

Iran's Economic Diplomacy in Competition with International Trade Corridors

Vahid Ranjbar Heydari¹

(Received: 06/02/2024 - Accepted: 25/04/2024)

DOI: 10.22034/dpiq.2025.475772.1009

Extended Abstract

Introduction

International developments indicate the formation of a new world order in the form of creating economic alliances. States follow the membership in alliances and connection to international corridors for the transfer of goods and energy in line with economic diplomacy, and on the other hand, by connecting to corridors, they are seeking to gain power and a privileged position in the future of the global economy, which is the future economic war of the superpowers. The North-South, East-West, Zangezur, One Belt-one Road, Trasica, Basra-Turkey, India-Arab-Mediterranean, Lapis Lazuli and CPEC corridors, etc., indicate the emergence of a war of corridors, and despite the geoeconomics position of the Islamic Republic of Iran as a link between the trade corridors of China, India, and Russia, which can play the role of a corridor heartland in the region. The present study aims to study the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran in connection with international corridors and to obtain

1 . Assistant Professor, Department of Political Sciences, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran (Ranjbar@soc.ikiu.ac.ir)
Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0002-7235-3265>

a precise understanding of the position of the sea-based economy in the policy and economic and political governance system of Iran, and the possibility of utilizing the economic potential of the transit corridors of goods and energy adjacent to Iran is also one of the main objectives of this study.

Research Background

A review of domestic and foreign studies related to the research topic indicates that none of the studies in the field of corridors have addressed the position of the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran in the competition of important international corridors, but indirectly, articles have been published that can be referred to the study; Political-Legal Evaluation of the Unilateral Economic Sanctions of the United States against the Islamic Republic of Iran (Qaedi et al., 1400), which has examined the legal nature of the US sanctions system against Iran. Another study entitled; US Foreign Policy and New Sanctions against the Islamic Republic of Iran (Simber, 2010) has examined the factors that have been effective in the formation and continuation of sanctions on Iran in US foreign policy. The research; Strategies for Developing a Maritime Economy to Achieve the Goals of the Resistance Economy (Karbikandi article, 2010) has tried to present strategies for developing a maritime economy in two areas: the development of maritime trade and the development of maritime industries, considering the opportunities and threats of Iran, the experiences of selected countries, and the opinions of experts. Other articles can also be found such as; Analyzing Iran's geopolitical role in international corridors and

3 Iran's Economic Diplomacy in Competition ...

presenting the Iranian model, Heartland Corridor of the World (Noor Ali, 2021), Evaluating Central Asia-Europe International Corridors and Examining Obstacles to the Expansion of Iranian Transit (Arab Amiri, 2009), Weakening Iran's Position in International Corridors (Moshfegh, 2021), Economic Diplomacy and Foreign Policy (Chatterjee, 2021), and India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe (Michaël Tanchum, 2021) was mentioned.

Methodology

This research was developed with a descriptive-analytical approach and used documentary and library methods to collect data. An analytical model based on the status of international corridors in the region was designed to analyze the data.

Results

The most important international corridors active or under construction in the field of transit of goods and energy in the region are as follows:

1. Middle Skop Corridor (TSC)
2. Southern Skop Corridor (Southern branch of Trans-Asian Rail Corridor)
3. East-West Corridor (Silk Road)
4. China's One Belt, One Road Corridor (BRI)
5. north-south Corridor
6. Europe-Asia Corridor
7. Altid Corridor
8. The Eastern Caspian Sea Rail Corridor
9. Ashgabat Agreement Corridor
10. Islamabad-Tehran-Istanbul Corridor (ITI)

11. KTAI-China Corridor
12. Chabahar Agreement Corridor
13. Persian Gulf-Black Sea Corridor
14. Zangezur Corridor
15. CPEC Corridor
16. India-Arab-Mediterranean Corridor IMEC
17. Corridor Lapis Lazuli
18. Basra-Turkey Corridor
19. Kazakhstan-Turkmenistan-Afghanistan Rail Corridor
20. NSR North Sea Corridor
21. Uzbekistan-Afghanistan-Pakistan Corridor
22. Caspian Sea-Black Sea Maritime Corridor

Iran borders the world's two main fossil cores, the Persian Gulf and the Caspian Sea, and connects both as the only land bridge (Fathollah Nejad, 2021: 12). The geoeconomic position of Iran allows energy pipelines to continue from these regions to the Persian Gulf and the Sea of Oman. In addition, Iran not only has the shortest, safest, and most economical route to export oil and gas from these regions, but also has features such as; Suitable energy transmission lines in the north-south and east-west directions, ninety years of experience in the oil and gas industry, oil and gas installations, port facilities, and suitable refineries that can be connected to the energy consumption market of the Eurasian region and European and Asian countries (Mojtahedzadeh, 2000: 11).

aquaculture, supplying 58% of fish to global markets, is the fastest and most vital part of the exploitation of these areas.

Final Result

Despite being located at the world's transit crossroads, the Islamic Republic of Iran, for various reasons such as; The imposition of cruel sanctions by the United States and its allies, the lack of development of necessary infrastructure, especially in the field of ports and combined transportation, the lack of active economic diplomacy, the vague understanding of the high potential of the sea-based economy and the reliance on the land-based economy, are witnessing the gradual removal of the Islamic Republic of Iran from the international corridors for the transfer of goods and energy. Iran can only interact with other major economic countries when it defines itself within their economic puzzles and equations, but in the current situation, the designers of the corridors are seeking to replace the new route and bypass Iran, including the CPEC corridor, which China will bypass Iran by investing in the Gwadar port of Pakistan, as the main competitor of the Chabahar ocean port, to challenge India's maritime power in the region and bypass the Malacca port route on the New Silk Road or the One Belt, One Road doctrine, and Pakistan, with the support of China, is completing the alternative route of the North-South Corridor.

Keywords: Iran, Transit, Economic diplomacy, Goeconomy, Corridor war.

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با کریدورهای تجاری بین‌المللی

وحید رنجبر حیدری^۱

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۲/۰۶)

DOI: 10.22034/dpiq.2025.475772.1009

چکیده

تحولات بین‌المللی حاکی از شکل‌گیری نظم نوین جهانی در قالب ایجاد ائتلاف‌های اقتصادی است. دولت‌ها در راستای دیپلماسی اقتصادی به دنبال عضویت در ائتلاف‌ها و اتصال به کریدورهای بین‌المللی انتقال کالا و انرژی هستند و از طرفی با اتصال به کریدورها به دنبال کسب قدرت و جایگاه ممتاز در آینده اقتصاد جهانی می‌باشند که این جنگ اقتصادی آینده ابرقدرت‌هاست. سؤال اصلی این پژوهش این است که امکان شکل‌گیری جنگ کریدورها و ایجاد ائتلاف یا رقابت جدید بازیگران سیستم بین‌الملل در طراحی مسیرهای جدید ترانزیتی میسر است؟ و جایگاه ایران در کریدورهای مجاور چگونه خواهد بود؟ با بهره‌گیری از روش توصیفی-تحلیلی، آخرین وضعیت کریدورهای بین‌المللی به‌ویژه؛ کریدور شمال - جنوب، شرق - غرب، زنگزور، یک کمر بند - یک جاده، تراسیکا، بصره - ترکیه، هند-عرب - مدیترانه، لاجورد و کریدور CPEC حکایت از بروز جنگ کریدورها داشته و علی‌رغم موقعیت ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران به عنوان پیونددهنده کریدورهای تجاری چین، هند و روسیه که می‌تواند نقش هارتلند کریدوری در منطقه ایفاء نماید، بنا بر دلایلی از جمله؛ اعمال تحریم‌های اقتصادی توسط آمریکا و ایجاد مانع نسبت به نقش آفرینی ایران در معادلات اقتصادی جهانی، شاهد بروز جنگ کریدورها بوده که هدف آن حذف کشورهای غیر همسو با ابرقدرت‌ها و دور زدن ایران از مسیر کریدورهای مهم انتقال کالا و انرژی منطقه هستیم. لذا مشارکت ایران در ائتلاف‌های منطقه‌ای همچون بریکس و شانگهای و تقویت دیپلماسی اقتصادی، می‌تواند به خنثی‌سازی اثرات این جنگ اقتصادی کمک نماید.

واژگان کلیدی: ایران، ترانزیت، دیپلماسی اقتصادی، ژئواکونومی، جنگ کریدورها

۱. استادیار علوم سیاسی دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) قزوین، ایران (Ranjbar@soc.ikiu.ac.ir)

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران دارای سه امتیاز موقعیتی است؛ اولاً- متصل به موقعیت بری اوراسیاست. ثانیاً- به سبب دارا بودن سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان از موقعیت بحری برخوردار است. ثالثاً- به لحاظ در اختیار داشتن تنگه استراتژیک هرمز، دارای موقعیت گذرگاهی است (فتحی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۲۵). همچنین یکی از مؤلفه‌های ژئواکونومیک ایران، قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم تجاری- اقتصادی جهان از جمله؛ کریدور جنوب - شمال و کریدور شرق - غرب است که نقش ایران را در اتصال و تسریع مسیر حمل‌ونقل کالا و انرژی جهانی تسهیل نموده و مسیرهای طولانی ترانزیتی را با بهره‌گیری از ترانزیت ترکیبی اعم از زمینی، دریایی و هوایی کوتاه می‌نماید. از طرفی به دلیل نقش گذرگاهی مهمی که خاورمیانه و ایران در اقتصاد جهانی دارد، منافع ژئوپلیتیک چین ضرورت آن را به وجود می‌آورد تا این کشور به گسترش نفوذ خود در خاورمیانه بپردازد (Scobell, 2018: 9).

پژوهش حاضر، درصدد است تا دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در اتصال به کریدورهای بین‌المللی را مورد مطالعه قرار دهد و شناخت دقیق از جایگاه اقتصاد دریا محور در سیاست و نظام حکمرانی اقتصادی و سیاسی ایران به دست آید و امکان بهره‌گیری از پتانسیل اقتصادی کریدورهای ترانزیتی کالا و انرژی مجاور ایران نیز از هدف اصلی این پژوهش است. لذا این پژوهش با رویکرد توصیفی- تحلیلی

تدوین شده و برای گردآوری داده‌ها از روش اسنادی و کتابخانه‌ای بهره‌برداری گردیده و جهت تحلیل داده‌ها نیز الگوی تحلیلی مبتنی بر وضعیت کریدورهای بین‌المللی در منطقه طراحی شده است.

پیشینه پژوهش

مرور مطالعات داخلی و خارجی مرتبط با موضوع پژوهش مذکور بیانگر این است که مطالعاتی همسو با کلیات پژوهش حاضر در حوزه کریدورها صورت گرفته، ولی هیچ‌کدام به جایگاه دیپلماسی اقتصادی ج.ا.ایران در رقابت کریدورهای مهم بین‌المللی نپرداخته، اما به صورت غیرمستقیم مقالاتی منتشر شده که می‌توان به پژوهش؛ ارزیابی سیاسی - حقوقی تحریم‌های اقتصادی یک‌جانبه آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران (قائدی و همکاران، ۱۴۰۰) اشاره نمود که به بررسی ماهیت حقوقی نظام تحریم‌های آمریکا علیه ایران پرداخته است.

پژوهش دیگری با عنوان؛ سیاست خارجی آمریکا و تحریم‌های جدید علیه ج.ا.ایران (سیمبر، ۱۳۸۹) به بررسی عواملی که در شکل‌گیری و استمرار تحریم‌های ایران در سیاست خارجی آمریکا مؤثر بوده، پرداخته است. پژوهش؛ دیپلماسی انرژی و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران (پوراحمدی، ۱۳۸۸) اشاره دارد که؛ کشورها در سیاست خارجی خود با بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقتصادی و انرژی ملی و در چارچوب دیپلماسی انرژی، راهبرد نوین رشد و توسعه اقتصادی و تأمین منافع و امنیت ملی را در پیش گرفته‌اند.

پژوهش؛ راهکارهای توسعه اقتصاد دریا محور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی (مطلبی کربکندی، ۱۴۰۰) کوشیده است تا با توجه به فرصت‌ها و تهدیدهای ایران، تجارب کشورهای منتخب و نظرات خبرگان، راهکارهای توسعه اقتصاد دریا محور در دو بخش توسعه تجارت دریایی و توسعه صنایع دریایی را ارائه نماید. همچنین می‌توان به مقالات دیگری همچون؛ دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (سیمبر، ۱۴۰۰)، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان (نورعلی، ۱۴۰۱)، ارزیابی کریدورهای بین‌المللی آسیای میانه- اروپا و بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران (عرب امیری، ۱۳۸۸)، تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی (مشفق، ۱۴۰۱)، دیپلماسی اقتصادی و سیاست‌گذاری خارجی (چترجی، ۱۴۰۱) و *India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe* (Michael Tanchum, 2021) اشاره نمود.

مبانی نظری

۱-۱. **کریدورهای تجاری بین‌المللی**^۱: کریدور اصولاً به راهرو یا دالانی گفته می‌شود که برای حمل‌ونقل مورد استفاده قرار می‌گیرد، در هر کریدور می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل ریلی، هوایی، دریایی

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۱۱

و جاده‌ای استفاده نمود. یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی گفته می‌شود که خطوط راه‌آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده نماید. ایران به جهت موقعیت ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک و قرارگیری در مسیر کریدورهای مهمی همچون؛ شمال-جنوب، شرق-غرب، کریدور میانی، کریدور هند-عرب-مدیترانه، کریدور CPEC، کریدور زنگزور و... ظرفیت مناسب بندرها، پایانه‌های مرزی و سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی از بستر و شرایط مناسبی برای تبدیل شدن به قطب مبادلات تجاری منطقه‌ای و جهانی برخوردار است. هدف از تأسیس کریدورهای تجاری خارجی، پیشبرد رشد اقتصادی کشور از راه افزایش رقابت و تجارت است (Hulme, 2021: 666).

۱-۲. **دیپلماسی اقتصادی**^۱: یکی از ابزارهای نوین، کارآمد و قدرتمند دولت‌ها برای کنش در فضای بین‌المللی و دستیابی به موقعیت بهتر در اقتصاد جهانی، دیپلماسی اقتصادی است (Okafor, 2022: 303). این نو دیپلماسی عبارت است از؛ اقدامات رسمی دیپلماتیکی که اولاً دسترسی به بازارهای خارجی را برای کسب و کارهای ملی تسهیل می‌کند، ثانیاً در تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی هستند و ثالثاً بر

اثرگذاری روی قوانین بین‌المللی در راستای پیشبرد منافع ملی تأکید می‌نمایند. شایان ذکر است که دیپلماسی اقتصادی، شامل مفاهیمی همچون؛ تحریم‌ها و مجازات به منظور تحت فشار قرار دادن کشورها و یا کمک‌های توسعه‌ای و حمایت‌های اقتصادی برای یارگیری در صحنه بین‌المللی نیز است. عضویت در توافقات تجاری منطقه‌ای نیز به یکی از ابزارهای اصلی دیپلماسی تجاری تبدیل شده است. تا سپتامبر ۲۰۱۹ بیش از ۴۸۱ توافقنامه تجارت منطقه‌ای (دوجانبه و چندجانبه) به سازمان تجارت جهانی اعلام شد (Elahi and et al, 2020:30). رسالت محوری توافقات تجاری این است که منافع شرکای اقتصادی را تقویت نموده و زمینه‌ساز ادغام یا همگرایی تجاری شوند و از قبال این مسیرها ترویج یکپارچگی منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی میان کشورهای همسایه ایجاد گردد (Zheng, 2021). با این وصف، اصول دیپلماسی اقتصادی شامل؛ همکاری متقابل، مشارکت هدفمند، تفکیک مسائل و موضوعات است (چترجی، ۱۴۰۱: ۷۴).

۳-۱. **منطقه‌گرایی**: در ادبیات روابط بین‌الملل، منطقه‌گرایی هنگامی کاربرد دارد که دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علایق مشترک هستند از راه سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند (آقاجری و رستمی فر، ۱۳۹۱: ۸۵). منطقه‌گرایی عبارت است از ایجاد تحول در یک منطقه مشخص، از

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۱۳

پراکندگی و چنددستگی به همگون شدن و همگرایی، آن‌هم در یک رشته از زمینه‌ها که مهم‌ترین آن‌ها فرهنگ، امنیت، سیاست‌های اقتصادی و رژیم‌های سیاسی است. سطح مشخصی از همسانی شرط لازم است اما کافی نیست (مهکویی و باویر، ۱۳۹۳: ۱۳۷).

۴-۱. **همگرایی**^۱: اکثر نظریه‌پردازان همگرایی فرایند همگرایی در سطح بین‌المللی را عمدتاً فرایندی اجماعی یا جمعی و عمدتاً مبتنی بر هنجارها، ارزش‌ها، منافع، یا اهداف مشترک دانسته‌اند. به طور وسیع چنین فرض می‌شود که همگرایی یک پدیده چندبعدی سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی است (طیب و بزرگی، ۱۳۹۶: ۵۷۹).

۵-۱. **اقتصاد دریا محور**^۲: به مجموعه فعالیت‌های اقتصادی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به دریا و منابع ناشی از آن وابسته است، اقتصاد دریا محور یا دریا پایه می‌گویند (Kildow, 2008). بیش از ۳ میلیارد نفر در جهان، برای امرارمعاش متکی به آب‌های اقیانوسی و آزاد هستند و حدود ۹۰ درصد از کالاهای تجاری بین‌المللی از طریق دریا حمل و نقل می‌گردد. به طور کلی، می‌توان اقتصاد دریا محور را به حوزه‌های متنوعی شامل: حمل و نقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، انرژی‌های تجدید پذیر، امور دفاعی، تأمین مواد و تجهیزات، گردشگری دریایی، شیلات و صنایع وابسته تقسیم کرد (سیف و همکاران، ۱۳۹۷: ۴).

تجزیه و تحلیل جایگاه کریدورهای تجاری منطقه

حمل و نقل از جمله موضوعات زیربنایی است که در حوزه اقتصاد داخلی، حلقه اتصال بین صنایع با مصرف کنندگان و در حوزه تجارت خارجی، حلقه اتصال اقتصاد داخلی با اقتصاد جهانی است (Ng & Wilmsmeier, 2012: 127). کریدورهای حمل و نقل به چهار دسته تقسیم می‌شوند: کریدور تجارت ملی، کریدور تجاری دوجانبه، کریدور تجاری چندجانبه، کریدور چندحالتی و متقابل (Arnold, 2018). از طرفی حمل و نقل از منظر نحوه انتقال کالا یا مسافر به چهار بخش حمل و نقل هوایی، جاده‌ای، ریلی و دریایی تقسیم‌بندی می‌شود که سه مورد اول برای تمامی کشورهای جهان موضوعیت دارد، اما حمل و نقل دریایی مستلزم وجود مرز آبی و آبراه‌های آبی است (Sletmo, 2001: 333). اقتصاد دریا محور یا دریا پایه که در اصطلاح جهانی به آن اقتصاد آبی (blue economy) گفته می‌شود، استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها، سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است. طبق آمارهای جهانی، ارزش دارایی‌های اصلی عرصه‌های آبی بیش از ۲۴ تریلیون دلار برآورد شده و در حال حاضر شیلات بیش از سایر زمینه‌ها مورد استفاده قرار دارد، به گونه‌ای که آبروری با عرضه ۵۸ درصد ماهی به بازارهای جهانی سریع‌ترین و حیاتی‌ترین بخش بهره‌برداری از این عرصه‌ها است.

باید اذعان داشت که؛ غرب آسیا از اهمیت بسزایی برای سیاست خارجی چین برخوردار است، زیرا با توجه به منافی که دو کشور روسیه و امریکا در این منطقه دارند، نفوذ در خاورمیانه می‌تواند بر موازنه قوا در سطح جهانی تأثیرگذار باشد. موضوع دوم امنیت انرژی برای چین است که در حال رقابت با امریکا برای تبدیل شدن به بزرگ‌ترین اقتصاد جهانی است. کشورهای خاورمیانه در سال ۲۰۲۰ میلادی بیش از ۴۶.۷ درصد از نیاز چین به انرژی‌های فسیلی را تولید نموده‌اند و با نادیده گرفتن روسیه، به بزرگ‌ترین تأمین‌کننده انرژی چین تبدیل شده‌اند (Begcecanli, 2021). چین در سال ۲۰۱۶ میلادی با انتشار سند چشم‌انداز و اقدام، مجموعه راهبردهای خود را برای گسترش ارتباطات و تجارت جهانی مشخص نمود که مشتمل بر شکل‌گیری ۶ مسیر مختلف برای ارتباطات اقتصادی چین در محیط جهانی است که یکی از آنها از منطقه خاورمیانه عبور می‌نماید. در همین راستا چین تلاش نموده بدون هرگونه مداخله در رقابت‌های ژئوپلیتیک منطقه‌ای که میان کشورهای خاورمیانه وجود دارد و به‌ویژه در کشورهای غرب آسیا، به گسترش برنامه‌های همکاری اقتصادی مشترک خود با کشورهای این منطقه بپردازد. برآیند این موضوع، سندهای همکاری دوجانبه مختلفی است که چین با کشورهای نظیر عربستان سعودی و جمهوری اسلامی ایران منعقد کرده و به چین اجازه می‌دهد تا بدون درگیر شدن در مناقشات منطقه‌ای خاورمیانه به پیگیری منافع ملی خود در این منطقه بپردازد (Fulton, 2019).

مهم ترین کریدورهای بین المللی فعال یا در حال احداث در حوزه ترانزیت کالا و انرژی در منطقه به شرح ذیل می باشند:

۱. کریدور میانی اسکاپ^۱ (تراسیکا)
۲. کریدور جنوبی اسکاپ (شاخه جنوبی کریدور سراسری ریلی آسیا)^۲
۳. کریدور شرق به غرب (جاده ابریشم)
۴. کریدور یک کمربند - یک جاده چین^۳ (BRI)
۵. کریدور شمال جنوب^۴
۶. کریدور اروپا - آسیا^۵
۷. کریدور آلتید^۶
۸. کریدور ریلی سواحل شرقی دریای خزر^۷
۹. کریدور توافقنامه عشق آباد^۸
۱۰. کریدور اسلام آباد - تهران - استانبول^۹ (ITI)
۱۱. کریدور KTAI - چین^{۱۰}
۱۲. کریدور توافقنامه چابهار^{۱۱}
۱۳. کریدور خلیج فارس - دریای سیاه^{۱۲}

1 - ESCAP: Economic and Social Commission for Asia and Pacific
2 - TAR: Trans- Asian Railway Southern Corrido
3 - Belt and Road Initiative
4 - INSTC: International North - South Transport Corridor
5 - EATL: Euro-Asian Transport Links
6 - ALTID: Asian Land Transportation Infrastructure Development
7 - East Coast Corridor of Caspian Sea
8 - Ashgabat Agreement Corridor
9 - Islamabad-Tehran -Istanbul Corridor
10 - KTAI+ China Corridor
11 - Chabahar Agreement
12 - Six lateral Transit Corridor of Persian Gulf- Black S

۱۴. کریدور زنگزور^۱
۱۵. کریدور CPEC
۱۶. کریدور هند-عرب-مدیترانه^۲ IMEC
۱۷. کریدور لاجورد^۳
۱۸. کریدور بصره - ترکیه^۴
۱۹. کریدور ریلی قزاقستان-ترکمنستان-افغانستان
۲۰. کریدور دریای شمال NSR
۲۱. کریدور ازبکستان-افغانستان-پاکستان
۲۲. کریدور دریایی دریای خزر-دریای سیاه

جایگاه ایران در کریدورهای مهم بین‌المللی

ایران با دو هسته فسیلی اصلی جهان یعنی خلیج فارس و دریای خزر هم‌مرز است و هر دو را به عنوان تنها پل زمینی به هم متصل می‌کند (FathollahNejad, 2021: 12). این موقعیت ژئواکونومیک ایران، امکان ادامه یافتن لوله‌های انرژی از این مناطق را به خلیج فارس و دریای عمان فراهم می‌آورد. علاوه بر این، ایران نه تنها کوتاه‌ترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین راه برای صدور نفت و گاز از این مناطق را در اختیار دارد، بلکه دارای ویژگی‌هایی همچون؛ خطوط انتقال انرژی مناسب در مسیر شمال به جنوب و شرق به غرب، تجربه نود ساله در صنعت نفت و گاز،

1 - Zangezur Corridor
2 - India's Arab-Mediterranean Corridor
3 - Lapis Lazuli corridor
4 - Basra Corridor - Türkiye

تأسیسات نفتی و گازی، تسهیلات بندری و پالایشگاه‌های مناسب است که می‌تواند به بازار مصرف انرژی منطقه اوراسیا و کشورهای اروپایی و آسیایی متصل شود (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۱۱).

نقشه شماره (۱): جایگاه ایران در کریدورهای مهم منطقه



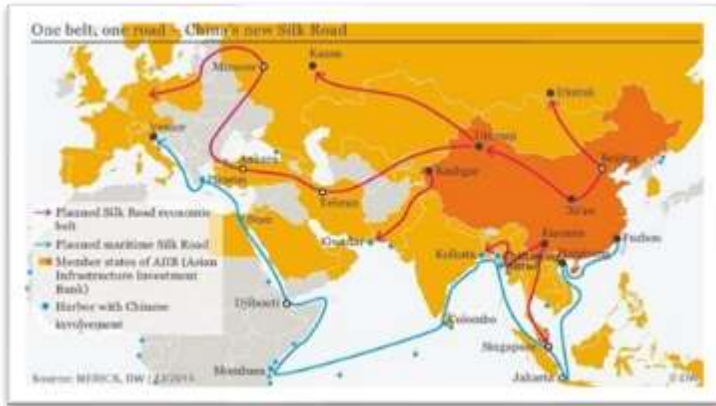
ایران به عنوان یک پل زمینی، از یکسو آسیای مرکزی را به خلیج فارس و از طرف دیگر مدیترانه را به آسیای جنوبی متصل می‌کند، به این ترتیب، ایران مستقیماً درگیر و تحت تأثیر تحولات ژئوپلیتیکی چهار زیر منطقه خلیج فارس، مدیترانه شرقی، آسیای مرکزی (قفقاز) و آسیای جنوبی است (Kouhi, 2019: 2). همه این ظرفیت و قابلیت‌ها این امکان را برای ایران فراهم ساخته که به عنوان قطب ترانزیت انرژی منطقه به ایفای نقش ترانزیتی بپردازد و همواره در استراتژی‌ها و نظریه‌های ژئوپلیتیکی مورد توجه قرار گرفته و افزون بر قرار گرفتن در موقعیت مرکزی تئوری

ریملند اسپایکمن که تلاقی دهنده آب و خشکی است، در نظریه بیضی استراتژیک انرژی جفری کمپ نیز کشور محوری شناخته شد که حد فاصل بین دریای خزر و خلیج فارس است و می تواند دو منبع عظیم انرژی و کشورهای این دو منطقه را به یکدیگر پیوند دهد (Naji, 2001: 155).

گریدور یک کمربند- یک جاده

شی جین پینگ، رئیس جمهوری خلق چین، در سال ۲۰۱۳ پروژه یک کمربند، یک جاده را که از دو مؤلفه طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم و کمربند اقتصادی جاده ابریشم تشکیل شده بود، به طور جداگانه اعلام کرد. طرح یک کمربند یک جاده (OBOR) یک ابتکار تاریخی است که مردم جهان را به هم متصل می کند و فرصت های مختلفی را برای صلح جهانی تسهیل می کند (Sarker et al., 2018: 624). این طرح شامل دو مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی» است. «کمربند اقتصادی راه ابریشم» مسیر باستانی راه ابریشم چین را از طریق آسیای مرکزی، روسیه و خاورمیانه به اروپا متصل نموده و «راه ابریشم دریایی»، چین را از طریق دریا به جنوب شرقی آسیا و آفریقا مرتبط می کند. به نوشته اندیشکده شورای روابط خارجی آمریکا (CFR) تا به امروز، ۱۴۷ کشور یعنی دو سوم جمعیت جهان که ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را تولید می کنند، این پروژه را امضا یا به انجام آن علاقه نشان داده اند.

نقشه شماره (۲): طرح یک کمربند - یک جاده چین



در حقیقت طرح یک کمربند - یک جاده، پروژه جایگزین چین با پیمان شکست خورده TPP اوباما به حساب می آید که این بار به جای ایالات متحده از سوی چین مطرح شد. ایتالیا به عنوان تنها عضو هفت کشور صنعتی بزرگ موسوم به G7 چهار سال قبل به طرح BRI پیوسته، ولی اکنون قصد خروج از این طرح را دارد. «گویدو کروستو» -وزیر دفاع ایتالیا- در ماه اوت ۲۰۲۳ اعلام نمود؛ امضای قرارداد چهار سال قبل، یک اقدام بداهه و وحشیانه بود و ما فقط یک محموله بار پرتقال به چین صادرات نموده اما آن‌ها طی این مدت صادرات خویش به ایتالیا را سه برابر نموده‌اند (NBC, 2023). اگرچه طرح مذکور به عنوان یک پروژه زیرساختی جهانی بی سابقه است که منتقدانش آن را به عنوان تلاش پکن برای به دست آوردن نفوذ در سطح جهانی و وابسته نمودن مالی کشورهای

کوچک‌تر به سرمایه‌گذاری چینی توصیف می‌نمایند، با زوال نسبی جاده ابریشم قدیم، بسیاری از کشورهای مستقر در مسیر آن به حاشیه رانده شدند.

با فروپاشی شوروی و به تبع آن، استقلال کشورهای آسیای مرکزی جایگاه ایران در احیای راه ابریشم پررنگ شده است. اهمیت چین 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 برای کشورهای این منطقه مربوط می‌شود. لذا موقعیت استراتژیک ایران، این کشور را به یک جزء حیاتی در چارچوب جهانی ابتکار یک کمربند یک جاده تبدیل می‌کند (Tianyang, 2019). در واقع برای چین، ضرورت جبران منافع اقتصادی امریکا در خلیج فارس، مستلزم آن است که کشورهای بیشتری به ابتکار یک کمربند یک جاده بپیوندند و ایران با توجه به نزدیکی جغرافیایی خود به منطقه و روابط شکننده آن با امریکا به عنوان یک ذینفع مهم در این طرح عمل می‌نماید (Rifaat, 2016). از طرفی، چین برای کسب منافع ملی و بین‌المللی خود در جاده ابریشم جدید، به قدرت‌های منطقه‌ای مهم توجه ویژه داشته و در زمان فعلی برای ایران اهمیت خاصی قائل است که ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است (ارغوانی پیرسلامی و پیرانخو، ۱۳۹۶: ۲۷).

کریدور شمال - جنوب

کریدور شمال-جنوب در سال ۲۰۰۰ میلادی توسط سه کشور ایران،

روسیه و هند تأسیس شد. روسیه و هند به دلیل موقعیت جغرافیایی ایران که خلیج فارس و تنگه هرمز را به اوراسیا متصل می‌کند، ایران را نیز درگیر این پروژه نمودند (Noorali, 2022: 1161). این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتری چندمنظوره بوده و بمبئی را از طریق ایران و آذربایجان به سن‌پترزبورگ متصل می‌نماید که در ادامه کشورهای؛ ارمنستان، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان نیز به عضویت این کریدور درآمده‌اند (Sarma, 2018: 124). از جمله ویژگی‌های مسیر شمال-جنوب، امنیت و کارآمد مسیر برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی جهت دستیابی به اقیانوس هند و کوتاه کردن ۴۰ درصدی زمان و ۳۰ درصدی هزینه حمل کالا نسبت به مسیر کانال سوئز است (نوروزی و تقی‌زاده، ۱۳۹۷: ۶). متأسفانه چالش‌های زیادی بر سر راه حضور ایران در این کریدور وجود دارد که عبارت است از: مناقشات ژئوپلیتیک ارمنستان و آذربایجان، طرح کریدور زنگرور و بسته شدن مرز ایران و ارمنستان، عدم تکمیل خط راه‌آهن رشت-آستارا، اعمال تحریم‌های اقتصادی توسط امریکا علیه ایران، عدم تکمیل و توسعه بندر چابهار توسط هند و مناسبات ایران با چین به عنوان کشور رقیب هند در منطقه باعث طراحی کریدورهای جایگزین توسط هند و دور زدن ایران شده است. اگرچه قرارداد سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری هند برای توسعه بندر چابهار در خردادماه ۱۳۹۵ با حضور نارندرا مودی در تهران به امضاء رسید، با تعلل

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۲۳

هند مواجهه بوده است اما با پیوستن ایران به پیمان شانگهای و تلاش روسیه برای توسعه کریدور INSTC احتمال فعالیت مجدد هند در توسعه بندر چابهار با هدف دسترسی به افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان و روسیه و سپس اروپا متصور خواهد بود.

نقشه شماره (۳): کریدور شمال - جنوب



کریدور تراسیکا

این پروژه با نام کریدور حمل و نقل اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی که به نوعی رقیب پروژه یک کمر بند یک جاده چین محسوب می شود، اروپا و آسیا را از طریق دریای سیاه و قفقاز به یکدیگر متصل می کند. تراسیکا را می توان به عنوان کریدور شرقی - غربی نیز نام برد. ایران در برنامه اولیه این کریدور نبوده، ولی با پیوستن ایران به این توافقنامه در سال ۲۰۰۹

مسیرهای این کریدور توسعه یافته و افزون بر مسیر دریای سیاه، مسیر زمینی بلغارستان، ترکیه و ایران که از اقتصادی‌ترین مسیرهای دسترسی اروپا به آسیا است، به مسیرهای یادشده اضافه شد. با عضویت ایران در کریدور تراسیکا، امکان عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان جهت پیوستن به این کریدور مهیا شده و مسیر جنوبی این کریدور برای ارسال کالا از اروپا به کشورهای آسیای مرکزی و چین محقق می‌گردد. شاخه جنوبی این کریدور از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می‌شود که در صورت پیوستن افغانستان و پاکستان به این کریدور و افزایش تبادل با کشورهای شرق اروپا، بخش بیشتری از مسیرهای ایران در این کریدور فعال خواهند شد (وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۷).

کشورهای ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان فعالیت خود را در بندرهای حوزه دریای خزر گسترش داده و این امر اهمیت بندرگاه‌های حوزه دریای خزر را در اقتصاد کشورهای شرق آسیا تا اروپا مهم جلوه داده و ایران نیز به توسعه و تجهیز بندر امیرآباد پرداخته که با توجه به اتصال به خطوط ریلی و امکان ارتباط سریع با خلیج فارس می‌تواند نقش محوری را در اتصال این کشورها به آب‌های آزاد داشته باشد. اما از سال ۲۰۱۰ و اعمال تحریم‌های گسترده اقتصادی علیه ایران شاهد عدم توسعه بندرها در دریای خزر و مسیر ریلی از سوئی و بروز اختلاف‌های سیاسی و ایدئولوژیکی بین ایران و برخی از کشورهای عضو باعث گردیده ایران

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۲۵

نتواند از ظرفیت‌های بالقوه خود در طرح اتصال شرق-غرب اتحادیه اروپا نقش فعالی داشته باشد. اما اهمیت ویژه جغرافیای ایران برای کریدور اتحادیه اروپا می‌تواند راه را برای همکاری با اعضاء هموار سازد.

کریدور CPEC

چین و پاکستان در سال ۲۰۱۵ میلادی توافق اقتصادی را امضاء نمودن که بخشی از آن به توسعه بندر گوادر پاکستان توسط چین مربوط بود. چین در زمان امضای این قرارداد متعهد شد تا مبلغ ۱.۶۲ میلیارد دلار در بخش ساخت و توسعه این بندر به صورت BOT سرمایه‌گذاری نماید که هدف از اجرای این پروژه، اتصال پاکستان به بخش غربی چین عنوان گردیده است (China Daily, 2016: 3). سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده اولیه از سوی چین برای کریدور اقتصادی CPEC رقمی حدود ۴۶ میلیارد دلار برآورد شده بود که بعدها این رقم به ۵۴ میلیارد دلار افزایش یافت. همچنین این پروژه عمرانی - تجاری بزرگ، توسعه شبکه گسترده بزرگراه‌ها و راه‌آهن پاکستان را نیز شامل می‌شود. همچنین از زمان تأسیس کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) دولت چین با ۲۵.۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در پاکستان، بیش از ۷۰ هزار شغل ایجاد نموده است. طبق برآورد دولت پاکستان، شبکه حمل‌ونقل (عمدتاً مستعمل) این کشور باعث هدر رفتن ۳/۵ درصد تولید ناخالص داخلی پاکستان می‌شود، لذا شبکه‌های جدید حمل‌ونقل که به عنوان بخشی از طرح دالان اقتصادی ساخته خواهند شد، بندرهای گوادر و کراچی را به شمال پاکستان و از

آنجا به غرب چین و آسیای میانه متصل خواهد نمود و این کریدور، جایگزین مناسبی برای دور زدن مالاکا خواهد بود (Shah et al., 2015: 4).

از طرف دیگر، با توجه به اختلافات دیرینه مرزی بین هند و پاکستان، هندوستان برای دستیابی به بازار آسیای میانه چاره‌ای جز همکاری با ایران ندارد، چون این کشور نمی‌تواند روی همکاری پکن و اسلام‌آباد حساب باز کند. در همین راستا دهلی‌نو تمرکز ویژه‌ای روی توسعه بندر چابهار به همراه تهران و کابل داشت تا بتواند به نوعی با کریدور اقتصادی چین و پاکستان نیز رقابت کند و توانست نظر ترامپ را جلب نماید و این پروژه از تحریم‌های آمریکا نیز معاف گردید، چون بندر چابهار می‌تواند هند را به آسیای میانه برساند. همچنین ایران به پاکستان پیشنهاد پیوستن به پروژه بندر چابهار را داد و اعلام نمود که بندر چابهار به عنوان رقیب یا مخالف بندر گوادر نیست بلکه می‌تواند مکمل استراتژیک یکدیگر در منطقه باشند. اما تحولات اخیر در قفقاز و افغانستان به طریقی پیش رفت که در واقع توسعه چابهار را نیز با ابهام مواجه ساخت. از یک سو بازیابی قدرت طالبان و رابطه نزدیک آن‌ها با پاکستان و از سوی دیگر پیروزی آذربایجان در جنگ قره‌باغ، باعث شد این موضوع نیز تحت تأثیر قرار بگیرد. پاکستان نیز اخیراً از رابطه نزدیک با طالبان بهره جسته و اقدام به رایزنی جهت پیوستن کابل به CPEC نموده که جایگاه بندر چابهار را تضعیف و ایران از مسیر این کریدور خارج شده است (Hussain, 2021: 206).

کریدور عربی - مدیترانه‌ای هند (IMEC)

هند با طراحی یک کریدور تجاری چندوجهی جدید قصد دارد از طریق دریای عرب و شرق دریای مدیترانه به اروپا متصل گردد. هند با کریدور استراتژیک جدید، می‌تواند الگوهای تجاری بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را به طور اساسی تغییر دهد. یکی از ثمرات اولیه عادی‌سازی روابط دیپلماتیک بین امارات متحده عربی و اسرائیل بر اساس توافق ۲۰۲۰ برقراری ارتباط ریلی امارات - عربستان سعودی - اردن - اسرائیل است که از طریق بندر حیفا در سواحل مدیترانه وارد اروپا می‌گردد. در همین راستا امریکا، هند، امارات متحده عربی و رژیم صهیونیستی در سال ۲۰۲۲ با تأسیس گروه همکاری I2U2 اقدام به انجام سرمایه‌گذاری‌های مشترک در زمینه‌های حمل‌ونقل، آب، انرژی، فضا، سلامت و امنیت غذایی نموده‌اند. عادی‌سازی روابط اعراب و رژیم صهیونیستی یکی از اهداف تشکیل این گروه است و حذف ساختاری ایران از منافع اقتصادی این کریدور نیز می‌تواند در راستای نظام تحریم‌های اقتصادی ایران تعریف گردد.

هند با ایجاد کریدور آی مک، یک تغییر پارادایمی با پیامدهای ژئوپلیتیکی عظیمی را دنبال می‌نماید و از طرفی کریدور غذایی، معماری تجاری اعراب - مدیترانه را تقویت می‌کند. لذا از زمانی که چین ساخت بندر گوادر پاکستان و توسعه بزرگراه «قره قروم»^۱ چین به پاکستان را در

۱ - شاهراه قره قروم، مرتفع‌ترین جاده سنگفرش شده بین‌المللی در جهان است. این شاهراه چین را از طریق رشته‌کوه قره قروم با گذر از دره گردنه خنجراب در ارتفاع ۴۶۹۳ متری به پاکستان متصل می‌کند.

سال ۲۰۰۲ آغاز کرده، سیاست‌گذاران دهلی‌نو به دنبال ابزاری برای جلوگیری از به حاشیه رانده شدن هند به دلیل تلاش پکن برای ایجاد نظم اقتصادی جدید اوراسیا بودند. با مسدود شدن دسترسی زمینی هند به آسیای مرکزی توسط پاکستان و چین (تثبیت کمربند اقتصادی جاده ابریشم توسط پکن)، چشم‌انداز انزوای استراتژیک کامل هند در آسیای مرکزی افزایش یافت.

نقشه شماره (۴): کریدور هند-عرب-مدیترانه



دهلی‌نو ابتدا به دنبال توسعه کریدور چندوجهی برای رسیدن به اروپا از طریق آسیای مرکزی با ساخت بندر مدرن چابهار در سواحل ایران بود که ارتباط گوادر و ترابری زمینی که از چابهار به افغانستان و از آنجا به

سمت شمال آسیای مرکزی میسر گردد. زیرا با توجه به اینکه بندر چابهار به عنوان گره اتصال اقیانوس هند است، دهلی نو به دنبال ایجاد کریدور بین‌المللی ترانزیتی شمال-جنوب بود تا با چین رقابت کند (Tanchum, 2021). بیش از دو دهه است که توسعه INSTC با برخی عقب‌نشینی‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی مواجه بوده و هنوز محقق نگردید، لذا هند کریدور جدیدی را جایگزین ایران نموده است. به همین منظور در ژانویه ۲۰۱۷ توافقنامه مشارکت استراتژیک جامع (CSP) بین ابوظبی و دهلی نو منعقد گردید که پیش‌بینی شده تجارت دوجانبه هند و امارات متحده عربی از ۸ به ۶۰ میلیارد دلار رشد کند (Waheed, 2018). همچنین کریدور جدید هند به اروپا، ضمن کاهش هزینه برای تجارت هند، در خوش‌بینانه‌ترین سناریو جایگزین مناسبی برای INSTC خواهد بود. چون با برقراری ارتباط ریلی از امارات متحده عربی به بندر حیفا در اسرائیل، هند از مسیر دریایی می‌تواند ظرف ۱۰ روز شاهد رسیدن کالاهای هندی به سرزمین اصلی اروپا باشد و زمان سفر فعلی برای حمل‌ونقل تجاری هند به اروپا را تا ۴۰ درصد کاهش دهد (Roy, 2012: 623).

نکته مغفول در این سناریو، مسئله تنش‌های دیرینه هند با پاکستان است که هند جهت دسترسی به بازار افغانستان ناگزیر به استفاده از توان بندر چابهار خواهد بود. هند با عبور از خطوط قرمز ایران، تسریع‌کننده پروژه عادی‌سازی و تسهیل‌کننده تحریم ترانزیتی ایران شده و از این‌رو نیازمند واکنش عملیاتی از طرف ایران است. لذا تعریف پروژه‌های مغایر با منافع

هند در منطقه یکی از مهم‌ترین واکنش‌های ایران به این اقدام هند می‌تواند باشد. با توجه به نوع روابط هند با چین و پاکستان، تشکیل ائتلاف و همکاری مشترک با کشورهای پاکستان و چین و تعریف پروژه‌های امنیتی، سیاسی و اقتصادی مشترک با چین و پاکستان نیز به محدودسازی هند کمک می‌نماید. اگرچه با آغاز تنش بین رژیم اسرائیل و حماس پس از بروز طوفان الاقصی از اکتبر ۲۰۲۳ کریدور مذکور به حالت تعلیق درآمده و ریسک این کریدور آی مک را افزایش داده است. همچنین استفاده از ظرفیت بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی که کریدور آی مک در تقابل با منافع ملی آن‌هاست، راهبرد دیگر در مقابله با این کریدور است؛ چون ائتلاف منطقه‌ای و کریدور عرب - مد به صورت مستقیم در تقابل با منافع کشورهای ترکیه، آذربایجان، پاکستان، چین و روسیه است و از میان این بازیگران چین و ترکیه به طور خاص از لحاظ اقتصادی و سیاسی متضرر خواهند شد و از این حیث منافع آن‌ها با منافع ایران همپوشانی دارد. ترکیه و چین با درک تهدید برخاسته از این ائتلاف منطقه‌ای و برهم خوردن موازنه قدرت منطقه‌ای به همراه روسیه می‌توانند جبهه جدیدی در برابر این ائتلاف و اعلام جنگ کریدورها نمایند.

کریدور زنگزور

جنگ قره‌باغ دوم میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان، باعث تغییر جغرافیای سیاسی منطقه قفقاز گردید. جمهوری آذربایجان اقدام به راه-اندازی کریدوری موسوم به زنگزور نمود که جمهوری خودمختار

نخجوان را از طریق ارمنستان، روسیه و ترکیه به یکدیگر متصل کند که ضمن دور زدن ایران به آسیای مرکزی متصل خواهد شد. به همین دلیل، نگاه جمهوری اسلامی ایران به این کریدور به عنوان یک پروژه مشترک آذری و ترکی است که مورد حمایت ایالات متحده و اتحادیه اروپا است و هدف آن ایجاد ارتباط ترکیه با متحد خود یعنی جمهوری آذربایجان و دسترسی آن به دریای خزر است و می تواند نقشه ترانزیت کل منطقه را تغییر دهد.

از طرفی، آغاز جنگ روسیه و اوکراین پیامدهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی متعددی در منطقه داشت که از آن جمله؛ بحث های جدی در مورد مسئولیت مسیرهای جدید حمل و نقل بوده که قفقاز جنوبی یکی از مهم ترین مناطق ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک متنوع است که می تواند نقش مهمی در حمل و نقل منابع خزر ایفا کند (Gawliczek, 2023).

برخی از نگرانی های ج.ا.ایران در خصوص کریدور زنگزور به شرح ذیل است:

الف) موجب کاهش یا قطع همکاری و ارتباط نزدیک با ارمنستان و افول جایگاه استراتژیک ایران در منطقه گردد.

ب) در شرایطی که ایران می تواند به یک تأمین کننده انرژی اروپا تبدیل شود و از طرفی از بن بست توافق هسته ای و مسائل تحت تحریم خارج شود این کریدور ایران را بیشتر منزوی کند.

نقشه شماره (۵): کریدور زنگزور



پ) این کریدور، تهدیدی جدی برای مسیرهای حمل و نقل و ترانزیت زمینی ایران است. به‌ویژه اینکه زنگزور تلاشی برای محروم کردن ایران از درآمد حاصل از عبور کالاهای صادراتی ترکیه به کشورهای آسیای مرکزی و همچنین اخذ عوارض کامیون‌های عبوری جمهوری آذربایجان به منطقه نخجوان واقع در داخل ارمنستان خواهد بود.

ت) این توافقنامه، موجب قطع دسترسی ایران به منطقه خودمختار نخجوان خواهد شد. به عبارت دیگر، کریدور زنگزور آذربایجان، ترکیه، ارمنستان و روسیه را به هم متصل خواهد نمود و علاوه بر این، برای اولین بار در تاریخ معاصر، روسیه و ترکیه یک اتصال ریلی خواهند داشت. کریدور زنگزور به کوتاه‌ترین مسیر حمل‌ونقل زمینی بین اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس و همچنین نقطه تقاطع مسیرهای شمال - جنوب و شرق - غرب

تبدیل خواهد شد و به طور قابل توجهی عملیات مسیرهای حمل و نقل زمینی را که اروپا و آسیا را به هم متصل می کند، گسترش خواهد داد. (ث) آذربایجان ۱۵ درصد از ۳۵۰ میلیون متر مکعب گاز ارسالی از طریق ایران به نخجوان را به عنوان هزینه ترانزیت به ایران پرداخت می نماید که با افتتاح کریدور جدید، ایران ممکن است این سود را از دست دهد. (ج) بر اساس قرارداد فروش گاز بین ترکیه و ایران در سال ۱۹۹۶ ترکیه برای هزار متر مکعب گاز ۴۹۰ دلار به ایران می پردازد که ترکیه می تواند این قرارداد را به مبلغ ۳۳۵ دلار با آذربایجان منعقد نماید و اگر خط لوله گاز از آذربایجان به ترکیه از طریق این کریدور ساخته شود، ایران شاهد ضرر مضاعفی در درآمد فروش گاز متحمل خواهد شد. همچنین پروژه خط لوله گاز ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا در سال ۲۰۱۷ به دلیل اختلافات مالی مسدود شده که ترکمنستان اکنون می تواند این گاز را از طریق آذربایجان به اروپا منتقل نماید (Nakanishi, 2023).

(چ) پروژه خط لوله ترانس خزر ممکن است با حمایت ایالات متحده دوباره مطرح شود. این خط لوله که از ترکمنستان تا آذربایجان امتداد خواهد داشت، ممکن است با خطوط لوله موجود که از آذربایجان، گرجستان و ترکیه می گذرد ادغام شود (Piriyev et al., 2022). طراحی کریدور زنگزور به نحوی است که موقعیت ژئوپلیتیکی رقبای ایران ارتقا خواهد یافت و ترکیه نیز به آسیای میانه دسترسی بهتری خواهد داشت. در عین حال چین، به عنوان اقتصاد نوظهور جهان در پی یافتن مسیرهایی برای

دسترسی مستقیم به اروپا است. به جز دریا، کشور چین چهار مسیر را برای رسیدن به اروپا در نظر دارد که هر چهار مسیر از خاک ایران می‌گذرد. لذا چنانچه کریدور زنگزور احداث گردد، با اتصال ترکیه، جمهوری آذربایجان و روسیه به یکدیگر، یکی از این مسیرها بدون گذر از ایران وصل می‌شود. و در نهایت ایران دچار خفگی ژئوپلیتیکی خواهد شد.

کریدور شرق- غرب

کریدور شرق به غرب همان جاده ابریشم قدیمی است با قدمتی بیش از ۲۰۰۰ سال که قاره اروپا و آسیا را از طریق ایران به یکدیگر متصل می‌نماید. کریدور شرق به غرب با داشتن شش مسیر مختلف، حمل و نقل کالا را از طریق ایران بین کشورهای آسیای میانه، خاور دور، شرق آسیا، آسیای جنوب شرقی، اروپا و آفریقا امکان‌پذیر می‌کند. مسیر ایرانی کریدور شرق-غرب از مرزهای شمال شرقی ایران شامل: دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف‌آباد، اینچه برون، به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل: جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق، خسروی و بالعکس است. همچنین این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس-رازی به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل نقل حدود دو میلیون تن بار است. مزیت اصلی کریدور ITC یا همان شرق-غرب؛ کاهش دو برابری زمان مسافت با حمل و نقل کانتینری از طریق راه آهن (در مقایسه با دریا) است. از آنجا که وجود قوانین و مقررات متفاوت حمل و نقل ریلی، مانع اصلی افزایش گردش کالا در این مسیر است. به گونه‌ای که؛ در اروپا، مقررات

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۳۵

کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین‌المللی با ریل (COTIF) حاکم است اما در کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، کشورهای حوزه بالتیک و همچنین در آلبانی، ایران، چین، کره شمالی، ویتنام، مغولستان، مجارستان و اسلواکی موافقت‌نامه حمل و نقل مستقیم بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن و دستورالعمل رویه پیوست آن (SMGS) حاکم است و تنها موقعیت ژئوپلیتیکی و زیرساخت‌های ایران، این امکان را دارد که این کریدور را به عنوان قطب ترانزیتی شرق به غرب تبدیل نماید (Fedorenko, 2020: 88).

نقشه شماره (۶): کریدور شرق- غرب



مزیت اصلی کریدور ITC یا همان شرق-غرب؛ کاهش دو برابری زمان مسافت با حمل و نقل کانتینری از طریق راه‌آهن (در مقایسه با دریا)

است. از آنجا که وجود قوانین و مقررات متفاوت حمل و نقل ریلی، مانع اصلی افزایش گردش کالا در این مسیر است. به گونه‌ای که؛ در اروپا، مقررات کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین‌المللی با ریل (COTIF) حاکم است اما در کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، کشورهای حوزه بالتیک و همچنین در آلبانی، ایران، چین، کره شمالی، ویتنام، مغولستان، مجارستان و اسلواکی موافقت‌نامه حمل و نقل مستقیم بین‌المللی کالا از طریق راه آهن و دستورالعمل رویه پیوست آن (SMGS) حاکم است و تنها موقعیت ژئوپلیتیکی و زیرساخت‌های ایران، این امکان را دارد که این کریدور را به عنوان قطب ترانزیتی شرق به غرب تبدیل - نماید (Fedorenko, 2020: 88).

کریدور لاجورد

ساخت مسیر ترانزیتی لاجورد با سرمایه‌گذاری اولیه ۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ آغاز شد. کریدور لاجورد از غرب افغانستان آغاز و از بندر ترکمن‌باشی ترکمنستان به وسیله کشتی به باکو و سپس از طریق راه آهن به گرجستان، ترکیه و اروپا ادامه می‌یابد.

این کریدور که به کریدور ترانزیتی ترکیه-گرجستان-آذربایجان ترکمنستان-افغانستان نیز معروف است، پتانسیل بالایی برای افغانستان دارد تا بتواند به دریاها دسترسی پیدا نماید (Rahim, 2019: 67). اگرچه این کریدور از خاک ایران عبور نخواهد نمود اما در حال حاضر، به دلیل خروج ایالات متحده و تسلط طالبان بر افغانستان و بروز تغییرات و

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۳۷

محدودیت‌های قابل توجه در داخل آن کشور و در نتیجه عدم روابط دیپلماتیک با سایر کشورها و افزایش مشکلات اقتصادی در افغانستان، قابلیت اجرایی ندارد.

نقشه شماره (۷): کریدور لاجورد



کریدور بصره - ترکیه

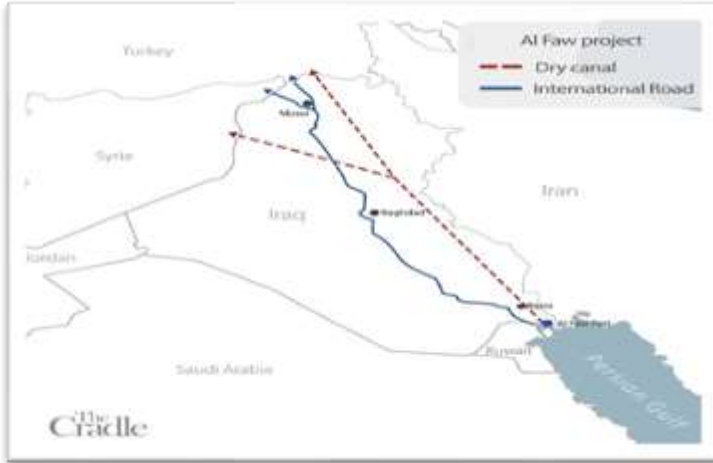
عراق به دنبال تأسیس جاده توسعه‌ای است که بر اساس آن طرح که از آن با عنوان کانال خشک نیز یاد می‌شود، قرار است بندر مرسین ترکیه در حاشیه دریای مدیترانه را از طریق شبکه ریلی به عراق و از آنجا نیز به بندر فاو متصل نماید و با این طرح امکان دستیابی ترکیه به سواحل خلیج فارس فراهم خواهد شد و یک اقدام بلند پروازانه با هدف ایجاد یک مسیر تجاری جدید از بصره به ترکیه، با هدف دور زدن کانال سوئز است. از سویی؛ ترکیه به عنوان واردکننده عمده نفت عراق، از زیرساخت‌های حمل و نقل بهبود یافته بهره‌مند خواهد شد. با افزایش بالقوه انتقال جریان

نفت و گاز از عراق، ترکیه می‌تواند منابع انرژی خود را متنوع نموده و امنیت انرژی خود را تقویت نماید. همچنین این امر باعث تقویت روابط اقتصادی نزدیک‌تر بین عراق و سایر کشورها می‌شود (Tuna Aygün, 2023).

از آنجا که کریدور میانی (ترانس کاسپین) امکان رقابت با کریدور شمالی عبوری از خاک روسیه را ندارد، ترکیه از ایجاد مسیر موازی در عراق حمایت می‌کند. همچنین، ایجاد مسیر مناسب برای انتقال گاز قطر به اروپا، اروپایی‌ها را به یکی از حامیان توسعه این کریدور تبدیل خواهد کرد. اما ساخت این کریدور در حالی آغاز گردیده که از حدود ۲۰ سال قبل، پروژه اتصال خط راه‌آهن شلمچه به بصره به طول ۳۲ کیلومتر تاکنون عملیاتی نشده و اتصال راه‌آهن ایران و عراق می‌توانست ایران را از یک مسیر عربی به اروپا برساند.

از طرفی، سرمایه مورد نیاز برای پروژه راه‌آهن شلمچه به بصره حدود ۲۵۰ میلیون دلار برآورد شده ولی پروژه فاو به ترکیه نیازمند حدود ۱۷ میلیارد دلار خواهد بود. لذا اگرچه احداث این کریدور ترانزیتی باعث دور خوردن ایران از کریدورهای مهم منطقه خواهد شد، اما تکمیل این کریدور به دلیل نیاز به حجم بالای سرمایه‌گذاری، اختلافات داخلی و مواضع غیرهمسوی اقلیم کردستان با مقامات عراقی جای تردید دارد. به‌گونه‌ای که اقلیم کردستان چندی پیش با گسترش راه‌آهن به طول ۴ کیلومتر از دهوک تا گذرگاه ابراهیم الخلیل در مرز ترکیه مخالفت نمود.

نقشه شماره (۸): کریدور بصره- ترکیه



نتیجه گیری

یکی از مؤلفه‌های دیپلماسی اقتصادی برای کشورها، بهره‌مندی از پتانسیل کریدورهای تجاری بین‌المللی است که ایجاد و گسترش کریدورها با هدف حمل و ترانزیت کالا و انرژی با سرعت زیادی در حال اجراست. از جمله باید به دیپلماسی اقتصادی کشورهای چین و هند به‌عنوان دو ابرقدرت آینده اقتصاد جهان اشاره داشت که دگرترین مبادلات ترکیبی بری و بحری را دنبال نموده و طراحی و اجرای بسیاری از کریدورهای مهم بین‌المللی را در دست گرفته‌اند. تلاش چین برای انعقاد قرارداد همکاری ۲۵ ساله با ایران که یکی از بازیگران مخالف هژمونی جهانی امریکاست و هم‌زمان توسعه همکاری اقتصادی و فنی با کشورهایی نظیر

عربستان سعودی که در فهرست متحدان امریکا قرار داشته و کشورهای اروپایی که به صورت سنتی متحد امریکا بوده‌اند، نشان‌دهنده این نکته است که چین به خوبی توانسته، در حوزه دیپلماسی اقتصادی به رقابت با امریکا پردازد و حداقل در غرب آسیا گام‌های مهمی جهت به چالش کشیدن هژمونی امریکا بردارد.

جمهوری اسلامی ایران علی‌رغم قرار گرفتن در چهارراه ترانزیتی جهان، بنا بر دلایل مختلفی همچون اعمال تحریم‌های ظالمانه از سوی امریکا و هم‌پیمانانش، عدم توسعه زیرساخت‌های لازم به‌ویژه در حوزه بندرها و حمل‌ونقل ترکیبی، عدم دیپلماسی اقتصادی فعال، درک مبهم نسبت به پتانسیل بالای اقتصاد دریا محور و تکیه بر اقتصاد خشکی محور، شاهد حذف تدریجی جمهوری اسلامی ایران از مسیر کریدورهای بین‌المللی انتقال کالا و انرژی هستیم. ایران زمانی می‌تواند وارد تعامل با سایر کشورهای بزرگ اقتصادی گردد که خود را درون پازل و معادلات اقتصادی آن‌ها تعریف نماید؛ اما در شرایط جاری، طراحان کریدورها به دنبال جایگزینی مسیر جدید و دور زدن ایران هستند که از جمله می‌توان به کریدور CPEC اشاره داشت که چین با سرمایه‌گذاری در بندر گوادر پاکستان، به‌عنوان رقیب اصلی بندر اقیانوسی چابهار و با هدف به چالش کشیدن قدرت دریایی هند در منطقه و دور زدن مسیر بندر مالاکا در مسیر راه ابریشم جدید و یا همان دکترین یک کمر بند- یک جاده، ایران را دور خواهد زد و پاکستان نیز با حمایت چین، در حال تکمیل مسیر جایگزین

کریدور شمال- جنوب است.

از طرف دیگر؛ دولت ترکیه در تلاش است تا با برقراری اتصال ریلی به بصره عراق، ضمن دستیابی به آب‌های خلیج فارس، کریدور جدیدی در غرب ایران ایجاد و ترانزیت کالا و انرژی را از طریق عراق به اروپا هدایت و خاک ایران را دور بزند. در همین چارچوب، در حالی که چین با ایران و عربستان قراردادهای همکاری ۲۵ ساله منعقد نموده، اما از آنجا که فرآیند سرمایه‌گذاری اقتصادی چین به جهان خارج وابسته است، جهت دستیابی به بازارهای جدید و بر اساس رویکرد فرصت محور در سیاست خارجی شی جین‌پینگ، چین نسبت به ورود به بازارهای اقتصادی پر ریسک و تحریمی همچون ایران امتناع می‌نماید. لذا همان‌طور که ترکمنستان در راستای توسعه کریدور لاجورد و با احداث بندر ترکمن‌باشی در دریای خزر تلاش دارد نقش ایران را در جاده ابریشم کم‌رنگ سازد، با توسعه کریدور زنگزور، کریدور هند-عرب-مدیترانه، کریدور آلتید و... شاهد خروج ایران از چرخه بزرگ اقتصادی کریدورهای ترانزیت کالا و انرژی منطقه خواهیم بود.

متأسفانه در شرایط فعلی به دلیل مشکلات عدیده در حکمرانی به‌ویژه کمبود شدید منابع مالی، بخش زیادی از توان عمرانی کشور صرف تکمیل و اتصال کریدور شمال- جنوب و شرق- غرب گردیده که با کندی روند پیش‌رو، شاهد ایجاد کریدورهای اقتصادی جدید برای پیوند آسیا به اروپا توسط ابرقدرت‌های اقتصادی منطقه با همکاری امریکا و

اسرائیل هستیم. از جمله باید به توافق سران کشورهای عضو گروه G20 در نشست ۲۰۲۳ در دهلی نو اشاره داشت که جهت سرعت بخشیدن به ایجاد کریدور تجاری جدید هند-عرب-مدیترانه توافق گردید و باعث حذف بندر چابهار از محوریت اتصال هند به اروپا خواهد گردید.

پیشنادهای سیاست گذاری:

۱. ارتقای دیپلماسی اقتصادی با هدف قرار گرفتن ایران در زنجیره کریدورهای بین‌المللی
۲. با توجه به سرعت طرح کریدورهای رقیب و اهتمام کشورها به تکمیل این کریدورها، ضروری است ضمن تجدیدنظر در رفتار با شرکای بین‌المللی و نگاه جامع به تحولات منطقه‌ای، اهتمام جدی نسبت به تکمیل پروژه‌های کریدوری ایران صورت پذیرد.
۳. جذب سرمایه‌گذاری چین و هند در توسعه بندرهای جنوبی ایران با هدف اتصال بندرها به کریدورهای بین‌المللی
۴. احداث خط راه‌آهن چابهار به گوادر پاکستان (به طول ۱۷۰ کیلومتر) با هدف اتصال زنجیره تعامل و مکمل این دو بندرگاه اقیانوسی
۵. اولویت قرار گرفتن دیپلماسی اقتصادی ایران با فعال شدن ایران در سازمان همکاری شانگهای و پیمان بریکس

منابع

- آقاجری، محمدجواد و رستمی فر، سیمین سادات (۱۳۹۱). پیمان سارک و تأثیر آن بر منطقه گرای، *مطالعات روابط بین‌الملل*. ۵ (۲۰)، ۴۰-۹.
- ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و پیرانخو، سحر (۱۳۹۶). جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، *روابط خارجی*. ۹ (۳)، ۲۴-۷.
- پوراحمدی، حسین (۱۳۸۸). دیپلماسی انرژی و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران، *دانش سیاسی*. ۵ (۲)، ۴۰-۵.
- چترجی، چارلز (۱۴۰۱). *دیپلماسی اقتصادی و سیاست‌گذاری خارجی* (امیرحسین عرب‌پور، رضا توکلی و پیمان حسنی، مترجمان). تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (ع)
- سیف، محمد سعید، اژدری، علی‌اصغر و شجاعی، سعید (۱۳۹۷). نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دستیابی به اهداف صنایع دریایی)، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)
- سیمبر، رضا و غلام‌نیا، هادی (۱۴۰۰). دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (مطالعه موردی همکاری‌های تعرفه‌ای)، *آسیای مرکزی و قفقاز*. (۱۱۳).
- سیمبر، رضا (۱۳۸۹). سیاست خارجی امریکا و تحریم‌های جدید علیه ج.ا.ایران، *دانش سیاسی*. ۱۲ (۶)، ۱۳۸-۱۰۷.

۴۴ فصلنامه تعاملات دیپلماتیک

طیب، علیرضا و بزرگی، وحید (۱۳۹۶). نظریه‌های متعارض در روابط بین‌الملل. تهران: نشر قومس.

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

قائدی، حجت‌الله، صلاحی، سهراب و پروین، خیراله (۱۴۰۰). ارزیابی سیاسی- حقوقی تحریم‌های اقتصادی یک‌جانبه آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران، دانش سیاسی. ۳۴، ۵۴۶-۵۱۹.

مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۹). ایده‌های ژئوپلیتیک و واقعیت‌های ایرانی. تهران: نشر نی.

مشفق، زهرا (۱۴۰۱). تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی، امنیت اقتصادی. ۱۰ (۳)، ۴۸-۲۷.

مطلبی کربکندی، محمدعلی و زارع زردینی، علی (۱۴۰۰). راهکارهای توسعه اقتصاد دریا محور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی، اقتصاد دفاع. ۶ (۲۲)، ۵۳-۸۱.

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

دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با ... ۴۵

نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان، پژوهش‌های جغرافیای انسانی. (۳)، ۱۸۷-۱۶۱.

نوروزی، علیرضا و تقی‌زاده، معصومه (۱۳۹۷). چالش‌ها و چشم‌انداز کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال و جنوب)، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، وزارت امور اقتصادی و دارایی

وزارت راه و شهرسازی (۱۳۹۷). معرفی کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران، تراسیکا؛ کریدوری در دل راه تاریخی ابریشم، به آدرس:
<http://news.mrud.ir/news/53966>

References

- Arnold, J., & Dugin, A. (2018). *Geopolitics: theories, concepts, schools and debates*, transcript prepared.
- Begcecanli, B. (2021). S. Arabia becomes largest oil supplier to China in 2020. *Anadolu Agency*.
- Crosetto, Guido. (2023). NBC news, *A key U.S. ally wants to walk back its 'atrocious' embrace of China*, available at: <https://www.nbcnews.com/news/world/italy-suggests-exit-chinas-belt-road-shift-us-rcna97230>
- Elahi, N., Masoumzadeh, E., Kiaalhosseini, S. Z., & Arabi, S. H. (2020). Regionalism and its Economic Effects on Iran in a Computable General Equilibrium (CGE) Model: A Case Study of the Eurasian Economic Union (EAEU). *International Economics Studies*, 50(2), 29-46.

- Fathollah-Nejad, A. (2021). *Iran in an emerging new world order: From Ahmadinejad to Rouhani*. Palgrave Macmillan.
- Fedorenko, R., & Pokrovskaya, O. (2020, January). East-West transport corridor: issues of customs and logistics infrastructure development. In *International Session on Factors of Regional Extensive Development (FRED 2019)* (pp. 88-93). Atlantis Press.
- Fulton, J. (2019). China's changing role in the Middle East. *The Atlantic Council*.
- Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). *Security and Defence Quarterly*, 41.
- Hulme, P. E. (2021). Unwelcome exchange: International trade as a direct and indirect driver of biological invasions worldwide. *One Earth*, 4(5), 666-679.
- Hussain, I., Hussain, I., Ke, G., & Muhammadi, M. (2021). The Effects of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on Regional Geopolitics. *Geopolitics Quarterly*, 17(64), 206-230.
- Kildow Dr, J. T. (2008). *Phase II Florida's ocean and coastal economies report*.
- Kouhi-Esfahani, M. (2019). *Iran's Foreign Policy in the South Caucasus: Relations with Azerbaijan and Armenia*. Routledge.

- Naji, S. (2011). Iran, the center of 'strategic energy ellipse': A geopolitical reality. *Geopolitics, History, and International Relations*, 3(1), 155-175.
- Nakanishi, H. (2023). Impacts of the Second Karabakh War on the South Caucasus Region: Iran-Azerbaijan Relations. *Global Resource Management*, 26.
- Ng, A. K., & Wilmsmeier, G. (2012). The geography of maritime transportation: Space as a perspective in maritime transport research. *Maritime Policy & Management*, 39(2), 127-132.
- Noorali, H., & Ahmadi, A. (2022). Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. *Human Geography Research*, 54(3), 1161-1187.
- Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2023). Iran's new geopolitics: heartland of the world's corridors. *GeoJournal*, 88(2), 1889-1904.
- Okafor, L. E., Khalid, U., & Burzynska, K. (2022). Does the level of a country's resilience moderate the link between the tourism industry and the economic policy response to the COVID-19 pandemic?. *Current Issues in Tourism*, 25(2), 303-318.
- Piriyev, H., Iskandarov Kh. and Tahirov R. (2022) The second Karabakh war. Military-political analysis. Baku: Military Publishing House
- Rahim, S. A. (2019). Lapis Lazuli Corridor: Meeting the Economic Aspirations of Afghanistan and Member Countries. *Management*, 2(3), 67-78.

- Rezapour, D., & Simbar, R. (2019). China's New Silk Road Initiative: Opportunities and Threats for Iran, Pakistan and Kazakhstan. *International Political Economy Studies*, 1(1), 157-186.
- Rifaat, H. (2016). China, Iran, and One belt, one road, will Iran become drawn into China's One Belt, One Road orbit in Pakistan. *The Diplomat*, October 25.
- Roy, M. S. (2012). Iran: India's Gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, 36(6), 957-975.
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X., & Sarkar, M. K. (2018). One belt one road initiative of China: Implication for future of global development. *Modern Economy*, 9(4), 623-638.
- Sarma, H. C. (2018). Turning the international North-South corridor into a "digital corridor". *Сравнительная политика*, 9(4), 124-138.
- Scobell, A. (2017). Why the Middle East matters to China. In *China's Presence in the Middle East* (pp. 9-23). Routledge.
- Shah, A.; Kazmi, A. A.; Elahi, M. M.; Mushtaq, S.; Kiyani, A. I.; Jahangir, A.; Ali, S. (2015). *Academic Session: Strategic Dimensions of CPEC*.
- Sletmo, G. K. (2001). The end of national shipping policy? A historical perspective on shipping policy in a global economy. *International Journal of Maritime Economics*, 3(4), 333-350.

- Tanchum, Michaël.(2021). *India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe*. South Asia Scan 14
- Tianyang, L. (2019). Belt & Road Initiative expands China-Iran cooperation. *China Daily*.
- Tuna Aygün, Feyzullah.(2023).*The Development Road: Connecting Iraq and Türkiye*. The Center for Middle Eastern Studies (ORSAM).
<https://www.orsam.org.tr/en/the-development-road-connecting-iraq-and-turkiye/>
- Waheed Abbas, UAE-India bilateral trade reaches \$60b in 2018-19, *Khaleej Times*, 4 July 2019, <https://www.khaleejtimes.com/business/local/uae-india-bilateral-trade-reaches-60-b-in-2018-19>.
- Zheng, X. B., Kim, Y. S., & Shin, Y. R. (2021). Cost effectiveness analysis in short sea shipping: evidence from Northeast Asian routes. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(12), 1340.
<https://www.chinadaily.com.cn/2016/economy/421456782>

Translated References into English

- Aghajari, Mohammad Javad, & Rostamifar, Siminsadat. (2013). Saarc and its Effect on Regionalism. *Studies of International Relations Journal (Political Science and International Relations Journal)*, 5(20), 9-39. SID.
<https://sid.ir/paper/247647/en>. [In Persian]
- Arghavani Pirsalami, F. and Pirankhou, S. (2017). ---. *Foreign Relations*, 9(3), 7-42. [In Persian]

- Purahmady, H. (2010). Energy Diplomacy and National Interests of the Islamic Republic of Iran. *Journal of Political Knowledge*, 5(2), 5-40. doi: 10.30497/pk.2010.15. [In Persian]
- Chatterjee, C. (2022). *Economic Diplomacy and Foreign Policy* (A. Arabpour, R. Tavakoli, & P. Hasani, Trans.). Tehran: Imam Sadiq University Press. [In Persian]
- Saif, M. S., Azhdari, A. A., & Shojaei, S. (2018). The Role and Position of Marine Industries in Iran's Economy (With a Look at the Sixth Development Plan Law and Executive Solutions for Achieving Marine Industry Goals), Islamic Consultative Assembly Research Center, Energy, Industry, and Mining Studies Office (Industry Group). [In Persian]
- Simbar, R. (2011). United States Foreign Policy and the New Sanctions Against I.R. Iran. *Journal of Political Knowledge*, 6(2), 107-138. doi: 10.30497/pk.2011.11. [In Persian]
- Tayeb, A., & Bozorgi, V. (2017). *Conflicting Theories in International Relations*. Tehran: Qumes Publishing. [In Persian]
- fathi, M. , Abdekhodaei, M. and shiravand, S. (2018). Zhngan code and geopolitical ties in foreign policy: the Islamic Republic of Iran and Saudi Arabia case. *Political Strategic Studies*, 7(24), 125-156. doi: 10.22054/qps.2018.21444.1609. [In Persian]
- Ghaedi, H. , Salahi, S. and Parvin, K. (2021). Political-legal assessment of US unilateral economic sanctions against the Islamic Republic of Iran. *Journal of Political*

Knowledge, 17(2), 519-546. doi:
10.30497/pkn.2021.14534.2626. [In Persian]

Mojtahedzadeh, P. (2000). *Geopolitical Ideas and Iranian Realities*. Tehran: Ney Publishing. [In Persian]

Moshfegh, Z. (2022). The Weakening of Iran's Position in International Corridors. Scientific Monthly "*Economic Security*", 10(3), 27-48. [In Persian]

Motallebi Korbekandi, M. A. and Zare Zardeyni, A. (2022). Strategies for the Development of Maritime Economy align with the Goals of a Resistive Economy. *Journal of Defense Economics and Sustainable Development*, 6(22), 53-81. [In Persian]

Mahkooy, H., & Bavir, H. (2014). Regional Organizations in Reducing Regional Challenges: A Case Study of the Economic Cooperation Organization (ECO), *International Organizations*, (7), 137-161. [In Persian]

Noorali, H. and Ahmadi, A. (2022). Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. *Human Geography Research*, 54(3), 1161-1187. doi:
10.22059/jhgr.2022.331764.1008388.[In Persian]

Nourozi, A., & Taqizadeh, M. (2018). Challenges and Prospects of International and Trans-Iranian Transport Corridors (with an Emphasis on the North-South Corridor), Economic Deputy of the Directorate General of Economy and Finance of Guilan Province, Ministry of Economic Affairs and Finance.[In Persian]

Ministry of Roads and Urban Development. (2018). Introduction of International Corridors Passing through

Iran, TRASICA: A Corridor in the Heart of the Historical Silk Road. Retrieved from <http://news.mrud.ir/news/53966>. [In Persian]

استناد به این مقاله: رنجبر حیدری، وحید. (۱۴۰۳). دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در رقابت با کریدورهای تجاری بین‌المللی. *تعاملات دیپلماتیک*، ۲(۵)، ۱ - ۵۲.

doi: 10.22034/dpiq.2025.475772.1009



The *Diplomatic Interactions Research Quarterly* is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License