

Analysis of the Effects of the Development of Transit Corridors on the Promotion of Economic Diplomacy of the Islamic Republic of Iran (Case Study: South-North Corridor)

Parham Pourramezan*

Abstract

In terms of economic and geo-economic potentials, Iran has a privileged status among the countries of different areas such as Central Asia, Indian sub-continent and West Asia. The existence of rich energy and mineral resources are among the most important economic attractions of Iran; and in addition, Iran is geographically located in one of the most unique geo-economic situations in the world. But in recent decades due to the weakness of political organization space and management problems, the corridors have not been developed. The development of corridors, in addition to improving the country's position from an economic, commercial, political and military point of view can also expand the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran. In this context, the present study has investigated the role of the development of Iran's transit corridors to improve the status of economic diplomacy and the relations between Iran and the countries of the region with a descriptive-analytical and survey method. The statistical population consists of all political science experts, whose sample size was determined to be 35 people. The analysis of the findings was also based on economic models of similarity and cosine and SPSS software was used. The results showed that the development of the South-North Corridor can provide the interests of the countries of Central Asia, the Caspian and the Indian sub-continent, and also the development of the corridor can increase the export of oil and energy, as well as strengthen the cooperation and dependencies of the countries of Central Asia, especially China.

Keywords: economic diplomacy, South-North Corridor, geoeconomy, Islamic Republic of Iran.

Article Type: Research Article.

Citation: Pourramezan, Parham (2022). Analysis of the Effects of the Development of Transit Corridors on the Promotion of Economic Diplomacy of the Islamic Republic of Iran (Case Study: South-North Corridor), *International Political Economy Studies*, 5 (2), 659-687.

* PhD student of Political Sciences, Dept. of Political Sciences, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. parhmpourramezan@ut.ac.ir

International Political Economy Studies, 2022, Vol. 5, Issue 2, pp. 659-687.



Copyright © The Authors
Publisher: Razi University.

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال)

پرهام پوررمضان*

چکیده

کشور ایران به لحاظ پتانسیل‌های اقتصادی و ژئواکونومیکی از وضعیت ممتازی در میان کشورهای حوزه‌های مختلف نظیر آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند و غرب آسیا برخوردار است. وجود منابع غنی انرژی و معدنی از جمله اهم جذابیت‌های اقتصادی ایران به شمار می‌آیند و افزون بر آن ایران از نظر جغرافیایی نیز در یکی از منحصربه‌فردترین موقعیت‌های ژئواکونومیکی جهان واقع شده است اما در طی دهه‌های اخیر به دلیل ضعف سازمان‌دهی سیاسی فضا و مشکلات مدیریتی، توسعه کریدورها صورت نگرفته است. توسعه کریدورها افزون بر ارتقاء جایگاه کشور از منظر اقتصادی، تجاری، سیاسی و نظامی، می‌تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را نیز گسترش دهد. در این زمینه پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی نقش توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتباط میان ایران و کشورهای منطقه را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری را کلیه کارشناسان حوزه علوم سیاسی تشکیل می‌دهند که حجم نمونه آن تعداد ۳۵ نفر تعیین گردید. تحلیل یافته‌ها نیز براساس مدل‌های اقتصادی مشابهت و کسینوس و نرم‌افزار SPSS استفاده گردید. نتایج نشان داد توسعه کریدور جنوب شمال بیش از همه می‌تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی، خزر و شبه‌قاره هند را تأمین نماید و همچنین توسعه کریدور می‌تواند افزایش صادرات نفت و انرژی و همچنین افزایش همکاری‌ها و وابستگی‌های کشورهای آسیای مرکزی به‌خصوص چین را به همراه داشته باشد.

کلیدواژه‌ها: دیپلماسی اقتصادی، کریدور جنوب - شمال، ژئواکونومی، جمهوری اسلامی ایران.

نوع مقاله: پژوهشی.

* دانشجوی دکتری علوم سیاسی، گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. parhampourramezan@ut.ac.ir

۱. مقدمه

غرب آسیا به دلیل داشتن موقعیت اقتصادی در فضایی که اقتصاد موازی با سیاست در جهان مطرح شده است، از اهمیت ژئواکونومی خاصی برخوردار شده و برخلاف طرح‌هایی مبنی بر کاهش اهمیت نفت و گاز، به تبع غرب آسیا همچنان در اقتصاد جهانی موقعیت بالایی دارد (خلیلی، ۱۳۹۰: ۱۱۶). یکی از موقعیت‌هایی که می‌تواند در اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ج ا ایران نقش بسزایی داشته باشد، موقعیت گذرگاهی است و آن‌هم حالتی است که یک کشور در کنار تنگه‌ای مهم قرار داشته باشد. این تنگه‌ها هم از حیث نظامی و از نظر اقتصادی دارای اهمیت فراوان هستند؛ زیرا می‌توانند در موقعیت‌هایی که بحران به وجود می‌آید نقش اساسی ایفا نمایند و همچنین در زمان صلح نیز نقش اقتصادی مهمی را دارا می‌باشند. کشور ایران دارای سه امتیاز موقعیتی است: اولاً: این کشور متصل به موقعیت بری اور آسیاست ثانیاً: به سبب دارا بودن سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان از موقعیت بحری برخوردار است. ثالثاً: به لحاظ در اختیار داشتن تنگه استراتژیک هرمز، دارای موقعیت گذرگاهی است (فتحی و همکاران، ۱۳۹۷). این تنگه از شاه‌رگ‌های حیاتی اقتصاد جهان است. در این باره گری کولینز^۱ می‌گوید: تنگه هرمز ممکن است ما را در یک جنگ زودرس گرفتار کند. در صورت وقوع عوامل مختلف جغرافیا، انرژی، اقتصاد و امنیت در هم می‌آیند و موقعیت حساسی را به وجود می‌آورند (گل‌وردی، ۱۳۸۹).

کشور ایران به لحاظ پتانسیل‌های اقتصادی و ژئواکونومیکی از وضعیت ممتازی در میان کشورهای حوزه‌های مختلف نظیر آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند و غرب آسیا برخوردار است. مؤلفه‌هایی از قبیل سرزمینی به وسعت ۱۹۶۸۱۹۰ کیلومتر مربع، وجود بازار مصرف‌کننده بزرگی با حدود ۸۵ میلیون نفر جمعیت و وجود منابع غنی انرژی و معدنی از جمله اهم جذابیت‌های اقتصادی ایران به‌شمار می‌آیند. افزون بر منابع و پتانسیل‌های ذکر شده، ایران از نظر جغرافیایی در یکی از منحصربه‌فردترین موقعیت‌های ژئواکونومیکی جهان واقع شده است. از نظر منابع طبیعی، ایران سومین ذخایر بزرگ شناخته‌شده نفت و دومین ذخایر بزرگ گاز طبیعی جهان را در اختیار دارد؛ همچنین نخستین رتبه جهانی در

تحلیل تأثیرات توسعه کربدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۶۱

معادن روی، دومین رتبه جهانی در معادن مس، نهمین رتبه جهانی در معادن آهن، دهمین رتبه جهانی در معادن اورانیوم و یازدهمین رتبه جهانی در معادن سرب را دارا است؛ به عبارت دیگر، ایران با داشتن ۱ درصد جمعیت جهان، بیش از ۷ درصد منابع معدنی جهان را در اختیار دارد که در زمینه تولید محصولات صنعتی پایه مانند سیمان و فولاد نیز، ایران در رتبه‌های مناسب جهانی قرار دارد.

افزون بر عوامل پیش‌گفته، از جمله قابلیت‌ها و ویژگی‌های ممتاز ایران از نظر جغرافیایی می‌توان به قرارگیری این کشور در کنار خلیج فارس که هارتلند انرژی فسیلی جهان است اشاره نمود (کریمی، ۱۳۹۴: ۱۳). در شمال ایران نیز دریای خزر وجود دارد که اولویت دوم انرژی جهان به شمار می‌رود؛ بنابراین پیوند ژئوپلیتیک و ژئواکونومی ایران در دریای خزر و آسیای مرکزی با موقعیت آن در خلیج فارس بسیار محرز است. از دیگر قابلیت‌های ژئواکونومی ایران نیز می‌توان به نیاز روزافزون کشورهای در حال توسعه شرق آسیا اشاره نمود (شاهکویی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۶) که ایران تنها کشوری است که با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیکی و همچنین منابع انرژی فراوانش می‌تواند پاسخگوی نیاز این کشورها باشد (کریمی، ۱۳۹۴: ۱۴).

با وجود عوامل یادشده در طی دهه‌های اخیر اقتصاد ایران روندی نزولی را طی کرده است و با چالش‌هایی جدی همواره در راستای منافع اقتصادی خویش مواجه بوده است. با توجه به وضعیت نامطلوب اقتصاد داخلی و جایگاه نامناسب آن در عرصه اقتصاد جهانی، همچنین تأکید اسناد بالادستی کشور به ویژه سند چشم‌انداز بر ارتقای جایگاه اقتصادی و فناوری ایران در منطقه، اولویت دادن به تعامل اقتصادی سازنده و اثربخش با جهان در قالب دیپلماسی اقتصادی که از ظرفیت بهره‌گیری از منافع اقتصاد جهانی برخوردار است (روزنامه اقتصاد سرآمد، ۱۳۹۹/۰۲/۱۳) به ضرورت اجتناب‌ناپذیری تبدیل شده است، زیرا در شرایط فعلی که کشور تحت فشارهای بین‌المللی با اعمال تحریم‌های اقتصادی است، اتخاذ سیاست خارجی توسعه‌گرا و تعامل فعال در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای (سمیعی‌نسب، ۱۳۹۵) می‌تواند با کم‌رنگ‌نمودن تصویر امنیتی ایران از راه اعتمادسازی در روابط خارجی، منجر به ثبات در مناسبات تجاری و جذب سرمایه‌گذاری خارجی شود و با افزایش کارایی

اقتصادی از راه انتقال فناوری‌های نو و دانش‌بنیان، اثری مثبت بر روند رشد و توسعه کشور داشته باشد.

با توجه به اهمیت موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، پژوهش حاضر درصدد است تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در منطقه غرب آسیا (مطالعه موردی کریدور جنوب به شمال) را مورد مطالعه قرار دهد. در این زمینه، در حال حاضر جنوب و شمال جغرافیایی ایران با دارا بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیک اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی، واجد کارکردهای تولیدکننده قدرت در کشور است (حافظنیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۵) که تاکنون مورد غفلت واقع شده و باوجود دارا بودن پتانسیل‌های پیش‌گفته یکی از عقب‌مانده‌ترین مناطق کشور به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و محیطی به‌شمار می‌رود. در پیوستگی ژئوپلیتیکی جنوب و شمال جغرافیایی ایران، کشورهایی وجود دارند که افزون بر ظرفیت‌های همکاری و روابط دوجانبه، می‌توانند به‌عنوان رقبای ژئوپلیتیکی نیز قلمداد شوند.



تصویر ۱. نمایی از کریدورهای بین‌المللی در ایران (مرکز مطالعات سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۴۰۰)

پرداختن به موضوع حاضر نیز از آنجا دارای اهمیت است که به‌واسطه ویژگی‌های جغرافیایی سیاسی ایران در حد فاصل منطقه آسیای مرکزی، خزر، خلیج فارس و باختر

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۶۳

آسیا، همواره زمینه‌های بالقوه‌ای برای پیش‌برد اهداف اقتصادی منطقه‌ای در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرده‌اند. ایجاد سیستم حمل و نقل کارآمد در توسعه اقتصادی - اجتماعی، نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد، زیرا بخش حمل و نقل گذشته از آنکه از بخش‌های مهم و زیربنایی به‌شمار می‌رود، تأثیر بسزایی در دیگر فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و گردشگری دارد.

با توجه به وسعت سرزمینی ایران و راه‌های متفاوت ترانزیتی، بهینه‌سازی این مسیرها باعث کاهش تأخیر و هزینه‌های حمل و نقل کالا شده و در نتیجه موجب افزایش کارایی و مطلوبیت ترانزیت می‌شود و افزون بر آن کریدور شمال جنوب، ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و آسیای میانه را از راه بنادر جنوبی ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرق آسیا برقرار می‌کند. کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور جدید پیش‌بینی‌شده، کالاهای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر فعال آن زمان یعنی کانال سوئز مبادله کنند. (خلیلی، ۱۳۹۰) همچنین این مسائل می‌تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را تقویت نماید. دیپلماسی اقتصادی یکی از ابزارهای نوین، کارآمد و قدرتمند دولت‌ها برای کنش در فضای بین‌المللی و دستیابی به موقعیت بهتر در اقتصاد جهانی «دیپلماسی اقتصادی» است (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸: ۲۶).

با توجه به حجم بالای مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال جنوب به‌عنوان ایمن‌ترین، کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر حمل کالا بین آسیا و اروپا، می‌تواند نقش بسیار مهمی در ارتقاء جایگاه اقتصادی و تجاری ایران ایفا کند و بزرگراه بخش عمده‌ای از مبادلات تجاری این دو قاره مهم باشد با توجه به عوامل یادشده، پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش است که توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران در ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی این کشور در قلمروهای جغرافیایی خلیج فارس، آسیای مرکزی، قفقاز و غرب آسیا چه نقش‌هایی می‌تواند در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و روابط میان ایران و کشورهای منطقه در جهت کاهش فشارهای اقتصادی بر ایران ایفا نماید؟ در حوزه موضوع پژوهش حاضر، از گذشته کتب و مقالات بسیاری به نگرارش درآمده

است که هر یک زوایای خاصی را مورد بررسی قرار داده‌اند، در این پژوهش کارآمدترین منابع در راستای پاسخگویی به سؤال اصلی مورد توجه قرار خواهد گرفت و تلاش می‌شود، مباحثی را که در سایر پژوهش‌ها به آن توجه لازم نشده است، بررسی کند. پیشنهاد پیشینه پژوهش به چند دسته تقسیم می‌شود که دسته‌ای از آثار مفاهیم اصلی این پژوهش را به صورت مجزا بررسی نموده‌اند، از جمله موارد زیر که به دیپلماسی اقتصادی در زمینه کریدورهای جنوب - شمال، پرداخته‌اند:

۲. پیشینه پژوهش

سیمبر و غلام‌نیا (۱۴۰۰)، در مقاله «دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (مطالعه موردی همکاری‌های تعرفه‌ای)» بر این باورند که اعمال مجدد تحریم‌های ایالات متحده پس از خروج دولت ترامپ از برجام و ایجاد محدودیت‌های اقتصادی به ویژه در زمینه تجارت بین‌المللی سبب شد، نگاه ایران به توسعه ارتباطات اقتصادی با همسایگان خود گسترش یابد. نتایج نشان داد دیپلماسی اقتصادی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا به جهت گشایش فضای نوین تجاری با کاهش تعرفه‌ها، استفاده از ظرفیت‌های موجود همچون احداث کریدور در ایران و اتحادیه و شرایط دور زدن تحریم‌های اقتصادی، بسترهای همکاری راهبردی ایران و اتحادیه در بلندمدت را فراهم می‌سازد.

بخشی آنی و همکاران (۱۴۰۰) در مقاله «متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین»، سه مزیت نسبی ایران شامل تأمین انرژی پایدار، دسترسی امن ترانزیتی به آسیای میانه و شرق مدیترانه و ایجاد امنیت در جغرافیای اسلامی، توأمان را سه نیاز اصلی چین برای حفظ چرخه ثبات و رشد اقتصادی در دهه‌های آینده دانسته‌اند؛ در مقابل، تأمین زنجیره ارزش افزوده مشتقات انرژی، تکمیل زیرساخت‌های ترانزیتی، احداث کریدورهای بین‌المللی و تسهیل دسترسی به منابع مالی مزایای چین برای اقتصاد ایران به شمار می‌رود و می‌تواند دیپلماسی اقتصادی میان دو کشور را ارتقاء دهد.

شهرکی مقدم و همکاران (۱۳۹۹) در پژوهش «ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان» بر این باورند که با توجه به موقعیت استراتژیک استان و

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۶۵

بهره‌بردن از ظرفیت‌های اقیانوسی و ریلی، کشورهای همسایه به‌دنبال بهره‌بری از این ظرفیت‌ها هستند. یکی از مهم‌ترین محورهای ارتباطی در منطقه محور ترانزیتی میلک (سیستان) به چابهار است. موقعیت جغرافیایی ویژه و مناسب مرز بین‌المللی میلک به‌لحاظ هم‌جواری با کشور افغانستان، قابلیت‌های اقتصادی بسیاری در بازرگانی ملی و ترانزیت خارجی میان اروپا، آسیای مرکزی و شرقی ایجاد کرده است؛ همچنین نتایج آزمون T تک‌نمونه‌ای، گویای تأثیر زیاد ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان و افزایش استفاده از ظرفیت‌های کشورهای همسایه نظیر افغانستان و بهبود روابط اقتصادی است.

سهرابی (۱۳۹۶) در مقاله «بررسی سیاست منطقه‌گرایی جمهوری اسلامی ایران (در سطح همسایگی)» معتقدند که کشور ایران با دارا بودن پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های منطقه‌گرایی از جمله موقعیت گذرگاهی و قرارگیری در کریدور شمال و جنوب آسیای مرکزی، خطّ اتصال سازمان منطقه‌ای سارک و کشورهای حوزه قفقاز، در راستای افزایش قدرت اقتصادی خویش باید خود را در عضویت پیمان‌های منطقه‌ای و اقتصادی همچون سازمان منطقه‌ای اکو درآورد و همچنین توسعه کریدورها می‌تواند به افزایش نقش تجاری - اقتصادی ایران در اوراسیا و آسیای جنوبی منجر شود.

دهقانی فیروزآبادی و دامن‌پاک جامی (۱۳۹۵) در پژوهش «دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی؛ ارزیابی ۲۵ سال روابط اقتصادی ایران و جمهوری‌ها پس از استقلال» به این نتیجه رسیده‌اند که منطقه آسیای مرکزی به‌دلیل سابقه ارتباطات فرهنگی و تمدنی و اهمیت ژئوپلیتیک آن در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در سال‌های پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، همواره مورد توجه اهداف دیپلماسی اقتصادی ایران بوده است. اکنون ۲۵ سال از استقلال کشورهای این منطقه در مرزهای شمالی ایران می‌گذرد. در حالی که طی این مدت عملکرد ایران در حوزه‌های اقتصادی غیر قابل قبول بوده است و جمهوری اسلامی می‌تواند با توسعه ترانزیت‌ها و کریدورهای بین‌المللی و داخلی دیپلماسی اقتصادی خود را گسترش دهد.

پیشگاهی فرد و رنجبری (۱۳۹۹) در مقاله «تحلیل ژئوپلیتیک روابط ایران و ترکمنستان

با تأکید بر دیپلماسی آب و انتقال انرژی» این فرضیه را مطرح کرده‌اند که «مناسب‌ترین زمینه عملی ارتقای روابط ایران و ترکمنستان در دو حوزه هیدروپلیتیک و ژئوپلیتیک انرژی است؛ زیرا دو کشور در این حوزه‌ها مکمل ژئوپلیتیک یکدیگر محسوب می‌شوند؛ اما وضعیت ایران در نظام بین‌الملل در ارتباط با غرب سبب شده است که با وجود زمینه‌های مناسب مبتنی بر عامل‌های مشترک ژئوپلیتیک این روابط شکل نگیرد؛ همچنین در بخشی از پژوهش نتایج نشان داد که توسعه کریدورهای بین‌المللی و رشد ترانزیت می‌تواند ارتقاء جایگاه دیپلماسی دو کشور ایران و ترکمنستان را در پی داشته باشد.

سلیمان‌پور و دامن‌پاک جامی (۱۳۸۸) در پژوهش «نقش چندجانبه‌گرایی و ترتیب‌های تجاری منطقه‌ای در پیش‌برد دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران» بر این باورند که نقش همکاری‌های منطقه‌ای به‌عنوان یک بازدارنده مؤثر برای تضمین امنیت سیاسی و اقتصادی کشور در مقابل تهدیدهای خارجی، اهمیت بیشتری یافته است. از سوی دیگر، اسناد کلان راهبردی و برنامه‌های توسعه‌ای کشور تعامل سازنده و هوشمندانه با اقتصاد جهانی را به رسمیت شناخته و مورد تأکید قرار داده‌اند. بدیهی است که ایران برای دستیابی به بازارهای صادراتی جهان و افزایش سهم از این بازارها به نسبت جمعیت و توان اقتصادی خود، باید ایجاد فضای مناسب برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و پیگیری عضویت در سازمان تجارت جهانی را محور اصلی این تعامل قرار دهد که یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه دیپلماسی با کشورهای هم‌جوار، برنامه‌ریزی در راستای توسعه کریدورهای بین‌المللی است.

۳. مبانی نظری

۳-۱. ژئوپلیتیک

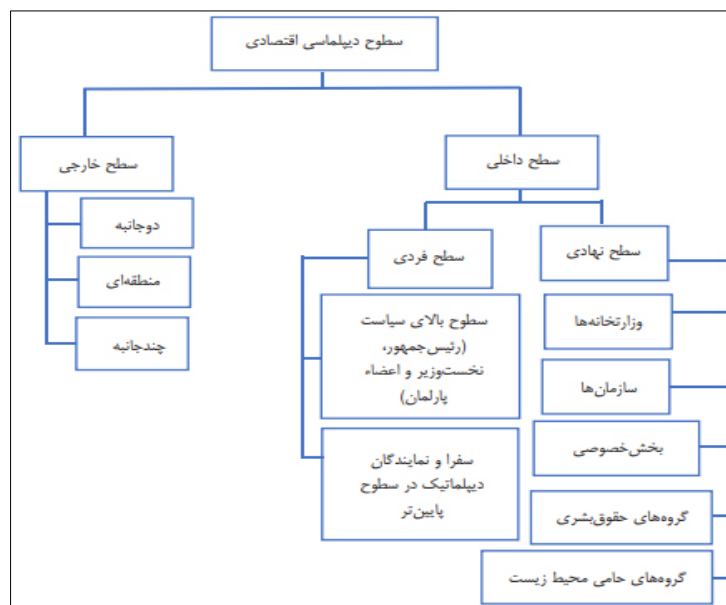
ژئوپلیتیک یا سیاست جغرافیایی از «ژئو» به‌معنای زمین و «پلیتیک» به‌معنای سیاست تشکیل شده است (مورودفارژ، ۱۳۹۲: ۷). ژئوپلیتیک شاخه‌ای است از جغرافیای سیاسی و به آن بخش از معرفت بشر اطلاق گردید که به معلومات ناشی از ارتباط بین جغرافیا و سیاست مربوط می‌شود. این شاخه علمی از زمان وضع آن، طی یک قرن گذشته، از نظر مفهومی و فلسفی دچار شناوری و گاهی رکود بوده و همانند برخی رشته‌های علمی دیگر هنوز بر سر

تحلیل تأثیرات توسعه کربدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۶۷

موضوع و ماهیت آن اتفاق نظر وجود ندارد (حافظ‌نیا، ۱۳۸۷: ۹).

۲-۳. دیپلماسی اقتصادی

یکی از ابزارهای نوین، کارآمد و قدرتمند دولت‌ها برای کنش در فضای بین‌المللی و دستیابی به موقعیت بهتر در اقتصاد جهانی، «دیپلماسی اقتصادی» است (Okafor, 2022). این نوع دیپلماسی عبارت است از: اقدامات رسمی دیپلماتیکی که اولاً دسترسی به بازارهای خارجی را برای کسب و کارهای ملی تسهیل می‌کنند، ثانیاً در تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی هستند و ثالثاً بر اثرگذاری روی قوانین بین‌المللی در راستای پیش‌برد منافع ملی تأکید می‌نمایند. شایان ذکر است که دیپلماسی اقتصادی، شامل مفاهیمی همچون تحریم‌ها و مجازات به‌منظور تحت فشار قرار دادن کشورها و یا کمک‌های توسعه‌ای و حمایت‌های اقتصادی برای یارگیری در صحنه بین‌المللی نیز است. در این خصوص می‌توان به تأثیرات تحریم‌های اعمال‌شده بر کشورهای ایران، روسیه یا کوبا و یا کمک‌های مالی فراوان آمریکا و ژاپن به کشورهای هم‌سو با سیاست‌های آن‌ها اشاره کرد. انواع سطوح دیپلماسی اقتصادی به‌صورت نمودار ۱ ارائه می‌شود:



نمودار ۱. سطوح دیپلماسی اقتصادی

۳-۳. کریدور

اصولاً به راهرو یا دالانی گفته می‌شود که برای حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد، در هر کریدوری می‌توان از شیوهای مختلف حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، دریایی و... آبراه‌ها و خطوط انتقال انرژی (نفت و گاز) استفاده نمود. از نقطه نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها، یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل و نقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه‌آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده نماید. (شرکت راه‌آهن ج ا ایران، ۱۴۰۱)

۳-۳-۱. انواع کریدورهای حمل و نقلی

تقسیم‌بندی‌های متفاوتی برای کریدورها در منابع مختلف ذکر شده است؛ اما در نشریه‌ای از بانک جهانی که در دسامبر ۲۰۰۵ تحت عنوان «بهترین شیوه مدیریت کریدور» منتشر شده است، کریدورها به صورت زیر طبقه‌بندی شده‌اند:

۳-۳-۱-۱. کریدورهای تجاری

کریدور تجاری داخلی، مسیری طراحی شده با شبکه حمل و نقل ملی است که برای توزیع کالاها در کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد. این کریدورها معمولاً با مرزهای استانی متقاطع بوده و توسط قانون‌گذار ملی احداث می‌شوند. هدف از تأسیس کریدورهای داخلی، پیش‌برد تجارت داخلی و رشد اقتصادی در راستای کریدورها است (Hope & Cox, 2015).

۳-۳-۱-۲. کریدورهای تجاری خارجی

کریدورهای تجاری خارجی برای حمل و نقل کالاهای وارداتی و صادراتی یک کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند. هدف از تأسیس کریدورهای تجاری خارجی، پیش‌برد رشد اقتصادی کشور از راه افزایش رقابت و تجارت است (Hulme, 2021).

۳-۳-۱-۳. کریدورهای تجاری ترانزیتی

کریدورهای تجاری ترانزیتی برای حمل و نقل کالا از دیگر کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرند. این کریدورها به وسیله گذرگاه‌های مرزی از یک‌سو و دروازه بین‌المللی (مانند

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۶۹

بنادر، فرودگاه‌ها و...) یا گذرگاه‌های مرزی از سوی دیگر محدود می‌شوند (Escap, 2022). این مسیرها با قوانین ملی تعیین می‌شوند. این قوانین که اغلب هماهنگ با کشورهای همسایه از راه توافق‌نامه‌های دوجانبه یا در برخی موارد توافق‌نامه‌های منطقه‌ای هستند، بر نقل و انتقال کالاهای ترانزیتی، حاکم می‌باشند. هدف از این مسیرها ترویج یکپارچگی منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی میان کشورهای همسایه است (Zheng, 2021).

۳-۴. منطقه‌گرایی

منطقه‌گرایی معادل کلمه لاتین رژیونالیسم است که از لغت region به معنای منطقه و پسوند ism که به معنای گرایش و اعتقاد ترکیب شده است. مراد از این اصطلاح در ادبیات روابط بین‌الملل تشکیلات و اجتماعاتی است که مرکب از حداقل سه واحد سیاسی باشد (حسینی، ۱۳۸۸: ۲۸).

در ادبیات روابط بین‌الملل، رژیونالیسم هنگامی کاربرد دارد که دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علایق مشترک هستند از راه سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند (آقاجری و رستمی‌فر، ۱۳۹۱: ۸۵). منطقه‌گرایی عبارت است از ایجاد تحول در یک منطقه مشخص، از پراکندگی و چنددستگی به همگون‌شدن و هم‌گرایی، آن‌هم در یک رشته از زمینه‌ها که مهم‌ترین آن‌ها فرهنگ، امنیت، سیاست‌های اقتصادی و رژیم‌های سیاسی است. سطح مشخصی از همسانی شرط لازم است اما کافی نیست (مهکویی و باویر، ۱۳۹۳).

برخی اوقات منطقه‌گرایی به‌عنوان گزینه‌ای در مقابل نظریه جهان‌گرایی و جانشین برتری برای اصل جهان‌گرایی مطرح گردیده است و نتیجه گرفته می‌شود که تنها در بخش‌هایی از جهان می‌توانیم بنیادهای فرهنگی و وفاداری‌های مشترک، تشابه عینی مشکلات مالی و آگاهی بالقوه از منافع مشترک را که برای عملکرد مؤثر نهادهای چندجانبه ضروری هستند، پیدا کنیم. از سوی دیگر، در چهارچوب یک منطقه، می‌توان سازگاری راه‌حل‌های بین‌المللی با مشکلات واقعی را هوشیارانه به انجام رساند و تعهدات کشورها نسبت به یکدیگر می‌تواند به نسبت‌های قابل اداره محدود شود و از راه قیدهای آشکار

متقابل لازم‌الاجرا گردد (طباطبایی، ۱۳۹۹)؛ بنابراین همان‌طور که در جامعه ملی هیچ فردی نمی‌تواند به تنهایی به قدرت سیاسی دست یابد و به‌ناچار باید در پناه یک حزب، جایگاهی در معادلات سیاسی پیدا کند (مهکویی و باویر، ۱۳۹۳)، یک کشور هم نمی‌تواند به تنهایی در معادلات قدرت جهانی جایگاهی پیدا کند. از این رو منطقه‌گرایی خود را بر همه کشورها تحمیل می‌کند و در این میان، کشورهایی موفق خواهند بود که با تمهیدات لازم به استقبال آن رفته و قدرت خود را درون یک تشکل منطقه‌ای تعریف کنند (نجفقلی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۲: ۴۱).

۴. روش‌شناسی

پژوهش حاضر از لحاظ روش، از نوع روش‌های توصیفی-تحلیلی است و از لحاظ هدف، کاربردی - توسعه‌ای و از نوع تحقیق‌های پیمایشی است که در جهت بررسی دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان از روش دلفی استفاده شده است. تحقیقات کاربردی یعنی پژوهشی است که با استفاده از نتایج تحقیقات بنیادی به‌منظور بهبود و به‌کمال رساندن رفتارها، روش‌ها، ابزارها، وسایل، تولیدات، ساختارها و الگوهای مورد استفاده جوامع انسانی انجام می‌شود. هدف تحقیق کاربردی توسعه دانش کاربردی در یک زمینه خاص است. در این تحقیق روش‌های برآورد پتانسیل تجاری را می‌توان در دو گروه دسته‌بندی کرد:

۱. روش برآورد ساده پتانسیل تجاری با استفاده از آزمون مشابهت؛

۲. روش برآورد پتانسیل تجاری با استفاده از مدل جاذبه.

پتانسیل تجاری، میزان تجارتی است که کشورها به‌طور بالقوه می‌توانند با توجه به عوامل تعیین‌کننده جریان تجارت، با یکدیگر داشته باشند، برآورد پتانسیل تجاری (پتانسیل صادراتی و وارداتی) غیر نفتی بین ایران و کشورهای منطقه از راه روش برآورد ساده با استفاده از آزمون مشابهت محاسبه شده است.

۴-۱. برآورده ساده پتانسیل‌های تجاری با استفاده از آزمون مشابهت

در زمانی که بحث همکاری‌های اقتصادی و تجاری بین چند کشور مطرح می‌شود، در

تحلیل تأثیرات توسعه کربدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۷۱

اولین گام کشورهای عضو به کاهش موانع تجاری (موانع تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای) یا حذف موانع تجاری فی‌مابین می‌اندیشند. معمولاً در صورت انعقاد موافقت‌نامه تجاری، فهرستی از کالاها معرفی می‌شوند که کاهش یا حذف موانع تجاری درمورد این لیست از کالاها اعمال می‌گردد. روش برآورد ساده پتانسیل تجاری با استفاده از آزمون‌های مشابهت معیاری است که می‌تواند این لیست را در اختیار سیاست‌گذاران قرار دهد. البته ارائه این لیست توسط این روش اولین گام محسوب می‌شود، زیرا درنهایت باید تعیین شود که کاهش تعرفه درمورد هر کالا به چه میزان باشد و این میزان چه تأثیری روی رفاه خواهد داشت. بر این اساس، برآورد ساده پتانسیل تجاری روش مناسبی است؛ چون در این روش کالاهای پتانسیل دار مین می‌شوند، ضمن آنکه رقم کل پتانسیل نیز تعیین می‌شود. این روش در مطالعات مربوط به برآورد پتانسیل تجارت دوجانبه بین کشورها، کاربرد فراوانی دارد.

روش ساده با هدف برآورد پتانسیل تجاری به صورت زیر است:

روش برآورد ساده از پتانسیل صادرات کشور A به کشور B و همین‌طور این روش را برای واردات کشور A از کشور B نیز می‌توان به کاربرد. به این ترتیب است که واردات اقلام یا گروه‌های کالایی کشور B به تفکیک طبقه‌بندی کالایی SITC یا HS را در نظر می‌گیرند و در مقابل کل صادرات کشور A از همان کالاها به کشورهای جهان را در نظر می‌گیرند این آمار از لوح‌های فشرده آماری بین‌المللی مثل PC-TAS قابل دسترس است. به این ترتیب دو ستون در مقابل هر کد کالا به وجود خواهد آمد که یکی مربوط به واردات کشور B از آن کالاها از تمام کشورهای جهان و دیگری مربوط به صادرات کشور A از آن کالاها به تمام کشورهای جهان است. لذا در مقابل هر شماره تعرفه کالا دو عدد خواهد بود. برای تعیین حداکثر پتانسیل صادراتی، حداقل آن دو عدد مد نظر قرار می‌گیرد و پتانسیل معمولی حدود ۱۰ تا ۳۰ درصد حداقل مقدار تعیین شده خواهد بود:

$$\text{Min}(X_{iwt}, M_{iwt}) =$$

حداکثر پتانسیل‌های تجاری (صادراتی و وارداتی کشور A به کشور B) از کالای i.

$$\text{Min}(x_{iwt}^a, M_{iwt}^b) \times (10-30)\% =$$

پتانسیل کشور A به کشور B از کالای i.

در فرمول‌های یادشده: A = کشور صادرکننده؛ B = کشور واردکننده؛ W = جهان؛ T = زمان؛ X = صادرات؛ M = واردات؛ I = کالای مورد نظر؛ XAIWT = صادرات کشور A به جهان از کالای i در زمان t؛ MBIWT = واردات کشور B از جهان از کالای i در زمان t. با جمع کردن رقم‌های پتانسیل صادراتی کشور A به کشور B در مورد کدهای مختلف کالاها میزان کل پتانسیل صادراتی کشور A به کشور B تعیین می‌گردد. در پژوهش حاضر برای آنکه برآورد دقیق‌تری داشته باشیم، نیاز به معیار مشخصی است. بر این اساس از شاخص کسینوس استفاده شده است.

۴-۱-۱. شاخص کسینوس

برای تعیین تشابه تجاری بین کشورها، معیارهای متعددی مانند معیار تشابه فینگر کرینین، معیار تشابه صادرات و واردات و معیار کسینوس در نوشتار پیش رو از این شاخص استفاده شده است وجود دارد. معیار کسینوس یکی از مرسوم‌ترین روش‌های تعیین امکان تجارت دوجانبه کشورها است که با استفاده از روش اندازه‌گیری کسینوس زاویه دو بردار صادرات و واردات کشورها به دست می‌دهد، به این منظور دو ماتریس $1 \times N$ که یکی صادرات کشور به جهان و دیگری واردات کشور و از جهان است، تعریف می‌شود. سپس با تعیین زاویه دو بردار در فضای کالای n بعدی می‌توان این دو بردار را باهم مقایسه نمود. زاویه کوچک نشان می‌دهد که ترکیب کالایی صادرات کشور: (برای تمام مقاصد یا جهان) شبیه به ترکیب کالای واردات کشور و از تمام مبادی یا جهان است و همچنین زاویه بزرگ نشان می‌دهد که ساختار صادرات کشور و ساختار واردات کشور و غیر مشابه هستند (قابلیت انطباق ندارند).

معیار کسینوس همواره به صورت جدول زیر تعیین شده است:

$$COS_{ij} = \frac{\sum_{k=1}^n X_{ik} \cdot M_{jk}}{\sqrt{\sum_{k=1}^n X_{ik}^2 \cdot \sum_{k=1}^n M_{jk}^2}}$$

فرمول ۱. فرمول معیار کسینوس

X_{ik} = سهم صادرات کالای k در صادرات کشور i به جهان؛ M_{jk} = سهم واردات کالای k در واردات کشور j از جهان.

تحلیل تأثیرات توسعه کربدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۷۳

اگر چنانچه ترکیب کالایی صادرات کشور i با واردات کشور j یکسان باشند، نشان‌دهنده درجه تشابه کامل است؛ یعنی الگوهای کالایی کشور صادرکننده و واردکننده دقیقاً شبیه به هم می‌باشند و مقدار \cos یک مقدار خواهد بود.

اگر برای تمام k ها، x یا M یا هر دو صفر باشند، واضح است که تجارت از کشور i به کشور j ممکن نیست؛ یعنی به این منظور است که هیچ درجه تشابهی وجود ندارد و در این صورت مقدار کسینوس صفر خواهد بود؛ بنابراین کسینوس دو بردار می‌تواند بین 0 و 1 قرار گیرد.

مقادیر بین $0/8$ و 1 = درجه تشابه بسیار بالا؛ مقادیر بین $0/6$ و $0/8$ = درجه تشابه بالا؛ مقادیر بین $0/4$ و $0/6$ = درجه تشابه متوسط؛ مقادیر بین $0/2$ و $0/4$ = درجه تشابه کم؛ مقادیر بین صفر و $0/2$ = درجه تشابه بسیار کم.

لازم به ذکر است که معیار کسینوس تنها شدت جریان تجاری و تشابه تجاری میان دو کشور واردکننده و صادرکننده را مشخص می‌نماید و در مورد پتانسیل تجاری، اعداد و ارقامی را تعیین می‌نماید. در بخش آمار استنباطی نیز به دلیل تبدیل نمودن متغیرهای پژوهش به متغیرهای شبه‌فاصله‌ای، برای محاسبه میزان اهمیت یا وجود هر ویژگی براساس طیف لیکرت (گزینه خیلی زیاد = 5 ، زیاد = 4 ، متوسط = 3 ، کم = 2 ، خیلی کم = 1) به دست آمده است و سپس امتیاز هر گزینه با حاصل ضرب فراوانی در امتیاز هر گزینه محاسبه و سپس با محاسبه مجموع امتیازات گزینه‌ها، امتیاز هر سؤال به دست آمد. با تقسیم جمع امتیازات بر تعداد افرادی که به آن گزینه پاسخ داده‌اند میانگین امتیازات به دست آمد. با توجه به آنکه میانگین امتیاز هر سؤال عددی بین 1 تا 5 است، بنابراین این معیار برای سنجش اهمیت سؤال‌های یا گزینه‌ها مورد استفاده قرار گرفت؛ سپس براساس نتایج به دست آمده از پرسش‌نامه، مشاهدات میدانی و اسناد رسمی، به تجزیه و تحلیل یافته‌ها با استفاده از نرم‌افزار spss پرداخته شد. بدین منظور در نرم‌افزار spss به منظور ارزیابی نقش توسعه کربدورهای ترانزیتی ایران در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه از آزمون بین‌موال تست استفاده می‌گردد. در این زمینه گویه‌های هر یک از شاخص‌ها به صورت جدول ۱ ارائه می‌گردد:

جدول ۱. معیارهای به‌کاررفته در پژوهش

متغیرهای تحقیق	شاخص‌ها	گویه‌ها
	کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم‌های پسابرجام	افزایش ارزش پولی کشور ایران وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس به ایران وابستگی کشورهای قفقاز به ایران وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران افزایش صادرات انرژی ایران افزایش صادرات نفت ایران افزایش صادرات مواد پتروشیمی افزایش دریافت کمک‌های خارجی در جهت بهبود وضعیت اقتصادی
نقش توسعه کردورهای ترانزیتی ایران در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت پتروشیمی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع غذایی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع نظامی و دفاعی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع هوافضا ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت خودروسازی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت رایانه ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه صنعت گردشگری ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت داروسازی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت نساجی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت معدن ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت شیمیایی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در افزایش تولیدات ملی	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت پتروشیمی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع غذایی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع نظامی و دفاعی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع هوافضا ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت خودروسازی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت رایانه ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه صنعت گردشگری ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت داروسازی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت نساجی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت معدن ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت شیمیایی ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در افزایش تولیدات ملی
افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران		

۵. نتایج و بحث

۵-۱. محاسبه شاخص کسینوس صادرات غیر نفتی ایران به کشورهای منطقه

بردار کالاهای صادراتی غیر نفتی ایران به عنوان عرضه صادرات ایران و بردار کالاهای وارداتی غیر نفتی کشورهای منطقه که به هفت قلمرو ژئوپلیتیکی خزر (قزاقستان، ترکمنستان، روسیه)، قفقاز (آذربایجان، ارمنستان، گرجستان)، شبه‌قاره هند (هند و پاکستان)، آسیای مرکزی (افغانستان، ازبکستان، تاجیکستان، چین و قرقیزستان)، خلیج فارس (قطر، امارات، کویت، عمان، عربستان و بحرین) و حوزه ژئوپلیتیکی شامات (سوریه، عراق، اردن) و آناتولی (ترکیه) به عنوان تقاضای وارداتی آنها در نظر گرفته شده است.

در جدول ۲، درجه تشابه صادرات غیر نفتی ایران با کشورهای منطقه آمده است. ملاحظه می‌شود که درجه تشابه ساختار صادرات غیر نفتی ایران با ساختار و واردات غیر نفتی کشورهای منطقه به‌ویژه پس از تحریم‌های پسابرجام بسیار کم است. با توجه به شاخص کسینوس صادرات غیر نفتی ایران به کشورهای مناطق ژئوپلیتیکی اطراف، هر چه این شاخص از ثبات بیشتری برخوردار باشد، تصمیم‌گیری در مورد بازارهای هدف کالاهای غیر نفتی ایران بهتر خواهد بود.

هرچند درجه تشابه بالا دلیل کافی برای برقراری روابط تجاری بالا بین دو کشور نیست، بلکه عوامل دیگری همچون تشابه مطلوبیت، نزدیکی جغرافیایی، مسائل سیاسی و... در شکل‌گیری این روابط مؤثر هستند. پایین بودن مقادیر معیار کسینوس نیز امکان وجود فعالیت‌های تجاری را در آینده منتفی نمی‌کند. همان‌طور که معیار کسینوس ایران و حوزه ژئوپلیتیک آسیای مرکزی پایین است ولی روابط تجاری کشورمان با تاجیکستان این مطلب را تأیید نمی‌کند. همچنین براساس این جدول، در میان کشورهای منطقه، بیشترین درجه تشابه صادرات غیر نفتی ایران با کشورهای حوزه ژئوپلیتیک شامات، آسیای میانه نظیر چین و خزر همچون روسیه است.

جدول ۲. درجه تشابه صادرات غیر نفتی ایران با کشورهای منطقه ۲۰۱۹-۲۰۲۱

قلمرو ژئوپلیتیکی	بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم
آسیای مرکزی	-	-	۰/۵۱	-	-
خزر	-	-	-	۰/۳۶	-
شبه‌قاره هند	-	-	-	-	۰/۱۱
آناتولی	-	-	-	-	۰/۰۵
شامات	-	۰/۶۶	-	-	-
خلیج فارس	-	-	-	-	۰/۱۳
قفقاز	-	-	-	-	۰/۱۸



نمودار ۲. درجه تشابه صادرات غیر نفتی ایران با کشورهای منطقه ۲۰۱۹-۲۰۲۱

۲-۵. محاسبه شاخص کسینوس واردات غیر نفتی ایران از کشورهای منطقه

معیار کسینوس به جهت و مسیر جریان تجارت بین دو کشور بستگی دارد، به گونه‌ای که این شاخص براساس صادرات کشور A و واردات کشور B با صادرات کشور B و واردات کشور A متفاوت است. بر همین اساس کسینوس واردات ایران از کشورهای منطقه برآورد شد. بردار کالاهای صادراتی غیر نفتی کشورهای منطقه به‌عنوان عرضه صادراتی کشورهای منطقه و بردار کالاهای وارداتی غیر نفتی ایران به‌عنوان تقاضای وارداتی ایران در نظر گرفته شده است. نتایج نشان می‌دهد شاخص کسینوس برای جریان واردات غیر نفتی ایران از کشورهای سازمان منطقه همانند صادرات غیر نفتی ایران به این کشورها، دارای درجه تشابه کم است؛ البته پایین‌بودن درجه تشابه بدان معنی نیست که امکان وجود هیچ فعالیت تجاری در آینده وجود ندارد. با توجه به جدول (۳)، کسینوس واردات غیر نفتی ایران از

تحلیل تأثیرات توسعه کربدوره‌های ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۷۷

کشورهای سازمان منطقه از مقادیر بالاتری نسبت به صادرات غیر نفتی آن به این کشورها برخوردار است. در جدول (۳) درجه تشابه واردات غیر نفتی ایران با هر یک از کشورهای سازمان، در سال‌های ۲۰۲۱-۲۰۱۹ براساس شاخص کسینوس محاسبه شده است. مشاهده می‌شود بیشترین درجه تشابه واردات غیر نفتی ایران از کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند است و کمترین درجه تشابه با قلمرو ژئوپلیتیکی شامات است.

جدول ۳. درجه تشابه واردات غیر نفتی ایران با کشورهای منطقه ۲۰۲۱-۲۰۱۹

نام کشور	بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم
آسیای مرکزی	-	۰,۶۱	-	-	-
خزر	-	-	-	۰,۳۰	-
شبه‌قاره هند	-	-	۰,۵۲	-	-
آناتولی	-	-	۰,۴۴	-	-
شامات	-	-	-	-	۰,۰۷
خلیج فارس	-	-	-	۰,۲۹	-
قفقاز	-	-	-	-	۰,۱۵



نمودار ۳. درجه تشابه واردات غیر نفتی ایران با کشورهای منطقه ۲۰۱۸-۲۰۱۴

۳-۵. محاسبه پتانسیل‌های تجاری میان ایران و کشورهای منطقه

در رابطه با محاسبه نسبت تشابهات واردات طبق فرمول زیر برای هر یک از کشورهای منطقه عمل می‌نماییم.

$$\text{Min}(x_{iwt}^a, M_{iwt}^B) \times (10-30)\% =$$

حال به نمودار ۴ توجه می‌نماییم.



نمودار ۴. پتانسیل‌های تجاری محاسبه‌شده میان ایران و کشورهای منطقه

با توجه به نتایج نمودار، آمارها نشان می‌دهد که ایران با کشورهای آسیای مرکزی که در رأس آن چین و افغانستان قرار دارند، بیشترین میزان پتانسیل‌های تجاری را دارد؛ سپس با کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی شامات و آناتولی کمترین پتانسیل‌های تجاری را دارد. در واقع نتایج نشان می‌دهد که در حال حاضر بیشترین ظرفیت‌های تجاری مرتبط با کشورهای آسیای مرکزی، سپس خزر، شبه‌قاره هند و خلیج فارس است و کمترین آن مرتبط با کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی شامات و آناتولی است. توسعه کریدور جنوب-شمال در این زمینه با توجه به ظرفیت‌های بالای تجاری و پتانسیل‌های بالقوه با توجه به نمودار ۴ می‌تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی، خزر و شبه‌قاره هند را تأمین نماید.

۶. تحلیل آماری یافته‌های پژوهش

۶-۱. تحلیل آمار توصیفی

در راستای تحلیل آمار توصیفی، تحلیل جمعیت‌شناسی (رشته تحصیلی کارشناسان) بهره گرفته شده است.

جدول ۴. آمار توصیفی رشته تحصیلی کارشناسان (یافته‌های پژوهش)

رشته مورد اشتغال	فراوانی	درصد	درصد واقعی	درصد جمعی
مجموعه علوم نظامی	۳	۸/۶	۹	۹
جغرافیای سیاسی	۷	۲۰/۰	۲۰	۲۹
علوم سیاسی	۶	۱۷/۱	۱۷	۴۶
روابط بین‌الملل	۹	۲۵/۷	۲۶	۷۱
علوم اقتصادی	۴	۱۱/۴	۱۱	۸۳
مدیریت استراتژیک	۴	۱۱/۴	۱۱	۹۴
سایر رشته‌های تحصیلی	۲	۵/۷	۶	۱۰۰
جمع	۳۵	۱۰۰	۱۰۰	

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۷۹

براساس نتایج جدول ۴، در مجموع ۳۵ نفر از رشته‌های تحصیلی متخصصان، ۸/۶٪ در علوم نظامی، ۲۰٪ جغرافیای نظامی، ۱۷/۱٪ علوم سیاسی، ۲۵/۷٪ روابط بین‌الملل، ۱۱/۴٪ علوم اقتصادی، ۱۱/۴٪ مدیریت استراتژیک و ۵/۷٪ در سایر رشته‌ها تحصیل نموده‌اند.

۲-۶. نقش توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران در ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی

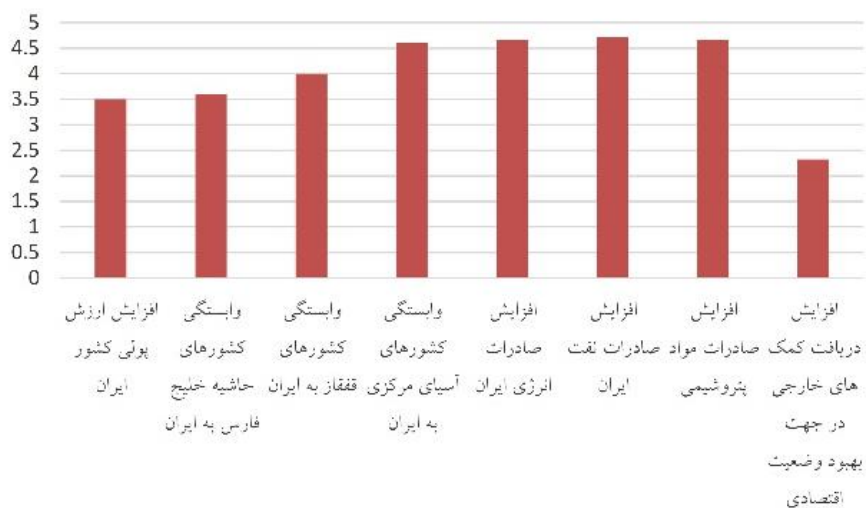
در جهت تجزیه و تحلیل پرسش‌های آمار توصیفی نقش توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه، ابتدا پرسش‌ها از یکدیگر تفکیک گردید و سپس در نرم‌افزار SPSS عملیات کدگذاری انجام گرفت، کدگذاری به صورت طیف لیکرت، اعداد ۱ تا ۵ ثبت گردید و پس از آن داده‌های پرسش‌نامه‌ها در محیط نرم‌افزار و در قسمت Data view ثبت گردید، پس از آن با استفاده از دستور frequencies میانگین هر یک از سؤال‌ها و طبقه‌بندی آن‌ها در یک جدول کلی ثبت گردید که نتایج آن به صورت زیر است:

جدول ۵. آمار توصیفی عوامل ژئوپلیتیک اثرگذار بر امنیت مرزی

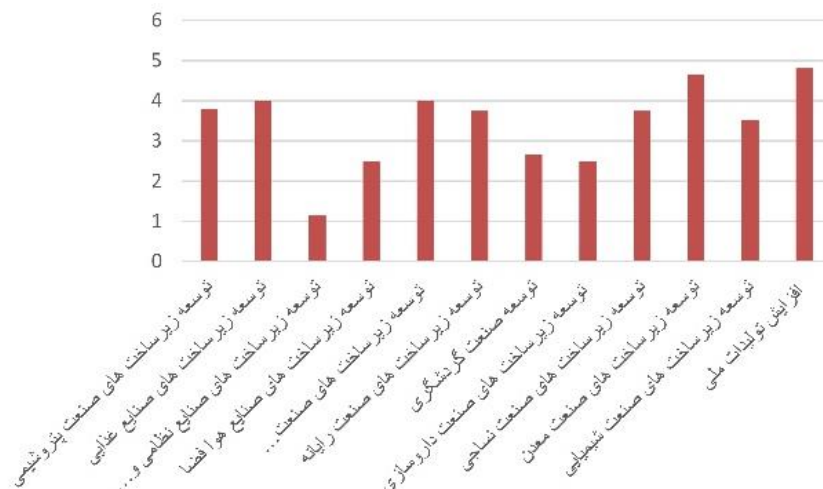
ردیف	شاخص‌ها	گویه‌ها	میانگین هر شاخص
۱		افزایش ارزش پولی کشور ایران	۳/۵
۲	کاهش	وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس به ایران	۳/۶
۳	فشارهای	وابستگی کشورهای قفقاز به ایران	۴
۴	اقتصادی	وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران	۴/۶
۵	پس از	افزایش صادرات انرژی ایران	۴/۶۶
۶	تحریم‌های	افزایش صادرات نفت ایران	۴/۷۱
۷	پسابرجام	افزایش صادرات مواد پتروشیمی	۴/۶۶
۸		افزایش دریافت کمک‌های خارجی در جهت بهبود وضعیت اقتصادی	۲/۳۲
۹	افزایش	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت پتروشیمی	۳/۸
۱۰	درآمدها و رشد صنایع	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع غذایی	۴
۱۱	در ایران	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع نظامی و دفاعی	۱/۱۴

جدول ۵. آمار توصیفی عوامل ژئوپلیتیک اثرگذار بر امنیت مرزی

ردیف	شاخص‌ها	گویه‌ها	میانگین هر شاخص
۱۲	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنایع هوافضا	۲/۵	
۱۳	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت خودروسازی	۴	
۱۴	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت رایانه	۳/۷۵	
۱۵	افزایش ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه صنعت گردشگری	۲/۶۶	
۱۶	درآمدها و رشد صنایع ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت داروسازی	۲/۵	
۱۷	در ایران ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت نساجی	۳/۷۵	
۱۸	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت معدن	۴/۶۶	
۱۹	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در توسعه زیرساخت‌های صنعت شیمیایی	۳/۵۲	
۲۰	ارتقاء سطح روابط میان ایران و کشورهای منطقه در افزایش تولیدات ملی	۴/۸۱	



نمودار ۵. آمار توصیفی کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم‌های پسابرجام



نمودار ۶. آمار توصیفی افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران

براساس نتایج به دست آمده از مجموع نظرات ۳۵ نفر از کارشناسان و متخصصان، درزمینه آمار توصیفی نقش توسعه کربدور جنوب - شمال در کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم های پساجرام نتایج نشان داد که بیشترین تأثیرات احداث این کربدور می تواند بر افزایش صادرات نفت، انرژی و مواد پتروشیمی و همچنین افزایش وابستگی های کشورهای آسیای مرکزی به خصوص چین به جمهوری اسلامی ایران داشته باشد و در سوی مقابل دریافت کمک های خارجی در راستای بهبود وضعیت اقتصادی ایران در این زمینه تأثیرگذار نیست. درزمینه آمار توصیفی نقش توسعه کربدور جنوب - شمال در افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران، نتایج نشان داد که بیشترین تأثیرات احداث این کربدور می تواند بر افزایش تولیدات ملی، توسعه زیرساخت های صنعت معدن، توسعه زیرساخت های صنایع غذایی و صنعت خودروسازی است و در مقابل توسعه کربدور شمال - جنوب نمی تواند بر توسعه صنایع نظامی - امنیتی، توسعه زیرساخت های هوافضا، توسعه زیرساخت های دارویی و توسعه صنعت گردشگری تأثیرگذار باشد.

نتیجه گیری

میان کربدورها در صنعت حمل و نقل در راستای ایجاد مسیرهای اقتصادی و در جهت

کاهش هزینه‌های حمل کالا با کاربرد جاده، ریل و دریا تعریف گردیده‌اند؛ و کریدورهای آسیایی به همراه کریدورهای موجود در قاره اروپا امکان ترانزیت کالا مابین کشورهای آسیایی و اروپایی را مهیا ساختند و کشورها را به یکدیگر و به‌ویژه کشورهای مرکز کریدور وابسته می‌کند. کریدور شمال جنوب، ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و آسیای میانه را از راه بنادر جنوبی ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرق آسیا برقرار می‌کند.

کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور جدید پیش‌بینی‌شده، کالاهای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر فعال آن زمان یعنی کانال سوئز مبادله کنند و با توجه به حجم بالای مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال جنوب به‌عنوان ایمن‌ترین، کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر حمل کالا بین آسیا و اروپا، می‌تواند نقش بسیار مهمی ایفا کند و این کریدور همچنین می‌تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را در مناطق مختلف ژئوپلیتیکی فعال نماید. در واقع موقعیت ممتاز جغرافیایی و استراتژیک ایران به‌عنوان نقطه‌ای کلیدی در کریدورهای تجاری بین‌المللی، در صورت حسن توجه و برنامه‌ریزی مناسب، درآمدهای ارزی قابل توجهی را از راه ترانزیت کالا برای کشور به ارمغان خواهد آورد. از جمله این موارد نیز می‌توان به ایجاد اعتبار و ثبات سیاسی، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، رونقش بیشتر بخش‌های صنایع و خدمات کشور، افزایش وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس، شبه‌قاره هند، قفقاز، خزر، آسیای مرکزی و همچنین اروپا از شاهراه این کریدور ایران اشاره نمود؛ همچنین از دیگر مزایای کریدور شمال - جنوب برای اعضای آن، شامل امکان دسترسی به سه بازار بزرگ و عمده و مرکز توزیع و حمل و نقل بار جهانی آسیا یعنی حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا است.

کریدور شمال- جنوب به‌صورت عاملی مستقیم و به‌متابۀ تسهیلگر ارتباطات و ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی، توانایی زمینه‌سازی توسعه اقتصادی را داراست و فارغ از ثمرات دیپلماسی اقتصادی مستقیم این طرح می‌تواند در درازمدت ضریب اطمینان و امنیت اقتصاد ملی را تقویت نماید. با توجه به مسائل مذکور، پژوهش حاضر تحلیل تأثیرات

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۸۳

توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال) را مورد مطالعه قرار داده است. در این زمینه ابتدا زمینه‌های پتانسیل تجاری میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای قلمروهای ژئوپلیتیکی مجاور ایران ابتدا مورد ارزیابی قرار گرفت.

در این مورد نتایج نشان داد در حال حاضر بیشترین ظرفیت‌های تجاری مرتبط با کشورهای آسیای مرکزی، سپس خزر، شبه‌قاره هند و خلیج فارس است و کمترین آن مرتبط با کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی شامات و آناتولی است و این کریدور بیش از همه می‌تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی، خزر و شبه‌قاره هند را تأمین نماید در نهایت در زمینه نقش توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه، به این منظور دو متغیر مورد بررسی قرار گرفت. در زمینه نقش توسعه کریدور جنوب - شمال در کاهش فشارهای اقتصادی پس از تحریم‌های پسابرجام نتایج نشان داد که بیشترین تأثیرات احداث این کریدور می‌تواند بر افزایش صادرات نفت، انرژی و مواد پتروشیمی و همچنین افزایش وابستگی‌های کشورهای آسیای مرکزی به خصوص چین به جمهوری اسلامی ایران داشته باشد و در زمینه نقش توسعه کریدور جنوب - شمال در افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران، نتایج نشان داد که بیشترین تأثیرات احداث این کریدور می‌تواند افزایش تولیدات ملی، توسعه زیرساخت‌های صنعت معدن، توسعه زیرساخت‌های صنایع غذایی و صنعت خودروسازی را به همراه داشته باشد.

در راستای توسعه کریدور شمال - جنوب و همچنین ارتقاء دیپلماسی اقتصادی، پیشنهادهای زیر ارائه می‌گردد:

توسعه کریدور شمال - جنوب به‌عنوان یک برنامه راهبردی و اقتصادی در دستور کار سیاست خارجی و وزارت اقتصاد کشور قرار گرفته و از گره زدن این موضوع با سایر موضوعات منطقه‌ای و بین‌المللی جداً خودداری شود.

تصویب قوانین موردنیاز در راستای تسهیل در امر ترانزیت کالا و همچنین هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات کشور با شرایط کشورهای عضو این کریدور.

توسعه کریدور به مثلث ایران، روسیه و اتحادیه اروپا نیاز دارد که باید در این زمینه سیاست‌گذاری لازم برای هم‌گرایی ایجاد گردد تا کریدور در مدت‌زمان کوتاه‌تری به بهره‌برداری برسد.

تشکیل شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با مشارکت و سرمایه‌گذاری‌های مشترک کشورهای ذی‌نفع در کریدور شمال - جنوب.

ایجاد قوانین سرمایه‌گذاری بخش‌های خصوصی و خارجی در راستای توسعه کریدور شمال - جنوب

منابع

- آقاجری، محمدجواد، رستمی‌فر، سیمین سادات (۱۳۹۱)، «پیمان سارک و تأثیر آن بر منطقه‌گرایی»، *نشریه مطالعات روابط بین‌الملل*، (۲۰)، ۹-۴۰.
- امینی، آرمن و انعامی علمداری، سهراب (۱۳۸۸)، «دیپلماسی و اقتصاد: الگوی مناسبات ج. آ. ایران و اتحادیه اروپا (۸۴-۱۳۷۶)»، *نشریه علوم سیاسی دانشگاه آزاد کرج*، (۸)، ۱۵۵-۱۷۹.
- بخشی‌آنی، رضا؛ عباسی، مجید و رحیمی‌نژاد، محمدعلی (۱۴۰۰)، «متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین»، *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل*، ۴ (۲)، ۴۲۳-۴۶۲.
- بیات روح‌اله و صادقیان‌الهام (۱۳۹۴)، «بررسی مقایسه‌ای برآورد ظرفیت‌های تجاری بین ایران و کشورهای گروه دی هشت براساس الگوهای متعارف تجارت بین‌الملل»، *پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی*، ۶ (۲۱)، ۷۹-۹۲.
- پیشگاهی‌فرد، زهرا و رنجبری، کمال (۱۳۹۹)، «تحلیل ژئوپلیتیک روابط ایران و ترکمنستان با تأکید بر دیپلماسی آب و انتقال انرژی»، *مطالعات اوراسیای مرکزی*، ۱۳ (۲)، ۳۹۱-۴۱۷.
- حافظ‌نیا محمدرضا و رومینا ابراهیم (۱۳۸۴)، «تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)»، *جغرافیا و توسعه*، ۵-۲۰.
- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۷)، *جغرافیای سیاسی ایران*، تهران: سمت.
- حسینی، میرسعید (۱۳۸۸)، *نقش سازمان‌های منطقه‌ای در امنیت ایران*، *مطالعات موردی: سازمان همکاری شانگهای*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلام واحد تهران مرکزی.
- خلیلی، محسن (۱۳۹۰)، «بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران»، *فصلنامه روابط*

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۸۵

خارجی، ۳ (۴)، ۸۱-۱۲۴.

دهقانی فیروزآبادی، سید جلال و دامن‌پاک جامی، مرتضی (۱۳۹۵)، «دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی؛ ارزیابی ۲۵ سال روابط اقتصادی ایران و جمهوری‌ها پس از استقلال»، فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۲ (۹۶)، ۲۵-۶۶.

روزنامه اقتصاد سرآمد (۱۳۹۹/۰۲/۱۳)، (۷۶۹)، صفحه شماره ۲.

سلیمان‌پور، هادی و دامن‌پاک جامی، مرتضی (۱۳۸۸)، «نقش چندجانبه‌گرایی و ترتیب‌های تجاری منطقه‌ای در پیش‌برد دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران»، مطالعات اوراسیای مرکزی، ۲ (۳)، ۷۷-۹۶.

سمیعی‌نسب، مصطفی (۱۳۹۵)، «دیپلماسی اقتصادی، راهبرد مقابله با تحریم‌های اقتصادی در منظومه اقتصاد مقاومتی»، فصلنامه آفاق امنیت، ۷ (۲۵)، ۱۱۵-۱۴۷.

سهرابی، نوید (۱۳۹۶)، بررسی سیاست منطقه‌گرایی جمهوری اسلامی ایران (در سطح همسایگی)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس. سیمبر، رضا و غلام‌نیا، هادی (۱۴۰۰)، «دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (مطالعه موردی همکاری‌های تعرفه‌ای)»، فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۷ (۱۱۳)، ۱-۲۰.

شاهکویی، اسماعیل؛ موسی‌زاده حسین؛ خداداد، مهدی و عمونیاسماکش، حمید (۱۳۹۴)، «جایگاه و نقش خلیج فارس در ژئوپلیتیک انرژی (با تأکید بر قدرت نفت و گاز غرب آسیا)»، مطالعات فرهنگی و سیاسی خلیج فارس، ۲ (۵)، ۱۳-۳۰.

شرکت راه‌آهن ج ا ایران (۱۴۰۱)، <https://qom.rai.ir/page-showpagetemp/fa/0/show-form/1207-2>، (۱۴۰۱)، «ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان»، اقتصاد فضا و توسعه روستایی، ۹ (۳۱)، ۱۱۳-۱۳۰.

طباطبایی، سید مرتضی؛ اسماعیل‌پور روشن، علی‌اصغر؛ دانیالی، تهمینه و لطفی، حیدر (۱۳۹۹)، «ارزیابی هم‌گرایی‌های اقتصادی میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای»، فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۱۲ (۲)، ۱۷-۳۴.

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

کریمی، سحر (۱۳۹۴)، جایگاه منطقه‌ای ایران پس از جنگ سرد، <https://civilica.com/doc/489445>

- گل‌وردی، عیسی (۱۳۸۹). «مرزها، آسیب‌ها و کارکردها»، فصلنامه رهنامه سیاست‌گذاری سیاسی دفاعی و امنیتی، ۱-۲.
- موردفارش، فیلیپ (۱۳۹۲). فرهنگ ژئوپلیتیک، تهران: فرهنگ معاصر.
- مهرکویی، حجت، باویر، حسن، (۱۳۹۳)، «نقش سازمان‌های منطقه‌ای در کاهش چالش‌های منطقه‌ای؛ مطالعه موردی سازمان همکاری اقتصادی (اگو)»، نشریه سازمان‌های بین‌المللی، (۷)، ۱۳۷-۱۶۱.
- نجفقلی‌نژاد و رجوی، اعظم و حسن‌زاده، محمد (۱۳۹۲)، «عوامل تقویت‌کننده همکاری میان کتابخانه‌های ملی کشورهای عضو اگو»، نشریه مطالعات ملی کتابداری و سازمان‌دهی اطلاعات، ۲۵ (۹۷)، ۸۶-۱۰۹.

References

- Aghajari, M. J. & Rostami Far, S. S. (2013), "SAARC Treaty and its effect on regionalism", *publication Studies of International Relations*, (20), 9-40 (In Persian).
- Amini, A. & Enami Alamdari, S. (1388). "Diplomacy and economy: the pattern of relations c. A. Iran and the European Union (1376-84)", *Journal of Political Science of Azad Karaj University*, (8), 155-179 (In Persian).
- Bakhshi Ani, R., Abbasi, M. & Rahiminejad, M. A. (2022), Economic and political variables governing the strategic relations between Iran and China. *Studies in International Political Economy*, 4 (2), 423-462 (In Persian).
- Bayat, R. & Sadeghian, E. (2014), A comparative study of the estimation of trade capacities between Iran and the G8 countries based on the conventional patterns of international trade. *Economic growth and development research*, 6 (21), 79-92 (In Persian)
- Dehghani Firouzabadi, S. J. & Damanpak Jami, M. (2015), Economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran in Central Asia; Evaluation of 25 years of economic relations between Iran and the republics after independence. *Scientific Quarterly of Central Asia and Caucasus Studies*, 22 (96), 25-66 (In Persian).
- ESCAP, U. (2022), *Strengthening port-hinterland sustainable transport connectivity for LLDCs of ESCAP region*.
- Fard, Z. & Ranjbari, K. (2019), "Geopolitical analysis of Iran-Turkmenistan relations with emphasis on water diplomacy and energy transfer", *Central Eurasian Studies*, 13 (2), 391-417 (In Persian).
- Fathi, M. J., Abd Khodaei, M. & Shiravand, S. (2017), Linking geopolitical codes and conventions in foreign policy: a case study of the Islamic Republic of Iran and Saudi Arabia. *Strategic Policy Research*, 7 (24), 125-156 (In Persian).
- Golvardi, I. (1389). "Borders, damages and functions", *Defense and security political policy guide quarterly*, 1-2 (In Persian)
- Hafez Nia, M. R. & Romina, E. (2004), analysis of the geopolitical capacities of the southeast coasts of Iran in line with national interests (neglected space), *Geography and Development*, 5-20 (In Persian)
- Hafez Nia, M. R. (2008), *Political Geography of Iran*, Tehran: Samt Publications (In Persian).
- Hope, A. & Cox, J. (2015). Development corridors. Coffey International Development, 12.
- Hosseini, M. S. (2008), The Role of Regional Organizations in Iran's Security, Case Studies: Shanghai Cooperation Organization, Master's Thesis, Department of Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Central Tehran Branch (In Persian)
- Hulme, P. E. (2021). Unwelcome exchange: *International trade as a direct and indirect driver of biological invasions worldwide*. *One Earth*, 4 (5), 666-679.

تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری... (پرهام پوررمضان) ۶۸۷

- Iran Railway Company* (1401), <https://qom.rair.ir/page-showpagetemp/fa/0/show-form/1207-2> (In Persian)
- Karimi, S. (2014), *Iran's regional position after the Cold War*, <https://civilica.com/doc/489445> (In Persian)
- Khalili, M. (2011), The geo-economic aspects of the development of the southeast region of Iran. *Foreign Relations Quarterly*, 3 (4), 81-124 (In Persian).
- Mehkoui, H. & Bavir, H. (2013), the role of regional organizations in reducing regional challenges; A case study of the Economic Cooperation Organization (ECO), *Journal International Organizations*, (7), 137-161 (In Persian)
- Mordfarge, Ph. (2012), *Geopolitical Culture*, Tehran: Contemporary Culture Publications (In Persian).
- Najafaqlinejad Varjoy, A. & Hassanzadeh, M. (2012), factors enhancing cooperation between national libraries of ECO member countries, *Journal of National Library and Information Organization Studies*, 25 (97), 86-109 (In Persian).
- Okafor, L. E., Khalid, U. & Burzynska, K. (2022), Does the level of a country's resilience moderate the link between the tourism industry and the economic policy response to the COVID-19 pandemic?, *Current Issues in Tourism*, 25 (2), 303-318.
- Sami Nesab, M. (2015), Economic diplomacy, a strategy to deal with economic sanctions in the resistance economy system. *Afaq Security Quarterly*, 7 (25), 115-147 (In Persian)
- Sarmad newspaper, (13/02/2019), number 769, page number 2 (In Persian).
- Shahkouei, L., Musa Zadeh, H., Khodadad, M. & Amoniyasamakesh, H. (2014) The position and role of the Persian Gulf in the geopolitics of energy (with an emphasis on the power of oil and gas in West Asia), *Persian Gulf cultural and political studies*, 2 (5), 13-30 (In Persian)
- Shahraki Moghadam Hamed, Karimian Bostani Maryam, Anuri Mahmoodreza. Road transit and its effects on the development of rural economy in Sistan region, *Space economy and rural development*, 1399, 9 (31), 113-130 (In Persian).
- Simbar, R. & Gholamnia, H. (2022), Economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran with the Eurasian Economic Union (a case study of tariff cooperation) 1. Reza Simbar and Hadi Gholamnia, *Scientific Quarterly of Central Asia and Caucasus Studies*, 27 (113), 1-20 (In Persian).
- Sohrabi, N. (2016), *Studying the regionalism policy of the Islamic Republic of Iran (at the neighborhood level)*, Master's thesis, Department of Political Geography, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University (In Persian)
- Suleimanpour, H. & Damanpakjani, M. (2009), The role of multilateralism and regional trade arrangements in advancing the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran. *Central Eurasian Studies*, 2 (3), 77-96 (In Persian)
- Tabatabai, S. M., Esmail Pourroshan, A. A., Daniali, T. & Lotfi, H. (2019), Evaluation of economic convergence between the Islamic Republic of Iran and the member countries of the Shanghai Organization. *Scientific and Research Quarterly of New Attitudes in Human Geography*, 12 (2), 17-34 (In Persian).
- Zheng, X. B., Kim, Y. S. & Shin, Y. R. (2021), Cost effectiveness analysis in short sea shipping: evidence from Northeast Asian routes, *Journal of Marine Science and Engineering*, 9 (12), 1340.

