

تبیین ژئواکونومیک جاده ابریشم و تاثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران

حمید رضا ملی

دانشجوی دکترای جغرافیای سیاسی دانشگاه خوارزمی

افشین متقی^۱

دانشیار گروه ژئوپلیتیک دانشگاه خوارزمی

حسین ربیعی

دانشیار گروه ژئوپلیتیک دانشگاه خوارزمی

مراد کاویانی راد

دانشیار گروه ژئوپلیتیک دانشگاه خوارزمی

چکیده

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

کلیدواژگان: جاده ابریشم، ژئواکونومی ایران، دیپلماسی اقتصادی، قدرت منطقه‌ای، اقتصاد ترانزیتی.

^۱. نویسنده مسئول: a.mottaghi@khu.ac.ir

اقتصاد کریدوری یا ترانزیتی، در آمد ملی بسیاری از کشورها را که برخی از آن‌ها در همسایگی ما قرار دارند، افزایش داده است، در حالی که موقعیت ژئوپلیتیک آن‌ها به هیچ عنوان با مزیت‌های جغرافیای ایران قابل مقایسه نیست. در این رابطه می‌توان گفت که آسیب‌هایی مانند پیچیدگی قوانین و رویه‌های مرتبط با ترانزیت و نبودن زیرساخت‌های مناسب در کشور، فرصتی راهبردی برای رقبا ایجاد نموده تا در این میان مبدا را برای عبور از مسیرهای ترانزیتی خود مجاب کنند (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸). بررسی آمارهای ترانزیت حاکی از روند صعودی این رویه در سالیان اخیر است؛ طبق اعلام سخنگوی گمرک جمهوری اسلامی ایران در مجموع ۷,۵۳ میلیون تن کالا در سال مالی (۲۰۲۱) از ایران ترانزیت شد که نسبت به سال قبل ۰,۸۹ درصد کاهش نشان می‌دهد (Iru website, Jun 2022). اما این روند با ظرفیت‌های موجود کشور همخوانی ندارد؛ زیرا با بهره‌گیری مناسب از این ظرفیت‌ها به راحتی می‌توان درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین حتی درآمدهای نفتی کرد. با وجود موقعیت ویژه و خاص ایران برای حمل و نقل بین‌المللی، هنوز جایگاه مناسب اقتصادی و استراتژیک ایران در منطقه حاصل نشده است و فاصله نسبتاً زیادی تا به دست آوردن جایگاه مناسب در بازار حمل و نقل بین‌المللی وجود دارد. بر اساس آمار و اطلاعات در دسترس، ایران موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی برای عبور محموله‌های تجاری دارد و در حال حاضر سالانه دست کم ۲۰۰ میلیون تن کالا به موازات کریدور گذاری از ایران جابه‌جا می‌شود، اما سهم کشور در سال‌های اخیر فراتر از ۱۲ میلیون تن نرفته است (Handle website, May 2022).

مسیری که برای حمل و نقل و جابه‌جایی کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح کشوری، منطقه‌ای و یا بین‌المللی تلقی می‌شود، کریدور نامیده می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از روش‌های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان استفاده نمود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از روش‌های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان استفاده نمود. کریدورهای حمل و نقل شامل کریدور تجارت داخلی، کریدور تجارت خارجی، کریدورهای ترانزیتی تبادل کالا، کریدور بین‌المللی و کریدور بین‌المللی عبوری از ایران است (بیات و صادقیان، ۱۳۹۴).

کریدور بین‌المللی شامل انواع مسیرهای حمل و نقل جاده‌ای، خطوط راه آهن و مسیر آبی است. در حقیقت نوع خاصی از کریدور ترانزیتی یا تجاری خارجی است. هدف از کریدور بین‌المللی توسعه حمل و نقل مرکب، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آن‌ها و افزایش امنیت حمل بار است. به طور کلی هر کریدور در یکی از جهت‌های زیر قرار دارد:

۱. جهت شمال به جنوب و یا برعکس
۲. جهت شرق به غرب و یا برعکس

۳. جهتی مابین کریدورهای عرضی و طولی

۴. کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران

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

کریدور بین‌المللی عبوری از ایران زیر مجموعه‌ای از کریدور بین‌المللی است. ایران به دلیل موقعیت ویژه جغرافیایی و دسترسی از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر، از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین، به عنوان شاهراه تجارت بین‌المللی محسوب می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران که از شمال و جنوب متصل به دریا است و همچنین برخوردار بودن از بندرهای زیاد در کنار شبکه حمل و نقل زمینی و راه‌آهن، از جمله عواملی است که باعث کوتاه شدن مسیر انتقال کالا و کم شدن هزینه‌ها به خصوص میان کشورهای شرق آسیا و اروپا می‌شود. در میان کریدورهای فعال در ایران، کریدور شمال-جنوب زمان انتقال کالا را ۲۰ روز و هزینه حمل و نقل را ۳۰ درصد در مقایسه با عبور کالا از کانال سوئز مصر کم می‌کند و همچنین انتقال کالاهای چینی از طریق قطار و عبور آن‌ها از ایران، ۲۰ روز در مسیر و حدود ۹۰۰ دلار در هر کانتینر صرفه جویی دارد. بیش از ۵ کریدور بین‌المللی از خاک ایران عبور می‌کند و شاید مهم‌ترین آن، کریدور شمال-جنوب باشد که هند و روسیه را از طریق ایران به یکدیگر متصل می‌کند و همچنین کریدور تراسیکا که همچون پلی میان کشورهای آسیای میانه و قاره اروپا عمل می‌کند و نیز راه ابریشم که ارتباط دهنده شرق آسیا به دریای مدیترانه است و چند کریدور دیگر که هنوز به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم تکمیل نشده‌اند، از دیگر مسیرهای ترانزیتی مهمی هستند که از ایران عبور می‌کنند (IRU website, Jun 2022).

راه ابریشم یا همان جاده ابریشم، شبکه راه‌های به هم پیوسته‌ای است که در گذشته با هدف بازرگانی و تجارت بین کشورهای آسیایی احداث شده است. این جاده شرق و غرب و جنوب آسیا را به هم وصل می‌کرد و همچنین آسیا را به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می‌داد. این مسیر تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا شناخته می‌شد. این جاده سالیان سال به عنوان مهم‌ترین جاده دنیا معرفی می‌شد. در ۱۶ مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند (Boulnois, 2004).

2. Silk Road

مبانی نظری

ادوارد لوتواک^۳ در سال ۱۹۹۰ میلادی در مقاله‌ای اصطلاح ژئواکونومی^۴ را وارد فرهنگ لغات نمود که در آن استدلال کرد پس از جنگ سرد، اهمیت قدرت نظامی جای خود را به قدرت ژئواکونومیک داده است. هر چند استفاده از اصطلاح ژئواکونومیک متداول است اما فاقد تعریف مورد توافق است. این اصطلاح معمولاً به معنای استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد اهداف ژئوپلیتیکی به کار می‌رود. اما در تعاریف دیگر با معکوس کردن اهداف و ابزارها بر چگونگی استفاده از توانایی‌های ژئوپلیتیکی برای رسیدن به اهداف اقتصادی تأکید می‌کنند. به طور کلی، می‌توان ژئواکونومی را به عنوان تعامل بین اقتصاد، ژئوپلیتیک و استراتژی در نظر گرفت (Schneider-Petsinger, 2016).

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

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

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

³. Edward Luttwak

⁴. Geoeconomics

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

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

جایگاه ژئوترانزیت ایران در جنوب غرب آسیا

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

ایران همچنین از لحاظ دسترسی به کشورهای اوراسیا از شمال، شرق به کشورهای آسیای مرکزی و از غرب با مرز زمینی با ترکیه و در نتیجه استفاده از بخشی از جاده ابریشم، موقعیت ممتازی در مسیرهای ترانزیتی دارد. بر همین اساس، موقعیت جغرافیایی بر روی مسیر فرآتلانتیک، کشور را به محور ترانزیتی در کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب تبدیل کرده و از این رو، نقش مهمی در اقتصاد بین‌المللی ایفا می‌کند. در واقع، ایران به عنوان پلی بین آفریقا، اروپا و آسیا عمل می‌کند و هند و روسیه را در کریدور شمال-جنوب به هم متصل می‌کند (Hill, 2009).

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

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

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

ایران ارتباط ترانزیتی بین روسیه، اروپای شرقی، اروپای مرکزی، اروپای شمالی، خزر آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و خلیج فارس از سوی دیگر فراهم می‌کند. افزون بر این، علاوه بر قرار گرفتن در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو اکو، کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای کشورهای محصور در خشکی برای رسیدن به آب‌های اقیانوس است که در توافقنامه عشق‌آباد منعکس شده است. موقعیت ژئوترانزیت ایران در نظام ژئوپلی نومیکی جهانی قرن بیست و یکم که متکی بر منابع جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی با محوریت بنادر و کریدورهاست، می‌تواند ورق‌های زیادی را در بازی‌های قدرت منطقه‌ای و جهانی برای ایران رو کند. این امر در صورتی محقق می‌شود که به نقش ویژه ایران در کریدورهای بین‌المللی به عنوان کد ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی ایران توجه شود (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۲).

از آن جایی که ایران در امتداد کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی دارای موقعیت ژئواستراتژیک قرار گرفته، می‌تواند نقش مهمی در ارتقاء ارتباطات منطقه‌ای برای بهره‌مندی از مزایای عظیم ترانزیت داشته باشد. بر همین اساس، دیپلماسی حمل و نقل ایران، هرچند با سرعتی آهسته به این سمت و سو در حرکت است. یکی از این کریدورهای مهم جاده ابریشم است.

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

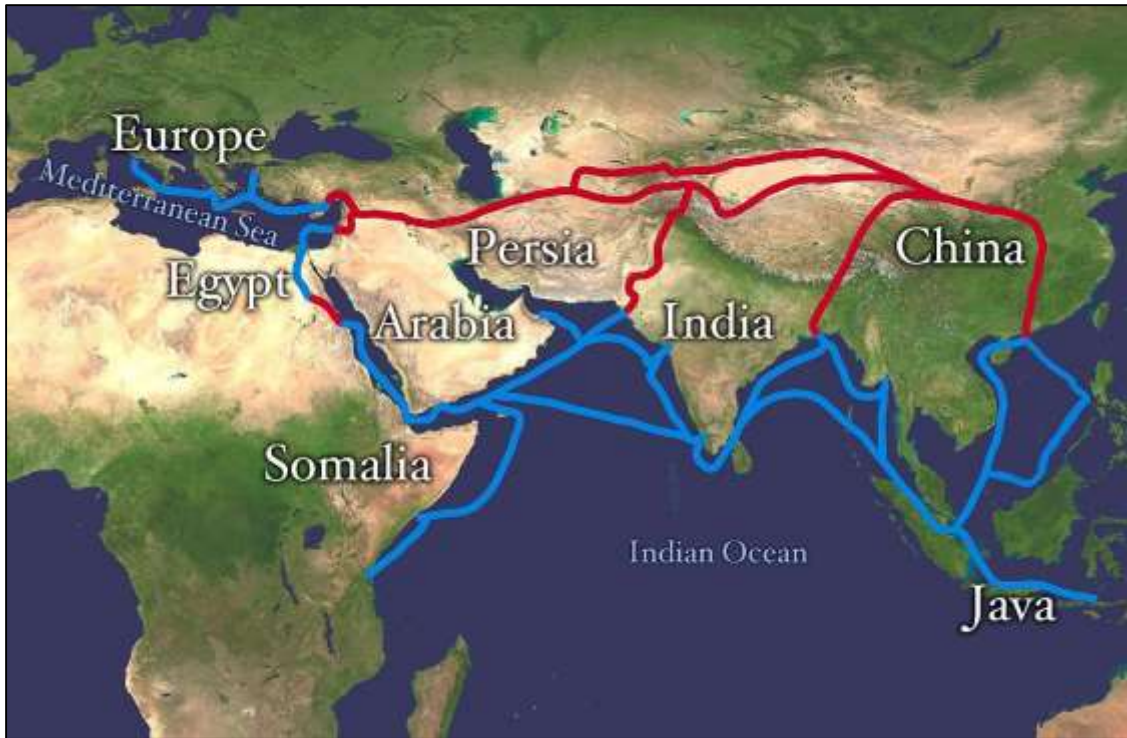
جاده ابریشم مانند زنجیری بوده که هر حلقه آن توسط کشورهای مختلف از جمله چین، هندوستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، آذربایجان، گرجستان، ارمنستان، ترکیه، مصر، آفریقا، یونان، روم و انگلیس ساخته می‌شد. در واقع اگر بخواهیم به طور دقیق‌تر بگوییم، جاده ابریشم از ۴۰ کشور موجود در جهان مدرن عبور می‌کرده و چند قاره را به هم متصل می‌کرد. نخستین کسی که نام راه ابریشم را در سال ۱۸۷۷ میلادی، برای این مسیرها برگزید، جغرافی‌دان آلمانی فردیناند ریختوفن^۵ بود. وی به سبب حمل ابریشم چین از این راه به دریای مدیترانه و مناطق گوناگون دیگر بین راه این نام را برگزید (Yan, 1986). یکی از مهم‌ترین قسمت‌های این جاده از طریق آسیای مرکزی، فرارود، خوارزم و خراسان وارد مسیر تجاری شهرهای مختلف ایرانی می‌شد. این راه از شهرستان توان هوانگ در چین به ولایت کانسو می‌آمد و از آنجا داخل ترکستان شرقی امروزی می‌شد و از درون

⁵. Ferdinand von Richthofen

آسیای مرکزی می‌گذشت و از راه بیش‌بالیغ و آلمالیغ و اترار به سمرقند و بخارا می‌رسید. در بخارا قسمت اصلی آن از راه کویان (جوین) مرو، سرخس، نیشابور، گرگان، بام و صفی‌آباد و جاجرم به ری می‌آمد و از ری به تاجیکستان و زنجان و شمال همدان از سمت کبودراهنگ سمت شمال این شهر نزدیک کوه قولی یابا و اردبیل و تبریز و ایروان می‌رفت و از ایروان به ترابوزان یا بیکی از بندرهای شام پایان می‌گرفت. قسمت فرعی این راه از سمرقند به خوارزم و از خوارزم به سرای و هشرخان و از آن جا به کنار رودخانه «دن» و بندرهای دریای آرف می‌یافت (Boulnois, 2004).

تجارت در جاده ابریشم از ۱۳۰ سال پیش از میلاد مسیح تا سال ۱۴۵۳ میلادی رواج داشته و مهم‌ترین و اصلی‌ترین مسیر بازرگانی در دنیا شناخته می‌شده است. اما با گذشت زمان و پیشرفت روز به روز کشورها در تولید، صنعت، تکنولوژی و تغییرات بزرگی همچون تولید ابریشم در اروپا و تحولات سیاسی در سرزمین‌های مخلف تجارت در راه ابریشم به مرور کم‌رنگ شد و در نهایت در پایان قرن ۱۴ میلادی و در سلسله مینگ با دستور توقف تجارت در جاده ابریشم و همچنین کاهش تقاضا برای ابریشم و ظروف چینی و تبدیل ایتالیا به یکی از اصلی‌ترین کشورهای عرضه‌کننده ابریشم در اروپا، تجارت در راه ابریشم برای همیشه پایان یافت. البته لازم به ذکر است که بعد از آن برخی از مسیرهای فرعی جاده ابریشم در کشورهای تاجیکستان، پاکستان، افغانستان و هند تا ابتدای قرن ۲۱ مورد استفاده قرار می‌گرفت (Foltz, 2010). در ۱۶ مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به ۳۰ کشور جهان در چین، جاده ابریشم نو افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. اگر چین بتواند راهی برای گسترش به سمت غرب بیابد، می‌تواند فشاری را که از شرق (یعنی ایالات متحده) بر این کشور وارد می‌شود را کاهش دهد. بخش مهمی از ابتکار «کمربند و جاده» ساخت خطوط لوله انتقال انرژی از طریق میانمار و پاکستان به استان‌های غربی چین است. آن هم یک روز پس از نشست بین‌المللی که ولادیمیر پوتین و رجب طیب اردوغان، رؤسای جمهوری روسیه و ترکیه از جمله حاضران آن بودند و حضور رهبران اروپایی در آن چندان چشم‌گیر نبود. جاده ابریشم نو امکانی تازه در اختیار کشورهایایی قرار می‌دهد که در مسیر آن قرار گرفته‌اند تا تجارت خود را در آسیا، اروپا و آفریقا بیش از گذشته توسعه دهند. شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین در این باره گفت: «در دوره‌ای که کشورها وابسته به یکدیگرند و تهدیدها بی‌وقفه در جهان ادامه دارد. هیچ کشوری به تنهایی ظرفیت و توان رویارویی با مشکلات جهانی را ندارد. کشورهایی مانند هند و ایالات متحده به دلیل ترس از اتصال این مسیر ترانزیت و کم شدن منافع خودشان با ایجاد نامنی در شمال افغانستان و ایران و بقیه کشورهای مسیر جاده ابریشم کارشکنی‌های زیادی را در این باره انجام می‌دهند (Hill, 2009).

نقشه ۱. مسیرهای جاده ابریشم



منبع: <https://www.worldatlas.com>

روش پژوهش

این پژوهش با روش توصیفی- تحلیلی و پیمایشی نقش ژئواکونومیک جاده ابریشم و تاثیر آن بر قدرت منطقه‌ای ایران را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری را کلیه کارشناسان حوزه جغرافیای سیاسی تشکیل می‌دهند که حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۵ نفر تعیین گردید. تحلیل یافته‌ها نیز با استفاده از نرم‌افزار SPSS انجام گرفت. برای سنجش روایی و پایایی پرسشنامه گویه‌های پرسش‌نامه را در قالب یک جدول با مقیاس لیکرت پنج‌درجه‌ای شامل: کاملاً مهم است (امتیاز ۵) تا اصلاً مهم نیست (امتیاز ۱) طراحی و در اختیار گروه هدف قرار دادیم تا در مورد میزان مهم بودن هر گویه نظراتشان را بیان کنند. سپس برای محاسبه این روش ابتدا نسبت افرادی که گزینه‌های (۴) و (۵) را انتخاب کرده‌اند مشخص می‌کنیم (فراوانی). سپس مجموع نمراتی که به هر گویه اختصاص داده شده است به طور جداگانه محاسبه و میانگین نمرات هر گویه تعیین می‌شود (اهمیت). سپس با استفاده از فرمول اهمیت \times درصد فراوانی = نمره تأثیر آیتم مقدار تأثیر هر گویه را محاسبه کردیم و اگر مقدار شاخص برای گویه‌ها از ۱/۵ بیشتر بود، آن گویه از نظر گروه هدف مناسب می‌باشد؛ بنابراین، در مراحل بعدی فرایند پژوهش حفظ و در غیر این صورت حذف شده است.

تحلیل آماری یافته های پژوهش

جدول ۱. آمار توصیفی رشته تحصیلی کارشناسان

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

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

نقش توسعه جاده ابریشم در تقویت قدرت منطقه ای ایران

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

جدول ۲. آمار توصیفی تاثیرات ژئواکونومیک جاده ابریشم بر مولفه های قدرت منطقه ای ایران

ردیف	شاخص ها	گروه ها	میانگین هر شاخص
۱	مدیریت فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم	رشد ارزش پول ملی	۳/۵
۲		وابستگی کشورهای منطقه خلیج فارس به ایران	۳/۶
۳		وابستگی کشورهای منطقه قفقاز به ایران	۴
۴		وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ایران	۴/۶
۵		رشد صادرات نفت و گاز ایران	۴/۶۶
۶		توسعه صادرات مواد پتروشیمی	۴/۷۱

۷	جذب سرمایه گذاری خارجی	۴/۶۶
۸	ارتقا روابط اقتصادی ایران و کشورهای منطقه	۲/۳۲
۹	ارتقا روابط صنعتی ایران و کشورهای منطقه	۳/۸
۱۰	ارتقا روابط مالی ایران و کشورهای منطقه	۴
۱۱	ارتقا روابط نظامی و دفاعی ایران و کشورهای منطقه	۱/۱۴
۱۲	ارتقا روابط گردشگری ایران و کشورهای منطقه	۲/۵
۱۳	ارتقا روابط معدنی ایران و کشورهای منطقه	۴
۱۴	ارتقا روابط بخش کشاورزی ایران و کشورهای منطقه	۳/۷۵
۱۵	ارتقا روابط حوزه اشتغال ایران و کشورهای منطقه	۲/۶۶
۱۶	ارتقا روابط تکنولوژیک ایران و کشورهای منطقه	۲/۵
۱۷	ارتقا روابط علمی ایران و کشورهای منطقه	۳/۷۵
۱۸	ارتقا روابط فرهنگی ایران و کشورهای منطقه	۴/۶۶
۱۹	ارتقا روابط ترانزیتی ایران و کشورهای منطقه	۳/۵۲
۲۰	ارتقا روابط راهبردی ایران و کشورهای منطقه	۴/۸۱

افزایش درآمدها و رشد تولید

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

جاده ابریشم به همراه کریدورهای موجود در قاره اروپا امکان ترانزیت کالا مابین کشورهای آسیایی و اروپایی را مهیا ساختند و کشورها را به یکدیگر و به ویژه کشورهای مرکز کریدور وابسته 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 (امینی و انعامی علمداری، ۱۳۸۸).

کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر جاده ابریشم، کالاهای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر فعال آن زمان یعنی کانال سوئز مبادله کنند و با توجه به حجم بالای مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا، مسیر جاده ابریشم به عنوان ایمن‌ترین کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر حمل کالا بین آسیا و اروپا، می‌تواند نقش بسیار مهمی ایفا کند و این جاده همچنین می‌تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را در مناطق مختلف ژئوپلیتیکی فعال نماید (بخشی آنی و همکاران، ۱۴۰۰). در واقع موقعیت ممتاز جغرافیایی و استراتژیک ایران به عنوان نقطه‌ای کلیدی در جاده ابریشم، 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 سرمایه‌گذاران خارجی رونق بخش بیشتر بخش‌های صنایع و خدمات کشور افزایش وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس، شبه قاره هند، قفقاز خزر آسیای مرکزی و همچنین اروپا از شاهراه این کریدور ایران اشاره نمود؛ همچنین از دیگر مزایای جاده ابریشم برای اعضای آن شامل امکان دسترسی به سه بازار بزرگ و عمده و مرکز توزیع و حمل و نقل بار جهانی آسیا یعنی حوزه خلیج فارس حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا است (بیات و صادقیان، ۱۳۹۴).

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

در حال حاضر بیشترین ظرفیت‌های تجاری مرتبط با کشورهای آسیای مرکزی سپس، خزر شبه قاره هند و خلیج فارس است و کمترین آن مرتبط با کشورهای قلمرو ژئوپلیتیکی شامات و آناتولی است و جاده ابریشم بیش از همه می‌تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی خزر و شبه قاره هند را تأمین نماید. در نهایت در زمینه نقش توسعه جاده ابریشم در راستای ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی و ارتقاء روابط میان ایران و کشورهای منطقه بسیار مهم است (حافظ‌نیا و رومینا، ۱۳۸۴). در زمینه نقش توسعه جاده ابریشم در کاهش فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم‌ها می‌توان گفت که بیشترین تأثیرات این جاده 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 توابع جاده در افزایش درآمدها و رشد صنایع در ایران نتایج پژوهش نشان می‌دهد 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 (حسینی، ۱۳۸۸).

در واقع با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت؛ البته بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصت‌ها و همچنین سرمایه‌گذاری‌های لازم و همزمان

تبلیغات گسترده، در بهره‌برداری کارآمد و اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور موثر است. نحوه بهره‌برداری از این مزایا و فرصت‌ها و برقراری ارتباط حمل و نقلی با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت بین آسیا و اروپا و کشورهای منطقه ایفا می‌کند (خلیلی، ۱۳۹۰).

در مجموع، مزیت‌های ژئواکونومیک جاده ابریشم برای قدرت منطقه‌ای ایران عبارت‌اند از: ۱- برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از سوی و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، به عنوان مزیتی برجسته برای ایران قلمداد می‌شود؛ ضمن اینکه کوتاه بودن مسیر کریدور شمال-جنوب از خاک ایران، جذابیت‌های زیادی برای ترانزیت کالا دارد. ۲- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار-میلک» از جمله مهم‌ترین مزایای کریدور شرق شمرده می‌شود (دهقانی فیروزآبادی و دامن‌پاک جامی، ۱۳۹۵). در این بین، بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق مطرح است که در صورت مرتفع شدن موانع می‌تواند به قطب ترانزیت افغانستان تبدیل شود. ۳- با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران که در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو قرار گرفته، این فرصت فراهم شده است تا در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو این سازمان نقش ایفا کند. ۴- همجواری و نزدیکی جغرافیایی با منطقه آسیای مرکزی از سوی و از سوی دیگر، وجود منابع غنی هیدروکربنی در حوزه خزر، آسیای مرکزی و قفقاز و ضرورت انتقال آن به بازارهای مصرف از مسیرهای امن و باصرفه اقتصادی و همچنین، رقابت کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، فرصتی را برای تسلط بر منابع و راه‌های ترانزیتی به وجود آورده است (شهرکی مقدم و همکاران، ۱۳۹۹).

نتیجه‌گیری

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

بدیهی است که درآمدهای ناشی از عوارض ترانزیتی کشورهای واسط، کاملاً به موقعیت جغرافیایی آنها بستگی دارد که افزون بر افزایش تولید ناخالص ملی، بر اقتصاد منطقه‌ای نیز تاثیر گذار است. در ادامه، به مهم‌ترین آثار ترانزیت از جاده ابریشم در اقتصاد کشور اشاره می‌شود. ترانزیت یکی از منابع ارزآوری برای کشور است که با توجه به ظرفیت‌های موجود، جایگاه استراتژیک و موقعیت ایران، منافع حاصل از ترانزیت خارجی باید سهم عمده‌ای در اقتصاد کشور داشته باشد. از جمله کانال‌های کسب درآمد ارزی از ترانزیت خارجی می‌توان به کسب درآمد ارزی از طریق رفت و آمد وسایل نقلیه و حمل بار و مسافر توسط سازمان‌ها و موسسات ذی‌نفع مانند سازمان بنادر و دریانوردی، راه‌آهن جمهوری اسلامی، سازمان هواپیمایی و ناوگان جاده‌ای کشور، کسب درآمد ارزی ناشی از صدور ویزا برای رانندگان و مسافران ترانزیتی، کسب درآمد ریالی و ارزی ناشی از خدمات بیمه‌ای، بانکی، تخلیه، بارگیری و انبارداری و کسب درآمد ارزی بالا ناشی از انتقال مواد سوختی از طریق سوآپ توسط شرکت ملی نفت ایران اشاره کرد. بنابراین، ترانزیت یکی از منابع مهم ارزآوری برای کشور شمرده می‌شود.

ترانزیت افزون بر ایجاد درآمد ارزی، از بعد اشتغالی و تقویت بازار کار برای اقتصاد کشور اهمیت دارد. بررسی‌های کارشناسی انجام‌شده در خصوص صنعت ترانزیت نشان می‌دهد که این صنعت امکان ایجاد فرصت‌های شغلی با هزینه کم را دارد؛ به طوری که برآوردهای انجام‌شده در این زمینه نشان می‌دهد که عبور هر یک میلیون تن کالا از کشور برای حدود ۲۰ هزار نفر فرصت شغلی مناسب ایجاد می‌کند.

به موازات گسترش خطوط ریلی، بسیاری از مراکز اشتغالی کوچک و متوسط و نیز صنایع بزرگ و مادر و در مرحله بعد، دیگر صنایع جنبی آنها امکان شکل‌گیری و استقرار در حاشیه این خطوط را پیدا می‌کنند که از این میان می‌توان به مشاغل مربوط به بخش تعمیر و نگهداری خطوط، تجهیزات و ماشین‌آلات شبکه ریلی اشاره کرد.

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

واقع شدن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری اکو، فرصت‌ها و مزایای فراوانی برای ایران فراهم آورده است که بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصت‌ها با برقراری ارتباط حمل‌ونقلی موثر، کارآمد و امن با کشورهای هدف نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و در نتیجه، توسعه ترانزیت ایفا می‌کند.

ترانزیت کالا از طریق جاده ابریشم افزون بر دستاوردهای اقتصادی، امنیت کشورهای منطقه را نیز به هم گره زده است و منجر به افزایش ضریب امنیتی کشور می‌شود. زمانی که کشوری در ترانزیت کالا به کشورهای دیگر نقش داشته و تامین‌کننده منافع دیگر کشورها و در راستای همکاری‌های مشترک اقتصادی و سیاسی آنها باشد، خود به خود به

عاملی مهم برای امنیت ملی - منطقه‌ای و حتی جهانی تبدیل می‌شود. تحقق این موضوع نشان‌دهنده اعتبار سیاسی کشور در جامعه بین‌المللی است. با توجه به ماهیت و اهمیت ترانزیت کالا، در برخی از موارد می‌توان از آن حتی به عنوان اهرم سیاسی نیز استفاده کرد. به طور کلی، عبور کالاهای ترانزیتی از هر کشور نه تنها از لحاظ اقتصادی حائز اهمیت است، بلکه نشان از اعتبار سیاسی آن کشور در جوامع بین‌المللی و تجاری جهان نیز دارد.

منابع

- امینی، آرمین و انعامی علمداری، سهراب (۱۳۸۸)، دیپلماسی و اقتصاد: الگوی مناسبات ج. آ. ایران و اتحادیه اروپا (۸۴-۱۳۷۶)، نشریه علوم سیاسی دانشگاه آزاد کرج، (۸)، ۱۷۹-۱۵۵.
- بخشی آئی، رضا؛ عباسی، مجید و رحیمی نژاد، محمدعلی (۱۴۰۰)، متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین، مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۴ (۲)، ۴۲۳-۴۶۲.
- بیات، روح‌اله و صادقیان، الهام (۱۳۹۴)، بررسی مقایسه‌ای برآورد ظرفیت‌های تجاری بین ایران و کشورهای گروه دی هشت براساس الگوهای متعارف تجارت بین‌الملل، پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، ۶ (۲۱)، ۷۹-۹۲.
- پیشگاهی فرد، زهرا و رنجبری، کمال (۱۳۹۹)، تحلیل ژئوپلیتیک روابط ایران و ترکمنستان با تأکید بر دیپلماسی آب و انتقال انرژی، مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۳ (۲)، ۳۹۱-۴۱۷.
- حافظ نیا محمدرضا و رومینا ابراهیم (۱۳۸۴)، تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، جغرافیا و توسعه، ۵-۲۰.
- حسینی، میرسعید (۱۳۸۸)، نقش سازمان‌های منطقه‌ای در امنیت ایران، مطالعات موردی: سازمان همکاری شانگهای، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلام واحد تهران مرکزی.
- خلیلی، محسن (۱۳۹۰)، «بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، ۳ (۴)، ۸۱-۱۲۴.
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال و دامن‌پاک جامی، مرتضی (۱۳۹۵)، دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی؛ ارزیابی ۲۵ سال روابط اقتصادی ایران و جمهوری‌ها پس از استقلال، فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۲ (۹۶)، ۶۶-۲۵.
- روزنامه اقتصاد سرآمد (۱۳۹۹/۰۲/۱۳)، (۷۶۹)، صفحه شماره ۲.
- شهرکی مقدم، حامد؛ کریمیان بستانی، مریم و انوری، محمودرضا (۱۳۹۹)، ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان، اقتصاد فضا و توسعه روستایی، ۹ (۳۱)، ۱۱۳-۱۳۰.
- طباطبایی، سید مرتضی؛ اسماعیل‌پور روشن، علی اصغر؛ 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>
موردفارژ، فیلیپ (۱۳۹۲)، فرهنگ ژئوپلیتیک، تهران: فرهنگ معاصر.
مهکویی، حجت، باویر، حسن (۱۳۹۳)، نقش سازمان‌های منطقه‌ای در کاهش چالش‌های منطقه‌ای؛ مطالعه موردی سازمان همکاری
اقتصادی (اکو)، نشریه سازمان‌های بین‌المللی، (۷)، ۱۳۷-۱۶۱.
نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس (۱۴۰۱)، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند
کریدوری جهان، پژوهش‌های جغرافیای انسانی. doi: 10.22059/jhgr.2022.331764.1008388. 54(3), 1161-1187.

Boulnois, Luce (2004). *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants on the Silk Road*.
Translated by Helen Loveday with additional material by Bradley Mayhew and Angela Sheng.
Airphoto International. ISBN 978-962-217-720-8 hardback, ISBN 978-962-217-721-5 softback.

Foltz, Richard, *Religions of the Silk Road*, Palgrave Macmillan, 2nd edition, 2010, ISBN 978-0-230-62125-1

Hill, John E. (2009) *Through the Jade Gate to Rome: A Study of the Silk Routes during the Later Han Dynasty, 1st to 2nd centuries CE*. BookSurge, Charleston, South Carolina. ISBN 978-1-4392-2134-1.

McDonald, Angus (1995). *The Five Foot Road: In Search of a Vanished China.*, San Francisco: HarperCollins

Malkov, Artemy (2007). *The Silk Road: A mathematical model*. History & Mathematics, ed. by Peter Turchin et al. Moscow: KomKniga. ISBN 978-5-484-01002-8

Thorsten, Marie. 2006 "Silk Road Nostalgia and Imagined Global Community". *Comparative American Studies* 3, no. 3: 343-59.

Waugh, Daniel. (2007). "Richthofen "Silk Roads": Toward the Archeology of a Concept." *The Silk Road*. Volume 5, Number 1, Summer 2007, pp. 1-10. [1] Archived 15 September 2012 at the Wayback Machine

Whitfield, Susan, 1999. *Life Along the Silk Road*. London: John Murray.

Yan, Chen, 1986. "Earliest Silk Route: The Southwest Route." *China Reconstructs*, Vol. XXXV, No. 10. October 1986, pp. 59-62.

World Bank. 2022. *Iran Economic Monitor, Spring 2022: Managing Economic Uncertainties - With a Special Focus : Preparing for an Uncertain Water Future*. Iran Economic Monitor;. © Washington, DC. <http://hdl.handle.net/10986/37792> License: CC BY 3.0 IGO

منابع اینترنتی

<https://www.studentsofhistory.com>

<https://www.worldatlas.com>

route.html<https://english.ckgsb.edu.cn>

Transit as Iran's road transport priority, 2022, see at: <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/transit-irans-road-transport-priority>

Schneider-Petsinger, 2016: see at <https://www.chathamhouse.org/2016/12/geoeconomics-explained>

Iran's Transit Data, 2023 see at <https://financialtribune.com/tags/irans-transit-data>

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

Hamid Reza Meli

Ph.D. student of Political Geography of Kharazmi University

Afshin Motaghi Dastanaci⁶

Associate Professor, Department of Geopolitics, Kharazmi University

Hossein Rabiei

Associate Professor, Department of Geopolitics, Kharazmi University

Morad Kaviani Rad

Associate Professor, Department of Geopolitics, Kharazmi University

Abstract

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

Keywords: Silk Road, Geoeconomy of Iran, Economic Diplomacy, Regional Power.

⁶. Corresponding Author: a.mottaghi@khu.ac.ir