Geographical planning of space quarterly journal

Online ISSN: 2538-4821

Journal Homepage: gps.gu.ac.ir

Geopolitical Explanation of Activating Iran's Communication Position within the Framework of Territorial Governance

Abed Golkarami [1]

1. (Corresponding Author) *Department of Geography, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Khorramabad, Lorestan, Iran*
Email: golkarami.a@lu.ac.ir

ARTICLEINFO

Article type:
Research Article

Article History:
Received:
27 May 2026
Received in revised form:
9 September 2026
Accepted:
7 October 2026
Available online:
15 November 2026

Keywords:
Communication location, Transit Corridors, Territorial Governance, Geopolitical Functionality, Iran.

ABSTRACT

Iran, owing to its location at the intersection of regional and international communication corridors, enjoys a prominent geopolitical position that enables it to play a key role in global transportation and transit networks. However, recent developments in the architecture of international corridors indicate that geographical position alone does not determine whether a country can realize its geopolitical potential. Accordingly, by distinguishing between "geographical position" and "geopolitical functionality," this study examines how Iran's communication position can be leveraged through territorial governance. The study adopts a qualitative analytical approach based on documentary research and analyzes the content of national policy documents, scholarly sources, and credible domestic and international reports. The findings indicate that, despite Iran's considerable geopolitical, infrastructural, geo-economic, and communication capacities, weaknesses in territorial governance, institutional and policy incoherence, infrastructural constraints, international sanctions, and intensifying regional competition have hindered the translation of the country's geographical position and communication capacities into tangible geopolitical functionality. In this context, territorial governance serves as a mechanism for linking geographical position and communication capacities to geopolitical functionality, playing a fundamental role in organizing, coordinating, and activating these capacities. The findings demonstrate that activating Iran's communication position requires moving beyond an infrastructure-oriented perspective toward an integrated approach based on territorial governance, institutional coordination, strategic alignment, and transit diplomacy. Implementing this approach could not only enhance Iran's position within regional and global corridor networks but also strengthen the link between its geographical capacities and strategic objectives, thereby contributing to the realization of the objectives of the Islamic-Iranian Model of Progress.

Citation: Golkarami, A. (2026). Geopolitical Explanation of Activating Iran's Communication Position within the Framework of Territorial Governance. *Geographical planning of space quarterly journal,* 16 (3), 63-81.
http://doi.org/10.30488/gps.2026.580910.3898

© The Author(s)

Publisher: Golestan University Press

Extended Abstract

Introduction

Geographical location constitutes a key determinant of countries' geopolitical capacities. However, possessing a favorable location alone does not guarantee an effective role in regional and international relations. The geopolitical significance of a location becomes evident when its potential capacities are realized through communication flows, economic exchanges, political interactions, and strategic relations. From this perspective, distinguishing among geographical location, geopolitical capacity, and geopolitical functionality is important for explaining how spatial advantages can be translated into instruments of influence in international relations. Geographical location refers to a country's spatial position; geopolitical capacity denotes the potential capabilities arising from this position; and geopolitical functionality emerges when these capabilities are practically manifested in power relations and political-spatial interactions.

Iran enjoys a prominent communication position at both regional and extra-regional scales because it is situated at the intersection of major geopolitical and economic regions. Its proximity to Central Asia, the Caucasus, the Persian Gulf, the Indian subcontinent, and the Mediterranean region, together with its access to open waters and its road, rail, maritime, and air transport networks, creates opportunities for transporting goods, energy, and passengers among various regions. The International North–South Transport Corridor, East–West communication routes, Chabahar Port, and other strategic ports constitute capacities that could strengthen Iran's position within transit networks. Furthermore, Iran's economic, industrial, energy, and commercial capacities, when connected to communication networks, could facilitate broader regional cooperation and enhance Iran's competitive advantages.

Despite these capacities, recent developments in the architecture of international corridors indicate that competition over communication routes is not determined solely by geographical location. The emergence and development of routes such as the India–Middle East–Europe Corridor, the Middle Corridor, communication routes across the Caucasus, and Iraq's Development Road demonstrate that countries seeking to consolidate their positions in transit networks require not only infrastructure development but also coherent policymaking, institutional coordination, economic diplomacy, and the management of relations with regional and extra-regional actors. Under these circumstances, Iran's communication position faces both opportunities and constraints, while its effective utilization depends on the organization of domestic capacities and the country's engagement with its surrounding geopolitical environment.

Previous studies have examined different dimensions of Iran's communication position. Research on Iran's geoeconomic position and the North–South and East–West corridors has highlighted its potential to play an essential in regional and global communication networks. Studies of the Persian Gulf–Black Sea corridor and Chabahar Port have also emphasized the effects of infrastructural limitations, sanctions, and geopolitical conditions on the realization of these capacities. In addition, scholarly attention has been paid to the role of corridors in exercising influence and fostering interdependence, as well as to the need for institutional coordination, transit diplomacy, and policy integration.

However, most previous studies have focused on Iran's geographical position, corridor capacities, or the barriers to utilizing them. The role of territorial governance in translating communication potential into geopolitical functionality has received less attention within an integrated analytical framework. This gap is significant because geographical and infrastructural capacities do not necessarily lead to geopolitical influence in the absence of institutional coordination, policy coherence, and strategic alignment.

Accordingly, this study aims to explain the activation of Iran's communication position within the framework of territorial governance and addresses the following question: How does territorial governance

affect the translation of Iran's geographical and communication capacities into geopolitical functionality? The central argument is that this transformation is not automatic; rather, it occurs through institutional, policy-related, and managerial mechanisms. By coordinating actors and integrating policies, territorial governance acts as an intermediary in this process.

Methodology

This study adopted a qualitative analytical approach based on documentary research. The data comprised policy documents, official reports, domestic and international scholarly sources, and information related to Iran's corridors and communication infrastructure. The unit of analysis consisted of the mechanisms through which Iran's communication position is activated within territorial governance. During the analysis, concepts related to communication position, geopolitical capacities, and governance mechanisms were first examined. The relevant data and materials were then coded under two main categories: "capacities" and "challenges." In the final stage, the findings were compared with the study's theoretical assumptions and analyzed according to the conceptual relationship among geographical location, communication capacity, territorial governance, and geopolitical functionality.

Findings and Discussion

The findings indicate that Iran possesses a range of geographical, geopolitical, infrastructural, and economic capacities that could enable it to play a significant role in regional and extra-regional communication networks. Nevertheless, the utilization of these capacities faces constraints that prevent the country's communication position from being fully translated into geopolitical functionality. The analysis suggests that this situation cannot be explained solely by geographical location or infrastructural deficiencies; rather, it should be understood as the outcome of interactions among domestic capacities, governance quality, and the surrounding geopolitical environment.

The first finding concerns Iran's geopolitical capacity to function as a communication and transit hub. Its location at the intersection of Asia, Europe, and neighboring regions, its proximity to major economic and political areas, and its access to the Persian Gulf and the Sea of Oman create opportunities to connect land and maritime routes. The number of neighboring countries and the diversity of surrounding regions expand opportunities for connecting markets and areas. From this perspective, Iran has the potential to facilitate the movement of goods and energy, expand commercial exchanges, and improve connectivity among Central Asia, the Caucasus, the Indian subcontinent, the Persian Gulf, and Europe. However, this location alone does not guarantee Iran's effective integration into regional and international transport networks, as its strategic significance depends on utilizing existing capacities and attracting and sustaining transit flows.

The second finding concerns transport infrastructure capacities. Road networks, railway lines, seaports, airports, and energy transmission infrastructure constitute the physical foundations of Iran's role as a regional and international transit hub. The North–South Corridor and East–West routes, together with the capacities of Chabahar Port and the country's northern and southern ports, could strengthen Iran's connections with regional and international markets. Furthermore, developing road and rail routes and connecting them to neighboring countries' networks could increase multimodal transit capacity. However, infrastructure deterioration, capacity constraints along certain routes and at some terminals, discontinuities in communication networks, technical problems, and insufficient investment constrain the effective realization of these advantages. Therefore, infrastructure development is critical, but it contributes to improved geopolitical functionality only when undertaken within a coordinated network connected to international routes.

The third finding concerns Iran's geoeconomic and commercial capacities. Energy resources, industrial and agricultural production capabilities, and opportunities to expand trade with neighboring countries can enhance demand

for transportation and transit services and strengthen the country's communication role. Integrating production, trade, logistics, and transit routes can not only reduce transaction costs but also create new opportunities for developing regional value chains. Realizing this potential, however, requires coordination among trade and industrial policies, infrastructure development plans, and economic diplomacy. Without such coordination, Iran's economic and geographical capacities operate in a fragmented manner, limiting their impact on its communication position.

The fourth and most important finding identifies institutional and policy incoherence as a major obstacle to activating Iran's communication position. Managing transit and corridors requires interaction among institutions responsible for transportation, trade, customs, foreign affairs, security, the economy, and territorial planning. Multiple decision-making centers, fragmented responsibilities, overlapping functions, and the absence of a cross-sectoral coordination mechanism can lead to policy conflicts and delays in project implementation. Moreover, the lack of a comprehensive and consistent strategy for transit and corridor diplomacy reduces the ability to align domestic decisions with regional developments. Consequently, institutional incoherence is not merely an operational problem; it also affects Iran's ability to define shared interests, build trust among foreign partners, and consolidate its position within communication networks.

The fifth finding concerns infrastructural and technological limitations. Deficiencies in the modernization and development of certain road and railway routes, restricted operational capacity and port equipment, inadequate connections between some routes and international networks, and incompatibilities among information and customs systems increase transit costs and time. These constraints become particularly significant because trading partners and transport companies consider reliability, speed, cost, and continuity of services when selecting routes. Thus, geographical advantage becomes a competitive advantage only when the communication network possesses the technical, operational, and institutional capacity to meet the requirements of international flows.

The sixth finding concerns the effects of international sanctions and financial and diplomatic restrictions. Sanctions make access to capital, technology, and cooperation with some foreign companies and institutions more difficult, potentially constraining the implementation of major transit projects and infrastructure development. These conditions also affect cooperation with certain international partners and undermine their confidence in the continuity of joint projects. Nevertheless, the findings indicate that sanctions should not be regarded as the sole explanation for the limitations affecting Iran's communication functionality. The effects of external pressures are associated with the quality of domestic management, policy coherence, and the country's ability to establish regional cooperation mechanisms. In other words, external constraints can exacerbate existing barriers, but the effectiveness of responses to these constraints also depends on a country's institutional and managerial capacities.

The seventh finding concerns intensifying corridor competition in Iran's surrounding region. The development of alternative communication routes by Türkiye, Azerbaijan, Iraq, Central Asian countries, and certain extra-regional actors affects Iran's opportunities to attract transit flows. The Middle Corridor, routes across the Caucasus, Iraq's Development Road, communication projects connecting India and Europe, and routes supported by China can each divert some flows of goods and trade to alternative routes. This competition demonstrates that a corridor position is neither fixed nor guaranteed; rather, it is continually redefined through investment, policymaking, international cooperation, and the ability to respond to market requirements. Therefore, Iran needs an active and coordinated strategy for infrastructure development, transit diplomacy, and regional cooperation to maintain and strengthen its position.

At the explanatory level, the study's main contribution is to formulate the relationship

among communication position, potential capacities, and geopolitical functionality within territorial governance. According to this framework, geographical location generates communication capacities, but their activation depends on coordination mechanisms. Through institutional coordination, policy coherence, and strategic alignment, territorial governance creates the conditions to translate potential capacities into operational capabilities. Communication networks and corridors provide the arena in which this process takes place, and their effective utilization can enhance influence, strengthen bargaining power, manage interdependencies, and improve Iran's regional and international standing.

This finding is consistent with previous studies that highlight both the strategic importance of Iran's position along international corridors and the constraints limiting its effective utilization. However, by linking capacities with barriers, the present study emphasizes the mediating role of territorial governance. Accordingly, the central issue is not simply possessing a favorable location or overcoming infrastructure deficiencies, but rather how the full range of capacities can be organized and directed within an integrated framework. From this perspective, territorial governance provides a conceptual basis for explaining the relationship among decision-making, institutional coordination, policymaking, and the realization of communication capacities.

Conclusion

This study demonstrates that Iran occupies a prominent geopolitical and communication position at the intersection of regional and international corridors. Nevertheless, this position alone is insufficient to ensure geopolitical functionality. Infrastructural limitations, economic sanctions, and regional competition, together with institutional and policy incoherence, constitute major obstacles to realizing the country's communication capacities. The principal conclusion is that territorial governance serves as an intermediary mechanism between Iran's geographical position and communication capacities, on the one hand, and its geopolitical functionality, on the other. The quality of institutional coordination, policy coherence, and strategic alignment affects the extent to which potential capacities are translated into actual functionality. Therefore, the realization of Iran's communication position requires integrating the development of transportation and transit infrastructure, economic and transit diplomacy, and regional and global cooperation within a coherent framework of territorial governance. Ultimately, transforming Iran into a regional and global communication hub cannot be achieved solely through infrastructure development or expanded foreign relations; it depends on the coordinated activation and effective utilization of territorial capacities. This approach is also related to the objectives of the Document of the Islamic-Iranian Model of Progress.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

All of the authors approved thecontent of the manuscript and agreed on all aspects of the work...

Conflict of Interest

The authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

مجله آمایش جغرافیایی فضا

شاپا الکترونیکی: ۴۸۲۱-۲۵۳۸

Journal Homepage: gps.gu.ac.ir

تبیین ژئوپلیتیک فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران در چارچوب حکمرانی سرزمینی

عابد گل‌کرمی [۱]

۱- نویسنده مسئول، گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، لرستان، ایران. رایانامه: golkarami.a@lu.ac.ir

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:
مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:
۱۴۰۵/۰۳/۰۶
تاریخ بازنگری:
۱۴۰۵/۰۶/۱۸
تاریخ پذیرش:
۱۴۰۵/۰۷/۱۵
تاریخ چاپ:
۱۴۰۵/۰۸/۲۴

واژگان کلیدی:
موقعیت ارتباطی، کریدورهای ترانزیتی، حکمرانی سرزمینی، کارکرد ژئوپلیتیکی، کشور ایران.

چکیده

ایران به دلیل قرارگیری در تقاطع دالان‌های ارتباطی منطقه‌ای و بین‌المللی، از موقعیت ژئوپلیتیکی ممتازی برای ایفای نقش در شبکه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت جهانی برخوردار است. بااین‌حال، تحولات اخیر در معماری کریدورهای بین‌المللی نشان می‌دهد که برخورداری از موقعیت جغرافیایی، به‌تنهایی به فعال شدن نقش ژئوپلیتیکی کشورها منجر نمی‌شود. بر این اساس، پژوهش حاضر با تمایز گذاری میان «موقعیت جغرافیایی» و «کارکرد ژئوپلیتیکی»، به بررسی چگونگی فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران در چارچوب حکمرانی سرزمینی می‌پردازد. این پژوهش با رویکرد تحلیلی ـ کیفی و بر پایه مطالعه اسنادی، از طریق تحلیل محتوای اسناد بالادستی، منابع علمی و گزارش‌های معتبر داخلی و بین‌المللی انجام‌شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که علی‌رغم برخورداری ایران از ظرفیت‌های قابل‌توجه ژئوپلیتیکی، زیرساختی، ژئواکونومیکی و ارتباطی، ضعف در حکمرانی سرزمینی، ناهماهنگی نهادی و سیاستی، محدودیت‌های زیرساختی، فشار تحریم‌های بین‌المللی و تشدید رقابت‌های منطقه‌ای، مانع تبدیل موقعیت جغرافیایی و ظرفیت‌های ارتباطی کشور به کارکرد ژئوپلیتیکی فعال‌شده است. در این میان، حکمرانی سرزمینی به‌عنوان سازوکار پیونددهنده موقعیت و ظرفیت ارتباطی با کارکرد ژئوپلیتیکی، نقشی اساسی در سازمان‌دهی، هماهنگی و فعال‌سازی این ظرفیت‌ها دارد. نتایج پژوهش بیانگر آن است که فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران مستلزم عبور از نگاه صرفاً زیرساخت محور و حرکت به‌سوی رویکردی یکپارچه مبتنی بر حکمرانی سرزمینی، هماهنگی نهادی، همسویی راهبردی و دیپلماسی ترانزیتی است. تحقق این رویکرد، علاوه بر ارتقای جایگاه ایران در شبکه کریدورهای منطقه‌ای و جهانی، می‌تواند به تقویت پیوند میان ظرفیت‌های جغرافیایی و اهداف راهبردی کشور کمک کند و در راستای تحقق اهداف سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت نقش‌آفرین باشد.

استناد: گل‌کرمی، عابد. (۱۴۰۵). تبیین ژئوپلیتیک فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران در چارچوب حکمرانی سرزمینی. *مجله آمایش جغرافیایی فضا*، ۱۶ (۳)، ۸۱-۶۳.

http://doi.org/10.30488/gps.2026.580910.3898

© نویسندگان

ناشر: انتشارات دانشگاه گلستان

مقدمه

ایران با قرارگیری در تقاطع دالان‌های ارتباطی بین‌المللی، از ظرفیت ژئوپلیتیکی قابل‌توجهی برای تقویت تعاملات اقتصادی و سیاسی منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای برخوردار است. موقعیت جغرافیایی ایران در مسیرهای حمل‌ونقل و انتقال انرژی، به‌ویژه در پیوند میان آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا، امکان ایفای نقش در شبکه‌های ارتباطی بین‌المللی را فراهم می‌کند (گل‌کرمی و متقی، ۱۴۰۴: ۱۳). بااین‌حال، موقعیت جغرافیایی به‌تنهایی به معنای تحقق کارکرد ژئوپلیتیکی نیست و فعال شدن آن به سازوکارهای سازمان‌دهی، هماهنگی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های سرزمینی وابسته است (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۸۵). سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت نیز بر بهره‌گیری از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و دالان‌های ارتباطی کشور برای تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، دیپلماسی اقتصادی و همکاری‌های منطقه‌ای و جهانی تأکید دارد (پیش‌نویس سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، ۱۳۹۹). از این منظر، فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران صرفاً موضوعی اقتصادی و حمل‌ونقلی نیست، بلکه در ارتقای جایگاه کشور در شبکه‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای نیز مؤثر است.

تحولات اخیر در معماری کریدورهای بین‌المللی، از جمله ظهور کریدور هند–خاورمیانه–اروپا (IMEC)، کریدور میانی و جاده توسعه عراق، نشان می‌دهد که موقعیت‌های ارتباطی در شرایط رقابت کریدوری صرفاً بر پایه موقعیت جغرافیایی تثبیت نمی‌شوند. وجود موقعیت جغرافیایی و زیرساخت‌های ارتباطی شرط لازم برای ایفای نقش ترانزیتی است؛ اما تبدیل این ظرفیت به مزیت و کارکرد ژئوپلیتیکی به عواملی همچون تصمیم‌گیری راهبردی، هماهنگی نهادی، سیاست‌گذاری و تعامل میان بازیگران و سطوح مختلف حکمرانی وابسته است. ازاین‌رو، بررسی جایگاه ارتباطی ایران مستلزم توجه هم‌زمان به ظرفیت‌های جغرافیایی و سازوکارهای بهره‌برداری مؤثر از آن‌هاست.

مطالعات متعددی ظرفیت ارتباطی و ترانزیتی ایران را از منظر ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بررسی کرده‌اند. اخباری (۱۴۰۲) نشان داده است که موقعیت هارتلندی ایران در نظام ژئوپلی‌نومیک قرن بیست‌ویکم، با محوریت کریدورها و بنادر، می‌تواند ظرفیت مهمی برای ایفای نقش در بازی‌های قدرت منطقه‌ای و جهانی فراهم کند (اخباری، ۱۴۰۲: ۱–۱۲)؛ هرچند تحقق این ظرفیت به میزان توجه به کریدورها در سیاست خارجی و راهبرد توسعه وابسته است. نورعلی و احمدی (۲۰۲۲) نیز با بررسی جایگاه ایران در شبکه کریدورهای بین‌المللی، اهمیت موقعیت کشور در محل تلاقی کریدورهای شمال – جنوب و شرق – غرب را تأیید کرده و بر وابستگی بهره‌گیری مؤثر از این موقعیت به شرایطی فراتر از موقعیت جغرافیایی تأکید کرده‌اند (Noorali & Ahmadi, 2022: 1889–1904). این مطالعات ضرورت توجه به عوامل مؤثر بر تبدیل مزیت جغرافیایی به کارکرد ارتباطی را آشکار می‌کنند.

بخشی از مطالعات پیشین به ظرفیت‌ها و محدودیت‌های کریدورهای مشخص در ارتباط با ایران اختصاص داشته است. دادپرور و کالجی (۲۰۲۴) ظرفیت ایران در کریدور خلیج‌فارس – دریای سیاه را بررسی کرده و نشان داده‌اند که این کریدور می‌تواند پیوند ایران با قفقاز، دریای سیاه و اروپا را تقویت کند؛ بااین‌حال، محدودیت‌های زیرساختی، شرایط امنیتی و ژئوپلیتیکی و ضرورت هماهنگی میان کشورهای مسیر، بهره‌برداری مؤثر از آن را محدود می‌کند (Dadparvar & Kaleji, 2024: 203–225). همین نویسندگان در مطالعه‌ای دیگر، ظرفیت ارتباطی بندر چابهار را برای اتصال ایران با هند، افغانستان و آسیای مرکزی بررسی کرده و نشان داده‌اند که تحریم‌ها، تحولات سیاسی و محدودیت همکاری میان بازیگران بر امکان بهره‌برداری از این ظرفیت تأثیر می‌گذارند (Dadparvar & Kaleji, 2025: 283). این یافته‌ها نشان می‌دهند برخورداری از یک مسیر یا بندر راهبردی، به‌خودی‌خود تضمین‌کننده تحقق کارکرد ارتباطی متناسب با ظرفیت جغرافیایی آن نیست.

در سطحی فراتر، رییسی‌نژاد و رییسی‌نژاد (۲۰۲۵) کریدورهای اقتصادی را فراتر از مسیرهای حمل‌ونقل و به‌عنوان ابزار اعمال‌نفوذ ژئواکونومیک و شکل‌دهی به نظم منطقه‌ای تحلیل کرده‌اند و نشان داده‌اند که رقابت دولت‌ها بر سر مسیرهای راهبردی و ایجاد وابستگی، کریدورها را به ابزار قدرت و رقابت ژئوپلیتیکی تبدیل می‌کند (Reisinezhad & Reisinezhad, 2025: 91–108). بر این اساس، کریدورها صرفاً زیرساخت‌هایی برای تسهیل مبادلات اقتصادی نیستند؛ زیرا کارکرد آن‌ها با اهداف راهبردی دولت‌ها و روابط قدرت در مقیاس منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای ارتباط دارد. دهشیری (۲۰۲۵) نیز بر مدیریت هماهنگ کریدورها، پیوند اتصال‌پذیری و امنیت و نقش دیپلماسی در بهره‌برداری از مسیرهای ارتباطی تأکید کرده و هماهنگی میان ملاحظات جغرافیایی، اقتصادی و امنیتی و توجه به منافع بازیگران را از الزامات بهره‌برداری مؤثر از کریدورها دانسته است (Dehshiri, 2025: 204–208). این دیدگاه‌ها نشان می‌دهند که تحقق کارکرد ژئوپلیتیکی مسیرهای ارتباطی، علاوه بر ظرفیت‌های فیزیکی، به چگونگی مدیریت و هماهنگی روابط میان بازیگران وابسته است.

بذرپاش و سروش (۲۰۲۵) در کتاب ایران راه: درآمدی بر ابتکار ایران در حمل‌ونقل بین‌المللی، الزامات فعال‌سازی ظرفیت ترانزیتی کشور را بررسی کرده و بر توسعه زیرساخت‌ها، تسهیل فرایندهای مرزی، هماهنگی سازمانی، اصلاح رویه‌های گمرکی، دیپلماسی ترانزیتی و توسعه سامانه‌های اطلاعاتی تأکید دارند (Bazrpash & Soroush, 2025: 119-141). این الزامات، فعال‌سازی ظرفیت ترانزیتی را به مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ در حوزه‌های زیرساختی، اداری، نهادی و دیپلماتیک پیوند می‌دهند؛ در نتیجه، بهره‌برداری از موقعیت ارتباطی کشور را نمی‌توان صرفاً به توسعه مسیرهای حمل‌ونقل یا افزایش ظرفیت زیرساخت‌ها محدود کرد.

در مجموع، مطالعات پیشین از چند منظر به موضوع پرداخته‌اند: برخی بر مزیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی موقعیت کشور تأکید کرده‌اند؛ برخی ظرفیت و محدودیت‌های کریدورهای مشخص را بررسی کرده‌اند؛ و گروهی دیگر بر نقش رقابت قدرت‌ها، دیپلماسی، هماهنگی نهادی، زیرساخت‌ها و مدیریت کریدورها تمرکز داشته‌اند. وجه مشترک این مطالعات آن است که موقعیت جغرافیایی و برخورداری از زیرساخت‌های ارتباطی به‌تنهایی برای تحقق مزیت ترانزیتی و کارکرد ژئوپلیتیکی کافی نیستند. بااین‌حال، چگونگی ارتباط میان این ظرفیت‌ها و سازوکارهای حکمرانی، به‌ویژه نقش حکمرانی سرزمینی در تبدیل موقعیت ارتباطی بالقوه به کارکرد ژئوپلیتیکی بالفعل، کمتر در قالب یک چارچوب تحلیلی منسجم مورد توجه قرار گرفته است. ازاین‌رو، همچنان نیاز به تبیین فرایندی وجود دارد که طی آن ظرفیت‌های جغرافیایی و ارتباطی، از طریق سازمان‌دهی و هماهنگی نهادی و سیاستی، به کارکرد ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شوند.

بر این اساس، مسئله پژوهش حاضر شکاف میان «ظرفیت ارتباطی» و «کارکرد ژئوپلیتیکی» ایران است؛ به این معنا که چرا موقعیت و ظرفیت‌های ارتباطی کشور، باوجود برخورداری از مزیت‌های جغرافیایی و زیرساختی، لزوماً به کارکرد ژئوپلیتیکی متناسب در شبکه‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای منجر نمی‌شوند. در این چارچوب، حکمرانی سرزمینی به‌عنوان سازوکاری واسط در نظر گرفته می‌شود که می‌تواند از طریق سازمان‌دهی ظرفیت‌ها، هماهنگی بازیگران و هم‌راستاسازی سیاست‌ها، بر فرایند تبدیل موقعیت ارتباطی بالقوه به کارکرد ژئوپلیتیکی بالفعل اثر بگذارد. اهمیت این موضوع در شرایط رقابت فزاینده کریدوری ازآن‌جهت است که نحوه سازمان‌دهی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های ارتباطی می‌تواند بر میزان مشارکت ایران در شبکه‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای و امکان تبدیل این ظرفیت‌ها به مزیت اقتصادی و کارکرد ژئوپلیتیکی تأثیر بگذارد.

بر این اساس، پرسش اصلی پژوهش عبارت است از: حکمرانی سرزمینی چگونه بر فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران و تبدیل ظرفیت‌های جغرافیایی و ارتباطی آن به کارکرد ژئوپلیتیکی اثر می‌گذارد؟ پژوهش حاضر در پی تبیین نقش

حکمرانی سرزمینی در فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران و بررسی چگونگی تبدیل ظرفیت‌های جغرافیایی و ارتباطی کشور به کارکرد ژئوپلیتیکی در شبکه‌های ارتباطی منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای است.

مبانی نظری

تحلیل موقعیت ارتباطی کشورها در نظم جهانی معاصر دیگر صرفاً بر پایه ویژگی‌های ثابت جغرافیایی نیست، بلکه به چگونگی تبدیل موقعیت جغرافیایی به کارکرد قدرت وابسته شده است. در این رویکرد، جغرافیا عنصری فعال در تولید و باز توزیع قدرت، ثروت و نفوذ سیاسی تلقی می‌شود؛ امری که در شکل‌گیری و رقابت کریدورهای حمل‌ونقل و ارتباطی بین‌المللی نمود می‌یابد. پژوهش حاضر در چارچوب رویکرد ژئوپلیتیکی قرار می‌گیرد و بر این فرض استوار است که موقعیت‌های جغرافیایی در تعامل با روابط قدرت و فرایندهای سیاسی به منابع و ظرفیت‌های اثرگذاری ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شوند. بنابراین اهمیت ژئوپلیتیکی یک موقعیت صرفاً از وجود آن ناشی نمی‌شود، بلکه به نحوه بهره‌گیری و فعال‌سازی آن در مناسبات قدرت و شبکه‌های فضایی وابسته است. در مورد ایران، قرارگیری در محل اتصال فضاهای منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای ظرفیت ارتباطی و ژئوپلیتیکی ایجاد می‌کند؛ اما تحقق کارکرد ژئوپلیتیکی آن مستلزم فرایندهای سیاسی، نهادی و سیاستی است. ازاین‌رو، پژوهش با بهره‌گیری از مفهوم حکمرانی سرزمینی، سازوکار تبدیل ظرفیت بالقوه موقعیت ارتباطی ایران به کارکرد بالفعل ژئوپلیتیکی را بررسی می‌کند.

ژئوپلیتیک کریدورها و منطق شبکه‌ای فضا

ادبیات جدید ژئوپلیتیک نشان می‌دهد که الگوی سنتی قدرت مبتنی بر کنترل سرزمین‌های پیوسته به‌تدریج به الگویی شبکه‌ای‌تر تغییریافته که در آن مسیرها و گلوگاه‌های ارتباطی نقش محوری دارند. کریدورها صرفاً مسیرهای فنی جابه‌جایی کالا و انرژی نیستند، بلکه فضاهایی ژئوپلیتیکی‌اند که در آن‌ها منافع اقتصادی، ملاحظات امنیتی و رقابت‌های سیاسی تلاقی می‌یابند. پژوهش‌های اخیر نشان می‌دهد کریدورها به‌عنوان زیرساخت‌های راهبردی می‌توانند ساختارهای قدرت منطقه‌ای و جهانی را بازتعریف کنند و به ابزارهای ژئوپلیتیکی بازیگران دولتی و فرادولتی تبدیل شوند (Kasymov et al., 2023: 15). اهمیت کریدورها در نقش شبکه‌ای آن‌ها برای اتصال فضاهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی است. کشورهایی که در نقاط تلاقی این شبکه‌ها قرار می‌گیرند بالقوه می‌توانند به «گره‌های ژئوپلیتیکی» تبدیل شوند؛ بااین‌حال، بهره‌برداری موفق از این جایگاه مستلزم ظرفیت نهادی، ثبات سیاستی و راهبرد منسجم است و در غیاب آن‌ها، موقعیت مکانی ممتاز ممکن است به ظرفیتی بلااستفاده یا نقطه آسیب‌پذیری بدل شود (Chediya et al., 2025: 62-69).

تمایز میان موقعیت جغرافیایی و کارکرد ژئوپلیتیکی

تمایز میان «موقعیت جغرافیایی» و «کارکرد ژئوپلیتیکی» اهمیتی بنیادین دارد. موقعیت جغرافیایی به ویژگی‌های نسبتاً ثابت کشورها، از جمله قرارگیری در چهارراه‌های ارتباطی، مجاورت با بازارهای بزرگ و دسترسی به مسیرهای دریایی و زمینی اشاره دارد. در مقابل، کارکرد ژئوپلیتیکی به بروز و اثرگذاری بالفعل ظرفیت‌های ناشی از این موقعیت در مناسبات قدرت و تعاملات سیاسی ـ فضایی اشاره می‌کند؛ به‌گونه‌ای که موقعیت بتواند در سازمان‌دهی جریان‌ها، ایجاد وابستگی، افزایش قدرت اثرگذاری و چانه‌زنی و ارتقای جایگاه کشور نقش ایفا کند (Cox, 2002: 1–32; Flint, 2017: 173–206).

از این منظر، برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز الزاماً به معنای ایفای نقش ژئوپلیتیکی مؤثر نیست. میان موقعیت جغرافیایی، ظرفیت ژئوپلیتیکی و کارکرد ژئوپلیتیکی باید تمایز قائل شد؛ موقعیت، جایگاه فضایی کشور است، ظرفیت ژئوپلیتیکی قابلیت بالقوه ناشی از آن موقعیت برای اثرگذاری و کارکرد ژئوپلیتیکی، نمود بالفعل این ظرفیت در مناسبات قدرت و تعاملات سیاسی ـ فضایی است. این شکاف می‌تواند در نتیجه ناهماهنگی نهادی، ضعف دیپلماسی اقتصادی، فشارهای ژئوپلیتیکی خارجی و فقدان راهبرد یکپارچه کریدوری ایجاد شود. بر همین اساس، پژوهش حاضر فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران را فرایندی سیاسی ـ نهادی می‌داند که به حکمرانی سرزمینی کارآمد نیاز دارد.

حکمرانی سرزمینی و نقش نهادها در فعال‌سازی کریدورها

موقعیت جغرافیایی ـ ارتباطی مناسب و قرار گرفتن در مسیرهای بالقوه کریدوری، به‌تنهایی تضمین‌کننده ایفای نقش مؤثر یک کشور در شبکه‌های ارتباطی بین‌المللی نیست. تبدیل این موقعیت به نقش‌آفرینی کریدوری، مستلزم اقدامات هماهنگ در حوزه‌های حمل‌ونقل، اقتصاد، تجارت، دیپلماسی، امنیت و برنامه‌ریزی سرزمینی است. کریدورها شبکه‌هایی چندلایه‌اند که در آن‌ها منافع اقتصادی، ملاحظات سیاسی و امنیتی و مناسبات قدرت درهم‌تنیده می‌شوند؛ ازاین‌رو، بهره‌گیری از موقعیت کریدوری علاوه بر ویژگی‌های جغرافیایی و زیرساختی، به سازمان‌دهی و هماهنگی سیاست‌ها و نهادهای مرتبط وابسته است.

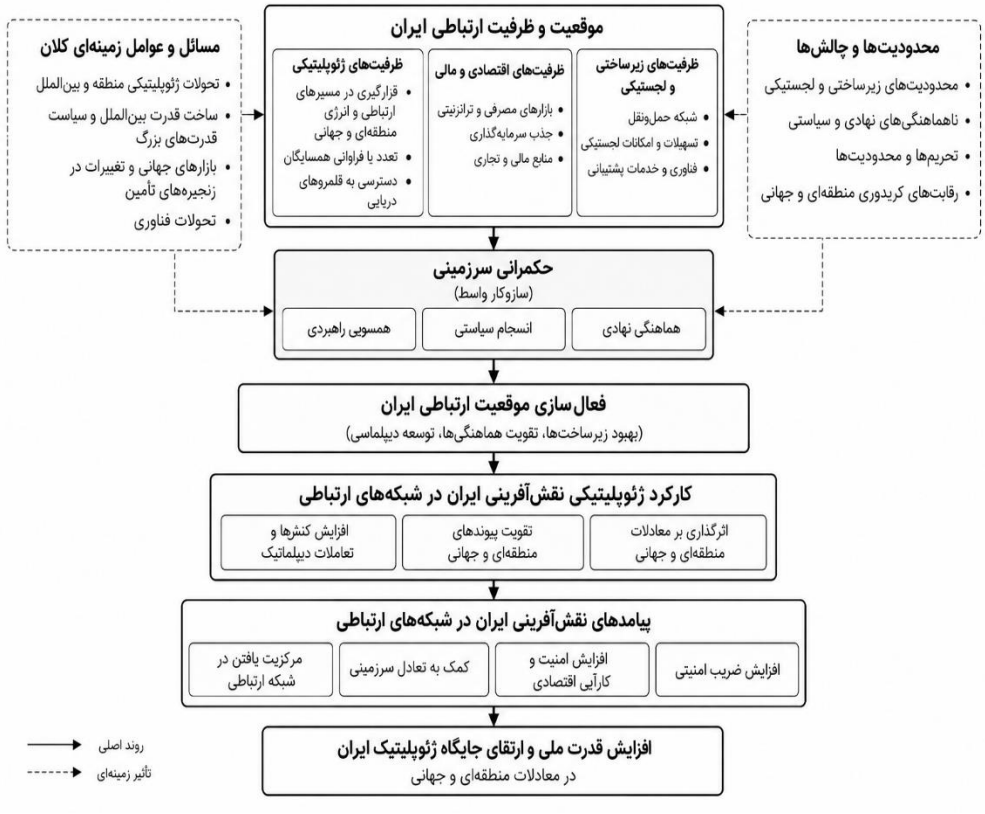
در این چارچوب، مفهوم حکمرانی سرزمینی بر سازمان‌دهی و هماهنگ‌سازی کنشگران و نهادهای مختلف برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های سرزمین و هدایت آن‌ها در جهت توسعه و انسجام سرزمینی تأکید دارد (Davoudi et al, 2008: 46). همچنین، تدوین و اجرای سیاست‌ها و پروژه‌های توسعه سرزمینی را از طریق هماهنگی کنشگران و نهادها، یکپارچه‌سازی حوزه‌های سیاستی و مشارکت ذی‌نفعان مورد توجه قرار می‌دهد (Van Well & Schmitt, 2016: 12). بنابراین، حکمرانی سرزمینی صرفاً به اداره رسمی قلمرو توسط دولت محدود نمی‌شود، بلکه روابط و سازوکارهای هماهنگ‌کننده میان نهادها، سطوح تصمیم‌گیری و کنشگران مؤثر بر سازمان‌یابی سرزمین را در برمی‌گیرد.

اهمیت این مفهوم در مطالعه موقعیت کریدوری ایران از آنجا ناشی می‌شود که فعال‌سازی این موقعیت ماهیتی فرابخشی و چند سطحی دارد. تصمیم‌گیری درباره توسعه و بهره‌برداری از کریدورها مستلزم هماهنگی میان نهادهای حمل‌ونقل و زیرساخت، تجارت و اقتصاد، امور خارجه، امنیت، برنامه‌ریزی و توسعه سرزمینی و سایر بازیگران مرتبط است. در صورت نبود سازوکارهای هماهنگ‌کننده، تعدد نهادها می‌تواند به پراکندگی تصمیمات، تعارض سیاست‌های بخشی و موازی‌کاری منجر شود؛ در مقابل، هماهنگی نهادی و همسویی سیاست‌ها امکان بهره‌گیری منسجم از ظرفیت جغرافیایی و زیرساختی کشور را فراهم می‌کند.

نقش نهادها در این فرایند صرفاً اجرایی نیست، بلکه بخشی از تبدیل ظرفیت بالقوه به کارکرد بالفعل است. نهادها از طریق تصمیم‌گیری، تنظیم مقررات، هدایت زیرساخت، تسهیل مبادلات، دیپلماسی کریدوری و هماهنگی سطوح سیاست‌گذاری، در شکل‌دهی به قابلیت استفاده از موقعیت ارتباطی کشور نقش دارند.

بر اساس چارچوب نظری پژوهش، موقعیت جغرافیایی ـ ارتباطی ایران منشأ شکل‌گیری ظرفیت‌های جغرافیایی و ارتباطی است؛ اما این ظرفیت‌ها به‌صورت خودکار به کارکرد ژئوپلیتیکی منجر نمی‌شوند. تحقق این تبدیل مستلزم فرایند فعال‌سازی موقعیت ارتباطی است که در آن حکمرانی سرزمینی به‌عنوان سازوکار واسط عمل می‌کند. حکمرانی سرزمینی از طریق هماهنگی نهادی، انسجام سیاستی و همسویی راهبردی میان نهادها و کنشگران مرتبط، شرایط لازم برای تبدیل ظرفیت‌های بالقوه ارتباطی به قابلیت‌های بالفعل را فراهم می‌سازد. در این فرایند، شبکه‌های ارتباطی و کریدورها

عرصه عملیاتی شدن این ظرفیت‌ها هستند و فعال شدن موقعیت ارتباطی می‌تواند به شکل‌گیری کارکرد ژئوپلیتیکی و افزایش نقش‌آفرینی و اثرگذاری ایران در شبکه‌های ارتباطی منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای منجر شود. بنابراین، رابطه مفهومی اصلی پژوهش، رابطه‌ای میانجی‌گری شده است که در آن حکمرانی سرزمینی حلقه واسط میان ظرفیت‌های جغرافیایی و ارتباطی و فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران محسوب می‌شود.



شکل ۱. مدل مفهومی فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران در چارچوب حکمرانی سرزمینی

روش پژوهش

این پژوهش با رویکرد تحلیلی – کیفی و مبتنی بر مطالعه اسنادی انجام‌شده است. داده‌ها شامل اسناد بالادستی، گزارش‌های رسمی، منابع علمی داخلی و بین‌المللی و اطلاعات مرتبط با کریدورها و زیرساخت‌های ارتباطی ایران است. واحد تحلیل، سازوکارهای فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران در چارچوب حکمرانی سرزمینی است که با تمرکز بر ظرفیت‌های ارتباطی، سازوکارهای نهادی و سیاستی و چالش‌های مؤثر بر تبدیل این ظرفیت‌ها به کارکرد ژئوپلیتیکی بررسی شدند. در مرحله نخست، مفاهیم کلیدی استخراج و در قالب دو مقوله اصلی «ظرفیت‌ها» و «چالش‌ها» کدگذاری شدند؛ در مرحله نهایی، یافته‌ها با مفروضات نظری تطبیق داده‌شده و بر اساس منطق تحلیلی – مفهومی حکمرانی سرزمینی تحلیل گردید.

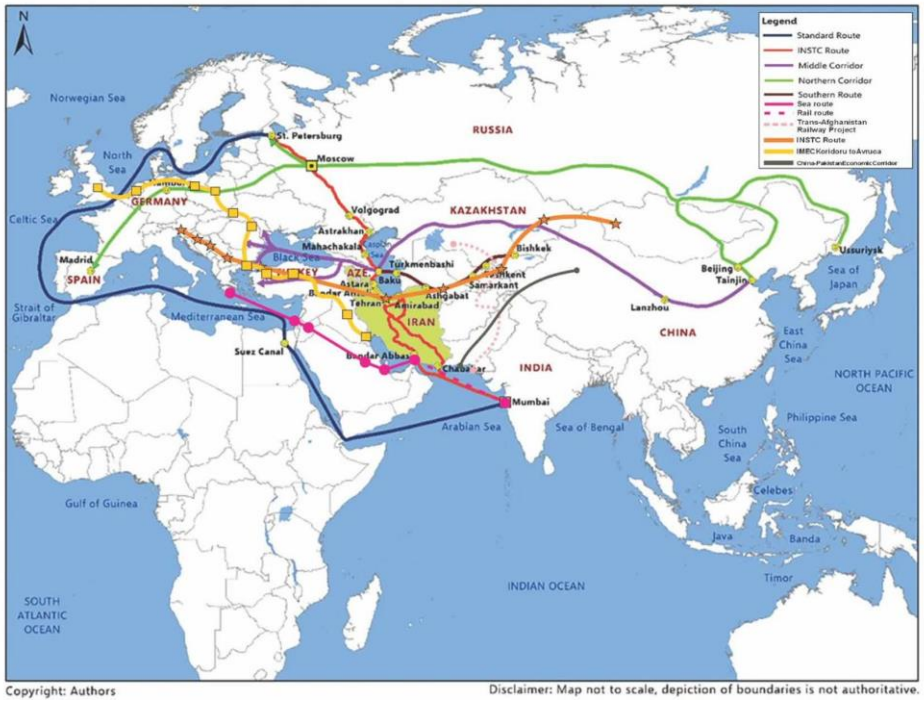
یافته‌ها

ظرفیت‌های موقعیت ارتباطی

ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی ایران به‌عنوان یک هاب ارتباطی

ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی خود ظرفیت بالایی برای تبدیل‌شدن به هاب ترانزیتی بین‌المللی دارد. این کشور در نقطه اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا و در پیوند با حوزه‌های مهم اقتصادی و ژئوپلیتیکی آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج‌فارس و شبه‌قاره هند قرار گرفته است. وجود مسیرهای ترانزیتی کلیدی همچون کریدور شمال–جنوب، که بنادر جنوبی ایران را به روسیه و اروپا متصل می‌کند، و کریدور شرق–غرب، که چین را از طریق ایران به اروپا پیوند می‌دهد، از مهم‌ترین مزایای ژئواستراتژیک کشور در عرصه حمل‌ونقل و لجستیک است. همچنین ایران با داشتن ۱۵ همسایه زمینی و دریایی، ظرفیت گسترده‌ای برای گسترش تعاملات تجاری و شبکه‌های ترانزیتی دارد و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج‌فارس و دریای عمان و وجود بنادری نظیر چابهار و شهید رجایی بر ظرفیت ارتباطی کشور می‌افزاید.

ایران در کنار چین و روسیه از کشورهای دارای شمار بالای همسایگان است؛ اما علاوه بر تعدد همسایگان، از تعدد و تنوع حوزه‌های پیرامونی نیز برخوردار است که آن را از این کشورها متمایز می‌کند (کریمی‌پور، ۱۳۸۰: ۹۵). در شرق و شمال شرق، افغانستان، پاکستان و آسیای مرکزی ایران را به شبه‌قاره هند و چین پیوند می‌دهند؛ در جنوب، کشورهای عربی حاشیه خلیج‌فارس و از طریق دریای سرخ و باب‌المندب، آفریقا؛ در شمال غرب، قفقاز و اوراسیا؛ و در غرب، مدیترانه و کانال سوئز در دسترس ایران قرار دارند. این تنوع پیرامونی امکان برقراری پیوند میان حوزه‌هایی با ویژگی‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی متفاوت را فراهم می‌کند؛ برای نمونه، ایران می‌تواند پیوند میان آسیای مرکزی و کشورهای حاشیه خلیج‌فارس را تسهیل کند و نسبت به مسیرهای جایگزین، ارتباطی کم‌هزینه‌تر میان ترکیه و آسیای مرکزی فراهم آورد. افزون بر این، پیوندهای اجتماعی و فرهنگی میان برخی مناطق ایران و سرزمین‌های پیرامونی، از جمله در شمال شرق با آسیای مرکزی و در خوزستان با عراق و کویت، می‌تواند در تسهیل این ارتباطات مؤثر باشد.



شکل ۲. موقعیت ارتباطی ایران در مسیرهای گذرگاهی منطقه و جهان

ظرفیت‌های زیرساختی حمل‌ونقل و ترانزیت ایران و نقش آن‌ها در هاب‌شدن ترانزیتی

ایران دارای شبکه جاده‌ای گسترده‌ای با بیش از ۲۰۰ هزار کیلومتر راه بین‌شهری و روستایی است که بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر آن را راه‌های روستایی تشکیل می‌دهد (وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۴). تراکم جاده‌های ایران حدود ۱۲ کیلومتر در هر ۱۰۰ کیلومترمربع است و سطح توسعه جاده‌ها از کشورهای همسایه کمتر است. مسیرهای کلیدی شامل بزرگراه تهران–بندرعباس، محور تهران–مشهد و مسیرهای غربی و شمال غربی به‌سوی ترکیه، عراق و اروپا ظرفیت ایران را برای ترانزیت زمینی منطقه‌ای تقویت می‌کنند.

شبکه ریلی ایران با قرارگیری بر سر چهارراه ریلی جهان (مجیدی و همکاران، ۱۳۹۸: ۹۹) بیش از ۱۴ هزار کیلومتر مسیر فعال دارد و سالانه ۲۹ میلیون مسافر و ۵۰ میلیون تن کالا را جابه‌جا می‌کند (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۴). مسیرهای مهم ریلی شامل کریدور شمال–جنوب، خط آهن شرق–غرب و طرح توسعه راه‌آهن چابهار–سرخس است که ظرفیت افزایش مبادلات تجاری در مسیرهای بین‌المللی را دارد. افزایش سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط ریلی و بهبود ناوگان می‌تواند نقش ایران را در ترانزیت بین‌المللی تقویت کند (Li and Lei, 2024: 244).

حمل‌ونقل دریایی نیز جایگاه مهمی در تجارت خارجی ایران دارد؛ حدود ٪۹۳ صادرات نفت خام و بیش از ٪۹۵ صادرات غیرنفتی از طریق دریا انجام می‌شود (رنجبر و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۶). ایران دارای ۲۴۴۰ کیلومتر خط ساحلی و نزدیک به ۲۰۰ بندر، شامل ۱۱ بندر تجاری بین‌المللی مهم است. بیشتر بنادر در جنوب، از جمله چابهار، آبادان، بندرعباس و بوشهر، و چهار بندر مهم انزلی، نوشهر، امیرآباد و نیک شهر در شمال کشور قرار دارند (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۳). توسعه تجهیزات و ظرفیت عملیاتی بنادر می‌تواند سهم ایران در تجارت جهانی را افزایش دهد. کریدورهای انرژی نیز به‌عنوان زیرساخت حیاتی، حمل‌ونقل کارآمد و پایدار منابع انرژی از مناطق تولید نفت و پالایشگاه‌ها را از طریق خطوط لوله به بنادر سواحل خلیج‌فارس متصل و نفت را از طریق تانکرهای نفتی به کشورهای مصرف‌کننده منتقل می‌کنند (احمدی و همکاران، ۱۴۰۵: ۱۳۲).

در حمل‌ونقل هوایی، ایران دارای ۱۱۴ راه هوایی به طول بالغبر ۹۵۰۰۰ کیلومتر و ۵۴ فرودگاه فعال است که ظرفیت قابل‌توجهی برای حمل‌ونقل هوایی فراهم می‌کنند؛ از این میان، ۸ فرودگاه بین‌المللی با حدود ۲۵ میلیون مترمربع فضای ترمینالی وجود دارد (وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۴). فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، فرودگاه شهید بهشتی اصفهان و فرودگاه مشهد از مهم‌ترین مراکز حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و مسافر هستند. توسعه ناوگان هوایی و گسترش پروازهای بین‌المللی می‌تواند ظرفیت ایران را در شبکه حمل‌ونقل هوایی منطقه تقویت کند.

نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی

کریدور بین‌المللی شمال–جنوب یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری جهان است که هند، ایران، روسیه و اروپا را به هم متصل می‌کند. این مسیر نسبت به کانال سوئز ۳۰ تا ۴۰ درصد هزینه و زمان کمتری دارد و ایران را به یکی از مراکز کلیدی تجارت بین‌المللی تبدیل می‌کند؛ بااین‌حال، تکمیل آن نیازمند بهبود زیرساخت‌ها و هماهنگی بیشتر است (پوررمضان، ۱۴۰۱: ۶۶۱).

کریدور شرق–غرب نیز یکی از مسیرهای مهم اتصال آسیا به اروپا است که از چین آغازشده و از طریق آسیای مرکزی و ایران به ترکیه و سپس اروپا متصل می‌شود و در راستای احیای جاده ابریشم تاریخی شکل‌گرفته است. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در تقاطع «کمربند اقتصادی» و «جاده ابریشم دریایی» می‌تواند در ابتکار «کمربند و جاده» نقش داشته باشد؛ نقش ایران در این کریدور، فراهم کردن مسیرهای ریلی و جاده‌ای برای انتقال کالاها و توسعه همکاری‌های

اقتصادی با کشورهای مسیر است (Li & Lei, 2024: 244). مسیر ریلی تهران–استانبول نیز ایران را به سیستم حمل‌ونقل اوراسیا متصل می‌کند.

کریدور خلیج‌فارس–دریای سیاه، ایران را از طریق ارمنستان و گرجستان به اروپا متصل می‌کند و دسترسی کشورهای منطقه به بازارهای اروپایی را تسهیل می‌سازد. این کریدور همچنان درحال‌توسعه است و پروژه‌های آن با هدف افزایش ظرفیت حمل‌ونقل، کاهش هزینه‌های ترانزیتی و تسهیل ارتباطات تجاری اجرا می‌شوند (سلطانی و قلندری، ۱۴۰۴: ۴۰). از مهم‌ترین اقدامات، توسعه بندر چابهار به‌عنوان دروازه ترانزیتی ایران و اتصال خطوط ریلی ایران به کشورهای همسایه همچون ترکیه و آذربایجان است.

بنادر جنوبی ایران، به‌ویژه چابهار و بندرعباس، امکان ارتباط با کشورهای حوزه خلیج‌فارس، آسیای مرکزی و قفقاز را فراهم می‌کنند؛ همچنین راه‌آهن خواف–هرات ایران را به شبکه حمل‌ونقل افغانستان و آسیای مرکزی متصل کرده است.

در مجموع، ظرفیت‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی ایران امکان تقویت نقش کشور به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه‌ای را فراهم می‌کند؛ اما بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها به توسعه زیرساخت‌ها، همکاری‌های بین‌المللی و سرمایه‌گذاری در نوسازی شبکه حمل‌ونقل وابسته است.

ظرفیت‌های اقتصادی ایران برای توسعه روابط تجاری و دیپلماتیک

ظرفیت‌های ژئواکونومیکی ایران در ارتباط با پروژه‌های ترانزیتی منطقه‌ای در توسعه پایدار و افزایش مزیت‌های رقابتی کشور نقش مهمی دارد. ایران با دارا بودن بیش از ۳۴ تریلیون مترمکعب ذخایر گاز طبیعی، ۱۶۳/۱ میلیارد بشکه ذخایر نفتی، شبکه گسترده تولیدی و صنعتی و موقعیت ممتاز در مسیرهای تجاری بین‌المللی از ظرفیت ایفای نقش به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه برخوردار است (وزارت نفت، ۱۴۰۳: ۴۵). ظرفیت تولید و صادرات کالاهای صنعتی و کشاورزی نیز از مزیت‌های اقتصادی کشور است؛ ایران سالانه بیش از ۵/۲ میلیارد دلار صادرات محصولات کشاورزی به کشورهای منطقه دارد که با توسعه زیرساخت‌های تجاری و افزایش بهره‌وری می‌تواند تا ۱۰ میلیارد دلار افزایش یابد (وزارت جهاد کشاورزی، ۱۴۰۰: ۱۲۵). همچنین تولید سالانه بیش از ۲۲۰ میلیون تن محصولات صنعتی، جایگاه ایران را در تأمین کالاهای اساسی منطقه تقویت می‌کند (وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۴۰۴: ۶۷).

توسعه زیرساخت‌های تجاری و صنعتی در امتداد مسیرهای ترانزیتی می‌تواند ضمن افزایش درآمدهای ارزی، زنجیره ارزش تولیدی را تقویت و هزینه‌های لجستیکی را کاهش دهد. جذب سرمایه‌گذاری خارجی، به‌ویژه از سوی کشورهای همسایه، نیز ظرفیت رشد اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و صنایع وابسته را افزایش می‌دهد.

موقعیت ژئواکونومیکی ایران امکان دسترسی به بازارهای متنوع منطقه‌ای را فراهم می‌کند. ایران با صادرات بیش از ۵/۳۰ میلیارد دلار کالا به کشورهای هم‌جوار سهم قابل‌توجهی در بازار منطقه دارد که با بهینه‌سازی ساختارهای گمرکی و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند تا ۲۰ درصد افزایش یابد (گمرک جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۴: ۹۸). همچنین بندر شهید رجایی با جابه‌جایی سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون تن کالا از ظرفیت‌های مهم ایران برای ایفای نقش در حمل‌ونقل بین‌المللی است (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۳: ۵۴).

افزایش صادرات غیرنفتی به کشورهای هم‌جوار، از جمله عراق، ترکیه و کشورهای حوزه خلیج‌فارس، می‌تواند به کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی و افزایش تاب‌آوری اقتصادی، به‌ویژه در شرایط تحریم و نوسانات قیمت نفت، کمک کند. در این راستا، هماهنگی سیاست‌های اقتصادی، اصلاح قوانین گمرکی، تسهیل فرایندهای صادرات و واردات و توسعه زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای از الزامات بهره‌گیری از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور است. بر اساس گزارش‌های رسمی،

ایران تا سال ۱۴۰۵ قصد دارد ظرفیت حمل‌ونقل ریلی را از ۵۰ میلیون تن به ۱۰۰ میلیون تن افزایش دهد که می‌تواند در کاهش هزینه‌های تجاری مؤثر باشد (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۴ :۴۵).

چالش‌ها و موانع فعال‌سازی موقعیت ارتباطی

ناهماهنگی نهادی و سیاستی؛ مانع پنهان در بهره‌برداری ایران از فرصت‌های کریدوری

یکی از موانع اساسی در پیوستن ایران به کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی، ناهماهنگی نهادی و سیاستی در سطح داخلی است. در حال حاضر حداقل ۱۴ نهاد و سازمان در ترانزیت کالا و حمل‌ونقل دخالت دارند و نهاد تنظیم‌گری برای برنامه‌ریزی، تسهیل و ارتقای ترانزیت وجود ندارد و تصمیم‌گیری‌ها به‌صورت جزیره‌ای انجام می‌شود. چندگانگی مراکز تصمیم‌گیری، فقدان نهاد هماهنگ‌کننده فرابخشی و تضادهای سیاستی میان وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه، گمرک، سازمان مناطق آزاد و برخی نهادهای امنیتی و اقتصادی، انسجام در تعریف و پیگیری منافع ترانزیتی ایران را محدود کرده است. ازاین‌رو، بهره‌برداری از ظرفیت ژئوپلیتیکی کشور به ساختاری منسجم برای هماهنگی سیاست‌گذاری، تصمیم‌گیری و اجرای پروژه‌های ترانزیتی نیاز دارد.

افزون بر این، نبود راهبرد جامع ملی در حوزه ترانزیت و دیپلماسی کریدوری، سیاست‌ها را واکنشی، مقطعی و متأثر از تحولات منطقه‌ای کرده و اعتماد شرکای خارجی را نسبت به پایداری همکاری با ایران کاهش داده است. در مقابل، رقبای منطقه‌ای مانند ترکیه، آذربایجان، قزاقستان و امارات با ساختارهای نهادی هماهنگ و دیپلماسی اقتصادی فعال در حال تثبیت جایگاه خود در شبکه کریدورهای جهانی هستند. بنابراین ناهماهنگی نهادی و سیاستی صرفاً یک مانع اجرایی نیست، بلکه چالشی راهبردی برای تبدیل ظرفیت ارتباطی ایران به کارکرد ژئوپلیتیکی و تثبیت جایگاه آن به‌عنوان قدرت ترانزیتی منطقه‌ای محسوب می‌شود.

محدودیت‌های زیرساختی

ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و دسترسی به چهار دریای مهم ظرفیت تبدیل‌شدن به یکی از هاب‌های ارتباطی منطقه و کانون اتصال شرق به غرب و شمال به جنوب را دارد (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۸۹)؛ بااین‌حال، محدودیت‌های زیرساختی در شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی، هوایی و فناوری اطلاعات بهره‌برداری از این ظرفیت را با چالش مواجه کرده است. یکی از مهم‌ترین چالش‌ها ضعف شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای است. بسیاری از مسیرهای داخلی و بین‌المللی با فرسودگی و کمبود زیرساخت‌های مدرن مواجه‌اند (یونسی و حسینی آفتابدری، ۱۵ آبان ۱۴۰۴). در شبکه ریلی، برخی مرزهای مهم به شبکه ریلی متصل نیستند و مسیرهای تک‌خطه و فرسوده و کمبود ناوگان مدرن ظرفیت ترانزیتی را محدود کرده است. تنها ۳۰ درصد از خطوط ریلی کشور دوخطه است، درحالی‌که این رقم در کشورهای توسعه‌یافته بیش از ۷۰ درصد است (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۴: ۲۸). حدود ۶۰ درصد از مسیرهای ریلی ایران نیاز به نوسازی دارند و بخش‌هایی از راه‌آهن، به‌ویژه در پایانه‌های مرزی غربی و جنوب شرقی، هنوز به شبکه بین‌المللی متصل نشده‌اند (یونسی و حسینی آفتابدری، ۱۵ آبان ۱۴۰۴). عدم برقی‌سازی خطوط نیز با کاهش سرعت و افزایش هزینه‌های عملیاتی، به‌ویژه در مسیرهای افغانستان، پاکستان و ترکمنستان، محدودیت ایجاد کرده است؛ درحالی‌که کشورهایی چون چین و هند با توسعه و برقی‌سازی شبکه ریلی حجم بالایی از ترانزیت کالا را از طریق راه‌آهن انجام می‌دهند (World Bank, 2023: 45).

در بخش جاده‌ای نیز با وجود سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، کیفیت پایین برخی مسیرها و کمبود زیرساخت‌های موردنیاز حمل‌ونقل بین‌المللی، به‌ویژه در مناطق مرزی، موجب افزایش هزینه و زمان ترانزیت شده است (World Bank, 2023:

22). بر اساس آمار وزارت راه و شهرسازی، بیش از ۵۰ درصد از جاده‌های اصلی کشور نیازمند نوسازی و بازسازی هستند (وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۴: ۳۲). ایران از نظر کیفیت جاده‌ها و خطوط ریلی با فرسودگی، ظرفیت ناکافی و عدم پیوستگی مسیرهای بین‌المللی مواجه است (World Bank, 2023: 78). مشکلات فنی تردد کامیون‌ها، ناهماهنگی گمرکات و سایر نهادهای اجرایی و پایین‌تر بودن شاخص کیفیت نسبت به رقبایی مانند امارات و ترکیه نیز بر کارآمدی مسیرهای بین‌المللی اثر گذاشته است.

در حوزه دریایی و بندری، بنادر ایران، به‌ویژه شهید رجایی و امیرآباد، با فرسودگی تجهیزات و محدودیت ظرفیت تخلیه و بارگیری مواجه‌اند و در مقایسه با بنادر رقیبی مانند جبل علی امارات از تجهیزات مدرن و فرآیندهای پیشرفته مدیریت بار برخوردار نیستند (Li and Lei, 2024: 248). این وضعیت ضمن ایجاد تأخیر در فرآیندهای گمرکی، هزینه حمل‌ونقل را افزایش داده و گردش کالا را کاهش می‌دهد. ضعف مدیریت بار و نبود پیوستگی کافی میان بنادر و سایر شبکه‌های حمل‌ونقل نیز ظرفیت ترانزیتی کشور را محدود می‌کند.

در حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات نیز ضعف سرعت اینترنت، عدم دیجیتالی شدن کامل فرآیندهای گمرکی و ناهماهنگی سامانه‌های اطلاعاتی کارآیی ترانزیت و لجستیک را کاهش داده است؛ درحالی‌که سامانه‌های هوشمند مدیریت لجستیک، ردیابی لحظه‌ای محموله‌ها و بهینه‌سازی مسیرها می‌توانند زمان و هزینه ترانزیت را کاهش دهند (UNCTAD, 2022: 67). و کشورهایی مانند سنگاپور و آلمان از این فناوری‌ها به‌طور گسترده استفاده می‌کنند (International Transport Forum, 2021). ایران در مقایسه با این کشورها همچنان در مراحل اولیه پیاده‌سازی چنین سامانه‌هایی قرار دارد.

در مجموع، نوسازی شبکه ریلی و جاده‌ای، برقی‌سازی خطوط، به‌روزرسانی تجهیزات بنادر، توسعه سامانه‌های هوشمند لجستیک و افزایش پیوستگی میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل از الزامات تقویت موقعیت ارتباطی ایران است. تأمین سرمایه از بخش خصوصی و منابع خارجی، در کنار اصلاح قوانین و بهبود هماهنگی نهادهای اجرایی، می‌تواند زمینه بهره‌برداری مؤثرتر از ظرفیت ارتباطی ایران را فراهم کند.

تحریم‌های اقتصادی و اثرات آن بر تعاملات بین‌المللی ایران

تحریم‌های بین‌المللی یکی از موانع مهم فعال‌سازی موقعیت استراتژیک و ارتباطی ایران در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی است. این محدودیت‌ها در ابعاد اقتصادی، مالی، تجاری و فنی، از یک‌سو توان سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی را کاهش داده و از سوی دیگر، مشارکت ایران در پروژه‌های کریدوری نیازمند منابع مالی و فناوری‌های نوین را محدود کرده‌اند (حاجی‌مینه و محمودی، ۱۴۰۲: ۲۹).

یکی از مهم‌ترین پیامدهای تحریم‌ها، محدودیت دسترسی به منابع مالی خارجی و فناوری‌های پیشرفته است. تحریم‌های اقتصادی و بانکی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی در پروژه‌های کلان ترانزیتی را دشوار کرده و بر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل اثر منفی گذاشته‌اند (Tuaev, 2025: 205). بانک جهانی نیز عدم امکان جذب سرمایه‌گذاری خارجی تحت‌فشار تحریم‌ها را از مشکلات توسعه شبکه حمل‌ونقل ایران دانسته و اشاره می‌کند که برخی کشورها و شرکت‌های جهانی به دلیل ملاحظات سیاسی و اقتصادی از همکاری با ایران خودداری کرده‌اند (World Bank, 2023: 104). تحریم‌ها همچنین بر بهره‌گیری ایران از ظرفیت‌های انرژی و منابع طبیعی اثر گذاشته‌اند. محدودیت‌های مرتبط با صادرات نفت و گاز، ضمن کاهش درآمدهای ملی، توان ایران برای مشارکت در پروژه‌های مشترک انرژی و ترانزیتی

نیازمند منابع مالی و فنی خارجی را محدود کرده و مانع بهره‌برداری کامل از ظرفیت بالقوه کشور به‌عنوان هاب انرژی و ترانزیتی شده است.

از سوی دیگر، محدودیت‌های سیاسی و دیپلماتیک ناشی از تحریم‌ها بر همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه کریدورها اثرگذار بوده است. ایران، با وجود جایگاه مهم در کریدور شمال–جنوب برای اتصال آسیای میانه به خلیج‌فارس، به دلیل محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها نتوانسته است به‌طور مؤثر در توسعه این کریدور مشارکت کند؛ وضعیتی که علاوه بر کاهش فرصت‌های اقتصادی، اعتماد شرکای خارجی به ایران به‌عنوان شریک پایدار پروژه‌های ترانزیتی را تحت تأثیر قرار داده است (Tuaev, 2025: 207). همچنین، وزارت راه و شهرسازی بر کاهش توان ایران برای تأمین منابع مالی و فنی پروژه‌های کریدوری در شرایط تحریم تأکید کرده است (وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۴: ۴۴).

در داخل کشور نیز، تحریم‌ها تأمین منابع مالی و فنی موردنیاز توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل را دشوار کرده‌اند. نیاز پروژه‌های ریلی و جاده‌ای به سرمایه‌گذاری کلان و فناوری پیشرفته، در شرایط تحریم روند توسعه این بخش‌ها را کند کرده است (گل‌کرمی و متقی، ۱۴۰۴: ۱۷). در نتیجه، بخشی از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران در رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی بالفعل نشده است.

در مجموع، تحریم‌ها از طریق محدود کردن منابع مالی و فناوری، کاهش سرمایه‌گذاری خارجی، محدودسازی همکاری‌های بین‌المللی و تضعیف توان توسعه زیرساختی، مانعی مهم در تبدیل موقعیت ارتباطی ایران به کارکرد ترانزیتی و ژئوپلیتیکی محسوب می‌شوند. بنابراین، بهره‌گیری کامل از این ظرفیت، علاوه بر اقدامات داخلی، به کاهش محدودیت‌های بین‌المللی و تقویت همکاری‌ها و توافقات اقتصادی و دیپلماتیک نیاز دارد.

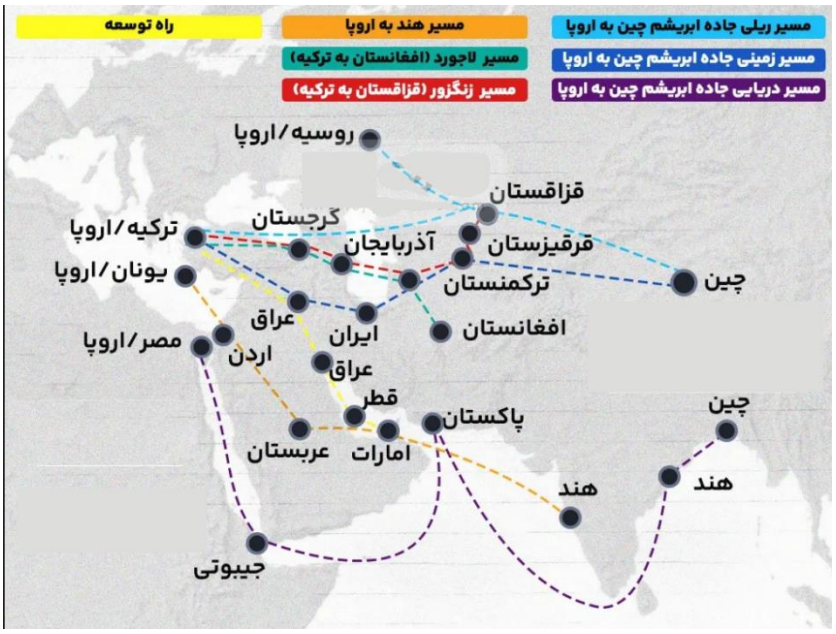
رقابت‌های کریدوری منطقه‌ای و چالش‌های دیپلماسی اقتصادی

رقابت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای یکی از موانع فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران در کریدورهای ترانزیتی است. ایران با برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز و قرارگیری در مسیر کریدورهای شمال–جنوب و شرق–غرب ظرفیت نقش‌آفرینی گسترده‌ای در شبکه‌های ترانزیتی دارد؛ بااین‌حال، رقابت کشورهایی مانند ترکیه، آذربایجان، پاکستان و چین و همچنین سیاست‌های قدرت‌های فرا منطقه‌ای بخشی از این ظرفیت را با چالش مواجه کرده است.

در سطح منطقه‌ای، ترکیه با توسعه زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای و تقویت مسیرهای اتصال آسیا و اروپا در پی تثبیت جایگاه خود به‌عنوان هاب ترانزیتی است. پروژه‌های ارتباطی ترکیه با آذربایجان و اروپا به‌طور مستقیم با برخی مسیرهای ایران رقابت دارند و می‌توانند دسترسی ایران به بازارهای اروپا و آسیای مرکزی را محدود کنند (Cornell, 2024: 102). آذربایجان نیز با توسعه بندر باکو و کریدور TITR و برخورداری از حمایت‌های اقتصادی و سیاسی اتحادیه اروپا و آمریکا در حال تقویت جایگاه خود در شبکه‌های ترانزیتی قفقاز و آسیای مرکزی است (Cornell, 2025: 60). همچنین پروژه جاده توسعه عراق از بندر فاو به ترکیه، در صورت توسعه، می‌تواند بخشی از جریان ترانزیتی میان خلیج‌فارس و اروپا را از مسیرهای ایران منحرف کند (گل‌کرمی و همکاران، ۱۴۰۴: ۱۰۹۶). توسعه مسیرهای مستقل از ایران توسط آذربایجان و ارمنستان، به‌ویژه در قالب کریدور زنگزور، نیز می‌تواند بر ارتباط ایران با قفقاز اثرگذار باشد (Israyelyan, 2025: 153). در سطح فرا منطقه‌ای، سیاست‌های ایالات‌متحده و تحریم‌های آن علیه ایران مشارکت کشور در برخی پروژه‌های اقتصادی و ترانزیتی را محدود کرده است. برای نمونه، TAPI می‌تواند در انتقال انرژی آسیای مرکزی به جنوب آسیا مسیرهایی مستقل از ایران ایجاد کند (Rajpoot & Naeem, 2020: 18). همچنین فشارهای واشنگتن بر هند برای کاهش همکاری در توسعه بندر چابهار بر روند عملیاتی شدن این مسیر اثرگذار بوده است (Reuters, 2025). در مقابل،

ابتکار کمربند و جاده چین اگرچه برای ایران فرصت محسوب می‌شود، توسعه مسیرهای جایگزین، از جمله CPEC و کریدورهای ریلی چین–آسیای مرکزی–اروپا، می‌تواند بخشی از جریان ترانزیتی را بدون عبور از ایران هدایت کند (Pomfret, 2018).

در حوزه دریایی نیز عربستان سعودی و امارات با توسعه بنادر و خطوط ترانزیتی و مشارکت در پروژه‌هایی مانند IMEC در حال ایجاد مسیرهای جایگزین برای اتصال هند به اروپا هستند IMEC .با عبور از هند، امارات و عربستان به اروپا می‌تواند بخشی از مزیت ترانزیتی ایران و جایگاه آن در کریدور شمال–جنوب را تحت تأثیر قرار دهد (Bonia & Borah: 2024: 43). شکل ۲ نمایی از برخی مسیرهای ترانزیتی رقیب و مسیرهایی را نشان می‌دهد که بدون عبور از ایران، آسیا را به اروپا متصل می‌کنند.



شکل ۳. مسیرهای ترانزیتی رقیبی که ایران را در شبکه ترانزیت منطقه‌ای دور زده‌اند

در آسیای مرکزی نیز قزاقستان و ازبکستان با توسعه خطوط ریلی و جاده‌ای و حمایت چین و اتحادیه اروپا، در حال ایجاد مسیرهای مستقیم‌تر میان آسیا و اروپا هستند که به کاهش وابستگی این کشورها به مسیر ایران منجر می‌شود (Mukhamedova et al., 2024). بنابراین، رقابت کریدوری برای ایران صرفاً به یک مسیر یا کشور محدود نیست، بلکه مجموعه‌ای از مسیرهای جایگزین در غرب، شمال و جنوب ایران در حال شکل‌گیری است.

در چنین شرایطی، تقویت زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای، توسعه همکاری با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز و گسترش مشارکت در پروژه‌های چندجانبه، در کنار تقویت روابط اقتصادی و دیپلماسی کریدوری، می‌تواند ظرفیت ایران را برای حضور مؤثرتر در شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای و جهانی افزایش دهد.

بحث

یافته‌های پژوهش در پرتو مطالعات پیشین نشان می‌دهد که موقعیت جغرافیایی ـ ارتباطی ایران را نمی‌توان مستقیماً معادل قدرت یا کارکرد ژئوپلیتیکی دانست. این نتیجه با مطالعات اخباری (۱۴۰۲) و نورعلی و احمدی (۲۰۲۲) همخوان

است که بر جایگاه ایران در محل تلاقی کریدورهای شمال ـ جنوب و شرق ـ غرب و شبکه‌های ارتباطی منطقه‌ای و جهانی تأکید کرده‌اند. بااین‌حال، پژوهش حاضر از توصیف این موقعیت فراتر رفته و بر تفاوت میان «ظرفیت جغرافیایی» و «کارکرد ژئوپلیتیکی» تأکید می‌کند: موقعیت جغرافیایی ـ ارتباطی منشأ ایجاد ظرفیت است، نه ضامن تحقق نقش ژئوپلیتیکی؛ زیرا اهمیت ژئوپلیتیکی آن زمانی افزایش می‌یابد که ظرفیت موجود امکان سازمان‌دهی، بهره‌برداری و جهت‌دهی به جریان‌های ارتباطی را پیدا کند. بنابراین در کنار اهمیت جغرافیای ایران، عوامل نهادی و سیاستی در بالفعل شدن این مزیت نقش تعیین‌کننده دارند.

این برداشت با نتایج دادپرور و کالجی (۲۰۲۴، ۲۰۲۵) درباره کریدور خلیج‌فارس ـ دریای سیاه و بندر چابهار نیز همخوانی دارد. آنان نشان داده‌اند که ظرفیت‌های کریدوری و شبکه‌های دریایی، ریلی و جاده‌ای ایران می‌تواند زمینه‌ساز گسترش پیوندهای اقتصادی و ژئواکونومیک باشد، اما محدودیت‌های زیرساختی، شرایط امنیتی و ژئوپلیتیکی، تحریم‌ها و ضعف همکاری میان بازیگران مانع تحقق کامل این ظرفیت‌ها می‌شود. یافته‌های پژوهش حاضر این مسئله را در سطحی کلی‌تر تفسیر می‌کند؛ به‌گونه‌ای که فعال‌سازی موقعیت ارتباطی صرفاً به زیرساخت یا موانع بیرونی وابسته نیست، بلکه به ترکیب و هماهنگی ظرفیت‌های اقتصادی، سیاسی، ترانزیتی ـ ارتباطی و امنیتی نیز بستگی دارد. توسعه زیرساخت شرط مهم ارتقای اتصال‌پذیری است، اما به‌تنهایی تضمین‌کننده شکل‌گیری کارکرد ژئوپلیتیکی نیست.

از سوی دیگر، یافته‌ها با استدلال رییسی‌نژاد و رییسی‌نژاد (۲۰۲۵) درباره تبدیل کریدورهای اقتصادی به ابزار قدرت و اعمال‌نفوذ ژئواکونومیک قابل‌مقایسه است. آنان نشان می‌دهند که رقابت دولت‌ها بر سر مسیرهای راهبردی و ایجاد وابستگی می‌تواند کریدورها را به ابزار قدرت و شکل‌دهی به نظم منطقه‌ای تبدیل کند. پژوهش حاضر با این برداشت همسو است، اما بر مرحله پیشینی این فرایند، یعنی «فعال‌سازی ظرفیت ارتباطی»، تأکید دارد: کریدور زمانی می‌تواند به اهرم اثرگذاری و چانه‌زنی تبدیل شود که جریان‌های ارتباطی در آن بالفعل شده و کشور بتواند آن‌ها را در چارچوبی منسجم مدیریت و جهت‌دهی کند. بنابراین رابطه میان موقعیت جغرافیایی و قدرت، رابطه‌ای مستقیم و قطعی نیست، بلکه فرایندی است که از ظرفیت آغازشده و از طریق سازوکارهای نهادی و سیاستی به کارکرد ژئوپلیتیکی می‌رسد.

یافته مربوط به اهمیت هماهنگی نهادی و سیاستی با نتایج دهشیری (۲۰۲۵) و بذرپاش و سروش (۲۰۲۵) همسویی بیشتری دارد. دهشیری بر مدیریت هماهنگ کریدورها، پیوند میان اتصال‌پذیری و امنیت و نقش دیپلماسی تأکید کرده است؛ بذرپاش و سروش نیز الزامات فعال‌سازی ظرفیت ترانزیتی ایران، از جمله توسعه زیرساخت، تسهیل فرایندهای مرزی، هماهنگی سازمانی، اصلاح رویه‌های گمرکی، دیپلماسی ترانزیتی و استفاده از سامانه‌های اطلاعاتی را مطرح کرده‌اند. اهمیت یافته پژوهش حاضر آن است که این الزامات پراکنده را می‌توان در چارچوبی واحد تحت عنوان «حکمرانی سرزمینی» صورت‌بندی کرد؛ چارچوبی که در آن حکمرانی سرزمینی سازوکار واسطی است که از طریق هماهنگ‌سازی نهادها، سیاست‌ها، زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های مختلف امکان فعال شدن موقعیت ارتباطی را فراهم می‌کند. ازاین‌رو، سهم پژوهش حاضر ادعای کشف ضرورت هماهنگی نهادی نیست، بلکه ارائه تبیینی منسجم از نقش آن در فاصله میان ظرفیت ارتباطی و کارکرد ژئوپلیتیکی است.

نقش تحریم‌ها و رقابت‌های ژئوپلیتیکی نیز باید در پیوند با همین سازوکار مورد توجه قرار گیرد. نتایج دادپرور و کالجی (۲۰۲۵) نشان می‌دهد که تحریم‌ها و تحولات سیاسی می‌توانند تحقق ظرفیت‌های ارتباطی ایران را محدود کنند. یافته‌های پژوهش حاضر نیز این عوامل را از موانع مهم محیطی در مسیر فعال‌سازی موقعیت ارتباطی می‌داند، اما آن‌ها را جایگزین عوامل داخلی نمی‌کند: تحریم و رقابت کریدوری شرایط و محدودیت‌های محیطی را تشدید می‌کنند، درحالی‌که نحوه مواجهه با آن‌ها به ظرفیت‌های نهادی، سیاستی و مدیریتی کشور وابسته است. بنابراین در محیط ژئوپلیتیکی

رقابتی، کیفیت حکمرانی و میزان هماهنگی میان نهادهای مرتبط می‌تواند در تعیین میزان بهره‌برداری از ظرفیت‌های ارتباطی اهمیت بیشتری پیدا کند.

در مجموع، مقایسه یافته‌ها با مطالعات پیشین نشان می‌دهد که بخش عمده ادبیات موجود، از یک‌سو بر موقعیت ممتاز و ظرفیت کریدوری ایران و از سوی دیگر بر موانع بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها تأکید کرده است (اخباری، ۱۴۰۲؛ Dadparvar & Kaleji, 2024, 2025). ؛Noorali & Ahmadi, 2022 پژوهش حاضر با پیوند دادن این دو سطح، بر سازوکار میانجی میان «ظرفیت» و «کارکرد» تمرکز می‌کند: موقعیت جغرافیایی ـ ارتباطی ایران زمینه ایجاد ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی را فراهم می‌کند؛ حکمرانی سرزمینی در مقام سازوکار واسط امکان سازمان‌دهی و فعال‌سازی این ظرفیت‌ها را فراهم می‌سازد؛ و فعال شدن ظرفیت‌ها می‌تواند به شکل‌گیری کارکرد ژئوپلیتیکی در قالب افزایش قدرت اثرگذاری، قدرت چانه‌زنی، مدیریت وابستگی‌های متقابل و ارتقای جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی منجر شود. بنابراین دلالت اصلی پژوهش آن است که مسئله ایران صرفاً برخورداری از موقعیت ارتباطی نیست، بلکه توان تبدیل ظرفیت سرزمینی به کارکرد ژئوپلیتیکی از طریق حکمرانی و سیاست‌گذاری مؤثر است. این صورت‌بندی، وجه تمایز اصلی پژوهش حاضر با مطالعاتی است که عمدتاً بر شناسایی ظرفیت‌ها یا موانع بهره‌برداری تمرکز داشته‌اند.

نتیجه‌گیری

ایران از موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی و ارتباطی در تقاطع دالان‌ها و کریدورهای منطقه‌ای و جهانی برخوردار است که ظرفیت مهمی برای توسعه تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی ایجاد می‌کند؛ بااین‌حال، برخورداری از این موقعیت به‌تنهایی برای تحقق کارکرد ژئوپلیتیکی کافی نیست. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که محدودیت‌های زیرساختی، تحریم‌های اقتصادی و رقابت‌های منطقه‌ای، در کنار ناهماهنگی نهادی و سیاستی، مهم‌ترین موانع فعال‌سازی این ظرفیت هستند. از این منظر، مسئله صرفاً توسعه زیرساخت نیست، بلکه نحوه سازمان‌دهی، هماهنگی و جهت‌دهی به ظرفیت‌های موجود اهمیت اساسی دارد. بر این اساس، حکمرانی سرزمینی به‌عنوان سازوکار واسط میان «موقعیت و ظرفیت ارتباطی» و «کارکرد ژئوپلیتیکی» شناسایی شد. کیفیت هماهنگی نهادی، انسجام سیاستی و همسویی راهبردی تعیین می‌کند که ظرفیت بالقوه ارتباطی تا چه اندازه به کارکرد بالفعل ژئوپلیتیکی تبدیل شود. بنابراین، رابطه میان موقعیت جغرافیایی و کارکرد ژئوپلیتیکی، مستقیم و خودکار نیست، بلکه رابطه‌ای میانجی‌گری شده است که در آن حکمرانی سرزمینی نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. ازاین‌رو، فعال‌سازی موقعیت ارتباطی ایران مستلزم تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ترانزیتی، توسعه دیپلماسی اقتصادی و ترانزیتی، گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و جهانی و هماهنگ‌سازی این اقدامات در چارچوبی یکپارچه از حکمرانی سرزمینی است. در نتیجه، تبدیل ایران به قطب ارتباطی منطقه‌ای و جهانی، نه صرفاً حاصل توسعه زیرساخت یا گسترش روابط خارجی، بلکه نتیجه فعال‌سازی هماهنگ ظرفیت‌های سرزمینی از طریق حکمرانی سرزمینی کارآمد خواهد بود؛ امری که با اهداف ترسیمی سند الگوی اسلامی ـ ایرانی پیشرفت نیز ارتباط دارد.

پیشنهادهای راهبردی

۱. ایجاد سازوکار ملی هماهنگ‌کننده و نظام یکپارچه حکمرانی ترانزیتی
۲. توسعه و نوسازی هوشمند زیرساخت‌های ترانزیتی و حمل‌ونقلی با رویکرد آمایشی برون‌نگر
۳. تقویت ظرفیت دانشی و کارشناسی بر حکمرانی ترانزیتی
۴. تقویت دیپلماسی ترانزیتی در چارچوب همسویی راهبردی
۵. ایجاد نظام یکپارچه اطلاعات و داده‌های ترانزیتی

۶. تقویت مشارکت عمومی ـ خصوصی و تنوع‌بخشی به منابع مالی

حامی مالی

این اثر حامی مالی ندارد.

سهم نویسندگان در پژوهش

تمام حقوق این مقاله متعلق به نویسنده می‌باشد.

تضاد منافع

نویسنده اعلام می‌دارد که هیچ تضاد منافعی در رابطه با انتشار این مقاله وجود ندارد.

تقدیر و تشکر

نویسنده مراتب سپاس و امتنان خود را از عوامل فرهیخته فصلنامه، به‌پاس تلاش‌های ارزشمند آنان در حمایت از انتشار پژوهش‌های حوزه ژئوپلیتیک، و نیز از تمامی افرادی که به هر نحو در پیشبرد این پژوهش یاری رسانده‌اند، ابراز می‌دارد.

منابع

احمدی، سید عباس؛ شالباف‌زاده، مرتضی؛ رجائی، سید عباس؛ واعظ، محمد و برزگر، بهرام. (۱۴۰۵). طراحی کریدور شرق به غرب انتقال انرژی (مطالعه موردی: خط لوله مهر آران – شیراز). *فصلنامه آمایش جغرافیایی فضا*، ۱۶ (۱)، ۱۳۱ – ۱۵۰.
https://doi.org/10.30488/gps.2019.100861

اخباری، محمد. (۱۴۰۳). تبیین موقعیت ژئواکونومیک ایران در دالان‌های ارتباطی منطقه‌ای و جهانی. سیزدهمین کنفرانس مرکز الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت.

پوررمضان، پرهام. (۱۴۰۱). *تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال)*. مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۵(۲)، ۶۵۹–۶۸۷.
https://doi.org/10.22126/ipes.2022.7832.1472

حاجی‌مینه، رحمت اله و محمودی، رسول. (۱۴۰۲). جایگاه ایران در ژئوپلیتیک کریدوری منطقه‌ای و بین‌المللی (با تأکید بر رویکردهای رسانه‌ای). *پژوهشنامه رسانه بین‌الملل*، ۸ (۱)، ۲۷۵ – ۳۰۲.

رنجبر، مریم؛ مرشدی‌فر، فاطمه و مرادی‌میرشکاری، ابوطالب. (۱۴۰۳). *نقش حمل‌ونقل دریایی و بررسی جایگاه خاورمیانه در توسعه تجارت جهانی*. نشریه *مطالعات حقوق آپادانا*، ۱ (۳).

سازمان بنادر و دریانوردی. (۱۴۰۳). *گزارش عملکرد سالانه ۱۴۰۲*. بازیابی شده از: https://www.pmo.ir/fa/aboutpmo/performance-

سلطانی، حسین و قلندری، یعقوب. (۱۴۰۴). نقش کریدورها در محیط راهبردی ج.ا. ایران و آثار آن‌ها بر قدرت ملی. *فصلنامه محیط‌شناسی راهبردی ج.ا. ایران*، ۹(۱)، ۹–۴۶.

شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران. (۱۴۰۴). *گزارش تحلیلی حمل‌ونقل ریلی کشور در دهه ۱۳۹۴–۱۴۰۴*. معاونت برنامه‌ریزی و توسعه فناوری، تهران.

کریمی‌پور، یدالله. (۱۳۸۰). *مقدمه‌ای بر ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید)*. تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی دانشگاه تربیت‌معلم.

گل‌کرمی، عابد و متقی، افشین. (۱۴۰۴). تبیین ژئوپلیتیک ظرفیت‌های زیرساختی ترانزیت دریایی در پیشرفت دریا پایه کشور. *فصلنامه مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی*، ۶ (۲)، ۱ –۲۰. https://doi.org/10.22124/gscaj.2025.22975.1194

گل‌کرمی، عابد؛ متقی، افشین؛ شاپوری، جواد و فرجی نصیری، شهریار. (۱۴۰۴). تحلیل راهبردی موقعیت ژئوترانزیتی ایران در پرتو ابتکار کریدوری عراق. *فصلنامه سیاست*، ۵۵ (۴). ۱۰۸۷ – ۱۱۲۷. https://doi.org/10.22059/jpq.2025.394993.1008357

گمرک جمهوری اسلامی ایران، دفتر آمار و پردازش اطلاعات گمرکی. (۱۴۰۴). *سالنامه آمار تجارت خارجی کشور طی سال ۱۴۰۳*. تهران: گمرک جمهوری اسلامی ایران.

مجیدی، راضیه‌السادات؛ میره‌ای، محمد و احمدی، سید عباس. (۱۳۹۸). بررسی جغرافیایی شبکه ریلی ایران به لحاظ پراکندگی با رویکرد آمایش سرزمین. *فصلنامه آمایش جغرافیایی فضا*، ۳۳ (۹)، ۹۷ – ۱۱۴. https://doi.org/10.30488/gps.2019.100861

نورعلی، حسن و احمدی، عباس. (۱۴۰۱). *واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان*. *فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۵۴ (۳)، ۱۱۶۱ – ۱۱۸۷.

وزارت جهاد کشاورزی، معاونت برنامه‌ریزی و امور اقتصادی، مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات. (۱۴۰۰). *آمارنامه کشاورزی (جلد دوم)، سال ۱۳۹۹*. تهران: وزارت جهاد کشاورزی.

وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران. (۱۴۰۴). گزارش عملکرد سالانه، دفتر برنامه‌ریزی و آمار حمل‌ونقل.

وزارت صنعت، معدن و تجارت. (۱۴۰۴). *گزارش عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۴۰۳*. تهران: وزارت صنعت، معدن و تجارت.

وزارت نفت. (۱۴۰۳). *گزارش عملکرد وزارت نفت در سال ۱۴۰۲*. تهران: وزارت نفت.

یونسی، میدیا و حسینی آفتابدری، سید مهدی. (۱۴۰۴). *بررسی و تحلیل فنی ضعف‌های زیرساختی حمل‌ونقل ریلی ایران* [یادداشت علمی].

References

Akhbari, M. (2024). *Explaining Iran's geoeconomic position in regional and global communication corridors*. Thirteenth Conference of the Center for the Iranian Islamic Model of Progress. [In Persian]

Ahmadi, S. A., Shalbafzadeh, M., Rajaei, S. A., Vaez, M., & Barzegar, B. (2026). Designing an east–west energy transmission corridor (Case study: Mehr Aran–Shiraz pipeline). *Geographical Space Planning Quarterly, 16*(1), 131–150. https://doi.org/10.30488/gps.2019.100861 [In Persian]

Bazrpash, M., & Soroush, M. H. (2025). "Iran–Rah": An introduction to Iran's initiative in international transportation. *Pathways to Peace and Security, 1*(68), 119–141. https://doi.org/10.20542/2307-1494-2025-1-119-141

Bonia, D., & Borah, D. (2024). India Middle East Europe Economic Corridor: A strategic study. *ShodhKosh: Journal of Visual and Performing Arts, 5*(6), 40–45. https://doi.org/10.29121/shodhkosh.v5.i6.2024.3661

Chediya, A. R., Imamkulieva, E. E., & Razdrih, M. (2025). International North–South Transport Corridor: Socio-political reasons of development. *Asia & Africa Today, 6*, 62–69. https://ruspoj.com/0321-5075/article/view/685410

Cornell, S. E. (Ed.). (2024). *Türkiye's return to Central Asia and the Caucasus* (Silk Road Paper). Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program. https://www.silkroadstudies.org/publications/silkroad-papers-and-monographs/item/13515-t%C3%BCrkiye%E2%80%99s-return-to-central-asia-and-the-caucasus.html

Cox, K. R. (2002). *Political geography: Territory, state, and society*. Blackwell Publishers. https://doi.org/10.1002/9780470693629

Customs of the Islamic Republic of Iran, Office of Statistics and Customs Data Processing. (2025). *Yearbook of foreign trade statistics of the country for the year 1403*. Customs of the Islamic Republic of Iran. [In Persian]

Dadparvar, S., & Kaleji, V. (2024). The Persian Gulf-Black Sea International Transport and Transit Corridor: Goals and constraints. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies, 26*(2), 203–225. https://doi.org/10.1080/19448953.2023.2233360

Dadparvar, S., & Kaleji, V. (2025). The Chabahar Transit Project: Transition from geopolitics to geoeconomics. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies, 27*(3), 283–308. https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379670

Davoudi, S., Evans, N., Governa, F., & Santangelo, M. (2008). Territorial governance in the making: Approaches, methodologies, practices. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 46*, 33–52.

Dehshiri, M. R. (2025). Security on land and at sea: Ten rules for operating transport corridors. *Russia in Global Affairs, 23*(2), 204–208. https://doi.org/10.31278/1810-6374-2025-23-2-204-208

Flint, C. (2017). *Introduction to geopolitics* (3rd ed.). Routledge.

Golkarami, A., & Motaqi, A. (2025). Explaining the geopolitics of maritime transit infrastructure capacities in the sea-based development of the country. *Geographical Studies of Coastal Areas Quarterly, 6*(2), 1–20. https://doi.org/10.22124/gscaj.2025.22975.1194 [In Persian]

Golkarami, A., Motaqi, A., Shapouri, J., & Faraji Nasiri, S. (2025). Strategic analysis of Iran's geotransit position in light of Iraq's corridor initiative. *Politics Quarterly, 55*(4), 1087–1127. https://doi.org/10.22059/jpq.2025.394993.1008357 [In Persian]

Haji-Mineh, R., & Mahmoudi, R. (2023). Iran's position in regional and international corridor geopolitics (with emphasis on media approaches). *International Media Research Journal, 8*(1), 275–302. h [In Persian]

International Monetary Fund. (2025). *Global financial stability report: Enhancing resilience amid uncertainty*. International Monetary Fund. https://www.imf.org/en/publications/gfsr

Israyelyan, A. (2025). The "Zangezur Corridor" initiative: Postwar geopolitical strategies of Armenia, Azerbaijan, Turkey, and Iran in the South Caucasus. *Pathways to Peace and Security, 1*(68), 142–155. https://doi.org/10.20542/2307-1494-2025-1-142-155

Karimipour, Y. (2001). *An introduction to Iran and its neighbors (Sources of tension and threat)*. Jihad Daneshgahi Publications, Teacher Training University. [In Persian]

Kasymov, S. S., Masharipov, M. N., & Tohirov, M. M. U. (2023). Geopolitics of transport corridors. *World Economics and Finance Bulletin, 18*, 10–16.

Khan, K. H. (2025). Strategic navigation through economic corridors: Intersecting geoeconomics and geopolitics—An introduction. In *Strategic navigation through economic corridors: Intersecting geoeconomics and geopolitics* (pp. 1–12). Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-96-6011-7

Li, J., & Lei, Y. (2023). Development and challenges of Iran's railway transportation infrastructure based on the perspective of "The Belt and Road" Initiative. In *Proceedings of the 2023 International Conference on Management Innovation and Economy Development (MIED 2023)* (pp. 242–249). Atlantis Press. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-260-6_31

Majidi, R., Mirei, M., & Ahmadi, S. A. (2019). Geographical analysis of Iran's railway network in terms of distribution: A territorial planning approach. *Geographical Space Planning Quarterly, 9*(33), 97–114. https://doi.org/10.30488/gps.2019.100861 [In Persian]

Ministry of Agriculture-Jihad, Deputy for Planning and Economic Affairs, Information and Communication Technology Center. (2021). *Agricultural statistics yearbook (Volume Two), Year 1399*. Ministry of Agriculture-Jihad. [In Persian]

Ministry of Industry, Mine and Trade. (2025). *Performance report of the Ministry of Industry, Mine and Trade in the year 1403*. Ministry of Industry, Mine and Trade. [In Persian]

Ministry of Petroleum. (2024). *Performance report of the Ministry of Petroleum in the year 1402*. Ministry of Petroleum. [In Persian]

Ministry of Roads and Urban Development of the Islamic Republic of Iran. (2025). *Annual performance report, Office of Transport Planning and Statistics*. [In Persian]

Mukhamedova, Z., Mukhamedova, D., Fuzailova, G., Ergasheva, Z., & Yakupbaev, K. (2024). A review of railway transportation in Central Asia for corridors and the revival of the Great Silk Road. *Journal of Eastern European and Central Asian Research, 11*(4), 828–837. https://doi.org/10.15549/jeecar.v11i4.1700

Noorali, H., & Ahmadi, A. (2022). Analyzing Iran's geopolitical role in international corridors and presenting the model of Iran, the corridor heartland of the world. *Human Geography Research Quarterly, 54*(3), 1161–1187 [In Persian]

Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2022). Iran's new geopolitics: Heartland of the world's corridors. *GeoJournal, 88*, 1889–1904. https://doi.org/10.1007/s10708-022-10727-z

Pomfret, R. (2018). *The Eurasian Landbridge and China's Belt and Road Initiative*. VoxEU.org. https://cepr.org/voxeu/columns/eurasian-landbridge-and-chinas-belt-and-road-initiative

Ports and Maritime Organization. (2024). *Annual performance report 1402*. https://www.pmo.ir/fa/aboutpmo/performance [In Persian]

Pour Ramezan, P. (2022). Analyzing the impacts of transit corridor development on enhancing the position of the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran (Case study: South-to-North Corridor). *International Political Economy Studies, 5*(2), 659–687. https://doi.org/10.22126/ipes.2022.7832.1472 [In Persian]

Railways of the Islamic Republic of Iran. (2025). *Analytical report on the country's rail transport in the decade 2015–2025*. Deputy for Planning and Technology Development. [In Persian]

Rajpoot, A. R., & Naeem, S. (2020). Geopolitics of energy pipelines: Case study of TAPI and IP gas pipelines. *International Journal on Integrated Education, 3*(8), 15–22. https://doi.org/10.31149/ijie.v3i8.529

Ranjbar, M., Morshedifar, F., & Moradi Mirshkari, A. (2024). The role of maritime transport and an examination of the Middle East's position in the development of global trade. *Apadana Legal Studies Journal, 1*(3). [In Persian]

Reisinezhad, A., & Reisinezhad, A. (2025). The corridor war in the Middle East. *Middle East Policy, 32*(3), 91–108. https://doi.org/10.1111/mepo.12811

Reuters. (2025, October 30). *US grants India six-month sanctions waiver to run Iran's Chabahar port, New Delhi says*. Reuters. https://www.reuters.com/world/india/us-granted-india-six-month-exemption-sanctions-chabahar-port-new-delhi-says-2025-10-30/

Soltani, H., & Ghalandari, Y. (2025). The role of corridors in the strategic environment of the Islamic Republic of Iran and their effects on national power. *Strategic Environment of the Islamic Republic of Iran Quarterly, 9*(1), 9–46. [In Persian]

Tuaev, V. V. (2025). The impact of sanctions on the intensification of logistics of the International Transport Corridor "North-South". *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya, 10*(9), 203–208. https://doi.org/10.36871/ek.up.p.r.2025.10.09.024

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2022). *Review of maritime transport*. UNCTAD.

Van Well, L., & Schmitt, P. (2016). Territorial governance across Europe: Setting the stage. In P. Schmitt & L. Van Well (Eds.), *Territorial governance across Europe: Pathways, practices and prospects* (pp. 3–20). Routledge. https://doi.org/10.4324/9781315716220

World Bank. (2023). *Logistics Performance Index 2023: Connecting to compete 2.0*. World Bank. https://lpi.worldbank.org

Younesi, M., & Hosseini Aftabdarri, S. M. (2025). *Technical review and analysis of the infrastructure weaknesses of Iran's rail transport* [Scientific note]. Civilica. [In Persian]