



Research Paper

Geoeconomic explanation of Silk Road and its effect on Iran's regional power

Hamid Reza Meli ¹, Afshin Mottaghi ^{2*}, Hossein Rabiei ³, Morad Kaviani Rad ⁴

¹. PhD Candidate in Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

^{2*}. Department of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

^{3&4}. Department of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Keywords:

Silk Road
Geo-economy Of Iran
Economic Diplomacy
Regional Power

**Received:**

12 April 2023

Received in revised form:

5 July 2023

Accepted:

10 July 2023

pp.x-xx

ABSTRACT

In terms of geo-economic potentials, the Silk Road has a privileged status among countries in different areas such as Southeast Asia, Central Asia, the Indian subcontinent, and West Asia. Iran is one of the countries located on this road. Rich energy and mineral resources are among Iran's most important economic attractions. In addition, Iran is geographically located in one of the most unique geo-economic positions in the world. However, in recent decades, due to the weakness of the political management of space and especially international problems, the corridors have not been used to transform the said potential into regional power. In this context, the current research has studied the geo-economic role of the Silk Road and its impact on Iran's regional power with a descriptive-analytical and survey method. The statistical population consists of all experts in the field of political geography, whose sample size was determined to be 35 people. The analysis of the findings was based on the similarity of cosine economic models, and SPSS software was used. The results showed that developing the Silk Road, in addition to improving Iran's position in economic, commercial, political, and military terms, could also widen the range of economic diplomacy in the Islamic Republic of Iran. The Silk Road development can provide Iran's geo-economic interests among the countries of Central Asia, the Caspian, and the Indian subcontinent. It can also increase the export of oil and energy, as well as increase the cooperation and dependencies of Central Asian countries, especially China

Citation: Meli, H. R., Mottaghi, A., Rabiei, H., & Kaviani Rad, M. (2023). Geoeconomic explanation of Silk Road and its effect on Iran's regional power. *Human Geography Research*.

 <http://doi.org/10.22059/JHGR.2023.357677.1008591>

* . Corresponding author (Email: amottaghi@khu.ac.ir)

Copyright © 2023 The Authors. Published by University of Tehran. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Introduction

The corridor or transit economy has increased the national income of many countries, some of which are located in our neighborhood. At the same time, their geopolitical position is different from the advantages of Iran's geography. In this regard, it can be said that harms such as the complexity of laws and procedures related to transit and the lack of proper infrastructure in the country have created a strategic opportunity for competitors to persuade the origin to pass through their transit routes. Despite Iran's special position for international transportation, Iran's proper economic and strategic position in the region has not yet been achieved, and there is a relatively long way to go to obtain a suitable position in the international transportation market.

The international corridor passing through Iran is the sum of the international corridors. Iran, due to its special geographical position and access from the west and north to the continent of Europe, Russia, and countries along the Caspian Sea, from the south to the Persian Gulf, the Oman Sea, the countries along the Persian Gulf and East Asia including China, is considered as a highway of international trade. The geographical location of Iran, which is connected to the sea from the north and south, as well as having many ports along with the land and railway transportation network, are among the factors that shorten the path of goods transfer and reduce costs, especially between countries of East Asia and Europe. The Silk Road, or the Silk Road, is a network of interconnected roads built in the past for trade and commerce between Asian countries. This road connected East and West and South Asia, as well as Asia to North Africa and Eastern Europe. This route was known as the most significant trade network in the world for 1700 years until the 15th century. This road was introduced as the most important road in the world for many years. On May 16, 2017, in a ceremony attended by the leaders of nearly 30 countries in China, the New Silk Road was inaugurated to pave the way for the greater economic ambition of this Asian power.

Methodology

This research has studied the geo-economic role of the Silk Road and its impact on the power of Iran's regions using a descriptive-analytical and survey method. The statistical population consists of all experts in the field of political geography, and the sample size was determined using the Cochran formula of 35 people. The findings were analyzed using SPSS software.

Results and discussion

The results showed that the most significant effects of the Silk Road can be on the components of Iran's regional power, including the increase in the value of the national currency, the dependence of the countries of the Persian Gulf region on Iran, the dependence of the countries of the Caucasus region on Iran, the dependence of the countries of Central Asia on Iran, growth of Iran's oil and gas exports, development of petrochemical exports, attraction of foreign investment, promotion of economic relations between Iran and the countries of the region, promotion of industrial relations between Iran and the countries of the region, promotion of financial relations between Iran and the countries of the region, promotion of military and defense relations between Iran and the countries of the region, promotion of tourism relations between Iran and regional countries, promotion of mineral relations between Iran and regional countries, promotion of relations between the agricultural sector of Iran and regional countries, promotion of employment relations between Iran and regional countries, promotion of technological relations between Iran and regional countries, promotion of scientific relations between Iran and regional countries, the promotion of cultural relations between Iran and the countries of the region, the promotion of transit relations between Iran and the countries of the region, and the promotion of strategic relations between Iran and the countries of the region. The Silk Road and the existing corridors in the European continent provided the possibility of goods transit between Asian and European countries and made the countries dependent on each other, especially the countries in the center of the corridor. The North-South Corridor connects Northern Europe, Scandinavia, and Central Asia countries through the southern ports of Iran and the Caspian Sea to the countries of the Indian Ocean, the Persian Gulf, and Southeast Asia.

Conclusion

Iran's location in the geographical center of ECO Cooperation Organization member countries has provided many opportunities and advantages for Iran; the correct and timely exploitation of these opportunities by establishing effective, efficient, and safe transportation communication with the target countries plays a prominent role in facilitating trade between Asia and Europe and the countries of the region and as a result, the development of transit. The transit of goods through the Silk Road, in addition to the economic achievements, has also tied the security of the region's countries together and led to an increase in the country's security factor. When a

country plays a role in the transit of goods to other countries and provides the interests of other countries in line with their joint economic and political cooperation, it automatically becomes an important factor for national-regional and even global security. The realization of this issue shows the country's political credibility in the international community. Considering the nature

and importance of goods transit, it can sometimes even be used as a political lever. In general, the passage of transit goods from any country is not only economically important but also shows the political credibility of that country in the international and commercial communities of the world.

تائید شدہ نفاذی قبیل از چپ الکترونیک

تبیین ژئواکونومیک جاده ابریشم و تاثیر آن بر قدرت منطقه ای ایران

حمیدرضا ملی - گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، نام شهر تهران، نام کشور ایران
افشین متقی^۱ - گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، نام شهر تهران، نام کشور ایران
حسین ربیعی - گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، نام شهر تهران، نام کشور ایران
مراد کاویانی راد - گروه آموزشی جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، نام شهر تهران، نام کشور ایران

چکیده

اطلاعات مقاله

از نظر پتانسیل‌های ژئواکونومیک جاده ابریشم از وضعیت ممتازی در میان کشورهای حوزه‌های مختلف نظیر جنوب شرق آسیا، آسیای مرکزی، شبه قاره هند و غرب آسیا برخوردار است. ایران یکی از کشورهای واقع در مسیر این جاده است. وجود منابع غنی انرژی و معدنی از جمله اهم جذابیت‌های اقتصادی ایران به شمار می‌آیند و افزون بر آن ایران از نظر جغرافیایی نیز در یکی از منحصر به فردترین موقعیت‌های ژئواکونومیک جهان واقع شده است. اما در طی دهه‌های اخیر به دلیل ضعف مدیریت سیاسی فضا و به ویژه مشکلات بین‌المللی، استفاده از کریدورها برای تبدیل پتانسیل‌های گفته شده به قدرت منطقه‌ای صورت نگرفته است. در این زمینه پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی نقش ژئواکونومیک جاده ابریشم و تاثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری را کلیه کارشناسان حوزه جغرافیای سیاسی تشکیل می‌دهند که حجم نمونه آن تعداد ۳۵ نفر تعیین گردید. تحلیل یافته‌ها نیز براساس مدل‌های اقتصادی مشابهت و کسینوس و نرم‌افزار SPSS استفاده گردید. نتایج نشان داد توسعه جاده ابریشم افزون بر ارتقاء جایگاه ایران از بعد اقتصادی، تجاری، سیاسی و نظامی، می‌تواند برد دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را نیز فراخ تر نماید. توسعه جاده ابریشم بیش از همه می‌تواند منافع ژئواکونومیک ایران را در میان کشورهای آسیای مرکزی، خزر و شبه قاره هند تأمین نماید و همچنین می‌تواند افزایش صادرات نفت و انرژی و همچنین افزایش همکاری‌ها و وابستگی‌های کشورهای آسیای مرکزی به خصوص چین را به همراه داشته باشد.

واژگان کلیدی:

جاده ابریشم، ژئواکونومی ایران، دیپلماسی اقتصادی، قدرت منطقه‌ای.

تاریخ دریافت:

۱۴۰۲/۰۱/۲۳

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۲/۰۴/۱۴

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۲/۰۴/۱۹

صص. -

استناد: ملی، حمید رضا، متقی، افشین، ربیعی، حسین، & کاویانی راد، مراد. (۱۴۰۲). تبیین ژئواکونومیک جاده ابریشم و تاثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران. پژوهش‌های جغرافیای انسانی.

 <http://doi.org/10.22059/jhgr.2023.357677.1008591>

مقدمه

اقتصاد کریدوری یا ترانزیتی، درآمد ملی بسیاری از کشورها را که برخی از آنها در همسایگی ما قرار دارند، افزایش است، در حالی که موقعیت ژئوپلیتیک آن‌ها به هیچ عنوان با مزیت‌های جغرافیای ایران قابل مقایسه نیست. در این رابطه می‌توان گفت که آسیب‌هایی مانند پیچیدگی قوانین و رویه‌های مرتبط با ترانزیت و نبود زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی راهبردی برای رقبا ایجاد نمود تا در این میان مبدا را برای عبور از مسیرهای ترانزیتی خود مجاب کنند (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸). بررسی آمارهای ترانزیت حاکی از روند صعودی این رویه در سالیان اخیر است، اما این روند با ظرفیت‌های موجود کشور همخوانی ندارد؛ زیرا با بهره‌گیری مناسب از این ظرفیت‌ها به راحتی می‌توان درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین درآمدهای نفتی کرد. با وجود موقعیت ویژه و خاص ایران برای حمل‌ونقل بین‌المللی، هنوز جایگاه مناسب اقتصادی و استراتژیک ایران در منطقه حاصل نشده است و فاصله نسبتاً زیادی تا به دست آوردن جایگاه مناسب در بازار حمل‌ونقل بین‌المللی وجود دارد. بر اساس آمار و اطلاعات در دسترس، ایران موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی برای عبور محموله‌های تجاری دارد و در حال حاضر سالانه دست‌کم ۲۰۰ میلیون تن کالا به موازات کریدورگذاری از ایران جابه‌جا می‌شود، اما سهم کشور در سال‌های اخیر فراتر از ۱۲ میلیون تن نرفته است (بخشی آنی و همکاران، ۱۴۰۰).

مسیری که برای حمل و نقل و جا به جایی کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح کشوری، منطقه‌ای و یا بین‌المللی تلقی می‌شود، کریدور نامیده می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از روش‌های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده‌ای برای جا به جایی بار با کمترین هزینه و زمان استفاده نمود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از روش‌های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای برای جا به جایی بار با کمترین هزینه و زمان استفاده نمود. کریدورهای حمل و نقل شامل کریدور تجارت داخلی، کریدور تجارت خارجی، کریدورهای ترانزیتی تبادل کالا، کریدور بین‌المللی و کریدور بین‌المللی عبوری از ایران است (بیات و صادقیان، ۱۳۹۴). کریدور بین‌المللی شامل انواع مسیرهای حمل و نقل جاده‌ای، خطوط راه آهن و مسیر آبی است. در حقیقت نوع خاصی از کریدور ترانزیتی یا تجاری خارجی است. هدف از کریدور بین‌المللی توسعه حمل و نقل مرکب، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آن‌ها و افزایش امنیت حمل بار است.

به طور کلی هر کریدور در یکی از جهت‌های زیر قرار دارد:

۱- جهت شمال به جنوب و یا برعکس

۲- جهت شرق به غرب و یا برعکس

۳- جهتی مابین کریدورهای عرضی و طولی

۴- کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران

۵- کریدور بین‌المللی عبوری از ایران (پیشگاهی فرد و رنجبری، ۱۳۹۹).

کریدور بین‌المللی عبوری از ایران زیر مجموعه‌ای از کریدور بین‌المللی است. ایران به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی و دسترسی از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر، از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین، به عنوان شاهراه تجارت بین‌المللی محسوب می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران که از شمال و جنوب متصل به دریا است و همچنین برخوردار بودن از بندرهای زیاد در کنار شبکه حمل و نقل زمینی و راه‌آهن، از جمله عواملی است که باعث کوتاه شدن مسیر انتقال کالا و کم شدن هزینه‌ها به خصوص میان کشورهای شرق آسیا و اروپا می‌شود. در میان کریدورهای فعال در ایران، کریدور شمال-جنوب زمان انتقال کالا را ۲۰ روز و هزینه حمل و نقل را ۳۰ درصد در مقایسه با عبور کالا از کانال سوئز مصر کم می‌کند و همچنین

انتقال کالاهای چینی از طریق قطار و عبور آن‌ها از ایران، ۲۰ روز در مسیر و حدود ۹۰۰ دلار در هر کانتینر صرفه جویی دارد. بیش از ۵ کریدور بین‌المللی از خاک ایران عبور می‌کند و شاید مهم‌ترین آن، کریدور شمال-جنوب باشد که هند و روسیه را از طریق ایران به یکدیگر متصل می‌کند و همچنین کریدور تراسیکا که همچون پلی میان کشورهای آسیای میانه و قاره اروپا عمل می‌کند و نیز راه ابریشم که ارتباط دهنده شرق آسیا به دریای مدیترانه است و چند کریدور دیگر که هنوز به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم تکمیل نشده‌اند، از دیگر مسیرهای ترانزیتی مهمی هستند که از ایران عبور می‌کنند (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴).

راه ابریشم یا همان جاده ابریشم، شبکه راه‌های به هم پیوسته‌ای است که در گذشته با هدف بازرگانی و تجارت بین کشورهای آسیایی احداث شده است. این جاده شرق و غرب و جنوب آسیا را به هم وصل می‌کند و همچنین آسیا را به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می‌داد. این مسیر تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا شناخته می‌شد. این جاده سالیان سال به عنوان مهم‌ترین جاده دنیا معرفی می‌شد. در ۱۶ مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند (Boulnois, 2004). در پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی نقش ژئواکونومیک جاده ابریشم و تاثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری را کلیه کارشناسان حوزه جغرافیای سیاسی تشکیل می‌دهند که حجم نمونه آن تعداد ۳۵ نفر تعیین گردید. تحلیل یافته‌ها نیز براساس مدل‌های اقتصادی مشابهت و کسینوس و نرم‌افزار SPSS استفاده گردید.

رویکرد نظری

در مطالعات روابط بین‌الملل، یک قدرت منطقه‌ای کشوری است که در یک ناحیه جغرافیایی دارای قدرت است. قدرت منطقه‌ای واژه‌ای است که استفاده از آن در تجزیه و تحلیل‌های مربوط به امور بین‌المللی بسیار رایج است. این واژه که بنیان نظری خاصی در ادبیات روابط بین‌الملل دارد، گویای نوع خاصی از تقسیم‌بندی دولت‌هاست که در آن، قدرت ملی به مثابه معیار اصلی مورد توجه قرار می‌گیرد. دولت‌ها را به انحاء مختلف می‌توان تقسیم‌بندی کرد؛ برای مثال اگر سطح توسعه ملاک باشد، تقسیم‌بندی رایجی وجود دارد که طبق آن، دولت‌ها به دو دسته توسعه یافته و توسعه نیافته (یا کمتر توسعه یافته) تقسیم می‌شوند. به لحاظ سطح فضای باز سیاسی نیز در تقسیم‌بندی دولت‌ها با مفاهیمی چون دولت‌های دموکراتیک، دولت‌های اقتدارگرا و دولت‌های توتالیتر برخورد می‌کنیم. حال اگر معیار تقسیم‌بندی، سطح قدرت ملی باشد، به مفاهیمی چون ابرقدرت‌ها، قدرت‌های بزرگ، قدرت‌های میانی و قدرت‌های منطقه‌ای می‌رسیم (مهکویی و باویر، ۱۳۹۳).

کشورهایی که از قدرت خود به خوبی استفاده می‌کنند و در ناحیه‌ای از جهان قدرت دارند، دارای برتری منطقه‌ای خواهند بود. قدرت‌های منطقه‌ای قطبیت یک ناحیه منطقه‌ای را شکل می‌دهند. معمولاً، قدرت‌های منطقه‌ای دارای توانمندی‌هایی هستند که در منطقه مهم است، اما دارای توانمندی‌هایی در مقیاس جهانی نیستند. در تعریف‌های قدرت منطقه‌ای اندکی تضاد وجود دارد. کنسرسیوم اروپایی برای پژوهش‌های سیاسی یک قدرت منطقه‌ای را به عنوان «یک دولت متعلق به یک ناحیه تعریف شده از نظر جغرافیایی که از نظر اقتصادی و نظامی بر این منطقه حاکم است، قادر به اعمال نفوذ مسلط در منطقه و نفوذ قابل توجهی در مقیاس جهانی است، مایل به استفاده از منابع قدرت است و توسط همسایگان خود به عنوان رهبر منطقه‌ای به رسمیت شناخته یا حتی پذیرفته شده تعریف می‌شود» (موردفازر، ۱۳۹۲).

مؤسسه مطالعات جهانی و منطقه‌ای بیان می‌کند که یک قدرت منطقه‌ای باید:

۱. بخشی از یک منطقه قابل تعریف را با هویت خود تشکیل دهد.
۲. ادعا کند که یک قدرت منطقه‌ای است (تصویر خود در یک قدرت منطقه‌ای)
۳. نفوذ قاطعی بر گستره جغرافیایی منطقه و همچنین ساختار ایدئولوژیک خود داشته باشد.
۴. دارای توانمندی‌های نسبتاً بالایی در ارتش، اقتصاد، جمعیت شناختی، امور سیاسی و ایدئولوژیکی باشد.
۵. به خوبی در منطقه یکپارچه شده باشد.
۶. وظایف امنیت منطقه‌ای را تا حد بالایی در دستور کار خود تعریف کند.
۷. به عنوان یک قدرت منطقه‌ای نزد قدرت‌های دیگر در منطقه و فراتر از آن و به ویژه نزد دیگر قدرت‌های منطقه‌ای اعتبار داشته باشد.
۸. دارای ارتباط خوبی با مجامع منطقه‌ای و جهانی باشد (کریمی، ۱۳۹۴).

ابرقدرت‌ها به تبع موقعیت برتری که در گستره جهانی دارند، منافع و حوزه‌های نفوذ و دخالت خود را در کل جهان تعریف کرده اند، به گونه ای که اگر سیستم بین الملل تک قطبی باشد، فقط ابرقدرت موجود در گستره جهان اعمال نفوذ و دخالت می کند، اما اگر دو قطبی یا چند قطبی باشد، ابرقدرت‌ها در مورد کم و کیف اعمال نفوذ به نحوی توافق کرده یا ناگزیر از پذیرش نوعی تفاهم می شوند (فتحی و همکاران، ۱۳۹۷). تقریباً همان نقشی را که ابرقدرت‌ها در سطح جهانی ایفا می کنند، قدرت‌های منطقه‌ای در سطح منطقه‌ای خاص اعمال می نمایند. قدرت‌های بزرگ و قدرت‌های میانی، حالت بنیابین دارند. آن‌ها اگر چه قدرت مانورشان فراتر از منطقه خاص است، اما قدرت و قابلیت اعمال نفوذشان، محدودتر از گستره جهانی است و در عین حال، به سمت کنار آمدن با ملاحظات ابرقدرت‌ها سوق داده می شوند. قدرت منطقه‌ای در چارچوب سیستم منطقه‌ای عمل می کند و سیستم منطقه‌ای نیز تحت تأثیر منطق حاکم بر سیستم جهانی می باشد. از این رو، قدرت منطقه‌ای نمی تواند نسبت به ملاحظات قدرت‌های فرامنطقه‌ای بی‌اعتنا باشد (طباطبایی و همکاران، ۱۳۹۹).

منطقه مورد مطالعه

ایران از قدیم الایام به عنوان چهارراه ترانزیتی تمدن‌ها مطرح و از نظر دریا و خشکی از موقعیت بسیار خوبی برخوردار بوده است. موقعیت ژئوترانزیت ایران در نظام ژئوپلی نومیکی جهانی که متکی بر منابع جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی با محوریت بنادر و کریدورهاست، می تواند ورق‌های زیادی را در بازیهای منطقه‌ای و جهانی برای کشور رو کند. ایران با موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد در قلب چهارراهی که خاورمیانه، آسیا و اروپا را به هم پیوند می‌دهد، با توانمندی‌های تجاری، گمرکی، مالیاتی و سرمایه‌گذاری بین منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است. وجود مرز مشترک از شمال با دریای خزر و از جنوب با خلیج فارس و دریای عمان، دسترسی ایران به بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی را فراهم کرده است (Foltz, 2010).

ایران همچنین از لحاظ دسترسی به کشورهای اوراسیا از شمال، شرق به کشورهای آسیای مرکزی و از غرب با مرز زمینی با ترکیه و در نتیجه استفاده از بخشی از جاده ابریشم، موقعیت ممتازی در مسیرهای ترانزیتی دارد. بر همین

اساس، موقعیت جغرافیایی بر روی مسیر فرآتلانتیک، کشور را به محور ترانزیتی در کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب تبدیل کرده و از این رو، نقش مهمی در اقتصاد بین‌المللی ایفا می‌کند. در واقع، ایران به عنوان پلی بین آفریقا، اروپا و آسیا عمل می‌کند و هند و روسیه را در کریدور شمال-جنوب به هم متصل می‌کند (Hill, 2009).

علاوه بر آن، ایران از نظر آب و هوایی نیز یکی از منحصر به فردترین کشورهای جهان با چهار فصل مطلوب است به طوری که انواع آب و هوای مختلف در کشور وجود دارد و از واژه ۱۴ اقلیم، ایران ۱۱ اقلیم را ترجیح می‌دهد. این تنوع آب و هوایی موجب ایجاد مناظر طبیعی متنوعی شده که به سختی در کشورهای دیگر قابل مشاهده است. ایران دارای طبیعت و آب و هوای متنوعی است که گیاهان و جانوران فراوانی که از نظر تعداد و تنوع در مقایسه با سایر نقاط جهان شگفت‌انگیز است، در آن وجود دارد و تنوع پوشش گیاهی کشور بیش از دو برابر قاره اروپا و تقریباً برابر با شبه قاره هند است (McDonald, 1995).

ایران در یکی از بهترین موقعیت‌های جغرافیایی جهان قرار دارد که تلفیقی از نقشهای ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوترانزیت در جنوب غربی آسیا را ایفا می‌کند. موقعیت جغرافیایی این کشور به دلیل ارتباط با دریاهای آزاد و موقعیت آن بین دو قدرت دریایی و زمینی و به عبارتی جایگاه ریملند در نظریه‌های ژئوپلیتیک استراتژی جهانی موقعیت ترانزیتی را برای ایران ایجاد کرده که این ویژگی‌ها موجب ایجاد ارتباط با ایران شده که عبور از فضای آن اجتناب‌ناپذیر است (Malkov, 2007).

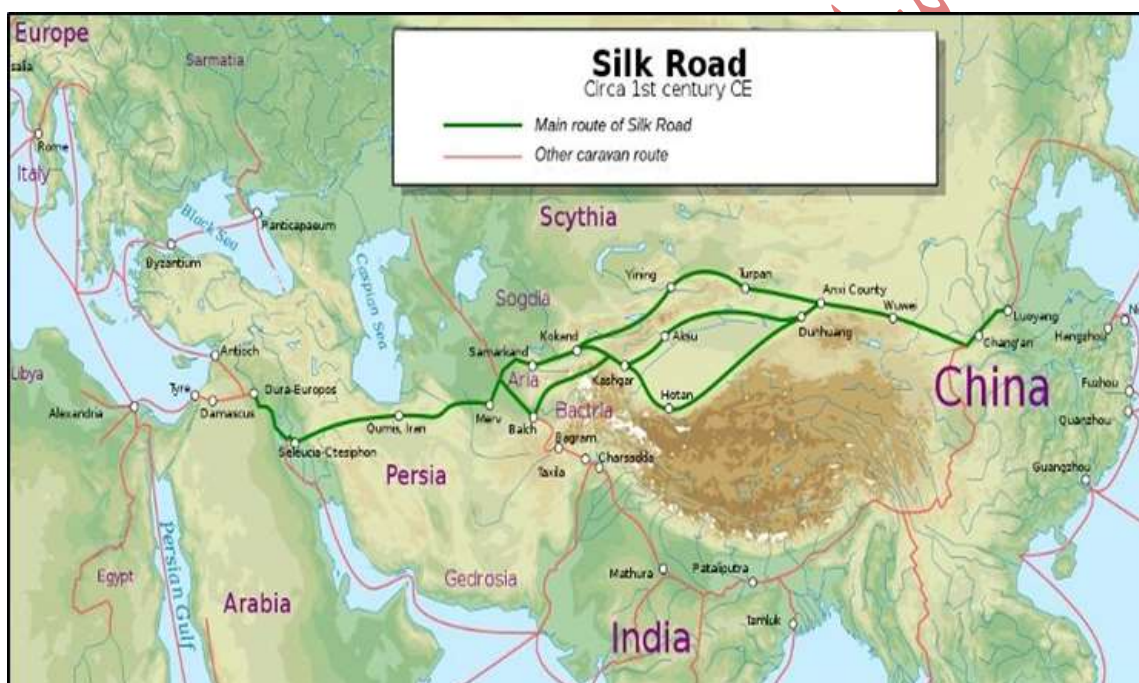
ارتباط با ایران و عبور از فضای آن عمدتاً با دو هدف اصلی انجام شده است: اول، هدف اجتماعی-اقتصادی تأمین کالا و مواد اولیه در کنار انتقال افکار و اندیشه‌ها و تأمین نیازهای مردم و وسایل حمل و نقل از طریق ایران است. این موضوع همان چیزی است که از آن به «نقش ارتباطی ایران» تعبیر می‌شود و از گذشته تا به امروز پایدار بوده است. دوم، هدف نظامی که با هدف اشغال ایران و اشغال سرزمین‌های خارج از ایران محقق شده است. ایران با مبانی ژئوپلیتیکی که متاثر از جغرافیای خود است همواره مورد توجه کشورهای جهان به ویژه قدرت‌های جهانی بوده است. امروز وضعیت ژئوپلیتیکی کشور در حالی که موقعیت ترانزیتی ایران نه تنها افول نکرده است، بلکه با احداث کریدورهای بین‌المللی و احیای جاده ابریشم و قرار گرفتن آن در قلب حیاتی‌ترین کریدورهای جهان، به یک موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه تبدیل شده است، موجب شده تا این کشور به عنوان قلب کریدورهای جهان، محور ارتباط شرق و غرب از طریق ابتکار یک کمربند-یک جاده و شمال و جنوب از طریق اتصال جنوب آسیا به شمال اوراسیا است (Thorsten, 2006).

ایران ارتباط ترانزیتی بین روسیه، اروپای شرقی، اروپای مرکزی، اروپای شمالی، خزر آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و خلیج فارس از سوی دیگر فراهم می‌کند. افزون بر این، علاوه بر قرار گرفتن در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو اکو، کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای کشورهای محصور در خشکی برای رسیدن به آب‌های اقیانوس است که در توافقنامه عشق‌آباد منعکس شده است. موقعیت ژئوترانزیت ایران در نظام ژئوپلی نومیکی جهانی قرن بیست و یکم که متکی بر منابع جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی با محوریت بنادر و کریدورهاست، می‌تواند ورق‌های زیادی را در بازی‌های قدرت منطقه‌ای و جهانی برای ایران رو کند. این امر در صورتی محقق می‌شود که به نقش ویژه ایران در کریدورهای بین‌المللی به عنوان کد ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی ایران توجه شود (Waugh, 2007).

از آن جایی که ایران در امتداد کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی دارای موقعیت ژئواستراتژیک قرار گرفته، می‌تواند

نقش مهمی در ارتقاء ارتباطات منطقه ای برای بهره مندی از مزایای عظیم ترانزیت داشته باشد. بر همین اساس، دیپلماسی حمل و نقل ایران، هرچند با سرعتی آهسته به این سمت و سو در حرکت است. یکی از این کریدورهای مهم جاده ابریشم است.

جاده ابریشم یا راه ابریشم شبکه راه‌های به هم پیوسته‌ای با هدف بازرگانی در آسیا بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند می‌داد؛ مسیری که تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. جاده ابریشم توسط فردی به نام ژانگ کیان از سلسله هان احداث شده و در مدت زمانی که این سلسله روی کار بود، تکمیل شده و گسترش یافت. پس از برکناری سلسله هان و روی کار آمدن سلسله تانگ، چین با رشد و توسعه اقتصادی چشمگیری رو به رو شده و در نتیجه آن تجارت در راه ابریشم نیز با افزایش همراه بود (Whitfield, 1999).



منبع: <https://www.studentsofhistory.com>

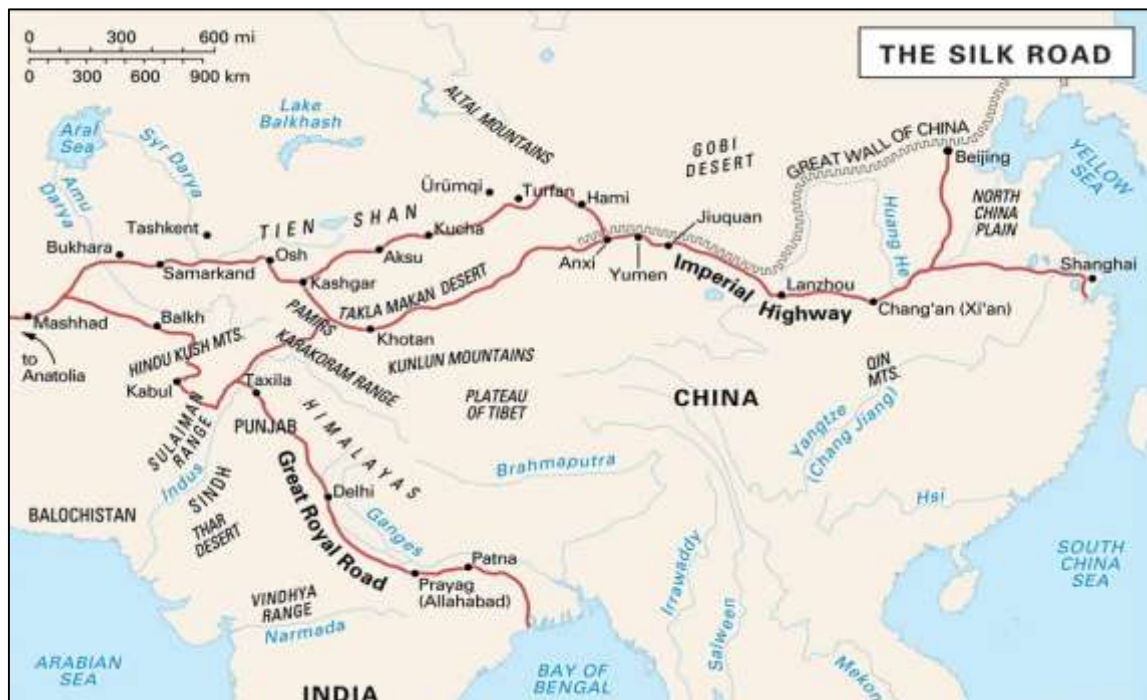
نقشه ۱. مسیرهای اصلی و فرعی جاده ابریشم

جاده ابریشم مانند زنجیری بوده که هر حلقه آن توسط کشورهای مختلف از جمله چین، هندوستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، آذربایجان، گرجستان، ارمنستان، ترکیه، مصر، آفریقا، یونان، روم و انگلیس ساخته می‌شد. در واقع اگر بخواهیم به طور دقیق تر بگوییم، جاده ابریشم از ۴۰ کشور موجود در جهان مدرن عبور می‌کرده و چند قاره را به هم متصل می‌کرد. نخستین کسی که نام راه ابریشم را در سال ۱۸۷۷ میلادی، برای این مسیرها برگزید، جغرافی‌دان آلمانی فردیناند ریختوفن بود. وی به سبب حمل ابریشم چین از این راه به دریای مدیترانه و مناطق گوناگون دیگر بین راه این نام را برگزید (Yan, 1986).

یکی از مهم‌ترین قسمت‌های این جاده از طریق آسیای مرکزی، فرارود، خوارزم و خراسان وارد مسیر تجاری شهرهای مختلف ایرانی می‌شد. این راه از شهرستان توان هوانگ در چین به ولایت کانسو می‌آمد و از آنجا داخل ترکستان شرقی امروزی می‌شد و از درون آسیای مرکزی می‌گذشت و از راه بیش‌بالیغ و آلمالیغ و اترار به سمرقند و بخارا می‌رسید. در بخارا قسمت اصلی آن از راه کویان (جوین) مرو، سرخس، نیشابور، گرگان، بام و صفی‌آباد و جاجرم به ری می‌آمد و از ری به تاکستان و زنجان و شمال همدان از سمت کبودراهنگ سمت شمال این شهر نزدیک کوه قولی یابا و اردبیل و تبریز و ایروان می‌رفت و از ایروان به ترابوزان یا بیکی از بندرهای شام پایان می‌گرفت. قسمت فرعی این راه از سمرقند به خوارزم و از خوارزم به سرای و هشرخان و از آن جا به کنار رودخانه «دن» و بندرهای دریای آرف پایان می‌یافت (Boulnois, 2004).

تجارت در جاده ابریشم از ۱۳۰ سال پیش از میلاد مسیح تا سال ۱۴۵۳ میلادی رواج داشته و مهم‌ترین و اصلی‌ترین مسیر بازرگانی در دنیا شناخته می‌شده است. اما با گذشت زمان و پیشرفت روز به روز کشورها در تولید، صنعت، تکنولوژی و تغییرات بزرگی همچون تولید ابریشم در اروپا و تحولات سیاسی در سرزمین‌های مختلف تجارت در راه ابریشم به مرور کم رنگ شد و در نهایت در پایان قرن ۱۴ میلادی و در سلسله مینگ با دستور توقف تجارت در جاده ابریشم و همچنین کاهش تقاضا برای ابریشم و ظروف چینی و تبدیل ایتالیا به یکی از اصلی‌ترین کشورهای عرضه‌کننده ابریشم در اروپا، تجارت در راه ابریشم برای همیشه پایان یافت. البته لازم به ذکر است که بعد از آن برخی از مسیرهای فرعی جاده ابریشم در کشورهای تاجیکستان، پاکستان، افغانستان و هند تا ابتدای قرن ۲۱ مورد استفاده قرار می‌گرفت (Foltz, 2010).

در ۱۶ مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. آن هم یک روز پس از نشست بین‌المللی که ولادیمیر پوتین و رجب طیب اردوغان، رؤسای جمهوری روسیه و ترکیه از جمله حاضران آن بودند و حضور رهبران اروپایی در آن چندان چشم‌گیر نبود. جاده ابریشم نو امکانی تازه در اختیار کشورهای قرار می‌دهد که در مسیر آن قرار گرفته‌اند تا تجارت خود را در آسیا، اروپا و آفریقا پیش از گذشته توسعه دهند. شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین در این باره گفت: «در دوره‌ای که کشورها وابسته به یکدیگرند و تهدیدها بی‌وقفه در جهان ادامه دارد. هیچ کشوری به تنهایی ظرفیت و توان رویارویی با مشکلات جهانی را ندارد. متأسفانه غرب به دلیل ترس از اتصال این مسیر ترانزیت و کم شدن منافع خودشان با ایجاد ناامنی در شمال افغانستان و ایران و بقیه کشورهای مسیر جاده ابریشم کارشکنی‌های زیادی را در این باره انجام می‌دهد» (Hill, 2009).



منبع: <https://www.britannica.com>

نقشه ۲. مسیر جاده ابریشم



منبع: <https://english.ckgsb.edu.cn>

نقشه ۳. مقایسه مسیرهای قدیم و جدید جاده ابریشم

تحلیل آماری یافته های پژوهش

به منظور تحلیل آمار توصیفی، تحلیل جمعیت شناسی^۱ (رشته تحصیلی کارشناسان) بهره گرفته شده است.

رشته تحصیلی	فراوانی	درصد	درصد واقعی	درصد تجمعی
علوم نظامی	۳	۸/۶	۹	۹
علوم اقتصادی	۷	۲۰/۰	۲۰	۲۹
جغرافیای سیاسی	۶	۱۷/۱	۱۷	۴۶
علوم سیاسی	۹	۲۵/۷	۲۶	۷۲
روابط بین الملل	۴	۱۱/۴	۱۱	۸۳
مدیریت استراتژیک	۴	۱۱/۴	۱۱	۹۴
سایر	۲	۵/۷	۶	۱۰۰
جمع	۳۵	۱۰۰	۱۰۰	

جدول ۱. آمار توصیفی رشته تحصیلی کارشناسان

با توجه به نتایج جدول ۱ در کل ۳۵ نفر از رشته های تحصیلی متخصصان، ۸/۶ درصد در علوم نظامی، ۲۰ درصد جغرافیای نظامی ۱۷/۱ درصد علوم سیاسی، ۲۵/۷ درصد روابط بین الملل، ۱۱/۴ درصد علوم اقتصادی، ۱۱/۴ درصد مدیریت استراتژیک و ۵/۷ درصد در سایر رشته ها تحصیل نموده اند.

نقش توسعه جاده ابریشم در تقویت قدرت منطقه ای ایران

به منظور تجزیه و تحلیل پرسش های آمار توصیفی نقش توسعه جاده ابریشم در تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران و ارتقاء قدرت منطقه ای ایران، ابتدا پرسش ها از یکدیگر تفکیک گردید و سپس در نرم افزار SPSS عملیات کدگذاری انجام گرفت کدگذاری به صورت طیف لیکرت اعداد ۱ تا ۵ ثبت گردید و پس از آن داده های پرسش نامه ها در محیط نرم افزار و در قسمت *Data view* ثبت گردید، پس از آن با استفاده از دستور *frequencies* میانگین هر یک از سؤال ها و طبقه بندی آن ها در یک جدول کلی ثبت گردید که نتایج آن به صورت زیر است.

ردیف	شاخص ها	گویه ها	میانگین هر شاخص
۱	مدیریت فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم	رشد ارزش پول ملی	۳/۵
۲		وابستگی کشورهای منطقه خلیج فارس به ایران	۳/۶
۳		وابستگی کشورهای منطقه قفقاز به ایران	۴
۴		وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران	۴/۶
۵		رشد صادرات نفت و گاز ایران	۴/۶۶
۶		توسعه صادرات مواد پتروشیمی	۴/۷۱
۷	افزایش درآمدها و رشد تولید	جذب سرمایه گذاری خارجی	۴/۶۶
۸		ارتقا روابط اقتصادی ایران و کشورهای منطقه	۲/۳۲
۹		ارتقا روابط صنعتی ایران و کشورهای منطقه	۳/۸
۱۰		ارتقا روابط مالی ایران و کشورهای منطقه	۴
۱۱		ارتقا روابط نظامی و دفاعی ایران و کشورهای منطقه	۱/۱۴
۱۲		ارتقا روابط گردشگری ایران و کشورهای منطقه	۲/۵
۱۳		ارتقا روابط معدنی ایران و کشورهای منطقه	۴
۱۴		ارتقا روابط بخش کشاورزی ایران و کشورهای منطقه	۳/۷۵
۱۵		ارتقا روابط حوزه اشتغال ایران و کشورهای منطقه	۲/۶۶
۱۶		ارتقا روابط تکنولوژیک ایران و کشورهای منطقه	۲/۵
۱۷		ارتقا روابط علمی ایران و کشورهای منطقه	۳/۷۵
۱۸	افزایش درآمدها و رشد تولید	ارتقا روابط فرهنگی ایران و	۴/۶۶

	کشورهای منطقه	
۳/۵۲	ارتقا روابط ترانزیتی ایران و کشورهای منطقه	۱۹
۴/۸۱	ارتقا روابط راهبردی ایران و کشورهای منطقه	۲۰

جدول ۲. آمار توصیفی تأثیرات ژئواکونومیکی جاده ابریشم بر مولفه های قدرت منطقه ای ایران

نتایج به دست آمده نشان می دهد که از مجموع نظرات ۳۵ نفر از کارشناسان و متخصصان، در زمینه آمار توصیفی نقش توسعه کریدور جنوب - شمال در کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم های پسابرجام نتایج نشان داد که بیشترین تأثیرات جاده ابریشم می تواند بر مولفه های قدرت منطقه ای ایران شامل افزایش رشد ارزش پول ملی، وابستگی کشورهای منطقه خلیج فارس به ایران، وابستگی کشورهای منطقه قفقاز به ایران، وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران، رشد صادرات نفت و گاز ایران، توسعه صادرات مواد پتروشیمی، جذب سرمایه گذاری خارجی، ارتقاء روابط اقتصادی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط صنعتی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط مالی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط نظامی و دفاعی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط گردشگری ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط معدنی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط بخش کشاورزی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط حوزه اشتغال ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط تکنولوژیک ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط علمی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط فرهنگی ایران و کشورهای منطقه، ارتقاء روابط راهبردی ایران و کشورهای منطقه باشد.

جاده ابریشم به همراه کریدورهای موجود در قاره اروپا امکان ترانزیت کالا مابین کشورهای آسیایی و اروپایی را مهیا ساختند و کشورها را به یکدیگر و به ویژه کشورهای مرکز کریدور وابسته می کند. کریدور شمال، جنوب ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و آسیای میانه را از راه بنادر جنوبی ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرق آسیا برقرار می کند (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸).

کشورهای آسیایی و اروپایی می توانند در مسیر جاده ابریشم، کالاهای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر فعال آن زمان یعنی کانال سوئز مبادله کنند و با توجه به حجم بالای مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا، مسیر جاده ابریشم به عنوان ایمن ترین کوتاه ترین و ارزان ترین مسیر حمل کالا بین آسیا و اروپا، می تواند نقش بسیار مهمی ایفا کند و این جاده همچنین می تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را در مناطق مختلف ژئوپلیتیکی فعال نماید (بخشی آنی و همکاران، ۱۴۰۰). در واقع موقعیت ممتاز جغرافیایی و استراتژیک ایران به عنوان نقطه ای کلیدی در جاده ابریشم، در صورت حسن توجه و برنامه ریزی مناسب در آمدهای ارزی قابل توجهی را از راه ترانزیت کالا برای کشور به ارمغان خواهد آورد از جمله این موارد نیز می توان به ایجاد اعتبار و ثبات، سیاسی جذب سرمایه گذارهای خارجی رونقش بیشتر بخش های صنایع و خدمات کشور افزایش وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس، شبه قاره هند،

قفقاز خزر آسیای مرکزی و همچنین اروپا از شاهراه این کریدور ایران اشاره نمود؛ همچنین از دیگر مزایای جاده ابریشم برای اعضای آن شامل امکان دسترسی به سه بازار بزرگ و عمده و مرکز توزیع و حمل و نقل بار جهانی آسیا یعنی حوزه خلیج فارس حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا است (بیات و صادقیان، ۱۳۹۴).

جاده ابریشم به صورت عاملی مستقیم و به مثابه تسهیل گر ارتباطات و ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی توانایی زمینه سازی توسعه اقتصادی را داراست و فارغ از ثمرات دیپلماسی اقتصادی مستقیم این طرح می تواند در دراز مدت ضریب اطمینان و امنیت اقتصاد ملی را تقویت نماید (پیشگاهی فرد و رنجبری، ۱۳۹۹).

در حال حاضر بیشترین ظرفیت های تجاری مرتبط با کشورهای آسیای مرکزی سپس، خزر شبه قاره هند و خلیج فارس است و کمترین آن مرتبط با کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی شامات و آناتولی است و جاده ابریشم بیش از همه می تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی خزر و شبه قاره هند را تأمین نماید. در نهایت در زمینه نقش توسعه جاده ابریشم در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه بسیار مهم است (حافظ نیا و رومینا ۱۳۸۴). در زمینه نقش توسعه جاده ابریشم در کاهش فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم ها می توان گفت که بیشترین تأثیرات این جاده می تواند بر افزایش صادرات نفت انرژی و مواد پتروشیمی و همچنین افزایش وابستگی های کشورهای آسیای مرکزی به خصوص چین به جمهوری اسلامی ایران داشته باشد و در زمینه نقش تواین جاده در افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران نتایج پژوهش نشان می دهد که بیشترین تأثیرات احداث این کریدور می تواند افزایش تولیدات ملی، توسعه زیر ساخت های صنعت، معدن توسعه زیر ساخت های صنایع غذایی و صنعت خودروسازی را به همراه داشته باشد (حسینی، ۱۳۸۸).

در واقع با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می توان فرصت ها و مزیت های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت؛ البته بهره برداری درست و به موقع از این فرصت ها و همچنین سرمایه گذاری های لازم و همزمان تبلیغات گسترده، در بهره برداری کارآمد و اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور موثر است. نحوه بهره برداری از این مزایا و فرصت ها و برقراری ارتباط حمل و نقلی با کشورهای هدف نقش برجسته ای در تسهیل تجارت بین آسیا و اروپا و کشورهای منطقه ایفا می کند (خلیلی، ۱۳۹۰).

در مجموع، مزیت های ژئواکونومیک جاده ابریشم برای قدرت منطقه ای ایران عبارت اند از: ۱- برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از سویی و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، به عنوان مزیتی برجسته برای ایران قلمداد می شود؛ ضمن اینکه کوتاه بودن مسیر کریدور شمال- جنوب از خاک ایران، جذابیت های زیادی برای ترانزیت کالا دارد. ۲- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار- میلک» از جمله مهم ترین مزایای کریدور شرق شمرده می شود (دهقانی فیروزآبادی و دامن پاک جامی، ۱۳۹۵). در این بین، بندر چابهار به عنوان مهم ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق مطرح است که در صورت مرتفع شدن موانع می تواند به قطب ترانزیت افغانستان تبدیل شود. ۳- با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران که در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی اکو قرار گرفته، این فرصت فراهم شده است تا در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو این سازمان

نقش ایفا کند. ۴- همجواری و نزدیکی جغرافیایی با منطقه آسیای مرکزی از سویی و از سوی دیگر، وجود منابع غنی هیدروکربنی در حوزه خزر، آسیای مرکزی و قفقاز و ضرورت انتقال آن به بازارهای مصرف از مسیرهای امن و باصرفه اقتصادی و همچنین، رقابت کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، فرصتی را برای تسلط بر منابع و راه‌های ترانزیتی به وجود آورده است (شهرکی مقدم و همکاران، ۱۳۹۹).

نتیجه گیری

ایران باید برای دستیابی به اهداف استراتژیک خود اهمیت ژئوپلیتیک راه و جایگاه تاریخی خود به عنوان چهار راه منطقه را دریابد. تنها با تکیه بر فهم ژئوپلیتیک راه و نقش راه‌های چهارگانه یاد شده به ویژه راه ابریشم نوین است که ایران میتواند نقش گرانیگاهی خود در راه شاهی و راه ابریشم را زنده کند بدین منظور ایران نیازمند سیاست خارجه زنجیره ای و نه واکنشی در حوزه های سه گانه سیاست و اقتصاد و فرهنگ است. بر اساس مسیرها و کریدورهای مذکور ایران هم مستقیم و هم غیر مستقیم درگیر این مسیرها و راه های ارتباطی است که باعث می شود ایران علاوه بر منافع اقتصادی در حوزه ژئواکونومیک و توانایی بازاریابی اش در حوزه ژئوپلیتیک، نفوذش در منطقه غرب آسیا و شامات را به سایر مناطق و مسیرها تسری دهد از این رو باخوانی وضعیت کنونی و نیز دستیابی به وضعیت مطلوب و چشم انداز میان مدت و بلندمدت باید جزو برنامه های کلان ایران در حوزه های ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک و ژئوکالچر باشد.

بدیهی است که درآمدهای ناشی از عوارض ترانزیتی کشورهای واسط، کاملاً به موقعیت جغرافیایی آنها بستگی دارد که افزون بر افزایش تولید ناخالص ملی، بر اقتصاد منطقه‌ای نیز تاثیرگذار است. در ادامه، به مهم‌ترین آثار ترانزیت از جاده ابریشم در اقتصاد کشور اشاره می‌شود. ترانزیت یکی از منابع ارزآوری برای کشور است که با توجه به ظرفیت‌های موجود، جایگاه استراتژیک و موقعیت ایران، منافع حاصل از ترانزیت خارجی باید سهم عمده‌ای در اقتصاد کشور داشته باشد. از جمله کانال‌های کسب درآمد ارزی از ترانزیت خارجی می‌توان به کسب درآمد ارزی از طریق رفت و آمد وسایل نقلیه و حمل بار و مسافر توسط سازمان‌ها و موسسات ذی‌نفع مانند سازمان بنادر و دریانوردی، راه‌آهن جمهوری اسلامی، سازمان هواپیمایی و ناوگان جاده‌ای کشور، کسب درآمد ارزی ناشی از صدور ویزا برای رانندگان و مسافران ترانزیتی، کسب درآمد ریالی و ارزی ناشی از خدمات بیمه‌ای، بانکی، تخلیه، بارگیری و انبارداری و کسب درآمد ارزی بالا ناشی از انتقال مواد سوختی از طریق سوآپ توسط شرکت ملی نفت ایران اشاره کرد. بنابراین، ترانزیت یکی از منابع مهم ارزآوری برای کشور شمرده می‌شود. ترانزیت افزون بر ایجاد درآمد ارزی، از بعد اشتغالزایی و تقویت بازار کار برای اقتصاد کشور اهمیت دارد. بررسی‌های کارشناسی انجام‌شده در خصوص صنعت ترانزیت نشان می‌دهد که این صنعت امکان ایجاد فرصت‌های شغلی با هزینه کم را دارد؛ به طوری که برآوردهای انجام‌شده در این زمینه نشان می‌دهد که عبور هر یک میلیون تن کالا از کشور برای حدود ۲۰ هزار نفر فرصت شغلی مناسب ایجاد می‌کند. به موازات گسترش خطوط ریلی، بسیاری از مراکز اشتغال زایی کوچک و متوسط و نیز صنایع بزرگ و مادر و در مرحله بعد، دیگر صنایع جنبی آنها امکان شکل‌گیری و استقرار در حاشیه این خطوط را پیدا می‌کنند که از این میان می‌توان به مشاغل مربوط به بخش تعمیر و نگهداری خطوط، تجهیزات و ماشین‌آلات شبکه ریلی اشاره کرد.

از دیگر مواردی که می‌توان به عنوان اهمیت ترانزیت از بعد اقتصادی اشاره کرد، افزایش سهم کشور در تجارت بین‌الملل است. بر اساس آخرین آمار و اطلاعات سازمان تجارت جهانی، سهم ایران از کل تجارت جهان در سال ۲۰۱۹، ۰/۱ بوده

است. استفاده از فرصت‌های بالقوه ایران در حوزه ترانزیت در افزایش این سهم اثرگذار است.

واقع شدن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری اکو، فرصت‌ها و مزایای فراوانی برای ایران فراهم آورده است که بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصت‌ها با برقراری ارتباط حمل‌ونقلی موثر، کارآمد و امن با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و در نتیجه، توسعه ترانزیت ایفا می‌کند. ترانزیت کالا از طریق جاده ابریشم افزون بر دستاوردهای اقتصادی، امنیت کشورهای منطقه را نیز به هم گره زده است و منجر به افزایش ضریب امنیتی کشور می‌شود. زمانی که کشوری در ترانزیت کالا به کشورهای دیگر نقش داشته و تامین‌کننده منافع دیگر کشورها و در راستای همکاری‌های مشترک اقتصادی و سیاسی آنها باشد، خودبه‌خود به عاملی مهم برای امنیت ملی - منطقه‌ای و حتی جهانی تبدیل می‌شود. تحقق این موضوع نشان‌دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین‌المللی است. با توجه به ماهیت و اهمیت ترانزیت کالا، در برخی از موارد می‌توان از آن حتی به عنوان اهرم سیاسی نیز استفاده کرد. به طور کلی، عبور کالاهای ترانزیتی از هر کشور نه تنها از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت است، بلکه نشان از اعتبار سیاسی آن کشور در جوامع بین‌المللی و تجاری جهان نیز دارد.

منابع فارسی:

- امینی، آرمین و انعامی علمداری، سهراب (۱۳۸۸)، دیپلماسی و اقتصاد: الگوی مناسبات ج. آ. ایران و اتحادیه اروپا (۸۴-۱۳۷۶)، نشریه علوم سیاسی دانشگاه آزاد کرج، (۸)، ۱۵۵-۱۷۹.
- بخشی‌انی، رضا؛ عباسی، مجید و رحیمی نژاد، محمدعلی (۱۴۰۰)، متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین، مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۴ (۲)، ۴۲۳-۴۶۲.
- بیات، روح‌اله و صادقیان، الهام (۱۳۹۴)، بررسی مقایسه‌ای برآورد ظرفیت‌های تجاری بین ایران و کشورهای گروه دی هشت براساس الگوهای متعارف تجارت بین‌الملل، پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، ۶ (۲۱)، ۷۹-۹۲.
- پیشگاهی فرد، زهرا و رنجبری، کمال (۱۳۹۹)، تحلیل ژئوپلیتیک روابط ایران و ترکمنستان با تأکید بر دیپلماسی آب و انتقال انرژی، مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۳ (۲)، ۳۹۱-۴۱۷.
- حافظ نیا محمدرضا و رومینا ابراهیم (۱۳۸۴)، تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، جغرافیا و توسعه، ۵-۲۰.
- حسینی، میرسعید (۱۳۸۸)، نقش سازمان‌های منطقه‌ای در امنیت ایران، مطالعات موردی: سازمان همکاری شانگهای، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلام واحد تهران مرکزی.
- خلیلی، محسن (۱۳۹۰)، «بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، ۳ (۴)، ۸۱-۱۲۴.
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال و دامن‌پاک جامی، مرتضی (۱۳۹۵)، دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی؛ ارزیابی ۲۵ سال روابط اقتصادی ایران و جمهوری‌ها پس از استقلال، فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۲ (۹۶)، ۶۶-۲۵.
- روزنامه اقتصاد سرآمد (۱۳۹۹/۰۲/۱۳)، (۷۶۹)، صفحه شماره ۲.
- شهرکی مقدم، حامد؛ کریمیان بستانی، مریم و انوری، محمدرضا (۱۳۹۹)، ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان، اقتصاد فضا و توسعه روستایی، ۹ (۳۱)، ۱۱۳-۱۳۰.
- طباطبایی، سید مرتضی؛ اسماعیل‌پور روشن، علی‌اصغر؛ دانیالی، تهمینه و لطفی، حیدر (۱۳۹۹)، ارزیابی هم‌گرایی‌های اقتصادی میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای، فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۱۲ (۲)، ۱۷-۳۴.
- فتحی، محمدجواد؛ عبدخدایی، مجتبی و شیرواند، صارم (۱۳۹۷)، پیوند کد و ژنگان ژئوپلیتیک در سیاست خارجی: مطالعه موردی جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی، پژوهش‌های راهبردی سیاست، ۷ (۲۴)، ۱۲۵-۱۵۶.

-کریمی، سحر^{۱۳۹۴}، جایگاه منطقه‌ای ایران پس از جنگ سرد، <https://civilica.com/doc/489445>
-موردفارژ، فیلیپ (۱۳۹۲)، فرهنگ ژئوپلیتیک، تهران: فرهنگ معاصر.
-مهمکویی، حجت، باویر، حسن^{۱۳۹۳}، نقش سازمان‌های منطقه‌ای در کاهش چالش‌های منطقه‌ای؛ مطالعه موردی سازمان همکاری اقتصادی (اگو)، نشریه سازمان‌های بین‌المللی، (۷)، ۱۳۷-۱۶۱.

منبع لاتین:

-Boulnois, Luce (2004). *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants on the Silk Road*. Translated by Helen Loveday with additional material by Bradley Mayhew and Angela Sheng. Airphoto International. ISBN 978-962-217-720-8 hardback, ISBN 978-962-217-721-5 softback.
-Foltz, Richard, *Religions of the Silk Road*, Palgrave Macmillan, 2nd edition, 2010, ISBN 978-0-230-62125-1.
-Hill, John E. (2009) *Through the Jade Gate to Rome: A Study of the Silk Routes during the Later Han Dynasty, 1st to 2nd centuries CE*. BookSurge, Charleston, South Carolina. ISBN 978-1-4392-2134-1.
-McDonald, Angus (1995). *The Five Foot Road: In Search of a Vanished China.*, San Francisco: HarperCollins.
-Thorsten, Marie. 2006 "Silk Road Nostalgia and Imagined Global Community". *Comparative American Studies* 3, no. 3: 343-59.
-Waugh, Daniel. (2007). "Richthofen "Silk Roads": Toward the Archeology of a Concept." *The Silk Road*. Volume 5, Number 1, Summer 2007, pp. 1-10. [1] Archived 15 September 2012 at the Wayback Machine.
-Whitfield, Susan, 1999. *Life Along the Silk Road*. London: John Murray.
-Yan, Chen, 1986. "Earliest Silk Route: The Southwest Route." *China Reconstructs*, Vol. XXXV, No. 10. October 1986, pp. 59-62.

منابع اینترنتی:

<https://www.studentsofhistory.com>
<https://www.britannica.com>
<https://english.ckgsb.edu.cn>