سوی دیگر با توجه به تنش‌های منطقه‌ای، ترکیه به صورت غیر رسمی مانع از استفاده ایران از مسیرهای ریلی خود به اروپا شده است. ایران با همکاری ارمنستان و با گسترش مسیرهای ترانزیتی از یک سو وابستگی خود را به ترکیه و تهدیدات ژئوپلیتیکی کریدور زنگزور جلوگیری می‌کند و از سوی دیگر عایدات زیادی ناشی حق ترانزیتی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و اتصال به بازارهای بین المللی منافع زیادی دستگیر ایران خواهد شد.

تنوع مسیرهای ترانزیتی: کریدور خلیج فارس - دریای سیاه از این جهت برای ایران دارای فرصت‌های زیادی می‌باشد که از طریق آن، ایران دست به ایجاد تنوع ترانزیتی مسیرهای خود با کشورهای همسایه انجام می‌دهد؛ به گونه‌ای که با استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی زمینی و دریایی در این کریدور، بنادر جنوب ایران شامل؛ چابهار در دریای عمان - خلیج فارس در بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر خرمشهر را به بنادر شمالی ایران واقع در دریای خزر مانند؛ امیرآباد، انزلی، آستارا و کشورهای آذربایجان یا ارمنستان متصل می‌کند. به واسطه این کریدور چهار منطقه راهبردی جهان نظیر خلیج فارس و دریای عمان، دریای خزر، (ایران و آذربایجان) (گرجستان و بلغارستان)، دریای مدیترانه (یونان) به همدیگر متصل می‌شود. در این راستا کریدور خلیج فارس - دریای سیاه با عبور از مناطق مهم جهان، فرصت‌های اتصال ایران به نقاط و بازارهای مهم جهانی را ایفا می‌کند.

تقاطع کریدور خلیج فارس - دریای سیاه با کریدورهای ترانزیتی دیگر: کریدور خلیج فارس - دریای سیاه با استفاده از ارتباط و تقاطع با کریدورهای دیگر مانند؛ شمال -

جنوب، تراسیکا، شرق به غرب، کمربند اقتصادی جاده ابریشم، آلتید^۱، با ترکیب مؤثر و ظرفیت این کریدورها، به ایران این فرصت را می‌دهد که مناطق عمده خود نظیر؛ خلیج فارس در جنوب، کشورهای واقع در شرق (افغانستان)، کشورهای شمالی شرقی، قفقاز را به صورت شبکه به هم پیوسته مرتبط کند؛ و منجر به کاهش ترافیک ترانزیتی و توزیع متوازن بار در سطح منطقه شود (Kaleji, 2023: 31).

کاهش وابستگی ترانزیتی ایران با ترکیه: ترکیه از جمله کشورهایی است که به واسطه موقعیت جغرافیایی خود به عنوان دروازه شرق و غرب محسوب می‌شود. از گذشته به عنوان کشوری بود که در اتصال کشورهای اروپایی به شرق نقش اساسی ایفا می‌کرد. اما با توجه به اختلاف ایران و ترکیه در زمینه ترانزیت ناشی از قیمت‌های متفاوت سوخت و مهم‌تر از آنها برای کاهش وابستگی خود به ترانزیت ترکیه برای جلوگیری از تهدیدهای انسداد ترانزیت در مواقع حساس، دست به ایجاد این طرح زده است

تسریع زیرساخت‌های کریدور خلیج فارس - دریای سیاه برای جلوگیری از پیامدهای ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی: ایران برای جلوگیری از پیامد تغییرات ژئوپلیتیک نظیر؛ ایجاد کریدور زنگرور ناشی از جنگ دوم قره‌باغ، درصدد انجام زیرساخت‌های کریدور خلیج فارس - دریای سیاه شده است. چرا که اگر جمهوری آذربایجان و ارمنستان بر اساس پیمان مسکو به توافق برسند، ایران می‌تواند شبکه ریلی خود را به ارمنستان و گرجستان متصل کند که این خط راه آهن شمال به جنوب از شهر جلفا در شمال غربی ایران عبور کرده و به جلفا در مرز بین ایران و ارمنستان می‌رسد؛ از آنجا به ایروان و تفلیس متصل می‌شود. اما اگر دو کشور آذربایجان و ارمنستان بر سر تفسیر ماده ۹ آتش‌بس ۲۰۲۰ مسکو به توافق نرسند، آذربایجان مالکیت کریدور زنگرور را به دست بگیرد، و عملاً مسیر ترانزیتی ایران با ارمنستان قطع خواهد شد؛ لذا ایران بعد از تحولات ژئوپلیتیکی ۲۰۲۰، تمامی تلاش‌های خود را برای توسعه این پروژه انجام می‌دهد.

تمایل و حمایت قدرت‌های بزرگ اقتصادی برای راه‌اندازی کریدور خلیج فارس _ دریای سیاه: جنگ روسیه علیه اوکراین و مسدود شدن مسیر کریدور شمال _ جنوب به روسیه، تهدیدهای کانال سوئز و افزایش تقاضا برای کانال سوئز، هند بهترین گزینه برای ارسال کالاهای خود به بازارهای جهانی نظیر اروپا از مسیر کریدور خلیج فارس _ دریای سیاه دانسته، همچنین این کشور به واسطه این طرح می‌تواند به مقابله با تهدیدهای ژئوپلیتیکی از طریق روابط راهبردی پاکستان _ آذربایجان _ ترکیه با اتحاد ایران _ هند _ ارمنستان به مقابله با آنها پردازد (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۱۱۲).

تکمیل طرح‌های ترانزیتی ایران در راستای همکاری‌های ترانزیتی: ایجاد گذرگاه ترانزیتی خلیج فارس _ دریای سیاه با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشور، ایران با همکاری در سازمان‌هایی که اخیر به عضویت آن درآمده مانند؛ بریکس، شانگهای، اتحادیه اقتصادی اوراسیا، و با توجه به دیپلماسی اقتصادی با اعضای این سازمان‌ها، توسعه شبکه حمل‌ونقل کشور را به عنوان محور ارتقای روابط دیپلماتیک افزایش دهد.

مقابله با بلندپروازی‌های سیاسی ترکیه: موقعیت ترانزیتی ترکیه به عنوان دروازه شرق به غرب، این کشور را به بازیگر اصلی منطقه دریای سیاه تبدیل کرده است. این کشور در همکاری اقتصادی دریای سیاه و نقش خود را به عنوان ابزاری برای اهداف و استراتژی خود در منطقه استفاده می‌کند که در سایه آن بر ففقاژ جنوبی نفوذ و تسلط داشته و سیاست‌های نو عثمانی را دنبال می‌کند که طرح کریدور خلیج فارس _ دریای سیاه منجر به موازنه در مقابل طرح‌های بلندپروازانه ترکیه و جلوگیری از پیامدهای زیان‌بار آن، می‌پردازد.

تأمین انرژی بازارهای هدف: کریدور خلیج فارس _ دریای سیاه هم در مبدأ و هم در مقصد، منتهی به بازارهای انرژی و کشورهای مصرفی؛ مانند هند و اروپا می‌شود. ایران کلید امنیت تأمین انرژی یا تنوع در تأمین انرژی بر هر دو مناطق است. برای نمونه؛ تنوع انرژی به عنوان یکی از مهم‌ترین اولویت‌های اکثر کشورهای عضو اتحادیه اروپا اخیر ظاهر شده است که باید برای تغییرات عمده در ساختار تأمین انرژی خود آماده باشد در این

راستا تقاضای فزاینده کشورهای اروپایی به همراه وابستگی زیاد آنها به روسیه، اتحادیه اروپا را بر آن داشته است که به مناطق دریای خزر برای منابع انرژی جایگزین نگاه کند و ایران که سومین ذخایر بزرگ ترکیبی نفت / گاز طبیعی در سراسر جهان در حوزه گاز پس از روسیه و در نفت بعد از عربستان قرار دارد. مطمئناً در صورتی که تحولات سیاسی منطقه‌ای و جهانی اجازه دهد، نقش مهمی در این ساختار به‌عنوان گزینه‌ای تأمین انرژی خواهد بود که این فرایند باعث ارتقای جایگاه ژئواکونومیکی ایران خواهد شد (Barghandan, 2017: 34).

نتیجه گیری

همان‌طور که مطرح گردید، موقعیت جغرافیایی ایران و قرارگیری در میان شرق-غرب و شمال - جنوب باعث شده ایران به‌عنوان چهارراه کریدورهای بین‌المللی شناخته شود، به‌گونه‌ای که به‌واسطه کریدور شمال-جنوب، کشورهای هند و روسیه را به هم دیگر متصل کرده و در قالب کریدورهای راه ابریشم نوین اروپا را به آسیا پیوند می‌دهد و به‌واسطه کریدور خلیج فارس و دریای سیاه، کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز را به خلیج فارس و آب‌های آزاد دسترسی می‌یابند. در این راستا موقعیت جغرافیایی دارای امکانات بالقوه‌ای می‌باشد که بایستی این فرصت‌های بالقوه را به بالفعل تبدیل کنیم. ایران به‌واسطه‌ای موقعیت جغرافیایی خود، این قابلیت را دارد که درآمد حاصل از ترانزیت کالاها را پس از نفت و گاز به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین منابع درآمدی کشور موردتوجه قرار دهد؛ چرا که موقعیت استراتژیکی ایران در سواحل طولانی در شمال کشور و دریای خزر و خلیج فارس در جنوب، به‌عنوان دروازه ارتباط کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی، قفقاز و دروازه ورود به اروپا هستند. با توجه به پتانسیل و توانمندی‌های ایران در این عرصه و اینکه از ترانزیت به‌عنوان صنعتی نو استفاده می‌شود که می‌توان هم برای رشد اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های صنعتی خود و هم به‌عنوان افزایش وزن ژئوپلیتیکی و قدرت چانه‌زنی در عرصه بین‌المللی استفاده کرد. در این راستا جمهوری اسلامی ایران، دست به ایجاد و مشارکت در کریدورهای نظیر شمال - جنوب، راه ابریشم دریایی، کریدور خلیج فارس - دریای سیاه مبادرت ورزیده است. اما با توجه به فضای بین‌المللی و تحریم‌های غرب علیه ایران، در اثر عدم کارایی ایران در حوزه زیر ساخت‌های نرم‌افزاری نظیر؛ مسدود شدن حساب‌های بانکی و مالی، عدم حضور در سازمان‌ها های بین‌المللی و تحریم‌های آمریکا، کریدورهای جایگزینی نیز در عرصه ژئوپلیتیک خلیج فارس مانند؛ پروژه کریدور هند - خاورمیانه - اروپا مطرح شده است. باین‌وجود، جایگاه ایران در کریدورهای شمال - جنوب، راه ابریشم دریایی، خلیج فارس - دریای سیاه و این موقعیت

جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به اعضای این کریدورها از لحاظ ترانزیت کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی می‌بخشد.

از سوی دیگر کریدور های مهم ترانزیتی وجود دارند که اثر گذاری قابل توجهی بر اقتصاد و ابعاد ژئوپلیتیک منطقه دارند. کریدور ترانزیتی شمال- جنوب که شامل مشارکت کشور هایی همچون عراق، امارات متحده عربی، کویت و عمان است که بر تبادلات تجاری و حمل و نقل بین کشور های حوزه خلیج فارس اثر گذاری قابل توجهی دارد و علاوه بر این ترتیبات امنیتی و اقتصادی منطقه بسیار راهبردی و استراتژیک است. کریدور ترانزیتی شرق - غرب به عنوان یکی دیگر از کریدور های مهم و استراتژیک منطقه محسوب می شود. این کریدور بعنوان یکی دیگر از مسیر های تجاری و اقتصادی منطقه کشور های گوناگونی از جمله حوزه شرقی و غربی که به واسطه این اینکه ایران هم در مسیر زمینی و هم دریایی این کریدور دارای نقش ارتباطی است توانایی نقش ترانزیتی کشور خلیج فارس و جمهوری اسلامی ایران را دارد. به عبارتی عربستان سعودی، بحرین، کویت، امارات متحده عربی و سایر کشور های خلیج فارس با استفاده از کریدور های مذکور، همکاری های اقتصادی میان این کشور ها و ایران افزایش خواهد یافت.

علاوه بر کریدور های یاد شده بسیاری دیگر از مسیر های ترانزیتی در این منطقه وجود دارند که ظرفیت بسیاری از همکاری های اقتصادی و تجاری کشور های حوزه خلیج فارس و ایران را مهیا می سازد مانند کریدور های ترانزیتی شمال - جنوب که با حضور کشور های چون عربستان سعودی، عمان، امارات متحده عربی، و در نهایت جمهوری اسلامی ایران در قالب کریدور های ترانزیتی منطقه اثر گذاری قابل توجهی بر اقتصاد خاورمیانه خواهد داشت و در اشکال گوناگونی موجب شکوفایی اقتصادی و رشد تجارت شده است.

کریدور ها بعنوان محور حمل و نقل بین المللی برای صادرات و واردات منطقه بسیار راهبردی و استراتژیک هستند و به شکل قابل توجهی بر همکاری های منطقه ای و بین

المللی کمک می کنند و این ظرفیت را دارند که بسیاری از اهداف اقتصادی را محقق کنند اما با این وجود باتوجه به دگرگونی اقتصادی و رشد تجارت منطقه‌ای و جهانی جمهوری اسلامی ایران با تهدیدات و فرصت های گوناگون روبروست که این عامل می تواند اثرات قائل توجهی را بر جای بگذارد.

تحریم های بین المللی یکی از مهمترین تهدیدات در جهت مشارکت ایران در کریدور های بین المللی و مشارکت در تجارت اقتصادی منطقه در نظر گرفته می شود. به عبارتی تحریم های بین المللی محدودیت های بسیاری برای ایران در راستای تجارت جهانی و حضور پر رنگ در کریدور های اقتصادی ایجاد کرده است. روندی که باعث شده بر عهده گرفتن نقش اقتصادی پویا در منطقه و پروژه های اقتصادی بسیار سخت و با مشکلات گوناگون همراه باشد که یکی از اثرات این رویکرد افزایش هزینه ها و مشکلات مالی برای ایران و ضرورت تغییر و دگرگونی در اجرای سیاست اقتصادی است.

منابع

ارغوانی پیر سلامی، فربرز و سحر پیرانخو، ۱۳۹۶، جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها، فصلنامه روابط خارجی، سال نهم، شماره سوم.

افراسیابان، وحید، علیرضا کوهکن ۱۴۰۲، بررسی جایگاه اقتصادی سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی، فصلنامه دانشنامه علوم سیاسی، سال چهارم شماره دهم.

امیر احمدیان، بهرام و روح‌الله صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵، ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)، مقاله پژوهشی.

آجیلی، هادی و همکاران، ۱۳۹۶، امنیت انرژی چین در راستای طرح یک کمربند و یک جاده، فصلنامه علمی تحقیقات سیاسی و بین‌المللی، سال نهم، شماره ۳۳.

پور رمضان، پرهام، ۱۴۰۱، تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقا جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور شمال جنوب)، مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره پنجم، شماره دوم.

عزتی، عزت‌الله، ۱۳۸۰، ژئوپلیتیک، تهران، انتشارات سمت، چاپ دوم.
الماسی، مسعود و عزت‌الله عزتی، ۱۳۸۹، قفقاز، تعامل یا تقابل، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره اول.

مجتهدزاده، پیروز، ۱۳۸۱، جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهی سمت، چاپ اول.

محبوبی، فیروزه و همکاران، ۱۴۰۲، تبیین نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال، بر افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای، نشریه جغرافیا و توسعه، شماره ۷۳.

Barghandan, Mojtaba(2017)'' Iran's New Presence in the Chess of the Black Sea Region and the Caucasus'' Florya Chronicles of Political Economy ,23-40.

-
- Bhatt, Yagyavalk & Choudhury, Roy(2023) "India _ Middle East _ Economic Corridor(IMEC)", 1_23.
- Contessi, Nicola(2020) "In the Shadow of the Belt and Road" Reconnecting Asia, 1_17.
- Koolae, Elaheh & Norouzi, Abed(2022) "Cooperation of I.R. of Iran, Russia and the Republic of Azerbaijan in the North-South transition and its impact on regional security", RUSSIA AND THE WORLD: SCIENTIFIC DIALOGUE, 72-83.
- Markelov, Konstantin(2022) "The international north-south transport corridor: history, modernity, prospects", Dela Press Conference Series: Humanities and Social Sciences Vol. 1 _ 34.
- Markelov, Konstantin(2022) "The international north-south transport corridor: history, modernity, prospects", Dela Press Conference Series: Humanities and Social Sciences Vol. 1 _ 34.
- Ramezani, Ahmad(2021) "The Importance and Challenges of the Persian Gulf for China's Belt and Road Initiative (BRI), Journal of Iran and Central Eurasia Studies: 75-108.
- Ramezani, Ahmad(2021) "The Importance and Challenges of the Persian Gulf for China's Belt and Road Initiative (BRI), Journal of Iran and Central Eurasia Studies: 75-108.
- Tanchum, Mikae(2023) "India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe" Institute of South Asian Studies, 4 _ 45.
- Vali, Kaleji(2023) "Iran and the Role of Transit Corridors in the South Caucasus in the context of the war against Ukraine" . Caucasus Analytical Digest, 132, 14-20.
- Zakharov, Aleksei(2023) "The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for connectivity between Russia and India", MGIMO Review of International Relations 16(2). pp. 216-234.
- Zohourian, Mohammad Ali(2020) "A New Maritime Security Architecture for the 21st Century Maritime Silk Road: The South China Sea and the Persian Gulf" ,Revista de Estudos

Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito (REHTD) 12(2):239-262.

Zohourian, Mohammad Ali(2022)” A New Maritime Security Architecture for the 21st Century Maritime Silk Road: The South China Sea and the Persian Gulf” ,Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito (REHTD) 12(2):239-262.