

نقش کریدورها در محیط راهبردی ج.ا.ایران و آثار آن‌ها بر قدرت ملی

حسین سلطانی^۱، یعقوب قلندری^۲

پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۲/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۱/۱۲

چکیده

کریدورها نمایانگر دامنه گسترده‌ای از سرمایه‌گذاری‌ها در پروژه‌های متنوع لجستیکی، ارتباطات، گردشگری، انرژی و... هستند که توان سیاسی، نظامی و فرهنگی را در خود امتداد داده‌اند. کشورها در ایجاد و پیوند با کریدورها می‌توانند شرایط افزایش قدرت را فراهم کنند؛ جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به موقعیت جغرافیایی مهم در نظام بین‌الملل از این قاعده مستثنی نیست. در مقاله حاضر مهم‌ترین کریدورهای مناطق پیرامونی ج.ا.ایران با محوریت پکن، دهلی‌نو، آنکارا، واشینگتن و تهران مورد توجه قرار خواهند گرفت؛ از یک طرف نقش آن‌ها به عنوان نمونه‌هایی در نظام بین‌الملل مشخص و از طرفی دیگر تأثیرات این کریدورها بر قدرت ج.ا.ایران ارزیابی می‌شود. پرسش اصلی مقاله حاضر این است که؛ «مهم‌ترین کریدورها در محیط راهبردی ج.ا.ایران چه نقشی دارند و تأثیر آن‌ها بر قدرت ملی ایران چیست؟» داده‌های تحقیق از طریق چارچوب نظری «سه حوزه‌ای/سه سطحی» دکتر محی‌الدین مصباحی و روش توصیفی-تحلیلی با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی به دست آمده است. یافته‌های پژوهش مؤید اثرگذاری گسترده کریدورها با تکیه بر ابزارهای ژئواکونومی همچون ارز قدرتمند، توان سرمایه‌گذاری همراه با پیامدهای ژئوپلیتیکی و ژئوکالچری در سطوح مختلف نظام بین‌الملل است. پیوند جغرافیای ج.ا.ایران با راه ابریشم نوین، راه کتان، کریدور شمال-جنوب و همچنین چندمنظوره کردن کریدور محور مقاومت علاوه بر اینکه بر قدرت اقتصادی، سیاسی، نظامی و فرهنگی کشور در داخل و توسعه پایگاه‌های قدرت در امتداد همین کریدورها در خارج خواهد افزود، اهمیت نقش محورهای آنکارا و واشینگتن (مسیر حمل‌ونقل ترانس-کاسپین، کریدور میانی و عرب-مد) را کاهش می‌دهد.

واژگان کلیدی: نظام بین‌الملل، مناطق پیرامونی ج.ا.ایران، ژئواکونومیک، کریدور، قدرت.

۱. دانش‌آموخته کارشناسی‌ارشد روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ج.ا.ایران (نویسنده مسئول).

رایانامه: ho3ein.sol97@gmail.com

۲. دانش‌آموخته دکتری علوم سیاسی، دانشکده اقتصاد و علوم سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ج.ا.ایران.

رایانامه: yakub65@gmail.com



۱. مقدمه

نظام بین‌الملل تک‌قطبی همانند نظام‌های ماقبل خود بستری برای کنش و واکنش بازیگران متنوع به‌ویژه دولت‌ها است؛ این موضوع به شکل‌گیری وضعیت‌های قابل‌توجه در حوزه‌های مختلف نظام بین‌الملل منجر شده است. در این کنش و واکنش‌ها نقش کریدورها به‌عنوان مهم‌ترین نمود و نماد ژئواکونومیک، برجسته است.

تبیین نقش و جایگاه کریدورها در کنش و واکنش بازیگران در مقابل و کنار یکدیگر و در ارتباط با سیستم، قابلیت‌ی است که با تأکید بر ارزش قدرتمند و توان سرمایه‌گذاری به‌عنوان ابزارهای کارآمد و اصلی ژئواکونومیک در توسعه خدمات پایه و اساسی فراهم می‌شود و ابعاد «ژئوپلیتیکی»^۱ و «ژئوکالچری»^۲ دارد. ج.ا.ایران به علت دارا بودن موقعیت سرزمینی فوق‌العاده (کانون چند زیرسیستم منطقه‌ای) در ارتباط با کریدورها، می‌تواند فرصت افزایش قدرت و کسب جایگاه شایسته برای خود در سطح منطقه و جهان را احیاء کند.

در این مقاله مهم‌ترین کریدورهای مناطق پیرامونی ج.ا.ایران با محوریت پکن، دهلی نو، آنکارا، واشینگتن و تهران مورد بررسی قرار می‌گیرند. در مورد اهمیت پژوهش حاضر می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ❖ نتایج حاصل از این پژوهش به افزایش کم اما مفید از دانش موجود پیرامون کریدورها با یک نگاه خاص منجر می‌شود؛
- ❖ فهم فرصت مناسب برای یافتن جایگاه مناسب کشور در منطقه و جهان؛
- ❖ ارائه راه‌حلی برای کاهش فشارهای تحریمی و
- در زمینه ضرورت نیز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- ❖ عدم درک مناسب از پژوهش‌هایی نظیر پژوهش حاضر به افزایش قدرت و نفوذ رقبای ج.ا.ایران در منطقه منجر می‌شود؛

❖ عدم توجه به‌هنگام در موضوع کريدورها روند تضعيف موقعيت ژئواکونومي، ژئوپليتيکي و ژئوکالچري ج.ا.ایران را افزايش خواهد داد.

سؤال اصلي پژوهش حاضر عبارت است از: «نقش کريدورهاي پيراموني ج.ا.ایران در نظام بين‌الملل و تأثير آن‌ها بر قدرت ملي ايران چيست؟» فرضيه اصلي اين‌گونه خواهد بود که پيوند ج.ا.ایران با کريدورهاي راه ابريشم نوين، راه کتان، کريدور شمال-جنوب و دخیل شدن کريدور محور مقاومت با کريدورهاي نام برده به افزايش قدرت اقتصادي، سياسي، نظامي و فرهنگي ج.ا.ایران منجر مي‌شود. در مقابل اما جايگزيني ايران و کريدور محور مقاومت با کريدورهاي ترانس-کاسپين، ميانی و عرب-مد به تضعيف قدرت ملي در شاخص‌هاي مذکور منجر خواهد شد.

مقاله حاضر از ساختار منظم و يکپارچه برخوردار است که پس از بررسي پيشينه پژوهش با تکیه بر مباني نظري و روش پژوهش به قسمت يافته‌ها خواهيم رفت و به بررسي ارز قدرتمند آن‌ها با شاخص‌هاي قدرت اقتصادي، برتري تکنولوژي و مزيت نسبي (استروبل^۱ و بورچرت^۲، ۲۰۲۲: ۱۹۹) ذي‌نفعان اصلي کريدورهاي مطرح خواهيم پرداخت تا منابع، توان و جذابيت سرمايه‌گذاري در سطوح مختلف در توسعه کريدورها فراهم شود؛ در امتداد همين کريدورها، پيامدهاي ژئوپليتيکي و ژئوکالچري شناسايي خواهد شد. يافته‌هاي پيشين در قسمت بعدي در ارتباط با رابطه کريدور و قدرت مورد تجزيه و تحليل قرار خواهد گرفت. در نتيجه‌گيري علاوه بر نشان دادن وضعيت کريدورهاي پيراموني ايران در برخورد با نظام بين‌الملل، به‌طور دقيق تأثير کريدورهاي مطرح در قدرت ج.ا.ایران را بررسي مي‌کنيم و در نهايت پيشنهادهات کوتاه‌مدت، ميان‌مدت و بلندمدت ارائه خواهد شد.

۲. مباني نظري و پيشينه‌شناسي تحقيق

۲-۱. پيشينه تحقيق

برخی از مهم‌ترين تحقيقات انجام‌شده در جدول (۱) مورد بررسي قرار گرفته است:

جدول شماره ۱. پیشینه تحقیق					
نویسندگان	عنوان پژوهش	محل و تاریخ انتشار	سال و شماره انتشار	یافته‌ها	نواوری
آرش ربیسی‌نژاد	ایران و راه ابریشم نوین	تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۴۰۰	چاپ سوم/ ۴۴۶۰	• بررسی سه حوزه در سه سطح از راه ابریشم نوین. • تأکید بر سویه‌های راه ابریشم نوین. • توجه به کریدور میانی، راه کتان و ... • تأکید بر ژئوپلیتیک و دیپلماسی راه.	• بررسی سه حوزه در سه سطح از مهم‌ترین کریدورهای مناطق پیرامونی ج.ا.ایران. • تبیین رابطه کریدور و قدرت و تأثیر مهم‌ترین کریدورها بر قدرت ج.ا.ایران. • نوسازی اطلاعات سرمایه‌گذاری کریدورها. • تفاوت در استفاده از چارچوب نظری.
حافظ‌نیا، احمدی و نوح‌دانی و نوری روستای	بررسی نقش و موقعیت گذرگاهی در قدرت ملی، مطالعه موردی ج.ا.ایران.	مشهد: مجله پژوهش‌های جغرافیا سیاسی، ۱۴۰۰	سال ششم/ شماره دوم	• ج.ا.ایران دارای موقعیت گذرگاهی است. • عدم استفاده از وضعیت جغرافیایی مطلوب. • ترانزیت عامل افزایش قدرت ملی. • موفقیت در موقعیت گذرگاهی شدن به افزایش قدرت ملی منجر می‌شود.	• اشتراک در برخی یافته‌ها از جمله حمل‌ونقل، پیوند امنیت و توسعه و ... • بررسی دقیق نقش مهم‌ترین کریدورها در نظام بین‌الملل و تأثیر آن‌ها بر قدرت ملی. • تأکید بر افزایش قدرت ملی از ابعاد اقتصادی، سیاسی، نظامی و فرهنگی.
کولاک اغلو	ابتکار کمربند و جاده چین و کریدور میانی ترکیه: بررسی از سازگاری	ترکیه: مؤسسه خاورمیانه، ۲۰۱۹	سال نامشخص/ شماره ۲۹	• تأکید پژوهش به تحریم‌های ترامپ علیه ج.ا.ایران، عدم توسعه زیرساخت‌ها در کریدور جنوبی، قابلیت کریدور میانی و ... • توجه ترکیه به توسعه ظرفیت ترانزیت خود و کشورهای ترک. • توسعه همکاری ترکیه و چین برای تسهیل ادغام بین قاره‌ای.	• درک جامع‌تر از دلایل توسعه کریدور میانی و ترانس-کاسپین توسط ترکیه. • توجه هم‌زمان به کریدورهای متنوع دیگر از جمله کریدور چین-آسیای میانه-آسیای غربی. • توجه به تأثیر موفقیت کریدور میانی بر قدرت ملی ایران • تفاوت در چارچوب و روش پژوهش.

• تأکید اصلی بر بنیان ژئواکونومیک و ژئوکالچر در ارتقا جایگاه دولت‌ها در نظام بین‌الملل. • تأکید بر مهم‌ترین نمود و نماد ژئواکونومیک یعنی کریدور. • نمایان کردن نقش هر کریدور در کنش و واکنش با نظام بین‌الملل حاکم. • تفاوت در چارچوب و روش تحقیق.	• اهمیت اقتصاد در عرصه جهانی. • کارکرد ژئواکونومی با استفاده از فضا و مکان جغرافیایی تولید قدرت اقتصادی است. • تأکید بر عوامل جغرافیایی و اقتصاد ساحلی-دریایی. • به‌عنوان عوامل ژئواکونومی ارتقادهنده وزن ژئوپلیتیکی ایران.	سال بیستم، شماره ۹۰	تهران: فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک، ۱۴۰۱	نقش عوامل ژئواکونومی در ارتقا وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج فارس	سبازی، نوذری، الهامی و حسن‌پور
---	--	---------------------------	--	---	---

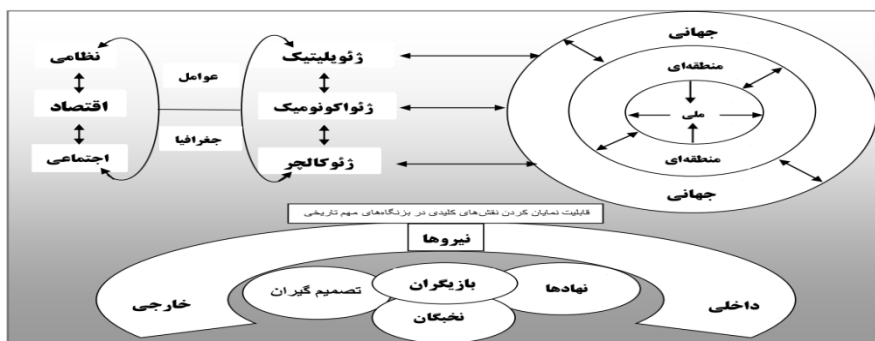
۲-۲. مبانی نظری

از گذشته تا به اکنون همواره بازیگران مختلف که در رأس آن‌ها دولت‌ها بوده‌اند در هر سیستمی در کنش و واکنش مداوم در مقابل دولت‌های دیگر و نظام بین‌الملل حاکم قرار داشته‌اند؛ این موضوع با ابزارهای متفاوتی پیگیری شده و ما کریدور را در ارتباط با این امر بر اساس چارچوب پژوهش مناسبی مورد توجه قرار خواهیم داد که نظام بین‌الملل را یگانه سیستم «سه حوزه‌ای»^۱ با سه سطح^۲ پیوسته و در همان‌سان متمایز می‌داند. در بخش سه حوزه، سه‌گانه ساختارهای «اجباری/نظامی، توسعه‌ای/اقتصادی و هنجاری/اجتماعی» طرح شده‌اند که به دلیل هم‌پوشانی، رخوت و خدشه در هر حوزه‌ای با حوزه دیگر جبران‌پذیر است. در بخش سه سطح نیز سه‌گانه لایه‌های «داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی» مطرح هستند (مصباحی،^۳ ۲۰۱۱: ۱۱).

ساختارها علاوه بر اینکه چیدمان خاصی از نهادها و سازمان‌های رسمی و غیررسمی را به نمایش می‌گذارند، به دست بازیگران گوناگون به‌عنوان بستری برای وضعیت‌هایی همچون ظرفیت‌سازی، مقاومت، انکار و سلطه مورد بهره‌جویی قرار می‌گیرند و هر تربیتی جدا از سلسله‌مراتبی یا هژمونیک بودن به شدت مورد کشمکش است. با وجود این مسائل باید توجه داشت که دولت به‌عنوان مهم‌ترین بازیگر سیستم در کنار بازیگران دیگر (جنش‌های اجتماعی، شرکت‌ها، احزاب و...) به‌طور مقارن، هم واحد و هم مرکب است و همچنین به‌طور هویدا با

اجزاء متناظر ساختار نظام بين‌الملل نیز برهم‌کنشی می‌کند و در طرف مقابل نیز هر سیستم با ساختار وابسته به خود در برخورد یا تعامل با دولت‌ها و بازیگران دیگر به شیوه‌ای عمل می‌کند که برای عناصر خود سزاوارتر باشد و این موضوع در حوزه نظامی با دولت به گونه‌ای واحد و در حوزه اقتصادی و اجتماعی به گونه‌ای ترکیبی و تعاملی برخورد می‌شود (مصباحی، ۲۰۱۱: ۱۱). به این ترتیب، نظریه مطروحه جدای از اینکه ساختارها را در هر سطحی به عنوان بستری برای کنش و واکنش وضعیت‌های متفاوت (کريدورها مهم‌ترین نمایانگر وضعیت‌ها) می‌داند، نمایانگر نقش حیاتی بازیگران «تصمیم‌گیران، نهادها و نخبگان» و نیروهای «داخلی و خارجی» نیز خواهد بود. لازم به ذکر است که این سیستم سازه‌هایی دارد که در یک وابستگی متقابل نسبت به یکدیگر قرار دارند و به شدت بازیگران متنوع درون و بیرون از خود را متأثرپذیر می‌کنند (مصباحی، ۲۰۱۱: ۲۷).

این چارچوب توانمند به نویسندگان این فرصت را می‌دهد تا در بررسی ابزارهای ژئواکونومیک (ارز قدرتمند، توان سرمایه‌گذاری)، مهم‌ترین نمود و نماد آن یعنی کريدورها را نمایانگر و پیامدهای ژئوپلیتیکال و ژئوکالچرال در پیوند با آن‌ها را در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی شناسایی کنند. به همین طریق یک اسلوب کارآمد در تبیین نقش و جایگاه محوری‌ترین کريدورهای پیرامون ج.ا.ايران را به نمایش خواهیم گذاشت و به درک مناسب از رابطه کريدور با قدرت خواهیم رسید تا اثرگذاری کريدورها در مناطق پیرامونی ج.ا.ايران در افزایش و کاهش قدرت ايران را از زاویه‌ای جدید بررسی کنیم.



شکل شماره ۱. نگرش «سه حوزه‌ای» و «سه سطحی» به نظام بین‌الملل

۳. روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از نوع کاربردی است؛ زیرا نتایج آن برای رفع برخی دغدغه‌ها در ارگان‌ها و نهادهای داخلی مانند وزارت امور خارجه، سمت، اقتصاد و... قابل استفاده خواهد بود. از این‌رو روش توصیفی-تحلیلی بسیار کمک‌کننده است؛ با توجه به کاربردی بودن پژوهش حاضر روش مذکور از یک نگاه علمی خاص به اثربخشی موضوع مطروحه منجر خواهد شد. در همین پیوستگی، روش گردآوری اطلاعات نیز کتابخانه‌ای است.

۴. یافته‌های تحقیق و تجزیه و تحلیل داده‌ها

۴-۱. یافته‌های تحقیق

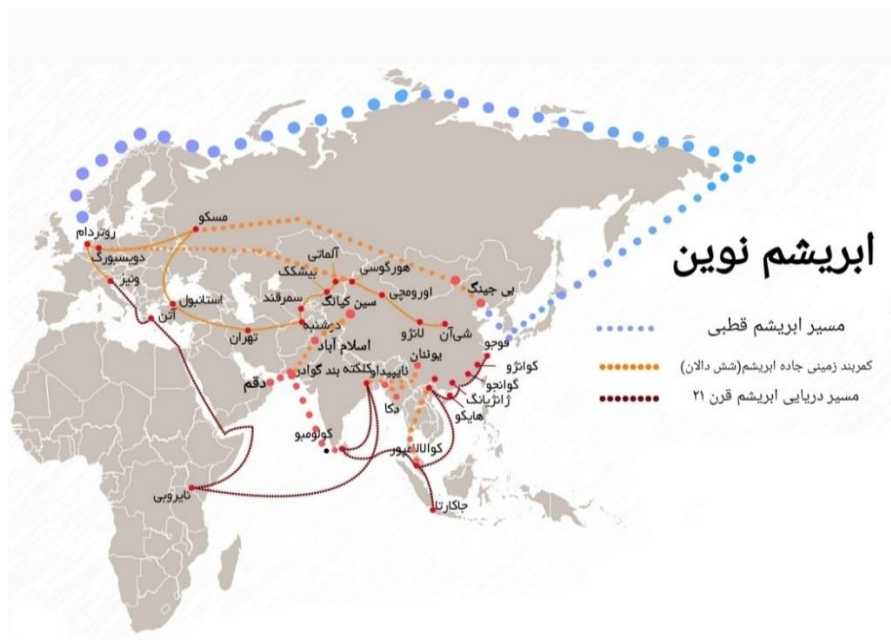
۴-۱-۱. راه ابریشم نوین

اندیشه‌پردازی نخبگان و دانشگاهیان کشور چین و شش گام عملی «شی جین پینگ» در ارتباط با راه ابریشم نمایانگر ظهور این جمله مهم است که: «چین اکنون چگونه گذشته را برای بازگشت شکوه خود فرامی‌خواند».

جدول شماره ۲. شش گام عملی ایجاد راه ابریشم نوین

گام‌ها	محل ارائه	طرح‌ها
شی جین پینگ	دانشگاه نظربایف قزاقستان (۲۰۱۳)	کمربند اقتصادی جاده ابریشم
شی جین پینگ	پارلمان اندونزی (۲۰۱۳)	جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم
حزب کمونیست حاکم چین	تالار بزرگ خلق در شهر پکن (۲۰۱۴)	گروه ملی پیشبرد کمربند و جاده
حزب کمونیست حاکم چین	تالار بزرگ خلق در شهر پکن (۲۰۱۵)	سند چشم‌انداز و اقدام کمربند و جاده
شورای دولتی خلق چین	تالار بزرگ خلق در شهر پکن (۲۰۱۷)	برگزاری اولین مجمع بین‌المللی همکاری کمربند و جاده
شورای دولتی خلق چین	تالار بزرگ خلق در شهر پکن (۲۰۱۸)	اُژانس دولتی همکاری و توسعه بین‌المللی چین

با توجه به شش گام حیاتی باید به مسیرهای ابریشم نوین به عنوان شبکه‌ای از جریان آزاد و منظم عوامل اقتصادی (تدارکات، تولید و تجارت فراملی) (آپوستولوپولو و دیگران^۱، ۲۰۲۳: ۴)، در تصویر زیر دقت کرد (ایران در دالان چین-آسیای میانه و غربی). لازم به ذکر است که راه ابریشم نوین مسیرهای هوایی، دیجیتالی و ... را دربرمی‌گیرد.



شکل شماره ۲. راه ابریشم نوین (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰: ۱۷)

۱-۱-۴. ارزش قدرتمند، کانال‌های تأمین مالی، پروژه‌ها و سرمایه‌گذارهای هدف

بر اساس آمارهای جهانی، کشور چین رتبه یکم در تجارت جهانی، رتبه دو اقتصاد جهانی با تولید ناخالص داخلی معادل ۱۷/۷۸۶ تریلیون دلار را دارد (چین و صندوق بین‌المللی پول^۲، ۲۰۲۳)؛ همچنین دومین کشور سرمایه‌گذار جهان در حوزه تحقیق و توسعه فناوری (بنیاد آسیا و اقیانوسیه

1. Apostolopoulou and others
2. China and the IMF

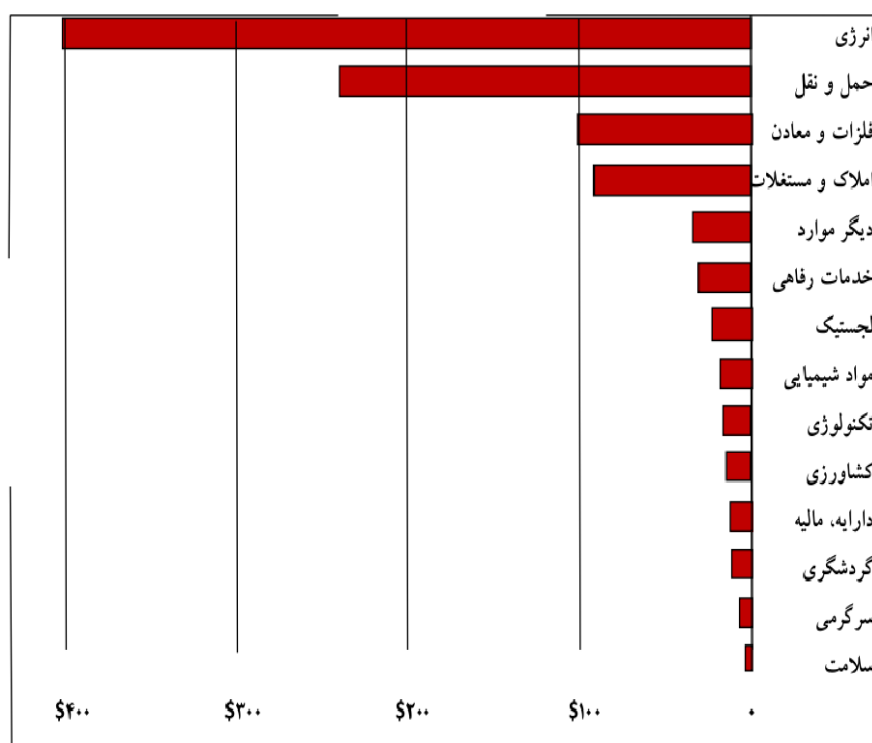
کانادا^۱، (۲۰۲۱) و اصلی‌ترین حلقه‌ی زنجیره تأمین در جهان است که از این طریق می‌توان به قدرت اقتصادی، برتری تکنولوژی و مزیت نسبی فوق‌العاده این کشور پی برد.

کشور چین برای کارآمدشدن این ابرپروژه، منابع تأمین مالی متنوعی ارائه داده و سرمایه‌گذاری‌هایی کرده است (جدول ۳). دولت چین، پشتیبانی ۴۰ و ۲۵ میلیارد دلاری به ترتیب برای کمربند زمینی و جاده دریایی ابریشم نوین انجام داده است (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰: ۶۸).

جدول شماره ۳. منابع کمربند و جاده با جدایش بانک‌ها (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰: ۵۳)

میزان تأمین مالی	نام بانک‌ها	
۲۷۲ میلیارد دلار	CHINA INVESTMENT CORPORATION	شرکت سرمایه‌گذاری چین
۴۰ میلیارد دلار (سرمایه اولیه)	Silk Road Fund	صندوق راه ابریشم
۶٪ از کل سرمایه	National Council for Social Security Fund	صندوق ملی تأمین اجتماعی چین
۱۵٪ از سهام شرکت	China Life Insurance Company	شرکت بیمه عمر چین
۶۷ میلیارد دلار (۲۰۱۷-۲۰۱۳)	Industrial and Commercial Bank Of China	بانک صنعتی و تجاری چین
۱۵ میلیارد دلار	China Construction Bank	بانک ساختمان چین
۲/۹ میلیارد دلار	Central Bank of China	بانک مرکزی چین
۶۳ میلیارد دلار اعطاء وام (تا سال ۲۰۱۸)	Agricultural Bank of China	بانک کشاورزی چین
۱۱۰ میلیارد دلار	China Development Bank	بانک توسعه چین
نامشخص بودن میزان سرمایه‌گذاری	Export-Import Bank of China	بانک صادرات-واردات چین
نامشخص بودن میزان سرمایه‌گذاری	New Development Bank	بانک توسعه جدید
نامشخص بودن میزان سرمایه‌گذاری	Asian Development Bank	بانک توسعه آسیایی
۴۰ میلیارد دلار	world bank	بانک جهانی
نامشخص بودن میزان سرمایه‌گذاری	Asian Infrastructure Investment Bank	بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا

ابتکار بین‌المللی ابریشم نوین به‌عنوان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری در تاریخ بشری محسوب می‌شود که بیشتر از ۱/۵۳ تریلیون دلار (کم‌وبیش ۶۳۴ میلیارد دلار به ساخت‌وساز و ۴۱۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری غیرمالی) هزینه برنامه‌ها و پروژه‌های مرتبط به زیرساخت‌ها در ۷۰ کشور دنیا شده است (ندوپیل^۱، ۲۰۲۳: ۱). نزدیک به ۳۰۰۰ پروژه ذیل این ابتکار شناسایی شده که به ارزش ۴ تریلیون دلار در دستورکار و پیگیری هستند (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰: ۷۳-۷۲). در نمودار زیر سرمایه‌گذاری‌های میلیارد دلاری انجام‌شده مرتبط به چینی‌ها در بخش‌های مختلف از سال‌های ۲۰۱۳ الی ۲۰۲۳ م. را ملاحظه خواهید کرد.



نمودار شماره ۱. ارزش سرمایه‌گذاری میلیارد دلاری چینی‌ها در بخش‌های متنوع پروژه کمربند و جاده از ۲۰۱۳-۲۰۲۳ م. (مرکز توسعه و مالی سبز^۲، ۲۰۲۳)

1. Nedopil
2. Green Finance & Development Center

۲-۱-۱. ژئوپلیتیک به‌توان ژئواکونومیک

پروژه «یک کمربند و یک جاده»^۱ چین، کشورهای مختلف در سرتاسر قاره‌ها را به یکدیگر متصل می‌کند. جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم از دریای چین جنوبی با مسیر اصلی از تنگه‌های اقیانوسی عبور می‌کند؛ این مسیر دریایی بخش گسترده‌ای از بازرگانی و تجارت جهانی را به خود اختصاص داده است. چین برای حفاظت از این جاده دریایی دکتین «رشته مروارید»^۲ را طراحی کرده که به تأسیسات نظامی، امنیتی و تجاری چین از سرزمین اصلی دریایی این کشور تا بندرهای کشور سودان اشاره دارد (سینگ مانهاس^۳، ۲۰۱۹: ۱۹). این موضوع در ارتباط با کمربند زمینی ابریشم نوین نیز صادق است؛ به‌طور مثال می‌توان به استفاده چین از پایگاه‌های منطقه مرغاب در تاجیکستان اشاره کرد (سیمبر و رضاپور، ۱۳۹۹: ۱۵۶).

جدای از موارد پیش‌گفته باید به توسعه چندقطب‌گرایی سیاسی در اسناد مرتبط با کمربند و جاده به‌ویژه در «سند چشم‌انداز و اقدام» و همچنین عمق‌بخشی نفوذ ژئوپلیتیکی به‌واسطه توسعه دیجیتالی به‌خاطر بخش‌های سیاسی، امنیتی و نظامی توجه ویژه نمود.

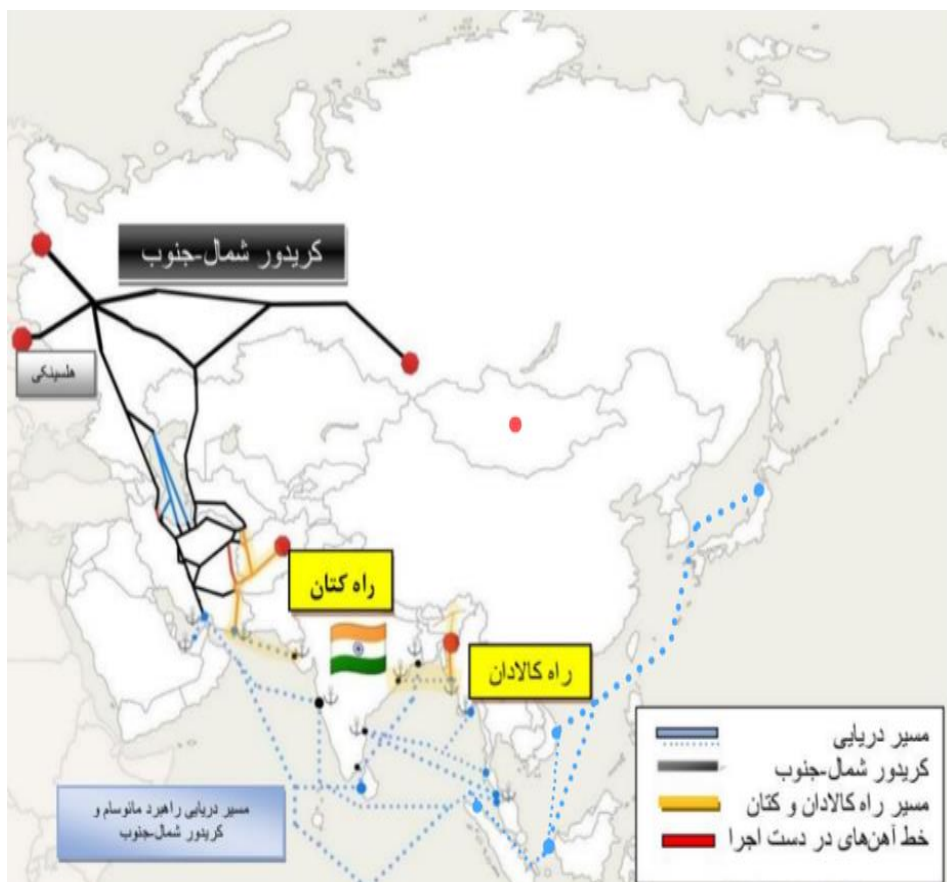
۳-۱-۱. ژئوکالچر به‌توان ژئواکونومیک

از اهداف بنیادین سند چشم‌انداز سال ۲۰۱۵م. پروژه کمربند و جاده، حمایت هنجارین از فرهنگ بوده؛ سخن رئیس‌جمهور پینگ در مجمع بین‌المللی همکاری کمربند و جاده درباره اینکه راه ابریشم نوین یک «میراث بزرگ تمدن بشری» است را باید تأکیدی بر این موضوع دانست. در همین جهت منافع مشترک، مشاوره گسترده و مشارکت همگانی کلیدواژگان محوری اشاعه فرهنگ کمربند و جاده بودند که به‌واسطه سه الگوی مهم از جمله جشنواره بین‌المللی هنر کمربند ابریشم نوین، جشنواره بین‌المللی هنر جاده دریایی ابریشم نوین و راه ابریشم بین‌المللی فرهنگی ترویج شده‌اند. اقدامات انجام‌شده فرهنگی محدود به موارد پیش‌گفته نیست و در این باره می‌توان به شبکه جشنواره بین‌المللی هنر، اتحادیه بین‌المللی موزه ابریشم نوین، لیگ بین‌المللی تئاتر و ... اشاره کرد (رئییسی‌نژاد، ۱۴۰۰: ۳۵).

1. One Belt and One Road
2. String of Pearls
3. Singh Manhas

۲-۱-۴. راه کالادان-راه کتان و کریدور شمال-جنوب

نشست ۲۰۱۷م. یونسکو در قطر با معرفی ابتکاری با نام «مائوسام» همراه بود که از طرف کشور هند به منظور بازسازی مجدد روابط فرهنگی و اقتصادی این کشور با شرکای تاریخی‌اش در پهنه آبی و ساحلی اقیانوس هند و آرام ارائه شد. در کنار ابتکار مائوسام باید به کریدور راهبردی شمال-جنوب که مبدأ بندر مومبای را از مسیر ایران با سه بال شرقی، میانه و غربی از سمت دریاچه خزر به سوی روسیه و از آن طریق به هلسینکی متصل می‌کند، توجه نمود و باید آن را تکاپوی هند برای احیاء تجارت تاریخی از طرف بازارها و تولیدکنندگان جنوب آسیا به جهت اروپا پس از فروپاشی شوروی دانست.



شکل شماره ۳. راه کالادان-راه کتان و کریدور شمال-جنوب (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰: ۷۶؛ سلطانی و خسروی، ۱۴۰۱: ۲۲)

۱-۲-۴. ارزش قدرتمند، کانال‌های تأمین مالی، پروژه‌ها و سرمایه‌گذارهای هدف

هند، پنجمین اقتصاد بزرگ جهان با تولید ناخالص داخلی ۳/۷۵۰ میلیارد دلاری در سال ۲۰۲۳ م. است (هند و صندوق بین‌المللی پول^۱، ۲۰۲۳)؛ بخش فناوری اطلاعات، ارتباطات و اقتصاد دیجیتال ۱۳ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهد (اداره تجارت بین‌الملل^۲، ۲۰۲۴).

در ارتباط با مزیت نسبی نیز مشارکت کشور هند در ارزش‌افزوده جهانی در سال ۲۰۲۲ م. به ۲/۱ درصد رسیده است (داس^۳، ۲۰۲۳). در ادامه به شناسایی خط اعتبار و سرمایه‌گذاری‌های هند در راه کتان-راه کالادان و کریدور شمال-جنوب خواهیم پرداخت (جدول شماره ۴).

جدول شماره ۴. خط اعتبار و سرمایه‌گذاری هند در راه کتان-راه کالادان و کریدور شمال-جنوب (رنجان^۴، ۲۰۱۷؛ ۱۵۴؛ مؤسسه علوم اجتماعی^۵، ۲۰۱۵؛ ویسی، ۱۴۰۰؛ ۲۱۹؛ مینتلیو^۶، ۲۰۱۶؛ خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۹).

هزینه اولیه ۶ میلیون دلاری برای راه کتان-راه کالادان توسط دولت هند
تخصیص بودجه ۴۴۴ میلیون دلاری برای توسعه راه کالادان توسط دولت هند
دولت هند و هزینه اولیه ۱۰۰ میلیون دلاری در چابهار برای توسعه راه کتان و کریدور شمال-جنوب
تعهد سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری شرکت اینگل هند در تهیه تجهیزات بندر چابهار
تعهد سرمایه‌گذاری ۱۵۰ میلیون دلاری بانک اگزیم هند در واردات ریل فولاد به چابهار
تعهد سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار توسط دولت هند
سرمایه‌گذاری ۱/۵ میلیارد دلاری برای توسعه جاده و راه آهن جنوب شرق ایران توسط دولت هند

1. India and the IMF
2. International Trade Administration
3. Das
4. Ranjan
5. Institute of Social Sciences
6. Mintlive

۲-۱-۴. ژئوپلیتیک به توان ژئواکونومیک

کریدورها و مسیرهای تجاری پیوندزده شده با کشور هند، بستری مساعد برای رخنه سیاسی، نظامی و امنیتی دهلی‌نو به جهت توسعه قدرت روبه‌پیشرفت خود در اقیانوس هند و مناطق مرتبط با آن را فراهم کرده است؛ موضوع مطروحه در رفع بیشینه‌خواهی این کشور در سطح دنیا نیز شگفت‌انگیز خواهد بود.



شکل شماره ۴. استراتژی گردنبند الماس (تسنیم ریشت^۱، ۲۰۲۴: ۶)

درواقع، هند به‌طور متمادی در سال‌های گذشته با کلان راهبرد مائوسام توانسته استراتژی‌های مهمی به مانند «گردنبند الماس»^۲ را خلق کند (رشته‌های گردنبند الماس رگه‌هایی از شبکه‌های متنوع از بنادر و پایگاه‌های سیاسی، نظامی، امنیتی و تجاری). این واژگان برای نخستین‌بار

1. Tasnim Risht

2. Diamond Necklace

توسط «لایت منسینگ» (وزیر اسبق هند) در سال ۲۰۱۱م. به کار برده شد (باتاچاریا و دیگران^۱، ۲۰۲۱: ۱۰۷)؛ اما این نارندرا مودی بود که آن را به راهبردی آشکار و عملی برای هند تبدیل کرد. درباره کریدور شمال-جنوب و ابعاد ژئوپلیتیکی مرتبط به آن نیز باید گفت که موقعیت کریدور مذکور می‌تواند به نفوذ سیاسی دهلی‌نو در کشورهای عضو این طرح منجر شود.

۳-۲-۱. ژئوکالچر به توان ژئواکونومیک

ابتکار مائوسام، هند را در کانون «جهان اقیانوس هند» قرار داده که طرف غربی آن تا شرق قاره سیاه (آفریقا) و طرف شرقی آن تا آسیای جنوب شرقی گسترش پیدا کرده است (چمبر^۲، ۲۰۱۷: ۲۴۳).

در همین ارتباط، برگزاری نمایشگاه‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی نظیر نمایشگاه آفریقایی‌ها در هند و هند در آفریقا، کنفرانس مسیرهای دریایی هند و شبه‌قاره، چاپ مقالات مرتبط با استراتژی مائوسام و مناظره‌های فرهنگی همچون گام‌های مؤثر در تحقق این پروژه مطرح هستند (اختیاری امیری و شفقت‌نیاآباد، ۱۴۰۲: ۲۰).



شکل شماره ۵. مسیر حمل و نقل ترانس-کاسپین (خط سیاه) و کریدور میانی (خط سیاه) (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰: ۱۹۷)
 راهبرد مائوسام به عنوان یکی از بازووان ژئوکالچری هند شناخته می‌شود که احیاء دوباره پیوندهای فرهنگی با چهره مرکزی گفتمان هندی را پیگیری می‌کند؛ فاز فرهنگی آن نیز در پیوند با کریدور جنوب-شمال اشاعه یافته و هند در تلاش است با اتصال فعال این دو پروژه، بسترهای گفتمانی خود را افزایش دهد.

۳-۱-۴. مسیر حمل و نقل ترانس-کاسپین و کریدور میانی

در سال ۲۰۱۴م. مسیر حمل و نقل بین‌المللی با نام «ترانس کاسپین» طی مجموعه‌ای از توافقات بین ترکیه، قفقاز و آسیای میانه ایجاد گردید. این مسیر شامل یک شبکه نوحاسته زمینی (جاده‌ها و راه‌آهن) و آبی چندمنظوره است که از یک سو خود را همچون بخشی از شبکه عظیم‌تر شرق به غرب می‌داند و از سوی دیگر تحت نظر یک راهبرد با نام «کمر بند بایرام» مطرح بوده است؛ ذیل این راهبرد همچنین می‌توان به کریدور میانی و کریدور زنگه‌زور نیز توجه کرد (شکل شماره ۵).

کلان‌راهبرد بایرام بر بنیان نفوذ زبانی و فرهنگی ترکیه در مناطق آسیای میانه، قفقاز و بالکان مهیا گشته است (رئیزی‌نژاد، ۱۴۰۰: ۱۹۶).

۱-۳-۱. ۴. ارزش قدرت‌مند، کانال‌های تأمین مالی، پروژه‌ها و سرمایه‌گذارهای هدف

عدد تولید ناخالص داخلی ترکیه در سال ۲۰۲۳م. به ۱/۱۵۴ میلیارد دلار رسیده است (استاتیستا^۱، ۲۰۲۴)؛ سهم تحقیق و توسعه از تولید ناخالص داخلی آن ۱/۳۲ درصد در سال ۲۰۲۳م. بوده است (بانک جهانی^۲، ۲۰۲۳). در جدول (۵) سرمایه‌گذاری‌های شناسایی‌شده در امتداد مسیر حمل‌ونقل ترانس-کاسپین و کریدور میانی نمایش داده شده است (خبرگزاری ترند^۳، ۲۰۲۲؛ آستانه تایمز^۴، ۲۰۲۳؛ اکرم یاور^۵، ۲۰۲۳: ۷۵؛ به وقت آسیای مرکزی^۶، ۲۰۲۴؛ چَریزا^۷، ۲۰۲۱: ۱۵؛ وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت جمهوری ترکیه^۸، ۲۰۲۳)

جدول شماره ۵. سرمایه‌گذاری‌های شناسایی‌شده در امتداد مسیر حمل‌ونقل ترانس-کاسپین و کریدور میانی

-
1. Statista
 2. World Bank
 3. Trend News Agency
 4. Astana Times
 5. Ekram yawar
 6. The Times Of Central Asia
 7. Chaziza
 8. Republic of Turkey Ministry of Transport and Infrastructure

سرمایه‌گذار	میزان سرمایه‌گذاری	پروژه‌ها
شرکت آلبایراک ترک	۲ میلیون دلار	بخش لجستیک بندر باکو
دولت و بخش خصوصی ترکیه	۵۴۳ میلیون دلار	پروژه مشترک ساخت بزرگراه شهر آلماتی
هلدینگ تاو ترکیه	۲۰۰ میلیون دلار	پروژه ساخت و ساز در قزاقستان
هلدینگ تاو ترکیه	نامشخص	فرودگاه بین‌المللی آلماتی
چالیک هلدینگ ترکیه	۱/۵ میلیارد دلار	بندر ترکمن باشی
دولت و بخش خصوصی ترکیه	۳۴۱ میلیون دلار	حمل و نقل، صنعت و غیره
زراعت بانک ترکیه با همکاری بانک توسعه چین	۶۰۰ میلیون دلار	توسعه زیرساخت‌های کریدور میانی
دولت‌های ذینفع در هر دو پروژه	۵۰۰ میلیون دلار	صندوق سرمایه‌گذاری مشترک
دولت ترکیه	۴/۸ میلیارد دلار	اتوبان مرمره شمالی در ترکیه
دولت ترکیه	۲/۴ میلیارد دلار	خط آهن آنکارا-سیواس در ترکیه
دولت ترکیه	۱/۲ میلیارد دلار	پل عثمان‌گزی در ترکیه
دولت ترکیه	۱/۷۵ میلیارد یورو	پروژه چانکانه در ترکیه
دولت ترکیه	۸۱۰ میلیون دلار	پل یاوز سلطان سلیم در ترکیه
دولت ترکیه	۲/۶ میلیارد یورو	بزرگراه چاناکانه ۱۰۱۵ در ترکیه

در ارتباط با مزیت نسبی به‌عنوان سومین درک از ارزش قدرتمند در ارتباط با ترکیه بر اساس اطلاعات سازمان آمار این کشور می‌توان به سهم محصولات فناوری متوسط اما رو به بالا و همچنین فناوری بالا در صادرات کل صنایع تولیدی این کشور که به ارزش ۲۵۵ میلیارد دلار رسیده، توجه کرد (وبگاه تی.آر.تی. فارسی، ۱۴۰۳). میزان سهم محصولات نهایی بیش از محصولات واسطه‌ای در صادرات کل این کشور نشان از افزایش درگاه ترکیه در زنجیره ارزش افزوده جهانی دارد. دو ابتکار حاضر از ارزشمندترین کوشش‌های ژئواکونومی ترکیه به حساب می‌آیند که در امتداد آن‌ها سرمایه‌گذاری‌ها شناسایی شده است؛ نویسندگان در جدول (۵) آن‌ها را به نمایش گذاشته‌اند.

۲-۳-۱. ژئوپلیتیک به‌توان ژئواکونومیک

ترکیه پس از فروپاشی شوروی روابط خود با کشورهای تازه استقلال‌یافته را با جدیت پیگیری می‌کرد؛ چرا که اندیشه اتحاد جهان تُرک با محوریت خود را در سر می‌پروراند. روابط استراتژیک ترکیه با جمهوری آذربایجان بعد از جنگ جمهوری آذربایجان علیه ارمنستان (۲۰۲۰) به‌صورت آشکارا عملی شد. موارد زیر در ارتباط با این موضوع صادق است:

- ❖ حمایت سیاسی، نظامی و امنیتی از ایده کریدور زنگه‌زور؛
 - ❖ ایجاد زیرساخت پایگاه نظامی در نخجوان؛
 - ❖ حمایت از جمهوری آذربایجان در ایجاد فرودگاه و پایگاه نظامی در نخجوان.
- ترکیه علاوه بر جمهوری آذربایجان با کشورهایی که در امتداد این کریدورها قرار گرفته‌اند همکاری سیاسی، نظامی و امنیتی دارد. موارد زیر از دیگر ابعاد ژئوپلیتیکی این ابتکارها شناخته می‌شوند:

- ❖ گسترش همکاری‌ها به‌ویژه بعد از سال ۲۰۱۳م. در آموزش نظامیان بیش از ۱۶۰۰ قرقیز؛
- ❖ عضویت قرقیزستان در سازمان اجرای قانون وضعیت نظامی اوراسیا؛
- ❖ تفاهم‌نامه همکاری نظامی ۲۰۲۴ ترکیه و قرقیزستان؛
- ❖ ترکمنستان بزرگ‌ترین واردکننده تسلیحات از ترکیه؛
- ❖ ظن ایجاد پایگاه نظامی ترکیه در ترکمنستان؛
- ❖ بهره‌گیری نظامی و شناسایی ترکیه از پایگاه‌های هوایی آلمانی (قزاقستان)، باتومی و تفلیس (گرجستان)؛
- ❖ ایجاد بلوک نظامی با نام ارتش توران توسط ترکیه.

۳-۳-۱. ژئوکالچر به‌توان ژئواکونومیک

ترکیه به وقت کنونی بیش از همه‌چیز به پان‌ترکیست با کانونیت خود در ارتباط با مناطق ایغور، آسیای میانه، قفقاز و بالکان امید بسته است؛ این موضوع به این کشور فرصت داده که برای «اتحاد ملت‌های تُرک» تارواژه‌هایی از مشارکت با مرکزیت کشور خود گسترش دهد.

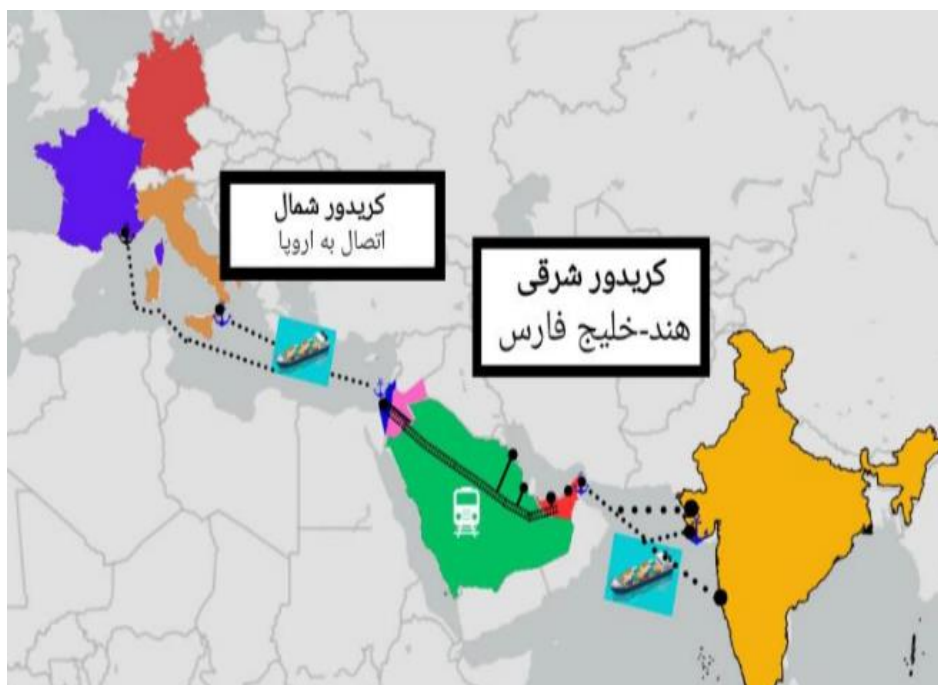
پروژه‌های ترانس-کاسپین و میانی تحت نظر راهبرد بایرام به عنوان سرمشقی مهم برای این کشور شناخته می‌شود که ایده پان‌ترکیسم را در خود امتداد و نشر بدهد. در چارچوب همین پیوستار می‌توان به چشم‌انداز جهان ترک ۲۰۴۰م. رسانه شورای ترک در استانبول، دانشگاه ترک-قزاق، تشکیلات ترک در ترکمنستان، حمایت از ترکستان شرقی که در قالب ژئواکونومی دوگانه کریدورهای مطروحه و نیروهای ژئوکالچری ترکیه ترویج پیدا کرده‌اند، اشاره کرد.

جمهوری آذربایجان دیگر مشوق اصلی در کنار ترکیه است که شاخه آذری پان‌ترکیسم را تشکیل می‌دهد. این کشور حمایت از اتحاد جهان ترک با کریدور زنگه‌زور (کریدور نوچه‌تر ترانس-کاسپین) در سازمان کشورهای ترک (۱۲ نوامبر ۲۰۲۱) را قابل توجه می‌داند که پیش از این نیز در سخنان «الهام علی‌اف» و «اردوغان» در زنگلان مطرح بوده است.

۴-۱-۴. کریدور عربی-مدیترانه

کریدور عربی-مدیترانه ریشه در پروژه مشارکت برای زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری جهانی (۲۰۲۲) و پروژه پیشین ریشه در ابتکار دنیایی بهتر را دوباره بسازید (۲۰۲۱) و ابتکار پیشین ریشه در سالگرد پیمان ابراهیم (۲۰۲۰) و پیمان پیشین ریشه در ایده ترامپ در تقابل ایران و رژیم صهیونیستی و همکاری ایران و چین در ابریشم نوین دارد. ایده پیشین نیز خود ریشه در طرح پیشرفت شبکه نقطه‌های آبی (۲۰۱۹) و طرح پیشین ریشه در پروژه مشارکت سه‌جانبه آمریکا، استرالیا و ژاپن (۲۰۱۸) و پروژه مشارکت پیشین ریشه در همکاری دوجانبه ژاپن-هند (۲۰۱۶) و همکاری دوجانبه پیشین ریشه در رقابت کشورهای منافی راه ابریشم نوین (۲۰۱۳) و ... دارد.

این کریدور برجسته‌ترین سَمبل ژئواکونومیکی غرب با محوریت آمریکا در همکاری با شرکای شرقی همسو در برابر ابتکار بین‌المللی یک کمربند-یک جاده، پیش‌درآمد نوآوردگی کریدوری چند منظوره آینده‌نگر با نام اختصاری «عرب-مد» شد که نظیر یک تلاش استراتژیک در جهت ایجاد یک مجرای اقتصاد حیاتی بین جنوب آسیا، جنوب غرب آسیا و اروپا است.



شکل شماره ۶. کریدور عرب-مد (خبرگزاری دانشجو، ۱۴۰۲)

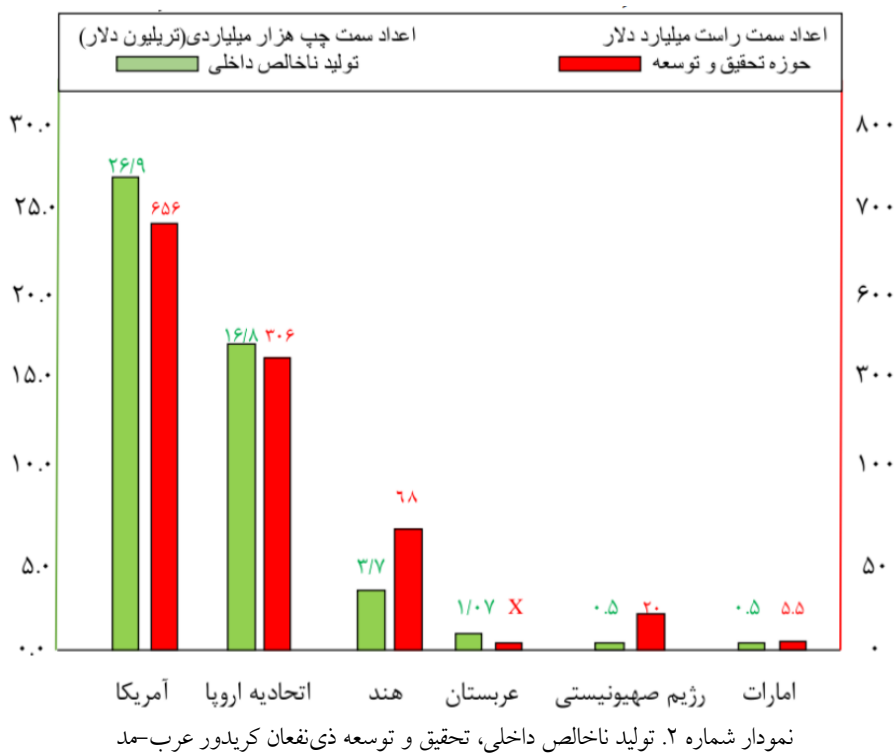
۴-۱-۴. ارزش قدرتمند، کانال‌های تأمین مالی، پروژه‌ها و سرمایه‌گذارهای هدف

در بخش حاضر تأکید بر ذی‌نفعان اصلی کریدور عربی-مدیترانه است که بالغ بر رقمی حدود ۵۰ تریلیون دلار از تولید ناخالص داخلی جهان (۲۰۲۳)، ۱/۰۵۶ هزار میلیارد دلار (۴۲ درصد) در تحقیق و توسعه جهان (۲۰۱۹) و بخش عظیمی از زنجیره ارزش افزوده جهانی را در انحصار خود دارند (نمودار ۲). این موضوع موجب استفاده از یک پول قدرتمند (دلار ۵۸ درصد و یورو ۱۹/۷ درصد از ذخایر ارزی و پرکاربردترین ارز مبادله‌ای جهان) شده است که پشتوانه محکمی برای سرمایه‌گذاری ذی‌نفعان پروژه حاضر به حساب می‌آید. در نمودار (۲) تولید ناخالص داخلی، تحقیق و توسعه ذی‌نفعان کریدور عرب-مد نمایش داده شده است (بنیاد آسیا و اقیانوسیه کانادا^۱، ۲۰۲۱؛ اشتراک^۲، ۲۰۲۳؛ بات و رویچودری^۳، ۲۰۲۳: ۴).

1. Asia Pacific Foundation Of Canada

2. Subscribe

3. Bhatt & Roychoudhury



دولتمردان ذی‌نفع در کریدور حاضر اعلام داشته‌اند که برای تعیین هزینه‌ها زود است؛ اما برخی گزارش‌ها هزینه اولیه برای توسعه هر بخش را بین ۳ تا ۸ میلیارد دلار و برخی دیگر هزینه‌ای ۲۰ میلیارد دلاری برای پیشرفت و توسعه هر بخش را متوجه سهم هر کشور شریک می‌دانند.

پروژه عربی-مدیترانه محدود به بنادر و راه‌آهن نمانده و در آینده انتقال برق، کابل‌های فیبر نوری، هیدروژن و... را مورد توجه دارد؛ علاوه بر این زیرساخت‌های فیزیکی، باید به زیرساخت‌های مالی و دیجیتالی تأکید کرد که نخست‌وزیر هند در اجلاس دهلی‌نو سنگ بنای ۱۸۰۰۰ کرور روپیه‌ای برای بیست‌ویک پروژه مرتبط با کریدور حاضر گذاشته است. همچنین

سنگ بنای اولیه نارندرا مودی، عربستان سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری در خطوط شبکه ریلی داخلی مرتبط با کریدور در حال پیاده‌سازی است (پلیتیک^۱، ۲۰۲۳).

در کنار این سرمایه‌گذاری‌ها باید به پیشگامی گروه آدنی (هندی) در خرید بندر حیفا به ارزشی بین ۱/۲ تا ۱/۵ میلیارد دلار توجه کرد (رسانه فرار^۲، ۲۰۲۳). از پیشگامان دیگر باید به شرکت «دی پی ورلد»^۳ امارات اشاره کرد که ۳ میلیارد دلار (اکنونیک تایمز^۴، ۲۰۲۳) در فرایند تزریق به جهت فعال کردن «پل هند- امارات»^۵ در حال انجام است.

۲-۴-۱. ژئوپلیتیک به‌توان ژئواکونومیک

آمریکا در پی توسعه کریدور عربی-مدیترانه برآمده تا آن را یک مخالف بالقوه در مقابل کمربند و جاده چین قرار بدهد. این پروژه شرایط را برای نفوذ بیشتر در شرکای سستی آمریکا فراهم کرد و به عاملی نیروبخش در مقابل پکن برای دهلی‌نو تبدیل شد (مرکز عربی برای تحقیقات و مطالعات سیاسی^۶، ۲۰۲۳).

از طرفی دیگر، کشورهای مرتبط با این طرح درصدد موفقیت گسترده این پروژه می‌باشند تا توان منطقه‌ای را با کفه‌ای سنگین‌تر به نفع خود کنند و با پیوند زدن این کریدور به رژیم صهیونیستی و پروژه نئوم عربستان (کرانه تیران)، شرایط افزایش وزن ژئوپلیتیکی این رژیم در منطقه غرب آسیا را فراهم کنند تا در مقابل تهران (کاسته شدن از وزن ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی ایران) کنشگری فعال‌تری داشته باشد. گسترش تعاملات بین کشورهای این کریدور برای مبارزه با تجارت غیرقانونی، قاچاق مواد مخدر و تروریسم زمینه را برای افزایش همکاری نظامی، امنیتی و فناوری فراهم کرده است (فاضلی^۷، ۲۰۲۴: ۴۳۲).

۳-۴-۱. ژئوکالچر به‌توان ژئواکونومیک

1. Politico
2. Getaway Media
3. DP World
4. Economic Times
5. India-UAE Bridge
6. Arab Center for Research and Policy Studies
7. Fazli

کریدور عربی-مدیترانه، یک خط مواصلاتی صاف است که در یک طرف آن هند با تمدن خاص (بزرگ‌ترین دموکراسی جهان)، وسط این خط، اعراب با تمدن اسلامی (حکومت‌هایی غیردموکراسی) و در طرف دیگر آن اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها با تمدن غربی که دارای گفتمان دموکراسی‌اند، قرار دارند. با فعالیت این کریدور، تعاملات ژئوکالچری شدت‌پذیرتر خواهد شد و امکان اشاعه گفتمان هر طرف وجود دارد؛ با نگاه به ده‌ها و سده‌های گذشته شانس موفقیت طرف غربی (اندیشه‌های بازار آزاد، دموکراسی و...) نسبت به طرف شرقی آن بیشتر است.

باین حال، کریدور حال حاضر ماهیت هندی، عربی و غربی دارد که همچون پُل ارتباطی بین مناطق مختلف شناخته می‌شود و گفتمان‌های مختلف را جابجا می‌کند. این پیوستگی ارتباطی، اجتماعی و فرهنگی یک استحکام را برای کشورهای ذی‌نفع در کریدور عربی-مدیترانه تهیه می‌کند (سیدیگا^۱، ۲۰۲۳: ۸) تا در مقابل دیگر کریدورها و گفتمان‌ها (همانند چین و ایران) سد نفوذی ایجاد کند و به تقابل با آن‌ها بپردازد؛ این جستار یکی از اهداف اصلی آمریکا به‌عنوان پشتیبان مستقیم این نوآوردگی است.

۵-۱-۴. کریدور محور مقاومت

دو کریدور شمالی و جنوبی درگیرودار جنگ با گروه‌های تروریستی (همانند داعش) ساخته شد. پس از اعلام پایان سیطره داعش، ج.ا.ایران به تحکیم محور مقاومت آن‌هم از طریق چندمنظوره کردن این کریدور پرداخت؛ لزوم توجه به اقتصاد و تجارت مهم‌ترین آن است (امینی، ۱۴۰۲: ۱۴۱). در حال حاضر محور مقاومت به مرکزیت ج.ا.ایران در پی عملی کردن این موضوع آن‌هم از طریق توسعه و تکمیل شبکه ریلی و جاده‌ای در کریدورهای تهران-مدیترانه و خلیج فارس-مدیترانه است.



شکل شماره ۷. کریدور محور مقاومت (یافته‌های نگارندگان؛ امینی، ۱۴۰۲: ۱۴۱)

۱-۵-۴. ارزش قدرتمند، کانال‌های تأمین مالی، پروژه‌ها و سرمایه‌گذارهای هدف

تولید ناخالص داخلی ج.ا.ایران طبق آخرین آمار در سال ۲۰۲۲م. معادل ۴۱۳/۵ میلیارد دلار بوده است که انتظاری بیشتر از آن می‌رفت اما همچنان ظرفیتی برای تکمیل و توسعه کریدوری در حد محور مقاومت را دارد. در زمینه علم و فناوری باید اشاره کرد که جدای از رتبه ۱۵ تولید علم در جهان، رتبه ۱۷ جهانی هوش مصنوعی و ۴۲۴ پژوهشگر در جرگه پژوهشگرهای پر استناد مرجع و بسیاری از این دست موارد، باید به هزینه ۲۸۳/۶ میلیارد دلاری تحقیق و توسعه به‌عنوان سهمی از تولید ناخالص داخلی ج.ا.ایران در سال ۲۰۱۹م. توجه کرد (بانک جهانی، ۲۰۲۲).

ارزش‌افزوده ج.ا.ایران نیز مانند بسیاری از کشورهای دارای منابع طبیعی در حوزه نفت است. با این حال، ایران به خوبی قادر بوده تا ارزش‌افزوده در صنایع حوزه صنعت (پزشکی، هوافضا، هوش مصنوعی، ارتباطات و ...) را فراهم کند (ایران برای موفقیت راه طولانی زیادی دارد).

در مورد کریدور محور مقاومت به‌واسطه‌ی محرمانه بودن بخش نظامی و نقل و انتقالات مرتبط به آن، اطلاعات کمی در دسترس است؛ در این بخش با توجه به محدودیت‌ها اطلاعات و داده‌هایی که موجود است، در جدول (۶) ارائه خواهد شد (ذکی و دیگران، ۱۳۹۸: ۳۲؛

خبرگزاری صداوسیما، ۱۳۹۹؛ امینی، ۱۴۰۲: ۱۴۰ و ۱۴۴؛ خبرگزاری مهر، ۱۳۹۹؛ خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۴۰۲).

جدول شماره ۶. سرمایه‌گذاری‌های شناسایی شده در کریدور تهران-مدیترانه و خلیج فارس-مدیترانه

سرمایه‌گذار	میزان سرمایه‌گذاری	پروژه‌ها
نامشخص	۳۵ هزار میلیارد تومان	بزرگراه تهران-بیروت (وضعیت نامشخص)
نامشخص	۱۰ میلیارد یورو	خط لوله گازی مقاومت (وضعیت نامشخص)
دولت و بخش خصوصی ایران	۳۶۰ میلیارد تومان (هزینه اولیه)	خط آهن بندر امام خمینی-شادگان-خرمشهر (در دست اجرا)
شرکت راه آهن ج.ا.ایران و دولت مرکزی عراق	۲۱ میلیارد دلار هزینه تخمینی کل پروژه (۱۵۰ میلیارد تومان تأمین مالی اولیه از طرف ایران و قول تأمین مالی ۲۱۵ میلیارد دیناری از طرف عراق)	راه آهن شلمچه-بصره (در دست اجرا)
شرکت ارزش آفرینان فدک	۱۰۰ میلیارد یورو	راه آهن شلمچه-بصره (در دست اجرا)
شرکت راه آهن ج.ا.ایران	۳۴ هزار میلیارد تومان	خط آهن همدان-سنندج (تکمیل شده)
نامشخص	نامشخص	خط آهن سنندج-باشماق و مریوان-اربیل (طرح)

۲-۵-۱. ژئوپلیتیک به توان ژئواکونومیک

ج.ا.ایران، کشوری مهم با موقعیت سرزمینی فوق‌العاده در منطقه غرب آسیا شناخته می‌شود که پس از انقلاب اسلامی توجه شایسته‌ای به شرق مدیترانه داشته؛ موضوع مطروحه بیانگر ارزشمندی ژئواستراتژیک این بخش از مدیترانه در ارتباط با راهبرد «قلمروسازی ژئوپلیتیک ایران» است (ذکی و دیگران، ۱۳۹۸: ۴۱). تکوین محور مقاومت بازویی برای این قلمروسازی و گسترده نفوذ سیاسی، نظامی و اداری تا شرق مدیترانه که با ایجاد کریدور

نظامی-تجاری اسباب وسعت‌گیری محور مقاومت و نیروهایش آن‌هم در امتداد همین کریدور فراهم گشت. لازم به ذکر است که محور مقاومت به همراه کریدورهایش امکان حفاظت از کانال‌ها (سوئز)، تنگه‌ها (هرمز و باب‌المندب) و مسیرهای تجارت دریایی را برای خود تضمین می‌کند.

چندمنظوره (تجاری، اقتصادی و ...) کردن کریدور مذکور و ایجاد خطوط مواصلاتی جدید، چینش نیروها و گروه‌های نظامی محور مقاومت را فراگیر و تغییرپذیرتر خواهد کرد (به‌طور مثال توافق ایجاد ۲۰۰ پاسگاه نظامی در طول بزرگراه تهران-بیروت)؛ این فرصت از راه ابزارهایی مانند تأمین منابع مالی و سرمایه‌گذاری فراهم خواهد گردید. کوتاه اینکه، قابلیت شکل‌گیری میدان ژئوپلیتیکی گسترده (یکی کردن جغرافیایی ایران با دریای مدیترانه) به خاطر تکامل همه‌جانبه کریدور محور مقاومت فراهم خواهد شد که نفوذ ژئواستراتژیک شایسته‌ای نصیب ج.ا.ایران خواهد کرد.

۳-۵-۱. ژئوکالچر به‌توان ژئوکونومیک

گفتمان مقاومت برجسته‌ترین واژه کلیدی در بخش حاضر بوده که خاص گفتمان انقلاب اسلامی است. این کلان‌گفتمان بر پایه تعالیم اسلامی شکل گرفته که محور مقاومت بریده‌ای از آن را تشکیل می‌دهد؛ بازوهای این گفتمان نیز از دو بخش سلبی (نفی نظام سلطه) و ایجابی (اثبات نظام عدالت محور) تشکیل شده است.

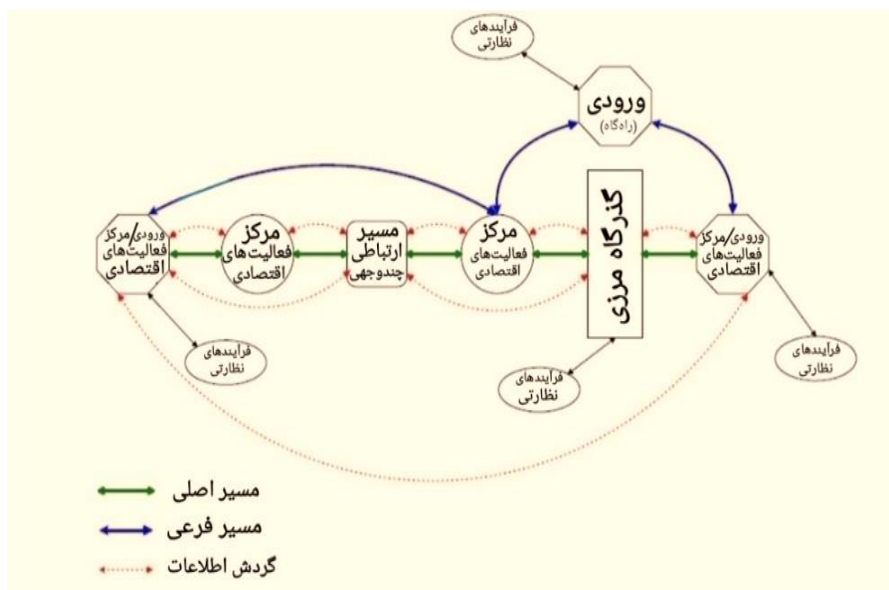
از این منظر، تأکید بر کریدور محور مقاومت ناگزیر خواهد شد؛ چراکه کریدور حاضر بستری برای گسترش ارتباط اجتماعی فراملیتی با نمود و نماد فرهنگی بوده و بدین‌سان نشر گفتمان مقاومت توسط نیروهای ژئوکالچری در همین کریدور امتداد پیدا کرده است.

به تعبیری، این کریدور زیربنای ارتباطی بین کشورهای همسو (از بُعد فرهنگی و دینی) با ایران اسلامی است و رویدادهایی مانند: همایش فرهنگ و مقاومت، همایش قدس، همایش رسانه‌ای مقاومت در مقابله با جنگ علیه سوریه و همایش بین‌المللی امام رضا(ع)، همایش عراق مقاوم، کنفرانس حمایت از مقاومت فلسطین و همایش بانوان مقاومت، هفته فرهنگی ایران در لبنان، نمایشگاه بین‌المللی کتاب لبنان، نمایشگاه مقاومت در لبنان و بسیاری از این موارد برترین رویدادهای توسعه فرهنگی و گفتمانی محور مقاومت هستند که نیروهای ژئوکالچری کریدور

مقاومت آن‌ها را محقق کرده‌اند. علاوه بر آن ایجاد مدارس، تدریس تاریخ ایران، ادبیات اسلامی، زبان فارسی و موضوعات متنوع دیگر در کشورهای عراق، سوریه و لبنان در امتداد همین کریدور محور مقاومت از موارد قابل توجه است.

۲-۴. تجزیه و تحلیل یافته‌ها

نظام بین‌الملل نوین آمریکایی در قالب سیستم سه حوزه‌ای با سه سطح پیوسته و به همان‌سان متمایز شناسایی شد که بستری برای کنش و واکنش بازیگران متنوع به‌ویژه دولت‌ها در ارتباط با یکدیگر و با خود سیستم قرار گرفت؛ در طرف مقابل، هر سیستم نیز با ساختارهای وابسته به خود در برخورد یا تعامل با دولت‌ها و بازیگران دیگر به شیوه‌ای عمل کرد که برای عناصر خود سزاوارتر بوده و روی هم‌رفته این امر به شکل‌گیری وضعیت‌های قابل‌توجه در حوزه‌های مختلف منجر شده است. نقش کریدورها به‌عنوان مهم‌ترین نمود و نماد ژئواکونومیک در این کنش و واکنش‌ها برجسته است.



شکل شماره ۸. کریدور (هاپ و کاکس^۱، ۲۰۱۵: ۲)

کریدور یک نیروی ژئواکونومیک شناخته می‌شود که زیرساخت‌های حقوقی و اقتصادی مراکز فعالیت‌های تجاری، صنعتی، نظامی، دیجیتالی و انرژی را همراه با ارزش‌افزوده از طریق مسیرهای ارتباطی چندگانه به یکدیگر متصل، متحول و هم‌افزا می‌کند. با وجود اینکه کریدورها نمایانگر دامنه گسترده‌ای از سرمایه‌گذاری در پروژه‌های متنوع لجستیکی، ارتباطات، گردشگری، انرژی و... هستند؛ اما توان سیاسی، نظامی و فرهنگی را در خود امتداد داده‌اند.

در همین ارتباط، توجه به ایران اهمیت می‌یابد؛ زیرا دارای موقعیت سرزمینی فوق‌العاده (کانون چند زیرسیستم منطقه‌ای) در ارتباط با کریدورها است. پیوند و یا عدم پیوند جغرافیای ایران با کریدورها، قدرت جمهوری اسلامی را کم یا زیاد خواهد کرد. بدین‌سان تبیین نقش و جایگاه مهم‌ترین کریدورها در مناطق پیرامونی ج.ا.ایران با تمرکز مشخص بر پنج محور پکن، دهلی‌نو، آنکارا، واشینگتن و تهران را مورد توجه قرار داده‌ایم؛ در ادامه نیز وضعیت آن‌ها را در برخورد با نظام بین‌الملل مشخص خواهیم کرد.

در ارتباط با محور اول یعنی چین باید اشاره کرد که راه ابریشم نوین برجسته‌ترین نمود و نماد اعمال قدرت این کشور در دستیابی به وضعیت انکارِ نظمِ نئولیبرال و سه‌گانه ساختارهای آن در سطوح مختلف است.

هند به‌عنوان محور دوم نیز با قدرت‌یابی چین شرایط را در جهت وضعیت ظرفیت‌سازی در سه ساختار حاکم از طریق پیاده‌سازی استراتژی مائوسام (راه کالادان-راه کتان) و کریدور شمال-جنوب در نظام بین‌الملل حاکم (تک‌قطبی آمریکا) ایجاد کرد.

محور سوم یعنی ترکیه پس از فروپاشی اتحادیه جماهیر شوروی و به‌واسطه آن پایان نظام دوقطبی، بیشترین نفع را از رخدادهای منطقه‌ای (آسیای میانه و قفقاز) و جهانی (همسویی با غرب به رهبری آمریکا) کسب کرد. به همین پیوستگی، کریدورهای محور سوم در دو وضعیت ظرفیت‌سازی و پذیرش ساختارهای نظام بین‌الملل حاکم در تلاطم است.

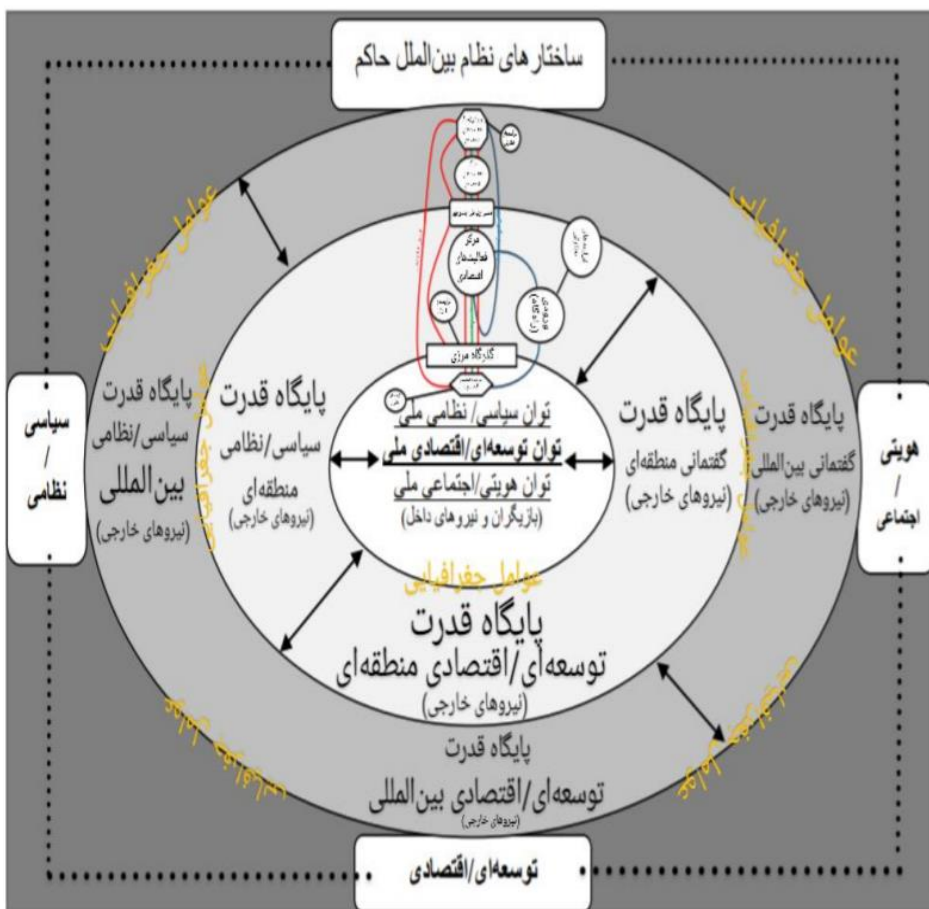
در رابطه با محور چهارم می‌توان گفت که کریدور عربی-مدیترانه برجسته‌ترین سَمْبُل ژئواکونومیکی غرب با محوریت آمریکا در همکاری با شرکای شرقی همسو با خودش

بوده؛ کریدور مطروحه نمایانگر وضعیت سلطه ساختارهای نظام بین‌الملل حاکم (تک‌قطبی آمریکا) است.

در آخر به محور پنجم یعنی ایران باید توجه کرد که با توسعه و تکمیل کریدور محور مقاومت (چندمنظوره کردن)، تداعی وضعیت مقاومت قابلیت تبدیل به وضعیت انکار در مقابل نظام بین‌الملل حاکم به‌ویژه در منطقه غرب آسیا را دارد.

حال به‌واسطه‌ی تبیین نقش مهم‌ترین کریدورها در نظام بین‌الملل در چارچوب «سه‌حوزه‌ای/سه‌سطحی»، زمینه برای درک و فهم رابطه کریدور با قدرت فراهم گشته است. در علوم سیاسی و روابط بین‌الملل قدرت از اصلی‌ترین کلیدواژگانی به‌شمار می‌آید که تعریف مشخصی ندارد. باین‌حال، نویسندگان در بررسی ادبیات پژوهش، جامع و مانع‌ترین تعریف را از اندیشه «آلوین تافلر» یافته‌اند. این تفکر سه کانون «پول»، «زور» و «ایده» را برای قدرت مورد تأکید قرار داده است. به اعتقاد تافلر در طول تاریخ این سه منبع، مثلث قدرت آفرین را تشکیل داده‌اند (تافلر، ۱۳۷۰: ۷۲۰) دگرذیسی قدرت در تاروپوذهای سه‌گانه حوزه‌های سیاسی/نظامی (زور)، توسعه‌ای/اقتصادی (پول) و هنجاری/اجتماعی (ایده) در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی قابل تأکید و شناسایی است که در تعامل با منابع خود، هم بر آنها تأثیر می‌گذارد و هم از آنها تأثیر می‌پذیرد. سه‌گانه حوزه‌های طرح‌شده علاوه بر قدرت با عوامل جغرافیایی (انسانی و فیزیکی) در پیوند هستند که به آنها نقش‌ونگار ژئوپلیتیکالی، ژئوکالچرالی و ژئواکونومی می‌دهد.

با تأکید بر ساختار ژئواکونومیک و مهم‌ترین نمود و نماد آن یعنی کریدور، نشان دادیم که چگونه ابزارهای ژئواکونومی علاوه بر خود، ساختارها دیگر را نیز محقق‌پذیر و حضور پایگاه‌های قدرت را در سطوح گوناگون فراهم می‌کند. کوتاه سخن آنکه، ابزارهای ناگسستی ژئواکونومیک به کریدور امکان راهبری و آمیختیک سه منبع اصلی قدرت در سطوح گوناگون (توان بیشتر مساوی با نفوذ بیشتر) را می‌دهد.



شکل شماره ۹. رابطه کریدور و قدرت در چارچوب سه حوزه‌ای و سه سطحی

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

۵-۱. نتیجه‌گیری

رویکرد کریدورها در مناطق پیرامونی ایران و رابطه کریدور با قدرت، زمینه لازم جهت بررسی تأثیر کریدورها در میزان قدرت کشورمان را فراهم کرده است. پیوند ایران با کریدورهای مناطق پیرامونی (دالان چین-آسیای میانه-آسیای غربی، کریدور شمال-جنوب، راه کتان) و موفقیت در چندمنظوره کردن کریدور محور مقاومت و توسعه ترانزیتی همه‌جانبه سرزمین به‌عنوان کانون چند زیرسیستم موجب افزایش توان توسعه‌ای/اقتصادی

در داخل می‌شود (جذب سرمایه‌گذاری، ارزشمندی پول، ایجاد اشتغال، توسعه زیرساخت‌ها، بنادر، مناطق آزاد، شهرک‌های صنعتی و...).

افزایش قدرت توسعه‌ای/اقتصادی در کنار توان سیاسی/نظامی (دموکراسی دینی، وحدت سیاسی، نیروهای نظامی، تسلیحات نظامی پیشرفته و...) و هنجاری/اجتماعی (ارزش‌های ایرانی-اسلامی، وحدت اجتماعی و...) در داخل، شرایط را برای چهارراه ارتباطی شدن و توسعه پایگاه‌ها و ساختار قدرت داخلی در سطوح منطقه‌ای (به‌طور مثال، ایجاد وابستگی کشورهای مناطق پیرامونی به سرزمین ایران، ارتقا امنیت همسو با ایران با کشورهای پیرامونی، ارتقا روابط گردشگری، تجاری، تکنولوژیک با کشورهای منطقه‌ای و ارتقا فرهنگ تمدنی ایرانی-اسلامی با کشورهای منطقه که بخشی یا حوزه‌ای از نفوذ این تمدن بوده‌اند) و جهانی (ایجاد پیوند امنیت جهانی با سرزمین خود، حضور فعال در زنجیره ارزش جهانی، توسعه گفتمان مقاومت از فلسطین تا اروپا و آمریکا) فراهم می‌کند. موفقیت ایران در ارتباط با موضوعات مطرح‌شده به کاهش هزینه‌های متنوع (کاهش اثرگذاری تحریم‌های اقتصادی، افزایش مراودات پولی-بانکی، ایجاد بازدارندگی عمومی، قدرت چانه‌زنی سیاسی و...) و افزایش قدرت در کنش و واکنش کشور نسبت به دولت‌های دیگر و نظام بین‌الملل حاکم در وضعیت‌های مختلف ظرفیت‌سازی، مقاومت و انکار منجر خواهد شد.

در صورتی که در زمینه کریدورها موفق عمل نکنیم شرایط برای فرسایش ژئوپلیتیکی، ژئواکونومی و حتی ژئوکالچری شدت خواهد یافت و رقابتی مانند ترکیه و آمریکا هرکدام به ترتیب از طریق کریدور ترانس-کاسپین، میانی و عربی-مدیترانه بر وزن و نفوذ ژئوپلیتیکالی، ژئوکالچرالی خود خواهند افزود و وضعیت‌های پذیرش و سلطه همسو با خود و نظام بین‌الملل حاکم (تک‌قطبی آمریکا) را در مناطق پیرامونی ایران به‌ویژه غرب آسیا به کار می‌گیرند و بر هزینه‌ی (شدت گرفتن عدم حضور در تجارت جهانی، کاهش مراودات پولی-بانکی، کاهش بیشتر درآمد ارزی، کاهش اعتبار منطقه‌ای و...) کنش و

واکنش‌های ایران خواهند افزود که به کاهش افت قدرت ایران در سطوح داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی منجر می‌گردد.

۵-۲. پیشنهادات

با توجه به یافته‌های پژوهش تعدادی از پیشنهادات در قسمت زیر ذکر شده است:

- ❖ توجه بیشتر به مباحث و ابزارهای ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک و ژئوکالچر؛
- ❖ ایجاد نگاهی استراتژیک به کریدورها در سیاست‌های کلی؛
- ❖ ارائه سند چشم‌اندازهای ترکیبی کلان در ارتباط با کریدورها به کشورهای همسایه؛
- ❖ توجه سیاستمداران به نگرش‌های سیاسی و اقتصادی کشورها در ترانزیت؛
- ❖ توجه به پیوند توسعه با امنیت و ترکیب آن‌ها با دیپلماسی.

منابع

الف- فارسی

- امینی، داود (۱۴۰۲). «ابعاد ژئوپلیتیکی و اقتصادی گسترش شبکه ریلی محور مقاومت جهت تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی با تأکید بر شبکه راه آهن خرمشهر-بصره»، *فصلنامه اقتصاد دفاع و توسعه پایدار*، ۸(۲۷)، ۱۲۷-۱۴۶.
- اختیاری امیری، رضا؛ شفقت‌نیاآباد، جواد (۱۴۰۲). «سیاست هند در قبال ابتکار یک کمربند-یک راه»، *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌الملل*، ۱۱(۲)، ۳۱-۵.
- *وبگاه تی.آر.تی به فارسی* (۱۴۰۳)، «افزایش حجم صادرات ترکیه در بخش محصولات با فناوری متوسط به بالا»، قابل دسترسی در: <https://B2n.ir/TURK3>
- تافلر، الوین (۱۳۷۰). *جابه‌جایی در قدرت دانی و ثروت و خشونت در آستانه قرن بیست و یک*، شهین دخت خوارزمی، تهران: انتشارات علم.
- حافظ‌نیا، محمد؛ احمدی نوح‌دانی، سیروس؛ و نوری روستای، مهدی (۱۴۰۰). «بررسی نقش موقعیت گذرگاهی در قدرت ملی، مورد مطالعه: ایران»، *مجله پژوهش‌های جغرافیای سیاسی*، ۶(۲)، ۸۶-۱۰۶.
- ذکی، یاشار؛ کریمی، حسن؛ قالیباف، محمدباقر (۱۳۹۸). «شرق مدیترانه و تأثیر آن بر قلمروسازی ژئوپلیتیکی ایران در جنوب غرب آسیا»، *مجله پژوهش‌های جغرافیای سیاسی*، ۴(۳)، ۴۵-۲۱.
- رئیسی‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). *ایران و راه ابریشم نوین*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رئیسی‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). «کمربند زمینی راه ابریشم نوین و ژئوپلیتیک آسیای مرکزی». *پژوهش‌نامه ایرانی سیاست بین‌الملل*، ۱۰(۱)، ۱۴۲-۱۱۹.
- رئیسی‌نژاد، آرش (۱۴۰۲). «تنهایی استراتژیک تاریخی ایران و سیاست خارجی غیردولتی: از نفرین جغرافیا تا محمصه ژئوپلیتیکی»، *فصلنامه ژئوپلیتیک*، ۱۹(۱)، ۲۶۹-۳۰۶.

- رئیسی‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). «قدرت ژئواکونومیک راه ابریشم نوین: سرمایه‌گذاری در کمر بند و جاده و چرخش در موازنه جهانی»، *فصلنامه سیاست خارجی*، ۳۵ (۱)، ۵۳-۸۲.
- رئیسی‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). «هند، راهبرد کلان مائوسام و منافع ملی ایران»، *فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام*، ۳ (۲)، ۹۳-۶۵.
- سلطانی، حسین؛ خسروی، علیرضا (۱۴۰۱). «کریدور شمال و جنوب و تعاملات ایران و آذربایجان»، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، ۲۸ (۱۱۹)، ۲۸-۳.
- سیمر، رضا؛ رضایور، دانیال (۱۳۹۹). «واکاوی سیاست‌های ژئوپلیتیکی روسیه در قبال آسیای مرکزی با تأکید بر عامل چین»، *مجله سیاست و روابط بین‌الملل*، ۳ (۶)، ۱۳۷-۱۶۵.
- سیاری، حبیب‌الله؛ نوذری، فضل‌الله؛ الهامی، امیرحسین؛ و حسن‌پور، حمید (۱۴۰۱). «نقش عوامل ژئواکونومیک در ارتقا وزن ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس»، *فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک*، ۲۰ (۹۰)، ۱۸۰-۱۵۹.
- خبرگزاری صداوسیما (۱۳۹۹). «ساخت خط آهن بندر امام خمینی^(ره) - شادگان - خرمشهر»، قابل دسترسی در: <http://www.B2n.ir/h47270>
- فریدونی، سامان (۱۴۰۲). «کریدور عرب-مد و تغییر تعادل قدرت»، *خبرگزاری دانشجو*، قابل دسترسی در: <https://B2n.ir/Arab-Med>
- خبرگزاری جمهوری اسلامی (۱۴۰۲). «کردستان نقطه اتصال ریلی ایران به دریای مدیترانه»، قابل دسترسی در: <https://www.google.com/amp/s/www.irna.ir/amp/85275266/>
- خبرگزاری مهر (۱۳۹۹). «مجرى خط آهن شلمچه-بصره تغییر کرد»، قابل دسترسی در: <https://www.google.com/amp/s/www.mehrnews.com/amp/5019674/>
- ویسی، هادی (۱۴۰۰). «بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر»، *پژوهش‌های جغرافیایی انسانی*، ۳۵ (۱)، ۲۲۶-۲۱۳.
- ایرنا (۱۳۹۹). «هند متعهد به تأمین مالی راه‌آهن چابهار-زاهدان است»، قابل دسترسی در: <https://www.irna.ir/news/83856413>

ب- انگلیسی

- Apostolopoulou, E. Cheng, H. Silver, J. Wiig, A. (2023). "Cities on the New Silk Road: the Global Urban Geographies of China's Belt and Road Initiative", *Urban Geography*, 44(7), pp. 1-20.
- Adams, O (2021). "R&D Tracker: China's Rise in Academic R&D and Western Countries' Rise in Concern", *Asia Pacific Foundation of Canada*, Retrieved 27 March 2024, from: <https://www.asiapacific.ca/publication/rd-tracker-china-rise-in-academic-rd>.
- Bhatt, Yagyavalk and Roychoudhury, Jitendra (2023). "India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)", *King Abdullah petroleum studies and reseach center*.
- Bhattacharya, S. Kumar Ray, J. Sinha, S. Kaur Sachdev, K (2021). "Can India's Necklace of Diamonds Strategy Defeat the China's String of Pearls", *International Journal of Recent Advances in Multidisciplinary Topics*, 2(11), pp.105-108.
- Chhibber, A (2017). "China's Belt and Road Initiative and India's options: competitive cooperation", *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 1(2), pp. 242-253.
- Chaziza, M (2021). "China's New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision", *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), pp. 1-17.
- International monetary fund (2023). "China and the IMF", Retrieved 20 November 2023 ,From: <https://www.imf.org/en/Countries/CHN>.
- Çolakoğlu, S (2019). "China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A Question of Compatibility", *Middle East Institute*, 29, pp. 1-7.
- The Economic Times (2023). "DP World's Jabel Ali Port, Free Zone Act as Trade Catalist in Boosting UAE-India Non-Oil Trade", Retrieved 25 March 2024, from: <https://www.B2n.ir/p41548>.
- Das, K (2023). "Integrating with Global Value Chains: Sector Opportunities and Challenges in India", *India briefing*, Retrieved 12 March 2024, From: <https://Www.B2n.ir/Ds2023>.
- Ekram Yawar, M (2023). "Investigating, Importance and Impact of the Contemporary Silk Road on the Geopolitics of Central Asia", *The Asian Institute of Research Law and Humanities Quarterly Reviews*, 2(4), pp. 68-80.
- Fazli, A (2024). "India, Middle East and Europe Economic Corridor", *Ijariie*, 10(1), pp. 430-437.

- The World Bank (2022). “GDP (current US\$) -Iran, Islamic Rep”, Retrived at 10 june 2024, From: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=IR>.
- Official EU Website (2024). “Global Gateway: €10 billion Commitment to Invest in Trans Caspian Transport Corridor Connecting Europe and Central Asia Announced at Investors Forum”, Retrieved 25 March 2024, from: <https://ec-europa.eu.translate.goog/commission/presscorner/detail/mt/ip>.
- “Green Finance and Development Center” (2023). From: <https://greenfdc.org/>.
- Hope, A. and Cox, J. (2015). “Development corridors”, *Coffey international development*.
- Getaway Media (2023). “Indian Infra Companies Get Active Along The India, Middle East, Europe Economic Corridor”, Retrieved 23 March 2024, from: <https://www-maritimegateway-com.translate.goog/indian-infra-companies-get-active-along-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/?>
- Trading Economics (2024). “Iran-Research And Development Expenditure (%Of GDP)”, Retrived at 12 june 2024, From: <https://tradingeconomics.com/iran/research-and-development-expenditure-percent-of-gdp-wb-data.html>.
- Institute of Social Sciences (2015). “India-Myanmar Relations Looking from the Border”, Direct download link: <https://B2n.ir/b96256>.
- Official Website of the International Trade Administration (2024). “India-Information and Communication Technology”, Retrieved 3 March 2024, From: Www.B2n.ir/india 2024.
- International Monetary Fund (2023). “India and the IMF”, Retrieved 20 Novemeber 2023, From: <https://www.imf.org/en/Countries/IND>.
- The Times of Central Asia (2024). “Kyrgyzstan-Turkey Business Forum Held in Ankara”, Retrieved 16 March 2024, from: https://timesca-com.translate.goog/kyrgyzstan-turkey-business-forum-held-in-ankara/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=fa&_x_tr_hl=fa&_x_tr_pto=sc
- Mesbahi, M (2011). “Free and Confined: Iran and the International System”, *Iranian Review of Foreign Affairs*, 5(2), pp. 9-34.
- Republic of Turkey Ministry of Transport and Infrastructure (2023). “Middle Corridor and Turkeys' Transport and logistics Master Plan”, Direct Download link: <https://B2n.ir/Midcor>.
- Nedopil, C (2023). “China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023”, *FISF Fudan University*.
- Omirgazy, D (2023). “New International Terminal at Almaty Airport to Commission in 2024”, *The Astana Times*, Retrieved 27 March 2024, from: <https://astanatimes.com/2023/05/new-international-terminal-at-almaty-airport-to-commission-in-2024/>.

- Rao, p (2023). "GDP Visualizing the \$105 Trillion World Economy in One Chart", **Visual Capitalist**, Retrived at 8 june 2024, From: <https://www.visualcapitalist.com/visualizing-the-105-trillion-world-economy-in-one-chart/>.
- Roch, E (2016). "India, Iran and Afghanistan ink Trade Corridor Pact", **Mintlive**, Retrieved 3 March 2024, From: <https://www.B2n.ir/x47954>.
- Ranjan, R (2017). "Cultural Aspect of Belt and Road Initiative and Project Mausam", **Strategy for Engagement. Contemporary International Relations**, 27(6), pp. 151-165.
- Strobl, J. Borchert, H. (2022). **Storms Ahead: the Future Geoeconomic World Order**, Vienna, Austria: Raiffeisen Bank International.
- Siddiq, A (2023). "Corridor Politics IMEC vs BRI Another Geopolitical Face-Off in US-China Rivalry", **Journal of Pakistan-China Studies**, 4(1), pp. 1-22, Doi: <https://doi.org/10.55733/jpcs.v4i1.69>.
- Singh Manhas, N (2020). "China's Policy of 'String of Pearls'", **International Journal of Social Impact**, 5(3), pp. 17-25.
- The World Bank (2019). "The World Bank in Türkiye", Retrived at 10 june 2024 From: <https://B2n.ir/Turk>.
- Tasnim Risht, Naoshin (2024). "Necklace of Diamond: The Indian Strategy to Counter China", **BIPSS Comentry**, pp.1-10, From: <https://b2n.ir/e88752>.
- Trends News Agency (2022). "Turkish Albayrak Holding launches First Investment Plan for Port of Baku", Retrieved 19 March 2024, From: <https://B2n.ir/Turk2>.
- Arab Center for Research and Policy Studies (2023). "The India-Middle East-Europe Corridor A US Project to Confront China and Normalize Arab Israeli Relation", Direct Download link: <https://www.B2n.ir/g06509>.
- Statistica (2023). "Turkey: Gross Domestic Product (GDP) in Current Prices From 1987 to 2028", Retrieved 3 April 2024, From: <https://www.statista.com/statistics/۲۶۳۷۵۷/gross-domestic-product-gdp-in-turkey/>.
- Vohra, A (2023). "The Uncertain Future of the India-Middle East-Europe Corridor", **Politico**, Retrieved 15 March 2024, from: <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>.