

Strategic Analysis of Iran's Geotransit Position in Light of Iraq's Corridor Initiative

Abed Golkarami¹, Afshin Mottaghi dastnaei², Javad Shapouri³,
Shahriar Faraji nasiri⁴

¹ Corresponding author: Assistant Professor, Faculty of Literature and Humanities, Department of Geograph, Lorestan University, Lorestan, Iran.

Email: golkarami.a@lu.ac.ir

² Professor, Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran. Email: a.mottaghi@khu.ac.ir

³ Master's degree student, Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran. Email: jsh19846781@gmail.com

⁴ Assistant Professor, Department of Political Science, Faculty of Literature and Humanities, Lorestan University, Lorestan, Iran. Email: shahriar.nasiri@gmail.com

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received:
12 May 2025
Revised version
received:
8 June 2025
Accepted:
12 August 2025
Available online:
22 December 2025

Keywords:
Geopolitics,
Goeconomics,
Geotransit,
Iraq Development
Road Project,
Iran

ABSTRACT

Objective:

Iran's geographic and geopolitical position places it along critical international transit corridors, granting the country significant geoeconomic advantages. Maximizing the benefits of this strategic location requires a thorough understanding of the surrounding corridor space and the development of appropriate infrastructure. Regional rivals and neighboring countries are actively strengthening their transit infrastructure to capture corridor opportunities, thereby undermining Iran's transit role and weakening its geopolitical standing. In this context, the Iraq Development Road project and the expansion of the Grand Faw Port have emerged as a new corridor initiative that directly challenges Iran's transit routes. By connecting Turkey to Europe, this project threatens to reduce Iran's transit capacity and influence. This study employs a descriptive-analytical methodology to evaluate the impacts of the Iraq Development Road project on Iran's geotransit position. The results indicate that the project may decrease Iran's role in the international North-South corridors, increase the geopolitical and geoeconomic influence of regional competitors, weaken Iran's southern ports, and impose significant economic, political, and security risks. However, the project also offers strategic opportunities for regional cooperation, complementary route development, and enhanced regional interactions. Finally, the study proposes strategies and scenarios to confront these challenges and to preserve and enhance Iran's transit position, thereby enabling the country to fully leverage its geopolitical and geoeconomic potential.

***Cite this article:** Golkarami, Abed; Mottaghi dastnaei, Afshin; Shapouri, Javad; Faraji nasiri, "Shahriar Strategic Analysis of Iran's Geotransit Position in Light of Iraq's Corridor Initiative", *Fasl'nāmeḥ-ye siyāsat (Politics Quarterly)* 55, (4): 1087-1127, DOI:<https://doi.org/10.22059/JPQ.2025.394993.1008357>



© The Author(s).

Publisher: University of Tehran Press.

<https://doi.org/10.22059/JPQ.2025.394993.1008357>

Extended abstract

Owing to its unique geopolitical and geographical position, Iran has long been a central node in vital international corridors within the Middle East. This strategic advantage provides a foundation for enhancing national power, expanding economic influence, and forming strategic blocs with neighboring countries. If properly leveraged, Iran's geotransit capacity could become one of its most significant sources of non-oil revenue, crucially augmenting its geopolitical and geoeconomic weight. However, intensifying competition among regional states to establish dominant intercontinental transit routes places Iran at risk of marginalization and replacement. A prominent example of this competition is Iraq's Development Road project, which aims to create a high-capacity corridor connecting the Port of Faw in southern Iraq to Turkey and onward to Europe. Backed by countries like Turkey, the UAE, and Qatar, this initiative seeks to position Iraq as the primary transport route for goods between the Persian Gulf and Europe. In light of this challenge, the primary question of this study is: What are the impacts of the Iraqi Development Road project on Iran's geotransit position, and how do these impacts manifest across economic, political, and security dimensions?

1. Research Methodology

This article employs an analytical-descriptive research approach and is classified as applied research in terms of its objective. Data and information have been collected through documentary sources, including written materials such as books, scholarly articles, official records, statistical yearbooks, management reports, and relevant databases. The analysis is based on a systematic review of these documentary materials.

2. Findings and Discussion

The Iraq Development Road project is structured in three phases designed to connect the Port of Faw to Turkey and Europe via modern highways and railways. This initiative aims not only to alleviate Iraq's geographical isolation and reduce its dependency on the Persian Gulf but also to redefine Baghdad's role in the regional order by increasing its share of global trade and transit.

The research findings indicate that this project impacts Iran's geotransit position on several levels. First, at the infrastructural and commercial level, the Faw-Turkey route—with a capacity to transport tens of millions of tons of goods—directly competes with Iran's North-South corridors, its connections to the Belt and Road Initiative, and its East-West routes. By attracting foreign investment and offering lower transportation times and costs, this new route risks marginalizing existing transit corridors through Iran, significantly reducing its transit trade volume. This risk is amplified by the participation of key regional players, which increases the likelihood that countries like China and Turkey may shift their logistics networks away from Iranian routes. Second, at the political and diplomatic level, the project's success would diminish Iran's influence in regional equations. This trend is indicated by the reduction of Iraq's dependency on Iranian infrastructure, Baghdad's strategic pivot towards Arab nations and Turkey, and the sidelining of joint initiatives such as the Shalamchah-Basra railway line. Concurrently, Turkey aims to establish itself as the new regional hub for East-West and North-South transit, effectively bypassing

Iran. Third, at the security and strategic level, an increased presence of third-party actors in Iraq—including Turkey and Gulf states, with potential indirect involvement from Western powers—raises significant concerns for the security of Iran's western borders. The expansion of Turkish influence in northern Iraq, the potential for heightened activity by Kurdish opposition groups, and threats arising from increased social unrest and illegal immigration are among the key risks this project poses to Iran.

However, the findings suggest that Iran can mitigate some negative consequences and potentially leverage them into opportunities by adopting a proactive policy. Proposed strategies include strengthening domestic transit infrastructure, reviving stalled projects like the Shalamcheh-Basra railway, and pursuing conditional participation in certain regional initiatives.

3. Conclusion

The Iraq Development Road project represents a significant geopolitical transformation on Iran's western flank, with profound long-term implications for the Islamic Republic's geotransit standing. If fully realized, this initiative could not only challenge Iran's role in regional corridors but also transfer critical economic and security advantages to its competitors. Consequently, Iran's response is crucial. By adopting a proactive, realistic, and multifaceted strategy—one that strengthens domestic infrastructure, reforms economic diplomacy, and engages intelligently with regional and international actors—Iran can counteract these threats and solidify its influential role in the region's transit equations. Failure to do so, however, risks transit isolation, diminished regional influence, and a marked decline in its geopolitical weight.

تحلیل راهبردی موقعیت ژئوترانزیتی ایران در پرتو ابتکار کریدوری عراق

عابد گل کرمی^{۱*}، افشین متقی دستنائی^۲، جواد شاپوری^۳، شهریار فرجی نصیری^۴

^۱ نویسنده مسئول: استادیار، جغرافیای سیاسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، لرستان، ایران.

رایانامه: golkarami.a@lu.ac.ir

^۲ استاد، جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران. رایانامه: a.mottaghi@khu.ac.ir

^۳ دانش آموخته کارشناسی ارشد، جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

رایانامه: jsh19846781@gmail.com

^۴ استادیار، گروه علوم سیاسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، لرستان، ایران.

رایانامه: shahriar.nasiri@gmail.com

اطلاعات مقاله چکیده

نوع مقاله:

پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۲/۲۲

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۳/۱۸

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۵/۲۱

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۱۰/۰۱

کلیدواژه‌ها:

پروژه جاده کشور ایران

توسعه عراق،

ژئوپلیتیک،

ژئواکونومی،

ژئوترانزیت

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی خود در مسیر کریدورهای بین‌المللی مهم قرار دارد که این موقعیت، مزیت ژئواکونومیکی شایان توجهی را برای کشور ایجاد کرده است. بهره‌برداری مؤثر از این ظرفیت نیازمند درک دقیق فضای کریدوری پیرامونی و توسعه زیرساخت‌های مرتبط است، زیرا رقبا و کشورهای منطقه‌ای با تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی خود، تلاش می‌کنند با ربودن فرصت‌های کریدوری ایران، جایگاه کشور را بیش از پیش تضعیف کنند. پروژه جاده توسعه عراق و توسعه بندر بزرگ فاو به عنوان ابتکار کریدوری جدید، یک رقیب جدی برای ایران در مسیرهای ترانزیتی است که می‌تواند با اتصال به ترکیه و اروپا، ظرفیت ترانزیتی ایران را کاهش دهد. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی به بررسی تأثیرات این پروژه بر موقعیت ژئوترانزیتی ایران پرداخته است. نتایج نشان می‌دهد که این پروژه می‌تواند با کاهش نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب، افزایش نفوذ رقبا و تضعیف بنادر جنوبی، پیامدهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی برای ایران داشته باشد. با وجود این، این پروژه فرصت‌هایی را برای همکاری‌های راهبردی، تکمیل مسیرها و تقویت تعاملات منطقه‌ای نیز فراهم می‌کند. در نهایت، راهبردها و سناریوهایی برای مواجهه با این چالش و حفظ جایگاه ترانزیتی ایران ارائه شده است تا کشور بتواند از مزایای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود به‌خوبی بهره‌مند شود.

* **استناد:** گل کرمی، عابد؛ متقی دستنائی، افشین؛ شاپوری، جواد؛ فرجی نصیری، شهریار (۱۴۰۴). تحلیل راهبردی موقعیت ژئوترانزیتی ایران در پرتو ابتکار کریدوری عراق، *فصلنامه سیاست*، ۵۵ (۴)، ۱۱۲۷-۱۰۸۷.

<http://doi.org/10.22059/JPQ.2025.394993.1008357>



© نویسندگان.

ناشر: انتشارات دانشگاه تهران.

۱. مقدمه

موقعیت خاص ترانزیتی ایران و قرار داشتن در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی در کنار توسعه حمل‌ونقل به‌گونه‌ای که ایران را به مسیری مطمئن برای عبور کالا (ترانزیت) برای دیگر کشورها تبدیل کند، همزمان با مزیت‌های بی‌چون‌وچرای اقتصادی و اشتغال‌زایی آن، امنیت کشور را تا حد زیادی افزایش می‌دهد و نفوذ و نیازسازی اقتصادی ایران در منطقه را بیش از پیش بالا می‌برد و سرانجام موجب افزایش وزن ژئوپلیتیکی آن می‌شود. فرصت‌های سرمایه‌گذاری مشترک از دیگر مزایای تکیه کشورهای منطقه بر مزیت‌های جغرافیایی منحصربه‌فرد ایران در حوزه حمل‌ونقل است که می‌تواند در همگرایی این کشورها با ایران بسیار مؤثر باشد و زمینه تشکیل یک بلوک منطقه‌ای را فراهم آورد. از این‌رو، ایران به‌واسطه این ویژگی ممتاز ترانزیتی از موقعیت ژئوپلیتیکی کانونی و خاصی برخوردار است. از مزایای اقتصادی موقعیت ترانزیتی کشور می‌توان به‌عنوان یکی از بهترین منابع درآمدهای غیرنفتی کشور از آن بهره‌برداری کرد و از وابستگی اقتصاد به درآمدهای نفتی کاست. این در واقع به معنای پیوند موقعیت ژئوپلیتیکی با موقعیت ژئواکونومی خاص ایران است. بهره‌برداری حداکثری از این موقعیت مستلزم درک شرایط زمانی و فراهم کردن زیرساخت‌های ترانزیتی در همه ابعاد است و اگر این موقعیت ترانزیتی توسط تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران درک نشود، به نفع کشورهای همسایه مصادره شده و این فرصت‌های بی‌بدیل ترانزیتی توسط رقبا به ضرر ایران رבוده خواهد شد، چراکه امروزه منافع اقتصادی و سیاسی کریدورها بر همگان روشن است و کشورهای فرصت‌طلب علاوه بر منتفع شدن از منافع آنها، با تسخیر و راه‌اندازی این کریدورها به‌عنوان ابزاری علیه دشمنان و رقبا خود استفاده می‌کنند. به‌نحوی که امروزه پس از جنگ نظامی و نیابتی از «جنگ کریدورها» یاد می‌کنند. کما اینکه طی این سال‌ها آمریکا با کمک هم‌پیمانانش در منطقه، همواره سعی کرده فرصت‌های کریدوری را از ایران بگیرد و تا آنجا که توانسته مانع عبور کریدورها از ایران شده است تا این کشور نتواند از مزایای آنها بهره‌مند شود و بیش از پیش در انزوای اقتصادی و سیاسی بماند. از این‌رو، برای پیوستن به دالان‌های ارتباطی و حمل‌ونقلی و انرژی، ایجاب می‌کند ضمن فراهم کردن زیرساخت‌ها، مترصد پروژه‌های کریدوری در فضای پیرامونی کشور در ابعاد همسایگی، منطقه‌ای و بین‌المللی بود و فرصت ربودن گوی سبقت را از آنها ربود و تا حد ممکن کشور را در منافع آنها سهیم کرد و به‌سادگی از راه‌اندازی آنها نگذشت، چراکه راه‌اندازی هر کریدور رقیبی و یا وارد نشدن هر کریدور به کشور به‌منزله بی‌اثر شدن در محیط منطقه‌ای و منفعل شدن در معادلات جهانی و در یک کلام محبوس شدن کشور در جغرافیای خویش است. در این میان، یکی از پروژه‌های کریدوری که در فضای پیرامونی ایران به‌تازگی کلید خورده، پروژه جاده توسعه عراق است که می‌تواند فضای کریدوری ایران را تحت تأثیر قرار دهد. این

پروژه که در پاسخ به تنگناهای ژئوپلیتیک این کشور راهاندازی می‌شود، به دنبال کاستن وابستگی عراق به خلیج فارس و خروج از بن‌بست جغرافیایی آن و همچنین گشودن دروازه‌ای جدید به سمت اروپاست، چراکه یکی از مشکلات تاریخی عراق در دستیابی به توسعه، تنگنای دسترسی این کشور به آب‌های آزاد است؛ به‌نحوی که این کشور فقط در شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس فقط به مقدار ۱۵ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد دسترسی دارد. از این‌رو، دولت عراق به‌منظور بهره‌برداری حداکثری از این موقعیت ژئوپلیتیکی اقدام به آغاز پروژه ابتکاری جاده توسعه عراق کرده که با توسعه بندر فاو به‌عنوان بزرگ بندر این کشور تجلی می‌یابد که علاوه بر مزیت‌های ژئواکونومیکی و سیاسی برای این کشور، ترکیه را نیز در مسیر کریدور بین‌المللی جدید به‌منظور دسترسی به اروپا برجسته‌تر از قبل می‌سازد. این پروژه برای عراق بسیار مهم و راهبردی است و به‌نظر می‌رسد موقعیت این کشور را در نظام بین‌المللی تا حدی زیادی تقویت کند. حال این سؤال به ذهن متبادر می‌شود که راهاندازی کریدور جاده توسعه عراق چگونه موقعیت ژئوترانزیتی ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد و آثار و پیامدهای آن بر موقعیت کریدوری ایران کدام‌اند؟ از این‌رو، پژوهش حاضر با درک حساسیت راهبردی این پروژه، در پی آن است که با نگاهی تحلیلی، تأثیرات احتمالی این تحول را بر موقعیت ژئوترانزیتی ایران بررسی و سناریوهای مختلف مواجهه با آن را ترسیم کند. در این مسیر، تلاش می‌شود تا از چارچوب‌های مفهومی ژئوپلیتیکی، تحلیل قدرت و الگوهای راهبردی استفاده شود تا بر مبنای واقع‌گرایی و آینده‌نگری، پیشنهادهایی برای تصمیم‌گیران کشور ارائه شود.

۲. روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر ماهیت، تحلیلی-توصیفی و از نظر هدف، کاربردی است. برای پاسخ به پرسش اصلی مقاله، از روش تحلیل کیفی اسنادی بهره گرفته شده است. داده‌های مورد استفاده، شامل منابع مکتوب (کتاب‌ها، مقالات علمی، گزارش‌های رسمی و مدیریتی، اسناد بین‌المللی، نقشه‌ها و داده‌های آماری) بوده که به‌صورت هدفمند از منابع کتابخانه‌ای و پایگاه‌های اطلاعاتی معتبر گردآوری شده‌اند. در چارچوب تحلیل، از دو روش مکمل برای بررسی و تبیین موضوع استفاده شده است: تحلیل سوات (SWOT) و تحلیل وزن ژئوپلیتیکی برای شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای موقعیت ژئوترانزیتی ایران در برابر پروژه ابتکار کریدوری عراق.

۳. مبانی نظری و چارچوب مفهومی

مبانی نظری این پژوهش بر تقاطع دو مفهوم کلیدی استوار است: ژئوپلیتیک و ژئواکونومی. ژئوپلیتیک به معنای نقش‌آفرینی عوامل و فضاها جغرافیایی در مناسبات قدرت در قلمروهای

سیاسی است (Storey, 2009)، درحالی‌که ژئواکونومی روی اقتصادی ژئوپلیتیک است که بر بهره‌گیری از مزیت‌های اقتصادی فضاهای جغرافیایی در جهت منافع واحدهای سیاسی و ارتقای جایگاه منطقه‌ای و جهانی آنها تمرکز دارد. موقعیت ترانزیتی به‌عنوان یکی از مزیت‌های اقتصادی فضای جغرافیایی کشورها، عاملی ژئوپلیتیک به‌شمار می‌رود که قدرت ملی و وزن ژئوپلیتیک کشورها را از مسیر مزیت‌های اقتصادی و سیاسی‌اش تقویت می‌کند و ارتقا می‌دهد. به همین خاطر، در این پژوهش به‌صورت ابتکاری به‌جای ژئوپلیتیک ترانزیتی از ژئوترانزیت استفاده شده است که بیانگر نقش ژئوپلیتیکی موقعیت ترانزیتی و کریدوری کشورها و قلمروهای سیاسی است. در این زمینه نقش کریدورها و بنادر به‌ویژه جاده توسعه و بندر فاو یا چاه‌بهار، در تعیین مزیت نسبی کشورها در ترانزیت بین‌المللی بسیار مؤثر است که می‌تواند به‌عنوان عاملی ژئوپلیتیک تعیین‌کننده مناسبات قدرت بین دولت‌ها شود. چارچوب مفهومی پژوهش حاضر، مبتنی بر تحلیل سوات و تحلیل وزن ژئوپلیتیک است که در آن نقاط قوت و ضعف داخلی ایران در حوزه ترانزیت به‌صورت گذرا، در کنار فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از پروژه جاده توسعه عراق به‌عنوان ابتکار کریدوری بر روی موقعیت ترانزیتی ایران بررسی می‌شود. وزن ژئوپلیتیکی هم به ترکیب مؤلفه‌های سخت و نرم قدرت جغرافیایی یک کشور در محیط منطقه‌ای اشاره دارد. این مؤلفه‌ها شامل موقعیت مکانی، منابع طبیعی، توان زیرساختی، پایداری امنیت، عمق تاریخی - فرهنگی و نفوذ ژئوپلیتیکی هستند (Agnew, 2003: 45-50). ایران با قرارگیری در چهارراه ترانزیتی اوراسیا و دسترسی به دو دریای راهبردی (خزر و خلیج فارس)، از وزن مکانی بالایی برخوردار است. با این حال، تحریم‌های بین‌المللی، فرسودگی زیرساخت‌ها و رقابت‌های جدید منطقه‌ای مانند پروژه فاو - ترکیه، این وزن ژئوپلیتیکی را با چالش‌هایی مواجه ساخته‌اند.

۱.۲. ژئوپلیتیک

ژئوپلیتیک درک واقعیت‌های محیط جغرافیایی به‌منظور دستیابی به قدرت است، به‌نحوی که بتوان در بالاترین سطح وارد بازی جهانی شد و منافع ملی و حیات ملی را حفظ کرد، به‌عبارت دیگر، ژئوپلیتیک عبارت است از علم کشف روابط محیط جغرافیایی و تأثیر آن بر سرنوشت سیاسی ملل (Ezati, 2018: 7). ژئوپلیتیک علم مطالعه روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آنها با یکدیگر است (Hafeznia, 2020: 37). مطالعه رابطه بین ویژگی‌های جغرافیایی و سیاست بین‌الملل است. بر پایه دایره‌المعارف بریتانیکا، ژئوپلیتیک، تجزیه و تحلیل تأثیرات جغرافیایی بر روابط قدرت در روابط بین‌الملل است (Encyclopædia Britannica Onlinem, 2010). راهبرد ژئوپلیتیکی عبارت است از خط‌مشی‌ای که دولت یا سازمان یا گروه بین‌المللی بر پایه جنبه‌های فضایی - جغرافیایی و عوامل ژئوپلیتیک ثابت و متغیر در پیش

می‌گیرد تا به اهداف، منافع و امنیت ملی خود دست پیدا کند (Hafeznia, 2020: 211). به عبارت دیگر، راهبرد ژئوپلیتیک، راهبرد و خط‌مشی اتخاذ‌شده از سوی یک دولت یا سازمان و ائتلاف بین‌المللی علیه رقبای خود برای رسیدن به اهداف و منافع ملی با استفاده از عوامل جغرافیایی است (Hafeznia, 2020: 122). ژئوپلیتیک از عوامل تعیین‌کننده سیاست خارجی کشورهاست؛ چراکه یکسان نبودن موقعیت جغرافیایی کشورها، وزن ژئوپلیتیک متفاوتی برای آنها رقم می‌زند. هر متفکر عرصه سیاست بین‌الملل و جهانی به‌خوبی درمی‌یابد که هنوز هم فضاها و مناطق جغرافیایی در ایجاد قدرت ملی و مناطق نقش اساسی دارند و این صحنه و فضای ژئوپلیتیکی است که به یک بازیگر و قدرت سیاسی چگونگی فرمول بازی و نوع راهبرد را توصیه می‌کند. علاوه بر این موقعیت مکانی یک کشور به‌عنوان ذات و جوهر ژئوپلیتیک بر توانایی‌های ملی و جهت‌گیری‌های سیاست خارجی آن تأثیرگذار است. با این وصف، «ژئوپلیتیک عبارت است از راهبرد برآمده از جغرافیا و سرزمین یک کشور که تعیین‌کننده مناسبات قدرت آن با دیگر کشورها و قدرت‌هاست» (Golkeami, 2017: 40). از این‌رو، اصطلاح ژئوپلیتیک بازتابی از رابطه بین قدرت و منافع، تصمیم‌سازی راهبردی و فضاها و فضاها جغرافیایی است. این واژه از یک سو نشان‌دهنده اندرکنش منابع طبیعی، نفوذ و غلبه راهبردی و فضاها جغرافیایی است و از سوی دیگر نشان‌دهنده پیگیری بازیگران دولتی و غیردولتی بسیاری است که به‌طور فردی و جمعی به دنبال علایق و منافع خود در محیط ملی، منطقه‌ای و جهانی هستند.

۲.۲. ژئواکونومی

ژئواکونومی از ترکیب سه عنصر جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته (Hafeznia, 2016: 122) و به‌نظر می‌رسد سیاست که عامل مهمی در ژئوپلیتیک بوده، جای خود را به اقتصاد داده است (Ezati & Vaisi, 2006: 29). ژئواکونومی یکی از جنبه‌های ژئوپلیتیک است که بر اقتصاد به‌عنوان ابزار و یکی از اشکال مناسبات قدرت تأکید می‌کند (Mojtahedzadeh, 2017: 29). در ژئواکونومی جنبه‌هایی از اقتصاد مورد توجه قرار می‌گیرد که اغلب با جغرافیا پیوند دارد. همچنان که بعد فرهنگی ژئوپلیتیک، ژئوکالچر نامیده می‌شود، و وقتی آب به موضوع ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شود، از آن به هیدروپلیتیک یاد می‌شود، بُعد اقتصادی ژئوپلیتیک نیز ژئواکونومی است. در حقیقت ژئواکونومی را می‌توان ژئوپلیتیکی شدن اقتصاد یا اقتصاد ژئوپلیتیکی نیز در نظر گرفت (Mokhtari Hoshi, 2018: 57). به‌نظر می‌رسد یک تعریف سه‌بخشی از ژئواکونومی می‌تواند تا حدود زیادی جامعیت داشته باشد: «ژئواکونومی استفاده از ابزارهای اقتصادی برای دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپلیتیکی؛ و تأثیر اقدامات اقتصادی سایر ملتها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور است». اولین بخش، استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشینه کردن و دفاع از منافع ملی؛

دومین بخش؛ فهم اینکه چگونه (حداقل از نظر تئوریک) قدرت اقتصادی داخلی می‌تواند موجب ارتقای تصویر قدرت یک کشور در نظام بین‌الملل شود؛ و سومین بخش، تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر ملتها و کشورها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور (Blackwill & Harris, 2016: 20). ژئواکونومی، به دلیل تعدد بازیگران در سطوح مختلف، پیچیده و متفاوت از ژئوپلیتیک است. استفاده از قدرت نظامی برای رسیدن به اهداف اقتصادی، جنبه‌ای از ژئوپلیتیک است نه ژئواکونومی. منطق ژئواکونومی منطق حاصل جمع مثبت است (همه طرف‌ها می‌تواند برنده باشند) (Mandelbaum, 2014: 9). ژئواکونومی جنبه‌ای از ژئوپلیتیک است که ابزارها و عوامل اقتصادی برآمده از فضای سرزمینی است که تعیین‌کننده مناسبات قدرت است (Janparvar, 2017: 136). حال اگر مقیاس قدرت کشور و دولت‌ها باشد ضمن اثرگذاری بر قدرت و منافع ملی، تعیین‌کننده مناسبات آن با دیگر کشورها و منطقه و جهان در ساختار قدرت است (Fakherjaffar et al., 2023: 6). این واقعیت‌های ژئواکونومیک شامل مسئله نیاز به دستیابی به بازارهای جهانی، تأمین منابع مالی از بازارهای بین‌المللی، رقابت اقتصادی با همسایگان، تعارضات منطقه‌ای، منافع مشترک اقتصادی، مسئله وابستگی تأمین منافع ملی به محیط سیاست بین‌الملل و... است (Golkarami & Kord, 2024: 244-245). در واقع، مفهوم ژئواکونومی به پیوند قدرت اقتصادی با ابزارهای ژئوپلیتیکی اشاره دارد؛ به بیان دیگر، بهره‌برداری هدفمند از مزیت‌های جغرافیایی در جهت تقویت قدرت اقتصادی کشور. موقعیت ترانزیتی نیز یکی از منابع اصلی ژئواکونومی به‌شمار می‌آید، زیرا کشورهایی که در گره‌های ترانزیتی جهانی قرار دارند، می‌توانند درآمدهای پایداری از عوارض، خدمات لجستیکی و صنایع وابسته کسب کنند و نفوذ اقتصادی خود را گسترش دهند (Luttwak, 1990: 17-23; Clayton et al., 2024: 1-2).

۳.۲. ژئوترانزیت (ژئوپلیتیک ترانزیت)

با توجه به مطالبی که پیشتر درباره ژئوپلیتیک یاد شد و اگر ژئوپلیتیک را راهبرد برآمده از جغرافیا و سرزمین یک کشور که تعیین‌کننده مناسبات قدرت آن با دیگر کشورها و قدرت‌هاست بدانیم، می‌توان گفت ژئوپلیتیک نقش‌آفرینی عوامل جغرافیایی در مناسبات قدرت یک دولت یا کشور با دیگر واحدهای سیاسی در محیط منطقه‌ای و بین‌الملل است. به بیان روشن‌تر، «هر عامل جغرافیایی و یا برآمده از جغرافیای یک کشور که در تضعیف یا تقویت قدرت ملی باشد، موضوعی ژئوپلیتیک تلقی می‌شود» (Deudney, 2000: 78). از این‌رو، ترانزیت چون برآمده از مزیت‌های جغرافیایی یک کشور است، معنای ژئوپلیتیکی پیدا می‌کند. بنابراین ترانزیت یک واقعیت ژئوپلیتیک است که می‌تواند مبنای مناسبات قدرت دولت‌ها با دیگر کشورها باشد و موقعیت آن را از نظر اقتصادی، سیاسی و امنیتی تحت تأثیر قرار دهد. پس با این وصف، ژئوترانزیت، همان

ژئوپلیتیک ترانزیت است که می‌تواند هم از نظر ایجابی و هم سلبی تعیین‌کننده مناسبات قدرت و نوع و سطح روابط و سیاست خارجی کشورها باشد. بدین ترتیب ناگفته پیداست مناسبات قدرت دامنه‌ای از روابط و سیاست‌ها بین واحدهای قدرت از صلح، همزیستی مسالمت‌آمیز، همکاری تا تنش، مشاجره و منازعه و جنگ را در برمی‌گیرد. بر پایه این تعریف، ترانزیت زمانی ژئوپلیتیک تلقی می‌شود که تعیین‌کننده مناسبات قدرت باشد و به‌نوعی بتواند در تقویت و تضعیف منافع ملی و امنیت ملی مؤثر باشد و اگر غیر از این باشد، ژئوپلیتیک محسوب نمی‌شود و اطلاق ژئوترانزیت بر آن محل اشکال است. از این‌رو، می‌طلبید پس از تعریف ژئوترانزیت، موقعیت ترانزیت تبیین و تعریف شود تا بهتر بتوان به جایگاه این واژه در این اصطلاح نائل آمد. حال در تعریف موقعیت ترانزیتی می‌توان گفت، موقعیت ترانزیتی یک کشور، به ظرفیت آن در ایفای نقش حلقه ارتباطی میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در سطح منطقه‌ای یا جهانی اطلاق می‌شود. این موقعیت به‌طور معمول بر اساس ویژگی‌های جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد، اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل چندوجهی، و توانایی در تأمین امنیت و پایداری مسیرهای ارتباطی تعریف می‌شود. کشورهای برخوردار از موقعیت ترانزیتی مناسب، از مزایای اقتصادی، سیاسی و حتی ژئوپلیتیکی گسترده‌ای بهره‌مند می‌شوند و می‌توانند وزن خود را در معادلات قدرت منطقه‌ای افزایش دهند (Notteboom & Rodrigue, 2017: 12–14). شاید این پرسش پیش آید که نسبت موقعیت ترانزیتی با کریدور و کریدور ترانزیتی کدام است؟ کریدور^۱ واژه‌ای فرانسوی است که به‌طور کلی یک مسیر خطی بزرگ است که توسط یک یا بیش از یک مد حمل‌ونقل (بزرگراه، راه‌آهن یا حمل‌ونقل عمومی) تعریف می‌شود و برای انتقال حجم بالای بار به‌کار می‌رود. کریدور به جابه‌جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه مسیری ترانزیت گفته می‌شود. از طرفی کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده می‌شود و به‌عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود (Maleki, 2023: 78). در این زمینه می‌توان گفت کریدور ترانزیتی به مسیرهای تعریف‌شده و تثبیت‌شده‌ای گفته می‌شود که با زیرساخت‌های چندوجهی (جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی) انتقال کالا و مسافر را تسهیل می‌کند (Tassadiq et al., 2025: 1–2) این کریدورها به‌طور معمول دارای پشتوانه نهادی، حقوقی و بین‌المللی هستند (Vining et al., 2023: 5–6; Carruthers, n.d: 74) و در بسیاری از موارد بخشی از راهبرد ژئوپلیتیکی کشورها محسوب می‌شوند. ساختار کریدورهای مدرن بر مبنای مشارکت منطقه‌ای و همکاری چندجانبه شکل می‌گیرد (Corridor Planning, 2019: 5). از جمله کریدورهای شناخته‌شده می‌توان به کریدور شمال-جنوب، کریدور لاجورد، تراسیکا، و ابتکار کمربند و جاده چین اشاره کرد. بندرها به‌عنوان دروازه‌های اقتصادی کشورها،

نقش کانونی در کریدورهای ترانزیتی در زنجیره‌های تأمین جهانی ایفا می‌کنند. هر بندر مهم منطقه‌ای می‌تواند به مرکز توزیع، انتقال و ارزش‌افزایی کالاها بدل شود و نقشی فراتر از فضای ملی ایفا کند. بندری مانند جبل‌علی در امارات یا گوادر در پاکستان نشان می‌دهند که سرمایه‌گذاری در بندر و پیوند آن با کریدورهای زمینی، چگونه می‌تواند نقش کشورها را در تجارت جهانی ارتقا دهد. بدین ترتیب توسعه زیرساخت‌های ترانزیت ضمن ارزش‌آفرینی اقتصادی، ظرفیت‌های سیاسی، امنیتی، اجتماعی و فرهنگی را برای کشور ایجاد می‌کند که می‌تواند با «بهره‌برداری حداکثری از موقعیت جغرافیایی کشور، در شکل‌گیری مشارکت راهبردی با کشورهای همسایه، تشکیل اتحاد و بلوک‌های جدید ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مؤثر باشد» (Akhbari et al., 2022: 71). از این منظر هر کشوری که دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت ترانزیتی داشته باشد می‌تواند با مزایای این ترانزیت بر قدرت ملی و ارزش ژئوپلیتیک خود بیفزاید. محور شدن کشور در ترانزیت با فراهم کردن زیرساخت‌های آن، سبب بالا رفتن ضریب اقتصادی و امنیتی آن در بین همسایگان و منطقه می‌شود و از طرفی در مناسبات بین‌المللی می‌تواند نقش‌آفرینی کند. به‌عبارتی، ترانزیت را می‌توان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش‌افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به‌شمار آورد.

در چارچوب این پژوهش، موقعیت ترانزیتی ایران نه‌تنها به‌مثابه یک امکان اقتصادی، بلکه به‌عنوان یک متغیر ژئواستراتژیک تحلیل می‌شود که با تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی در ارتباطی تنگاتنگ قرار دارد.

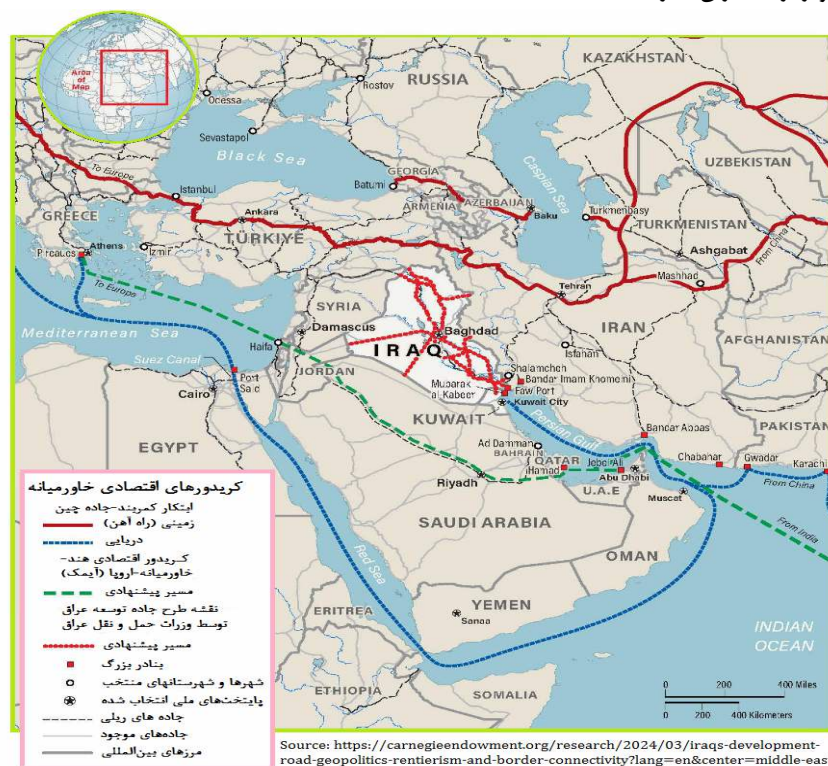
۴. یافته‌های تحقیق

۴.۱. موقعیت ژئوترانزیتی ایران

ایران از روزگاران قدیم چهارراه تمدن‌ها به‌شمار رفته و از نظر موقعیت دریایی و زمینی از مزیت بسیار مناسبی برخوردار بوده است. جایگاه جغرافیایی ایران به‌دلیل اتصال و ارتباط با دریای آزاد و قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به بیان دیگر در موقعیت ریملند در راهبرد ژئوپلیتیک جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای آن شده است. به‌نحوی که در طول تاریخ به‌واسطه این موقعیت و تقاضای جهان پیرامون آن برای رفع نیازهای متقابل مادی، موقعیت چهارراهی از بنیان‌ها و مؤلفه‌های بنیادی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کشور ایران شده است (Gol-karami and et al., 2018: 46). به‌سبب این مزیت چهارراهی، راه و فراهم کردن زیرساخت‌های آن جهت ارتباط با دنیای خارج برای حکمرانان این مرز و بوم معنادار بوده است. از این‌رو، شبکه راه‌های

تجاری برآمده از ایران زمین طی دو هزار سال شریان حیاتی گردش کالا و معنا در جوامع انسانی بوده و نخستین سیستم تجارت جهانی محسوب می‌شود و جاده ابریشم یکی از این مهم بوده است. در واقع، تنها تمدنی که در دنیای پیشامدرن شبکه گسترده‌ای از راه‌های تجاری پدید آورد و سطوح تماس پایداری با تمدن‌های همسایه ایجاد کرد، ایران بود. این شبکه راه‌ها از سپیده دم ظهور تمدن‌ها وجود داشته‌اند و خاستگاهشان هم ایران بوده و گرانیک‌هاش هم در اندرون جغرافیای ایران‌شهر قرار داشته است. بر همین بنیاد است ایران را تمدن راه‌ها را قلمداد می‌کنند (Vakili, 2023: 432-435). ایران با این پیشینه درخشان ارتباطی، امروزه هم با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی‌اش در غرب آسیا همواره در کانون مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته است. به‌نحوی که می‌توان گفت «ایران به‌عنوان چهارراه جهان، در قلب کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای حیاتی قرار گرفته است» (Dorsey, 2020: 2)، تا آنجا که برخی پژوهشگران ایران را «هارتلند کریدوری» جهان قلمداد می‌کنند (Ahmadi & Noorali, 2022: 1165). از این‌رو، جا دارد موقعیت ترانزیتی ایران و فضای کریدوری مرتبط با این موقعیت ممتاز را تشریح کنیم. در این زمینه مهم‌ترین مسیرهای پیرامونی که در چهار سوی جغرافیایی ایران قرار دارند، معرفی و بررسی و سپس با توجه به موضوع پژوهش، وضعیت ایران در کریدورهایی مانند کریدور شمال-جنوب، مسیرهای جاده ابریشم جدید و نقش ژئوپلیتیکی این مسیرها ارائه می‌شود. با این وصف، تاکنون نزدیک ده مسیر و یا پروژه ترانزیتی عمده در مناطق پیرامونی ایران قرار دارند که البته درجه اهمیت و میزان پیشرفت متفاوتی با یکدیگر دارند. این مسیرها در یک دسته‌بندی با توجه جایگاه ایران در هر کدام و جهتشان حسب شمالی - جنوبی و شرقی - غربی می‌توان دسته‌بندی کرد. بر همین مبنا، پروژه‌های ترانزیتی بندر چابهار به افغانستان، گذرگاه اقتصادی چین و پاکستان در بندر گوادر، گذرگاه بین‌المللی شمال - جنوب، گذرگاه فراافغان، کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و کریدور جاده توسعه عراق در زمره مسیرهای شمالی - جنوبی قرار می‌گیرند. ایران در کریدورهای شمال - جنوب و کریدور چابهار - افغانستان عضویت دارد و به‌طور اسمی فعال است، اما در کریدورهای فراافغان، خلیج فارس - دریای سیاه و جاده توسعه عراق، نه عضویت دارد و نه فعالیتی و حتی می‌توان گفت رقیب و یا پروژه‌های ضدایرانی برای دور زدن کشور تلقی می‌شوند. پروژه کمر بند و راه، گذرگاه اسلام‌آباد - تهران - استانبول (شرق - غرب)، گذرگاه تراسیکا، گذرگاه ترانس کاسپین، گذرگاه لاجورد، گذرگاه خلیج فارس - مدیترانه در دسته مسیرهای غربی - شرقی قرار می‌گیرند. در بین این کریدورها، ایران در کریدور تراسیکا عضویت دارد و به‌طور اسمی فعال است و در کریدورهای اسلام‌آباد - تهران - استانبول و خلیج فارس - مدیترانه عضویت دارد، اما در آنها فعال نیست و در بقیه کریدورها ایران نه عضویتی دارد و نه فعالیتی. همچنین این مسیرها و پروژه‌ها را می‌توان از منظری دیگر نیز

دسته‌بندی کرد و آن هم عبور کردن و عبور نکردن از خاک ایران است. بدین ترتیب پروژه‌های بندر چابهار، کمر بند - جاده، گذرگاه شمال - جنوب و گذرگاه اسلام‌آباد - تهران - استانبول از خاک ایران می‌گذرند و بقیه مسیرها در بیرون از ایران عبور می‌کنند. اما اهمیت گذرگاه‌هایی که از ایران نمی‌گذرند، در این است که طراحی عمده این مسیرها، به‌استثنای کمر بند - جاده، به‌گونه‌ای است که به شکل مستقیم و غیرمستقیم در رقابت با گذرگاه‌هایی تعریف شده‌اند که از ایران عبور می‌کنند و به این لحاظ، منافع ایران را به چالش می‌کشاند (Iran Chamber 8; Amir Ahmadian, 2022: 6; Research Center, 4 Tir 2022: 6). اما در بیشتر این مسیرها ایران با توجه به موقعیتش مزیت مطلق دارد و هیچ مسیر رقیبی از نظر اقتصادی برای آنها متصور نیست (شکل ۱). گذشته از این، عبور کالا از خاک ایران برای این کشورها می‌تواند منافع اقتصادی آنها را به امنیت ایران وابسته کند (Malek Hosseini, 2021: 5-6) و بر موقعیت ژئوترانزیت ایران بیفزاید.



شکل ۱. موقعیت ترانزیتی و مزیت مطلق بهره‌مندی ایران از گذرگاه‌های ترانزیتی

۲.۴. پروژه جاده توسعه عراق

پروژه جاده توسعه عراق به همراه و محوریت توسعه بندر فاو، دو پروژه بزرگ عراق برای تثبیت نقش خود به عنوان پیونددهنده و مفصل حیاتی بین آسیا و اروپا و تقویت اهمیت ژئوپلیتیکی خود است. این دو پروژه در واقع مکمل همدیگرند و در مجموع عراق را به عنوان یکی از محورهای اصلی حمل و نقل کالا از خاورمیانه به اروپا و قطب و هاب ارتباطی منطقه‌ای تبدیل می‌کنند.

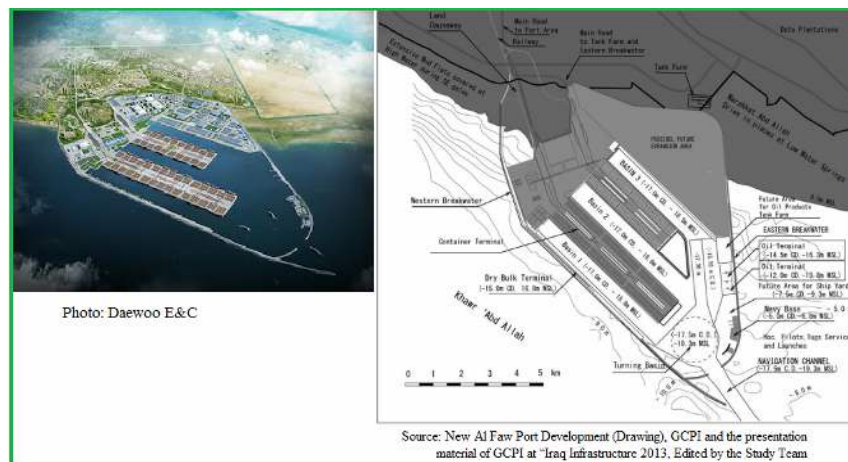
۲.۴. بندر بزرگ فاو

ساخت پروژه بندر بزرگ فاو در جنوب عراق که نقطه شروع پروژه ۱۷ میلیارد دلاری جاده توسعه عراق تلقی می‌شود، نزدیک به یک دهه پیش آغاز شد. طرح جامع بلندپروازانه عراق برای بندر شامل محموله‌های کانتینری گسترده، محموله‌های فله خشک و پایانه‌های نفتی، به همراه یک اسکله خشک و پایگاه دریایی است (جدول ۱). تکمیل ساخت و توسعه بندر بزرگ فاو در استان بصره جزو مرحله اول راه‌اندازی پروژه جاده توسعه عراق است، در صورت توسعه کامل، یکی از بزرگ‌ترین بنادر جهان خواهد بود. مرحله مقدماتی پروژه ساخت بندر فاو از سال ۲۰۲۰ طبق قراردادی بین عراق و کره جنوبی، توسط شرکت دوو کره جنوبی به مبلغ حدود ۲/۶ میلیارد شروع شد و با تکمیل محور مواصلاتی بندر فاو - ام‌القصر، تکمیل و موشک‌های بندر فاو و ساخت بخش‌های زیربنایی اسکله‌های پهلوگیری به پایان رسید و فاز اول توسعه بندر به مراحل پایانی خود نزدیک می‌شود و برنامه‌هایی برای بهره‌برداری از آن تا سال ۲۰۲۸ انجام می‌شود و امکان حمل و نقل ۳/۵ میلیون کانتینر با قطار و ۲۲ میلیون تن کالای فله در سال را فراهم می‌کند. مرحله دوم، شامل متصل کردن بندر به مناطق موردنظر پروژه از طریق تکمیل ساخت راه‌آهن و جاده‌های زمینی در عراق و ترکیه تا سال ۲۰۳۳ است که امکان حمل سالانه ۷/۵ میلیون کانتینر و ۳۳ میلیون تن کالا را فراهم می‌کند. فاز سوم که قرار است تا سال ۲۰۳۸ و بعضاً ۲۰۵۰ نهایی شود، مستلزم ایجاد شهر جدید فاو است که شامل مسکن، مرکز تجاری و بازرگانی، مدرسه و مساجد است که با تکمیل آن در زمان ترسیمی، امکان حمل سالانه ۴۰ میلیون تن کالا را فراهم می‌کند (شکل ۲) (Jafarinia et al., 2023: 365-367; Calabrese, 2024: 1).

جدول ۱. تسهیلات برنامه‌ریزی شده در مراحل توسعه مربوطه بندر بزرگ الفاو

مرحله ۳	مرحله ۲	مرحله ۱	واحد	آیتم
۷۰۰	۳/۱۰۰	۳/۹۰۰	M	اسکله برای ترمینال کانتینری
۳/۵۰۰	۱/۵۰۰	۲۰۰۰	M	اسکله برای ترمینال فله‌ای
۲۰۰	۸۰	۱۲۰	هکتار	محوطه کانتینری
۶۰	۲۰	۴۰	هکتار	محوطه برای محموله‌های فله‌ای
۱۰۰	۴۰	۶۰	هکتار	منطقه جاده آسفالت، راه‌آهن، ساختمان
۲۰۰	۵۰	۱۵۰	1000M3	سیلو برای گندم

Source: Calabrese, 2024



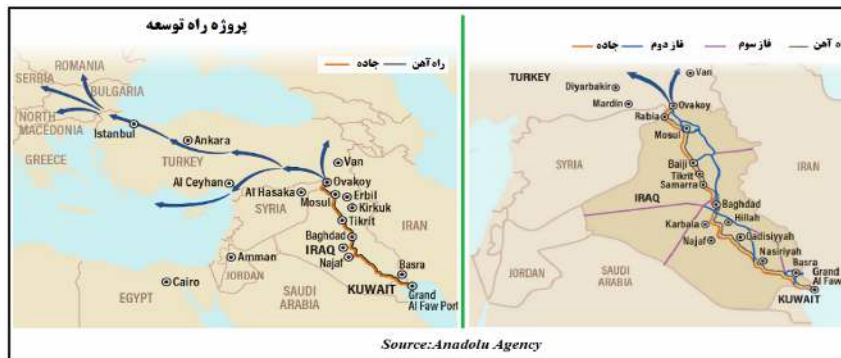
شکل ۲. بندر بزرگ فاو

بندر بزرگ فاو در بصره که ساخت آن با سرعت بالا در حال انجام است، نقطه شروع پروژه جاده توسعه است و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۵ به بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه و یکی از بزرگ‌ترین بنادر جهان تبدیل شود. بندر فاو با ظرفیت ۹۰ اسکله قرار است بندر جبل‌علی در دبی با ۶۷ اسکله را که تاکنون بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه بوده است، پشت سر بگذارد (Ozturk, 2024: 2).

۳.۴. کریدور جاده توسعه عراق

کریدور «جاده توسعه» شبکه حمل‌ونقلی را تشکیل می‌دهد که هدف آن اتصال بندر بزرگ فاو به ترکیه است. همان‌طور که پیش‌بینی شده است، ساخت این شبکه بزرگراه‌ها و راه‌آهن‌ها در سه مرحله پیش می‌رود که مرحله اول آن تا سال ۲۰۲۸، مرحله دوم در سال ۲۰۳۳ و مرحله سوم در سال ۲۰۵۰ به پایان خواهد رسید. علاوه بر ساختمان‌ها و انبارها، فضایی به مساحت ۲ میلیون متر مربع برای انباشته کانتینرهای ترمینال در نظر گرفته خواهد شد. یک کانال لایروبی به عرض ۴۰۰ متر و طول ۲۴ کیلومتر، بندر را به آب‌های عمیق متصل می‌کند. گذشته از لجستیک، این پروژه برای تقویت توسعه شهری طراحی شده است و انتظار می‌رود شهرهای جدید و قطب‌های صنعتی در امتداد کریدور ظهور پیدا کنند (Hasan, 2024: 7). امضای توافقنامه اولیه ساخت این کریدور به توافق سران عراق و ترکیه، در ۲۲ آوریل ۲۰۲۴ در بغداد برمی‌گردد. عراق این توافق را «نقشه راهی برای همکاری راهبردی و پایدار در همه زمینه‌ها» می‌داند. بر اساس این توافقنامه اولیه، کشورهای عراق، ترکیه، قطر و امارات متحده عربی در راه‌اندازی «پروژه جاده توسعه» مشارکت و همکاری خواهند داشت. پروژه ۱۷ میلیارد دلاری جاده توسعه که ابتدا در دهه ۱۹۸۰ طراحی شد - و سپس به‌عنوان کریدور «کانال خشک» شناخته شد - ساخت تقریباً ۱۲۰۰ کیلومتر (۷۴۵ مایل) مسیر ریلی دوطرفه و یک بزرگراه جدید را در نظر دارد که از الفاو در استان بصره تا مرز ترکیه در شمال امتداد دارد. این مسیر از بصره، دیوانیه، نجف، کربلا، بغداد و موصل عبور می‌کند و به و به «فیش‌خابور» در مرز بین عراق و ترکیه - قبل از اتصال به شبکه راه‌آهن و بزرگراه ترکیه - ختم می‌شود. این پروژه یک کریدور زمینی ایجاد می‌کند که بغداد و آنکارا را به هم متصل می‌کند (Calabrese B, 2024: 3). پروژه جاده توسعه به بندر اصلی ترکیه در دریای مدیترانه، بندر مرسین و اروپا از طریق استانبول از طریق یک مسیر زمینی از مرز ترکیه به بعد دسترسی خواهد داشت (Ozturk, 2024: 2). بدین ترتیب، از طریق استان الانبار به بنادر کشور سوریه در مدیترانه راه یافته و نهایتاً از طریق مسیر دریایی به کشورهای اروپایی متصل می‌شود (Jafarinia et al., 2023: 365-367). مهم‌تر آنکه، این پروژه طبق قرارداد منعقد در ۲۰۲۴ بین عراق و ترکیه قرار است که امارات متحده عربی و قطر هم به این پروژه بپیوندند که آنها هم به این پروژه پیوسته‌اند. انتظار می‌رود عربستان سعودی به این پروژه بپیوندند، به‌ویژه پس از اعلام برنامه‌های خود در سال گذشته برای ساخت راه‌آهن از دریای سرخ به شمال عراق. احتمالاً غیبت ریاض به این دلیل است که عربستان سعودی بر پروژه‌های عظیم در داخل پادشاهی تمرکز کرده است و می‌خواهد بر روی آیمک (کریدور هند - خاورمیانه - اروپا) تمرکز کند (Halligan & Mahmoud, 2024: 3). بودجه این پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد شده که ۶/۵ میلیارد دلار

برای بزرگراه و ۱۰/۵ میلیارد دلار برای قطار برقی است. پروژه جاده توسعه در بخش عراق در سه مرحله اجرا می‌شود که پیش از این توضیح داده شد (Jafarinia et al., 2023: 365-367).



شکل ۳. چشم‌انداز پروژه جاده توسعه و فازهای سه‌گانه آن

سه کشور عربی مشارکت‌کننده به‌طور مستقیم از این پروژه برای تقویت تجارت درون منطقه‌ای خود بهره خواهند برد و این یکی از نقاط قوت این پروژه است. این امر نشان‌دهنده آغاز جاده توسعه خواهد بود که از آنجا قطارهای سریع‌السیر کالاها و مسافران را با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت در سراسر عراق جابه‌جا می‌کنند. همچنین مراکز لجستیکی و شهرهای صنعتی نیز برای این شبکه در نظر گرفته شده است که می‌تواند شامل خطوط لوله نفت و گاز باشد. برآورد می‌شود که پروژه جاده توسعه می‌تواند سالانه ۴ میلیارد دلار درآمد و دست‌کم ۱۰۰ هزار شغل در عراق ایجاد کند. راه توسعه برخلاف آیمک که در آن نقاط بارگیری و تخلیه زیادی وجود دارد که بر هزینه‌ها افزوده می‌شود و زمان بیشتری را می‌طلبد، هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش و زمان حمل‌ونقل کمتری را ارائه می‌دهد. همچنین برخلاف آیمک، جاده توسعه عراق از مسیر اسرائیل عبور نخواهد کرد یا درگیر آن نخواهد بود. در عوض قصد دارد از ترکیه عبور کند (Halligan & Mahmoud, 2024: 3). توسعه و تکمیل جاده توسعه (شامل راه آهن، قطار سریع‌السیر، بزرگراه و انتقال خطوط لوله نفت و گاز از بندر فاو عراق به ترکیه و اروپا) مورد تأیید نخبگان سیاسی و حاکمیت عراق قرار دارد و تقریباً می‌توان گفت این پروژه مهم‌ترین اولویت اقتصادی عراق در آینده است، چراکه بهره‌برداری از این ابرپروژه چنان اهمیتی در مسیر ترانزیت جهان ایجاد خواهد کرد که بتوان آن را رقیب کانال سوئز در مسیر ترانزیت شرق به غرب و مسیر ترانزیت شمال - جنوب جمهوری اسلامی ایران، و کریدور هند-خاورمیانه-اروپا به‌شمار می‌رود که هیچ‌کدام از این پروژه‌ها از عراق عبور نمی‌کنند. این پروژه درآمد اقتصادی شایان توجهی برای عراق خواهد داشت، زیرا در مرکز تجارت کالا و نفت جهان قرار می‌گیرد و به عقیده برخی از صاحب‌نظران

نوسازی عراق با توسعه این پروژه رخ خواهد داد. پروژه راه توسعه یک مسیر تجاری جایگزین را ارائه می‌دهد که از اختلالات احتمالی در مسیرهای کلیدی دیگر مانند جاده ابریشم چین که به‌طور مستقیم از عراق عبور نمی‌کند، عبور می‌کند. پس از بهره‌برداری، انتظار می‌رود این پروژه به‌طور چشمگیری زمان حمل‌ونقل را کاهش دهد و به‌طور بالقوه محموله‌ها از دماغه امید نیک و دریای سرخ را تنها در ۲۵ روز تکمیل کند که به‌ترتیب از ۴۵ و ۳۵ روز فعلی کمتر است (Kamadan, 2024: 3).

۴.۴. اهداف مدنظر عراق از راه‌اندازی جاده توسعه

۴.۴.۱. اهداف زیرساختی

هدف از این پروژه ایجاد شبکه حمل‌ونقلی است که خلیج فارس را به ترکیه متصل می‌کند. پروژه جاده توسعه با شبکه گسترده آن از بصره تا موصل و در نهایت به ترکیه متصل می‌شود، تجارت منطقه‌ای را متحول می‌کند. این مسیر که پس از موصل از طریق اواکوی^۱ وارد ترکیه می‌شود، پس از تکمیل، زیرساخت جاده‌ای و راه‌آهن به طول ۱۲۰۰ کیلومتر (۷۴۵ مایل) به‌عنوان یک مجرای مهم بین مرز ترکیه و بندر مرسین عمل می‌کند و مسیرهای تجاری به اروپا را از طریق استانبول تسهیل می‌کند. ابتکار زیرساخت راهبردی نه تنها با هدف کوتاه کردن زمان سفر بین آسیا و اروپا، بلکه عراق و ترکیه را به‌عنوان قطب‌های ترانزیتی محوری قرار می‌دهد (Kamadan, 2024: 2). این پروژه بندرگاهی با هدف پذیرش کشتی‌های بزرگ و حجم محموله‌های بالا خطوط انتقال کالا در منطقه را به شکل جدی تقویت می‌کند. عراق با ارتقای زیرساخت‌های بندری و افزایش ظرفیت آن می‌تواند ترانزیت محموله‌های بزرگ‌تری را انجام دهد. تجار بین‌المللی بیشتری را جذب کند و اتکا به بنادر کشورهای همسایه را کاهش دهد. عراق با ایجاد چنین زیرساختی می‌تواند به‌عنوان یک مرکز تجاری منطقه‌ای مبادله کالا بین کشورهای مختلف را تسهیل کند و تجارت بین منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی را تقویت کند. به‌نحوی که عراق را قادر می‌سازد تا با کشورهای همسایه خود در خلیج فارس مانند کویت، عربستان سعودی و ایران ارتباط برقرار کند و با تقویت روابط تجاری فرصت‌های جدیدی برای همکاری ایجاد کند (Zarghani & Gholizadeh, 2023: 17).

۴.۴.۲. اهداف اقتصادی

پروژه جاده توسعه از یک دوره بی‌ثباتی سیاسی و اجتماعی در عراق سر برآورد که ناشی از خشم فزاینده عمومی از کاستی‌های موجود در نحوه مدیریت کشور از نظر سیاسی و اقتصادی بود

1. Ovakoy

(Abdulwahab, 2024: 4). این پروژه به عنوان راهی برای کاهش نارضایتی مردم از طریق نشان دادن قصد دولت برای انجام پروژه‌های بزرگ و تنوع بخشیدن به اقتصادی تلقی می‌شد که امروزه اغلب به نفت و گاز وابسته است؛ اما بدون تلاش برای تغییر شدید روابط قدرت و سیستم حکومتی حاکم در عراق دنبال شده است (Alaaldin, 2024: 3). در عمل تنها منبع درآمد دولت عراق بخش هیدروکربن است که تقریباً ۹۳ درصد از درآمدهای دولتی را به خود اختصاص می‌دهد. دولت محمد شیاع السودانی، جاده توسعه را ابزاری برای تسریع توسعه اقتصادی عراق، تقویت ارتباط این کشور با بازارهای جهانی و ایجاد منابع جدید درآمد و فرصت‌های شغلی می‌داند (Abdulwahab, 2024: 6). جاده توسعه یک پروژه اقتصادی است که حول یک هدف سیاسی می‌چرخد، یعنی حفظ وضعیت موجود با جست‌وجوی راه‌حل‌های جزئی برای چالش‌های اقتصادی. هدف جاده توسعه دستیابی به چیزی فراتر از اتصال تجاری فرامرزی است، زیرا این جاده همچنین به عنوان شریانی عمل می‌کند که اجازه می‌دهد خون جدیدی به بدنه اقتصاد عراق سرازیر شود (Alaaldin, 2024: 4). این پروژه چیزی فراتر از جاده‌ها و راه‌آهن‌هایی که بندر فاو را به بندر مرزی عراق در جنوب عراق وصل می‌کند، خواهد بود. کارخانه‌ها و کارگاه‌ها در کنارگذر آن، امکان فعالیت‌های تجاری و ایجاد تعداد زیادی فرصت شغلی را فراهم می‌کنند. بر اساس این طرح، جاده توسعه که بیشتر خارج از مراکز شهرها و در مناطق کویری خواهد بود، اجازه می‌دهد تا وزن فعالیت‌های اقتصادی از مراکز شهری شلوغ با زیرساخت‌های قدیمی خارج شود و به تحریک مهاجرت به مناطق حاشیه‌ای کمک کند. از این رو، این پروژه را می‌توان به عنوان ستونی از اقتصاد غیرنفتی پایدار و پیوندی با همسایگان عراق در منطقه، در راستای تلاش‌های یکپارچه‌سازی اقتصادی اعلام کرد که فرصت‌های بسیاری را برای عراق فراهم می‌کند تا نقش خود را در ترانزیت منطقه‌ای و موقعیت ژئوپلیتیکی خود تقویت کرد و به یک مرکز کلیدی جدید برای تجارت آسیا و اروپا تبدیل شود. عراقی‌ها بر این باورند که جاده توسعه تجارت بین آسیا و اروپا را افزایش می‌دهد و مدت زمان حمل کالا بین بندر شانگهای چین و بندر روتردام هلند را از ۳۳ به ۱۵ روز کاهش می‌دهد. آنها درآمد سالانه جاده توسعه را حدود ۴ میلیارد دلار تخمین می‌زنند (Hasan, 2024: 2-3).

۳.۴.۴ اهداف ژئوپلیتیکی

این پروژه هرچند با اهداف زیرساختی و اقتصادی از سوی عراق اعلان شده است، اما برای کشوری که از تنگناهای ژئوپلیتیکی رنج می‌برد نمی‌تواند بدون اهداف ژئوپلیتیکی و نقش‌آفرینی در مناسبات قدرت در محیط همسایگی، منطقه‌ای و بین‌المللی نباشد. از سوی دیگر، سال‌هاست که این کشور با ناپایداری سیاسی و امنیتی در داخل مواجه است و از این منظر با خلأ ژئوپلیتیک

دست‌وپنجه نرم می‌کند. از این‌رو، این پروژه با این حجم، بی‌گمان خبر از معماری ژئوپلیتیکی جدیدی در عراق می‌دهد که می‌تواند پاسخ مناسبی به تنگنایهای جغرافیایی‌اش باشد و تغییرات عمیق مثبتی را در تنگنایهای تاریخی بازیگری آن در منطقه و محیط بین‌الملل ایجاد کند (Yassin, 2024: 24). عراق با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی خویش با راه‌اندازی این پروژه به دنبال فعال‌سازی دارایی‌های راهبردی ارتباطی خود است تا از این طریق بتواند به بازیگر اصلی ژئوپلیتیک منطقه‌ای و جهانی تبدیل شود (Abdulwahab, 2024: 4). در واقع، عراق با این پروژه می‌خواهد ضمن کاهش وابستگی به خلیج فارس، راه خود را برای ادغام در پروژه‌های راهبردی منطقه‌ای باز کند. هدف اصلی عراق این است که این پروژه را با طرح یک کمربند یک جاده گسترده‌تر چین مرتبط کرده و آن را به عنوان بخشی از مسیر جایگزین کانال سوئز و کریدور شمال - جنوب معرفی کند (Yassin, 2024: 25-26). از این‌رو، جاده توسعه با خروج عراق از تنگنا رقابت‌پذیری بنادر آن نسبت به بنادر منطقه را ارتقا می‌دهد. از مهم‌ترین اهداف پروژه جاده توسعه عراق آماده‌سازی برای پل زمینی بین آسیای شرقی و اروپا از طریق ترکیه و سوریه است (Abdulwahab, 2024: 6). زیرا فاصله بنادر عراق با سرزمین‌های ترکیه بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر نیست که خط راه‌آهن (بغداد- برلین) آن را پیوند می‌دهد. بندر فاو به یکی از مهم‌ترین بنادر راهبردی تبدیل می‌شود که نقشه حمل‌ونقل بانک جهانی را تغییر می‌دهد. عراق دارای پتانسیل‌های اقتصادی است که آن را به مرکز جهانی تجارت و سرمایه‌گذاری تبدیل می‌کند (Zahidee & Edam, 2021: 3136). همچنین به نظر می‌رسد که بندر فاو که به عنوان بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه برنامه‌ریزی شده است، حضور عراق را به عنوان یک بازیگر کلیدی در خلیج فارس مجدداً تثبیت خواهد کرد و مشکل دسترسی محدود به دریا را حل خواهد کرد (Hasan, 2024: 4).

۴.۴.۴. اهداف سیاسی

عراق درصدد است از طریق این پروژه سرمایه‌گذاری بیشتری در خلیج فارس و سرزمین خود جذب کند. از دید مقامات عراق، وارد کردن سرمایه‌گذاری در خلیج فارس اولاً به این معناست که کشورهای خلیج فارس احساس می‌کنند در عراق سرمایه‌گذاری بیشتری دارند، بنابراین آنها بیشتر روی ثبات عراق سرمایه‌گذاری می‌کنند؛ ثانیاً، بازار عراق کاملاً تحت تسلط ایران و ترکیه است و با وارد کردن سرمایه‌گذاری بیشتر خلیج فارس، این نوعی از بین بردن نفوذ ایران و ترکیه است (Halligan & Mahmoud, 2024: 6). در زمانی که درگیری‌های جهانی و منطقه‌ای تشدید می‌شود، اجرای این پروژه اهمیت خود را در ایجاد ثبات در عراق، یکی از حیاتی‌ترین همسایگان ترکیه نشان می‌دهد. این پروژه با هدف متحد کردن مجدد جغرافیای عراق که پس از اشغال

آمریکا در سال ۲۰۰۳ در امتداد خطوط قومی و فرقه‌ای تقسیم شده است، در محور شمال-جنوب است. «پروژه جاده توسعه» نه تنها روابط ترکیه و عراق را در همکاری‌های اقتصادی، بلکه در مبارزه با تروریسم و سایر زمینه‌ها نیز تعمیق می‌بخشد. ساخت جاده زمینی و راه‌آهن که بندر بصره را به بنادر ترکیه متصل می‌کند، ترکیه و عراق را به کشورهای محوری در اقتصاد جهانی تبدیل می‌کند (Kamadan, 2024: 3). فراتر از آن، این پروژه به بازتعریف مرزهای جنوبی و شمالی عراق، که هر دو بخشی جدایی‌ناپذیر از جاده توسعه هستند، پس از مدت‌ها عرصه درگیری و بی‌ثباتی کمک می‌کند. فاو، شبه‌جزیره‌ای در منتهی‌الیه جنوب کشور، شاهد برخی از شدیدترین نبردها در طول جنگ تحمیلی عراق علیه ایران (۱۹۸۰-۱۹۸۸) بود. این واقعیت که فاو به نماد برجسته آن جنگ تبدیل شد، تنها بر شکنندگی این منطقه مرزی و نیاز به تقویت پیوندهای آن با مرکز کمک کرد. بنابراین، بندر جدید توسعه بسیار مهمی در شبه‌جزیره است که پیامدهای مهمی برای بازتعریف قابلیت اقتصادی فاو و ارتباطات با بقیه عراق خواهد داشت. مرز شمالی همچنین میدانی برای درگیری‌ها بوده است که زمانی به اوج خود رسید که به اصطلاح دولت اسلامی (داعش) کنترل استان نینوا را به دست گرفت و پاکسازی قومی و فرقه‌ای را انجام داد و کل منطقه را بی‌ثبات کرد. از سوی دیگر در شمال عراق نیز ترکیه مرتباً منطقه مرزی را بمباران می‌کند، درحالی‌که پ.ک.ک و گروه‌های شبه‌نظامی عراقی گهگاه به دنبال ضدحمله و توقف پیشروی‌های ارتش ترکیه هستند. این پروژه نمونه‌ای از این خواهد بود که چگونه مناطق مرزی بحث‌برانگیز می‌توانند با توسعه تغییر شکل دهند (Hasan, 2024: 5-6).

۵. تجزیه و تحلیل

بر اساس چارچوب سوات و وزن ژئوپلیتیکی، ایران در حوزه ترانزیت دارای نقاط قوتی چون موقعیت ممتاز جغرافیایی، مرزهای ژئوپلیتیکی گسترده با ۱۵ کشور، دسترسی به خلیج فارس و دریای عمان، و زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای پایه‌ای است. نقاط ضعف شامل ضعف نهادهای هماهنگ‌کننده، تحریم‌های بین‌المللی، سرمایه‌گذاری ناکافی در بنادر، فرسودگی زیرساخت‌ها و ناهم‌افزایی سیاستی و نهادی است. با وجود این، پروژه جاده توسعه عراق می‌تواند پیامدهای مثبت و منفی به‌طور مستقیم و غیرمستقیم برای موقعیت ترانزیتی کشور را در ابعاد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی به شرح ذیل رقم بزند.

۵.۱. تهدیدات

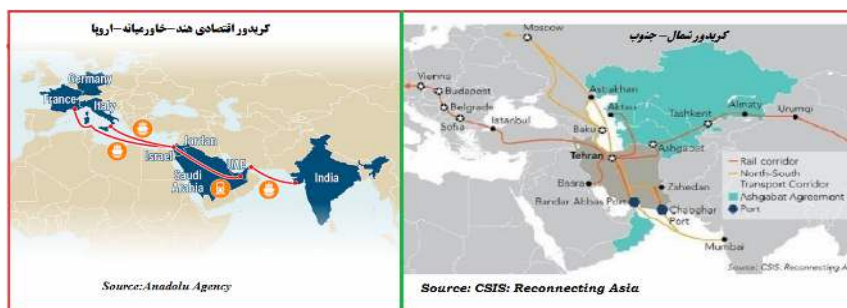
۵.۱.۱. تأثیرات پروژه ابتکاری عراق بر پروژه‌های ترانزیتی مرتبط با ایران

اثرگذاری پروژه جاده توسعه عراق بر پروژه‌های ترانزیتی عبوری از ایران از جمله کریدورهای اصلی شمال - جنوب و یک کمربند - یک جاده چین و همچنین پیوسته‌ها و امتدادهای کریدورهای ایران در کشورهای ترکیه و عراق، به شرح ذیل تشریح می‌شود.

۵.۱.۱.۱. تأثیر بر کریدور شمال - جنوب

یکی از کریدورهای مهمی که از ایران می‌گذرد کریدور شمال - جنوب با محوریت روسیه است. این پروژه با هزینه تخمینی ۱۵/۴ میلیارد دلار در نظر گرفته شده است (Hasan, 2024: 15). ذی‌نفعان این پروژه ایران و روسیه و در بهترین حالت هند است. با توجه به تنش‌های ژئوپلیتیک جاری و احتمال افزایش آن بین اروپا و روسیه، بعید است که اروپا بخواهد از سن‌پترزبورگ به‌عنوان نقطه پایانی این کریدور استفاده کند. از این‌رو، این کریدور انگیزه و معنای اصلی خود را از دست می‌دهد. کریدور شمال-جنوب بدون ذی‌نفع بودن اروپا در تجارت بین‌المللی شانس چندانی ندارد. حتی اگر روسیه از طریق این کریدور کالاهای اصلی خود مانند نفت و گاز را صادر کند، توان تقاضای روسیه به‌تنهایی نمی‌تواند پروژه را حفظ کند و سرمایه‌گذاری لازم را جذب نخواهد کرد. این نقطه ضعف اصلی این کریدور است، حتی قبل از در نظر گرفتن جزئیات اقتصادی (Malek Hosseini, 2021: 13). با این وجود پروژه جاده توسعه عراق با هدف‌گذاری که برای آن از سوی عراق و سپس ترکیه شده است می‌تواند پرکننده خلأ متصل نبودن کریدور شمال - جنوب برای اروپا باشد و این پروژه ۱۷ میلیارد دلاری تکمیل‌کننده نیازهای مصرفی و کمبود انرژی اروپا در بلندمدت باشد. به‌نظر می‌رسد در صورت راه‌اندازی جاده توسعه عراق، با وجود کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا (آیمک)، گزینه‌های هند برای پیوستن به اروپا و کم‌رغبتی آن نسبت به کریدور شمال - جنوب بیشتر خواهد شد. با این وجود کریدور جاده توسعه عراق نیز نمی‌تواند اولویت اصلی هند برای اتصال به اروپا باشد، چراکه هند همواره مسائل سیاست خارجی خود را از دریچه چین می‌نگرد و بسیار مایل است در معادلات بین‌المللی قدرتی همتراز چین به‌حساب بیاید؛ به همین دلیل هندی‌ها در پاسخ به ابتکار کمربند - جاده چین، ابتکار کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا یا آیمک را مطرح کرده‌اند که از بنادر غربی هند به امارات متحده عربی و از آنجا از طریق خاک عربستان و اردن به اسرائیل و بندر حیفا متصل می‌شود و سپس از آنجا از طریق یک مسیر دریایی به بندر پیرائوس یونان و از آنجا به قلب اروپا متصل می‌شود. از این‌رو، بعید به‌نظر می‌رسد هندی‌ها انگیزه‌ای جدی برای پیوستن به جاده توسعه عراق داشته باشند. از طرف دیگر اگرچه هند درصدد است از طریق ابتکار آیمک خود به

اروپا متصل شود، اما همچنان برای اتصال به آسیای مرکزی که جهت ایجاد موازنه در برابر چین و محاصره سیاسی پاکستان برای دهلی‌نو بسیار حیاتی است، به کریدور شمال- جنوب ایران وابسته خواهد بود. مضافاً اینکه روابط روبه رشد هند و روسیه نیاز به اتصال زمینی بین دو کشور را بیش از پیش عیان ساخته و طبیعتاً مناسب‌ترین و در دسترس‌ترین مسیر زمینی برای این اتصال، کریدور شمال- جنوب است. همچنین هندی‌ها بندر چابهار ایران را صرفاً از دریچه اقتصاد نمی‌نگرند و آن را به مثابه یک دارایی راهبردی در نظر می‌گیرند که از طریق آن می‌توانند به حضور منطقه‌ای چین در بندر گوادر پاکستان پاسخ دهند و در رقابت برای اتصال منطقه‌ای، معادلات و ترتیبات مخصوص خود را بسازند و طبیعتاً از منظر هندی‌ها اتصال آسیای مرکزی به آب‌های آزاد باید از طریق چابهار ایران انجام گیرد نه گوادر پاکستان. با لحاظ جمیع جهات و در نظر گرفتن رقابت‌های گسترده برای اتصال منطقه‌ای می‌توان گفت کریدور راه توسعه عراق اگرچه از ارزش راهبردی کریدور شمال- جنوب ایران خواهد کاست، اما به کل آن را از بین نخواهد برد.



شکل ۴. مسیر کریدورهای شمال- جنوب و ایمک

۵.۱.۱. ۲. تأثیر بر پروژه یک کمربند - یک جاده چین

پروژه یک کمربند - یک جاده چین قرار است محصولات تولیدی شرق آسیا با محوریت چین به بازار مصرفی غرب آسیا و اروپا روانه کند. این پروژه از سه مسیر پیش‌بینی شده: شمالی (خشکی)، میانی، جنوبی (دریایی)؛ که به نظر می‌رسد ایران یکی از مناطق هدف مسیر میانی این پروژه ترانزیتی بزرگ باشد. تفاهم‌نامه ۲۵ ساله راهبردی بین ایران و چین در این راستا قابل تحلیل است و یکی از ابعاد مهم اجرایی‌سازی آن می‌تواند عبور بخشی از این مگا پروژه ترانزیتی از ایران باشد؛ اما تاکنون با وجود ارتباطات گسترده تجاری چین با ایران، گام رو به جلویی در عملیاتی شدن آن صورت نگرفته است. در این میان، در سال‌های اخیر عراق به یکی از مقاصد پیشرو

برای سرمایه‌گذاری‌های چینی در خاورمیانه و پیوندی حیاتی در طرح یک کمربند - یک جاده پکن تبدیل شده است. به‌نحوی که پکن تنها در سال ۲۰۲۱ قراردادهایی به ارزش ۱۰/۵ میلیارد دلار در زمینه نفت و گاز و سرمایه‌گذاری‌هایی در مخابرات و کشاورزی با بغداد امضا کرده است (Middle East Institute, 2023). با این وصف، جاده توسعه می‌تواند بستری برای ارتباط بیشتر چین با عراق و منطقه جذابی برای سرمایه‌گذاری آن باشد. هرچند پروژه توسعه عراق از نظر زیرساخت‌ها و مناطقی که در برمی‌گیرد، به‌مراتب کوچک‌تر و منطقه‌ای‌تر از یک کمربند - یک جاده چین است و بیشتر بر تجارت از طریق مسیرهای دریایی از هند و شرق آسیا متمرکز است. اما پروژه یک کمربند - یک جاده در حال حاضر مسیر دریایی خلیج فارس را در نظر نگرفته و از کنیا و جیبوتی عبور می‌کند و از طریق دریای سرخ به کانال سوئز می‌رسد. با این حال، زمانی که چین مسیر دریایی یک کمربند - یک جاده را طراحی کرد، پروژه جاده توسعه عراق را در محاسبات خود در نظر نگرفته بود. حال اگر مسیر پروژه جاده توسعه از طریق خلیج فارس به نظر هزینه و زمان به‌صرفه‌تر باشد، چین ممکن است در محاسبات خود تجدیدنظر کرده و به تغییر مسیر و حمایت از جاده توسعه عراق فکر کند (Middle East Institute, 2023). گذشته از این، چین با سرمایه‌گذاری‌هایی که در بندر گوادر پاکستان کرده و استقبال ایران از سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار، می‌تواند به‌سبب تخاصم ژئوپلیتیکی که با هند دارد، بیشتر آن را به سمت توجه به عراق از مسیر خلیج فارس و پیوستن به جاده توسعه عراق سوق دهد. با وجود این، پروژه جاده توسعه عراق می‌تواند عبور مسیر میانی پروژه یک کمربند - یک جاده چین از ایران را تحت تأثیر قرار دهد و آن را از اولویت پکن خارج سازد. از این‌رو، چین با متمرکز شدن بر مسیر دریایی خلیج فارس و پیوستن به پروژه جاده توسعه عراق، ترجیح آن را بر عبور مسیر میانی از کشورهای ترکیه و یا کشورهای حوزه قفقاز و نگذشتن آن از ایران، بیشتر و مصمم‌تر می‌کند. گذشته از اینها، ضعف زیرساختی بنادر هم‌ارز ایران با بنادر عراق مانند خرمشهر، چابهار و غیره و همچنین انزوای بین‌المللی ایران و تأثیر تحریم‌ها می‌تواند مزید بر علت شود و نگرانی‌های ایران را درباره جاه‌طلبی‌های عراق در جلب توجه چینی‌ها بیشتر کند (Middle East Institute, 2023). با وجود این، پروژه جاده توسعه عراق و توسعه بندر فاو می‌تواند چالشی بیشتر برای ایران در این زمینه باشد و از ارزش راهبردی ایران در عملیاتی شدن پروژه کریدوری پکن بکاهد.

در مجموع ایران نگرانی‌های عمده‌ای در مورد جاه‌طلبی‌های ترانزیتی عراق و همکاری‌اش با چین دارد، از تضعیف احتمالی موقعیت خود در تجارت ترانزیتی گرفته تا این واقعیت که بندر خرمشهر در نزدیکی ایران از موقعیت ژئوپلیتیکی مشابه فاو برخوردار نیست. ایران به‌ویژه نگران است که عراق به‌عنوان یک بازیگر منطقه‌ای در حمل‌ونقل دریایی پیشی بگیرد. تهران بر این باور است که بنادر ایران نباید سهم کمتری از حمل‌ونقل ترانزیت منطقه‌ای نسبت به بندر عراق

داشته باشند. بنادر ایران در حال حاضر تقریباً ۱/۸ میلیون واحد معادل بیست فوت (TEU) را جابه‌جا می‌کنند، درحالی‌که ظرفیت کانتینری در بنادر ایران در مارس ۲۰۲۲ بالغ بر ۲/۱ میلیون TEU بود که ۱۳/۵ درصد نسبت به سال گذشته افزایش داشت. درحالی‌که کارشناسان از ظرفیت بالقوه ایران برای رسیدگی به ترافیک ترانزیتی منطقه‌ای خوش‌بین هستند و آن را تا ۲۰۰ میلیون تن در هر ساعت تخمین می‌زنند، حجم فعلی بسیار کمتر و کمتر از ۱۰ میلیون تن در هر ساعت است. در حال حاضر، بخش‌های حمل‌ونقل، بندر، ترانزیت و لجستیک ایران تحت تأثیر تنش‌های ژئوپلیتیکی و تحریم‌های بین‌المللی هستند و این مسائل سبب شده است تا ایران نتواند به پتانسیل خود به‌عنوان یک رهبر منطقه‌ای در حمل‌ونقل و تجارت دست یابد (Middle East Institute, 2023).

۵.۱.۱.۳. تأثیر بر ترانزیت دوجانبه ترکیه و ایران

با راه‌اندازی جاده توسعه و بندر فاو، بخشی از مسیر زمینی و ریلی حمل کالا و مسافر بین ترکیه و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به سمت کریدور جدید تغییر مسیر خواهد داد. پروژه جاده توسعه عراق اغلب به همکاری ترکیه بستگی دارد، زیرا در این پروژه ترکیه نقطه اتصال با اروپا خواهد بود که به سطح بالایی از هماهنگی بین دو کشور از جمله اتصال خطوط راه‌آهن نیاز دارد. ترکیه انگیزه‌های زیادی برای راه‌اندازی این پروژه دارد؛ چراکه این پروژه را بخشی از سیاست هاب‌شدن ترانزیتی خود در منطقه می‌داند و همچنین با این پروژه می‌تواند بخشی از ناامنی‌های مشترک با عراق مانند ناامنی‌های پ.ک.ک را کنترل و مدیریت کند. مهم‌تر آنکه، با این پروژه از وابستگی به ایران در ارتباط با خلیج فارس رهایی یابد؛ چراکه تنها مسیر جاده‌ای و ریلی دسترسی ترکیه به خلیج فارس و کشورهای عرب منطقه، مسیر جمهوری اسلامی ایران است. با اینکه حجم مبادلات تجاری بین ایران و ترکیه شایان توجه است و در سال ۲۰۲۲ به ۶/۴۲ میلیارد دلار رسید (Ozturk, 2024: 7) و همچنین اشتراکات زیادی در روابط تاریخی سیاسی و اقتصادی دو کشور وجود دارد؛ اما اینها دلیلی نمی‌شود که ترکیه به راه جایگزین برای ارتباط با خلیج فارس نیندیشد. گذشته از این، فقدان زیرساخت‌های حمل‌ونقل قابل اعتماد بین دو کشور ایران و ترکیه می‌تواند مزید بر علت باشد. یک راه‌آهن بین ایران و ترکیه وجود دارد، اما محدود است و اغلب به دلیل تنش‌های سیاسی بین دو کشور مختل شده و اینها مانع از رشد روابط اقتصادی و ترانزیتی بین تهران و آنکارا شده است. حال با راه‌اندازی جاده توسعه و بندر فاو، بخش زیادی از مسیر زمینی و ریلی حمل کالا و مسافر بین ترکیه و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به سمت کریدور جدید تغییر مسیر خواهد داد. با وجود این، ترکیه با راه‌اندازی پروژه جاده توسعه عراق ضمن دسترسی راحت به خلیج فارس، با ضعف‌های سیاسی و اقتصادی که عراق دارد می‌تواند

بهتر منویات و بلندپروازی‌های جاه‌طلبانه‌اش در عراق و از بستر آن در ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه پیاده کند، همچنین دیگر ایران برای آن تنها گزینه دسترسی به خلیج فارس نباشد. گذشته از این، پروژه جاده توسعه عراق می‌تواند کریدور اسلام‌آباد - تهران - استانبول (شرق - غرب) که ایران در آن عضویت دارد، اراده آنکارا را در فعال شدن آن تحت تأثیر قرار دهد و به‌نوعی همچنان معلق بماند. با این وصف، جاده توسعه عراق با این موارد می‌تواند گزینه‌های راهبردی بهتری برای ترکیه در ارتباط با ایران فراهم کند و موقعیت ژئوترانزیتی ایران را برای آن کشور کم‌اهمیت کند.

۵.۱.۱.۴. تأثیر بر ترانزیت دوجانبه عراق و ایران

یکی از مهم‌ترین محورهای ترانزیتی ایران کریدور شرق - غرب است که قرار است ایران از طریق خط شلمچه - بصره به راه‌آهن عراق پیوندد و از آنجا به سمت بندر دیرالزور به دریای مدیترانه برسد. خط آهن شلمچه - بصره با ۳۲ کیلومتر حلقه مفقوده‌ای است که می‌تواند ایران را به غرب آسیا و سواحل مدیترانه، راه‌آهن حجاز - اردن و همچنین عتبات عالیات متصل کند و از سوی دیگر، «عراق را به خط آهن ابریشم و کشورهای شرق آسیا از جمله چین، هند و پاکستان متصل خواهد ساخت» (Mohammadpour & Buyeh, 2022: 126). به همین سبب، ایران سال‌هاست که به دنبال تکمیل خط راه‌آهن شلمچه - بصره است تا بتواند کریدور مقاومت با ارزش راهبردی‌اش ایران را به شرق مدیترانه متصل می‌کند، فعال کند. با این حال عراق با مطرح ساختن پروژه جاده توسعه به‌نظر می‌رسد خود را شمالی - جنوبی تعریف کرده و از احداث خط آهن شلمچه - بصره رغبتی نشان نداده است و حتی سعی کرده در صورت راه‌انداز کارکرد آن را محدود به جابه‌جایی زائران و مسافران کند و نه اینکه مسیری ترانزیتی برای جابه‌جایی کالا و تجارت بین دو کشور و کشورهای امتداد آن باشد. درحالی‌که ایران امیدوار است انتقال مسافر فاز اول این پروژه باشد و در آینده شاهد انتقال کالا از این راه نیز باشیم (Mousavi Khalkhali, October 17, 2023) و این نشان می‌دهد برای عراق اولویت در حال حاضر چیزی جز کریدور معروف به «پروژه جاده توسعه» نیست. از این‌رو، این امر برخلاف راهبرد کریدوری و ژئوپلیتیکی ایران است. عراق به دنبال تغییر مسیر تجارت عمده با ایران و از طریق آن به مسیر فاو است که این کشور را به کانون تجارت در منطقه میان خلیج فارس و اروپا تبدیل می‌کند و می‌خواهد بار تجاری موقعیت کانونی ایران در کریدورهای شرق و غرب و شمال و جنوب به سمت مسیرهای تجاری منتهی به فاو هدایت و سرریز شود. با کمک ترکیه و امارات، عراق در تلاش است تا فاو را به راه‌آهن ملی عراق وصل و آن راه‌آهن را به ترکیه در شمال متصل کند و یک کریدور حمل‌ونقل جایگزین ایجاد کند که احتمالاً تأثیر منفی بر ترافیک ترانزیتی ایران به ترکیه خواهد

داشت (Middle East Institute, 2023). چنین امری نه تنها موقعیت ژئوپلیتیکی ایران را تضعیف می‌کند، بلکه رقبای منطقه‌ای ایران و به‌ویژه ترکیه را که ردپای آن در بسیاری از کریدورهای منطقه‌ای علیه ایران دیده می‌شود، تقویت می‌کند و وزن ژئوپلیتیکی آن را ارتقا می‌دهد. با این وصف، می‌توان گفت پروژه جاده توسعه عراق نه تنها مانعی برای تکمیل خط آهن شلمچه - بصره است، بلکه می‌تواند بدیلی برای کریدور شمال - جنوب باشد و از همه مهم‌تر موقعیت کانونی ایران را در ترانزیت به چالش بکشد.

۵.۱.۲. دیگر ابعاد تهدیدی پروژه ابتکاری عراق برای ایران

۵.۱.۲.۱. پیامدهای اقتصادی

اجرای پروژه‌های توسعه ترانزیتی عراق و نقش‌آفرینی جاده توسعه در تجارت انرژی می‌تواند زمینه نادیده گرفتن ظرفیت‌های تولید انرژی ایران را برای اروپا فراهم کند. به بیان دیگر با تثبیت مسیر ترانزیت انرژی از حاشیه خلیج فارس به اروپا از مسیر عراق، ایران عملاً از گزینه‌های تأمین انرژی اروپا در بلندمدت حذف می‌شود و موقعیت ژئوپلیتیکی ایران که می‌توانست به بزرگ‌ترین فرصت برای تقویت اقتصاد و قدرت سیاسی در منطقه تبدیل گردد، از دست خواهد رفت. از این‌رو با توسعه زیرساخت‌ها و بهبود وضعیت اقتصادی عراق، این کشور می‌تواند به رقیب اقتصادی ایران در منطقه تبدیل شود. علاوه بر این، یکی از پیامدهای اقتصادی پروژه جاده توسعه وابسته نبودن عراق به ایران در فراهم کردن دیگر اشکال انرژی مانند برق و گاز است. چون با مشارکت و استقبال کشورهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای در تکمیل پروژه یادشده تدابیری جهت رفع نیازهای انرژی عراق اندیشیده شود که این اتفاق در کنار فشار ایالات متحده آمریکا مبنی بر عدم خرید برق و گاز از ایران می‌تواند به کاهش وابستگی و یا عدم وابستگی عراق به انرژی ایران منجر شود. از این‌رو، در صورتی که ایران ابتکاری به‌منظور مواجهه مثبت با این پروژه به‌همراه نداشته باشد، همان‌طور که پیشتر گفته شد، این مسیر می‌تواند به‌عنوان رقیبی برای کریدور شمال - جنوب به‌منظور اتصال جنوب شرق آسیا به اروپا عمل کند. گذشته از این، مطرح شدن فاو به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر غرب آسیا به حاشیه رفتن بیش از پیش بنادر جنوبی ایران منجر می‌شود. هرچه توانمندی منطقه فاو و سرمایه‌گذاری در آن افزایش یابد، به تبع با کاهش نقش مؤثر ایران به‌خصوص بنادر جنوب غرب ایران در تأثیرگذاری بر مسیر کریدورهای منطقه روبه‌رو خواهیم شد (Zarghani & Gholizadeh, 2023: 10). از این‌رو، مطرح شدن فاو و حضور قدرت‌های بین‌المللی همچون هند، چین، اتحادیه اروپا و دیگر قدرت‌های اقتصادی شرق آسیا در خلیج فارس به افزایش کنشگری این کشورها در ژئوپلیتیک منطقه و همچنین افزایش رقابت قدرت‌ها در محیط پیرامونی جمهوری اسلامی ایران منجر می‌شود که چنین امری نیز می‌تواند در کنار فرصت‌ها، تهدیدهای

عديده‌اييه بار آورد (Maqavemi, 12 March 2023). چنانچه کريدور راه توسعه به‌طور کامل اجرا شود مي‌تواند در بلندمدت سبب کاهش ۲۰ تا ۳۰ درصدی درآمد‌های ترانزیتی ايران شود و اگر اين کريدور با مشکلات امنیتی- سياسي روبه‌رو شود، مي‌تواند موجب کاهش ۱۰ درصدی درآمد‌های ترانزیتی ايران شود. اما اين کريدور سراسر تهديد نيست و اگر ايران به اين کريدور متصل شود مي‌تواند فرصت‌های جديدي براي ترانزيت کالا از مسير ايران ايجاد کرده و باعث افزايش منافع اقتصادي کشور شود. کريدور جاده توسعه در صورت موفقيت، مي‌تواند بخشی از درآمد‌های ترانزیتی ايران را کاهش دهد، اما اين تأثير به عواملی مانند سرعت اجرای پروژه، امنيت عراق و واکنش ايران بستگی دارد. اگر ايران بتواند زيرساخت‌های خود را بهبود بخشد و در اين کريدور ادغام شود، حتی ممکن است فرصت‌های جديدي به‌دست آورد. در غير اين صورت، با از دست دادن سهم ترانزیتی مواجه خواهد شد.

۵.۲.۱.۲. پيامدهای امنیتی

پروژه کريدور راه توسعه که با همکاري عراق و ترکيه در حال پيشرفت است، علاوه بر تأثيرات اقتصادي، مي‌تواند چالش‌ها براي ايران ايجاد کند.

الف) *افزايش نفوذ منطقه‌ای رقبای ايران به‌خصوص تقويت حضور ترکيه در عراق:* با راه‌اندازی جاده توسعه، نفوذ و تأثيرگذاري بازگران منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای در عراق بيشتر خواهد شد؛ افزايش نفوذ به وابستگي اقتصادي، سياسي و امنیتی عراق منجر مي‌شود. اين وابستگي مي‌تواند به افزايش تحركات اقتصادي و اجتماعي در عراق منجر شود؛ چراکه توسعه زيرساخت‌ها و جاده‌ها مي‌تواند به افزايش جابه‌جایی افراد و کالاها بين ايران و عراق بينجامد. ترکيه با اجرای اين پروژه، نفوذ اقتصادي و امنیتی خود در شمال و مرکز عراق را افزايش مي‌دهد که مي‌تواند به تقويت گروه‌های وابسته به آنکارا (مانند برخی احزاب کردی وابسته) منجر شود. اين موضوع موازنه قدرت در عراق را به ضرر ايران تغيير مي‌دهد و ممکن است بر روابط تهران- بغداد تأثير بگذارد.

ب) *امکان حضور غيرمستقيم اسرائيل و غرب:* در صورت موفقيت اين کريدور، شرکت‌های بين‌المللی و غربی ممکن است در پروژه‌های امنیتی و لجستيکی آن مشارکت کنند. اين امر مي‌تواند به نفوذ اطلاعاتی و امنیتی رقبای ايران در نزديکی مرزهای غربی کشور منجر شود.

ج) *تهديدات امنیتی در مرزهای غربی ايران:* اجرای موفق اين پروژه مي‌تواند به افزايش تحركات گروه‌های معارض در مرزهای غربی ايران منجر شود. اگر ترکيه از اين کريدور براي حمايت از گروه‌های کردی مخالف ايران (مانند پ.ک.ک يا احزاب کرد عراقی) استفاده کند، امنيت مرزهای غربی ايران تحت تأثير قرار مي‌گيرد. همچنين احتمال قاچاق سلاح و نفوذ عوامل

خرابکار از طریق این مسیر افزایش می‌یابد. از سوی دیگر این پروژه می‌تواند به تشدید ناامنی در مناطق کردنشین عراق منجر شود. اجرای این پروژه ممکن است رقابت میان گروه‌های کردی، عراقی و ترکیه را افزایش دهد و به درگیری‌های محلی بینجامد که امنیت مرزهای ایران را تحت‌الشعاع قرار دهد. این موضوع ممکن است سبب افزایش قاچاق کالا و انسان در مرزها شود. گذشته از این، تحرکات گروه‌های مسلح و افزایش فعالیت آنها بیشتر می‌شود، زیرا با بهبود وضعیت امنیتی و اقتصادی در عراق، ممکن است گروه‌های مسلح و تروریستی بیشتری به فعالیت بپردازند که این موضوع می‌تواند به تهدیدات امنیتی برای ایران منجر شود. از دیگر تهدیدات امنیتی پروژه جاده توسعه می‌تواند تغییر در الگوهای مهاجرت‌های غیرقانونی بین ایران و عراق باشد. با بهبود شرایط اقتصادی در عراق، ممکن است برخی افراد به سمت این کشور مهاجرت کنند که این موضوع می‌تواند به افزایش مهاجرت‌های غیرقانونی و مشکلات امنیتی مرتبط با آن منجر شود.

د) *تغییرات در مرزهای فرهنگی و اجتماعی:* تغییرات در مرزهای فرهنگی و اجتماعی از دیگر پیامدهای این پروژه برای ایران است. افزایش ارتباطات فرهنگی و اجتماعی ممکن است موجب تغییرات در هویت‌های اجتماعی در مناطق مرزی شود و این می‌تواند پیامدهای امنیتی به‌همراه داشته باشد. به همین سبب، لازم است نظارت و کنترل مرزی افزایش یابد تا بتوان از تبعات امنیتی آن مصون ماند. دیگر آنکه، با افزایش همکاری‌های اقتصادی در عراق ممکن است به رقابت بر سر منابع طبیعی، از جمله آب و انرژی، بین ایران و عراق منجر شود و این موضوع می‌تواند به تنش‌های مرزی دامن بزند و امنیت کشور را تحت‌الشعاع قرار دهد. آخر آنکه، تغییرات فرهنگی - اجتماعی می‌تواند از پیامدهای مهم این پروژه بر جمهوری اسلامی ایران باشد. با افزایش نفوذ کشورهای دیگر به واسطه پروژه جاده توسعه در عراق، ممکن است هویت اجتماعی و فرهنگی عراقی‌ها تحت تأثیر قرار گیرد و این می‌تواند به تغییرات در روابط فرهنگی و اجتماعی با ایران منجر شود که این مهم بحران امنیتی را ایجاد خواهد کرد.

۵.۲.۱.۵. پیامدهای سیاسی و منطقه‌ای

از پیامدهای مهم پروژه جاده توسعه عراق کاهش نفوذ سیاسی جمهوری اسلامی ایران در منطقه است. متأثر شدن موقعیت ژئوترانزیتی ایران از پروژه جاده توسعه و تحت‌الشعاع قرار گرفتن موقعیت راهبردی ایران در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب به معنای کاهش نفوذ سیاسی و منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران در خاورمیانه و بالطبع افزایش نفوذ سیاسی بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دخیل ارزیابی می‌شود. به بیان بهتر، ایران می‌تواند از توسعه جاده‌ها و تکمیل کریدور شمال - جنوب به‌عنوان ابزاری برای افزایش نفوذ خود در منطقه استفاده کند. در

ضمن موفقیت عراق در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و توسعه اقتصادی می‌تواند به کاهش نفوذ سیاسی ایران در این کشور منجر شود. به عبارت دیگر، وابستگی عراق به کشورهای دیگر به‌ویژه در زمینه سرمایه‌گذاری و فناوری منافع ملی ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد. از دیگر پیامدهای سیاسی پروژه جاده توسعه عراق می‌تواند تأمین اهداف غرب به‌عنوان دشمن جمهوری اسلامی ایران باشد. یکی از مهم‌ترین اهداف آمریکا و اسرائیل کنار نهادن ایران از پروژه‌های ترانزیت کالاست که پیش از این سعی کرده‌اند به هر نحوی که شده مسیر پروژه‌های ترانزیتی مانند کریدور لاجورد، بندر فجیره، شرق - غرب و شمال - جنوب از ایران نباشد و یا برای اجرایی‌سازی آنها مانع ایجاد کردند. از این‌رو، راه‌اندازی جاده توسعه عراق هرچند فعلاً در پشت آن قدرت فرمانطقه‌ای نیست اما در بلندمدت می‌تواند به سبب خلأهای ژئوپلیتیک عراق در امور سیاسی و اقتصادی، در راستای اهداف جاه‌طلبانه غرب به‌ویژه آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران قرار گیرد. از این‌رو، با راه‌اندازی پروژه جاده توسعه سهم ایران در ترانزیت کالا، در منطقه کاهش خواهد یافت و این پروژه می‌تواند مستمسک غرب و آمریکا در بالا بردن فشار تحریم‌های اقتصادی علیه ایران قرار گیرد و با فشار آمریکا بدیل و جایگزین محورهای ترانزیتی عبوری از ایران مانند مسیرهای ترانزیتی شمال - جنوب و شرق - غرب شود. گذشته از اینها، با مطرح شدن بندر فاو و تراکم عبور و مرور کشتی‌های تجاری و (بعضاً جاسوسی) در شمال خلیج فارس امکان بروز ناآرامی در این منطقه افزایش می‌یابد و «دشمنان منطقه‌ای ایران از جمله آمریکا و اسرائیل می‌توانند از این مسئله برای انزوای ایران و تشکیل ائتلاف‌های دریایی و همچنین ناامن‌سازی محیط پیرامونی ایران استفاده کنند» (Maqavemi, 12 March 2023). بدین ترتیب، گسترش روابط منطقه‌ای عراق با تشکیل اتحادهای جدید از مهم‌ترین پیامدهای پروژه جاده توسعه عراق است. آنچه عراق در فاز بعد از جاده توسعه برای خود تعریف کرده، اتصال مرزهای زمینی‌اش به عربستان سعودی به‌منظور اتصال آن کشور به جاده توسعه است. به همین منظور عراق دو گذرگاه جدید در مرز با عربستان راه‌اندازی کرده و در حال احداث دو جاده سراسری از عربستان به خاک خود است. همچنین انتظار دارد به‌زودی راه زمینی مناسبی را برای انتقال زائر و مسافر میان عراق و عربستان ایجاد کند. عراقی‌ها پیش‌بینی می‌کنند در آینده بتوانند امارات متحده عربی را نیز به این پروژه متصل کنند. آنها برای این پروژه از کشورهای مختلف اروپایی از جمله ایتالیا، فرانسه و آلمان برای سرمایه‌گذاری در آن دعوت کرده‌اند. به اندازه‌ای این پروژه برای عراقی‌ها مهم است که در هر دیدار دیپلماتیک خود از جمله موضوعاتی که به میان می‌آورند چگونگی مشارکت کشورها در این پروژه است. «این پروژه حمایت ویژه ترکیه را نیز دارد و این کشور هم برای خود منافع کلانی را از این پروژه تعریف کرده است.

ترکیه نیز رؤیاهای بلندپروازانه‌ای را در کنار عراقی‌ها برای این پروژه در سر می‌پروراند» (Mousavi Khalkhali, October 17, 2023). ترکیه مصمم است تا از طریق ایجاد یک کریدور بین‌المللی جدید، توانایی خود را در معماری اتصال منطقه‌ای به رخ جهانیان بکشد و خود را به‌عنوان یک بازیگر نظم‌ساز جدید در منطقه غرب آسیا به دنیا معرفی کند. از این‌رو، اجرای پروژه جاده توسعه به عراق این امکان را می‌دهد که به گسترش روابط با کشورهای عربی و غربی مبادرت ورزند که این موضوع می‌تواند به تضعیف روابط ایران با عراق منجر شود. این هشدار داده می‌شود که با پیشرفت پروژه‌های زیرساختی، ممکن است عراق به‌عنوان یک محور جدید همکاری‌های اقتصادی در منطقه ظاهر شود و این می‌تواند به تشکیل اتحادها و بلوک‌های جدیدی منجر شود که ایران را در حاشیه بازیگری‌های منطقه‌ای قرار دهد.

۵.۳. فرصت‌های بالقوه پروژه ابتکاری عراق برای ایران

با وجود تهدیدهای یادشده، در صورت پیوستن و مشارکت ایران به پروژه ابتکار کریدوری عراق و نیز بهره‌برداری صحیح و سیاستگذاری فعال، می‌تواند فرصت‌های ارزشمندی را برای جمهوری اسلامی ایران فراهم آورد. این فرصت‌ها در چهار سطح «امنیتی - سیاسی»، «اقتصادی» و «ژئوپلیتیکی» به شرح زیر قابل طبقه‌بندی هستند:

۵.۳.۱. فرصت‌های سیاسی - امنیتی

ایران می‌تواند از طریق همکاری‌های امنیتی مشترک با بغداد، نظارت بر این کریدور را افزایش دهد و از آن برای کنترل تحرکات گروه‌های تهدیدکننده استفاده کند. اگر ایران بتواند در پروژه‌های امنیتی و حفاظتی این کریدور مشارکت کند، می‌تواند حضور خود در عراق را تقویت کند و از نفوذ رقبا بکاهد. همچنین در صورت بهبود روابط با ترکیه، ایران می‌تواند از این مسیر برای ترانزیت کالاهای تحریمی و دور زدن تحریم‌ها استفاده کند. کریدور جاده توسعه می‌تواند هم تهدید و هم فرصت امنیتی برای ایران ایجاد کند. در صورت مدیریت ناصحیح، این پروژه به ابزاری برای کاهش نفوذ ایران در عراق و افزایش تهدیدات مرزی تبدیل خواهد شد. اما اگر ایران با دیپلماسی فعال و همکاری امنیتی با عراق همراه شود، می‌تواند از این کریدور برای تقویت موقعیت خود در منطقه استفاده کند. واکنش سریع و هوشمندانه ایران به تحولات این پروژه، تعیین‌کننده خواهد بود. بنابراین، این پروژه با این پیامدهای امنیتی برای ایران، الزام بازنگری در سیاست‌های امنیتی آن را ایجاد می‌کند. بدین معنا، ایران ممکن است نیاز به بازنگری در راهبردهای امنیتی و نظامی خود در مرزهای غربی داشته باشد تا از منافع و امنیت خود حفاظت کند.

۵.۳.۲. فرصت‌های اقتصادی

مهم‌ترین فرصت اقتصادی پروژه کریدوری عراق می‌تواند اتصال ایران به شبکه جدید ترانزیتی باشد. ایران در صورت جلب نظر عراق می‌تواند با توسعه راه‌آهن شلمچه - بصره و خطوط فرعی، در حلقه حمل‌ونقل منطقه‌ای شریک شود و بخشی از بار جاده توسعه عراق را به آسیای مرکزی و شرق آسیا منتقل کند و به‌عنوان حلقه واسط از مزایای اقتصادی پروژه بهره‌مند شود. در این صورت، بنادر جنوبی و جنوب غربی ایران مانند خرمشهر، امام خمینی و چابهار می‌توانند به‌عنوان بنادر پشتیبان فاو عمل کرده و جایگاه خود را در زنجیره تأمین منطقه‌ای تثبیت کنند. این همکاری می‌تواند فرصت‌های اقتصادی جدیدی در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی برای ایران ایجاد کند و زمینه‌ساز رشد اقتصاد بنادر و اشتغال محلی شود. در این صورت، ایران می‌تواند از یک رقیب بالقوه به شریک مکمل در مسیر فاو - ترکیه - اروپا تبدیل شود و سهمی از ترافیک کالا و انرژی را به‌ویژه به سمت آسیای مرکزی، چین و روسیه جذب کند.

۵.۳.۳. فرصت‌های ژئوپلیتیکی

در صورت حضور مؤثر ایران در این پروژه می‌تواند فرصت‌های ژئوپلیتیکی، را برای کشور رقم بزند. در صورتی که جمهوری اسلامی ایران بتواند در قالب توافقات دوجانبه یا منطقه‌ای در بخش‌هایی از زیرساخت‌های لجستیکی و امنیتی این پروژه حضور یابد، فرصت مناسبی برای افزایش وابستگی متقابل عراق به ایران فراهم می‌شود. این وابستگی می‌تواند عمق نفوذ راهبردی ایران در عراق را تقویت کند و مانع از انحصار بازیگران رقیب در عرصه ژئوپلیتیک عراق شود. دیگر ابعاد فرصت‌آفرین ژئوپلیتیکی پروژه کریدوری عراق تعدیل فشار تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران است. بدین معنا مشارکت در یک کریدور چندملیتی با حضور ترکیه، امارات، عراق و قطر می‌تواند فرصت دور زدن تحریم‌ها و تسهیل نقل و انتقالات کالا را برای ایران فراهم آورد. در واقع، ایران می‌تواند بخشی از ظرفیت حمل‌ونقل کالاهای اساسی یا تحریمی را از طریق خاک عراق و ترکیه به بازارهای اروپایی منتقل کند. این امر می‌تواند مسیرهای مکملی برای دور زدن تحریم‌ها و عبور از فشارهای غرب فراهم سازد و وابستگی به مسیرهای سنتی را کاهش دهد. مهم‌تر از همه، همکاری با کشورهای مشارکت‌کننده در پروژه جاده توسعه می‌تواند به شکل‌گیری الگوی جدیدی از همکاری‌های منطقه‌ای میان ایران و همسایگانش منجر شود. ایران می‌تواند از فرصت کریدور برای ارتقای جایگاه خود در مجامع حمل‌ونقلی و اقتصادی منطقه‌ای مانند سازمان همکاری اقتصادی (اگو) بهره گیرد و نقشی فعال‌تر در معماری جدید منطقه ایفا کند. در این صورت، آنچه می‌تواند مشارکت ایران در پروژه ابتکاری عراق را فرصتی مهم و راهبردی سازد، مدیریت رقابتی منطقه‌ای ایران از درون پروژه است، چراکه مشارکت در

این پروژه به ایران امکان می‌دهد در موازنه‌سازی منطقه‌ای و کنترل نفوذ ترکیه و امارات در عراق مؤثر باشد. دیگر آنکه، با پیوستن ایران به این پروژه، مسیرهای پشتیبان جدیدی برای ایران باز می‌شود، چراکه با تنوع مسیرهای ترانزیتی ایران می‌تواند در برابر انسداد احتمالی کریدورهای فعلی خود مانند کریدور شمال - جنوب یا کریدور چاه‌بهار خطوط جایگزین و بدیل داشته باشد.

۴.۵. نقش قدرت‌های جهانی در رقابت ترانزیتی پیرامون ایران و پروژه ابتکاری عراق

رقابت بر سر کریدورهای ترانزیتی، دیگر منحصر به کشورهای منطقه‌ای نیست، بلکه قدرت‌های جهانی نیز در قالب پروژه‌های کلان اقتصادی، امنیتی و تکنولوژیک به آن ورود کرده‌اند. پروژه جاده توسعه عراق و جایگاه ایران در آن، متأثر از بازی این قدرت‌هاست. همان‌طور که پیش از این گفته شد، چین از سال ۲۰۱۳ با راه‌اندازی ابتکار «یک کمربند - یک جاده» (BRI) در پی طراحی شبکه‌ای از مسیرهای زمینی و دریایی برای اتصال شرق آسیا به اروپا بوده است. در نگاه اول، ایران با موقعیت جغرافیایی کانونی، یکی از مسیرهای بالقوه این پروژه است. با این حال، تحریم‌های آمریکا، بی‌ثباتی در سیاستگذاری داخلی و ضعف در اجرای تفاهم‌نامه‌های بلندمدت با چین، سبب شده است که عراق، پاکستان و آسیای مرکزی به مقصدهای جذاب‌تری برای سرمایه‌گذاری چینی‌ها تبدیل شوند (Garlick & Havlová, 2020: 11-12; Middle East Institute, 2024: 20-21). در این میان، پروژه جاده توسعه عراق می‌تواند در صورت بهره‌گیری صحیح، بخشی از مسیر دریایی BRI شود و ایران نیز با مشارکت فعال، از مزایای آن برخوردار شود، اما در صورت انفعال، این پروژه می‌تواند مسیر کمربند را از ایران منحرف کند. بازیگر مؤثر دیگر که به دنبال محدود کردن موقعیت ترانزیتی ایران است، آمریکا در تلاش برای مقابله با نفوذ چین و جلوگیری از گسترش موقعیت ایران در منطقه، از طرح «کریدور هند - خاورمیانه - اروپا» حمایت کرده است. این کریدور، برخلاف مسیر ایران، از هند به امارات، سپس از عربستان و اردن به بندر حیف و اروپا متصل می‌شود (Bonia & Borah, 2024: 40-45; Kaushik et al., 2024: 1-4). اگرچه جاده توسعه عراق رقیب مستقیم IMEC نیست، اما واشنگتن به دلیل نفوذ در بغداد و روابط راهبردی با امارات، ممکن است از پیوند جاده توسعه با مسیرهای مورد حمایت خود استقبال کند؛ مشروط بر آنکه ایران از آن حذف شود. در این چارچوب، تقویت نقش ایران در پروژه جاده توسعه ممکن است با مخالفت غیرمستقیم واشنگتن مواجه شود. یکی دیگر از بازیگرانی که جهت‌دهنده به کریدورهای ترانزیتی است، اروپاست و همیشه فضای ترانزیتی ایران متأثر از آن بوده است. اروپا به طور معمول مصرف‌کننده مقصد انتقال انرژی و مبدأ تولیدات صنعتی بوده و این موضوع در تخصیص ژئوپلیتیک با روسیه دوچندان

شده است. اروپا در پی کاهش وابستگی به روسیه، به دنبال تنوع بخشی به مسیرهای واردات انرژی است. هر مسیری که بتواند گاز یا نفت خلیج فارس را با امنیت، سرعت و هزینه کمتر به اروپا برساند، مورد حمایت بروکسل قرار خواهد گرفت (Gökgöz & Güvercin, 2018: 226-239). پروژه جاده توسعه عراق در صورت تکمیل و اتصالش به ترکیه، می تواند به مسیر انرژی و کالا تبدیل شود. اگر ایران نتواند جایگاه خود را در کریدورهای متصل به اروپا تثبیت کند، عملاً سهم خود را در تعامل اقتصادی با اروپا از دست خواهد داد.

۵.۵. راهبردها و سناریوهای مواجهه ایران با پروژه جاده توسعه عراق

در مواجهه با پروژه جاده توسعه عراق، جمهوری اسلامی ایران سه مسیر احتمالی پیش رو دارد که هریک می تواند پیامدهای راهبردی خاصی به دنبال داشته باشد. انتخاب هر سناریو نیازمند شناخت درست از ظرفیت های داخلی، ملاحظات منطقه ای و فضای بین الملل است.

۵.۵.۱. مشارکت فعال و اتصال رسمی به پروژه: ایران با ارائه پیشنهاد اتصال رسمی به این پروژه، از مزایای ترانزیتی آن بهره برداری کرده و از انزوای خود می کاهد. در این سناریو، ایران با سرمایه گذاری در خطوط اتصال ریلی مانند شلمچه - بصره، و ارائه پیشنهاد های مشترک به دولت عراق، تلاش می کند تا خود را به عنوان بازیگری مشارکتی در پروژه معرفی کند. این رویکرد می تواند مانع از حذف ایران از نقشه ترانزیتی منطقه شود. تحقق این سناریو مستلزم:

۱. تسریع در تکمیل راه آهن شلمچه - بصره و احداث پایانه مشترک،
 ۲. پیشنهاد ایجاد منطقه آزاد لجستیکی مشترک با عراق در مرز جنوب غربی و
 ۳. طراحی طرح سه جانبه ایران - عراق - ترکیه برای مشارکت در مسیر فاو - ترکیه است.
- ۵.۵.۲. رقابت و خنثی سازی تأثیرات پروژه بر ایران: در این مسیر، ایران پروژه جاده توسعه را رقیب مستقیم تلقی کرده و تلاش می کند با ارائه گزینه های جایگزین برای منطقه و شرکای خارجی، مانع از تثبیت نقش عراق در ترانزیت منطقه شود. این سناریو بیشتر بر رقابت سازی متمرکز است. تحقق این سناریو مستلزم:
۱. بهره گیری از ابزارهای دیپلماتیک، امنیتی و اقتصادی در جهت جلوگیری از پیوستن انحصاری رقبا و حفظ توازن منطقه ای،
 ۲. تقویت بنادر چابهار، خرمشهر، شهید رجایی به عنوان جایگزین فاو برای اتصال آسیای مرکزی،
 ۳. فعال سازی عملیاتی کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب با کمک و تعامل با روسیه، هند و چین و
 ۴. ایجاد مشوق برای انتقال مسیرهای آسیای مرکزی از ترکمنستان به داخل ایران است.

۵.۵. ۳. **انفعال و واکنش منفعلانه:** این سناریو زمانی رخ می‌دهد که ایران به دلیل ضعف در زیرساخت، تحریم‌ها یا غفلت نهادی، نتواند هیچ راهبرد فعالی در برابر پروژه عراق اتخاذ کند. در این صورت، سهم ایران در ترانزیت منطقه‌ای به شدت کاهش می‌یابد و رقبا جایگاه آن را تصاحب خواهند کرد.

با توجه به شرایط فعلی، ترکیبی از دو سناریوی اول یعنی مشارکت هوشمندانه و رقابت نرم است که می‌تواند راهبرد بهینه ایران باشد. در این مسیر، دیپلماسی ترانزیتی فعال، همراه با تکمیل پروژه‌های زیرساختی معطل مانده، کلید اصلی حفظ موقعیت ترانزیتی ایران خواهد بود.

۶. نتیجه

نتایج پژوهش نشان می‌دهد پروژه جاده توسعه در صورت تکمیل با چشم‌انداز متصور خبر از طراحی و معماری ژئوپلیتیکی جدیدی در عراق را می‌دهد که توان تغییرات عمیق و بنیادی در عراق و همه ذی‌نفعان آن را دارد. این پروژه هرچند در ظاهر منعکس‌کننده بینش ژئوپلیتیکی در پس آن نیست، اما در صورت تعدد ذی‌نفعان آن و پیوستن و امتداد یافتن آن در مناطق مدنظر و همچنین موقعیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک عراق، می‌تواند اهمیت و پیامدهای آن را در ابعاد منطقه‌ای و جهانی دوچندان کند. با این حال، این پروژه تأثیراتی بر موقعیت ژئوترانزیتی کشورهای همسایه‌اش از جمله ایران دارد. تحلیل پروژه جاده توسعه عراق نشان می‌دهد که این پروژه همزمان می‌تواند تهدید و فرصت برای ایران باشد. در صورت بی‌توجهی و انفعال، این ابتکار با تهدیدهایی چون کاهش ظرفیت ترانزیتی و نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی شمال - جنوب، ابتکار کمربند و جاده و افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی رقبا و انزوای بندرهای جنوبی ایران و همچنین اخلاف در ترانزیت دوجانبه ایران با ترکیه و عراق همراه است و با داشتن پیامدهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی برای ایران، به تضعیف موقعیت ژئوترانزیت کشور و کاهش مزیت رقابتی ایران در منطقه و جهان منجر شود. بر همین مبنا، بررسی رقابت قدرت‌های جهانی نشان داد که پروژه ابتکاری عراق می‌تواند در آینده به کانون جدیدی در رقابت چین، آمریکا، روسیه و اروپا تبدیل شود؛ و اگر ایران موضع فعالانه اتخاذ نکند، از این رقابت کنار گذاشته خواهد شد و ممکن است موقعیت کانونی کشور در ترانزیت و ارزش راهبردی جمهوری اسلامی ایران در بازیگری در منطقه و جهان به چالش بکشد. اما از سوی دیگر، با واکنش هوشمندانه و راهبردی، در دل خود فرصت‌های راهبردی برای مشارکت، تکمیل مسیرها و ظرفیت‌های مکمل و ارتقای نقش و تقویت تعاملات منطقه‌ای ایران نیز دارد. در این چارچوب، استفاده از تحلیل وزن ژئوپلیتیکی نشان داد که ایران اگرچه در موقعیت جغرافیایی ممتازی قرار دارد، اما با چالش‌هایی نظیر تحریم، فرسودگی زیرساخت و ضعف نهادی روبه‌روست.

بدین ترتیب، بر اساس سناریوهای پیشنهادی، روشن است که انفعال یا بی‌توجهی به پروژه عراق، پیامدهای جبران‌ناپذیری برای موقعیت ترانزیتی ایران خواهد داشت. در مقابل، مشارکت هوشمندانه و رقابت نرم با پروژه، همراه با تکمیل حلقه‌های زیرساختی نظیر راه‌آهن شلمچه - بصره و توسعه بندر چابهار، خرمشهر و شهید رجایی می‌تواند موقعیت ایران را تثبیت و حتی تقویت کند.

در نهایت، موفقیت ایران در مواجهه با این تحول ژئوترانزیتی، افزون بر عوامل بیرونی، به اصلاحات درونی وابسته است؛ از جمله اصلاح حکمرانی لجستیکی، تقویت دیپلماسی ترانزیتی، بهره‌گیری از ظرفیت دانشگاه‌ها و نهادهای تخصصی، و یکپارچه‌سازی راهبردهای ملی در حوزه حمل‌ونقل. تنها در این صورت است که ایران می‌تواند نه تنها در برابر پروژه ابتکاری عراق، بلکه در برابر دیگر رقابت‌های ترانزیتی آینده، مقاوم و مؤثر ظاهر شود.

تعارض منافع

نویسنده اعلام می‌کند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را که شامل پرهیز از سرقت ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره می‌شوند، به‌طور کامل رعایت کرده است.

سپاسگزاری

از سردبیر محترم و هیأت تحریریه فصلنامه سیاست به سبب اهتمام و توجه ویژه به مباحث ژئوپلیتیک و همچنین دانشگاه لرستان به سبب فراهم‌سازی انجام این پژوهش، سپاسگزاریم.

References

- Abdulwahab, A. A. (2024). The geopolitical dimensions of the Development Road Project. *Bayān Center for Studies and Planning*, 4–6.
- Agnew, J. A. (2003). *Geopolitics: Re-visioning world politics* (2nd ed.). Routledge.
- Ahmadi, S. A., & Noorali, H. (2022). Analyzing Iran's geopolitical role in international corridors and presenting a model: Iran, the heartland of the world corridor. *Human Geography Research*, 54 (3), 1161 – 1187 [In Persian]
- Akhbari, M., Ghazi, H., Ghafarloo, A. (2022), Investigating the role of rail transit in enhancing the geopolitical status of Chahbahar Port, *Geopolitics Quarterly*, 18 (3), 70-100 [In Persian]

- Alaaldin, R. (2024, October). Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability? *Middle East Council on Global Affairs*, 1–7.
- Amir Ahmadian, B. (2022). *Iran's Road and Port Network in Facilitating Regional Communications of the Shanghai Cooperation Organization [Expert Report]*. Bimah Eco Higher Education Institute at Allameh Tabatabaie University [In Persian]
- Blackwill, R., & Jennifer, H. (2016) *War by Other Means*. Harvard University Press.
- Bonia, D., & Borah, D. (2024). India Middle east Europe Economic Corridor: A Strategic Study. *ShodhKosh: Journal of Visual and Performing Arts*, 5(6), 40–45. <https://doi.org/10.29121/shodhkosh.v5.i6.2024.3661>.
- Calabrese, J. (2024). "Iraq's "Development Road": Rough Terrain Ahead". *Modern Diplomacy*, At: <https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead>.
- Carruthers, R. (n.d.). *Transport corridor management [Teaching module]*. Academia.edu. <https://www.academia.edu/36774239>.
- Clayton, C., Maggiori, M., & Schreger, J. (2024). *A framework for geoeconomics (NBER Working Paper No. 31852: 1–2)*. National Bureau of Economic Research. <https://doi.org/10.3386/w31852>.
- Corridor Planning – Sustainable Planning? (2019). *Sustainability*, 15 (21), Article 12345. MDPI. <https://doi.org/10.3390/su152112345>.
- Deudney, D. H. (2000). Geopolitics as theory: Historical security materialism. *European Journal of International Relations*, 6(1), 77–107. <https://doi.org/10.1177/1354066100006001004>.
- Dorsey, J. (2020). *Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road*. Project: Middle East.
- Encyclopædia Britannica Online (15.1.2010) Geopolitics, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/229932/geopolitics>.
- Ezzati, E., & Veisi, H. (2006). Geopolitical and geoeconomic analysis of the Iran-India gas pipeline. *Geopolitics Quarterly*. Year 2 (2.) 27-. [In Persian]
- Ezzati, E. (2018). *Geopolitics*. Tehran: Samt. [in Persian]
- Fakher Jafar, Z., Janparvar, M., & Bahramijaf, S. (2023). *Investigating the geo-economic factors affecting the relations between Iran and Iraq*. the first national conference on the role of architecture and urban planning on the tourism of border cities. Islamic Azad University, Urmia branch. [In Persian]
- Garlick, J., & Havlová, R. (2020). China's "Belt and Road" Economic Diplomacy in the Persian Gulf: Strategic Hedging amidst Saudi–Iranian Regional Rivalry. *Global Policy*, 11 (S3), 9–15. <https://doi.org/10.1177/1868102619898706>.

- Gökgöz, F., & Güvercin, M. T. (2018). Energy security and renewable energy efficiency in EU. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 96(C), 226–239. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.07.046>
- Golkarami, A. (2017). *Explaining the foreign policy of the Islamic Republic of Iran from a geopolitical perspective and presenting an optimal regional model, case study: Persian Gulf*. unpublished PhD thesis in political geography. Kharazmi University, Faculty of Geographical Sciences. **[In Persian]**
- Golkarami, A., & Kord, A. (2024). Geoeconomic Explanation of the Feasibility Study of Selling Crude Oil and Gas Resources in the Governance of the Country's Progress. *Geopolitics Quarterly*, 20 (1). 240 – 267. **[In Persian]**
- Golkarami, A., Karimipour, Y., Mottaqi, A., Rabiei, H. (2018). Geopolitical explanation of the foreign policy of the Islamic Republic of Iran with emphasis on geoeconomic capabilities. *Applied Research in Geographical Sciences*, 18 (49), 37-57. **[In Persian]**
- Hafeznia, M. (2016). *Principles and concepts of geopolitics (with revisions and additions)*. Mashhad: Papli Publications. **[In Persian]**
- Hafeznia, Mohammad Reza (2020). *Principles and Concepts of Geopolitics*, Mashhad: Papli. **[In Persian]**
- Halligan, N., & Sinan Mahmoud (2024). *What is Iraq's Development Road and will it challenge US and China trade routes?*, The National News, At: <https://www.thenationalnews.com/business/2024/04/24/can-iraqs-development-road-challenge-us-and-china-trade-routes/>
- Hasan, H. (2024). Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity. *Carnegie Middle East Center*, At: <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en¢er=middle-east>.
- Iran Chamber Research Center (2022). *Regional Corridors and Geoeconomic Position of Iran [Expert Report]*. retrieved on 4 July 1401, from <https://research.chambertrust.ir/0311-.html>. **[In Persian]**
- Jafarinia, A., Sohrabi, S., & Faghani-Heshmatabad, S. (2023)
- Janparvar, M. (2017). *Geopolitics for everyone*. Tehran: Choseh Publication; **[In Persian]**
- Kamadan, Y. (2024). *Türkiye-Iraq Development Road Project Forges New trade Path*. TRT World, At: <https://www.trtworld.com/turkiye/turkiye-iraq-development-road-project-forges-new-trade-path-17929034>
- Kaushik, S., Yadav, A., & Patel, M. K. (2024). GEO-Political and Economic Implications Of India-Middle-East-Europe Economic Corridor. *Library Progress International*, 44(3), 1–10.
- Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, (20), 17–23.

- Malek Hosseini, S. H. (2021). *A review of Iran's important trade corridors; focusing on the Iran-Russia facilitated customs corridor*. Isfahan: Publications of the Isfahan Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture, Retrieved from: file:/// C:/Users/ Microsoft %20Surface/Downloads/morory_bar_koridorha_1%20(4).pdf [In Persian]
- Maleki, M. (2023). Assessment of transportation capacity in the North-South corridor centered on Iran, *Payam Darya*, 31 (268), 74-81 [in Persian].
- Mandelbaum, M. (2014). *The Road to Global Prosperity* (New York: Simon and Schuster, 2014). xvi– xvii.
- Middle East Institute. (2023). *Iran-Iraq Competition in Regional Maritime and Overland Transitcorridors*. April 11, 2023, At: <https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-corridors>.
- Middle East Institute. (2024). *Geopolitical and Geoeconomic Challenges to China's Silk Road Strategy in the Middle East*. Middle East Institute. Retrieved June 7, 2025, from [URL].
- Mohammadpour, A., & Boyeh, C. (2022), Development of the Persian Gulf-Mediterranean Transit Axis and Its Security-Economic Consequences in Regional and Global Geopolitical Relations. *Defense Economics and Sustainable Development*, 7 (29), 119-137. [In Persian]
- Mojtahedzadeh, P. (2016). *Political geography and geographic politics*. Tehran: Samit Publications. [In Persian]
- Mokhtari Hoshi, H. (2018). Explanation of the concept of geoeconomics (geopolitical economy) and recommendations for Iran. *Geopolitics Quarterly*, 2(), 56-82. [In Persian]
- Moqavemi, A. R. (2023). *Iraq-Iran Corridor Competition*. Farhikhtegan Online Newspaper, March 12, Jahanshahr News Service Section, Retrieved from: fdn.ir/95645. [in Persian]
- Mousavi Khalkhali, Seyyed Ali (2023). *Iran's Great Dream a Rival for the Iraqi Development Road Project* [Website Note], Retrieved on 17 Mehr 1402: irdiplomacy.ir/fa/news/2022224 [In Persian]
- Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2017). *Port regionalization: Improving port competitiveness by reaching beyond the port perimeter*. In T. Notteboom, C. Ducruet, & J.-P. Rodrigue (Eds.), *Ports in proximity: Competition and coordination among adjacent seaports* (pp. 11–32). Routledge.
- Ozturk, B. (2024). Development Road Project: Transforming Turkiye-Iraq Relations, CeSPI.
- Storey, D. (2009). *Geopolitics*. In International Encyclopedia of Human Geography. Elsevier.
- Tassadiq, F., Silver, J., Kallianos, Y., & Guma, P. K. (2025). The unending corridor: Critical approaches to the politics, logics and socio-technics of

- urban corridorisation. *Urban Studies*, 62 (4), 1–24. <https://doi.org/10.1177/0042098024123456>.
- Vakili, S. (2023). *Iran; Civilization of Roads*. Tehran: Khoshbin Publications. **[In Persian]**
- Vining, A. R., Moore, M. A., & Boardman, A. E. (2023). Multijurisdictional and multimodal infrastructure corridors: Supranational social value, assembly and implementation barriers. *Transport Policy*, 132, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.05.002>.
- Yassin, F. A. A. (2024). The Iraqi Development Road Project: Legitimacy of ambition and determinants of regional and international geopolitical competition. *International Political Journal*, (6), 23–26.
- Zahidee, A. R. H., & Edam, H. S. M. (2021). The economic importance of the construction of the great port of FAW and the link to the silk road. *Review of international Geographical education (RIGEO)*, 3134-3144.
- Zarghani, S. H., & Gholizadeh, M. (2023). *Geopolitics of Corridors and Competition of Iran's Neighboring Countries with Emphasis on Faw Port*. Article published in the Second International Conference and the Fourth National Conference on Sustainable Maritime Development, Khorramshahr, 1-19. **[In Persian]**

COPYRIGHTS

©2023 by the University of Tehran. Published by the University of Tehran Press. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

