



Iran and Eurasian Transit Corridors; the Dream of the Situation or Geopolitical Realities

Naser Soltani ¹✉ , Sajjad Omidvarfar ² 

1. (Corresponding Author) *Department of Geography, Faculty of Literature and Human Sciences, Urmia University, Urmia, Iran*

Email: n.soltani@urmia.ac.ir

2. *Department of Geography, Faculty of Literature and Human Sciences, Urmia University, Urmia, Iran*

Email: sajjad.omidvarfar70@gmail.com

Article Info

Article type:
Research Article

Article History:

Received:

30 November 2025

Received in revised form:

11 February 2026

Accepted:

8 March 2026

Available online:

9 April 2026

Keywords:

*Geopolitics of Corridors,
Eurasia,
Iran.*

ABSTRACT

The competition of the countries of the world in being placed in the routes and corridors of commercial and energy exchanges is of increasing importance in the geopolitical relations of international actors at the global and regional levels. Iran's focal and central role in the connection between the countries located in the two important continents of Asia and Europe and the application of the heartland corridor of the world faces many challenges and obstacles in the national, regional, and global dimensions. Based on this, the study aims to examine Iran's internal challenges and issues on the path of international corridors, as well as regional and international geopolitical and geostrategic obstacles facing Iran in this connection. The study method is based on description and analysis. The findings of the research are focused on three sections as the status and performance of corridor points and networks inside the country, international and regional corridors passing through Iran, and finally, international and regional corridors outside Iran. The results show that the condition and performance of corridor points and networks inside the country are not in good condition due to infrastructure, regulations, security, and logistics issues and are far from the predicted vision. The performance of the international and regional corridors passing through Iran is unacceptable due to the close relationship with the infrastructure conditions, regulations, security, and logistics of the transit networks inside the country. The competition of world powers with each other (Europe, China, Russia, America) and regional powers (Iran, Pakistan, Israel, Turkey) in order to seize geo-economic, geopolitical, and geostrategic opportunities has caused the loss of opportunities and weakened the views of Iran's corridor in this sector.

Cite this article: Soltani, N., & Omidvarfar, S. (2026). Iran and Eurasian Transit Corridors; the Dream of the Situation or Geopolitical Realities. *Human Geography Research Quarterly*, 58 (1), 41-58.

<http://doi.org/10.22059/jhgr.2025.380320.1008722>



© The Author (s)

Publisher: University of Tehran Press

Extended Abstract

Introduction

High transit costs, multiple decision-making entities in the transit sector, minimal investment, lack of adequate infrastructure in the transit sector, shortage of transportation fleet, and underdeveloped rail network, as well as a shortage of large transportation companies in international markets and a lack of appropriate interactions with neighboring countries, are among the obstacles and limiting factors for the development of international corridors in Iran. However, Iran's challenges and issues in positioning and benefiting from international corridors in Asia and European territories are not limited to domestic problems. The hegemonic approach of the United States and the West, China's commercial infiltration policies and programs, and cross-border competitions of intermediate-level players such as Iran, Turkey, Pakistan, and Israel are among the geopolitical and geostrategic challenges that Iran faces in this regard. Thus, this study aims to investigate the domestic challenges and issues facing Iran in positioning in international corridors on the one hand and the regional and international geopolitical and geostrategic barriers facing Iran on the other. The article's argument is based on the assumption that both internal weaknesses and issues and regional and international geopolitical and geostrategic constraints have played a central role in undermining Iran's position in international corridors.

Methodology

The nature and method of the research conducted are descriptive-analytical, aiming to investigate the geostrategic role of Iran in international and regional corridors. The present study collected valid data through library research; theoretical foundations were used to extract existing infrastructural components, and a new insight on the subject was reached through credible sources such as books, reports, and scientific articles. Additionally, the geographical position of Iran and the status of domestic (railway, water, and land) and international and regional corridors were mapped and analyzed using GIS 10.5 and Google Earth Pro tools.

Results and discussion

The first part of the findings examines the status and performance of corridor points and networks within the country (rail, water, and land) connected with international corridors passing through Iran. The survey results on the performance of rail, water, and land networks within the country in the 10 years leading to this study show that the decrease in performance or insignificant growth has been an important part of these quasi-transit networks. In other words, the transit networks inside Iran's territory cannot support Iran's role in international corridors. This can result from problems and limitations in the development of international relations, investment attraction, easing of laws and regulations, one-sided attitudes in developing political and economic relations with other countries, and territorial insecurity. The second part of the research findings focused on the performance of international and regional corridors passing through the territorial space of Iran. According to previous studies, the performance of these corridors passing through Iran's territorial space is very low, less than 10% of the predicted nominal capacity. The final part of the research findings is focused on those international and regional corridors where Iran is not in the path or axis of those corridors. The results of the study show that the regional and global powers and Iran's neighboring countries are trying to diminish Iran's transit position with strategic designs, the formation of transit blocks around Iran's territorial space, and the transit opportunities and positive results resulting from it. Take it out of Iran's hands. Those international and regional corridors where Iran is not on the path or axis of those corridors will be addressed; in other words, it has been left aside. The India-Middle East-Europe Corridor, the China-Turkey-Europe Corridor, the Maritime Silk Road, and the Iraq-Turkey Corridor (Development Road) are among the most important corridors that are in use or are being implemented and designed, which reduce transit opportunities for Iran.

Conclusion

The investigation and evaluation of competitor transit routes in Iran from different aspects, such as route security, distance, facilities and services offered, tariffs, and costs, have a significant impact on increasing the competitiveness of international corridors passing through Iran. Continuous inspections, high costs, and various charges have reduced the advantage of goods transiting through Iran, leading to other countries taking over this market. Therefore, the main issue that should be considered for the development of transit in the country is the creation of a competitive environment for transit routes. The government and government policies play a very important role in utilizing the country's transit potential. The lack of proper cooperation with regional countries is another important factor that has prevented the proper utilization of corridor capacities in Iran. Establishing appropriate cooperation and amending laws to facilitate customs procedures should be pursued seriously by the government in support of the transit industry. Additionally, due to a large portion of the transportation sector being government-owned, unfortunately, government agencies are not properly taking marketing and attracting traders seriously in the road, sea, and rail sectors. In order to develop international and regional corridors located in Iran and to enhance economic diplomacy, the following suggestions are proposed:

- Reform and develop the transportation network, focusing on factors such as the country's transit position and demand, corridor development, land use planning, defense and security considerations, and national profitability.
- Increase efficiency to achieve a high level of excellence by improving transportation rules and management, developing human resources, and enhancing information resources.
- Prepare strategic development plans for transit routes based on their strengths and weaknesses.
- Assess and evaluate the competitiveness of Iran's transit routes in international corridors.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

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

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

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

ایران و کریدورهای ترانزیتی اوراسیا؛ رؤیای موقعیت یا واقعیت‌های ژئوپلیتیکی

ناصر سلطانی^۱ ✉، سجاد امیدوارفر^۲ 

۱- نویسنده مسئول، گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه ارومیه، ارومیه، ایران. رایانامه: n.soltani@urmia.ac.ir

۲- گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه ارومیه، ارومیه، ایران. رایانامه: mt.heydari@znu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی	
تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۹/۰۹	
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۱۱/۲۲	
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۲/۱۷	
تاریخ چاپ: ۱۴۰۵/۰۱/۲۰	
واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک کریدورها، اوراسیا، ایران.	رقابت کشورهای جهان در قرارگیری در مسیرها و کریدورهای مبادلات تجاری و انرژی از اهمیت روزافزونی در مناسبات ژئوپلیتیکی بازیگران بین‌المللی در سطوح جهانی و منطقه‌ای برخوردار می‌باشد. نقش کانونی و محوری ایران در اتصال و پیوند بین کشورهای واقع در دو قاره مهم آسیا و اروپا و اطلاق هارتلند کریدوری جهان به آن، با چالش‌ها و موانع متعددی در بعد ملی، منطقه‌ای و جهانی مواجه می‌باشد. براین اساس، هدف این مطالعه، بررسی چالش‌ها و مسائل داخلی ایران برای قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی از یک سو و موانع ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی منطقه‌ای و بین‌المللی فراروی ایران در این ارتباط می‌باشد. روش مطالعه مبتنی بر توصیف و تحلیل می‌باشد. یافته‌های پژوهش در سه بخش وضعیت و عملکرد نقاط و شبکه‌های کریدوری داخل کشور، کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از مسیر ایران و در نهایت، کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای خارج از مسیر ایران متمرکز می‌باشد. نتایج یافته‌ها نشان می‌دهد که وضعیت و عملکرد نقاط و شبکه‌های کریدوری داخل کشور، به‌واسطه مسائل زیرساختی، مقررات، امنیتی و لجستیک از شرایط مناسبی برخوردار نیست و با چشم‌انداز پیش‌بینی شده، فاصله زیادی دارد. عملکرد کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از مسیر ایران نیز به‌واسطه ارتباط نزدیک با شرایط زیرساختی، مقررات، امنیت و لجستیک شبکه‌های ترانزیتی داخل کشور، از عملکرد قابل‌قبولی برخوردار نبوده است. رقابت قدرت‌های جهانی با همدیگر (اروپا، چین، روسیه، آمریکا و هند) و قدرت‌های منطقه‌ای (ایران، پاکستان، کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس، اسرائیل، ترکیه) جهت تصاحب فرصت‌های ژئواکونومیکی، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی، باعث از دست رفتن فرصت‌ها و کم‌رنگ شدن ظرفیت‌های کریدوری ایران در این بخش شده است.
استناد: سلطانی، ناصر و امیدوارفر، سجاد. (۱۴۰۵). ایران و کریدورهای ترانزیتی اوراسیا؛ رؤیای موقعیت یا واقعیت‌های ژئوپلیتیکی. فصلنامه پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، ۵۸ (۱)، ۴۱-۵۸.	

<http://doi.org/10.22059/jhgr.2025.380320.1008722>

مقدمه

بخش حمل‌ونقل یکی از زیربنایی‌ترین حوزه‌های اقتصادی و پایه توسعه‌یافتگی جوامع شناخته می‌شود. متخصصان اقتصادی نیز توسعه همه‌جانبه کشورها را مشروط به توسعه بخش حمل‌ونقل دانسته و این بخش را به‌عنوان مبنای فعالیت‌های مهم و زیربنای تحول در کشورها به شمار می‌آورند (مشفق، ۱۴۰۱: ۲۷). بنابراین یکی از قوی‌ترین اهرم‌های رشد اقتصادی کشورها، حمل‌ونقل محسوب می‌شود که همواره به‌عنوان یکی از ارکان کسب‌وکار و تبادلات تجاری (رازانی و محمدحسینی، ۱۴۰۲: ۶۹) و یکی از اجزای جدایی‌ناپذیر اقتصاد (Tang & Waters, 2005: 8) مطرح بوده است. اگر امروزه در کشورهای جهان از بخش حمل‌ونقل تحت عنوان صنعت یاد می‌شود، این امر نشان‌دهنده جایگاه بالای این بخش به‌عنوان پیونددهنده صنایع با یکدیگر و عامل ارتباطی مابین بازارهای مصرف و تولید می‌باشد (Miller et al, 2013: 57). حمل‌ونقل به‌طور روزافزون در پویایی و تحرک کالاها و مردم جهان مؤثر است (Braun & Peric, 2017: 291).

توسعه کریدورهای حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی در قالب کریدور تجارت ملی، کریدور تجاری دوجانبه، کریدور تجاری چندجانبه، کریدور چندحالتی و متقابل (Arnold, 2006: 3; Hope & Cox, 2015: 1)، رویکرد غالب قطب‌های اقتصادی-سیاسی جهان در دو دهه گذشته، تقویت پیوندهای تجاری و اقتصادی و بسط دامنه نفوذ و نقش ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی، ژئواکونومیکی و ژئوترانزیتی بوده است. کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل به‌عنوان ترکیبی از مسیرهای راه‌آهن، آبراهه‌ها و جاده‌ای تعریف می‌شود که مراکز فعالیت اقتصادی را در چند کشور مجاور به هم متصل می‌کنند (Advisory, 2015: 4). هم‌زمان با جلب توجه دولت‌ها، شرکت‌ها، بازیگران اقتصادی و سرمایه‌گذاران به اهمیت و نقش توسعه کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی برای کسب منافع اقتصادی و تجاری، بر اهمیت این کریدورها به‌عنوان بخشی از رقابت قدرت بین کشورها در دیدگاه‌های بازیگران سیاسی، استراتژیست‌ها و ژئوپلیتیسین‌ها نیز توجه شده است (Shaw & Sidaway, 2011: 502). در واقع در عصر ژئوپلیتیک مدرن، رقابت بزرگی بین بازیگران قدرت در قرن بیست‌ویکم شکل گرفته است که در بسیاری از مناقشات و رقابت‌های بین‌المللی در سراسر جهان، بخش حمل‌ونقل، نقش محوری داشته و جغرافیای حمل‌ونقل به‌سوی ژئوپلیتیک حمل‌ونقل متمایل شده است (Lin, 2018: 1). بنابراین، کشورها در چرخه اقتصاد بین‌الملل، با به‌کارگیری تمام ظرفیت‌ها، زمینه استفاده دیگر کشورها از سرزمین خود برای برطرف کردن نیازهای سایر کشورها در راستای منافع ملی خود فراهم می‌کنند.

بررسی پیشینه نشان می‌دهد که دسته‌ای از مطالعات، بر روی موقعیت گذرگاهی ایران متمرکز شده‌اند. در این راستا، بررسی تئوری‌ها و توافقات بین‌المللی نشان می‌دهد که ایران نقش کانونی و محوری در پیوند بین کشورهای واقع در اوراسیا داشته و به‌عنوان هارتلند کریدوری جهان مطرح می‌شود. ایران، پیونددهنده روسیه و هند در کریدور شمال-جنوب، محور اتصالی آسیا-اروپا در کریدور شرق-غرب، محور اتصالی آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی در کریدور تراسیکا، محور اتصالی جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، محور اتصالی اعضای اکو و همچنین محور اتصالی کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافق‌نامه عشق‌آباد محسوب می‌شود (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۲). در چارچوب مدل‌ها و دیدگاه‌ها، ایران از جایگاه و موقعیت برجسته‌ای به‌ویژه از حیث ارتباطی در بین مناطق مختلف جهان برخوردار بوده است. اطلاق کشور محوری در نظریه بیضی استراتژیک جفری کمپ (Naji, 2011: 155)، برخورداری از نقش حائل در نظریه‌محور جغرافیایی تاریخ مکیندر (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۵)، برخورداری از موقعیت مرکزی در نظریه ریملند اسپایکمن (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۶)، چهارراه تمدن‌ها (گل‌کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۶)، منطقه تماس بین قلمروهای ژئواستراتژیک در نظریه ساختارهای ژئوپلیتیکی کوهن (Cohen, 2003)، محور شیعه در میان کشورهای شیعه جهان از نظر برنارد هورکاد (Kaussler, 2011) و موقعیت گذرگاهی ایران (ذوالفقاری، ۱۳۸۶: ۱۳)، اشاره

کرد.

ایران علی‌رغم برخورداری از موقعیت و جایگاه برتر در مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی و ظرفیت اسمی ترانزیت ۲۰۰ میلیون تن کالا از مسیر ایران، سهم واقعی کشور در سال‌های اخیر فراتر از ۱۲ میلیون تن نرفته است (مشفق، ۱۴۰۱: ۴۴). هزینه‌های بالای ترانزیتی، تعدد نهادهای تصمیم‌گیر در بخش ترانزیتی، سرمایه‌گذاری ناچیز و مهیا نبودن زیرساخت مناسب، کمبود ناوگان حمل‌ونقل و توسعه‌نیافتگی شبکه ریلی، کمبود شرکت‌های حمل‌ونقل بزرگ در بازارهای بین‌المللی و نبود تعاملات مناسب با همسایگان (مشفق، ۱۴۰۱: ۴۶). از جمله موانع و عوامل محدودکننده توسعه کریدورهای بین‌المللی در فضای سرزمینی ایران می‌باشند. اما چالش‌ها و مسائل فراروی ایران در قرارگیری و بهره‌مندی از کریدورهای بین‌المللی قلمرو آسیا و اروپا، محدود به مشکلات داخلی نیست. نگرش سلطه‌جویانه غرب، برنامه‌های نفوذ تجاری چین، (Lin, 2018: 1) رقابت‌های معبری بازیگران سطح میانی مانند ایران، ترکیه، پاکستان و اسرائیل از جمله چالش‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی ایران در این زمینه می‌باشد. براین اساس، هدف این مطالعه، بررسی چالش‌ها و مسائل داخلی ایران برای قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی از یک سو و موانع ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی منطقه‌ای و بین‌المللی فراروی ایران در این ارتباط می‌باشد. استدلال مقاله مبتنی بر این فرض هست که هم کاستی‌ها و مسائل داخلی و هم تنگناهای ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی منطقه‌ای و بین‌المللی، نقش محوری در تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی داشته است.

مبانی نظری

برنامه‌ها و اقدامات گسترده در توسعه کریدورهای ارتباطی بین کشورها در راستای پیوند بین کشورهای اوراسیا، آزمونی برای تئوری‌های ژئوپلیتیکی چند دهه گذشته هارتلند و ریملند در قرن ۲۱ بوده است (Banerjee, 2016). شولوین (2016) بر این باور است که قدرت‌های اصلی قرن بیست‌ویکم، اهمیت نظریه‌های ژئوپلیتیکی هارتلند و ریملند را باهدف برتری جویی بر قلمروهای بحری و بری دریافته‌اند. یکی از مهم‌ترین استراتژی‌ها و برنامه‌های دولت-ملت‌های مستقل برای گذار از بی‌ثباتی‌های اقتصادی-سیاسی به جوامع توسعه‌یافته و تضعیف و کاهش قدرت رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی خود، قرارگیری و تعریف شدن در مسیرها، محورها و کانون‌های همگرایانه و پیونددهنده کشورها با همدیگر می‌باشد. به عبارتی، مکانیسم-های اقتصادی ناشی از قرارگیری در مسیر کریدورهای بین‌المللی، تا حدود بسیار زیادی تعیین‌کننده مناسبات قدرت در عرصه بین‌المللی است (Csurgai, 2018: 1) از دیدگاه سائول بی‌کوهن (۱۹۹۰)، کشورهایی با چنین ویژگی، معمولاً به‌عنوان منطقه دروازه یا منطقه کریدور تعیین می‌شوند و همین ویژگی، آن کشور را به یک واحد ژئوپلیتیک مستقل همکاری بین‌المللی تبدیل می‌نماید و در تحلیل‌های ژئوپلیتیکی، نقش کانونی و محوری به آن بازیگر بین‌المللی اطلاق می‌شود (Rozin, 2022: 285).

در بین ساختارهای خاص جغرافیایی تأثیرگذار در ارتقاء موقعیت ژئوپلیتیکی کشورها، توسعه کریدورهای بین‌المللی، مزیت رقابتی مهم برای کشورها در سیستم بین‌المللی حمل‌ونقل می‌باشد (Rozin, 2022: 285). بخش قابل‌ملاحظه‌ای از خدمات حمل‌ونقل به‌صورت نهایی و بخشی دیگر در فرآیند تولید مورد بهره‌ر قرار می‌گیرد (مولائی قلیچی و همکاران، ۱۳۹۷: ۷۲). در حال حاضر، ترانزیت تنها موضوعی لجستیکی نیست، بلکه سایر ابعاد اجتماعی، اقتصادی و سیاسی را نیز شامل می‌شود. تنوع‌بخشی به درآمدها، توسعه اشتغال و ابزار سیاست بین‌المللی از جمله سایر موضوعات مطرح در ترانزیت می‌باشد. حمل‌ونقل به یک فعالیت اساسی جهت توسعه اقتصادی و اجتماعی تبدیل شده است (Omar et al, 2019). حمل‌ونقل توسعه‌یافته، باعث افزایش کیفیت زندگی می‌شود (Sundaravalli, 2017: 153). کریدورهای ترانزیتی

و عناصر آن همچون بنادر، کانال‌ها، مسیرهای جاده‌ای و ریلی همواره نقش ژئواستراتژیکی در اقتصاد سیاسی بین‌الملل و ترتیبات و مناسبات ژئوپلیتیک نظام جهانی دارند؛ به طوری که نقش کلیدی فضاهای جغرافیایی در رقابت قدرت‌های جهانی، توجه اندیشمندان ژئوپلیتیک را به فناوری حمل‌ونقل در برداشته است. بنابراین، در بررسی سوابق مطالعاتی موضوع می‌توان به دسته‌بندی زیر دست‌یافت:

دسته اول، ضمن تأکید بر موقعیت استراتژیکی کشور در پیوند با کریدورهای بین‌المللی، بر اهمیت کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب گذاری از ایران تأکید می‌کنند و آن‌ها را فرصتی جهت توسعه اقتصادی کشور می‌دانند (عسگرپور، ۱۴۰۱؛ نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱؛ پوررمضان، ۱۴۰۱؛ ویسی، ۱۴۰۰؛ حافظنیا و همکاران، ۱۴۰۰؛ بازدار اردبیلی و همکاران، ۱۳۹۸؛ خزائی و همکاران، ۱۳۹۷؛ گل‌کرمی و همکاران، ۱۳۹۶؛ Naji, 2011).

دسته دوم مطالعات بر چالش‌های فراروی کشور در بهره‌مندی از موقعیت گذرگاهی کشور در پیوند با کریدورهای بین‌المللی متمرکز می‌باشند و بر ازدست‌رفتن فرصت‌های ایران تأکید می‌نمایند (خلفی و رادفر، ۱۴۰۲؛ مشفق، ۱۴۰۱؛ موسوی و همکاران، ۱۴۰۰؛ نظری و همکاران، ۱۳۹۸؛ نوروزی و تقی‌زاده، ۱۳۹۷).

دسته سوم، بر برنامه‌های کشورها و قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی بر توسعه کریدورهای ترانزیتی اوراسیا جهت حداکثرسازی منافع اقتصادی و بسط نفوذ استراتژیکی در رقابت با قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای تأکید می‌کنند (Rahman and et al, 2022; Gholizadeh, 2020; Fayyaz, 2019; Fulton, 2016).

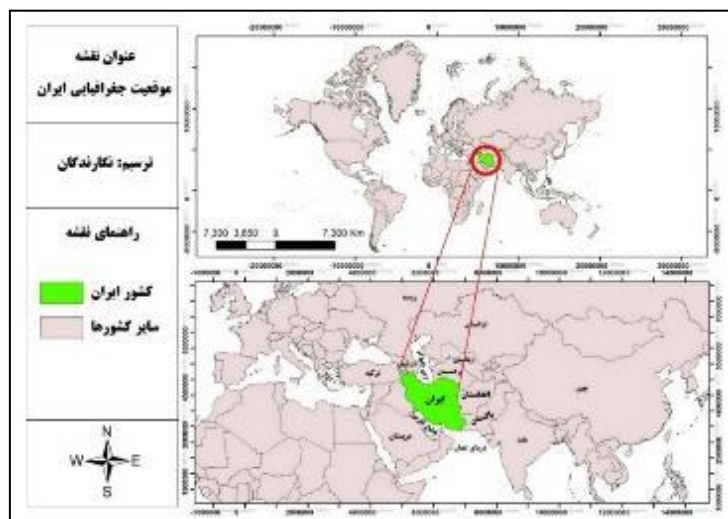
روش پژوهش

ماهیت و روش پژوهش انجام‌گرفته شده از نوع توصیفی-تحلیلی می‌باشد که می‌کوشد به واکاوی نقش ژئوپلیتیک کشور ایران در کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای بپردازد. در پژوهش حاضر، جهت جمع‌آوری داده‌های معتبر تحقیق از روش کتابخانه‌ای و پرسش‌نامه استفاده شده است؛ بدین صورت که با استفاده از یافته‌های اسنادی، وضعیت و عملکرد کریدورهای داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی، بررسی و ارزیابی می‌شود و در بخش پیمایشی با استناد به شاخص‌های منتج از مطالعات اسنادی در سه بخش شبکه‌های کریدوری داخل کشور، کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از ایران، کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای خارج از ایران، پرسش‌نامه‌ای با پایایی آلفای کرونباخ ۰/۸۶۱، تدوین و در بین نمونه آماری مشتمل بر ۲۰ نفر از خبرگان و کارشناسان تکمیل و بررسی وضعیت و عملکرد شاخص‌ها از طریق آزمون One Sample t-Tset و بررسی وضعیت همبستگی شاخص‌ها با بهره‌گیری از Spearman Correlation Coefficient در نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. همچنین با بهره‌گیری از ابزارهای GIS 10.5 و Google Earth Pro موقعیت جغرافیایی کشور ایران و وضعیت شبکه‌های کریدوری داخل کشور (ریلی، آبی، زمینی) و همچنین کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای که (ایران در آن‌ها قرار گرفته شده و یا قرار گرفته نشده) تهیه و ترسیم شد.

محدوده مورد مطالعه

ایران به‌عنوان چهارراه تجارت جهانی از سمت جنوب به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان و به‌تبع آن، کشورهای آسیای جنوب شرقی، چین و ژاپن دسترسی دارد. از سمت غرب و شمال نیز به روسیه، کشورهای قفقاز و حاشیه دریای خزر و کشورهای اروپایی دسترسی دارد. ایران، درواقع استراتژیک‌ترین نقطه دنیا را در اختیار دارد و عملاً کوتاه‌ترین مسیر اتصال آسیای میانه و کشورهای CIS به آب‌های آزاد را از آن خود کرده است. در جنوب ایران، خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای‌داده است. این منطقه گلوگاه انرژی جهان شمرده می‌شود. در شمال ایران نیز

دریای خزر، بهترین مسیر ارتباطی دریایی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان قرار دارد که نقش مهمی در توسعه ترانزیت و تجارت میان این کشورها ایفا می‌کند (مشفق، ۱۴۰۱: ۳۵). ضمن تمرکز اصلی مطالعه بر ایران، قلمروهای فرعی پژوهش، تمامی کشورهای واقع بر روی کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی چون کریدور جنوب-شمال، کریدور شرق-غرب، کریدور هند، ایران، افغانستان، کریدور اکو، کریدور تراسیکا، کریدور هند- خاورمیانه- اروپا، کریدور چین- ترکیه- اروپا و در نهایت جاده ابریشم دریایی می‌باشد.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی کشور ایران

یافته‌ها

یافته‌های این پژوهش در سه بخش یافته‌های منتج از مطالعات اسنادی و یک بخش یافته‌های پیمایشی ارائه گردیده است:

(۱) در بخش اول یافته‌ها برحسب مطالعات انجام گرفته شده، وضعیت و عملکرد نقاط و شبکه‌های کریدوری داخل کشور (ریلی، آبی، زمینی)، که در ارتباط و پیوند با کریدورهای بین‌المللی گذری از ایران می‌باشد، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد.

(۲) در بخش دوم یافته‌ها به آن دسته از کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای پرداخته خواهد شد که ایران در مسیر و محور آن کریدورها واقع شده‌اند.

(۳) و همچنین در بخش سوم یافته‌های این پژوهش به آن دسته از کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای پرداخته خواهد شد که ایران در مسیر و محور آن کریدورها قرار نگرفته است و به عبارتی کنار گذاشته شده است.

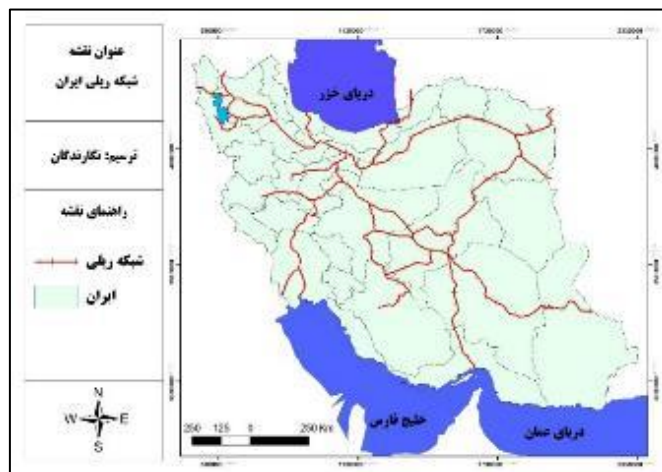
شبکه‌های کریدوری داخل کشور ایران (ریلی، آبی، زمینی)

کریدور تجاری داخلی، محوری طراحی شده با شبکه حمل‌ونقل ملی است که برای توزیع کالایی و مسافری در کشور مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. هدف از تأسیس و بهره‌برداری از کریدورهای داخلی، پیشبرد تجارت داخلی و رشد اقتصادی در راستای این کریدورها می‌باشد (پوررمضان، ۱۴۰۱: ۶۶۸).

شبکه ریلی ایران

بررسی میزان رشد توسعه خطوط ریلی کشور در ۱۰ سال گذشته (۱۳۹۲-۱۴۰۱)، ۱۳۷ درصد بوده است که نشان از

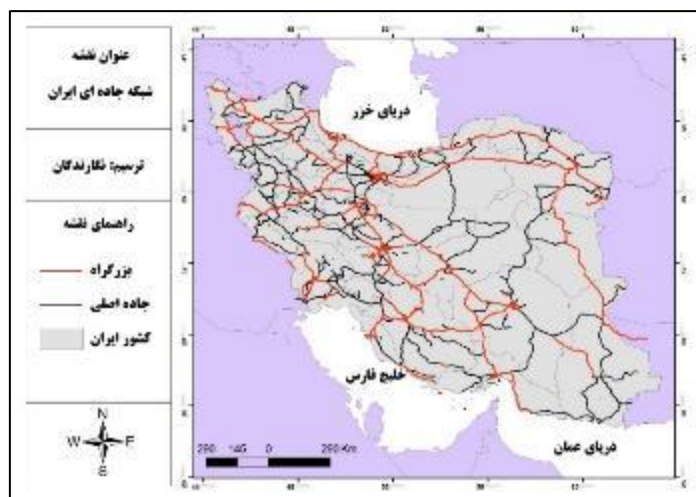
کندی توسعه این بخش است. راه‌آهن ایران در ابتدای تأسیس هدفش مصرف داخلی بود اما باتوجه‌به گسترش شبکه راه‌آهن در داخل و توسعه ارتباطات جهانی راه‌آهن نیز مانند سایر بخش‌ها وارد عرصه بین‌المللی شد و ناچار گردید هم در بخش اجرایی و هم ستادی کار بین‌المللی بکند و هم حمل‌ونقل بین‌المللی و نیز ترانزیتی داشته باشد (خلفی و رادفر، ۱۴۰۲: ۱۱)؛ عملکرد شبکه ریلی کشور نشان‌دهنده حجم ناچیز مبادلات در این بخش حمل‌ونقل و روند کاهشی مستمر آن است. ضمناً پیوند شبکه ریلی کشور با گذرگاه‌های مرزی و بین‌المللی کشور از یک تنگنای شدید برخوردار می‌باشد.



شکل ۲. شبکه ریلی ایران

شبكة زمینی (جاده‌ای) ایران

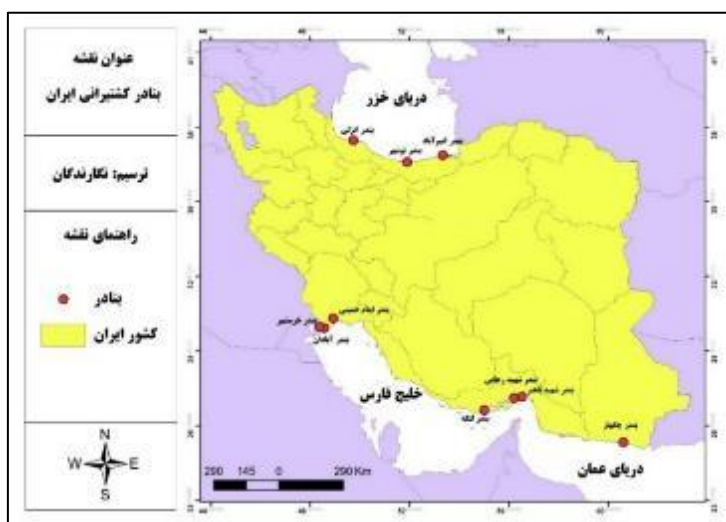
ترانزیت بین‌المللی در داخل کشور در انحصار جاده می‌باشد (نظری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۴۳). حمل‌ونقل جاده‌ای به دلیل انعطاف‌پذیری و نیز شرایط جغرافیایی خاص ایران از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است (شیخ‌بگلو، ۱۳۹۵: ۱۰۷). بخش زیادی از ترانزیت بین‌المللی کشور از طریق جاده‌ای و بنادر صورت می‌گیرد. ۴۵ بندر، پایانه مرزی و منطقه ویژه، ارتباط تنگاتنگی با ترانزیت جاده‌ای کشور در مقیاس بین‌المللی دارند. عملکرد شبکه جاده‌ای کشور نشان‌دهنده افت‌وخیزهایی بوده است. نکته حائز اهمیت در ارتباط با ترانزیت بین‌المللی جاده‌ای کشور، انطباق مسیر کریدورهای بین‌المللی عبوری از کشور با بنادر و پایانه‌های مرزی کشور در بنادر جنوبی چابهار و بندرعباس و همچنین پایانه‌های مرزی سرخس و بازرگان می‌باشد.



شکل ۳. شبکه جاده‌ای ایران

شبکه آبی (دریایی) ایران

باتوجه به هزینه‌های پایین حمل‌ونقل دریایی و امکان جابه‌جایی بار در گنجایش‌های بالا، ۹۰ درصد از حمل‌ونقل کالاها در تجارت بین‌الملل از مسیرهای دریایی صورت می‌گیرد. ایران با ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در دو سوی شمال و جنوب خود مناسب‌ترین مسیر ارتباطی جهت ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا و پلی برای ترانزیت کالا محسوب می‌شود (نظری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۴۱). ایران حدود ۰/۳۶ درصد مرزهای آبی جهان را در اختیار دارد که در رتبه دوم حوزه خلیج فارس (بعد از عربستان) قرار دارد. مرزهای آبی شمال گرچه به آب‌های آزاد متصل نیستند، اما تعدد همسایگان و روابط نسبتاً باثبات ایران با همسایگان باعث شده است که ارتباط از طریق دریا با کشورهای همسایه برقرار باشد. اهمیت مرزهای جنوبی از حیث حمل‌ونقل به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد و امکان برقرار ارتباطات گسترده بین‌المللی به مراتب بیشتر از مرزهای شمالی است.



شکل ۴. بنادر کشتیرانی ایران

کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از ایران

ایران، کریدور شمال به جنوب

از میان کریدورهای جهانی، کریدور شمال-جنوب در یک مسیر ارتباطی ۷۲۰۰ کیلومتری چندمنظوره به‌واسطه گذر از مسیر سرزمینی ایران دارای برتری و جایگاه بالایی می‌باشد. این مسیر از بندر هلسینکی در فنلاند شروع و بعد از گذشتن از کشور روسیه توسط بنادر شمالی دریای خزر، به بنادر جنوبی کشور ایران به حوزه دریای عمان و خلیج فارس متصل می‌شود (نظری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۴۳). به‌غیر از این چهار کشور اصلی واقع در این کریدور بین‌المللی، کشورهای ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان (به‌عنوان ناظر) عضو این توافق‌نامه شده‌اند (Sarma, 2018: 124). اصلی‌ترین و مهم‌ترین ویژگی کریدور مزبور، کوتاه‌کردن زمان حمل‌ونقل کالا می‌باشد (نوروزی، تقی‌زاده، ۱۳۹۷: ۶).

ایران، کریدور شرق به غرب

کریدور شرق-غرب یا کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل اروپا-قفقاز - آسیا نقش مهمی در احیای یکی از مسیرهای راه ابریشم دارد و در حال حاضر شامل کشورهای بلغارستان، مولداوی، رومانی، اوکراین و ترکیه در اروپا و کشورهای ارمنستان، آذربایجان و گرجستان در قفقاز جنوبی می‌باشد. در آسیای مرکزی کشورهای ایران، تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان عضو این کریدور می‌باشند (ویسی، ۱۴۰۰: ۲۱۴).

کریدور هند، ایران، افغانستان

روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان یکی از مهم‌ترین اولویت سیاست خارجی هند است (Kothari, 2014: 239). بندر چابهار در کریدور هند، ایران، افغانستان از اهمیت مهمی برای هند برخوردار است و به‌مثابه یک تکیه‌گاهی برای مقابله بانفوذ دریایی و زمینی چین است. اولین اهمیت بندر چابهار برای هند دور زدن محدودیت‌های ایجادشده توسط چین و پاکستان و همچنین کریدور اقتصادی چین-پاکستان است که از منظر هند برای محدودکردن راه‌های زمینی و ارتباطی این کشور به سمت شمال و شمال غرب یا همان آسیای مرکزی و افغانستان است (Daniels, 2013: 96).

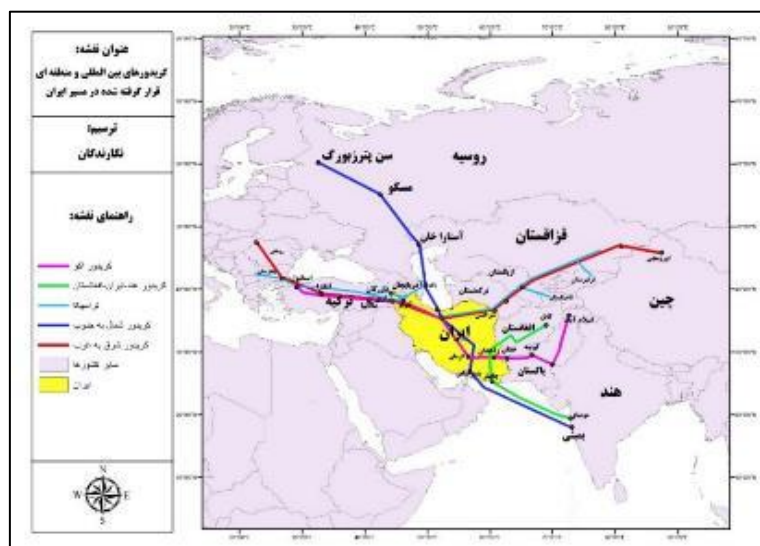
ایران، کریدور اکو

واقع‌شدن ایران در کانون جغرافیائی کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اکو)، فرصت‌ها و مزایای عمده‌ای برای ایران فراهم آورده که بهره‌برداری درست و به‌موقع از این فرصت‌ها با برقراری ارتباط حمل‌ونقلی مؤثر، ارزان، کارآمد و امن با کشورهای هدف، نقش‌برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا، اروپا و کشورهای منطقه و در نتیجه توسعه ترانزیت ایفا می‌نماید و از این طریق در اثربخشی موقعیت سرزمینی و منحصر به فرد ترانزیتی ایران در توسعه همه‌جانبه کشور ایفای نقش می‌نماید. توسعه مذکور در دو محور مستقیم و غیرمستقیم از طریق رشد ترانزیت میسر خواهد بود.

ایران، کریدور تراسیکا

تراسیکا یک راه‌روی حمل‌ونقل چندحالتی است که با هدف یکپارچه کردن اوراسیا توسعه‌یافته است. در این طرح، تمرکز بر حمل‌ونقل ترکیبی است. دولت‌های آسیای مرکزی و قفقاز به‌جز ترکمنستان، تمام کشورهای حوزه دریای سیاه به‌جز روسیه یعنی ترکیه، بلغارستان، مولداوی، رومانی و اوکراین این توافق‌نامه را امضا کردند (انصاری نصب، ۱۴۰۲: ۹۲). ایران با الحاق به کریدور تراسیکا، راه را برای عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان که مایل به پیوستن به این کریدور بودند، هموار کرده و مسیر جنوبی این کریدور را برای ارسال کالا از اروپا به کشورهای آسیای مرکزی و چین تسهیل نموده است. (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۹). تراسیکا به‌عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است (نوروزی و تقی‌زاده، ۱۳۹۷: ۶). ارتباط ریلی میان ایران با

چهار کشور آسیای میانه (تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان) از طریق کریدور تراسیکا باعث تسهیل تجارت میان ایران با کشورهای مذکور شده است (امیراحمدیان و صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵: ۱۴).

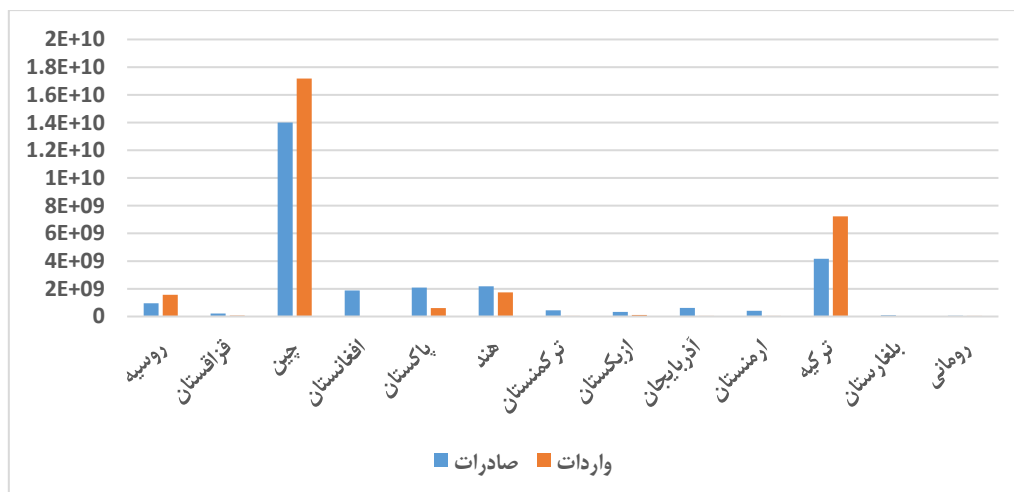


شکل ۵. کریدورهای بین‌المللی گذری از ایران

باتوجه به شکل شماره ۵، کشور ایران در چهارراه جهان، پیونددهنده شرق و غرب و شمال و جنوب کره زمین می‌باشد و پیوند ترانزیتی بین روسیه، اروپای شرقی، اروپای مرکزی، اروپای شمالی، کشورهای حوزه آسیای مرکزی و قفقاز از یک طرف و جنوب آسیا، جنوب خاوری آسیا، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس از طرف دیگر را تسهیل می‌نماید. دو ساختار حمل‌ونقل تقریباً رقیب، یکی حمل‌ونقل و ترانزیت شمال به جنوب و همچنین (تراسیکا) در مسیر غرب به شرق و دیگری مسیر شرق به غرب در منطقه شکل گرفته‌اند. این دو محور که آن‌ها را می‌توان هم‌محورهای ترانزیتی و هم‌محورهای ژئواستراتژیکی نامید، در منطقه دریای خزر با یکدیگر باهم تلاقی می‌کنند و در نهایت در صورت فقدان همکاری و وجود رقابت ناسالم می‌توانند منجر به بی‌ثباتی منطقه شود. ساختار کریدور شمال - جنوب از حاشیه غربی منطقه عبور می‌کند؛ اما در منطقه شرقی، آسیای مرکزی با چالش‌هایی روبه‌رو است که ناشی از تفکرات دوره جنگ سرد می‌باشد (هارتلند در فرضیه‌های ژئوپلیتیکی مکیندر و پیروان او) که این ساختار، تحت تأثیر جغرافیای منطقه، در انزوای جغرافیایی قرار گرفته و باعث توسعه نیافتگی آن شده است.

وضعیت ایران در تجارت با کشورهای واقع در کریدورهای بین‌المللی

در ادامه به بررسی وضعیت ایران در تجارت با کشورهای واقع در کریدورهای بین‌المللی در سال ۱۴۰۲ پرداخته شده است تا ضمن تبیین وضع موجود، کشورهایی که بیشترین صادرات و واردات را دارند، شناسایی شوند که نتایج این بررسی در نمودار شماره ۱ نشان داده شده است:



شکل ۶. میزان مبادلات تجاری ایران با کشورهای واقع در کریدورهای بین‌المللی

مطابق شکل ۶، بیشترین میزان صادرات ایران در رتبه نخست به کشور چین و در رتبه دوم به کشور ترکیه بوده است. همچنین بیشترین میزان واردات در رتبه نخست از کشور چین و در رتبه دوم از کشور ترکیه صورت گرفته است. برابر داده‌های گمرک ایران برای دو سال ۱۳۹۶ و ۱۴۰۲، در حوزه صادرات در بیشتر کشورها به صورت مثبت و صعودی بوده ولیکن در کشورهای افغانستان، هند و رومانی دارای روند نزولی بوده است. همچنین در حوزه واردات نیز در بیشتر کشورها به صورت مثبت و در کشورهای قزاقستان، هند، بلغارستان و رومانی دارای روند نزولی بوده است.

کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای خارج از مسیر ایران

کریدور هند- خاورمیانه- اروپا^۱

کریدور مذکور شامل یک کریدور حمل‌ونقل چندوجهی است که سواحل غربی هند را با امارات از طریق دریا و یک مسیر ریلی که از شبه‌جزیره عربستان به بندر حیف می‌گذرد، تشکیل می‌دهد (Suri et al, 2024). کالاها از حیف مجدداً از طریق دریا به اروپا از طریق بندر پیرئوس یونان منتقل می‌شوند. طرح‌های این کریدور همچنین شامل خطوط لوله برای هیدروژن تولیدشده در عربستان و امارات و اتصالات مخابراتی است. در ورود به این طرح، هر کشوری محاسبات استراتژیک خود را دارد. ایالات متحده به این کریدور از دریچه مقابله با حضور روبه‌رشد چین در خاورمیانه و همچنین پروژه‌های زیرساختی عظیم چین در سراسر جهان، از طریق کمربند و جاده می‌نگرد. همچنین به دنبال نزدیک نگه‌داشتن کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به غرب و مقابله با چندین تعهد هند به پروژه‌های بزرگ ترانزیتی با ایران، مانند کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب و توسعه بندر چابهار ایران است. ایالات متحده همچنین مایل است با ادغام اسرائیل در این ابتکار، عادی‌سازی روابط بین عربستان سعودی و اسرائیل را ارتقا دهد. ابوظبی و عربستان سعودی، علاوه بر این، این کریدور تجاری را وسیله‌ای برای تقویت شبکه‌های خود در اروپا و تنوع‌بخشیدن به مدل‌های اقتصادی غیرنفتی خود می‌دانند. این کریدور می‌تواند به هند کمک کند تا تجارت و پتانسیل ژئوپلیتیکی خود را از طرق مختلف افزایش دهد (Subburayan, 2023). به‌طور کلی این کریدور می‌تواند بخش قابل توجهی از مبادلات تجاری را که می‌توانست از مسیر ایران به اروپا و بالعکس ترانزیت نماید، از دست ایران خارج و آن را در اختیار رقبای منطقه‌ای ایران علی‌الخصوص در حاشیه جنوب خلیج فارس قرار دهد و اسرائیل را هرچه بیشتر به کشورهای اسلامی و عربی نزدیک‌تر می‌نماید.

کریدور چین-ترکیه-اروپا

ترکیه که پیوسته به‌عنوان پل ارتباطی اوراسیا شناسایی شده و قسمتی از جاده باستانی ابریشم به‌عنوان سودآورترین راه تجاری در گذشته از این کشور می‌گذشته است؛ در سال‌های اخیر و با افزایش روزافزون تحریم‌های ایران، موقعیت ژئوپلیتیکی ارزشمندی را برای خود به‌منظور عبور کریدورهای شرق و غرب فراهم ساخته است. در این چارچوب ترکیه افزون بر تلاش برای حضور فعال در طرح‌های موجود منطقه‌ای از جمله توافق‌نامه ترانسیکا، طی سال‌های گذشته از طرحی با عنوان کریدور میانی رونمایی کرده است که می‌کوشد اتصال آسیا به اروپا را با محوریت ترکیه محقق سازد. بررسی این طرح از آن حیث که با دور زدن و حذف ایران، منجر به کاهش ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران در مسیر مبادلات چین و اروپا می‌شود، از اهمیت بسزایی برخوردار است. مطابق این طرح ترکیه می‌تواند با تداوم توسعه و بهبود زیرساخت‌های موجود، راه‌آهن ترانزیت چین را به شبکه راه‌آهن قزاقستان و سپس از طریق بندر اکتاو قزاقستان و ترکمنباشی ترکمنستان به دریای خزر و آذربایجان متصل نماید و سپس با عبور از قفقاز این مسیر را که به ادعای دولت ترکیه به‌عنوان جنوبی از طریق راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر خواهد بود، به ترکیه منتهی ساخت (موسوی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۲۰).

جاده ابریشم دریایی

جاده ابریشم دریایی، مناطق جنوب شرقی آسیا، جنوب شبه‌قاره هند، خاورمیانه و شمال آفریقا، مدیترانه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل خواهد نمود. خطوط کلی جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم، دربرگیرنده دو مسیر کلی است:

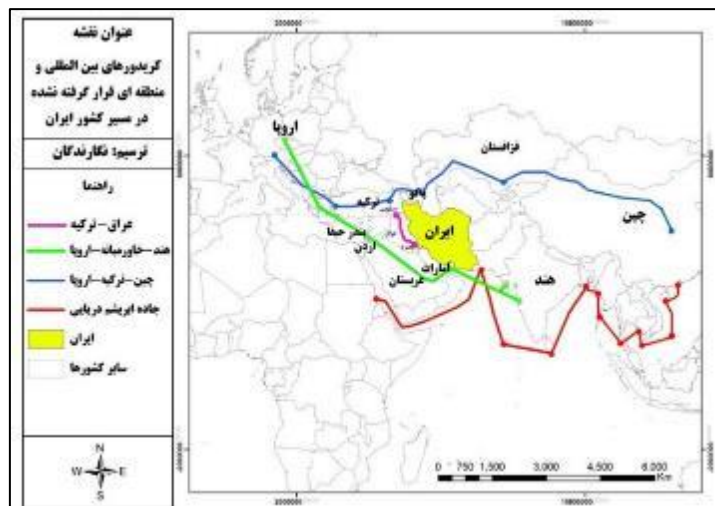
- سواحل چین، دریای جنوبی چین، اقیانوس هند، دریای مدیترانه.

- سواحل چین، دریای جنوبی چین، جنوب منطقه اقیانوسیه (یزدانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۸۰).

به‌عنوان بزرگ‌ترین کشور تجاری جهان، مهم‌ترین منفعت چین در کاهش هرچه بیشتر هزینه‌های انتقال کالاهای تولیدی خود می‌باشد. پروژه‌هایی که تحت این ابتکار ایجاد می‌شوند، براین اساس برنامه‌ریزی می‌شوند که پس از تکمیل شدن تا چه حدی می‌توانند زمان و هزینه‌های سفر را کاهش دهند (ترابی، صناعی، ۱۳۹۸: ۱۱۴).

کریدور عراق-ترکیه (جاده توسعه)

با راه‌اندازی این مسیر، مسیر حمل‌ونقل کالا میان ترکیه و خلیج‌فارس کوتاه‌تر خواهد شد. این پروژه یک جاده زمینی به طول ۱۱۹۰ کیلومتر و راه‌آهن به طول ۱۱۷۵ کیلومتر را شامل می‌شود. با راه‌اندازی این مسیر، مسافت حمل‌ونقل کالا میان ترکیه و خلیج‌فارس کوتاه‌تر خواهد شد. این شبکه موقعیت ژئوپلیتیکی عراق را به‌عنوان یک کریدور تجاری افزایش می‌دهد و بازده مالی را فراهم می‌کند و اتکای دولت به هیدروکربن‌ها را کاهش می‌دهد (Hasan, 2024).



شکل ۷. کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای خارج در مسیر ایران

بحث

تحلیل وضعیت شبکه‌های کریدوری داخلی و بین‌المللی مورد بررسی در بخش یافته‌ها کشور از طریق ابزار پرسش‌نامه و آزمون نخبگی نشان می‌دهد که مقدار سطح معناداری برای ۷ شاخص زیرساخت‌ها و تجهیزات شبکه ریلی کشور، زیرساخت‌ها و تجهیزات شبکه جاده‌ای کشور، زیرساخت‌ها و تجهیزات شبکه دریایی کشور، وضعیت عملکرد شبکه ریلی کشور، وضعیت عملکرد شبکه جاده‌ای کشور، وضعیت عملکرد شبکه دریایی کشور و کریدور چین-ترکیه-اروپا، کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد. همچنین باتوجه به حد پایین و بالای منفی این شاخص‌ها می‌توان نتیجه گرفت که از سطح متوسط پایین هستند. سایر شاخص‌ها با سطح معناداری بالاتر از ۰/۰۵ و حد پایین منفی و حد بالای مثبت در سطح متوسط قرار دارند که این موضوع نشانگر این است که جایگاه و نقش ایران در کریدورهای ترانزیتی مورد بررسی در وضعیت متوسط قرار دارد.

جدول ۱. آزمون t تک نمونه‌ای برای بررسی وضعیت و عملکرد شاخص‌ها

ابعاد	شاخص‌ها	میانگین	انحراف معیار	درجه آزادی	مقدار آماره t	مقدار معناداری sig	حد پایین	حد بالا
کریدوری داخل کشور در پشتیبانی میزان تأثیرگذاری شبکه‌های	زیرساخت‌ها و تجهیزات شبکه ریلی کشور	۲/۳۵	۱/۰۳	۱۹	-۰/۷۷۷	۰/۰۱۲	-۱/۱۳	-۰/۱۶
	زیرساخت‌ها و تجهیزات شبکه جاده‌ای کشور	۲/۴	۰/۸۸	۱۹	-۱/۰۴۵	۰/۰۰۷	-۱/۰۱	-۰/۱۸
	زیرساخت‌ها و تجهیزات شبکه دریایی کشور	۲/۴	۱/۰۹	۱۹	-۱/۵۸۴	۰/۰۳۷	-۱/۱۱	-۰/۰۸
جایگاه و میزان به‌رومندی از کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از ایران	وضعیت عملکرد شبکه ریلی کشور	۲/۵	۰/۸۲۷	۱۹	-۰/۵۲۵	۰/۰۱۴	-۰/۸۸	-۰/۱۱
	وضعیت عملکرد شبکه جاده‌ای کشور	۲/۵۵	۰/۹۴۴	۱۹	-۱/۲۴۱	۰/۰۴۶	-۰/۸۹	-۰/۰۸
	وضعیت عملکرد شبکه دریایی کشور	۲/۵	۰/۶۸۸	۱۹	-۰/۷۶۷	۰/۰۰۴	-۰/۸۲	-۰/۱۷
جایگاه و میزان به‌رومندی از کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از ایران	کریدور شمال به جنوب (هند-ایران-روسیه)	۲/۷۵	۰/۷۱۶	۱۹	-۲/۲۶۹	۰/۱۳۵	-۰/۵۸	-۰/۰۸
	منافع کریدور شمال به جنوب (هند-ایران-روسیه)	۲/۶۵	۰/۹۳۳	۱۹	-۱/۷۱۰	۰/۱۱۰	-۰/۷۸	-۰/۰۸
	کریدور شرق به غرب (راه ابریشم سابق)	۲/۶	۱/۰۴	۱۹	-۱/۶۷۷	۰/۱۰۴	-۰/۸۸	-۰/۰۸
	منافع کریدور شرق به غرب (راه ابریشم سابق)	۲/۸۵	۰/۹۳	۱۹	-۰/۷۷۷	۰/۴۸۱	-۰/۵۸	-۰/۲۸
	کریدور هند، ایران، افغانستان	۲/۸	۰/۹۵	۱۹	-۱/۰۴۵	۰/۳۵۹	-۰/۶۴	-۰/۲۴
	منافع کریدور هند، ایران، افغانستان	۲/۸	۱/۱۵	۱۹	-۱/۵۸۴	۰/۴۴۷	-۰/۷۳	-۰/۳۳
	کریدور اکو	۲/۷۵	۱/۰۶	۱۹	-۰/۵۲۵	۰/۳۰۹	-۰/۷۵	-۰/۲۵
جایگاه و میزان به‌رومندی از کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای گذری از ایران	منافع کریدور اکو	۲/۶۵	۰/۹۸	۱۹	-۱/۲۴۱	۰/۱۳۰	-۰/۸۱	-۰/۱۱
	کریدور تراسیکا	۲/۹	۰/۸۵	۱۹	-۰/۷۶۷	۰/۶۰۶	-۰/۴۹	-۰/۲۹

میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن	میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن	میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن	میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن
۰/۲	-۰/۸	۰/۲۳۰	-۲/۲۶۹	۱۹	۱/۰۸	۲/۷	منافع کریدور تراسیکا
۰/۲۵	-۰/۵۵	۰/۴۵۳	-۱/۷۱۰	۱۹	۰/۸۷	۲/۸۵	کریدور هند- خاورمیانه- اروپا
-۰/۳۴	-۸۶	۰/۰۳۵	-۱/۶۷۷	۱۹	۰/۸۸	۲/۵۵	کریدور چین- ترکیه- اروپا
۰/۸۹	-۰/۸۸	۰/۱۰۴	-۰/۷۷۷	۱۹	۱/۰۴	۲/۶	کریدور جاده ابریشم دریایی
۰/۸۶	۰/۷۸۶۸	۰/۱۱۰	-۱/۰۴۵	۱۹	۰/۹۳	۲/۶۵	کریدور عراق- ترکیه (جاده توسعه)

بررسی وضعیت همبستگی شاخص‌ها از طریق آزمون همبستگی اسپیرمن (r_s) از نتایج دیگر یافته‌های پیمایشی است. باتوجه به جدول شماره ۲، سطح معناداری برای همه شاخص‌ها کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد. لذا در این سطح فرض H_0 یعنی عدم وجود رابطه رد می‌شود و فرض H_1 مورد قبول است که بیانگر وجود رابطه معنادار با جایگاه و نقش ایران در کریدورهای ترانزیتی ملی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای می‌باشد. همچنین باتوجه به ضریب همبستگی، که در آن بررسی میزان روابط شاخص‌ها صورت پذیرفته است، همه شاخص‌ها طبق قدرت رابطه یا اندازه اثر (Effect Size) بالای ۰/۰۵ بوده که به معنای رابطه قوی یا تأثیر مستقیم زیاد می‌باشند. براین اساس شاخص‌های مؤثر شناسایی شدند و همچنین سهم و تأثیرگذاری آن‌ها مطابق جدول ۲ تعیین گردید.

جدول ۲. تحلیل آزمون همبستگی اسپیرمن

میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن	میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن	میزان رابطه	آزمون همبستگی اسپیرمن
۰/۵۰۸	r	۰/۶۷۴	r	۰/۵۰۸	r
۰/۰۲۲	sig	۰/۰۱	sig	۰/۰۲۲	sig
۰/۶۹۹	r	۰/۶۶۳	r	۰/۶۹۹	r
۰/۰۰۱	sig	۰/۰۱	sig	۰/۰۰۱	sig
۰/۶۹۱	r	۰/۷۵۸	r	۰/۶۹۱	r
۰/۰۰۱	sig	۰/۰۰۰	sig	۰/۰۰۱	sig
۰/۷۴۰	r	۰/۶۳۲	r	۰/۷۴۰	r
۰/۰۰۰	sig	۰/۰۰۳	sig	۰/۰۰۰	sig
۰/۶۳۵	r	۰/۸۵۷	r	۰/۶۳۵	r
۰/۰۰۳	sig	۰/۰۰۰	sig	۰/۰۰۳	sig
۰/۷۳۰	r	۰/۷۴۴	r	۰/۷۳۰	r
۰/۰۰۰	sig	۰/۰۰۰	sig	۰/۰۰۰	sig
۰/۶۳۸	r	۰/۶۲۷	r	۰/۶۳۸	r
۰/۰۰۲	sig	۰/۰۰۳	sig	۰/۰۰۲	sig
۰/۶۲۸	r	۰/۶۹۱	r	۰/۶۲۸	r
۰/۰۰۳	sig	۰/۰۰۱	sig	۰/۰۰۳	sig
۰/۶۹۸	r	۰/۵۵۸	r	۰/۶۹۸	r
۰/۰۰۱	sig	۰/۰۱۰	sig	۰/۰۰۱	sig
۰/۵۶۳	r	۰/۶۶۰	r	۰/۵۶۳	r
۰/۰۱۰	sig	۰/۰۰۲	sig	۰/۰۱۰	sig

نتیجه‌گیری

درآمدهای برآمده از ترانزیت، اقتصاد بسیاری از کشورهایی که در همسایگی ایران قرار دارند، دگرگون کرده است حال آنکه موقعیت استراتژیکی آن‌ها به هیچ عنوان قابل قیاس با مزیت‌های جغرافیای ایران نیست؛ مشکلاتی مانند فقدان قوانین شفاف، فراهم نبودن زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی برای رقبای ایران به وجود آورده است تا در این شرایط، صاحبان کالا را جهت گذر از مسیرهای ترانزیتی تازه تعریف شده متقاعد نمایند. بررسی و ارزیابی مسیرهای رقبای ترانزیتی کشور

ایران از جهات مختلف همچون امنیت مسیر، مسافت، امکانات و تسهیلات عرضه شده و میزان تعرفه‌ها و هزینه‌های آن در مقایسه با ایران، در افزایش رقابت‌پذیری کریدورهای بین‌المللی که در خاک ایران قرار گرفته‌اند، تأثیرگذار است. بازرسی‌های پایایی، هزینه‌های بسیار و عوارض مختلف و متعدد، مزیت عبور کالا از ایران را کاهش داده و باعث گردیده تا این بازار به دست دیگر کشورها بیفتد. در جهت توسعه کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای قرار گرفته شده در مسیر کشور ایران و همچنین ترفیع دیپلماسی اقتصادی، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- ❖ توسعه زیرساخت‌ها در راستای بهبود شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای، راه‌آهن و بنادر؛
- ❖ ایجاد مراکز لجستیکی چون تأسیس مراکز بارگیری و تخلیه در نقاط استراتژیک؛
- ❖ تقویت همکاری‌های بین‌المللی چون ایجاد توافق‌نامه‌های دو و چندجانبه حمل‌ونقل با کشورهای؛
- ❖ تسهیل قوانین و مقررات چون تسهیل فرآیندهای گمرکی و کاهش تعرفه‌های برای کالاهای ترانزیتی؛
- ❖ تدوین قوانین حمایتی به نفع سرمایه‌گذاران و شرکت‌های حمل‌ونقل؛
- ❖ استفاده از فناوری‌های نوین چون پیاده‌سازی سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل؛
- ❖ توسعه پلتفرم‌های آنلاین برای ایجاد سامانه‌های آنلاین جهت ردیابی محموله‌ها و مدیریت زنجیره تأمین؛
- ❖ آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی؛
- ❖ توسعه روابط اقتصادی در چارچوب جذب سرمایه‌گذاری خارجی در پروژه‌های ترانزیتی؛
- ❖ تبلیغ و اطلاع‌رسانی تبلیغاتی برای معرفی ظرفیت‌های ترانزیتی کشور؛
- ❖ تحلیل بازار و نیازسنجی از شناسایی نیازهای حمل‌ونقل کشورهای همسایه و بررسی روندهای جهانی.

حامی مالی

این مقاله حامی مالی نداشته است.

سهام نویسندگان در پژوهش

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

تضاد منافع

نویسنده اعلام می‌دارد که هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارد.

تقدیر و تشکر

نویسنده از همکاری جامعه آماری پژوهش کمال تشکر را دارد.

منابع

- احمدی، سیدعباسی. (۱۳۸۷). بررسی نقش و موقعیت ایران در نظریه‌های ژئوپلیتیکی. *مجلس و پژوهش*، ۱۴(۵۷)، ۹۱-۱۱۴.
- امیراحمدیان، بهرام؛ صالحی دولت‌آباد، روح‌اله. (۱۳۹۵). ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش‌ها). *فصلنامه مطالعه روابط بین‌الملل*، ۹(۳۶)، ۴۲-۹.
- انصاری‌نسب، مسلم. (۱۴۰۲). کریدور ریلی ترانسیکا و تجارت ایران و آسیای میانه. *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، ۲۹(۱۲۱)، ۷۹-۱۰۶.
- بازدار اردبیلی، پریسا؛ گنجی زهرایی، هادی و پژمان‌زاده، پژمان. (۱۳۹۸). بررسی سهم ترانزیت در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور از

- بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی. فصلنامه علمی جاده، ۲۷(۱۰۰)، ۹-۱۶.
- پوررمضان، پرهام. (۱۴۰۱). تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال). *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌المللی*، ۵(۲)، ۶۸۷-۶۵۹. doi: 10.22126/ipes.2022.7832.1472
- ترابی، قاسم و صانعی، راضیه. (۱۳۹۸). ابتکار جاده ابریشم؛ ابتکار چین برای هژمونی. *تحقیقات سیاسی و بین‌المللی*، ۱۱(۳۸)، ۱۲۸-۱۰۱.
- حافظنیا، محمدرضا؛ احمدی نوحدانی، سیروس و نوری روستای، مهدی. (۱۴۰۰). بررسی نقش موقعیت گذرگاهی در قدرت ملی، مورد مطالعه: کشور ایران. *پژوهش‌های جغرافیای سیاسی*، ۶(۲)، ۸۶-۱۰۶. doi: 10.22067/pg.2021.27339.0
- خزائی، عباس؛ یوسفی، همایون و دلبر، غلامرضا. (۱۳۹۷). شناسایی و بررسی دالان‌های بین‌المللی حمل‌ونقل کالا به کشورهای همجوار و تأثیر آن‌ها بر امنیت ملی کشور. *نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی*. doi: 10.30474/jmti.2019.90189
- خلفی، سپیده و رادفر، الهام. (۱۴۰۲). ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران چالش‌ها و فرصت‌های توسعه. *نشریه علمی رویکردهای پژوهشی نوین مدیریت و حسابداری*، ۷(۲۴)، ۹۹۵-۹۸۴.
- ذوالفقاری، مهدی. (۱۳۸۶). ژئوپلیتیک خلیج فارس، ایران و آمریکا (تهدیدها و فرصت‌های روبه روی جمهوری اسلامی). *ره‌آورد سیاسی*، ۱۵، ۹۷-۱۲۵.
- رازانی، رامین و محمدحسینی، رضا. (۱۴۰۲). بررسی ضرورت پیاده‌سازی روش‌های نوین رهگیری واگن و تعیین روش مناسب با رویکرد تحلیل همایی برای واگن‌های شبکه راه‌آهن ج.ا.ا. *پژوهشنامه حمل‌ونقل*، ۲۰(۱)، ۸۶-۶۹. doi: 10.22034/tri.2021.245562.2806
- شیخ بیگلر، رعنا. (۱۳۹۵). بررسی اثر شاخص‌های توسعه حمل‌ونقل بر فراوانی صدمات ترافیک جاده‌ای. *رفاه اجتماعی*، ۱۶(۶۲)، ۱۴۱-۱۰۳.
- عسگریور، المیرا؛ پورمرادی، بهاره و کارگرشاهمت، بهمن. (۱۴۰۱). بررسی و مطالعه موقعیت استراتژیک حمل‌ونقل چندوجهی ایران در منطقه و تأثیر آن بر ژئواکونومی ایران (مطالعه موردی: مرز سه‌گانه بندر آستارا). *کنفرانس بین‌المللی و ملی مطالعات مدیریت، حسابداری و حقوق*.
- مشفق، زهرا. (۱۴۰۱). تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی. *ماهنامه علمی امنیت اقتصادی*، ۱۰(۳)، ۴۸-۲۷. doi: 20.1001.1.17354188.1401.10.3.5.8
- موسوی، سیده‌سارا؛ غفاری، مسعود و شریعتی، شهرزاد. (۱۴۰۰). پیامدهای ژئوپلیتیکی گسترش همکاری‌های چین و ترکیه بر جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: اتصال دو پروژه کریدور میانی و کمربند و راه). *فصلنامه ژئوپلیتیک*، ۱۷(۲)، ۱۴۸-۱۱۹. doi: 20.1001.1.17354331.1400.17.62.5.8
- مولائی قلیچی، محمد؛ زیاری، کرامت‌الله، نصرتی‌هشی، مرتضی و کاردگر، راضیه. (۱۳۹۷). اولویت‌بندی فضایی توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در استان‌های ایران با تأکید بر مدل تصمیم‌گیری WASPAS. *دانش شهرسازی*، ۲۳(۱)، ۸۱-۷۹. doi: 10.2124/upk.2018.8895.1021
- نظری، محسن؛ حسنی‌پور، طهمورث؛ کمرخانی، حبیب و اسفیدانی، محمدرحیم. (۱۳۹۸). آسیب‌شناسی توسعه ترانزیت چندوجهی از طریق ایران و ارائه چارچوب بهبود آن (تحلیلی در سه حوزه حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای، ریلی). *پژوهشنامه حمل‌ونقل*، ۱۶(۳)، ۱۴۱-۵۳۴. doi: /20.001.1.173.1457-141
- نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس. (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۵۴(۳)، ۱۱۸۷-۱۱۶۱. doi: 10.22059/JHGR.2022.331764.1008388
- نوروزی، علیرضا و تقی‌زاده، معصومه. (۱۳۹۷). چالش‌ها و چشم‌انداز کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال به جنوب). *معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، وزارت امور اقتصادی و دارایی*.
- ویسی، هادی. (۱۴۰۰). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۵۳(۱)، ۲۲۶-۲۱۳. doi: 10.2059/JHGR.2020.287558.1007998

یزدانی، عنایت‌الله، امید، علی و شاه‌محمدی، پریرسا. (۱۳۹۵). ابتکار کمربند-راه: قوام نظریه هارتلند. فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، ۱۶۴-۱۸۸.

References

- Advisory, P. P. G. (2015). *Training Services (2011): A Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries*. Report prepared for Islamic Development Bank.
- Ahmadi, S. (2008). A Study on Role and Place of Iran in Geopolitical Theories. *Journal of "Majlis and Rahbord"*, 14(57), 14-91. [In Persian]
- Amirahmadiyan, B., & Salehidolatabad, R. (2017). China's New Silk Road Initiative (Aims, Obstacles And Challenges). *Studies Of International relations journal (Political Science and InternatIonal Relations Journal)*, 9(36), 9-42. [In Persian]
- Ansarinasab, M. (2023). Trasica Rail Corridor and Commercial Relations of Iran and Central Asia. *Central Asia and The Caucasus Journal*, 29(121), 79-106. [In Persian]
- Arnold, J. (2006). *Best practices in management of international trade corridors*. World Bank Transport Paper TP-13. World Bank Transport Sector Board, Washington, DC.
- Asgarpour, E., & Pourmoradi, B., Kargar, Sh. (2021). Investigating and studying the strategic position of Iran's multimodal transportation in the region and its impact on Iran's geo-economy (Case study: Astar Port's triple border). *The 6th International and National Conference on Management, Accounting and Law Studies*. [In Persian]
- Banerjee, D. (2016). China's One Belt One Road Initiative—An Indian Perspective.
- Bazdar Ardebili, P., Ganji Zahraee, H., & Pejmanzad, P. (2019). Investigating the Share of Transit in Iran's Rail Transportation from Regional and International Markets. *Road*, 27(100), 9-16. [In Persian]
- Braun, C., & Peric, A. (2017) Integrated Spatial and Transport Development along European Corridors: A Look through the Lens of Stakeholder Cooperation. *REAL CORP 2017 – PANTA RHEI – A World in Constant Motion*.
- Cohen, S. (2003). *Geopolitics of the World System*. Rowman & Littlefield Publishers.
- Cohen, S.B. (1990). The changing Geopolitical Order. *Economic Geography*, 1(66), 1-19.
- Csurgai, G. (2018). The increasing importance of geo-economics in power rivalries in the twenty-first century. *Geopolitics*, 23(1), 38-46. doi.org/10.1080/14650045.2017.1359547.
- Daniels, R (2013). Strategic competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the risks of infrastructure development. *American Foreign Policy Interests*, 35(2), 93-100. doi:10.1080/10803920.2013.776887.
- Fayyaz, M. (2019). China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): The Road to Indian ocean and its geopolitical implications for the India-Pakistan strategic relations. *International Journal of Educational Research and Studies*, 1(1).
- Fulton, J. (2016). An analysis of two corridors in China's one belt one road initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia. In *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia* (pp. 43-49).
- Gholizadeh, A., Madani, S., & Saneinia, S. (2020). A geo-economic and geopolitical review of Gwadar Port on belt and road initiative. *Maritime Business Review*, 5(4), 335-349. doi: 10.1108/MABR-11-2019-0051
- hafeznia, M. R., Ahmadi Nohadani, S., & Noori roustayi, M. (2021). The Role of Transit Position in National Power, Case Study: Iran. *Research Political Geography Quarterly*, 6(2), 86-106. doi: 10.22067/pg.2021.27339.0. [In Persian]
- Hasan, H. (2024). Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity.
- Hope, A., & Cox, J. (2015). *Development Corridors, Economic and Private Sector Professional Evidence and Applied Knowledge*. Services Topic Guide. Coffey International Development December, EPS Peaks
- KAFILI, V., & motalebi, M. A. (2020). Analysis of Iran's Maritime transport stance within Iran's economy and world stage. *Journal of Defense Economics and Sustainable Development*, 4(14), 117-140. [In Persian]

- Kaussler, B., (2011). Reviewed Work: Géopolitique de l'Iran by Bernard Hourcade. *Iranian Studies*, 44(6), 924-927. doi.org/10.1080/00210862.2011.586819.
- Khalaf S., & Radfar A. (2019). Evaluation of Iran's Rail Transit Corridors: Challenges and Opportunities for Development. *Scientific Journal of Modern Research Approaches in Management and Accounting*, 7 (24), 984-995. [In Persian]
- Khazaei, A., Yousefi, H., & Delbar, G. (2018). Identification and investigation of international corridors for transporting goods to neighboring countries and their impact on the country's national security. *Journal of Maritime Transport Industry*. doi: 10.30474/jmti.2019.90189. [In Persian]
- Kothari, K (2014). India's Connect Central Asia Policy: Emerging Economic and Security Dimensions. *Sociology and Anthropology*, 2(6), 239- 254. doi:10.13189/sa.2014.020605.
- Lin, W., (2018). Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*, 81, 102436. doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.001.
- Miller, H.I. (2013). Developing Context. Sensitive Livability Indicators for Transportation Planning: A Measurement Framework. *Journal of Transport Geography*, 26(5), 51-64.
- Molaei Qelichi, M., Ziari, K., Nosrati Heshi, M., & Kardgar, R. (2018). Spatial Prioritization of the Road Transport Development in Iran's Provinces with a Focus on WASPAS Decision Making Model. *Urban Planning Knowledge*, 2(1), 71-89. doi: 10.22124/upk.2018.8895.1021. [In Persian]
- Moshfegh, Z. (1401). Weakening Iran's position in international corridors. *Monthly Scientific Journal "Economic Security"*, 10(3), 27-48. doi: 20.1001.1.17354188.1401.10.3.5.8. [In Persian]
- Mousavi, S., Ghaffari, M., & shariati, S. (2021). Geopolitical Consequences of Expanding China-Turkey Relations on Iran (Case Study: Interconnecting "Middle Corridor" and "Belt and Road" Project). *Geopolitics Quarterly*, 17(2), 119-148. doi: 20.1001.1.17354331.1400.17.62.5.8. [In Persian]
- Naji, S. (2011). Iran, the center of 'strategic energy ellipse': A geopolitical reality. *Geopolitics, History, and International Relations*, 3(1), 155-175.
- Nazari, M., Hassangholipour, T., Khamarkhani, H., & Esfidani, M. (2019). Pathology of Multimodal Transit Development through Iran and providing its Improvement Framework (An Analysis of Three Areas of Maritime, Road and Rail Transport). *Journal of Transportation Research*, 16(3), 141-157. doi: 20.1001.1.17353459.1398.16.3.10.4. [In Persian]
- Noorali, H., & 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]
- Norouzi, Alireza and Taghizadeh, Masoumeh. (2018). Challenges and Prospects of International and Transit Transport Corridors through Iran (with Emphasis on the North-South Corridor). *Deputy for Economic Affairs, General Directorate of Economy and Finance of Gilan Province, Ministry of Economic Affairs and Finance*. [In Persian]
- Omar, R., TanKhai, H., & Mardia Sallehuddin, A., (2019), "Implementation of Technology Transfer in Mass Rapid Transport (MRT) Project in Malaysia", MATEC Web of Conferences, doi.org/10.1051/mateconf/20191201826626603022.
- Pourramezan, P. (2023). Analysis of the Effects of the Development of Transit Corridors on the Promotion of Economic Diplomacy of the Islamic Republic of Iran (Case Study: South-North Corridor). *International Political Economy Studies*, 5(2), 659-687. doi: 10.22126/ipes.2022.7832.1472. [In Persian]
- Rahman, Z. U., Naeem, M., & Ishaq, M. (2022). The Geo-Economics and Geopolitical Significance of Gwadar Port in the Changing Maritime Scenario. *FWU Journal of Social Sciences*, 16(4), 121-132. doi.org/10.51709/19951272/Winter2022/9.
- Razani, R., & Mohammad Hasany, R. (2023). Necessity of Implementing Wagon Automatic Tracking Systems and Determination of Best one by Concordance Analysis. *Journal of Transportation Research*, 20(1), 69-86. doi: 10.22034/tri.2021.245562.2806. [In Persian]
- Rozin, M., Ryabtsev, V., & Svechkarev, V. (2022). Stereotypes of transport logistics in geopolitical analytics. *Transportation Research Procedia*, 61, 285-288. doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.047.
- Sarma, H. (2018). Turning The International North-South Corridor Into A Digital Corridor. *Comparative Politics*, 9(4). doi: 10.24411/2221-3279-2018-10008.

- Scholvin, S. (2016). Geopolitics: An overview of concepts and empirical examples from international relations. *The Finnish Institute of International Affairs Kruunuvuorenkatu*, 4.
- Shaw, J., & Sidaway, J. D. (2011). Making links: On (re) engaging with transport and transport geography. *Progress in Human Geography*, 35(4), 502-520. doi.org/10.1177/0309132510385740.
- Shaykh Baygloo R. (2016). Investigating the Effect of Transportation Development Indicators on Road Traffic Casualties. *Refahj*, 16(62), 103-141. [in Persian]
- Subburayan, B. (2023). IMEC Corridor: How India Can Counter China's Clout and Boost Its Trade Potential. doi: 10.2139/ssrn.4585145.
- Sundaravalli, N., (2017), "Urban transportation: innovations in infrastructure planning and development". *The International Journal of Logistics Management*, 28 (1), 150-171. doi.org/10.1108/IJLM-08-2015-0135.
- Suri, N., Ghosh, N., Taneja, K., Patil, S., & Mookherjee, P. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity, Observer Research Foundation.
- Tang, K. X., & Waters, N. M.; The internet, GIS and public participation in transportation planning. *Progress in Planning*, 64(1), 7-62. doi:10.1016/j.progress.2005.03.004.
- Torabi, G, & Sanei, R. (2019). China Silk Road Initiative, Goals and Obstacles. *Political Internation researchand*, 11(38), 101- 128. [In Persian]
- Veicy, H. (2021). A Study of Geopolitical and Geo-economic Competitions of China and India in Eurasia: Connection Corridors and Geopolitics of Chabahar and Gwadar Ports. *Human Geography Research*, 53(1), 213-226. doi: 10.22059/jhgr.2020.287558.1007998. [In Persian]
- Yazdani, E., Omid, A., & ShahMohammadi, P. (2017). Belt – Road Initiative: Fortifier of Heartland Theory. *Central Asia and The Caucasus Journal*, 22(96), 163-188. [In Persian]
- Zolfaghari, M. (2007). The Geopolitics of the Persian Gulf, Iran and America (Threats and Opportunities Facing the Islamic Republic). *Political Approach*, 15, 125-97. [In Persian]