

ژئوپلیتیک کریدورها؛ رقابت ایران و همسایگان

با تاکید بر کریدور جدید توسعه عراق

سید هادی زرقانی^۱، دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد

معصومه قلی زاده، دانشجوی دکترای جغرافیای سیاسی . دانشگاه فردوسی مشهد

چکیده:

کریدورها به مسیرها، گذرگاه‌ها یا شاهراه‌هایی گفته می‌شود که مناطق جغرافیایی مختلف را به هم متصل کرده و نقش اساسی در تسهیل حمل و نقل، انتقال انرژی، تجارت، و تعاملات فرهنگی ایفا می‌کنند. ماهیت «شبکه‌ای» جهان کنونی موجب شده است کریدورها از منظر ژئوپلیتیک مدرن، فراتر از مسیرهای ساده ارتباطی بوده و به عنوان جریان‌های حیاتی اقتصاد جهانی و ابزارهای قدرت در رقابت‌های بین‌المللی عمل نمایند. از اینرو به طور روزافزونی شاهد شکل‌گیری رقابت کشورها در این عرصه هستیم. ایران کشوری است که از موقعیت استراتژیک چهارراهی و گذرگاهی برخوردار است و در طی تاریخ نیز از فرصت‌های این موقعیت مناسب در قالب مسیرهای سنتی مانند جاده ابریشم بهره برده است. در طی سه دهه اخیر نیز موقعیت ایران در قالب کریدورهای ارتباطی شمال-جنوب، شرق به غرب و مطرح بوده است. با توجه به وجود برخی چالش‌ها و موانع، به تدریج برخی کشورهای همسایه به عنوان مسیرهای جایگزین در برخی زمینه‌ها مطرح شده و جای ایران را گرفتند که به عنوان نمونه می‌توان به جایگزینی مسیر انرژی باکو-جیحان به جای مسیر جغرافیایی تر خزر-خلیج فارس و یا انتقال مسیر ترانزیت هوایی از ایران به کشورهای ترکیه، امارات و اخیراً ترکمنستان اشاره کرد. تجهیز سواحل و بنادر یکی از مهمترین پیش‌نیازهای اتصال یک کشور به کریدورهای بین‌المللی است. اخیراً کشور عراق با سرمایه‌گذاری و مشارکت برخی از کشورها در صدد ایجاد کریدور ارتباطی جدیدی تحت عنوان «مسیر توسعه» با محوریت بندر فاو است. این پژوهش با روش توصیفی و تحلیلی و با استناد به منابع معتبر به دنبال بررسی و تبیین مفهوم «ژئوپلیتیک کریدورها» و رقابت کشورهای همسایه ایران برای اتصال به کریدورهای بین‌المللی و به حاشیه رفتن موقعیت و مسیر ایران است.

واژگان کلیدی: موقعیت، ارتباط، بندر، اقتصاد، رقابت، فاو، ایران

^۱ (h-zarghani@um.ac.ir) ۰۹۱۵۳۰۶۳۵۰۴

(۱) مقدمه:

صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از زیربنایی ترین بخش های اقتصادی در هر کشور به شمار می آید؛ به نحوی که این صنعت به عنوان شاخص توسعه یافتگی جوامع شناخته شده است. بسیاری از صاحب نظران اقتصادی نیز توسعه و پیشرفت همه جانبه کشور ها را مشروط به توسعه و پیشرفت همه جانبه بخش حمل و نقل می دانند و این صنعت را به عنوان محور فعالیت های اساسی و زیربنای تحول در کشورها به شمار می آورند که ترانزیت نقش مهمی در رشد و توسعه این بخش ایفا می کند. افزایش توان کمی و کیفی تولید که عمدتاً در اثر ارتقای سطح فناوری پدید می آید و همچنین، وجود بازارهای مصرف اشباع نشده که با مبداهای تولیدی فاصله دارند، ترانزیت کالا را بین کشورها در دورترین نقاط جهان اجتناب ناپذیر کرده است. کاستن از هزینه و زمان حمل و نقل کالا از عواملی است که کشورها و صاحبان کالا را بر آن می دارد تا شیوه های گوناگون کاهش هزینه و زمان حمل و نقل کالا را به کار گیرند. شیوه های گوناگون حمل و نقل یا ترانزیت کالا شامل هوایی، زمینی، دریایی و ریلی است که هریک با توسعه و تکمیل خطوط خود در راستای کاهش هزینه و زمان حمل با یکدیگر در رقابت هستند (مشفق، ۱۴۰۱: ۲۷). در این میان، باید توجه داشت، نظام ژئوپلیتیک جهانی عرصه مهم رقابت قدرت ها و بازیگران مختلفی است که دائماً در تلاش برای ایجاد، حفظ و گسترش قدرت خود هستند. در واقع چنانکه هانس مورگنتا از نظریه پردازان بزرگ روابط بین الملل می گوید: «همه سیاست ها تلاشی برای کسب قدرت است». در این عرصه رقابت، بازیگران ژئوپلیتیکی و به ویژه کشورها دائماً در تلاش هستند تا با شناخت و بهره برداری از منابع و سرچشمه های قدرت، به طور مرتب بر قدرت و وزن ژئوپلیتیکی خود بیفزایند تا امکان تامین اهداف و منافع ملی کشورها وجود داشته باشد (زرقانی، ۱۴۰۱: ۹). کشور ایران به دلیل داشتن مرزهای خشکی و دریایی گسترده، موقعیت استراتژیک، دسترسی به آب های آزاد و داشتن شیوه های مختلف حمل و نقل می تواند به عنوان یک مسیر ترانزیتی مهم در سطح منطقه و جهان عمل نموده و استفاده مناسب و مطلوبی را از این صنعت کسب نماید. در دهه های گذشته بنادر ایران نقش بی بدیلی را در تثبیت و تقویت جایگاه ایران به عنوان پل ارتباطی آسیا-اروپا و کریدور "شمال-جنوب" از طریق ارائه خدمات حمل و نقل و انتقال کالا برعهده داشته اند (دانا، ۱۳۹۵: ۱). در این بین خلیج فارس به عنوان پل ارتباطی میان سرزمین های شرق دور با منطقه بین النهرین و دریای مدیترانه همیشه از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس با استفاده از جایگاه ژئوپلیتیک ویژه ای که در آن قرار دارند می توانند نقش پررنگی در کریدورهای مرتبط با این منطقه داشته باشند. لذا در این برهه رقابتی از زمان، هر کشوری که بتواند شرایط بهتری را برای ایجاد نقش گذرگاهی برای فعالیتهای مهم اقتصادی ایجاد کند، گوی قدرت، در عرصه ژئوپلیتیک کریدورها را از آن خود کرده است. در ادامه این پژوهش به این موضوع و تلاش کشوری همچون عراق برای افزایش قدرت بندر فاو در عرصه ی ژئوپلیتیک کریدورها پرداخته خواهد شد.

(۲) روش تحقیق:

این پژوهش با روش توصیفی و تحلیلی و با استناد به منابع معتبر به دنبال بررسی و تحلیل رقابت کشورهای همسایه ایران برای اتصال به کریدورهای بین المللی و به حاشیه رفتن موقعیت و مسیر ایران با تاکید بر کریدور جدید «مسیر توسعه» در کشور عراق است. سوال اصلی پژوهش این است که رقابت ژئوپلیتیک کشورها بر سر مطرح کردن مسیر های مدنظر خود به ویژه «کریدور توسعه» کشور عراق چه تاثیری بر موقعیت های ارتباطی ایران دارد؟

(۳) پیشینه تحقیق:

مقالات و کتب مختلفی در زمینه نقش کریدورها و نیز جایگاه ایران در ارتباط با کریدورهای مهم جهان تدوین شده است، از جمله:

- زهرا مشفق در مقاله پژوهشی تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین المللی سال ۱۴۰۱، به بررسی نقش کریدورها در اقتصاد به ویژه ترانزیت کالا و نیز مقایسه زمانی کریدورها درانتقال کالا پرداخته است. در این مقاله به نقش پررنگ شبکه های ریلی در کریدورهای مهم جهانی اشاره شده است.
- سپیده خلفی و الهام رادفر در مقاله ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران (چالش ها و فرصت های توسعه)، سال ۱۴۰۲، به نقش و جایگاه ایران در راه ابریشم در دوره های گذشته و جایگاه ایران در کریدورهای کنونی و مقایسه کریدورها در مسیر آسیای میانه و اروپا پرداخته است.
- محمدآخبر، حسین قاضی و اکبر غفارلو در مقاله بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار، در سال ۱۴۰۱ به بررسی پیوند بندر چابهار با راهگذار شمال-جنوب و مسیر ترانزیتی شرق-غرب و تأثیر این شرایط بر منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار پرداخته است.
- سید هادی زرقانی در مقاله ی نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی، به موقعیت گذرگاهی و چهارراهی سواحل مکران و چابهار اشاره کرده و به بررسی و واکاوی نقش سواحل مکران و به ویژه چابهار در طرح های نوین ارتباطی به ویژه در حوزه تجارت دریایی پرداخته است.
- حسن نورعلی و سید عباس احمدی در مقاله واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین المللی و ارائه مدل (ایران، هارتلند کریدوری جهان)، سال ۱۴۰۱، به نقش مهم ارتباط دهنده ی ایران در کریدورهای مهم جهانی، موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در طرح ابتکاری یک کمربندیک جاده و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان پرداخته است.

- سید هادی زرقانی و منصوره اسکندران در مقاله ی یک جاده چند راهبردی، تحلیل اهداف و منافع بازیگران در احیاء جاده ابریشم ، به بررسی سیاست احیاء جاده ابریشم در قالب (کمر بند اقتصادی جاده ابریشم)، (جاده ابریشم دریایی) و..... پرداخته و طرح ها و سناریوهای مختلف، اهداف و منافع بازیگران مهمی چون چین، هند، ایران، آمریکا، کشورهای آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا را در این میدان رقابت مورد بررسی و تحلیل قرار داده اند.

(۴) مبانی نظری:

۴-۱- ژئوپلیتیک:

این عبارت از ترکیب دو واژه ژئو به معنای عام زمین و خاص جغرافیا و پلیتیک به معنای سیاست است و نوعاً به علم "سیاست جغرافیایی" تعبیر می شود. اگرچه قدمت این علم به قدمت جستجوی انسان برای قلمرو، باز می گردد. در مورد ژئوپلیتیک همانند بسیاری از واژگان و مفاهیم دیگر در علوم انسانی اتفاق نظری بین اندیشمندان وجود ندارد. اما می توان در یک تعریف جامع بیان کرد، که ژئوپلیتیک از پیوند سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت بوجود می آید و البته تعامل و کنش و واکنش هایی که این سه مفهوم می توانند داشته باشند. ترکیب سه پارامتر جغرافیا، قدرت و سیاست الگوهای رفتاری گروه های متشکل انسانی را نسبت به یکدیگر تعیین می کند. که می توان آن ها را در اشکال رفتاری مختلفی شامل موارد ، نوسان قدرت، رقابت، همگرایی، واگرایی ، نفوذ، بحران، سلطه، زیرسلطه، ائتلاف، صلح ، همکاری، جنگ، امنیت، آرامش و ثبات ، تجارت و غیر آن، ملاحظه نمود (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۴۹). با فروپاشی اتحاد جاهیر شوروی تغییرات عمده ای در حوزه ی مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکرد ژئواکونومیک یافت (نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۳). در این میان برخی اندیشمندان در تعریف خود از ژئوپلیتیک بر بُعد کاربردی آن تاکید کرده اند و به تبیین رابطه بین اندیشه و سیاست و تولید فضا پرداخته اند. اندیشه ها به طور کلی و و اندیشه های سیاسی و ژئوپلیتیکی به طور خاص با شکل دهی به گفتمان های خاص دارای پیامدهای فضایی هستند و به محض عملیاتی شدن بر پهنه سرزمین، شروع به قلمرو سازی مطلوب خود می کنند (افضلی و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۲). بر این مبنا، می توان گفت بازیگران نظام ژئوپلیتیک جهانی اعم از کشورها و بازیگران غیر دولتی، در راستای رقابت قدرت دائماً در حال طراحی ایده های ژئوپلیتیکی و سپس پیاده کردن این ایده ها در بستر جغرافیایی مد نظر در قالب «فضایی سازی سیاست ها» هستند (زرقانی، ۱۴۰۱: ۹).

۴-۲-انواع حمل و نقل :

تعریف حمل و نقل ، انتقال اشخاص و کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر است . صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است . این صنعت سه بخش اساسی دارد : ۱ . تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه های حمل و نقل (مانند جاده ها، خطوط راه آهن و...) و ترمینال ها (مانند بندر، فرودگاه ها) ۲ . وسایل حمل و نقل مانند کامیونها، هواپیماها. ۳ . عملکرد یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل بر اساس آن در شبکه های حمل و نقل حرکت می کنند مانند ضوابط قانونی و آیین نامه های حمل و نقل.

حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده ای و دریایی انواع ساده حمل هستند . چنانچه حمل و نقل توسط ترکیبی از انواع مذکور صورت گیرد، حمل و نقل چند کیفیتی یا مرکب^۱ نامیده می شود . حمل و نقل مرکب گاه توسط شخص واحد صورت می گیرد که تجهیزات مختلف حمل و نقل را در اختیار دارد و گاه توسط چند شخص یا موسسه که با یکدیگر تلفیق شده اند . در مواردی نیز واسطه ها مانند فورواردرها^۲ عامل حمل و نقل مرکبند . در عرف تجاری اصطلاح حمل سراسری^۳، معرف یک شیوه مستقل حمل و نقل نیست بلکه ناظر بر مواردی است که حمل و نقل، اعم از آنکه ساده یا مرکب باشد، توسط بیش از یک شرکت یا موسسه حمل و نقل صورت می گیرد.

۴-۲-۱- حمل و نقل دریایی:

حمل و نقل دریایی شاخه ای از حمل و نقل است که در توسعه تجارت خارجی نقش مهمی ایفا می کند. این شاخه از حمل و نقل به واسطه داشتن مزیت هایی از جمله هزینه پایین حمل کالا، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در حمل حجم بالایی از کالا، از مناسب ترین روش های حمل و نقل به شمار می آید (اخباری و همکاران، ۷۹: ۱۴۰۱). حمل و نقل دریایی به عنوان یک بخش جدانشدنی از تجارت دنیا شناخته می شود. به شکلی ارائه انواع خدمات در صنعت حمل و نقل دریایی جزو پارامترهای لازم و بسیار مؤثر در انجام یک معامله بین المللی موفق است. حمل و نقل دریایی اگر کارآمد باشد مطمئناً باعث افزایش میزان تجارت بین المللی خواهد شد (کربکنندی و کفیلی، ۱۳۹۹: ۱۶۹). لازم به ذکر است بنادر از نظر تخصص و نوع خدمت آنها به چند دسته تقسیم می شوند. از جمله بنادر آزاد، ترانزیتی، صنعتی، نفتی، مسافرتی، پایگاه نیروی دریایی، بازرگانی و غیره. « بنادر آزاد تجاری » در جهان امروز نقش مهمی در صحنه اقتصاد کشورها و پیشبرد برنامه های پیشرفت اقتصادی و صنعتی و عمرانی آنها ایفا می کنند، فلسفه و هدف ایجاد مناطق آزاد در کشورهای در حال پیشرفت بیشتر به عنوان « راه حلی » برای رهایی از مقررات پیچیدگیهای اداری-قانونی آن جوامع مورد عمل قرار می گیرد. (اسدی، ۱۳۹۷: ۶۵)

^۱ - Combined/Multimodal Transport

^۲ -Forwarding Agent/ Shipping Agent

^۳ - Thought Transport

۴-۲-۲- حمل و نقل ریلی:

یکی از راه های بسیار موثر در کاهش هزینه ها گسترش بخش حمل و نقل عمومی و به خصوص راه آهن شهری است که به عنوان یکی از بهترین، اقتصادی ترین و پاک ترین انواع سیستم های حمل و نقل عمومی در جهان شناخته شده است. ایمنی بسیار بالا، راحتی و آسایش مسافران، کاهش مصرف انرژی و ایجاد آلودگی هوا و صوتی بسیار ناچیز، سرعت مناسب و قیمت پایین از جمله مزیت های آن به شمار می رود. اگرچه حمل و نقل ریلی با هزینه اولیه و سرمایه گذاری های لازم برای زیرساخت ها، قابلیت انعطاف پذیری پایین و هزینه های بالای تعمیر و نگهداری در صورت فرسوده و قدیمی شدن ناوگان های ریلی و اثرات روانی و فرهنگی اقتصادی ناشی از آن همراه خواهد بود، اما تاثیرات شگرفی که در مباحث زیست محیطی می تواند داشته باشد که مسئولین را از هزینه های اقتصادی به دور داشته و در تأمین و گسترش هر چه بیشتر این خطوط ترغیب کند (کازمیان و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۹). حمل و نقل ریلی به عنوان عامل ارتباط دهنده مراکز عرضه و تقاضا و عنصر تدویم بخش به فعالیت های اقتصادی و اجتماعی، از دوبره توسعه ملی و قیمت نهایی کالا و خدمات دارای اهمیتی خاص می باشد و نقش اساسی و کلیدی در تقریباً تمامی فرآیندهای اقتصادی یک کشور دارد (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱: ۷۹).

۴-۳- کریدور و انواع آن:

به جابه جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه و مسیری ترانزیت گفته می شود. کریدور مسیری است که برای حمل و نقل استفاده می شود و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین المللی، کشوری و منطقه ای تلقی می شود. به عبارت دیگر، کریدورها به مسیرها، گذرگاه ها یا شاهراه هایی گفته می شود که مناطق جغرافیایی مختلف را به هم متصل کرده و نقش اساسی در تسهیل حمل و نقل، انتقال انرژی، تجارت، و تعاملات فرهنگی ایفا می کنند. در هر کریدور ترانزیتی می توان از شیوه های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده ای برای جابه جایی بار در کمترین زمان و هزینه ممکن استفاده نمود. کریدورهای را می توان بر اساس معیارهای مختلفی تقسیم بندی کرد. به عنوان نمونه از نظر ماهیت، می توان چهار نوع کریدور را مطرح کرد که عبارتند از:

- **کریدورهای حمل و نقل:** شامل جاده ها، راه آهن ها، و مسیرهای دریایی و هوایی که به تسهیل تجارت و حمل و نقل کمک می کنند.
- **کریدورهای انرژی:** شامل خطوط لوله نفت و گاز، کابل های انتقال برق.
- **کریدورهای استراتژیک:** شامل مسیرهایی که به دلیل موقعیت نظامی یا امنیتی دارای اهمیت و نقش حیاتی هستند.

• **کریدورهای دیجیتالی: شامل کابل‌های اینترنت زیردریایی یا مسیرهای انتقال داده**

همچنین کریدورها با توجه به موقعیت آنها می‌تواند به کریدورهای تجاری داخلی که حمل و نقل بار در داخل شبکه راه یک کشور از طریق آن صورت می‌گیرد و کریدورهای تجاری خارجی که حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی از یک کشور بواسطه آنها ایجاد می‌شود و کریدورهای بین‌المللی طبقه‌بندی می‌شوند. در این میان کریدورهای بین‌المللی به عنوان یک شبکه بین‌المللی از مسیرهای حمل و نقل و بار می‌باشند که شامل انواع جاده، خطوط راه آهن و مسیر آبی بوده و در جهت توسعه حمل و نقل مرکب (حمل و نقل چند وجهی)، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آنها برنامه‌ریزی شده و هم‌چنین برای افزایش امنیت حمل بار به کار می‌روند. بررسی کریدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار می‌باشد. از جمله کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی می‌توان به جاده ابریشم نوین چینی‌ها اشاره کرد که با شبکه‌ای از کریدورهای زمینی و دریایی آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل کند. یا کریدور لاجورد که مسیر حمل‌ونقل افغانستان به ترکیه و اروپا از طریق ترکمنستان و دریای خزر است. در کریدورهای انرژی می‌توان به کریدور شمال-جنوب اشاره کرد که کارکرد آن انتقال نفت و گاز از روسیه و آسیای مرکزی به هند از طریق ایران تعریف شده است و موجب کاهش وابستگی هند به تنگه مالاکا می‌شود. یا کریدور انرژی تاپی که گاز ترکمنستان را از طریق افغانستان به پاکستان و هند می‌رساند. برخی کریدورهای هم‌ماهیت دیجیتالی دارند مانند مسیرهایی که کابل‌های زیردریایی شبکه جهانی اینترنت از آنها می‌گذرد و نقش بسیار مهمی در اقتصاد دیجیتالی جهان دارند. از جمله کریدورهای مهم بین‌المللی که از ایران عبور می‌کند می‌توان به کریدور شمال-جنوب، کریدور تراسیک، کریدور شرق به غرب (جاده قدیم ابریشم) و کریدور جنوبی آسیا اشاره کرد. (تمنایی، ۱۳۹۴: ۱۲)

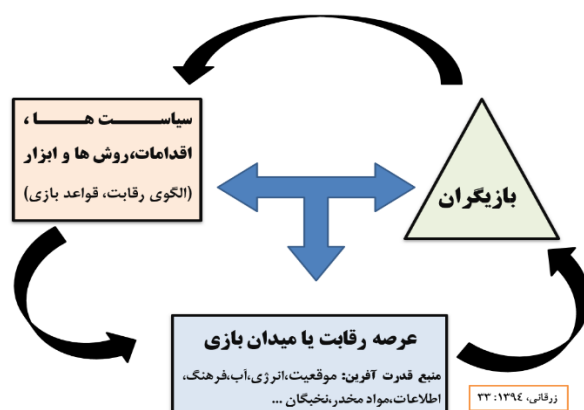
۴-۴- ژئوپلیتیک کریدورها :

بررسی تعاریف، نظریه‌ها و مدل‌های طرح شده در مورد ژئوپلیتیک نشان می‌دهد در غالب این تعاریف و نظریه‌ها، کلیدواژه «قدرت» نقش محوری دارد (عزتی، ۱۳۸۶: ۱۳). در واقع، قدرت جوهر ژئوپلیتیک را تشکیل می‌دهد و بحث قدرت و رقابت‌های قدرتی برای ایجاد برتری نسبت به رقیبان، پیوسته هسته مرکزی مباحث و کارکرد ژئوپلیتیک پویا بوده است (مجتهدزاده، ۱۳۹۲: ۱۳۷). دانش ژئوپلیتیک به مسائل قدرت می‌پردازد، چه در بعد فرایند‌های تولید قدرت، چه در فرایندهای توزیع فضائی و جابجایی قدرت و چه در ارتباط با ساختار جهانی قدرت (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۲۵). بدین ترتیب مفاهیمی چون «منابع کسب قدرت»، «رابطه قدرت و منابع»، «وضعیت توزیع منابع

قدرت»، «شیوه های کسب و رقابت قدرت»، «ساختار قدرت در منطقه و جهان»، «رفتار بازیگران» و... به عنوان مبنای تعاریف ژئوپلیتیک یا تدوین نظریه ها و مدل های ژئوپلیتیک قرار گرفته اند (زرقانی، ۱۳۹۴: ۱۶).

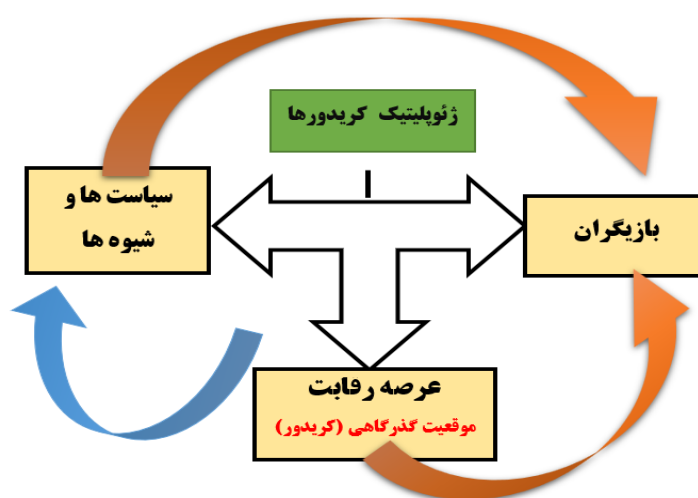
اگر ژئوپلیتیک را به عنوان «دانش رقابت قدرت» در نظر بگیریم، با سه مولفه اصلی شامل عرصه رقابت، بازیگران و الگوهای رقابت روبرو خواهیم بود. به عبارت دقیق تر و همچنانکه در نمودار زیر مشهود است، در رقابت های ژئوپلیتیکی در هر سطحی ما با سه مولفه به شرح زیر روبرو هستیم. اولین مولفه عرصه رقابت یا میدان بازی است. منظور از عرصه رقابت وجود منابع قدرت سخت افزاری و نرم افزاری در یک منطقه و فضای جغرافیایی است که دستیابی به آن باعث قدرت بیشتر بازیگران می شود. این عرصه رقابت و منبع قدرت آفرین می تواند شامل پدیده ها و ویژگی های طبیعی چون موقعیت استراتژیک، منابع آب، توپوگرافی، منابع انرژی و مانند آن باشد. یا اینکه منابع قدرت آفرین در حوزه انسان و فعالیت های انسانی قرار داشته باشد و شامل مواردی چون فرهنگ، دانش، نخبگان، فناوری و ... باشد. بر این اساس، و بر مبنای نوع عرصه رقابت می توان از واژه ها و مفاهیمی چون ژئوپلیتیک تنگه ها و شاهراهها، ژئوپلیتیک بنادر، ژئوپلیتیک شهرهای جهانی، ژئوپلیتیک انرژی، ژئوپلیتیک آب، ژئوپلیتیک اطلاعات، ژئوپلیتیک نخبگان، ژئوپلیتیک شیعه، ژئوپلیتیک شبکه جریان ها، ژئوپلیتیک فضا و ژئوپلیتیک مواد مخدر صحبت کرد. مولفه دوم، بازیگران هستند؛ که این بازیگران می توانند در سطوح و مقیاس های مختلفی به رقابت بپردازند. بر این اساس، افراد و شخصیت های تاثیر گذار، گروههای اجتماعی، سازمان های غیر دولتی، احزاب، رهبران، نظام های سیاسی و کشورها، نظام های منطقه ای، سازمان های بین المللی و مانند آن می توانند جزء بازیگران در یک عرصه قدرت باشند. در نهایت، سومین مولفه، الگوهای رقابت و به عبارت دیگر قواعد بازی است که مراد از آن مجموعه سیاست ها، اقدامات، تدابیر، روش هایی است که توسط بازیگران مختلف در یک عرصه رقابت بکار گرفته می شود (زرقانی، ۱۴۰۱: ۸۷).

نمودار ۱: مولفه های اصلی ژئوپلیتیک به عنوان «دانش رقابت قدرت»



همچنان که ذکر شد، منابع قدرت آفرین در ژئوپلیتیک می تواند منشاء طبیعی یا انسانی داشته باشد. موقعیت استراتژیک یک مکان یا منطقه و... یکی از منابع جغرافیایی مهم قدرت محسوب می شود که بین بازیگران مختلف رقابت بر سر آن وجود دارد. گاهی نیز چند منطقه جغرافیایی دارای نقش و کارکرد استراتژیک هستند و از این رو رقابت بین بازیگران برای مطرح کردن آن موقعیت نسبت به موقعیت های مشابه مطرح است. یکی از مهمترین نمادهای موقعیت استراتژیک، کریدورهای ارتباطی هستند. در واقع، کریدورها به مسیرهای حیاتی ارتباطی اطلاق می شوند که مناطق جغرافیایی مختلف را به هم متصل کرده و نقش اساسی در تسهیل حمل و نقل، انتقال انرژی، تجارت، و تعاملات فرهنگی ایفا می کنند. ژئوپلیتیک کریدورها به بررسی نقش این مسیرها در رقابت های قدرت، تحولات اقتصادی و امنیت منطقه ای و جهانی می پردازد. رقابت ایران و پاکستان در مطرح کردن بندر گوادر پاکستان یا بندر چابهار ایران، رقابت ایران با پاکستان و افغانستان برای اتصال منابع انرژی کشورهای آسیای مرکزی به آب های آزاد، رقابت آمریکا و چین برای تسلط بر کریدورهای دریایی حوزه هندو-پاسفیک، تلاش عراق برای ایجاد «کریدور توسعه» به عنوان مکمل کریدورهای دریایی از طریق تجهیز بندر فاو و ... نمونه هایی از رقابت های ژئوپلیتیک کشورها برای طرح موقعیت های گذرگاهی خود و به حاشیه راندن موقعیت رقبا در چارچوب «ژئوپلیتیک کریدورها» قابل طرح است.

نمودار ۲: رقابت بر سر موقعیت گذرگاهی و ژئوپلیتیک کریدورها



۵) بحث و تحلیل :

۵-۱) موقعیت ارتباطی استراتژیک ایران :

کشور ایران با بنیان های ژئوپلیتیکی اش که متأثر از جغرافیای آن است، در طول تاریخ همیشه مورد توجه کشورهای جهان و به ویژه قدرت های جهانی بوده است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۲). این کشور از قدیم الایام چهارراه تمدن ها به شمار رفته و از نظر موقعیت دریایی و زمینی از موقعیت بسیار مناسبی برخوردار بوده است (همان: ۴۶) و با قرار گرفتن در قلب جاده ابریشم خشکی پایه باستانی، تمدن مشرق زمین را به تمدن غربی پیوند می داد و مسیر ارتباطی برای تعاملات گسترده از یک سو، و جنگ های خانمان سوز از سوی دیگر بود (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۶). بنا بر تحقیقات و پژوهش هایی که توسط محققین و مورخان چون پلوکارت، هردوت و مرگان به عمل آمده، ایران باستان از جاده های تسطیح شده برخوردار بوده است که تسهیلات ارتباطی و حمل و نقل مال التجاره را از چین تا سواحل شرقی دریای مدیترانه توسط اربه ها و قایق های بادبانی فراهم می آورده است. البته موقعیت محلی و جغرافیایی و وضعیت اقتصادی ایرانیان چنین شرایطی را ایجاد می کرده است (مجله بندر و دریا، ۱۳۹۰: ۵۸). در واقع جایگاه جغرافیایی ایران به دلیل ارتباط و اتصال با دریای آزاد و قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به بیان دیگر در موقعیت ریملند نظریات ژئوپلیتیکی در استراتژی جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای ایران شده است (گل کرمی و همکاران ۱۳۹۶، ۴۶). ایران به عنوان یک پل زمینی، از یک سو آسیای مرکزی/قفقاز را به زیر منطقه خلیج فارس و از طرف دیگر مدیترانه / خاور را به آسیای جنوبی متصل می کند، به این ترتیب، ایران مستقیماً در گیر و تحت تأثیر تحولات ژئوپلیتیکی چهار زیر منطقه خلیج فارس، مدیترانه شرقی، آسیای مرکزی/قفقاز و آسیای جنوبی است (نورعلی و احمدی ۱۴۰۱: ۱۱۶۶). ایران همواره در استراتژی ها و نظریه های ژئوپلیتیکی مورد توجه قرار گرفته و علاوه بر قرار گرفتن در موقعیت مرکزی تئوری ریملند اسپایکمن (۱۹۴۲) که تلاقی دهنده آب و خشکی است، در نظریه بیضی استراتژیک جفری کمپ نیز کشور محوی شناخته شد که حدفاصل بین دریای خزر و خلیج فارس است و می تواند دو منبع عظیم انرژی و کشورهای این دو منطقه را به یکدیگر پیوند دهد، (همان: ۱۱۶۷). ایران در نظریه های مکیندر، محور جغرافیایی تاریخ (۱۹۰۴) و هارتلند (۱۹۱۹) به دو بخش تقسیم می شود. از ارتفاعات البرز به سمت شمال، جزء سرزمین قلبی است، بقیه به مساحت ایران جزء هلال داخلی محسوب می شود. در واقع ایران منطقه اتصال قدرت بحری به خشکی دژ مانند هارتلند محسوب می شود و از این رو نقش حائل بین قدرت بری و قدرت بحری را ایفا می کند (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۵). با این تفاسیر، موقعیت بکر ژئوپلیتیکی و همچنین موقعیت ژئواستراتژیک ایران، جذابیت این کشور را برای ایفای نقش چهارراهی در جهان افزایش می دهد. ایران با تسلط بر تنگه استراتژیک هرمز، یک نقش راهبردی در منطقه و جهان ایفا می کند و این امر سبب شده است که این کشور موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک خاصی پیدا کند. تنگه استراتژیک هرمز می تواند پل ارتباطی میان جمهوری های تازه استقلال یافته ی آسیای مرکزی و بازارهای تجارت جهانی انرژی مانند آمریکا، اتحادیه اروپا و شرق آسیا باشد. لازم به ذکر است، این کریدور به

لحاظ سیاسی نیز برای ایران بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا ضمن اینکه این کشور را به یک مهم ترانزیتی در منطقه تبدیل خواهد کرد، در بعد استراتژیکی نیز مانع انزوای ژئوپلیتیکی ایران خواهد شد. تنگه هرمز به دلیل واقع شدن ایران در کانون کریدور و مسیر انتقال انرژی به اروپا و نیز مجاورت با بزرگترین کریدور انتقال انرژی جهان، محل عبور ۹۱ درصد انرژی جهان است (گل کرمی، ۱۳۹۶: ۴۲). باید توجه داشت که امروزه شاهد بازگشت دوباره راه‌های زمینی و تجارت زمین‌محور به عرصه مبادلات هستیم. بعد از تحولاتی که پس از قرن پانزدهم میلادی رخ داد و اروپا به واسطه اکتشاف راه‌های دریایی از نقطه پایانی راه ابریشم تبدیل به مبدأ عالم و نقطه مرکزی جهان شد، راه‌های تجاری زمینی از رونق افتادند اما در عصر حاضر و با اوج‌گیری قدرت‌های آسیایی مانند چین، هند و روسیه که سابقه مشخص و روشنی در حوزه تجارت زمینی دارند، راه‌های زمینی مجدداً در حال بازیابی اهمیت خود هستند و این به معنای فرصتی مهم برای کشوری مانند ایران است تا نقش تاریخی خود را به عنوان نقطه اتصال شرق و غرب بازیابی کند.

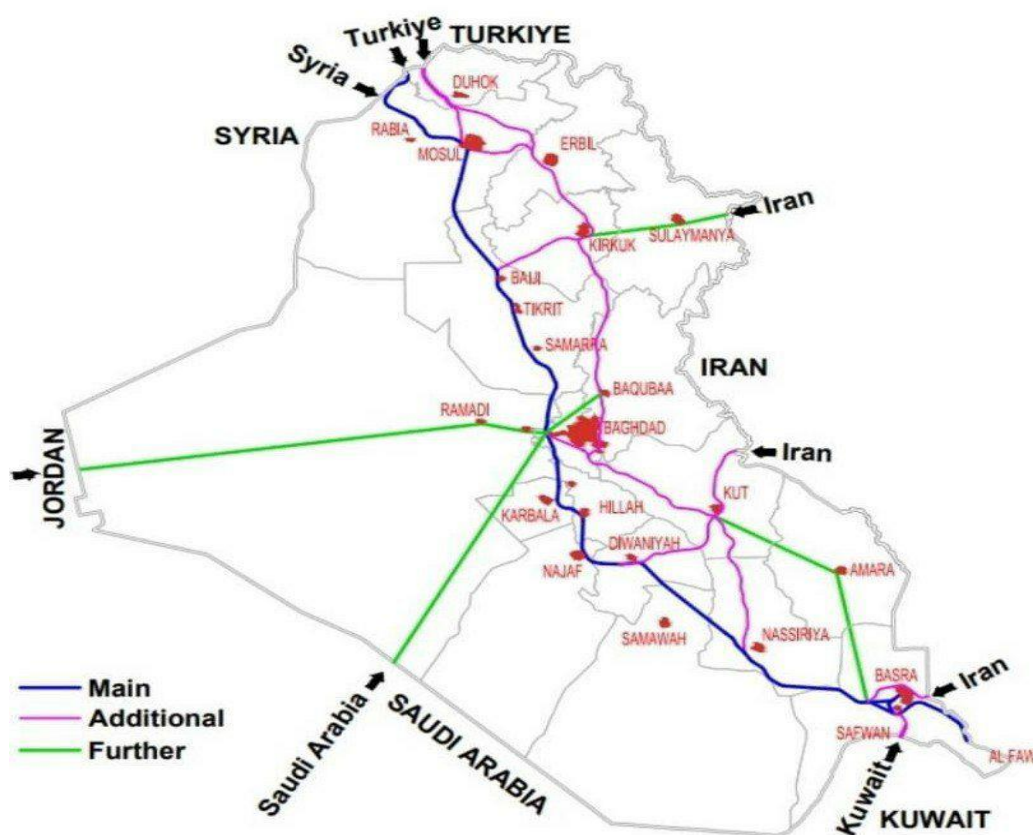
با وجود تمامی شرایط ذکر شده از موقعیت ویژه کشور ایران و قرار گرفتن آن در مسیر کریدورهای مهم جهان، باید توجه داشت که تنها قرار گرفتن در این مسیرها کافی نیست بلکه باید شرایط زیر ساختی مورد نیاز برای ایفای نقش در این کریدورها فراهم شود. از ایجاد خدمات به روز دریایی، ریلی و جاده‌ای گرفته تا وجود امنیت در مسیر ترانزیت و همچنین توجه به صرفه جویی در وقت و زمان. حال اگر در ارائه این امور دقت صورت نگیرد و زیرساخت‌ها به روز رسانی نشود، رقبا به راحتی جایگزین می‌شوند، از نمونه‌های بارز آن نقش آفرینی بندر گوادر پاکستان در رقابت با بندر چابهار، جایگزینی بندر جبل علی در دبی به جای کیش و قشم ایران، و در بازه زمانی اخیر که اخبار متنوعی از آن شنیده می‌شود، توجه مسئولان عراقی برای تقویت بندر فاو برای نقش آفرینی و ترانزیت از خلیج فارس به سایر کشورها از جمله غرب و روسیه.

ایران که با توجه به موقعیت استراتژیکی اش به خصوص بندر چابهار می‌توانست کریدور بین‌المللی شرق به غرب و جنوب به شمال (اتصال جنوب آسیا به آسیای میانه، قفقاز و اروپا) باشد حالا، در پرتو تهدیدات سیاسی و اقتصادی و ریسک خطرات متصور بر ایران قرار است جای خود را به کشوری دیگری واگذار کند: عراق. از دیرباز کشور عراق را دارای تنگنای ژئوپلیتیکی و سواحل اندک در دسترسی به آب‌های خلیج فارس دانسته و یکی از ریشه‌های اختلافات ایران و عراق تنش بر سر رودخانه مرزی اروندرود (شط العرب) و در نتیجه عدم لایروبی آن جهت ارتباط دریایی عراق از طریق بندر بزرگ بصره بوده است و این کشور قصد دارد در غیبت کشور ایران در پروژه‌ها و طرح‌های توسعه ارتباطات نقش خویش را پررنگ نماید.

۵-۲) کریدور جدید «مسیر توسعه» عراق و به حاشیه رفتن مسیر ایران:

همچنان که در نقشه زیر مشهود است، در چارچوب رقابت های ژئوپلیتیکی ایران و همسایگان در عرصه کریدورهای ارتباطی، در چند سال اخیر شاهد طرح کریدور جدیدی از کشور عراق به ترکیه و دریای مدیترانه هستیم که تا حد زیادی مکمل جاده ابریشم دریایی چینی ها بوده و به اعتقاد برخی کارشناسان موجب به حاشیه رفتن موقعیت گذرگاهی و مسیرهای ارتباطی ایران می شود. کریدور توسعه یا «مسیر توسعه» پروژه ای با بودجه ۱۷ میلیارد دلاری است که به دنبال تبدیل کردن عراق به عنوان یک نقطه کانونی حمل و نقل منطقه ای از طریق اتصال مناطق جنوبی عراق به مرز ترکیه در شمال است و به عنوان محرک اصلی شکوفایی اقتصادی در عراق مطرح می شود. پروژه کریدور توسعه عراق با مشارکت مالی کشورهای قطر، امارات عربی متحده و البته عراق و ترکیه انجام می شود. این کریدور با هدف کوتاه کردن زمان سفر بین آسیا و اروپا، از طریق اتصال بصره عراق به اواکوی ترکیه طراحی شده و بخشی از طرح های بزرگ ادغام اقتصادی منطقه ای مانند طرح یک کمربند و یک جاده و کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا است. همچنان که ذکر شد این کریدور و از سوی برخی تحلیلگران به عنوان جایگزین کریدور جنوب به شمال ایران مطرح می شود

نقشه ۱: مسیر «کریدور توسعه» در کشور عراق (بصره - اواکوی)



مهم ترین جزء طرح «مسیر توسعه»، بندر بزرگ فاو است که ظرفیت عراق را برای پذیرش کشتی‌های کانتینری بزرگتر بهبود می‌بخشد و اتکای آن به بندر ام قصر مجاور را کاهش می‌دهد. بندر بزرگ فاو ترمینال جنوبی مسیر توسعه را تشکیل می‌دهد و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۸ - اولین فاز از سه فاز آن - به پایان برسد. شبه جزیره فاو منطقه‌ای باتلاقی در منتهی‌الیه جنوب شرقی کشور عراق است که میان بصره، آبادان و خلیج فارس واقع شده است. تنها شهر مهم در این منطقه، ام‌قصر است. این شبه جزیره در جنگ ایران و عراق در طی عملیات والفجر ۸ توسط نیروهای ایرانی تسخیر شد و ارتش عراق در نبرد دوم فاو آن را باز پس گرفت. جایگاه بندر فاو به عنوان راه اتصال کشور عراق به خلیج فارس، آبهای آزاد و کریدورهای مهم جهانی بسیار مهم و حساس است. تنها راه‌های دسترسی عراق به خلیج فارس و آبهای آزاد، «اروندروند» و «خور عبدالله» است. اروندرود مرز آبی عراق با ایران و خور عبدالله مرز آبی عراق با کویت است. این دو آبراه در انتهای منطقه فاو به یکدیگر متصل می‌شوند. بندر فاو، از موقعیت استراتژیکی در امتداد خلیج فارس برخوردار است و پتانسیل بی نظیری برای اقتصاد بغداد دارد. توسعه بندر فاو بر قدرت نفوذ اقتصادی و سیاسی عراق در سطح بین‌المللی خواهد افزود؛ چرا که موقعیت استراتژیک آن در قرار گرفتن در نقطه اتصال شرق به غرب باعث می‌شود که ترافیک حمل‌دریایی به این کشور منتقل شود. عراق تقریباً محصور در خشکی سعی دارد تا با اجرای پروژه بندر بزرگ فاو، رؤیای دیرینه و هدف آرمانی خود مبنی بر دسترسی به آبهای آزاد را محقق سازد.

تصویر ۱: موقعیت بندر بزرگ فاو عراق



عراق در نظر دارد بندر فاو را به بزرگترین بندر خاورمیانه تبدیل کند و بصره هم به دروازه ارسال کالا به اروپا تبدیل شود. طبق این طرح قرار است بندر فاو تا سال ۲۰۳۸ به طور کامل توسعه پیدا کند و ظرفیت جابجایی آن به ۷.۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال برسد. در صورت تحقق این رقم بندر فاو از بندر جبل علی در دبی که هم اکنون بزرگ ترین بندر خاورمیانه است بزرگتر خواهد شد. نکته اصلی این پروژه این است که بغداد می خواهد از آن به عنوان رقیب کانال سوئز استفاده کرده و بصره را به دروازه ارسال بار به اروپا تبدیل کند ، چرا که این بندر از طریق خط ریلی به ترکیه وصل خواهد شد (ایران اکونومیست ، کد خبر ۳۶۲۶۶۶۷۱).

سرمایه‌گذاران بین‌المللی زیادی برای توسعه جنوب عراق که در واقع مهمترین پایگاه اقتصادی و تشکیل‌دهنده بیش از ۹۰ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور است دست خود را بالا برده و حالا به نظر می‌رسد که اندک اندک این پروژه‌های بزرگ بعد از سال‌ها توقف و تأخیر به مرحله‌ی تکمیل و بهره‌برداری برسند. یکی از مهمترین پروژه‌ها که البته اهمیت فوق‌العاده‌ای نه فقط در منطقه بلکه در جهان نیز دارد پروژه توسعه بندر فاو عراق است و در حقیقت توسعه بندر فاو زنگ خطری جدی برای بندرهای جنوبی ایران خواهد بود. علت آنکه این بندر می‌تواند چنین اهمیتی در منطقه و جهان پیدا کند به این نکته برمی‌گردد که این بندر در یک نقطه کلیدی واقع شده که با توسعه همزمان شبکه ریلی و جاده‌ای در عراق و اتصال این مسیرها به سوریه و ترکیه می‌تواند بهترین مسیر برای تجارت شرق به غرب باشد. نکته اینجاست که در صورت توسعه و تکمیل این بندر، فاو می‌تواند تبدیل به یکی از بزرگترین ترمینال‌های کانتینری در جهان شود و در رده بنادر بزرگ جهان قرار بگیرد.

توسعه بندر فاو بر قدرت نفوذ اقتصادی و سیاسی عراق در سطح بین‌المللی خواهد افزود؛ چرا که موقعیت استراتژیک آن در قرار گرفتن در نقطه اتصال شرق به غرب باعث می‌شود که ترافیک حمل دریایی به این کشور منتقل شود. توسعه فاو، برای عراق یک هدف مهم است که از سال ۲۰۱۰ میلادی، برای تحقق آن گام بر داشته شده اما مشکلاتی همچون ظهور گروه‌های تروریستی نظیر داعش و بی‌ثباتی‌های سیاسی داخلی، مانع از تکمیل کار شد. اما در حال حاضر این طرح برای کشور عراق به یک اولویت حیاتی تبدیل شده است. توجه به برخی جزئیات پروژه بندر فاو، نشان دهنده این است که این مسیر، می‌تواند تجارت و اقتصاد عراق را متحول کند. بر اساس نقشه راه پروژه، در همان فاز نخست، فرصت ایجاد اشتغال برای ۱۵ هزار عراقی و نیز تأسیس یک «شهر صنعتی هوشمند» در مجاورت بندر و ساخت حدود ۱۲۰۰ کیلومتر راه آهن و بزرگراه، اقتصاد و تجارت عراق را وارد فاز جدیدی خواهد کرد. فعلاً در مورد جزئیات تأمین مالی پروژه بزرگ بندر فاو، اطلاعات چندانی منتشر نشده اما شواهد نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاران احتمالی، عربستان سعودی و چین خواهند بود.

گذرگاه ریلی ۱۲۰۰ کیلومتری عراق، قرار است چنین مسیری را طی کند: بصره، دیوانیه، نجف، کربلا، موصل به مرز ترکیه. حمل کالا در این خط با قطار برقی و حمل مسافر نیز با قطار پرسرعت با ظرفیت اولیه ۴ میلیون کانتینر (۳۶ میلیون تن) در سال و همچنین ۲۲ میلیون تن بار فله پیش بینی شده اما در گام بعدی یعنی تا سال ۲۰۳۸ میلادی، ۷۰ میلیون تن به شکل کانتینر و ۳۳ میلیون تن به شکل فله پیش بینی شده است. اگر چه هنوز راه

زیادی برای رسیدن به هدف نهایی باقی مانده اما از همین حالا، کویتی‌ها و اماراتی‌ها، با نگرانی به فاو می‌نگرند. چرا که اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، بندر جدید فاو در آینده‌ای نزدیک، عنوان بزرگترین بندر خاورمیانه را به دست می‌آورد. در این میان ترکیه که در چند سال گذشته، همواره در بحران اقتصادی به سر برده و هزینه‌های سنگین واردات انرژی، دولت اردوغان را در تنگنا گذاشته است. تاکید مکرر بر انتقال کالا و انرژی و در یک کلام؛ تبدیل شدن به هاب ترانزیتی، در رأس اولویت‌های سیاسی و اقتصادی ترکیه قرار گرفته و به همین خاطر، اشتیاق فراوانی نشان داده تا از طریق اتصال ریلی، در امتداد توسعه بندر بزرگ فاو، یک مسیر ترانزیت در اختیار داشته باشد که می‌تواند در آینده؛ عملاً با کانال سوئز رقابت کند. اتصال راه آهن ۱۱۷۵ کیلومتری از بندر فاو عراق تا بندر مرسین ترکیه به عنوان یک اقدام بلندپروازانه، مسیر رسیدن مسافر، کالا و انرژی از عراق به دریای مدیترانه را میسر می‌کند.

تصویر ۲: طرح تجهیز بندر فاو



اشاره به موضوعات مرتبط با اهداف سیاسی و تجاری ترکیه در عراق؛ این واقعیت را به نمایش می‌گذارد که اهمیت استراتژیک پروژه بندر فاو، مجموعه‌ای از ابزارها و اهرم‌های سیاسی جدید را در اختیار بغداد می‌گذارد و اگر این ابزارها به درستی مورد استفاده قرار بگیرند، عراق می‌تواند ترکیه را در مسیر سیاست‌های تمامیت خواهانه، مهار کند. ترکیه با اقداماتی همچون استقرار تحمیلی نیروی نظامی، بمباران و توپ باران مناطق گسترده‌ای از عراق و نیز اعزام تیم‌های امنیتی به مناطق مختلف بدون هماهنگی با بغداد، حاکمیت ملی و تمامیت ارضی عراق را نادیده می‌گیرد. علاوه بر این در مسائل مهمی همچون آب و نفت؛ عملاً از عراق گروکشی کرده و از شرایط امنیتی و سیاسی دشوار عراق، سوءاستفاده و مصادره به مطلوب کرده است. اما حالا، دولت عراق می‌تواند با استفاده از کارت ارزشمندی به نام سهمیه شدن ترکیه در مواهب و فواید کلان پروژه فاو، از اهداف و مواضع خود به شکل قدرتمندانه دفاع کند. هموارسازی مسیر احداث و توسعه کریدورها یا گذرگاه‌های حمل و نقل کالا، مسافر و خطوط انتقال نفت و گاز در منطقه، به ویژه

پس از جنگ روسیه و اوکراین، منطقه را با شرایط و رقابت‌های نوینی روبرو کرده و این رقابت‌ها می‌تواند در آینده، بر موازنات منطقه تأثیرگذار باشد.

۶- نتیجه گیری:

با توجه به آنچه در پژوهش فوق مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت می‌توان به این نتیجه رسید که قرار گرفتن یک کشور در یک موقعیت استراتژیک و مهم برای تسلط بر کریدورهای مهم منطقه ای و جهانی کافی نیست بلکه لازمه ی قدرت یابی در یک موقعیت مناسب جغرافیایی، داشتن زیرساخت های مناسب در حمل و نقل ریلی، دریایی، هوایی و جاده ای است. چه بسا که در حال حاضر کشور ایران در موقعیت چهارراهی قرار دارد، اما در بسیاری از موارد در رقابت با کشورهای همسایه در تسلط بر کریدورها عقب مانده است، از جمله ضعف زیرساخت های بندر چابهار نسبت بندر گوادر پاکستان، افزایش توانمندی تجاری بندر جبل علی نسبت بندر قشم و کیش ایران و طرح توسعه کریدوری «مسیر توسعه» عراق-ترکیه که به نحوی مکمل جاده ابریشم دریایی چینی ها می باشد و با سرمایه گذاری های عظیم در بندر فاو عراق در حال ساخت است و به طور طبیعی موجب کاهش اهمیت و جایگاه استراتژیک بنادر جنوبی ایران و کریدورهای مهم منطقه ای آن می شود. باید توجه داشت که توسعه بندر فاو به عنوان یک نیاز حیاتی و گام رو به جلو در گسترش قابلیت های تجاری عراق قلمداد می شود. این پروژه بندرگاهی، با هدف پذیرش کشتی های بزرگ و حجم محموله های بالا، خطوط انتقال کالا در منطقه را به شکل جدی تقویت می کند. عراق با ارتقای زیرساخت های بندری و افزایش ظرفیت آن، می تواند ترانزیت محموله های بزرگ تری را انجام دهد، تجار بین المللی بیشتری را جذب کند و اتکا به بنادر کشورهای همسایه را کاهش دهد. چنین هدف مهمی، در نهایت رشد اقتصادی عراق را تسریع می کند، پتانسیل تجاری آن را افزایش می دهد و به این کشور اجازه می دهد تا به یک مرکز منطقه ای برای تجارت تبدیل شود.

پروژه «مسیر توسعه» و تجهیز بندر فاو، عراق را قادر می سازد تا با کشورهای همسایه خود در خلیج فارس مانند کویت، عربستان سعودی و ایران ارتباط برقرار کند و با تقویت روابط تجاری، فرصت های جدیدی برای همکاری ایجاد کند. این بندر، کانون مهمی برای سوددهی به سایر کشورهای منطقه نیز خواهد بود. عراق به عنوان یک مرکز تجاری منطقه ای می تواند مبادله کالا بین کشورهای مختلف را تسهیل کرده و تجارت بین منطقه ای و همکاری های اقتصادی را تقویت کند. این نقش تقویت شده در تجارت منطقه ای، عراق را به عنوان یک بازیگر حیاتی در خاورمیانه، تقویت اهمیت ژئوپلیتیکی آن و تقویت ثبات و رفاه در منطقه، قرار خواهد داد. در مقابل هرچه

بر توانمندی منطقه فاو و سرمایه گذاری در آن افزایش یابد به تبع با کاهش نقش مؤثر ایران به خصوص بنادر جنوب غرب ایران در تأثیرگذاری بر مسیر کریدورهای منطقه روبه رو خواهیم شد. برای رهایی از این انزوا باید در پی ارتقای امکانات زیرساختی و امنیتی بنادر ایران به خصوص بنادر جنوب غرب ایران بود.

منابع و مأخذ:

- احمدی، سید عباس. (۱۳۸۷). بررسی نقش و موقعیت ایران در نظریه های ژئوپلیتیکی. مجلس پژوهش، ۱۴ (۵۷)، ۹-۱۱۴
- اسدی، امیدعلی و امینی، علی اکبر و تاجری، منصور (۱۳۹۷). پیامدها و آثار ژئواکونومیک ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر؛ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره ۴۵.
- اخباری محمد، حسین قاضی و اکبر غفارلو در مقاله بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار، در سال ۱۴۰۱.
- حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۹۶)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ سوم، مشهد، انتشارات پاپلی
- حافظ نیا، محمد رضا؛ (۱۳۸۵)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ اول، مشهد: انتشارات پاپلی
- جایگاه موقعیت جغرافیایی در نظریه های ژئوپلیتیک، یوسف زین العابدین، انام کارساز، (۱۳۸۹)، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره اول
- خلفی سپیده و الهام رادفر، (۱۴۰۲)؛ مقاله ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران (چالش ها و فرصت های توسعه)
- دانا، حسین (۱۳۹۵). نقش ژئواکونومیک بندر چابهار با تأکید بر کریدور شمال-جنوب. همایش ملی توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران، دانشگاه سیستان و بلوچستان: زاهدان. ۱:۱۳۹۵.
- زرقانی، سید هادی، (۱۳۹۴)، جزوه منتشر نشده درس اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، دوره کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد.
- زرقانی، سید هادی، (۱۳۹۸)، درآمدی بر قدرت ملی و مقایسه قدرت ملی ایران و عراق در دوره دفاع مقدس، تهران: انتشارات مرکز اسناد دفاع مقدس .
- زرقانی، سید هادی، ۱۴۰۱، ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی مکران یک موقعیت و چند راهبرد، نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت.
- زرقانی، سید هادی، (۱۴۰۱)، نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی، مجموعه مقالات اولین همایش ملی آمایش سرزمین با تأکید بر دریا، سواحل و بنادر.
- زرقانی، سید هادی، (۱۴۰۱)، ژئوپلیتیک مواد مخدر، تهران: دانشگاه علوم انتظامی
- زرقانی، سید هادی، (۱۴۰۱)، نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی
- عزتی، عزت الله؛ (۱۳۸۴)، ژئواستراتژی و قرن بیست و یک، تهران: انتشارات سمت
- کاظمیان، جواد، رسولی، افشین، رفیع پور، سعید، (۱۳۹۴)؛ مزیت های حمل و نقل ریلی درون شهری نسبت به جاده ای، بر اساس رویکرد توسعه، مجله پژوهش های برنامه ریزی شهری، سال ششم، شماره ۲۳، صص ۷۷-۹۴
- کریمکندی، محمد علی، کفیلی، وحید؛ (۱۳۹۹)؛ راهبردهای توسعه حمل و نقل دریایی در جمهوری اسلامی ایران، اقتصاد دفاع، سال پنجم، شماره ۱۷، صص ۱۵۹-۱۷۸

- گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۲- گلکرمی، عابد؛ کریمیپور، یداهلل؛ متقی، افشین وربعی، حسین. (۱۳۹۶). تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران باتأکید بر قابلیت های ژئواکونومیک. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۸ (۴۹)، ۵۷-۳۷.
- مجتهد زاده، پیروز، (۱۳۹۲)، جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، چاپ سوم، تهران: سمت
- مشفق، زهرا. تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین المللی، ماهنامه علمی امنیت اقتصادی، صفحه ۲۷.
- نامی، حسن و علیرضا عباسی (۱۳۸۸)، تحلیل جایگاه ژئواکونومیک ایران در خاورمیانه، فصلنامه ی ژئوپلیتیک ، سال پنجم، شماره ی دوم
- یمانی، مجتبی (۱۳۸۷). (مبانی نقشه خوانی). تهران : انتشارات دانشگاه تهران.
- نورعلی حسن، احمدی سیدعباس ، (۱۴۰۱)، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین المللی و ارائه مدل (ایران، هارتلند کریدوری جهان)، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، دوره ۵۴، شماره ۳
- مجله بندر و دریا، ۱۳۹۰: ۵۸. بندر و دریا . ۱۳۹۰. نقش ترانزیت در توسعه شبکه اقتصاد جهانی، ۲۷ (۱۸۶)، ۱۱-۰۱).
- عطنا، کد خبر: ۳۰۴۵۶۷ - ۲۱ دی ماه ۱۴۰۱ .
- سایت ایران اکونومیست ، ۴ آبان ۱۴۰۱، کد خبر ۳۶۲۶۶۶۷۱