



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

 <http://dx.doi.org/10.22067/PG.2025.94350.1384>

پژوهشی

بررسی تأثیر ژئوپلیتیکی کریدورهای انرژی و مواصلاتی بر توسعه پایدار و رشد اقتصادی در ایران

سعیده مؤیدفر (دانشیار، گروه جغرافیا، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه میبد، میبد، ایران. نویسنده مسئول)

moayedfar@meybod.ac.ir

مهدی امامی میبدی (استادیار، گروه اقتصاد، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه میبد، میبد، ایران)

emami@meybod.ac.ir

چکیده

ایران به دلیل موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی، ژئواکونومی و قابلیت‌های ژئوانرژی خود می‌تواند بازیگری مهمی در عرصه امنیت انرژی و اقتصاد بین‌الملل داشته باشد. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در خاورمیانه، از پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیتی انرژی و مواصلاتی در منطقه برخوردار است؛ بر این مبنا توسعه همزمان کریدورهای انرژی و مواصلاتی در ایران می‌تواند به رونق اقتصادی و افزایش نفوذ سیاسی کشور در منطقه کمک کند. بدون شک اتصال ایران به کریدورهای مواصلاتی و انرژی جهانی می‌تواند زمینه تحقق این مهم را فراهم ساخته و مسیر توسعه اقتصادی کشور را هموار سازد. با این حال، وضعیت فعلی، بیانگر عدم توجه جدی و اهتمام ویژه به این موضوع است؛ لذا مطالعه حاضر به دنبال بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌روی ایران برای توسعه کریدورهای انرژی و مواصلاتی و نقش آن‌ها در توسعه اقتصادی کشور است. روش پژوهش نیز، توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و مصاحبه با کارشناسان علوم سیاسی و اقتصادی است. در تشکیل ماتریس سوات بر اساس نظرات کارشناسان، در قالب ۴ دیدگاه اقتصادی، ژئوپلیتیک، اجتماعی-فرهنگی، انرژی و محیط زیست، عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (نقاط فرصت و تهدید) در خصوص کریدورهای انرژی و مواصلاتی مشخص گردیده و براساس ماتریس متقاطع، راهبردهای مهم برای دستیابی به اهداف مورد نظر در چهار گروه راهبردهای تهاجمی (SO)، انطباقی (WO)، اقتضایی (ST) و دفاعی (WT) ارائه شده است. از مهمترین راهبردهای ارائه شده، توسعه بنادر کلیدی کشور، توسعه و ترویج ارتباطات فرهنگی با کشورهای همسایه، حرکت به سمت توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، بهره‌گیری از نقاط مشترک منافع کشور با کشورهای همسایه برای کاهش تأثیر تحریم‌های اقتصادی، شفاف‌سازی در قوانین و مقررات گمرکی و تعرفه‌ای و تصویب قوانین و مقررات زیست‌محیطی برای کنترل آلودگی‌ها قابل ذکر است.

واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک انرژی، کریدورهای انرژی، کریدورهای مواصلاتی، توسعه پایدار، رشد اقتصادی.

مقدمه و طرح مسأله

انرژی یک منبع مهم برای توسعه اقتصادی جهان است و توسعه سریع اقتصادی باعث عدم تعادل در عرضه و تقاضای انرژی شده است. علاوه بر آن، انرژی به تدریج به اهرمی در روابط بین‌الملل و ژئوپلیتیک تبدیل شده و از این رو ساخت

کریدور استراتژیک انرژی به عنوان ضمانت مهم امنیت انرژی در کانون توجه جهانی قرار گرفته است (Guo et al; 2019: 828).

این در حالی است که در بررسی آماری انرژی جهانی (BP, 2018¹)، انرژی شامل گاز طبیعی، نفت، زغال سنگ و برق در نظر گرفته شده و کریدور انرژی، به عنوان یک کریدور حمل و نقل تعریف شده که شامل یک یا چند مسیر بین دو نقطه است که مناطق تأمین و مصرف انرژی، انتقال نفت، گاز طبیعی، زغال سنگ و برق را به هم مرتبط می‌کند. از این رو کریدورهای انرژی و مواصلاتی دو مفهوم به هم پیوسته هستند که توجه به توسعه همزمان آنها می‌تواند به ارتقای امنیت، توسعه اقتصادی و سیاسی و افزایش رفاه در منطقه کمک کند.

در فرآیند توسعه، حمل و نقل و زیرساخت‌ها نقش حیاتی در توسعه اجتماعی-اقتصادی یک منطقه ایفا می‌کنند. حمل و نقل و زیرساخت‌ها با حمایت از فعالیت‌های تجاری و اقتصادی به توسعه پایدار، ثبات و صلح می‌انجامند. علاوه بر این، زیرساخت‌های کارا و همکاری‌های تجاری، محیط امنی را برای سرمایه‌گذاران خارجی فراهم می‌آورند. در عین حال پایداری زیرساخت‌ها، حمل و نقل و مناطق اقتصادی از راهبردهای اصلی توسعه المناطق محروم هر کشور محسوب می‌شود. شبکه‌های مواصلاتی دسترسی آسان به امکانات اولیه زندگی مانند فرصت‌های اقتصادی، بهداشت، آموزش و اشتغال را فراهم می‌کنند و شرایط اجتماعی و اقتصادی منطقه را بهبود می‌بخشند (Islam & Adiv, 2009). از سوی دیگر، توسعه پایدار به عنوان هدفی مهم در سیاست‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی در سطح جهانی و ملی، نقش درآمدزایی، حفاظت از محیط زیست و تعادل بین نیازهای نواحی مختلف و توسعه عادلانه را در بر می‌گیرد (Saraei & Moayedfar, 2008). در این راستا ایران با موقعیت خاص ژئوپلیتیک، ژئوگرافی و قابلیت‌های ژئوانرژی خود می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در امنیت انرژی و اقتصاد بین‌الملل داشته و از همین طریق توسعه خود را نیز تضمین نماید. گره‌خوردگی امنیت انرژی جهانی به ایران، همه ضرورت‌ها را برای بررسی هرچه صحیح‌تر جایگاه ژئوانرژی ایران به خصوص در منطقه خلیج فارس فراهم می‌سازد (Noruzizadeh et al., 2022). شبکه‌های ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی ایران، پتانسیل‌های ارزشمند و یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای کشور محسوب می‌شوند. به رغم قرارگیری ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال-جنوب، کریدور اقتصادی چین-آسیای میانه-آسیای غربی، کریدورهای حمل و نقلی تعریف شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی اکو مانند کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول و کریدور ایران-عراق-سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق‌العاده نشده است. عدم توجه لازم به ظرفیت ترانزیتی ایران در حالی است که این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد کشور، می‌تواند ارزش راهبردی برای کشور داشته باشد، چراکه موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد و کاهش تحریم‌پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت (Malek Hosseini, 2021). با این تفاسیر، مطالعه حاضر به دنبال بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای

¹ British Petroleum

پیش روی ایران برای توسعه کریدورهای انرژی و مواصلاتی و نقش آن‌ها در توسعه اقتصادی کشور است. روش پژوهش نیز، توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و مصاحبه با کارشناسان علوم سیاسی و اقتصادی است. سؤال پژوهش

هدف از این تحقیق، ارزیابی دقیق و جامع تأثیرات مرتبط با حمل و نقل انرژی بر توسعه پایدار و رشد اقتصادی است و باعث می‌شود تا سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان بتوانند تصمیمات بهتری را در زمینه حمل و نقل انرژی در ایران اتخاذ کنند. بر این مبنا سؤال اصلی پژوهش حاضر عبارت است از اینکه، نقاط قوت و ضعف کریدورهای مواصلاتی و انرژی در ایران در ابعاد مختلف چیست؟ چه فرصت‌ها و تهدیدهایی در این زمینه برای ایران وجود دارد؟ راهبردهای پیشنهادی در این زمینه چیست؟

پیشینه پژوهش

محبوبی و همکاران (۱۴۰۲) در مطالعه‌ای به تحلیل فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال و نقش آن در همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای با روش تحلیل پرسشنامه‌ای پرداخته‌اند. نتایج، نشان‌دهنده وجود فرصت‌های قابل توجه در توسعه کریدور شمال-جنوب است که می‌تواند برای کشورهای چین و روسیه بسیار همگرا و برای کشورهای تاجیکستان، هند و ازبکستان همگرا باشد (Mahbubi et al., 2023).

پوررمضان (۱۴۰۱) به تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی ایران با تأکید بر کریدور جنوب به شمال با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی پرداخته است. تحلیل یافته‌های پرسشنامه‌ای نشان می‌دهد که توسعه این کریدور بیش از همه می‌تواند منافع کشورهای آسیای مرکزی، خزر و شبه قاره هند را تأمین نماید. با این حال، افزایش صادرات نفت و انرژی و توسعه همکاری‌ها و وابستگی‌های کشورهای آسیای مرکزی به خصوص چین را به دنبال خواهد داشت (Pourramezan, 2022).

نورعلی و احمدی (۱۴۰۱) با ارائه مدل هارتلند کریدوری به واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی پرداخته‌اند. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که موقعیت ایران با محوریت کریدورها و بندرها، می‌تواند برگ برنده‌های زیادی را در بازی قدرت در منطقه در اختیار ایران قرار دهد (Noorali & Ahmadi, 2022).

پیرانی و همکاران (۱۴۰۱) به تحلیل تأثیر بیداری اسلامی بر کریدورهای انرژی با روش توصیفی-تحلیلی و در چارچوب نظریه اقتصاد سیاسی گیلپین پرداخته‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهد که بیداری اسلامی، اختلالات اندکی را به دلیل نقش عربستان در جبران کمبود عرضه نفت، ایجاد نموده و عمده اختلالات نیز متوجه کشورهای درگیر در مسأله بیداری اسلامی بوده و نتوانسته است سیستم انرژی جهانی را به چالش بکشد (Pirani et al., 2023).

نوروزی‌زاده و همکاران (۱۴۰۱) به تحلیل نقش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ترانزیت انرژی خلیج فارس در پیشبرد سیاست منطقه‌ای ایران با روش توصیفی-تحلیلی پرداخته‌اند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که اتصال کریدور انرژی خلیج فارس به مناطق مصرف می‌تواند باعث پیوند امنیت انرژی و اقتصادی این کشورها با ایران، ظهور شرکای تجاری راهبردی، توسعه اقتصادی و ارتقای امنیت ملی را به دنبال داشته باشد (Noruzizadeh et al., 2022).

سیمبر و غلام‌نیا (۱۴۰۰) در مطالعه خود به تحلیل ارتباط دیپلماسی اقتصادی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا با محوریت تحریم‌ها پرداخته‌اند. نتایج نشان می‌دهد که احداث کریدورها در ایران و ارتباط آن با کشورهای همسایه می‌تواند منجر به دور زدن تحریم‌ها و گشایش فضای نوین تجاری برای کشور گردد (Simbar & Gholamnia, 2021).

مولایی و ملکی عزین آبادی (۱۳۹۸) در مطالعه‌ای به دنبال پاسخ به این سؤال بوده‌اند که استراتژی غرب در تأمین انرژی چه تأثیری بر وضعیت رژیم حقوقی خزر داشته است؟ آنان با اشاره به اهمیت منطقه ژئوپلیتیک دریای خزر بعد از فروپاشی شوروی سابق و ظهور این منطقه با کارکرد چندبعدی از جمله کریدور مواصلاتی، به تحلیل پیوستگی منافع بازیگران جهانی از جمله آمریکا، اروپا، ترکیه و چین با کشورهای ساحلی خزر پرداخته‌اند. نتایج نشان داده است که استراتژی غرب در منطقه خزر جهت تأمین انرژی، زمینه بروز ابهامات در مرزها و تعیین رژیم حقوقی خزر را ایجاد نموده است (Molae & Maleki Azinabadi, 2019).

از جمله مقالات خارجی، نورعلی و ممدوح^۱ (۲۰۲۵) در مطالعه‌ای، بر لایه‌های احساسی، روایی و گفتمانی قدرت بندر به‌ویژه در رقابت چین و آمریکا متمرکز شده است. چین با تصویرسازی از «ظهور صلح‌آمیز» خود، تلاش دارد بنادر را به نماد همکاری جهانی تبدیل کند؛ در حالی که آمریکا این گسترش را تهدیدی برای نظم جهانی و امنیت دریایی می‌داند. این مقاله نشان می‌دهد که رقابت ژئوپلیتیکی امروز نه تنها در میدان‌های نظامی و اقتصادی، بلکه در عرصه‌ی تخیل و روایت نیز جریان دارد. چین با تولید «امیدهای ژئواقتصادی» و آمریکا با «ترس‌های ژئوپلیتیکی»، در حال شکل دادن به نظم جهانی جدید از طریق بنادر هستند (Noorali & Mamadouh, 2025).

وانگ^۲ و همکاران (۲۰۲۴) به تحلیل تأثیر کریدور اقتصادی و گردشگری بر کیفیت زندگی جامعه محلی در چارچوب یک کمربند-یک جاده پرداخته‌اند. این مطالعه نقش رفاه اجتماعی، توسعه گردشگری، انرژی‌های تجدیدپذیر، فناوری اطلاعات و ارتباطات^۳ و شهرنشینی را بر انتشار CO2 در اقتصادهای توسعه یافته کمربند و جاده^۴ بررسی می‌کند. مطالعه حاضر نتیجه می‌گیرد که کریدور اقتصادی نقش حیاتی در توسعه گردشگری، رفاه جامعه و تأثیر اهداف توسعه پایدار^۵ بر ایمنی محیطی دارد (Wang et al., 2024).

اشرف^۶ (۲۰۲۳) به تحلیل کریدور اقتصادی پاکستان-چین و تأثیرات تغییرات اقلیمی و پیامدهای زیست‌محیطی آن بر توسعه اقتصادی پاکستان پرداخته است. نتایج به دست آمده از این مطالعه با استفاده از تکنیک‌های رگرسیونی نشان می‌دهد که باز بودن تجارت، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و سیاست یک جاده-یک کمربند^۷ به آلودگی و رشد اقتصادی کمک می‌کند؛ اما ثبات سیاسی و سرعت و خامت محیط‌زیست را کاهش و رشد اقتصادی را افزایش می‌دهد. علاوه بر این، وجود ثبات سیاسی قوی، اثرات منفی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و باز بودن تجارت بر محیط‌زیست را کاهش می‌دهد، در

¹ Mamadouh

² Wang

³ ICT

⁴ BRI

⁵ SDGs

⁶ Ashraf

⁷ OBOR

حالی که ثبات سیاسی قوی به اثرات مثبت سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و باز بودن تجارت بر رشد اقتصادی کمک می‌کند (Ashraf, 2023).

پالو و هیلمول^۱ (۲۰۲۳) به بررسی و تحلیل پتانسیل‌های آینده کریدور ترانس خزر^۲ با رویکرد تحلیل مروری پرداخته‌اند. نتایج نشان می‌دهد که علیرغم چالش‌ها، فرصت‌های بسیار زیادی در این مسیر لجستیکی وجود دارد، به ویژه با محدودیت‌هایی که روسیه به دلیل تحریم‌های بلوک غرب با آن مواجه است. با این حال، فنلاند و استونی از اثرات جنگ در اوکراین و تحریم‌های مرتبط با آن رنج می‌برند که مانع از ظرفیت توسعه بیشتر پروژه‌های توسعه شده است (Palu & Hilmola, 2023).

نورعلی و احمدی (۲۰۲۳) در مطالعه‌ای تلاش نمودند تا ایران را به عنوان «قلب ژئوترانزیت جهان» معرفی نموده و نقش آن را در اتصال شرق و غرب، شمال و جنوب بررسی نمایند. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد، در مرکز اتصال سه قاره‌ی آسیا، اروپا و آفریقا قرار گرفته است. مقاله استدلال می‌کند که ایران نه تنها یک کشور ترانزیتی، بلکه یک بازیگر ژئوپلیتیکی کلیدی در کریدورهای جهانی به‌ویژه در کریدور شمال-جنوب، ابتکار کمربند و جاده چین، کریدور آسیای مرکزی و قفقاز و توافق عشق‌آباد برای اتصال کشورهای محصور به دریا است. نویسندگان با اشاره به نظریه‌های کلاسیک مانند مک‌کیندر و اسپایکمن، معتقدند، ایران که در تقاطع مسیرهای زمینی و دریایی قرار دارد، می‌تواند حلقه‌ی اتصال چین به اروپا و آفریقا از طریق بندر چابهار و خطوط ریلی زاهدان-کرمان باشد (Noorali & Ahmadi, 2023).

وینکورو^۳ و همکاران (۲۰۲۲) به تحلیل کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب با تأکید بر نقش روسیه در این کریدور پرداخته‌اند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که توسعه کریدور شمال-جنوب می‌تواند فرصت‌های ژئوپلیتیکی فراوانی را برای کشورهای آسیای مرکزی، روسیه، ایران و خاورمیانه از جمله توسعه زیرساخت‌ها و توسعه اقتصادی به دنبال داشته باشد (Vinokurov et al., 2022).

نورعلی^۴ و همکاران (۲۰۲۲) استدلال می‌کنند که بنادر فراتر از نقش اقتصادی، به عنوان گره‌های استراتژیک در شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی و ابزارهای قدرت ژئوپلیتیکی عمل می‌کنند. آن‌ها مفهوم جدیدی به نام «قدرت بندر»^۵ معرفی می‌کنند که شامل هشت شاخص کلیدی نظیر حجم تجارت جهانی، مالکیت شرکت‌های بهره‌بردار بندر، سرمایه‌گذاری خارجی در بندر، نقش شهرهای بندری در شبکه جهانی، توانایی حفظ نیروی دریایی، و دسترسی به خشکی اوراسیا است. این مقاله با نگاهی انتقادی به نظریه‌های کلاسیک مانند قدرت زمینی (Heartland) و قدرت دریایی (Rimland) تأکید می‌کند که بنادر اکنون نقش مرکزی در نظم جهانی دارند (Noorali et al., 2022).

¹ Palu & Hilmola

² Trans-Caspian

³ Vinokurov

⁴ Noorali

⁵ Port Power

خان^۱ (۲۰۲۱) توسعه کریدور شمال-جنوب را با محوریت کشور هند مورد بررسی قرار داده است. وی اشاره می‌کند که این کریدور به عنوان بخشی از سیاست آسیای مرکزی که ایران را با سایر کشورهای آسیای مرکزی پیوند می‌دهد، رقابت قابل توجهی را در توسعه چین در این مسیر ایجاد می‌کند. تعامل هند با ایران در توسعه بند چابهار می‌تواند جایگزین مناسبی برای بهبود تعاملات هند با کشورهای آسیای مرکزی باشد (Khan, 2021).

فلینت و ژو^۲ (۲۰۱۹) در مطالعه‌ای، تحلیل‌های عمیق و چندلایه درباره‌ی پروژه‌ی BRI چین را از منظر اقتصاد سیاسی و ژئوپلیتیک بررسی نموده است. از نظر آنان، ابتکار کمربند و جاده (BRI) نه صرفاً یک پروژه اقتصادی، بلکه یک طرح ژئوپلیتیکی پیچیده‌ست که همزمان اهداف اقتصادی، منطقه‌ای و جهانی چین را دنبال می‌کند. این پروژه در حال بازتعریف نظم جهانی از طریق اتصال زیرساختی، همکاری منطقه‌ای و رقابت با هژمونی آمریکا است که می‌تواند نقطه‌ی عطفی در گذار از این هژمونی به جهانی چندقطبی باشد (Flint & Zhou, 2019).

در مجموع، همان‌طور که در مطالعات مختلف قابل مشاهده است، موضوع کریدورهای انرژی و مواصلاتی، از جمله مسائلی است که عمدتاً در سال‌های اخیر مورد توجه محققان داخلی و خارجی قرار گرفته که البته گسترش تحریم‌های اقتصادی و لزوم گشایش مسیرهای تجاری جدید به خصوص برای دور زدن تحریم‌ها، زمینه ایجاد انگیزه بیشتر برای محققان داخلی در تحلیل مسیرهای ترانزیتی بوده است؛ این درحالی است که عمده مطالعات بر تحلیل‌های توصیفی تأکید نموده‌اند، اما نگاه‌های کمی و مبتنی بر آمار و اطلاعات در کنار تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌رو در کمتر مطالعه‌ای مورد توجه قرار گرفته است؛ لذا این مطالعه سعی نموده در کنار نظریات تئوریک موجود، ابتدا به تحلیل آماری جامع از وضعیت ژئوپلیتیک انرژی کشور و نیز تحلیل جامع از وضعیت کریدورهای انرژی و مواصلاتی پردازد و سپس بر اساس آن، با تکیه بر تحلیل فرصت‌ها، تهدیدها، نقاط قوت و ضعف موجود، یک مدل مفهومی بومی از ارتباط ژئوپلیتیک انرژی، دیپلماسی اقتصادی و توسعه پایدار اقتصادی ارائه نماید. از این حیث مطالعه حاضر می‌تواند به غنای ادبیات ژئوپلیتیک موجود کمک نماید.

از سوی دیگر، موضوع کریدورهای ترانزیتی، موضوعی است که سایر کشورها نیز همواره برای توسعه اقتصادی و سیاسی خود، توجه جدی به آن داشته‌اند که توجه به تجارب سایر کشورها در این زمینه، ضروری به نظر می‌رسد. این تجارب شامل:

- اتحادیه اروپا (EU^۳): کریدورهای انرژی و حمل و نقل در اروپا بر توسعه پایدار و رشد اقتصادی در این منطقه تأثیر قابل توجهی داشته‌اند. اتحادیه اروپا سیاست‌ها و برنامه‌هایی را برای توسعه حمل‌ونقل پایدار و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای اجرا کرده که این اقدامات شامل توسعه شبکه راه‌آهن، تشویق استفاده از حمل‌ونقل عمومی و پیاده‌روی، ترویج فناوری‌های پاک و افزایش بهره‌وری انرژی می‌شود.

¹ Khan

² Flint & Zhou

³ European Union

چین: با توجه به رشد سریع اقتصادی چین و نیاز به تأمین انرژی و حمل و نقل مؤثر، توسعه کریدورهای انرژی و حمل و نقل در این کشور اهمیت بسیاری دارد. چین در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی در زیرساخت‌های حمل و نقل راه‌آهن و خطوط لوله‌های انرژی انجام داده است. این اقدامات علاوه بر رشد اقتصادی، بهبود دسترسی به انرژی و کاهش آلودگی هوا را هدف قرار داده است.

کانادا: کریدورهای انرژی و حمل و نقل در کانادا نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اشتغال دارند. کانادا به لحاظ وسعت جغرافیایی و منابع طبیعی غنی، به عنوان یک صادرکننده انرژی مهم به شمار می‌رود. توسعه خطوط لوله‌های انرژی برای صادرات نفت و گاز به بازارهای جهانی و همچنین بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل داخلی در کانادا، تأثیر مستقیم در توسعه بهینه و پایدار این صنعت دارد.

برزیل: برزیل با منابع طبیعی فراوان و نیاز به صادرات مواد معدنی و محصولات کشاورزی، توجه ویژه‌ای به توسعه کریدورهای حمل و نقل دارد. در برزیل، سیستم راه‌آهن و بنادر در حال توسعه است که این توسعه باعث افزایش صادرات و ایجاد اشتغال در مناطق مختلف شده است. همچنین، برزیل در حال توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل پایدار مانند راه‌ها و جاده‌ها با استفاده از فناوری‌های سبز می‌باشد؛ این اقدامات به منظور حفظ منابع طبیعی، کاهش آلودگی و بهبود کیفیت زندگی جمعیت محلی است.

آلمان: آلمان با تمرکز بر توسعه بنادر دریای بالتیک و خطوط راه‌آهن سریع، توانسته است اتصالات مناسبی را بین شرق و غرب کشور فراهم کند که این توسعه، بهبود قابل توجهی در حمل و نقل کالاها، افزایش صادرات و رشد اقتصادی به همراه داشته است.

هند: هند با توسعه بنادر، خطوط راه‌آهن و جاده‌ها، توانسته است ارتباطات داخلی و خارجی را بهبود بخشد و رشد اقتصادی قابل ملاحظه‌ای را تجربه کند. این توسعه، باعث بهبود قابل توجه در حمل و نقل مسافران و کالاها، افزایش تجارت و ایجاد شغل شده است.

تجارب مطرح شده نشانگر ارتباط بین توسعه شبکه‌های مواصلاتی در رونق توسعه پایدار می‌باشد به نحوی که با ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل پایدار، منابع طبیعی بهبود یافته، اشتغال و رونق اقتصادی افزایش و آلودگی کاهش می‌یابد. علاوه بر آن، این نوع از توسعه می‌تواند بهبود دسترسی به خدمات اساسی مانند انرژی، آب و بهداشت را نیز به همراه داشته باشد؛ قاعدتاً عوامل متعددی در دستیابی به موفقیت کشورهای مطرح شده مؤثر بوده که در جدول ۱ به آن اشاره شده است.

عوامل	توضیحات
سیاست‌های مؤثر	این سیاست‌ها شامل تشویق سرمایه‌گذاری، تسهیلات مالی، قوانین و مقررات مناسب و ایجاد بسترهای مناسب برای همکاری بین بخش عمومی و خصوصی است.
سرمایه‌گذاری قوی	سرمایه‌گذاری مناسب در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ایجاد بنادر، خطوط راه‌آهن، جاده‌ها و تأمین منابع انرژی، امکان رشد و توسعه این کریدورها را فراهم کرده است.
همکاری بین بخش عمومی و خصوصی	این همکاری شامل تعامل و هماهنگی در برنامه‌ریزی، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها است.
توجه به نیازهای داخلی و خارجی	نیازها، زیرساخت‌های مناسبی را برای ارتباطات داخلی، صادرات و واردات، و انتقال منابع انرژی ایجاد کرده‌اند.
استفاده از تکنولوژی‌های نوین	استفاده از تکنولوژی‌های راهبردی مانند شبکه‌های ارتباطی پیشرفته، خودروهای برقی، راه‌آهن سریع و سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند، بهبود کارایی و امنیت زیرساخت‌ها را امکان‌پذیر ساخته‌اند.

مبانی نظری

الف) مفاهیم کلیدی

در این بخش برخی از مفاهیم مهم کلیدی نظیر کریدور انرژی، کریدور مواصلاتی، توسعه پایدار، ژئوپلیتیک انرژی و دیپلماسی اقتصادی که تأکید مقاله بر آنها بوده، مورد بررسی قرار گرفته است.

۱- کریدور انرژی

کریدورهای انرژی مسیریایی هستند که برای انتقال منابع انرژی مانند نفت، گاز، برق و زغال سنگ از یک منطقه به منطقه دیگر استفاده می‌شوند. در بسیاری از موارد این کریدورها می‌توانند از طریق مسیرهای مواصلاتی همچون جاده‌ها، راه‌آهن و یا خطوط انتقال برق به هم مرتبط شوند. در این زمینه دوما و همکاران (۲۰۰۳) با اتخاذ یک رویکرد فضایی، کریدور حمل‌ونقل را به عنوان یک منطقه جغرافیایی بین دو نقطه تعریف کرده که ضمن اتصال مراکز متعدد به یکدیگر، در جابجایی افراد و کالا نیز نقش دارد (Douma et al., 2003). از سوی دیگر، مک فرسون (۲۰۱۳) مفهوم «کریدور انرژی» را به عنوان کریدوری تعریف می‌کند که می‌تواند نفت، گاز طبیعی، برق و آب را به خارج از کشور منتقل کند (MacPherson, 2013).

۲- کریدور مواصلاتی

همواره از نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها، یک کریدور مواصلاتی به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه‌آهن، آبراهه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده کند (Mahbubi et al., 2023).

۳- توسعه پایدار

توسعه پایدار به معنای تداوم توسعه در آینده با در نظر گرفتن تمام محدودیت‌ها و چالش‌های محیطی معنا می‌شود. حفظ شتاب توسعه بدون آسیب به محیط بسیار دشوار است؛ بر همین مبنا امروزه توسعه پایدار تنها بر مسائل زیست‌محیطی متمرکز نبوده و ابعاد متنوع‌تری از اقتصاد، سیاست، فناوری و حتی جامعه‌شناسی را شامل می‌شود (Hafezi et al., 2017). بنابراین توسعه پایدار یک اقدام نیست بلکه در دل یک فرایند نتیجه می‌شود؛ فرایندی که محصول انتزاعی جهان بینی‌ها، هنجارها و ارزش‌های متنوعی است که جوامع را می‌سازد.

۴- ژئوپلیتیک انرژی

به مطالعه نقش انرژی بر سیاست، قدرت و روابط دولت‌ها و ملت‌ها می‌پردازد؛ بنابراین مسأله دسترسی به منابع و همچنین انتقال انرژی از مکان‌های برخوردار به فضاها نیازمند انرژی و نیز کنترل منابع و تکنولوژی تولید، مصرف، فرآوری و مسیرهای انتقال انرژی برای حفظ سیادت مکانی و یا جغرافیایی در آن مطرح است (Noruzizadeh et al., 2022).

۵- دیپلماسی اقتصادی

یکی از ابزارهای کارآمد دولت‌ها در فضای بین‌الملل برای دستیابی به موقعیت بهتر در اقتصاد جهانی، استفاده از دیپلماسی اقتصادی است. این نوع دیپلماسی عمدتاً شامل اقدامات رسمی دیپلماتیکی برای تسهیل در دسترسی به بازارهای خارجی، اثرگذاری بر قوانین بین‌المللی در راستای منافع ملی و تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی است (Pourramezan, 2022).

ب) پیوند تئوریک میان ژئوپلیتیک انرژی و دیپلماسی اقتصادی

نظریه ژئواکونومی^۱ که توسط ادوارد لوتواک^۲ (۱۹۹۰) ارائه شد، نقطه عطفی در مطالعات روابط بین‌الملل است که ارتباط مسائل ژئوپلیتیک و اقتصاد را تبیین می‌کند. وی استدلال می‌کند با پایان جنگ سرد، رقابت میان قدرت‌های بزرگ از حوزه نظامی (ژئوپلیتیک) به حوزه اقتصادی (ژئواکونومی) منتقل شده است. در این چارچوب، کشورها به جای استفاده از زور و تسلیحات، از ابزارهای اقتصادی برای اعمال قدرت و نفوذ استفاده می‌کنند.

این در حالی است که شرکت‌ها، کارآفرینان و نهادهای مالی جایگزین ارتش‌ها و دیپلمات‌ها شده‌اند و رقابت جهانی اکنون در قالب صادرات، فناوری، زنجیره تأمین، و سرمایه‌گذاری تعریف می‌شود. در حال حاضر، مهم‌ترین ابزارهای ژئواکونومیک شامل تعرفه‌ها، تحریم‌ها، یارانه‌های صنعتی، جنگ ارزی، کنترل سرمایه، و سیاست‌های تجاری است به نحوی که کشورها از این ابزارها برای پیشبرد منافع ملی و تضعیف رقبا استفاده می‌کنند. مهم‌ترین پیامدهای نظری این پژوهش که در دهه‌های اخیر در روابط بین‌الملل مورد توجه قرار گرفته، عبارتند از:

- تغییر پارادایم در روابط بین‌الملل: لوتواک پیشنهاد می‌دهد که تحلیل‌گران باید به جای تمرکز بر قدرت نظامی، به بررسی قدرت اقتصادی و ابزارهای آن بپردازند.

¹ Geo-economics

² Edward Luttwak, 1990

- نقد لیبرالیسم اقتصادی: لتواک نشان می‌دهد که تجارت آزاد همیشه منجر به صلح نمی‌شود؛ بلکه می‌تواند به رقابت شدید و حتی جنگ اقتصادی منجر شود.
- بازتعریف امنیت ملی: امنیت، دیگر فقط به مرزها و ارتش مربوط نیست، بلکه به وابستگی‌های اقتصادی، فناوری، و منابع حیاتی نیز وابسته است.
- دیگر نظریه‌ای که ارتباط ژئوپلیتیک انرژی و دیپلماسی اقتصادی را می‌تواند تبیین نماید، نظریه وابستگی^۱ است که توسط داس سانتوس^۲ (۱۹۷۰) مطرح شده است. این نظریه، که ریشه در مکتب نئومارکسیستی دارد، معتقد است که کشورهای در حال توسعه در ساختار اقتصاد جهانی به کشورهای توسعه‌یافته وابسته تبدیل می‌شوند که در حوزه انرژی، این وابستگی می‌تواند از طریق صادرات خام و واردات فناوری تشدید شود؛ در این وضعیت، دیپلماسی اقتصادی فعال می‌تواند این وابستگی را کاهش داده و مسیر توسعه پایدار را هموار کند.
- نظریه «ژئواستراتژی» نظریه مهم دیگری است که در زیرمجموعه مفاهیم ژئوپلیتیک تعریف می‌شود که به معنای برنامه‌ریزی سیاست خارجی بر اساس موقعیت جغرافیایی و منابع حیاتی است. این نظریه بر این باور است که کشورها باید از مزیت‌های جغرافیایی خود برای افزایش قدرت ملی، امنیت، و نفوذ بین‌المللی بهره‌گیرند؛ به عبارتی، «ژئواستراتژی درباره اعمال قدرت بر فضاهای بحرانی سطح زمین است؛ درباره ساختن حضور سیاسی در نظام بین‌الملل، نه صرفاً واکنش به آن» (Gray & Geoffrey, 1999). از مهم‌ترین نمونه‌های کاربردی این نظریه در جهان می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:
- چین: ابتکار کمربند و جاده (BRI): پروژه‌ای عظیم برای اتصال آسیا، اروپا و آفریقا از طریق زیرساخت‌های حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری که هدف آن، دسترسی به بازارها، کنترل مسیرهای تجاری، و افزایش نفوذ ژئواستراتژیک است. این پروژه می‌تواند به عنوان نقشه توسعه‌ای عظیم، روابط چین با قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی را بازتعریف کند.
- آمریکا: کمربند امنیتی آسیا-اقیانوسیه: هدف از این پروژه، مهار چین از طریق اتحاد با کشورهای منطقه‌ای مانند ژاپن، کره جنوبی، و استرالیا است.
- روسیه: تمرکز بر قطب شمال برای بهره‌برداری از منابع انرژی و مسیرهای دریایی جدید در نتیجه ذوب یخ‌های قطبی.
- به‌طور کلی، بر اساس نظریات فوق، می‌توان نتیجه گرفت که دیپلماسی اقتصادی و ژئوپلیتیک انرژی در یک رابطه دوسویه قرار دارند؛ به نحوی که دیپلماسی اقتصادی می‌تواند ابزار بهره‌برداری از موقعیت ژئوانرژیک کشورها باشد، در حالی که ژئوپلیتیک انرژی نیز در تعیین جهت‌گیری دیپلماسی اقتصادی نقش دارد که این پیوند در عصر گذار انرژی (از سوخت‌های فسیلی به تجدیدپذیر) اهمیت بیشتری یافته است (Shaffer, 2011).

¹ Dependency Theory

² Dos Santos, 1970

روش پژوهش

پژوهش حاضر، از لحاظ بررسی وضع موجود، در قلمرو تحقیقات توصیفی قرار داشته و از نظر نوع تحقیق، کاربردی و رویکرد توصیفی-تحلیلی دارد. جامعه آماری این پژوهش شامل ۱۰ نفر از خبرگان و متخصصان حوزه علوم سیاسی و اقتصادی است که به صورت هدفمند و بر اساس معیارهایی همچون سابقه علمی، تجربیات اجرایی و آشنایی با موضوع تحقیق انتخاب شدند. برای گردآوری داده‌ها از تکنیک دلفی بهره گرفته شد (Hsu & Sandford, 2007). ابزار گردآوری داده‌ها، پرسش‌های نیمه‌ساختاریافته بود که در سه مرحله از طریق ایمیل برای مشارکت‌کنندگان ارسال گردید. در مرحله نخست، پرسش‌هایی باز در زمینه ابعاد مدل تحقیق و عوامل کلیدی مرتبط با موضوع مطرح شد. در مراحل دوم و سوم، خلاصه پاسخ‌های گردآوری شده از مرحله قبل برای خبرگان ارسال شد تا نظرات خود را اصلاح، تکمیل یا بازبینی کنند و به این ترتیب، فرایند اجماع‌سازی محقق گردد. پاسخ‌های دریافتی پس از جمع‌آوری و مرور، به صورت نظام‌مند در چارچوب تکنیک SWOT سازمان‌دهی شدند؛ بدین ترتیب که نظرات خبرگان در چهار دسته نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها طبقه‌بندی گردید و مبنای طراحی مدل تحقیق و تدوین راهبردها قرار گرفت.

لازم به ذکر است تکنیک سوات، ریشه‌های خود را از دهه ۱۹۶۰ داشته (Learned et al; 1965) و در زمینه تجزیه و تحلیل اقتصادی برای اولین بار ظاهر شده است. از آن زمان به بعد، این روش به اشکال مختلفی از تحقیقات گسترش یافته و در حال حاضر ابزار کلیدی برای توضیح عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) در توسعه کسب و کار و ساخت استراتژی‌های مدیریتی است (Markovska et al., 2009; Pesonen and Horn, 2014; Samolada & Zabaniotou, 2014) که به سازمان‌ها، پروژه‌ها و حتی افراد کمک می‌کند تا به طور سیستماتیک، وضعیت‌های استراتژیک را تجزیه و تحلیل نموده و بر اساس آن، بتوانند استراتژی‌ای را توسعه و اتخاذ کنند که بر روی نقاط قوت تأکید کند، نقاط ضعف را از بین ببرد، فرصت‌ها را بهره‌برداری کند و با تهدیدها مقابله نماید (Gao & Peng, 2011; Dyson, 2004).

یافته‌ها

۱- توصیف وضعیت انرژی (نفت و گاز) در جهان و جایگاه ایران

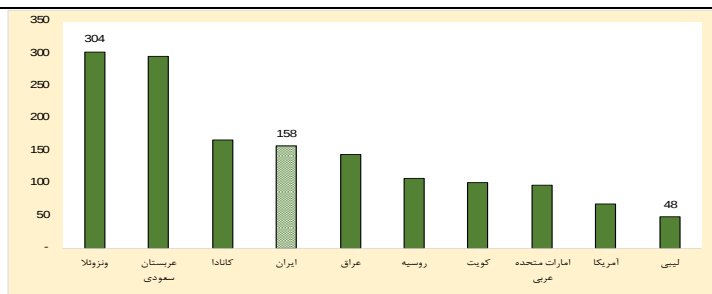
بررسی وضعیت انرژی شامل ذخایر کشف شده، تولید، مصرف و تجارت نفت و گاز در جهان می‌تواند چشم‌انداز روشنی در خصوص آینده انرژی و جایگاه کشورهای مختلف به خصوص کشورهای دارنده ذخایر و صادرکننده آن ارائه نماید. در این بخش، وضعیت جایگاه انرژی منطقه خاورمیانه و ایران به طور خاص مورد بررسی قرار گرفته است:

۱-۱- وضعیت انرژی نفت

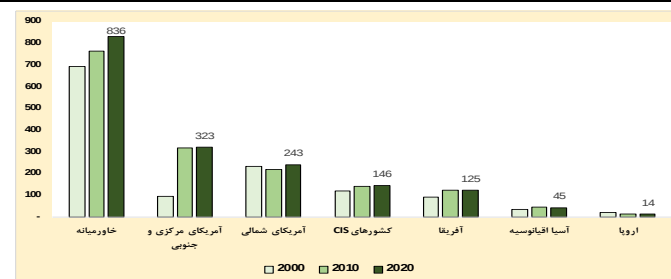
در نمودار شماره ۱، وضعیت ذخایر اثبات شده و تولید نفت در جهان در میان مناطق مختلف و نیز کشورهای برتر جهان در این حوزه مورد بررسی قرار گرفته است.

چند نکته از این نمودارها قابل استنباط است:

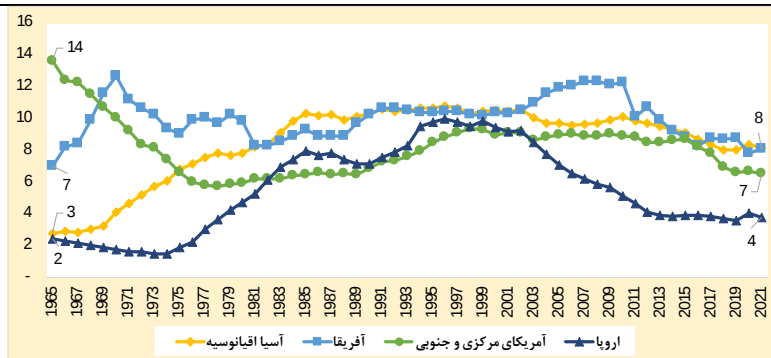
- ۱- منطقه خاورمیانه با سهم ۴۸ درصدی، همواره بالاترین ذخایر اثبات شده نفت جهان را در اختیار داشته است؛ در این میان کشور ایران با حجم ذخایر ۱۵۸ میلیارد بشکه، پس از ونزوئلا، عربستان و کانادا، جایگاه چهارمین کشور دارنده ذخایر نفت جهان را در سال ۲۰۲۰ به خود اختصاص داده است.
 - ۲- اگرچه منطقه خاورمیانه با ۳۱ درصد سهم تولید، همچنان بزرگترین تولیدکننده نفت جهان است، اما همواره در رقابت با منطقه آمریکای شمالی بوده است. با این حال، از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۲۱ سهم آمریکای شمالی در تولید نفت از حدود ۱۶ درصد با روندی صعودی به ۲۷ درصد در سال ۲۰۲۱ رسیده است؛ به عبارتی، فاصله این منطقه با منطقه خاورمیانه به حداقل رسیده که این مسأله می‌تواند تهدیدی بالقوه برای منطقه خاورمیانه باشد.
 - ۳- آمریکا، روسیه، عربستان سعودی، چین و ایران، همواره به‌طور متوسط در مجموع ۵۰ درصد نفت جهان را تولید کرده‌اند. ایران که در سال‌های گذشته عموماً جزء ۵ کشور اول تولید نفت جهان بود، در سال‌های اخیر به‌خصوص بعد از تحریم‌های نفتی به جایگاه هشتم تنزل پیدا کرده است.
 - ۴- نکته مهم در تولید نفت جهان، رقابت میان سه کشور آمریکا، روسیه و عربستان سعودی است. نتایج نشان می‌دهد که، سهم آمریکا در تولید نفت جهان از سال ۲۰۱۰ به بعد با روند صعودی باعث شده است تا با پیشی گرفتن از دو رقیب دیگر، در سال ۲۰۲۱، این کشور بزرگترین تولیدکننده نفت جهان باشد.
- در مجموع، تحلیل وضعیت انرژی نفت در جهان در حوزه ذخایر و تولید نشان می‌دهد که، منطقه خاورمیانه علی‌رغم دارا بودن بالاترین حجم ذخایر نفت، در بحث تولید به خصوص ایران نتوانسته است از فرصت‌های خود در تولید نفت بهره لازم را ببرد. این مسأله هشداردهنده تهدیدهای بالقوه برای ایران در آینده انرژی نفت جهان است.



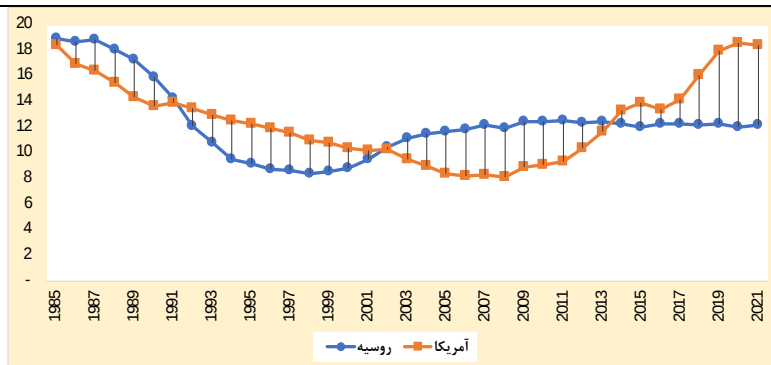
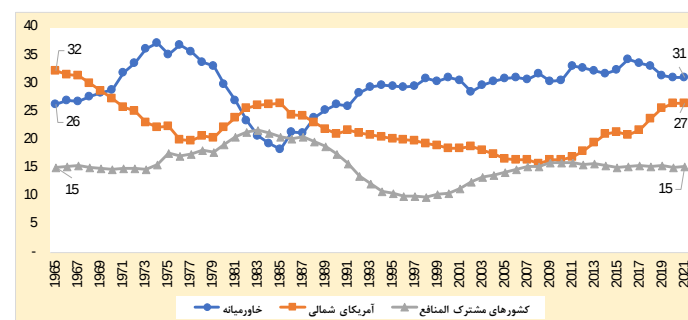
ب. میزان ذخایر اثبات شده نفت در ۱۰ کشور اول جهان در سال ۲۰۲۰ (هزار میلیون بشکه)



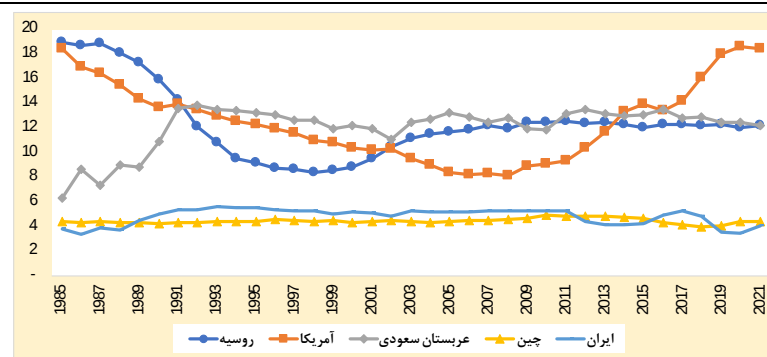
الف. میزان ذخایر اثبات شده نفت در مناطق مختلف جهان: ۲۰۰۰، ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰ (هزار میلیون بشکه)



ج. سهم مناطق مختلف جهان در تولید نفت: ۱۹۶۵-۲۰۲۱ (درصد)



د. سهم ۵ کشور اول جهان در تولید نفت: ۱۹۸۵-۲۰۲۱ (درصد)



نمودار شماره ۱: میزان ذخایر اثبات شده نفت و تولید آن در مناطق و کشورهای جهان (منبع: BP, Statistical Review, 2022)

نمودار شماره ۲، تصویری از وضعیت مصرف، صادرات و واردات نفت جهان را به تصویر کشیده است.

نکات مهم قابل استنباط از این نمودار به شکل زیر است:

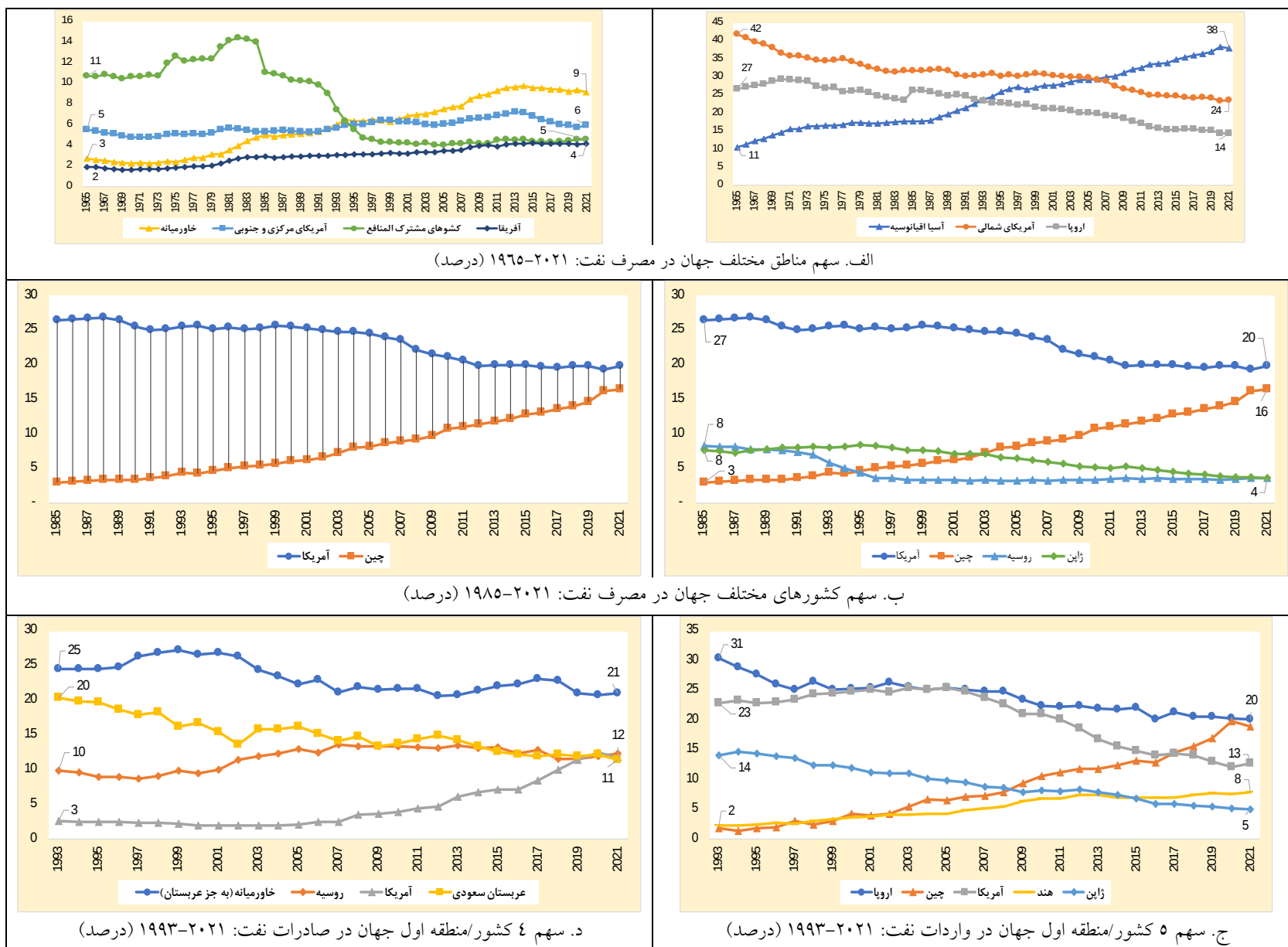
۱- در کنار روند کاملاً نزولی در سهم مناطق اروپا و آمریکای شمالی از مصرف نفت، آسیا و اقیانوسیه مسیری کاملاً برعکس طی نموده به طوری که در سال ۲۰۲۱، حدود ۴۰ درصد مصرف نفت جهان را به خود اختصاص داده که این روند صعودی در منطقه خاورمیانه نیز قابل مشاهده است. این مسأله نشان‌دهنده پتانسیل بالای موجود در قاره آسیا برای صادرات نفت خام است؛ با این حال، روند نزولی مصرف نفت در مناطق آمریکا و اروپا جای تأمل دارد.

۲- بررسی سهم مصرف در میان کشورها نیز دارای نکات قابل توجهی است. آمریکا، چین، روسیه، هند، عربستان و ژاپن از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان نفت در جهان هستند. یکی از نکات مهم در بررسی روند تغییرات سهم مصرف این کشورها، همگرایی سهم مصرف دو کشور آمریکا و چین است. چین توانسته است سهم خود از مصرف نفت را از حدود ۳ درصد در سال ۱۹۸۵ به ۱۶ درصد در سال ۲۰۲۱ که تنها ۴ درصد کمتر از سهم آمریکا به عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده نفت جهان است، برساند.

۳- در حوزه واردات نفت، اگرچه اروپا با سهمی در حدود ۲۰ درصد، همچنان بزرگ‌ترین واردکننده نفت در جهان است، اما چین با روندی کاملاً صعودی توانسته است سهم خود را به تنهایی به سهم کل منطقه اروپا در واردات نفت برساند. این وضعیت برای کشور هند که به دنبال توسعه اقتصادی و تبدیل شدن به یکی از قدرت‌های اقتصادی است، نیز قابل مشاهده است؛ بنابراین، بازار نفت چین و هند به یکی از بازارهای مهم نفت جهان تبدیل شده است.

۴- بررسی وضعیت کشور آمریکا در صادرات و واردات نفت نشان می‌دهد که، این کشور توانسته است از سال ۲۰۰۷ به بعد خود را از یک واردکننده نفت به یکی از مهم‌ترین کشورهای صادرکننده نفت خام تبدیل کند. سهم آمریکا در صادرات نفت در سال ۲۰۲۱ به سهم کشورهای عربستان و روسیه (۱۲ درصد) رسیده است.

در مجموع، بررسی وضعیت انرژی نفت خام در جهان از حیث ذخایر، تولید، مصرف و تجارت، نشان‌دهنده تغییرات ساختاری در نزدیک به دو دهه اخیر است. منطقه خاورمیانه به عنوان بزرگ‌ترین دارنده ذخایر نفت جهان در حوزه تولید و تجارت نفت خام، سهم خود را تا حدود قابل ملاحظه‌ای از دست داده و منطقه آمریکای شمالی، به مهم‌ترین رقیب این منطقه تبدیل شده است. تبدیل شدن آمریکا از واردکننده نفت در جهان به صادرکننده آن و افزایش قابل توجه سهم دو کشور چین و هند در واردات و مصرف نفت خام برای تبدیل شدن به قدرت‌های اقتصادی دنیا، از رویدادهای مهم انرژی در جهان بوده است.



نمودار شماره ۲: مصرف، واردات و صادرات نفت خام در مناطق و کشورهای جهان (منبع: BP, Statistical Review, 2022)

۱-۲- وضعیت انرژی گاز طبیعی

نمودار شماره ۳، وضعیت ذخایر اثبات شده گاز و تولید آن را در جهان به تصویر کشیده است.

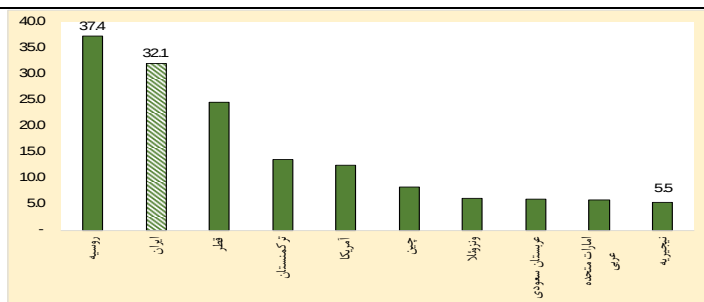
مطابق نمودارهای ترسیم شده در این جدول، نکات ذیل قابل بررسی است:

۱- از حیث ذخایر اثبات شده گاز، منطقه خاورمیانه و کشورهای مشترک المنافع^۱ به ترتیب بالاترین حجم ذخایر اثبات شده را به خود اختصاص داده‌اند. ایران در این میان، دومین کشور جهان پس از روسیه از حیث ذخایر اثبات شده گاز طبیعی می‌باشد. از این منظر، پتانسیل‌های قابل توجهی برای ایران در برخورداری ذخایر گاز برای ورود به عرصه تجارت انرژی جهان وجود دارد.

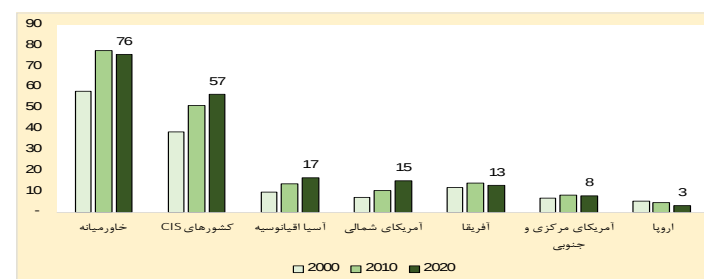
۲- از حیث تولید گاز، منطقه خاورمیانه علی‌رغم دارا بودن بالاترین حجم ذخایر گاز، سومین منطقه تولیدکننده گاز جهان است. منطقه آمریکای شمالی با وجود روند نزولی در سهم تولید گاز، همچنان در سال ۲۰۲۰، بزرگ‌ترین تولیدکننده گاز جهان بوده که کاهش قابل توجه سهم اروپا در تولید گاز از حدود ۱۸ درصد به کمتر از ۵ درصد در سال ۲۰۲۰، از دیگر موارد مهم و قابل توجه در بازار انرژی گاز طبیعی است.

۳- ایران، سومین تولیدکننده گاز طبیعی در جهان با اختلاف سهم قابل توجه با دو کشور اول است. نکته مهم در این میان، رقابت تنگاتنگ روسیه و آمریکا در تولید گاز است. سهم آمریکا در تولید گاز از سال ۲۰۰۷ به بعد با روند صعودی به ۲۳ درصد در سال ۲۰۲۱ افزایش داشته که در مقابل، سهم روسیه در تولید گاز با روند کاملاً نزولی به حدود ۱۷ درصد در سال ۲۰۲۱ و ۶ درصد پایین‌تر از آمریکا رسیده است.

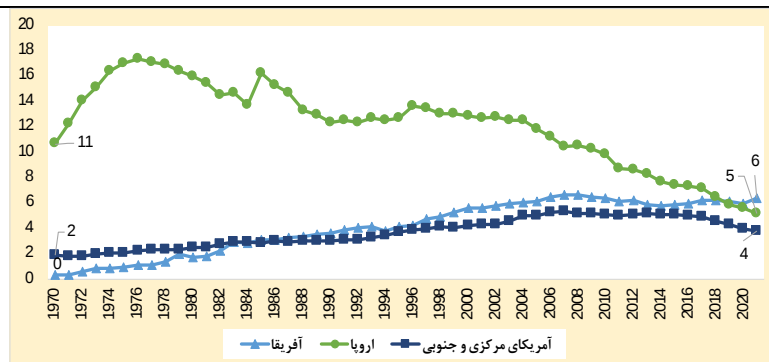
^۱ CIS



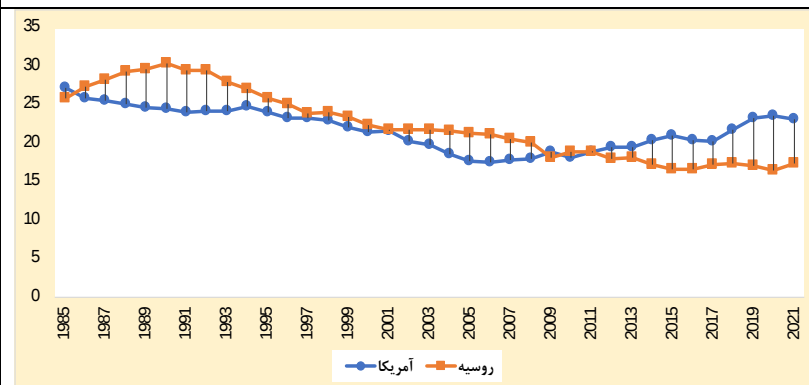
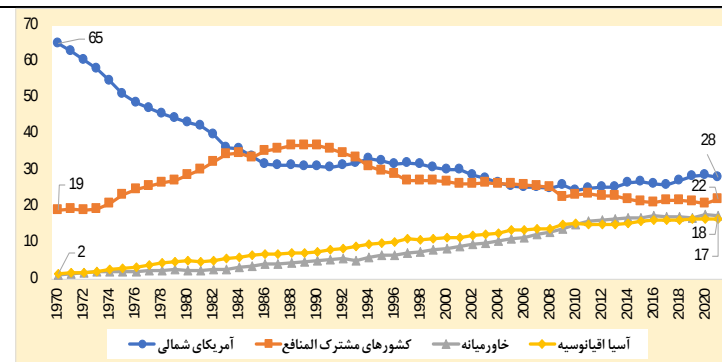
ب. میزان ذخایر اثبات شده گاز در ۱۰ کشور اول جهان در سال ۲۰۲۰ (تریلیارد مترمکعب)



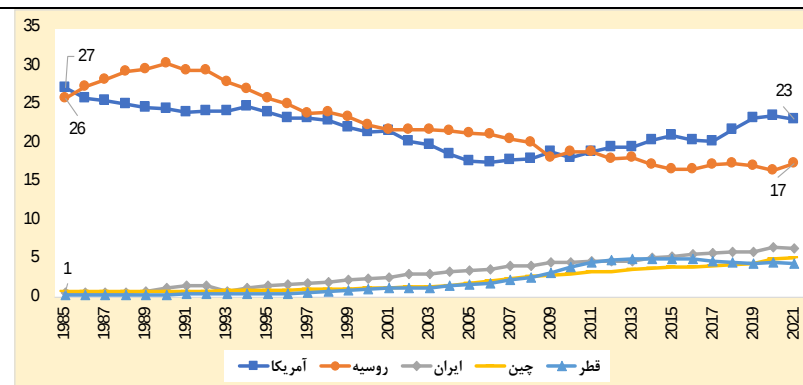
الف. میزان ذخایر اثبات شده گاز در مناطق مختلف جهان: ۲۰۰۰، ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰ (تریلیارد مترمکعب)



ج. سهم مناطق مختلف جهان در تولید گاز: ۱۹۷۰-۲۰۲۱ (درصد)



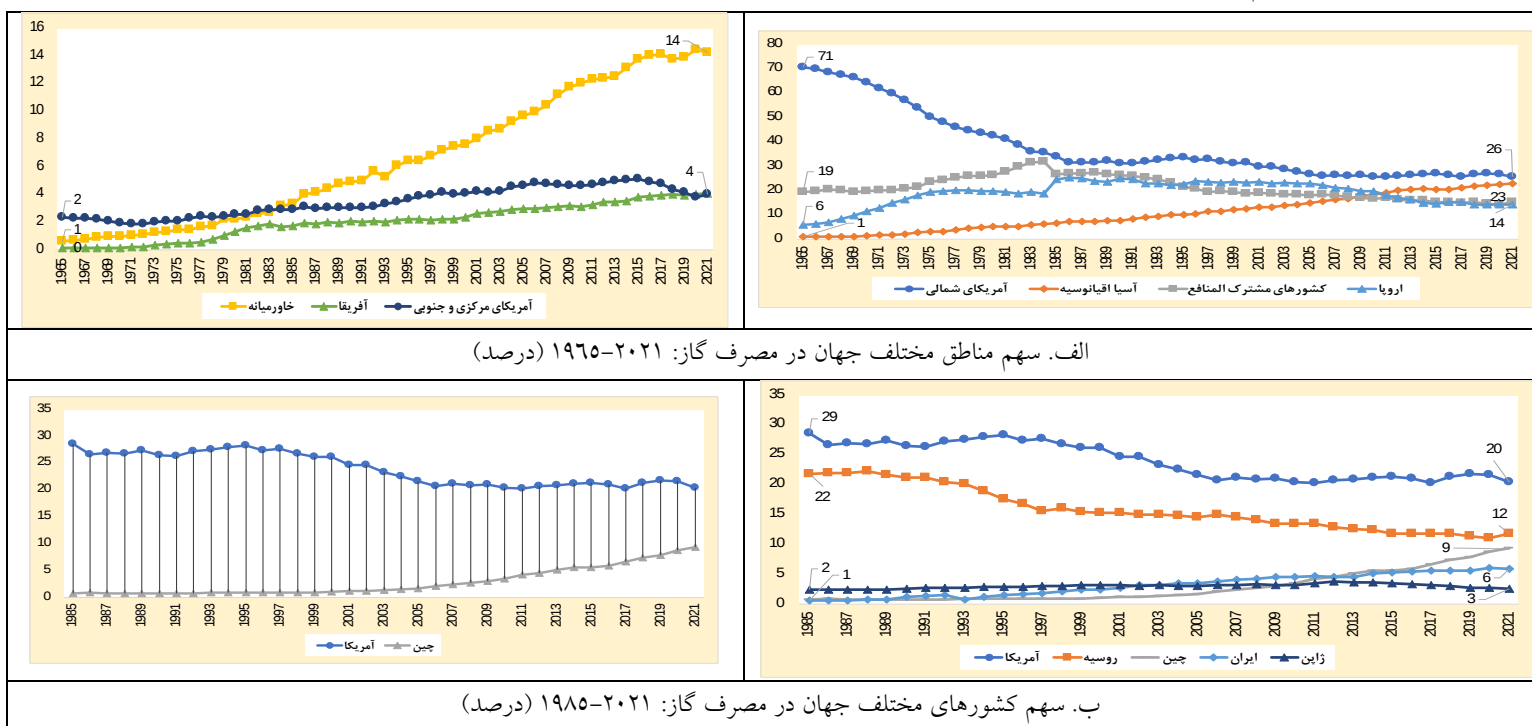
د. سهم ۵ کشور اول جهان در تولید گاز: ۱۹۸۵-۲۰۲۱ (درصد)



نمودار شماره ۳: میزان ذخایر اثبات شده گاز و تولید آن در مناطق و کشورهای جهان (منبع: BP, Statistical Review, 2022)

در خصوص وضعیت مصرف گاز طبیعی در جهان، که در نمودار شماره ۴ به تصویر کشیده شده است، نتایج نشانگر آن است که:

- ۱- روند نزولی قابل توجه در مصرف گاز طبیعی در منطقه آمریکای شمالی یکی از نکات مهم در بازار گاز طبیعی است. سهم این منطقه از ۷۱ درصد در سال ۱۹۶۵ به ۲۶ درصد در سال ۲۰۲۱ یعنی در حدود یک سوم کاهش داشته و منطقه اروپا نیز در راستای سیاست کاهش وابستگی به مصرف گاز، روند نزولی در سهم مصرف گاز را دنبال کرده است. در مقابل، منطقه آسیا، اقیانوسیه و خاورمیانه روند صعودی در مصرف گاز داشته‌اند.
- ۲- آمریکا، روسیه، چین، ایران و ژاپن، پنج کشور اصلی مصرف‌کننده گاز طبیعی در جهان هستند. آمریکا علی‌رغم کاهش سهم در مصرف انرژی گاز، همچنان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده گاز است. نکته مهم در این میان، افزایش ۹ برابری سهم چین در مصرف انرژی گاز و کاهش شکاف سهم آمریکا و چین در مصرف گاز در کنار روند نزولی سهم روسیه است.



الف. سهم مناطق مختلف جهان در مصرف گاز: ۱۹۶۵-۲۰۲۱ (درصد)

ب. سهم کشورهای مختلف جهان در مصرف گاز: ۱۹۸۵-۲۰۲۱ (درصد)

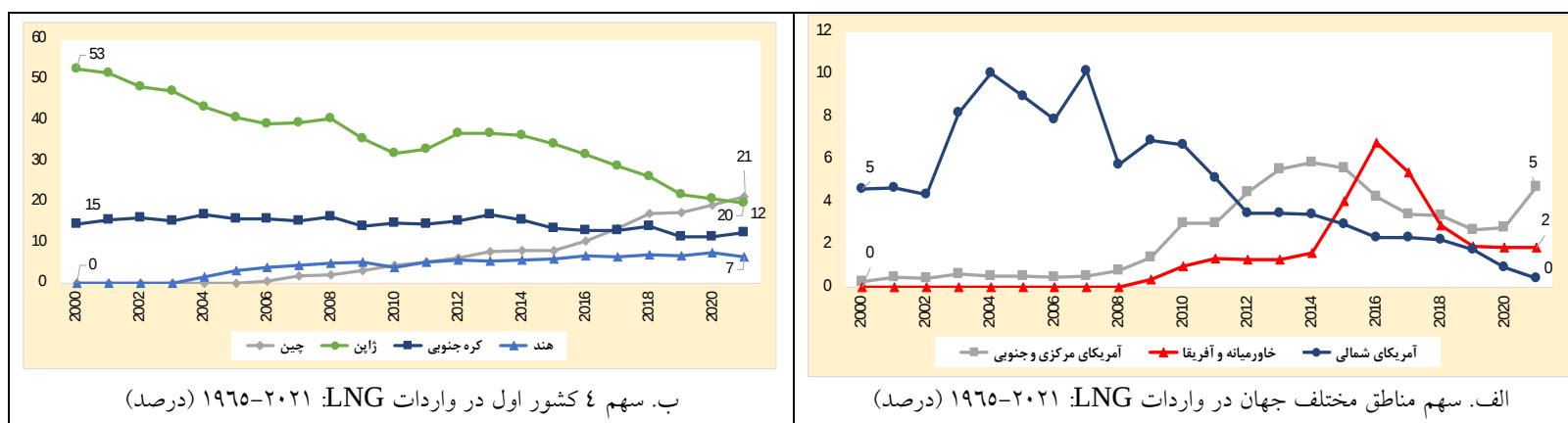
نمودار شماره ۴: وضعیت مصرف گاز طبیعی در جهان (منبع: BP, Statistical Review, 2022)

در خصوص واردات گاز طبیعی در جهان از طریق^۱ LNG، نکات ذیل قابل تأمل است:

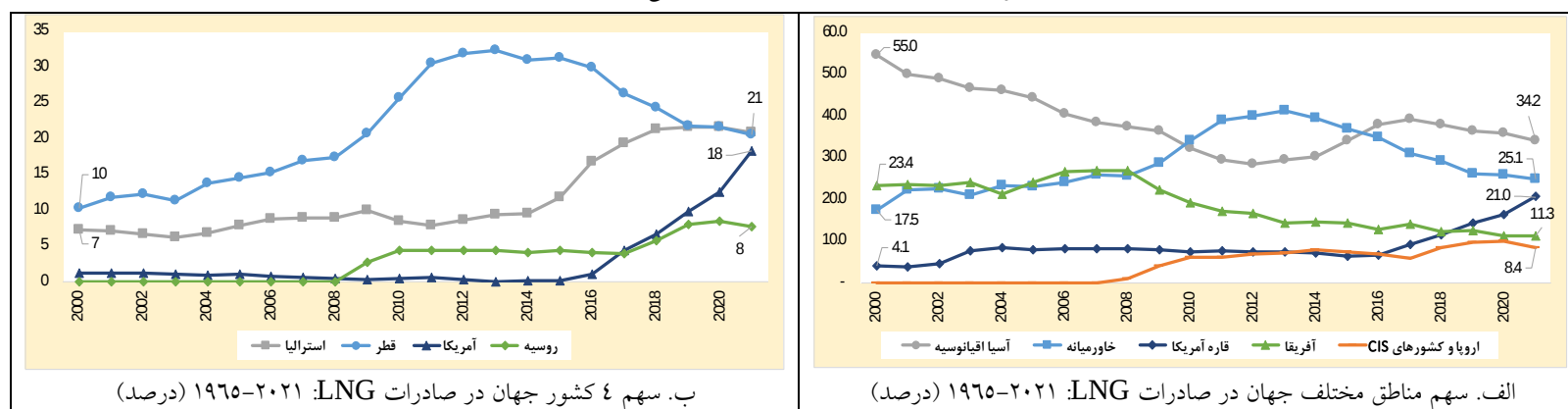
- ۱- دو منطقه اروپا و آسیا اقیانوسیه، واردات کنندگان اصلی گاز در جهان هستند. در کنار کاهش سهم واردات گاز در اروپا، سهم آسیا اقیانوسیه در واردات افزایش یافته و شکاف سهم این دو کشور بیشتر شده است. منطقه آمریکای شمالی نیز به طور مشابه روند نزولی در واردات را تجربه نموده است.
 - ۲- در منطقه آسیا، روند کاملاً نزولی سهم ژاپن در واردات LNG و در مقابل روند صعودی سهم چین و هند نشان‌دهنده تغییرات ساختاری اقتصاد در این منطقه است.
- بررسی وضعیت صادرات گاز طبیعی نشان می‌دهد که:

- ۱- در صادرات LNG، رقابتی میان کشورهای خاورمیانه و منطقه آسیا اقیانوسیه ایجاد شده است. در سال‌های اخیر منطقه آسیا اقیانوسیه که محور آن کشور استرالیا است، توانسته سهم خود را به بالاتر از منطقه خاورمیانه ارتقا دهد؛ اما در این میان، یک نکته مهم، روند صعودی آمریکا در صادرات گاز LNG است که از حدود ۱ درصد در سال ۲۰۰۰ به ۱۸ درصد در سال ۲۰۲۱ رسیده است؛ به عبارتی، یک روند رشد ۱۸ برابری توسط آمریکا تجربه شده است.
- ۲- آمریکا، قطر و استرالیا، به عنوان سه قطب تولید و صادرات LNG خود را معرفی نموده‌اند. با این حال، افول سهم قطر می‌تواند زنگ خطری برای تولیدکنندگان گاز در منطقه خاورمیانه از جمله ایران باشد. متأسفانه، ایران تاکنون نتوانسته است وارد بازار LNG شود که این مسأله یکی از نقاط ضعف اساسی در صنعت انرژی کشور است.
- ۳- سهم تجارت گاز طبیعی از طریق خط لوله و LNG نیز نشان می‌دهد که، با همگرایی سهم این دو، در سال ۲۰۲۱، تجارت LNG توانسته است به سهمی برابر با تجارت خط لوله دست یابد. این موضوع بیانگر تغییر رویه بازارهای گاز طبیعی در تجارت است.

^۱ Liquefied natural gas



نمودار شماره ۵: وضعیت واردات گاز طبیعی در جهان



ج. سهم تجارت گاز طبیعی از طریق خط لوله و LNG در جهان از کل صادرات گاز طبیعی: ۲۰۰۰-۲۰۲۰ (درصد)

نمودار شماره ۶: وضعیت صادرات گاز طبیعی در جهان (منبع: BP, Statistical Review, 2022)

۲- کریدورهای انرژی و مواصلاتی

پس از بررسی وضعیت انرژی در جهان و جایگاه ایران، لازم است کریدورهای انرژی و مواصلاتی جهانی که از مسیر ایران می‌گذرد را مورد بررسی قرار داد تا فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌روی کشور برای توسعه اقتصادی مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. تحلیل وضعیت انرژی نشان داد که، ایران به دلیل دارا بودن حجم عظیم ذخایر نفت و گاز، نتوانسته است به شکل مطلوب از فرصت انرژی برای توسعه اقتصادی استفاده نماید؛ لذا، جایگاه نامناسب ایران در تولید و صادرات نفت و گاز لازمه بررسی پتانسیل‌های موجود و ارائه چشم‌انداز توسعه صنعت انرژی کشور به سیاست‌گذاران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

۱-۲- کریدورهای انرژی

۱- کریدور گازی- نفتی شمال- جنوب

برنامه گذشته وزارت نفت این بوده است که، دو خط لوله احداث شود؛ یک خط لوله که نفت قزاقستان و ترکمنستان را به جاسک منتقل و در کنار این خط، یک خط دیگر هم، گاز ترکمنستان را به جنوب و تا چابهار منتقل کرده و از این مسیر صادرات گاز برای کشور انجام شود. در واقع یک کریدور گازی- نفتی شمال- جنوب که خزر را به خلیج فارس متصل کند، تدارک دیده شده بود.

۲- خط لوله صلح ایران- هند- پاکستان

خط لوله گاز ایران- پاکستان^۱ که ۲۷۳۵ کیلومتر (۱۷۰۰ مایل) طول دارد و اغلب «خط لوله صلح» نامیده می‌شود، اولین بار در سال ۱۹۹۴، زمانی که هند نیز در این پروژه مشارکت داشت، مورد توجه قرار گرفت. در طرح اول این پروژه ۷,۵ میلیارد دلاری آمده بود که گاز میدان‌های پارس جنوبی از طریق بلوچستان در غرب پاکستان به هند انتقال داده می‌شود. از زمان شروع این پروژه، مشکلات متعددی وجود داشته که تکمیل آن را به تعویق انداخته است. پاکستان به شدت به این پروژه گاز طبیعی نیاز دارد چرا که با کمبود انرژی مواجه است. در سال ۲۰۰۸، این سه کشور به توافق نزدیک بودند، اما هند تصمیم گرفت خط لوله ترکمنستان- افغانستان- پاکستان- هند^۲ را پیش ببرد. به دلیل تحریم‌ها و فشارهای آمریکا بر ایران، به نظر می‌رسد هند تصمیم گرفته است از توافق نامه خط لوله گاز IP خارج شود و به دنبال جایگزینی باشد که شامل ایران نباشد. در سال ۲۰۰۹، قرارداد خرید و فروش ۲۵ ساله گاز برای ساخت خط لوله‌ای که از مرز ایران تا نوابشاه به فاصله ۷۸۱ کیلومتر می‌رود، مورد مذاکره قرار گرفت. این خط لوله قرار بود ۶۶۵ کیلومتر از استان بلوچستان پاکستان و ۱۱۵ کیلومتر از استان سند عبور کند. این خط لوله بیش از ۱۱۰۰ کیلومتر در ایران از میدان گازی پارس تا منطقه مرزی پاکستان در بلوچستان کشیده شده است.

^۱ Iran- Pakistan (IP)

^۲ Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (TAPI)

۳- خط لوله گاز به ترکیه

خط لوله پارس^۱، خط لوله‌ای به طول ۱۷۴۵ کیلومتر است که برای انتقال گاز ایران به اروپا از مسیر ترکیه قرار است ساخته شود. هدف از اجرای این طرح، انتقال روزانه ۱۱۰ میلیون مترمکعب گاز طبیعی تولید شده از پنج فاز ۲۰ تا ۲۴ میدان پارس جنوبی در خلیج فارس به اروپا است. خط لوله پارس از ایران آغاز و با عبور از ترکیه به یونان، ایتالیا و سوییس کشیده می‌شود و پس از آن به اتریش و آلمان نیز می‌رسد. بدین طریق کاملاً خط لوله، بدون عبور از اروپای شرقی خواهد بود و تمام کشورهای مسیر، گاز ایران را دریافت خواهند کرد. ایران از ذخایر گازی میدان پارس جنوبی برای تأمین منابع مورد نیاز این پروژه استفاده می‌کند و به‌عنوان دارنده دومین ذخایر بزرگ گازی دنیا، قصد دارد صادرات گازی خود به اروپا را به‌جای ال.ان.جی از طریق خطوط لوله انجام دهد.

۲-۲- کریدورهای مواصلاتی

۱- کریدور تراسیکا^۲

کریدور تراسیکا شامل سیستم حمل‌ونقل ترکیبی در منطقه آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی است، که نقش مهمی در احیای یکی از مسیرهای راه تاریخی ابریشم ایفا می‌کند و شاخه جنوبی این کریدور از ایران معرفی شده که از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می‌شود. تا سال ۲۰۱۸، سیزده کشور بلغارستان، مولداوی، رومانی، اوکراین و ترکیه در اروپا، ارمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان در قفقاز جنوبی، ایران، تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان در آسیای مرکزی عضو این کریدور بودند (Center for Research of the Iran Chamber, 2021).

۲- کریدور اکو یا کریدور «اسلام آباد- تهران- استانبول»

ایران با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی‌اش در منطقه و دسترسی که از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر و از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین دارد، به نوعی شاهراه تجارت بین المللی به‌شمار می‌رود. یکی از کریدورهای عبوری از خاک ایران، کریدور موسوم به «ITI»^۳ یا «اسلام آباد - تهران - استانبول» است که به دلیل مطرح شدن ایده اولیه و پیگیری‌های آن توسط سازمان همکاری‌های اقتصادی به کریدور اکو (ECO)^۴ نیز مشهور است. برای نشان دادن اهمیت این کریدور، ذکر همین نکته بس که جایگزینی برای کانال سوئز به‌شمار

^۱ Persian pipeline

^۲ Thracian Corridor

^۳ Islamabad-Tehran-Istanbul

^۴ Economic Cooperation Organization

می‌رود؛ زیرا هم اکنون حمل کالا توسط کشتی از استانبول به پاکستان حدود ۳۰ روز زمان می‌برد و کریدور اکو این زمان را به ۱۰ تا ۱۲ روز کاهش می‌دهد. از طرفی، پیش‌بینی می‌شود که با استفاده از این مسیر، هزینه‌های حمل نیز تا ۳۰ درصد کاهش یابد (Malek Hosseini, 2021).

۳- کریدور چین- قزاقستان- ترکمنستان- ایران- اروپا

کریدور یا دالان اقتصادی ایران- قزاقستان- چین، قسمتی از طرح سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی راه ابریشم جدید است که سین‌کیانگ چین را از قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان به ایران و در امتداد آن به اروپا متصل خواهد کرد. این کریدور از کشور چین آغاز شده و از طریق خط ریلی چین- قزاقستان به بندر آق‌تاو در این کشور می‌رسد و با طی مسیر در دریای خزر به بندر کاسپین متصل می‌شود. مسیر ترانزیتی چین (اروم‌چی)، قزاقستان (بندر آکتائو)، ایران (بندر کاسپین)، مسیری است که کمک خواهد کرد صادرات کالا به روسیه، لهستان و شمال اروپا با سرعت بیشتری انجام شود.

۴- کریدور مقاومت^۱

اتصال تجاری بین ایران، عراق و سوریه به عنوان سه کشور جبهه مقاومت، می‌تواند اوضاع اقتصادی را در این حوزه بهبود دهد. با این حال، عراق همچنان از ترانزیت محموله‌های ایرانی از خاک خود جلوگیری می‌کند و در سال‌های گذشته از اتصال ریلی بین دو کشور به واسطه احداث راه‌آهن شلمچه- بصره توسط ایران نیز سر باز زده است.

۵- کریدور کمربند و جاده

این طرح که از سوی «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین در پاییز ۲۰۱۳ (۱۳۹۲) به ترتیب در جریان دیدارهایی از قزاقستان و اندونزی ارائه شد، از دو بخش «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و ساخت «جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یکم» تشکیل می‌شود. این طرح در نهایت با عنوان «یک کمربند - یک جاده» به جهان معرفی شد. بنابراین در یک توضیح نسبتاً ساده و واضح، «ابتکار کمربند و جاده^۲» چین که به اختصار BRI نامیده می‌شود، دو بال دارد:

نخست، «کمربند» آن از «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» گرفته شده است که شامل شبکه‌ای طراحی شده از جاده‌های فراسرزمینی و خطوط راه‌آهن، لوله‌های نفت و گاز و دیگر پروژه‌های زیرساختی است که از شهر شیآن در مرکز چین آغاز و سراسر آسیای میانه را در می‌نوردد و سرانجام به مناطق دوردستی چون مسکو، روتردام و ونیز می‌رسد.

^۱ Corridor of resistance= Commercial connection of Iran, Iraq and Syria

^۲ Belt and Road Initiative

دوم، «جاده» آن نیز همان «جاده ابریشم قرن بیست و یکم» است و مسیرهای دریایی از جنوب شرقی آسیا به جنوب آسیا و سپس خاورمیانه و آفریقا را در برمی‌گیرد. در نقشه شماره ۱، خطوط زرد کمربند اقتصادی و خطوط آبی جاده ابریشم دریایی نشان داده شده است (Garlick, 2020).



نقشه ۱- موقعیت کریدور کمربند و جاده

چین با این طرح، اهداف بزرگی در زمینه رشد اقتصادی به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راه‌های ارتباطی و حمل‌ونقل مقرون به صرفه‌تر را دنبال می‌کند؛ در نتیجه، این ایده به دنبال تسهیل و تأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک کردن نقاط مختلف کره خاکی به کشور چین است.

جمهوری اسلامی ایران به سبب برخورداری از منابع مختلف انرژی و همچنین قراردادن در یک موقعیت جغرافیایی استراتژیک، از مزیت راهبردی مهمی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی برخوردار است. این موقعیت جغرافیایی و استراتژیک سبب شده است که ایران از گذشته تاکنون به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و همچنین گذرگاه کلیدی راه ابریشم به شمار آید که نقش مهمی را در اجرایی کردن طرح مزبور بازی می‌کند.

۶- کریدور خلیج فارس- دریای سیاه

ایران، هند و ارمنستان، ابتکار منطقه‌ای کریدور چندوجهی خلیج فارس- دریای سیاه را در سال ۲۰۱۶ مطرح کردند که خلیج فارس و جنوب ایران را به آذربایجان، ارمنستان، سپس بنادر پوتی و باتومی گرجستان را به دریای سیاه متصل می‌کند. پس از حمل، محموله‌ها با استفاده از کشتی به بنادر بلغارستان و در نهایت به اتحادیه

اروپا منتقل می شود. این ابتکار، علاوه بر سه کشور ایران، هند و ارمنستان، منافع کشورهای جمهوری آذربایجان، گرجستان، بلغارستان و یونان را نیز دربرمی گیرد (Malek Hosseini, 2021).

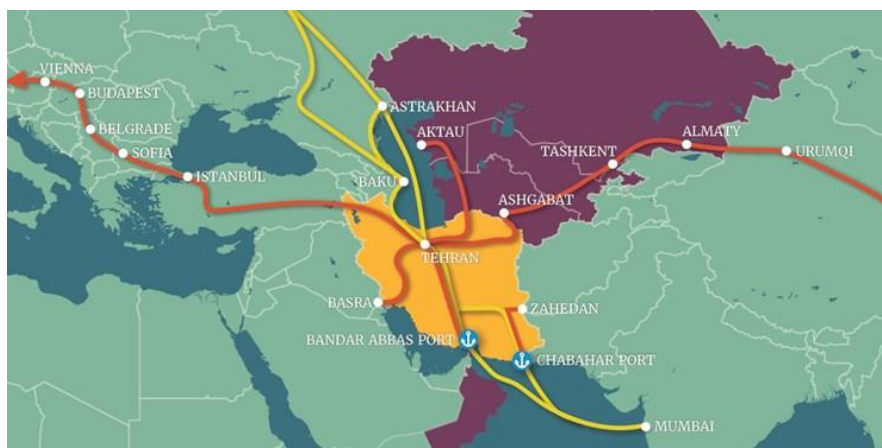


نقشه ۲- موقعیت کریدور خلیج فارس - دریای سیاه

۷- کریدور شمال - جنوب

موقعیت استراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران مورد توجه کشورهای بزرگ جهان بوده و هست. موقعیت مناسب ریلی و جاده‌ای و دسترسی ایران به سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای مکران «عمان» و سواحل دریای «خزر» در سال‌های اخیر، بسیار مورد توجه تولیدکنندگان بزرگ اقتصادی جهان بوده است. کریدور شمال - جنوب در سال ۲۰۰۱ به عنوان یک کریدور تجاری جدید برای تقویت ارتباطات اقتصادی بین هند، آسیای مرکزی و اروپای شرقی مفهوم‌سازی شد. موافقت‌نامه راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ هـ.ش در سن پترزبورگ به امضای وزیران حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید. راه‌گذر شمال - جنوب^۱، در سال ۱۹۹۳ متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا و وزیران حمل‌ونقل کشورهای عضو، علاوه بر راه‌گذرهای شمالی، مرکزی و جنوبی، شاهراه ترانزیتی موسوم به راه‌گذر ترانزیتی شمال - جنوب را معرفی کرده و به تصویب رساندند. در خردادماه ۱۴۰۱ نخستین محموله ترانزیت چندوجهی از مبدأ روسیه به مقصد هند از طریق ایران ارسال و کریدور شمال - جنوب بعد از سال‌ها مذاکره و رایزنی فعال شد.

¹ NOSTRAC



نقشه ۳- موقعیت کریدور شمال- جنوب

۳-۲- جمع‌بندی از تحلیل کریدورها

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فردش، در مرکز اتصال سه قاره‌ی آسیا، اروپا و آفریقا قرار گرفته است. یکی از مطالعات موجود که نقش و اهمیت این مسأله را در کریدورهای بین‌المللی با تأکید بر نقش ایران مورد بررسی قرار داده، مطالعه نورعلی و احمدی (۲۰۲۲) است (Noorali & Ahmadi, 2022). با توجه به اینکه رقابت‌پذیری ژئوپلیتیکی کریدورها، و مقایسه پتانسیل‌های آن‌ها که به خصوص در مورد پروژه‌های رقیب مانند INSTC، BRI، IMEC اهمیت دوجندانی می‌یابد، در این بخش و به عنوان جمع‌بندی، به تحلیل مقایسه این کریدورها در قالب جدول ۲ پرداخته شده است.

جدول ۲- رقابت‌پذیری ژئوپلیتیکی کریدورهای مواصلاتی

کریدور	شاخص تحلیل	IMEC (India-Middle East-Europe Corridor)	BRI (Belt and Road Initiative - China)	INSTC (International North-South Transport Corridor)
منطق ژئوپلیتیکی	مهار نفوذ چین در غرب آسیا؛ تقویت محور هند-اروپا	گسترش نفوذ چین در آسیا، آفریقا و اروپا	اتصال هند به روسیه و اروپا از مسیر ایران	
بازیگران اصلی	هند، عربستان، امارات، اتحادیه اروپا، آمریکا	چین، پاکستان، آسیای مرکزی، آفریقا، اروپا	ایران، هند، روسیه، آذربایجان	
موقعیت ایران	حذف‌شده یا حاشیه‌نشین	بالقوه مهم ولی با چالش‌های سیاسی	بازیگر مرکزی و حیاتی	
نوع اتصال	ترکیبی (ریلی-دریایی-دیجیتال) با تأکید بر امنیت	زیرساخت‌محور با سرمایه‌گذاری سنگین	حمل‌ونقل چندوجهی با تأکید بر کاهش هزینه و زمان	
چالش‌ها	وابستگی به ثبات سیاسی خاورمیانه؛ رقابت با BRI	بدهی‌زایی، مقاومت غرب، نگرانی‌های امنیتی	تحریم‌ها، ضعف زیرساخت، رقابت ترکیه و چین	
مزیت رقابتی	حمایت غربی، اتصال سریع به اروپا	مقیاس جهانی، سرمایه‌گذاری عظیم	مسیر کوتاه‌تر و ارزان‌تر برای هند-اروپا	

INSTC (International North-South Transport Corridor)	BRI (Belt and Road Initiative - China)	IMEC (India-Middle East-Europe Corridor)	کریدور
			شاخص تحلیل
همکاری منطقه‌ای مستقل از قطب‌های جهانی	صلح‌آفرینی از طریق اتصال اقتصادی	اتحاد دموکراسی‌ها و امنیت انرژی	تصویرسازی ژئوپلیتیکی
تقویت نقش منطقه‌ای ایران و هند	ساختن نظم چندقطبی با محوریت چین	تقویت هند و غرب در برابر چین	پتانسیل هژمونیک

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی وضع موجود کریدورهای انرژی و مواصلاتی ایران، در راستای اهداف تحقیق، ماتریس سوات در ابعاد مختلف در قالب جدول ۳ شکل گرفته است. در واقع تجزیه و تحلیل سوات، شناسایی نظام‌مند عواملی است که استراتژی باید بهترین سازگاری را با آنها داشته باشد. منطق رویکرد مذکور این است که استراتژی اثربخش، باید قوت‌ها و فرصت‌های سیستم را به حداکثر برساند و ضعف‌ها و تهدیدات را به حداقل. این منطق اگر درست به کار گرفته شود نتایج بسیار خوبی برای انتخاب و طراحی یک راهبرد اثربخش خواهد داشت (Hekmatnia & Mousavi, 2011).

با توجه به بررسی صورت گرفته در این تحقیق و با استفاده از نقطه نظرات کارشناسان، از منظر ۴ دیدگاه اقتصادی، ژئوپلیتیک، اجتماعی- فرهنگی، انرژی و محیط زیست، عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (نقاط فرصت و تهدید) در خصوص کریدورهای انرژی و مواصلاتی مشخص گردیده است.

جدول ۳- ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی توسعه کريدورهای انرژی و مواصلاتی

نوع عامل	از دیدگاه اقتصادی	از دیدگاه ژئوپلیتیک	از دیدگاه اجتماعی-فرهنگی	از دیدگاه انرژی و محیط زیست
توسعه انرژی	- کاهش جدی وابستگی ایران به درآمد نفتی - ایجاد مشاغل زیاد در داخل کشور - توسعه اجباری بندر مهم ایران از جمله بندر چابهار و شهید رجایی - بی اثر شدن تحریم‌ها	- دریافت عواید ترانزیتی از دولت‌های خارجی - افزایش نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران در بلندمدت بواسطه اتصال ترانزیتی - گره خوردن منافع کشورهای منطقه به منافع ایران و رشد وزن ژئوپلیتیک ایران در منطقه - تبدیل ایران به چهارراه ترانزیتی جهان - افزایش همگرایی در منطقه به نفع ایران	- بازیابی نقش فرهنگی ایران در حوزه تمدنی ایران بزرگ - توسعه پیوند فرهنگی با کشورهای همسایه از جمله کشورهای شمالی، شرقی و غربی به واسطه اتصال ترانزیت - افزایش گردشگری تجاری و تفریحی - دسترسی به مناطق مختلف جغرافیایی	- دسترسی به منابع انرژی فراوان - بهره‌گیری از مکمل‌های انرژی - وجود زیرساخت‌های مناسب در بخش نفت و گاز و فعالیت‌های وابسته به آن در کشور
	- ضعف منابع مالی جهت تکمیل پروژه‌های زیرساختی - وجود حلقه‌های مفقوده ریلی و جاده‌ای و همچنین راه‌های تجاری‌سازی - قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین ایران و کشورهای عضو کريدورهای مختلف	- ساختار داخلی قدرت مبنی بر کم‌توجهی به ژئواکونومی - عدم قرارگیری بندرهای ایران در فهرست ۱۰۰ بندر برتر جهان - عدم توجه کافی سیاست خارجی کشور به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران - نبود تعاملات مناسب با همسایگان		- عدم بهره‌برداری از پروژه‌های تولید گاز LNG و از دست رفتن فرصت‌های صادرات گاز به قاره آسیا و اروپا - عدم توسعه مناسب میادین نفت و گاز - عدم بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری خارجی در بخش نفت و گاز - مصرف بالای انرژی در کشور - تنوع پایین در سبد مصرف انرژی و پایین بودن امنیت انرژی در کشور

نوع عامل	از دیدگاه اقتصادی	از دیدگاه ژئوپلیتیک	از دیدگاه اجتماعی - فرهنگی	از دیدگاه انرژی و محیط زیست
چالش ها	- وجود کریدور - استراتژیک انرژی به عنوان ضمانت مهم امنیت انرژی در کانون توجه جهانی	- دستیابی به اهداف استراتژیک انرژی ملی - همکاری صنعت انرژی - تاثیر کریدورهای انرژی و حمل و نقل بر حقوق بشر و حقوق انسانی جامعه های محلی	- ترویج تبادلات و همکاری های اقتصادی و فرهنگی بین کشورهای در امتداد کریدور - تاثیر کریدورهای انرژی و حمل و نقل بر دسترسی به خدمات اساسی مانند آب و بهداشت عمومی - تاثیر کریدورهای انرژی و حمل و نقل بر حفظ تمدن و میراث فرهنگی منطقه	- وجود کشورهای چین، روسیه، هند و ژاپن به عنوان بزرگترین مصرف کنندگان نفت خام که ایران می تواند با توسعه همکاری تجاری، سهم خود را در صادرات نفت افزایش دهد. - روسیه، چین و ژاپن بزرگترین مصرف کنندگان گاز هستند که ایران به دلیل دارا بودن مسیرهای ارتباطی می تواند هم از طریق خط لوله و هم از طریق LNG سهم خود را در صادرات گاز افزایش دهد.
تهدیدها	- نامناسب بودن زیرساخت های حمل و نقل - اتصال زیرساخت ناکافی	- ناپایداری محیط سیاسی در کشورهای امتداد کریدور - تحریم های اقتصادی غرب و اعمال نفوذ قدرت های جهانی بر روابط ایران با سایر کشورها - حمایت غرب از کریدورهای رقیب ایران برای جلوگیری از توسعه کریدورهای مواصلاتی کشور	- تضادهای قومی و مذهبی پیچیده و غیرمستقیم - وجود عوامل ناامنی زیاد در سطح منطقه	- تاثیر کریدورهای انرژی و حمل و نقل بر تغییرات اقلیمی و انتشار گازهای گلخانه ای - تاثیر کریدورهای انرژی و حمل و نقل بر کیفیت و آلودگی هوا در مناطق مختلف - افزایش مصرف آب، انرژی و سایر منابع طبیعی توسط کریدورهای انرژی و حمل و نقل - کاهش سهم خاورمیانه و افزایش قابل توجه سهم استرالیا در صادرات گاز LNG - تبدیل شدن آمریکا به عنوان بزرگترین تولیدکننده نفت و گاز در جهان علی رغم وجود ذخایر عظیم نفت و گاز در منطقه خاورمیانه

بعد از تشکیل ماتریس سوات، با ایجاد جدول ماتریس متقاطع (TOWS) در قالب جدول ۴، امکان تدوین چهار انتخاب یا استراتژی متفاوت از نظر درجه کنشگری‌های متفاوت در فضا فراهم می‌شود؛ البته برخی از استراتژی‌ها با یکدیگر همپوشانی داشته و یا بطور همزمان و هماهنگ با یکدیگر می‌توانند به اجرا درآیند.

جدول ۴- ماتریس (TOWS) جهت ارائه استراتژی‌های چهارگانه

IFE EFE	نقاط قوت (S)	نقاط ضعف (W)
فرصت‌ها (O)	استراتژی‌های SO	استراتژی‌های WO
	۱. توسعه بنادر کلیدی کشور در راستای اتصال به کریدورهای مواصلاتی ۲. تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های تولید انرژی و اتصال به کریدور دریایی جاده ابریشم ۳. توسعه و ترویج ارتباطات فرهنگی با کشورهای همسایه در راستای گسترش همکاری‌های تجاری در بستر کریدورهای موجود	۱. حرکت به سمت توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر برای تنوع سبد مصرف انرژی و ارتقای امنیت انرژی کشور ۲. انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری دوجانبه میان کشورهای سرمایه‌گذار در کریدورهای منطقه‌ای به خصوص کریدور شمال-جنوب برای تکمیل زیرساخت‌های ریلی و ترانزیتی کشور ۳. تلاش برای قرارگیری بنادر کلیدی کشور در فهرست ۱۰۰ بندر برتر جهان ۴. جذب سرمایه‌گذاری خارجی به ویژه از کشورهای همسایه برای توسعه میادین نفت و گاز
تهدیدها (T)	استراتژی‌های ST	استراتژی‌های WT
	۱. بهره‌گیری از همبستگی ملی در تبلیغات رسانه‌ای برای کاهش تضادهای قومی و مذهبی و توسعه تعاملات در داخل و خارج از کشور با همسایگان ۲. ایجاد بسترهای مناسب جهت تأسیس و راه‌اندازی بانک‌ها و صندوق‌های سرمایه‌گذاری خارجی به خصوص از کشورهای همسایه در داخل کشور ۳. ارائه تسهیلات ویژه به سرمایه‌گذاران در طرح‌های ملی ترانزیتی کشور ۴. بهره‌گیری از نقاط مشترک منافع کشور با کشورهای همسایه برای کاهش تأثیر تحریم‌های اقتصادی به ویژه در حوزه توسعه میادین نفت و گاز ۵. حل اختلافات با کشورهای همسایه به ویژه در حوزه میادین مشترک انرژی و انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری برای توسعه آن میادین	۱. برقراری و ارتقای نظم و امنیت به خصوص در مناطق مرزی کشور که در مسیر کریدورهای مواصلاتی قرار دارند. ۲. شفاف‌سازی در قوانین و مقررات گمرکی و تعرفه‌ای ۳. تصویب قوانین و مقررات زیست‌محیطی برای کنترل آلودگی‌ها ۴. تجزیه و تحلیل منظم روند شاخص‌های حوزه انرژی در سطح منطقه و جهان و ارائه گزارش‌ها به متولیان سیاست‌گذاری در کشور ۵. تلاش در جهت بی اثر کردن تحریم‌ها به خصوص در حوزه سرمایه‌گذاری نفت و گاز از طریق تعاملات با همسایگان

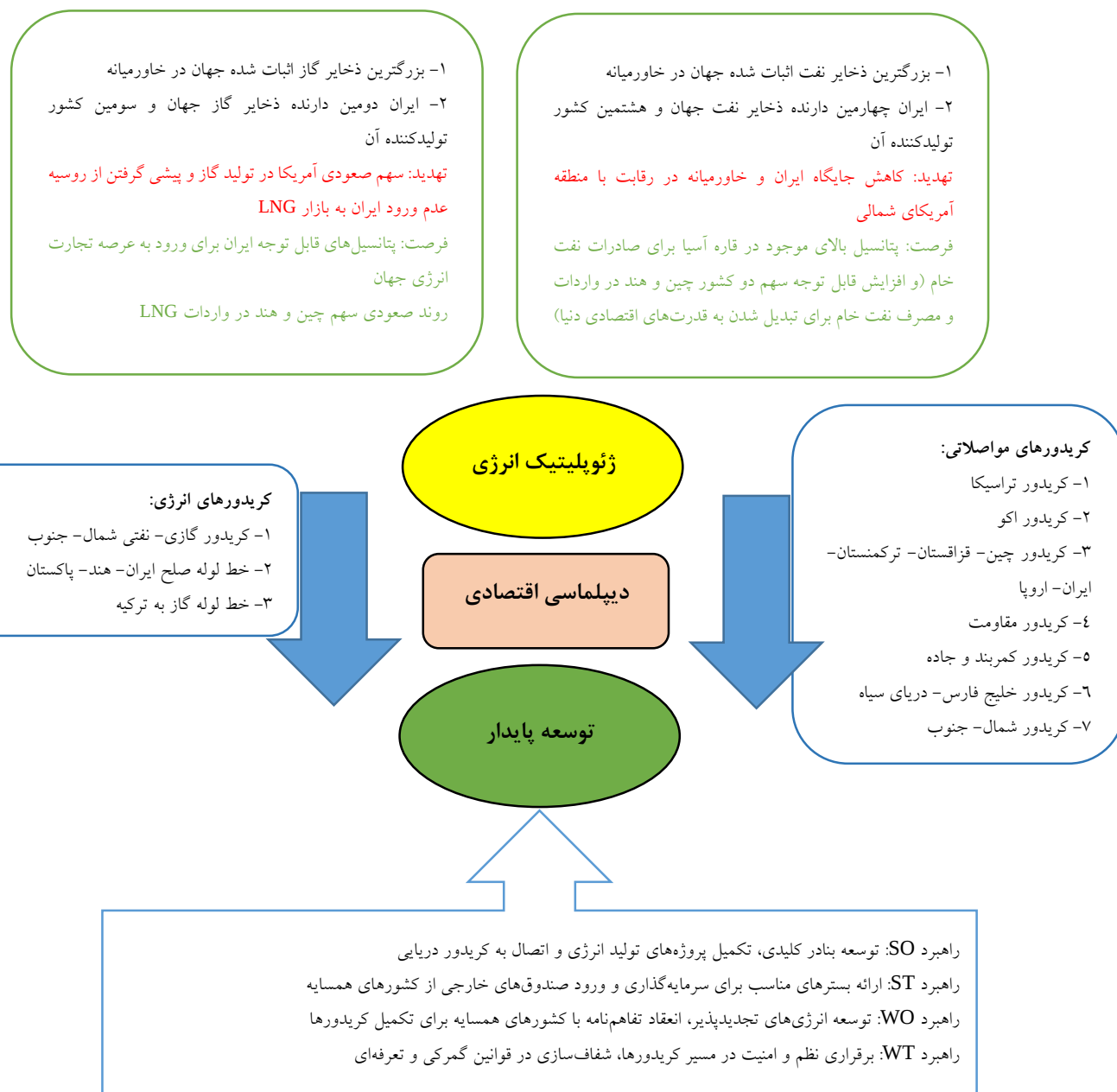
بر مبنای جدول ۴، چهار نوع راهبرد مشخص گردیده که راهبردهای SO یا حداکثر- حداکثر از جمله راهبردهای رقابتی یا تهاجمی و بهترین نوع راهبردها محسوب می‌شوند که بر اساس آنها هم‌زمان یک سیستم می‌تواند با

استفاده از نقاط قوت خود، در جهت بهره‌گیری بیشتر از فرصت‌های موجود گام بردارد؛ از این رو، راهبرد توسعه بنادر کلیدی کشور در راستای اتصال به کریدورهای ارتباطی در این بخش مورد توجه قرار گرفته است. راهبردهای ST، از نوع راهبردهای اقتضایی محسوب می‌شود که مبتنی بر حداکثر- حداقل در تنوع‌بخشی بر نقاط قوت درونی و تهدیدهای بیرونی متمرکز بوده و بر پایه بهره‌گرفتن از قوت‌های سیستم برای مقابله با تهدیدات، تدوین می‌شود و هدف آن به حداکثر رساندن نقاط قوت و به حداقل رساندن تهدیدات است. با توجه به تهدیداتی که در زمینه موضوع مورد بحث دارای اهمیت است، راهبردهای بیشتری در این بخش ارائه شده که نمونه آن، بهره‌گیری از همبستگی ملی در تبلیغات رسانه‌ای برای کاهش تضادهای قومی و مذهبی و توسعه تعاملات در داخل و خارج از کشور با همسایگان می‌باشد.

راهبردهای WO، از جمله راهبردهای انطباقی یا حداقل- حداکثر محسوب می‌شوند که تلاش دارند تا با کاستن از ضعف‌ها، بتوانند حداکثر استفاده را از فرصت‌های موجود داشته باشند. این در حالی است که در بسیاری از موارد، در محیط خارجی، فرصت‌های زیادی وجود دارد ولی به واسطه ضعف‌های داخلی، بهره‌برداری از فرصت‌ها امکان‌پذیر نیست. نمونه این نوع راهبردها، انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری دوجانبه میان کشورهای سرمایه‌گذار در کریدورهای منطقه‌ای به خصوص کریدور شمال- جنوب برای تکمیل زیرساخت‌های ریلی و ترانزیتی کشور می‌باشد.

راهبردهای WT، یا راهبردهای تدافعی (حداقل- حداقل)، که به آنها راهبرد بقا نیز می‌گویند، سعی دارند با کاهش ضعف‌های موجود، در جهت کاهش و خنثی‌سازی تهدیدات حرکت کنند. در واقع این راهبردها، بر رفع آسیب‌پذیری موضوع مورد مطالعه، تأکید دارند. راهبردهایی همچون برقراری و ارتقای نظم و امنیت به خصوص در مناطق مرزی کشور که در مسیر کریدورهای مواصلاتی قرار دارند، شفاف‌سازی در قوانین و مقررات گمرکی و تعرفه‌ای و تصویب قوانین و مقررات زیست‌محیطی برای کنترل آلودگی‌ها از جمله این نوع از راهبردها محسوب می‌شوند.

در مجموع، بر اساس یافته‌های به دست آمده از تحقیق در بخش‌های پیشین، در نمودار شماره ۷، یک مدل مفهومی در ارتباط میان ژئوپلیتیک انرژی، کریدورهای مواصلاتی، فرصت‌ها و تهدیدهای موجود و در نهایت مهم‌ترین استراتژی‌های حاصل شده، ترسیم شده است.



نمودار شماره ۷: مدل مفهومی نهایی حرکت از ژئوپلیتیک انرژی به توسعه پایدار اقتصادی

در پایان، یکی از نکات مهمی که باید در سیاست‌گذاری‌ها به آن توجه شود، در نقطه اتصال ژئوپلیتیک انرژی و توسعه اقتصادی، کریدورهای انرژی و موصلاتی نقش با اهمیتی ایفا می‌نمایند. سیاست‌گذاری در این زمینه

نیازمند مفهوم‌پردازی مشخصی از نقش بنادر ایران به‌عنوان «مراکز قدرت ژئوپلیتیکی» یا «گلوگاه‌های استراتژیک» است. نظریه قدرت بندری، یکی از نظریاتی است که می‌تواند به طور جدی به خصوص در مورد بندر چابهار، شهید رجایی و جاسک مورد توجه و تحلیل قرار گیرد؛ لذا پیشنهاد می‌شود، در پژوهش‌های آتی، از این زاویه نیز مسائل ژئوپلیتیک و کریدورهای مواصلاتی کشور مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد.

کتابنامه

1. Al-Shetwi, A. Q. (2022). Sustainable development of renewable energy integrated power sector: Trends, environmental impacts, and recent challenges. *Science of the Total Environment*, 822, 153645.
2. Ashraf, J. (2023). Does political risk undermine environment and economic development in Pakistan? Empirical evidence from China–Pakistan economic corridor. *Econ Change Restruct* 56, 581–608. <https://doi.org/10.1007/s10644-022-09434-z>.
3. Blum, H., & Legey, L. F. (2012). The challenging economics of energy security: Ensuring energy benefits in support to sustainable development. *Energy Economics*, 34(6), 1982–1989.
4. BP, British Petroleum, (2018). *Statistical Review of World Energy*. BP, London.
5. Center for Research of the Iran Chamber (2021). *Regional corridors and Iran's geoeconomic position*. Tehran: Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines, and Agriculture Publications. [In Persian]
6. Da Graça Carvalho, M. (2012). EU energy and climate change strategy. *Energy*, 40(1), 19–22.
7. Dos Santos, T. (1970). The Structure of Dependence. *American Economic Review*, 60(2), 231–236
8. Douma, F., Kriz, K.A., Kriz, D., 2003. *Transportation Corridor Planning: A Model and Case Studies*.
9. Energy, S. (2019). Renewable energy for sustainable development in India: current status, future prospects, challenges, employment, and investment opportunities.
10. Flint, C., & Zhou, Y. (2018). Geopolitics of connectivity, cooperation and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 99, 95–101. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.12.008>
11. Gao, Chang Yuan, Peng, D.H., (2011). Consolidating SWOT analysis with nonhomogeneous uncertain preference information. *Knowl.-Based Syst.* 24 (6), 796–808.
12. Garlick, J. (2020). The regional impacts of China's Belt and Road Initiative. *Journal of Current Chinese Affairs*, 49(1), 3–13.
13. Gray, Colin S., & Geoffrey, S. (November 30, 1999). *Geopolitics, Geography and Strategy*. London and Portland, Oregon: Frank Cass. p. 3. ISBN 978-0-7146-8053-8.
14. Guo, F. F., Huang, C. F., & Wu, X. L. (2019). Strategic analysis on the construction of new energy corridor China–Pakistan–Iran–Turkey. *Energy Reports*, 5, 828–841.
15. Hafezi, R., Bahrami, M., & Akhavan, A. N. (2017). Sustainability in development: rethinking about old paradigms. *World Review of Science, Technology and Sustainable Development*, 13(2), 192–204.
16. Hsu, C. C., & Sandford, B. A. (2007). The Delphi technique: making sense of consensus. *Practical assessment, research, and evaluation*, 12(1).

17. Islam, M., & Adiv, R. (2009). Bamyán-Dushi Road Socio-Economic Baseline Study Final Report II. United States Agency for International Development: Washington, DC, USA.
18. Khan, S. (2021). INSTC (International North South Transport Corridor) connecting Eurasia and India. *Euras Journal of Social Sciences*, 1(1), 53-76.
19. Lackner, K. S., & Sachs, J. (2005). A robust strategy for sustainable energy. *Brookings Papers on Economic Activity*, 2005(2), 215-284.
20. Learned, E.P., Christensen, C.R., Andrews, K.R., Guth, W., 1965. *Business Policy: Notes for Analysis*. Dow Jones-Irwin, Homewood, III.
21. Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, (20), 17-23.
22. MacPherson, James, 2013. 'Energy Corridor' Concept Pushed in North Dakota. Associated Press.
23. Mahbubi, F., Hafez Nia, M. R., Akhbari, M. and Gorban nejad, R. (2023). Clarifying the Role of Geopolitical Opportunities in Developing the South-North transit Corridor on Increase of Iran's Convergence with the Member Countries of the Shanghai Cooperation Organization. *Geography and Development*, 21(73), 199-220. [In Persian]
24. Malek Hosseini, S. H. (2021). A review of Iran's major commercial corridors. Isfahan Chamber of Commerce, Industries, Mines, and Agriculture Publications. [In Persian]
25. Marini, M. (2014). The role of energy efficiency for a secure, competitive and sustainable energy.
26. Markovska, N., Taseska, V., Pop-Jordanov, J., 2009. SWOT analyses of the national energy sector for sustainable energy development. *Energy* 34 (6), 752-756.
27. Menhas, R., Mahmood, S., Tanchangya, P., Safdar, M. N., & Hussain, S. (2019). Sustainable development under belt and road initiative: A case study of China-Pakistan economic corridor's socio-economic impact on Pakistan. *Sustainability*, 11(21), 6143.
28. Molae, Y. and Maleki Azinabadi, R. (2019). The study of the energy-centric policy of the West in the Caspian Sea legal regime dilemma. *International Quarterly of Foreign Relations*, 11(2), 103-128. [In Persian]
29. Noorali, H. and Ahmadi, A. (2022). Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. *Human Geography Research*, 54(3), 1161-1187. [In Persian]
30. Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2023). Iran's new geopolitics: Heartland of the world's corridors. *GeoJournal*, 88(2), 1889-1904. <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10727-z>
31. Noorali, H., & Mamadouh, V. (2025). Port power 02: Chinese geoeconomic hopes and American geopolitical fears. *Journal of Transport Geography*, 109, 103957.
32. Noorali, H., Flint, C., & Ahmadi, S. A. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order. *Journal of Transport Geography*, 105, 103483. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>
33. Noruzizadeh, F., Goodarzi, M. and Masoudnia, H. (2022). Geopolitical and Geo-economical Role of Persian Gulf Energy (Oil & Gas) Transit in Implementing Islamic Republic of Iran's Regional Policy. *Geopolitics Quarterly*, 18(3), 228-255. [In Persian]
34. Palu, R., & Hilmola, O-P. (2023). Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review. *Logistics*. 7(3):39. <https://doi.org/10.3390/logistics7030039>.
35. Pesonen, H.L., Horn, S. (2014). Evaluating the climate SWOT as a tool for defining climate strategies for business. *J. Cleaner Prod.* 64, 562-571.

36. Piebalgs, A. (2006). Green paper: a European strategy for sustainable, competitive and secure energy. In CESifo Forum (Vol. 7, No. 2, pp. 8-20). München: ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München.
37. Pirani, S., Naderi, M., & Musavi, S. S. (2023). An Analysis of Islamic Awakening on Energy Corridors. *International Political Economy Studies*, 5(2), 447-476. [In Persian]
38. Pourramezan, P. (2022). Analysis of the effects of the development of transit corridors on the promotion of economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran (case study: South-North Corridor). *International Political Economy Studies*, 5(2), 659-687. [In Persian]
- Hekmatnia, H., & Mousavi, M. (2011). Applications of models in geography with an emphasis on urban and regional planning. Ilm-e Novin Publications, Yazd. [In Persian]
39. Roth, A. (2013). Sustainable development and energy in the European Union.
40. Samolada, M.C., Zabaniotou, A.A., (2014). Energetic valorization of SRF in dedicated plants and cement kilns and guidelines for application in Greece and cyprus.
41. Saraei, M.H & Moayedfar, S., (2008). Socioeconomic items of sustainable urban development in Arid Areas, Ardakan City. *Journal of Geographical Researches*, 23: 65-92. [In Persian]
42. Shaffer, B. (2011). Energy Politics. University of Pennsylvania Press.
43. Simbar, R. and Gholamnia, H. (2021). The Islamic Republic of Iran's Economic Diplomacy with the Eurasian Economic Union (Case Study of tariffs Cooperation). *Central Asia and The Caucasus Journal*, 27(113), 1-20. [In Persian]
44. Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Usmanov, N., & Zaboev, A. (2022). International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure.
45. Wang, S., Abbas, J., Al-Sulati, K. I., & Shah, S. A. R. (2024). The Impact of Economic Corridor and Tourism on Local Community's Quality of Life under One Belt One Road Context. *Evaluation Review*, 48(2), 312-345. <https://doi.org/10.1177/0193841X231182749>.
46. Zhang, W.P., (2016). Analysis of non-traditional security risks along the one belt and one road – taking China's anti-terrorist cooperation with the middle- east countries as an example. *Probe* (03), 186–191.
47. Zhang, Y., & Cheng, L. (2023). The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK. *Transport Policy*, 133, 223-233. *Resour. Conserv. Recycl.* 83, 34–43.