



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

 <http://dx.doi.org/10.22067/pg.2026.97277.1426>

پژوهشی

تبیین سناریوهای آینده کریدور شمال-جنوب برای قدرت ملی ایران

سید مهدی موسوی شهیدی (استادیار گروه ژئوپلیتیک، دانشگاه فرماندهی و ستاد اجا، تهران، ایران، نویسنده مسئول)

mehdi7moosavi@gmail.com

حسن علی‌خواه (دانش‌آموخته کارشناسی ارشد، روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران)

hasan_alikhah@atu.ac.ir

چکیده

در دهه‌های اخیر، کریدورهای ترانزیتی به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های بنیادین قدرت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی کشورها، نقش تعیین‌کننده‌ای در بازتعریف جایگاه آن‌ها در نظام منطقه‌ای و جهانی ایفا کرده‌اند. در این میان، ایران با برخورداری از موقعیت جغرافیایی راهبردی و گذرگاهی منحصر به فرد، ظرفیت بالایی برای ایفای نقش محوری در کریدور ترانزیتی شمال-جنوب دارد؛ با این حال، بهره‌برداری اثربخش از این ظرفیت با مجموعه‌ای از چالش‌ها، عدم قطعیت‌ها و متغیرهای پیچیده داخلی و خارجی مواجه است. از این رو، پژوهش حاضر با هدف شناسایی و تحلیل عوامل و متغیرهای اثرگذار بر این کریدور و تبیین پیامدهای آن بر ابعاد مختلف قدرت ملی ایران انجام شده است. این مطالعه از نظر هدف، کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی با رویکرد آینده‌پژوهی است و داده‌های آن به صورت کتابخانه‌ای و میدانی و با بهره‌گیری از روش مطالعات اسنادی و پیمایشی گردآوری شده است. نمونه‌گیری به شیوه هدفمند و متوالی و در قالب دلفی دو مرحله‌ای انجام گرفت و بر این اساس، ۱۰ نفر از خبرگان، کارشناسان و متخصصان فعال در حوزه ترانزیت و دانشگاه به‌عنوان نمونه پژوهش انتخاب شدند. در ادامه، به منظور شناسایی پیشران‌های کلیدی، از روش تحلیل تأثیرات متقابل استفاده شد؛ بدین ترتیب که ابتدا عوامل اثرگذار شناسایی و ارزیابی شدند و سپس پیشران‌های اصلی استخراج و بر مبنای آن‌ها سناریوهای محتمل آینده کریدور تدوین گردید.

نتایج نشان داد که ظرفیت بنادر، دیپلماسی اقتصادی منطقه‌ای، همکاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و هند، جذابیت سرمایه‌گذاری خارجی، پتانسیل تبدیل ایران به هاب ترانزیتی، مشارکت بخش خصوصی و توسعه زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی، نقش تعیین‌کننده‌ای در آینده این کریدور و تأثیر آن بر قدرت ملی ایران دارند. تحلیل سناریوها نیز حاکی از غلبه سناریوهای آستانه بحران و بحرانی است که بیانگر شکنندگی ساختاری و شکاف معنادار میان ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی بالقوه و قدرت ترانزیتی بالفعل کشور می‌باشد. با این حال، تحقق سناریوی مطلوب از طریق سیاست‌های هماهنگ و اصلاحات

نهادی، می‌تواند این کریدور را به اهرمی راهبردی برای تقویت قدرت اقتصادی، ژئوپلیتیکی و دیپلماتیک ایران تبدیل کند. بنابراین، پژوهش بر ضرورت رویکرد یکپارچه در سیاست‌گذاری ترانزیتی، مبتنی بر توسعه همزمان زیرساخت‌ها، اصلاح حکمرانی ترانزیت و فعال‌سازی دیپلماسی اقتصادی منطقه‌ای تأکید دارد.

واژگان کلیدی: کریدور ترانزیتی شمال-جنوب، قدرت ملی، آینده‌پژوهی، حکمرانی ترانزیت، ایران.

بیان مسئله

طی دهه‌های اخیر، تحولات ساختاری اقتصاد جهانی موجب تشدید روابط فرامرزی و بازتعریف قدرت ملی کشورها در چارچوب عوامل ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ظرفیت‌های ترانزیتی شده است (Bortz & Kaltenbrunner, 2018). در این میان، کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی صرفاً مسیرهای حمل‌ونقل نیستند، بلکه به‌عنوان شریان‌های راهبردی قدرت و ابزارهای اثرگذاری سیاسی-اقتصادی در معادلات منطقه‌ای و جهانی ایفای نقش می‌کنند (Noorali & Ahmadi, 2020). منطقه غرب آسیا به‌واسطه ویژگی‌های ژئواکونومیک خاص و تداوم اهمیت انرژی، همچنان جایگاهی برجسته در اقتصاد جهانی دارد (Pourramazan, 2022). ایران به‌دلیل موقعیت جغرافیایی ممتاز خود، به‌عنوان پل ارتباطی شرق-غرب و شمال-جنوب، نقش کلیدی در ترانزیت بین‌المللی ایفا می‌کند (Khazaei et al., 2025). در این چارچوب، کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) که در سال ۲۰۰۰ با مشارکت ایران، روسیه و هند شکل گرفت، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی قرن حاضر، با هدف کاهش زمان، هزینه و وابستگی به مسیرهای سنتی، ظرفیت بالایی برای توسعه ترانزیت و ایجاد درآمد پایدار برای ایران دارد (Kontsi, 2020; Khazaei et al., 2025). از منظر نظری نیز، رویکردهای ژئوپلیتیک کلاسیک و نوین بر اهمیت کنترل مسیرهای ترانزیتی به‌عنوان یکی از ارکان قدرت ملی تأکید دارند (Pal, 2025). بااین‌حال، با وجود ظرفیت‌های قابل‌توجه این کریدور، شکافی معنادار میان توان بالقوه ژئوپلیتیکی ایران و تحقق عملی آن در قالب قدرت ملی بالفعل وجود دارد؛ شکافی که ناشی از ترکیبی از چالش‌های داخلی نظیر ضعف مدیریتی و زیرساختی، تحریم‌ها و رقابت کریدورهای موازی، و در عین حال فرصت‌هایی همچون همکاری با قدرت‌های اوراسیایی و افزایش درآمدهای ترانزیتی است (Haji Zadeh Quchan Atiq et al., 2021). بر این اساس، پژوهش حاضر با هدف شناسایی و تحلیل عوامل و متغیرهای اثرگذار بر کریدور ترانزیتی شمال-جنوب و تبیین پیامدهای آن بر ابعاد مختلف قدرت ملی ایران انجام شده و با اتکا به چارچوب نظری ترکیبی ژئوپلیتیک اتصال، ژئواکونومیک، موازنه قدرت و نظریه بازی‌ها و با روش توصیفی-تحلیلی، در پی ارائه نقشه راهی برای بهره‌برداری هوشمندانه از فرصت‌ها و مدیریت تهدیدهای این کریدور در جهت تقویت قدرت ملی کشور است. در این راستا، پژوهش به دنبال پاسخگویی به این سوال است که چه عوامل و متغیرهایی عملکرد و توسعه کریدور شمال-جنوب

را شکل می‌دهند و بر اساس آن‌ها چگونه می‌توان سناریوهای مختلف آینده و پیامدهای آن بر قدرت ملی ایران را ترسیم و مدیریت کرد.

ادبیات نظری و پیشینه پژوهش

حمل‌ونقل، به‌عنوان جابه‌جایی انسان و کالا، از دیرباز فعالیتی اساسی و امروزه زیرساختی کلیدی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جوامع است (Khalafi & Radfar, 2023). با گسترش جهانی‌شدن و تجارت بین‌المللی، نقش حمل‌ونقل در قدرت و رقابت کشورها افزایش یافته و نظریه‌پردازان ژئوپلیتیک به آن توجه ویژه‌ای داشته‌اند؛ به‌طوری که مکیندر توسعه حمل‌ونقل ریلی را عامل برتری قدرت خشکی و ماهان اهمیت کشتیرانی را عامل قدرت دریایی دانسته‌اند (Khazaei et al., 2025). کریدورها در حمل‌ونقل بین‌المللی مسیرهای خطی و بزرگ واسطه‌ای برای جابه‌جایی کارآمد کالا و مسافر هستند (Khazaei et al., 2025)، با شبکه‌ای از راه‌آهن، جاده و آبراه، زمان و هزینه حمل‌ونقل را کاهش داده و تجارت و ترانزیت بین‌المللی را تسهیل می‌کنند (Mohammadi et al., 2021)، ضمن آنکه بر امنیت اقتصادی، توسعه و روابط بین‌المللی کشورها تأثیر مستقیم دارند (Li & Wang, 2022). اهمیت کریدورهای ترانزیتی با مفهوم قدرت ملی مرتبط است که شامل قابلیت‌های مادی و غیرمادی کشورها در ابعاد اقتصادی، سیاسی، امنیتی، اجتماعی-فرهنگی و دیپلماتیک است (Achen, 2025; Lović & Timotijević, 2023). در این چارچوب، ژئوپلیتیک به بررسی نقش موقعیت و ویژگی‌های سرزمینی در سرنوشت سیاسی کشورها می‌پردازد (Haji Zadeh Quchan Atiq et al., 2021; Nazari & Noori, 2022). ژئواکونومیک بر به‌کارگیری ابزارهای اقتصادی در اهداف ژئوپلیتیکی تأکید دارد (Lee, 2024; Pal, 2025). کریدورهای ترانزیتی در تلاقی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، فراتر از مسیرهای فیزیکی، به سازه‌های راهبردی تبدیل می‌شوند که جریان‌های اقتصادی و الگوهای دسترسی را بازتعریف کرده و آرایش ژئوپلیتیکی و اقتصاد سیاسی بین‌الملل را تحت تأثیر قرار می‌دهند (Mohamadpour & Boyeh, 2022). کریدورهای راهبردی مانند کریدور شمال-جنوب، با افزایش «وزن ژئوپلیتیکی» کشور میزبان، قدرت اثرگذاری آن را در شبکه‌های ارتباطی و زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای تقویت می‌کنند (Hu et al, 2023)، و از منظر ژئواکونومیک، با کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل، زمینه ادغام اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری و افزایش رقابت‌پذیری ملی را فراهم می‌آورند و منابع درآمد غیرنفتی پایدار ایجاد می‌کنند (Pourramazan, 2022; Amo & Afiong, 2024). همچنین از نظر امنیت ملی، تنوع مسیرها و شرکا تاب‌آوری اقتصادی کشور را در برابر شوک‌های خارجی و فشارهای ژئوپلیتیکی افزایش می‌دهد (Adaiger et al., 2020). در این راستا، کریدور شمال-جنوب برای ایران نمادی از پیوند ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و امنیت ملی است که جایگاه منطقه‌ای، فرصت‌های توسعه‌ای و توان مقابله با محدودیت‌های تحریمی را تقویت می‌کند (Kaplan, 2012).

تأثیر موقعیت جغرافیایی و سیاسی بر کارکرد و نقش آفرینی کریدورهای حمل و نقل

موقعیت مطلق (عرض و طول جغرافیایی) و به‌ویژه موقعیت نسبی یک کشور در شبکه فضایی مبادلات جهانی، همراه با ویژگی‌های طبیعی و مورفولوژیک سرزمین، به‌صورت توأمان ظرفیت ترانزیتی آن را تعیین می‌کنند. کشورهایی که در محل تلاقی حوزه‌های اقتصادی و در مجاورت دریاها یا آزاد یا گلوگاه‌های راهبردی قرار دارند، از «برتری مکانی» برخوردار می‌شوند؛ زیرا می‌توانند زمان و هزینه حمل‌ونقل را کاهش داده و جریان‌های تجاری را به سمت خود هدایت کنند. در این چارچوب، موقعیت ژئوپلیتیکی ایران به‌عنوان حلقه اتصال آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج فارس و شبه‌قاره هند، ظرفیت تبدیل شدن به پل زمینی شمال-جنوب اوراسیا را فراهم کرده و زمینه تقویت کریدور بین‌المللی شمال-جنوب را ایجاد کرده است. با این حال، تحقق این مزیت نسبی وابسته به شرایط طبیعی نیز هست؛ توپوگرافی ناهموار، کوهستان‌ها، بیابان‌ها یا اقلیم‌های سردسیر با یخبندان‌های فصلی می‌توانند هزینه احداث، نگهداری و بهره‌برداری زیرساخت‌ها را افزایش دهند، درحالی‌که دشت‌های هموار توسعه شبکه‌های ریلی و جاده‌ای را تسهیل می‌کنند. همچنین کشورهایی که به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، مانند قزاقستان و ازبکستان، به دلیل محصوربودگی در خشکی ناچار به اتکا بر کریدورهای منطقه‌ای و چندوجهی هستند تا هزینه مبادله و وابستگی ژئوپلیتیکی خود را کاهش دهند. بنابراین، مزیت ترانزیتی کشورها حاصل تعامل «موقعیت نسبی در شبکه جهانی» با «شرایط فیزیکی و دسترسی طبیعی» است؛ عاملی که در ادبیات جغرافیای حمل‌ونقل و اقتصاد فضایی به‌عنوان تعیین‌کننده ساختاری رقابت‌پذیری کشورها در تجارت جهانی شناخته می‌شود (Rodrigue, 2020; Flint & Taylor, 2018; Radelet & Sachs, 1998; Limao & Venables, 2001).

تأثیر عوامل سیاسی و ژئوپلیتیکی بر کارکرد و نقش آفرینی کریدورهای حمل و نقل

ثبات سیاسی و امنیت، بستر نهادی لازم برای عملکرد پایدار کریدورهای حمل‌ونقل را فراهم می‌کند؛ اما همین بستر تحت تأثیر تحریم‌ها و رقابت‌های ژئوپلیتیکی می‌تواند دستخوش بازآرایی شود. به بیان دیگر، امنیت مسیرها شرط اولیه جذب سرمایه، کاهش هزینه بیمه و تضمین جریان مستمر کالا است (Kaplan, 2012)، ولی در سطح کلان‌تر، رقابت قدرت‌های بزرگ و اعمال محدودیت‌های اقتصادی می‌تواند جذابیت یک مسیر را کاهش داده و کشورها را به سمت مسیرهای جایگزین سوق دهد. برای نمونه، تحولات ژئوپلیتیکی پس از بحران اوکراین، جایگاه برخی مسیرهای عبوری از روسیه را تضعیف و هم‌زمان مسیرهای میانی در قفقاز و آسیای مرکزی را تقویت کرد؛ این نشان می‌دهد که امنیت و ژئوپلیتیک به‌صورت هم‌زمان بر الگوی جریان‌های ترانزیتی اثر می‌گذارند. در همین چارچوب، رقابت ساختاری میان قدرت‌ها—به‌ویژه میان غرب و چین—منجر به طراحی ابتکاراتی مانند ابتکار کمربند و جاده شده است که هدف آن ایجاد شبکه‌های جایگزین و کاهش آسیب‌پذیری در برابر فشارهای ژئوپلیتیکی است (Rolland, 2017). بنابراین، ثبات سیاسی در سطح ملی و رقابت ژئواکونومیک در سطح بین‌المللی دو مؤلفه به‌هم‌پیوسته‌اند که هم‌زمان کارکرد، جهت‌گیری و حتی بقای کریدورهای حمل‌ونقل را تعیین می‌کنند.

کریدورهای حمل و نقل ابزار ارتقای قدرت ملی



شکل (۱) مدل مفهومی پژوهش منبع: نگارندگان، ۱۴۰۴

جدول (۱) تطبیقی نظریه ها و کارکرد آن ها در کریدور شمال-جنوب

نظریه	اندیشمند/رویکرد	مفهوم کلیدی	کارکرد در تحلیل کریدور شمال-جنوب
ژئوپلیتیک کلاسیک (هارتلند)	هالفورد مک کایندر	کنترل قلب اوراسیا	تبیین اهمیت راهبردی مسیر عبوری از ایران در ساخت قدرت منطقه ای
ژئوپلیتیک کلاسیک (ریملند)	نیکولاس اسپایکمن	کنترل حاشیه اوراسیا	تأکید بر نقش ایران در اتصال خشکی و دریا و موازنه قدرت
ژئوپلیتیک اتصال	رویکرد معاصر	مدیریت جریان ها و شبکه ها	تحلیل کریدور به مثابه ابزار ارتقای جایگاه ایران از مسیر عبوری به هاب ترانزیتی
ژئواکونومیک	اسکارف و دیگران	اقتصاد به مثابه ابزار قدرت	تبیین نقش کریدور در کاهش هزینه ها، جذب سرمایه و افزایش تاب آوری اقتصادی
نظریه وابستگی و توسعه	رویکرد انتقادی	وابستگی نامتقارن	هشدار نسبت به مخاطرات ادغام نابرابر در شبکه های ترانزیتی جهانی
نظریه بازی ها	رویکرد تحلیلی	تعامل راهبردی بازیگران	تحلیل رقابت و همکاری میان ایران و سایر بازیگران کریدور

ماخذ: یافته های پژوهش

پیشینه پژوهش

در پژوهش‌های انجام‌شده درباره کریدور ترانزیتی شمال-جنوب، بر نقش راهبردی این کریدور در تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و دیپلماتیک ایران و سایر کشورهای مسیر تأکید شده است. هوشمند و رفیع (۱۴۰۴) نشان می‌دهند که کریدور شمال-جنوب صرفاً یک پروژه حمل‌ونقلی نیست، بلکه یک ابزار راهبردی در اقتصاد سیاسی ایران محسوب می‌شود و تقویت و فعال‌سازی این کریدور می‌تواند موجب ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در معادلات منطقه‌ای، افزایش وابستگی متقابل اقتصادی میان ایران و قدرت‌های اوراسیایی، و کاهش آثار محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها شود. جمشیدی (۱۴۰۳) نشان می‌دهند فعال‌سازی کامل این کریدور موجب افزایش حجم تجارت خارجی، رشد درآمدهای ترانزیتی، بهبود موقعیت رقابتی ایران در شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای و تقویت زیرساخت‌های لجستیکی کشور می‌شود. در عین حال، مقاله به چالش‌هایی نظیر کمبود سرمایه‌گذاری، ضعف هماهنگی نهادی، موانع حقوقی و اداری، و تأثیر تحریم‌های بین‌المللی اشاره می‌کند که می‌توانند مانع تحقق کامل منافع اقتصادی آن شوند. محبوبی و همکاران (۱۴۰۲) نشان می‌دهند توسعه این کریدور می‌تواند فرصت‌های ژئوپلیتیکی ایران را برای افزایش همگرایی با برخی اعضای سازمان همکاری شانگهای، به‌ویژه چین و روسیه، تقویت کند؛ هرچند سطح این همگرایی میان کشورهای عضو متفاوت است. سلطانی و خسروی (۱۴۰۱) نیز کریدور شمال-جنوب را عاملی مؤثر در افزایش درآمدهای اقتصادی، اشتغال، سرمایه‌گذاری و امنیت راهبردی کشورهای عبوری دانسته و آن را موجب ارتقای قدرت چانه‌زنی سیاسی ایران معرفی می‌کنند. یافته‌های پیشگامی‌فرد و همکاران (۱۴۰۰) و پوررمضان (۲۰۲۲) بر نقش INSTC در تعمیق روابط اقتصادی ایران با چین و کشورهای منطقه، افزایش وابستگی اقتصادی متقابل و تقویت دیپلماسی اقتصادی تأکید دارد. مطالعات بین‌المللی (Pal, 2025; Vinokurov et al, 2021; Khan, 2021) نشان می‌دهد این کریدور با کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل، ظرفیت جایگزینی مسیرهای سنتی مانند کانال سوئز را دارد، اما کاستی‌های زیرساختی و ضعف هماهنگی‌های نهادی مانع بهره‌برداری کامل از آن شده است. همچنین پژوهش‌هایی مانند شارما (۲۰۱۸) و فدرنکو (۲۰۱۹) بر نقش INSTC در امنیت انرژی، بهبود زیرساخت‌ها و افزایش رقابت‌پذیری کشورهای مسیر در زنجیره تأمین جهانی تأکید دارند. در جمع‌بندی پیشینه می‌توان گفت اغلب مطالعات، بر کارکردهای اقتصادی، ژئوپلیتیکی و دیپلماتیک کریدور شمال-جنوب تمرکز داشته و عمدتاً با رویکرد توصیفی-تحلیلی یا ارزیابی اقتصادی انجام شده‌اند. با این حال، خلأ قابل توجهی در زمینه تحلیل ساختاری روابط میان متغیرهای اثرگذار، شناسایی پیشران‌های کلیدی و ترسیم سناریوهای آینده این کریدور مشاهده می‌شود. نوآوری پژوهش حاضر در همین نقطه قرار دارد؛ به‌گونه‌ای که با بهره‌گیری از روش تحلیل اثرات متقابل (MICMAC) به شناسایی و اولویت‌بندی پیشران‌های راهبردی پرداخته و سپس با استفاده از سناریو ویزارد، سناریوهای محتمل آینده کریدور شمال-جنوب و پیامدهای آن بر قدرت ملی ایران را تدوین می‌کند. بدین ترتیب، این پژوهش از سطح توصیف و ارزیابی اقتصادی فراتر رفته

و با رویکرد آینده پژوهانه، چارچوبی تحلیلی برای سیاست گذاری راهبردی در مواجهه با عدم قطعیت های پیش روی این کریدور ارائه می دهد.

روش پژوهش

پژوهش حاضر با هدف شناسایی و تحلیل عوامل و متغیرهای کلیدی اثرگذار بر کریدور ترانزیتی شمال-جنوب و تبیین پیامدهای آن بر ابعاد مختلف قدرت ملی ایران انجام شده است. در این راستا، سوال اصلی پژوهش چنین مطرح می شود: «چه عوامل و متغیرهای کلیدی بر توسعه و بهره برداری از کریدور ترانزیتی شمال-جنوب اثرگذار هستند و چگونه می توان بر اساس آنها سناریوهای محتمل آینده کریدور و پیامدهای آن بر قدرت ملی ایران را طراحی و مدیریت کرد؟» از نظر هدف، این پژوهش کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی است و با رویکرد آینده پژوهی، اکتشافی و تحلیلی انجام شده است. گردآوری داده ها بر اساس مطالعات اسنادی و پیمایشی صورت گرفت و نمونه گیری به روش هدفمند و متوالی و در قالب دلفی دو مرحله ای انجام شد، به طوری که ۱۰ نفر از خبرگان، کارشناسان و متخصصان حوزه ترانزیت و دانشگاه به عنوان نمونه پژوهش انتخاب شدند. برای شناسایی پیشران های کلیدی، ابتدا با استفاده از مطالعات کتابخانه ای مهم ترین عوامل تأثیرگذار بر رشد و توسعه کریدورهای ترانزیتی ایران شناسایی شد و ۳۴ گویه تدوین گردید. سپس با بهره گیری از روش تحلیل اثرات متقابل (MICMAC)، تأثیرگذاری و روابط ساختاری بین متغیرها بررسی شد و در نهایت با استفاده از نرم افزارهای MICMAC، اکسل و Scenario Wizard، سناریوهای مختلف توسعه کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب و پیامدهای آنها بر قدرت ملی ایران تحلیل و ترسیم گردید. این رویکرد امکان ارائه نقشه راهی راهبردی برای بهره برداری هوشمندانه از فرصت ها و مدیریت تهدیدهای کریدور شمال-جنوب را فراهم می کند.

تجزیه و تحلیل یافته ها

یافته های توصیفی

جدول (۲) ویژگی های جمعیت شناختی متخصصان

شاخص	طبقه بندی	فراوانی	درصد
جنسیت	مرد	۸	۸۰٪
	زن	۲	۲۰٪
مدرک تحصیلی	کارشناسی ارشد	۴	۴۰٪
	دکتر	۶	۶۰٪
سمت سازمانی	عضو هیات علمی دانشگاه	۳	۳۰٪
	مدیر اجرایی حوزه حمل و نقل و ترانزیت	۳	۳۰٪
	کارشناس ارشد سازمان های مرتبط	۲	۲۰٪
پژوهشگر ترانزیت	تخصصی حوزه	۲	۲۰٪

سابقه	۱۰ تا ۱۵	۳	۳۰٪
	۲۰ تا ۲۵	۴	۴۰٪
	بیش از ۲۰	۳	۳۰٪

نتایج توصیفی نشان می‌دهد ۶۰ درصد خبرگان دارای مدرک دکتری و ۴۰ درصد کارشناسی ارشد بوده‌اند که بیانگر سطح علمی بالای گروه و توان مناسب برای تحلیل مفهومی و راهبردی در فرآیند دلفی است. از نظر جایگاه سازمانی، ترکیب متوازی از اعضای هیئت علمی، مدیران اجرایی، کارشناسان ارشد و پژوهشگران تخصصی حضور داشته‌اند که موجب هم‌افزایی دیدگاه‌های نظری و عملیاتی در تحلیل پیشران‌ها شده است. همچنین ۷۰ درصد افراد بیش از ۱۵ سال سابقه تخصصی دارند که نشان‌دهنده عمق تجربی و افزایش اعتبار قضاوت‌های ارائه‌شده در تحلیل اثرات متقابل است. هرچند ترکیب جنسیتی غالباً مردانه است، اما در روش دلفی معیار اصلی انتخاب، سطح تخصص و تجربه خبرگان بوده است.

در این بخش پژوهش، متغیرها و عوامل اثرگذار بر کریدور ترانزیتی شمال-جنوب و پیامدهای آن بر قدرت ملی ایران شناسایی و تحلیل شدند. برای دستیابی به تصویری جامع، از روش پویش محیطی و مرور هدفمند منابع علمی و پژوهشی استفاده شد و ۳۴ متغیر کلیدی در ابعاد اقتصادی، زیرساختی، مدیریتی، نهادی و ژئوپلیتیکی استخراج شد. شدت و جهت روابط میان این متغیرها با استفاده از تحلیل تأثیرات متقابل و نرم‌افزار MICMAC و با مشارکت ۱۰ کارشناس ارزیابی شد. ماتریس 34×34 تأثیر هرکدام از این عوامل بر یکدیگر توسط وزن دهی به متغیرها از صفر تا سه مشخص شد، که با این فرایند تمامی عوامل دخیل در پویایی کریدورهای ترانزیتی همچون یک سیستم با عناصر در همتنیده و به هم پیوسته به صورت یکساختار یا سیستم در نظر گرفته شدند و ارتباط این عوامل با هم مورد سنجش قرار می‌گیرد تا عواملی که برتر و تأثیر گذاری بیشتری دارند (Karimi et al, 2023: 8). نتایج حاصل از ماتریس نشان داد که سیستم از تعاملات گسترده و پیوندهای قوی میان عوامل برخوردار است؛ از ۱۱۲۲ رابطه ممکن، تنها ۳۴ رابطه فاقد ارتباط مستقیم بودند و بیشترین روابط دارای شدت متوسط تا قوی (عدد دو و سه) بودند، که بیانگر پویایی و ناپایداری ساختاری سیستم است. دو بار چرخش داده‌ها نشان داد ماتریس به سطح بهینگی ۱۰۰ درصد دست یافته و انسجام و روایی بالای تحلیل و قضاوت خبرگان را تأیید می‌کند.

جدول (۳) تحلیل اولیه داده‌های ماتریس اثرات متقاطع

ردیف	اندازه ماتریس	ابعاد ماتریس	تعداد تکرار	تعداد صفر	تعداد یک	تعداد دو	تعداد سه	مجموع	درصد پرشدگی
۱	۳۴	۲	۳۴	۲۰۹	۴۱۰	۵۰۳	۰	۱۱۲۲	۹۷/۰۵

میزان سازگاری تأثیرات مستقیم

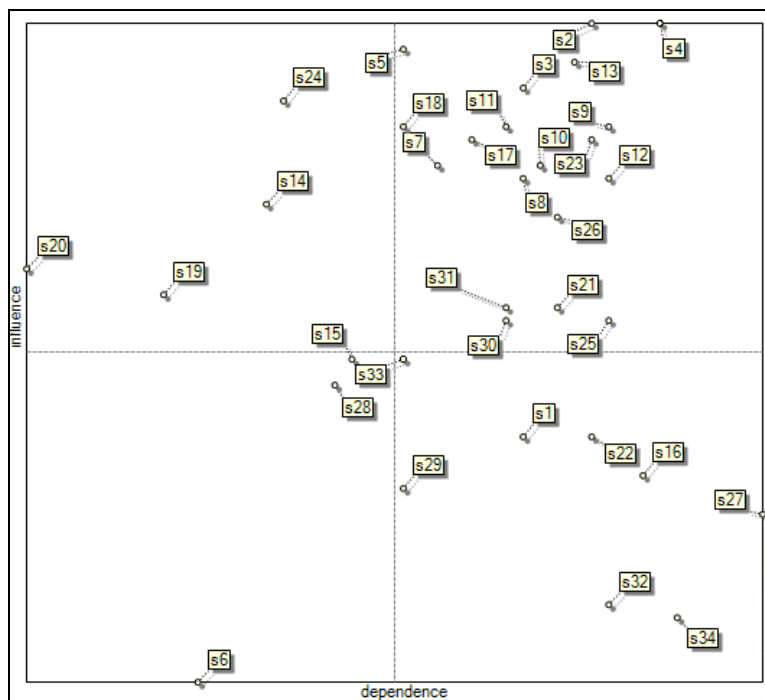
بر اساس نتایج جدول ۲، پایایی دو بُعد «تأثیرگذاری» و «تأثیرپذیری» در چرخش اول تحلیل MICMAC به ترتیب ۱۰۱ و ۹۸ درصد بوده است که نشان‌دهنده همخوانی داده‌ها، انسجام قضاوت خبرگان و قابلیت اعتماد پرسشنامه در مرحله اولیه است. با هدف افزایش دقت و بهبود کیفیت داده‌ها، چرخش دوم انجام شد که نتایج آن پایایی ۹۵ درصد برای تأثیرگذاری و ۱۰۰ درصد برای تأثیرپذیری را نشان داد. این ارقام بسیار مطلوب و قابل قبول بوده و مؤید ثبات داده‌ها و روایی و پایایی بالای پرسشنامه برای تحلیل روابط پیچیده میان متغیرهای اثرگذار بر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب است. در مجموع، گردآوری داده‌ها و ارزیابی خبرگان با دقت و انسجام کافی انجام شده و نتایج تحلیل MICMAC قابل اعتماد و تعمیم‌پذیر است.

جدول (۴) میزان سازگاری تأثیرات مستقیم

تأثیر پذیر	تأثیرگذار	تکرار
%۹۵	%۹۸	۱
%۱۰۰	%۱۰۱	۲

ارزیابی پلان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری متغیرها

نحوه توزیع متغیرها در صفحه پراکندگی تحلیل MICMAC نشان‌دهنده وضعیت پایداری یا ناپایداری سیستم است و در تفسیر ساختار روابط میان عوامل نقش مهمی دارد. در سیستم‌های پایدار، متغیرها به‌وضوح در پنج گروه شامل متغیرهای تأثیرگذار، دوجهی (پیوندی)، تنظیمی، تأثیرپذیر و مستقل جای می‌گیرند و موقعیت هر متغیر نسبت به محورهای تأثیرگذاری و تأثیرپذیری مشخص است، که شناسایی عوامل کلیدی و تحلیل‌های سیاستی را ساده‌تر و قابل اتکا می‌کند. در مقابل، در سیستم‌های ناپایدار، متغیرها عمدتاً در اطراف محور قطری صفحه پراکندگی متمرکز شده و حالتی بینابینی از تأثیرگذاری و تأثیرپذیری دارند، که مرزبندی نقش متغیرها و شناسایی عوامل کلیدی را دشوار می‌سازد (Godet, 2003). نتایج پژوهش نشان می‌دهد که متغیرهای مؤثر بر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب در محور قطری متمرکز شده‌اند و سیستم از نوع ناپایدار و پویا است. همچنین، نرم‌افزار MICMAC تأثیرات متغیرها را در دو سطح «تأثیرات مستقیم» و «تأثیرات غیرمستقیم» تحلیل می‌کند که هر کدام ابعاد متفاوتی از تعاملات میان عوامل را آشکار می‌سازند و در ادامه پژوهش به‌صورت جداگانه تبیین خواهند شد.



شکل (۲) وضعیت عوامل کلیدی در نقشه پراکندگی متغیرها بر اساس تغییرگذاری و تغییر پذیری آنها

جدول (۵) نحوه توزیع متغیرها براساس طبقه بندی آنها

نوع متغیر	گویه
تعیین کننده (تاثیر گذار)	وابستگی فناورانه خارجی، تاب آوری در برابر تحریم، گردشگری کریدوری، مشارکت بخش خصوصی
دو وجهی	ظرفیت بنادر کشور، پتانسیل های ترانزیتی، دیپلماسی اقتصادی منطقه ای، کاهش زمان و هزینه حمل، زیرساخت ریلی و لجستیک، نوسازی ناوگان حمل و نقل، تنوع شیوه های حمل و نقل، کارایی فرایندهای گمرکی، فناوری گمرک و لجستیک، جذابیت سرمایه گذاری خارجی، درآمدزایی ترانزیتی، تنوع شرکای تجاری، رقابت کریدورهای جایگزین
هدف	لجستیک و گمرک هوشمند، محدودیت های بین المللی، تهدیدات سایبری، چالش های حقوقی حمل و نقل
تاثیر پذیر	تهدیدات امنیتی و قاچاق، مهارت نیروی انسانی لجستیک، تنش های امنیتی منطقه ای، بی ثباتی مقررات جهانی، ناپایداری سیاست همسایگان در این ناحیه
تنظیمی	شفافیت مقررات ترانزیت، تضاد منافع قدرت ها، پیشرفت فناوری رقبا
مستقل	سابقه تاریخی ترانزیت

تحلیل صفحه پراکندگی MICMAC نشان می دهد سیستم کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب ناپایدار و پویا است. تمرکز بیشتر متغیرها پیرامون محور قطری نمودار بیانگر تعاملات پیچیده و چندسویه عوامل است که ساختار خطی یا قابل پیش بینی ندارد و جایگاه متغیرها ممکن است در طول زمان تغییر کند. در این چارچوب، متغیرها به

چند گروه شامل تأثیرگذار، دوجهی، تنظیمی، تأثیرپذیر (نتایج سیستم) و مستقل تفکیک شده‌اند که این تقسیم‌بندی امکان تحلیل دقیق‌تر نقش هر عامل در پویایی کلی سیستم را فراهم می‌سازد.

ناحیه اول: این ناحیه شامل عوامل کلیدی و پیشران‌های اصلی سیستم است که بیشترین تأثیرگذاری و کمترین تأثیرپذیری را دارند و نقش تعیین‌کننده‌ای در جهت‌دهی تحولات سیستم ایفا می‌کنند. این متغیرها، که در شمال‌غربی نمودار جای دارند، بحرانی و استراتژیک هستند؛ تغییرات اساسی در سیستم به شدت به آن‌ها وابسته است و مدیریت آن‌ها اهمیت بالایی دارد. عمدتاً این عوامل ورودی و محیطی هستند و کنترل کامل آن‌ها در اختیار سیستم نیست. نمونه‌هایی از این عوامل شامل وابستگی فناورانه خارجی، تاب‌آوری در برابر تحریم‌ها، گردشگری کریدوری و مشارکت بخش خصوصی است که نقش کلیدی در توسعه کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب دارند. ناحیه دوم: شامل متغیرهای دوجهی است که هم‌زمان تأثیرگذار و تأثیرپذیر بوده و در شمال‌شرقی نمودار قرار دارند. این عوامل به‌عنوان پیوندهای واسطه، اثرات سایر متغیرها را منتقل می‌کنند و با درجه‌ای از ناپایداری و عدم قطعیت همراه‌اند. بیشترین تعداد متغیرها در این ناحیه متمرکز شده‌اند، از جمله ظرفیت بنادر، پتانسیل‌های ترانزیتی، دیپلماسی اقتصادی، کاهش زمان و هزینه حمل، زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی، نوسازی ناوگان، تنوع شیوه‌های حمل‌ونقل، کارایی گمرک، فناوری‌های لجستیک، جذابیت سرمایه‌گذاری، درآمدزایی ترانزیتی، تنوع شرکای تجاری و رقابت کریدورهای جایگزین. تمرکز این عوامل نشان‌دهنده حساسیت بالای سیستم نسبت به تغییرات آن‌هاست.

ناحیه سوم: شامل متغیرهای خروجی سیستم است که تأثیرگذاری کمی دارند اما تأثیرپذیری بالایی دارند و بازتاب‌دهنده نتایج عملکرد کلی سیستم هستند. عواملی مانند موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، امنیت مرزی، تهدیدات امنیتی و قاچاق، مهارت نیروی انسانی در لجستیک، تنش‌ها و بی‌ثباتی‌های منطقه‌ای و جهانی در این ناحیه قرار دارند. جایگیری آن‌ها نشان می‌دهد که بیشتر تحت تأثیر پیشران‌ها و عوامل کلیدی سیستم قرار دارند و نقش محرک مستقلی ندارند.

ناحیه چهارم: به متغیرهایی اختصاص دارد که هم از نظر تأثیرگذاری و هم از نظر تأثیرپذیری در سطح پایینی قرار دارند. این عوامل که در ادبیات MICMAC با عنوان متغیرهای مستقل شناخته می‌شوند، نقش حاشیه‌ای‌تری در پویایی سیستم ایفا می‌کنند و در بسیاری از موارد می‌توان از آن‌ها صرف‌نظر کرد. در این پژوهش، عامل «سابقه تاریخی ترانزیت» در این ناحیه قرار گرفته است که بیانگر اثر محدود آن بر تحولات کنونی کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب است.

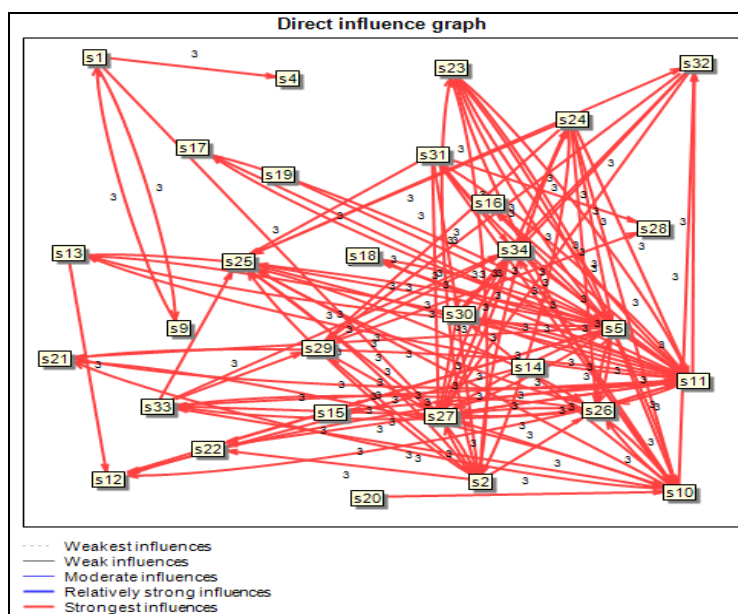
ناحیه پنجم: شامل متغیرهایی است که در مرکز چهار ناحیه اصلی دیگر واقع شده‌اند و وضعیت آن‌ها از قطعیت لازم برخوردار نیست. این متغیرها معمولاً به‌عنوان عوامل تنظیم‌گر و کنترل‌کننده شناخته می‌شوند و این احتمال وجود دارد که در آینده، بسته به شرایط محیطی و سیاستی، به هر یک از نواحی دیگر منتقل شوند. در این پژوهش،

عواملی مانند شفافیت مقررات ترانزیتی، تضاد منافع قدرت‌ها و پیشرفت فناوری رقبا در این ناحیه قرار گرفته‌اند که نشان‌دهنده نقش بالقوه و سیال آن‌ها در ساختار سیستم است.

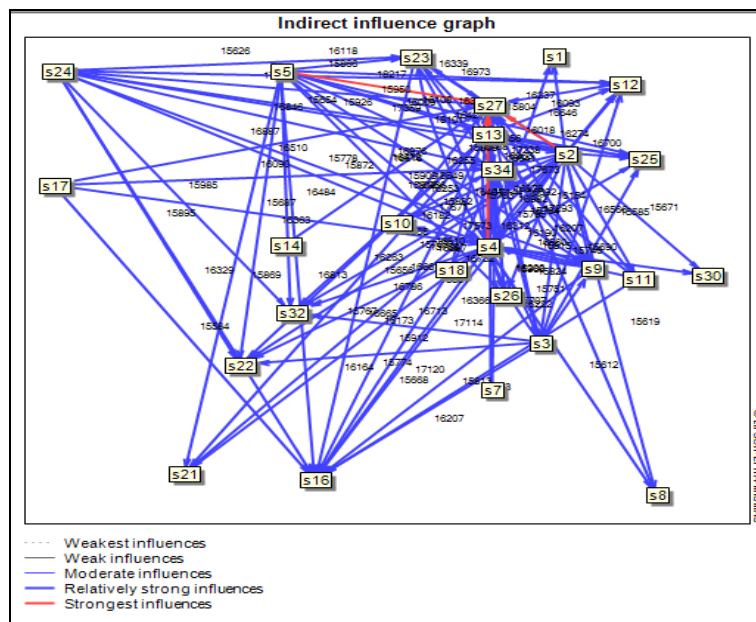
ناحیه ششم: شامل متغیرهایی است که بیشتر تأثیرپذیر بوده و می‌توان آن‌ها را به‌عنوان نتایج نهایی و مسیرهای احتمالی تکامل سیستم در نظر گرفت؛ مانند لجستیک و گمرک هوشمند، محدودیت‌های بین‌المللی، تهدیدات سایبری و چالش‌های حقوقی حمل‌ونقل. مدیریت این متغیرها می‌تواند جهت‌گیری تحولات آینده کریدورهای شمال-جنوب را تحت تأثیر قرار دهد. به‌طور کلی، تحلیل پراکندگی MICMAC نشان می‌دهد سیستم کریدورهای شمال-جنوب ساختاری ناپایدار و پویا دارد و توسعه موفق آن مستلزم توجه هم‌زمان به پیشران‌های کلیدی، متغیرهای دووجهی و عوامل تنظیم‌گر است، که این رویکرد امکان تدوین سیاست‌ها و راهبردهای منعطف و آینده‌نگر در حوزه ترانزیت و لجستیک را فراهم می‌سازد.

گراف اثر گذاری

گراف تحلیل ساختاری با آستانه پوشش ۱۰ درصد، تنها روابط معنادار و قوی میان متغیرها را نمایش می‌دهد و الگوی تعامل عوامل مؤثر بر کریدور ترانزیتی شمال-جنوب را نشان می‌دهد. خطوط جهت‌دار موجود در گراف، مسیر اثرگذاری متغیرها بر یکدیگر را مشخص می‌کنند و رنگ و ضخامت خطوط شدت این اثرگذاری را نشان می‌دهد (قرمز برای قوی و آبی برای متوسط تا ضعیف). تحلیل پراکنش و تراکم روابط بیانگر ساختار غیرتصادفی سیستم و نقش محوری برخی متغیرهاست؛ به‌ویژه متغیرهایی که خطوط خروجی متراکم دارند، نفوذ و اهمیت راهبردی بالایی در شبکه دارند.



شکل (۳) نمودار روابط مستقیم از بین متغیرها (از بسیار ضعیف تا بسیار قوی)



شکل (۴) نمودار روابط غیرمستقیم بین متغیرها (از بسیار ضعیف تا بسیار قوی)

اثرگذارترین و اثر پذیرترین عوامل کلیدی مؤثر بر کردیورهای ترانزیتی شمال و جنوب جمهوری اسلامی ایران در این پژوهش با استفاده از رویکرد آینده پژوهانه و تحلیل ساختاری MICMAC، اثرگذارترین و اثرپذیرترین عوامل کلیدی کردیورهای ترانزیتی شمال-جنوب ایران شناسایی شدند. داده‌ها از طریق پرسشنامه مقایسه زوجی و نظر خبرگان جمع‌آوری و در نرم‌افزار MICMAC پردازش شد تا روابط مستقیم و غیرمستقیم میان ۳۴ عامل تحلیل شود. نتایج نشان داد ۱۰ عامل به‌عنوان پیشران‌های کلیدی شامل ظرفیت بنادر، دیپلماسی اقتصادی منطقه‌ای، همکاری با اتحادیه اوراسیا و هند، جذابیت سرمایه‌گذاری خارجی، تبدیل ایران به هاب ترانزیتی، مشارکت بخش خصوصی، توسعه زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی، کارایی گمرک، تنوع شرکای تجاری و درآمدزایی ترانزیتی نقش محوری و ساختاری در سیستم دارند. این عوامل هم بیشترین قدرت اثرگذاری را دارند و هم تحت تأثیر سایر متغیرها هستند؛ بنابراین مدیریت و تقویت آن‌ها نیازمند برنامه‌ریزی یکپارچه و بلندمدت است تا توسعه پایدار، رقابت‌پذیری منطقه‌ای و بهره‌برداری مؤثر از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی کریدور فراهم شود.

جدول (۶) نتایج اثرگذاری و اثر پذیری مستقیم و غیر مستقیم متغیرها بر یکدیگر

اثرپذیری غیر مستقیم	متغیر	اثرگذاری غیر مستقیم	متغیر	اثرپذیری مستقیم	متغیر	اثرگذاری مستقیم	متغیر	رتبه
۳۵۷	S۲۷	۳۶۶	S۲	۳۵۸	S۲۷	۳۷۰	S۲	۱
۳۴۰	S۳۴	۳۶۶	S۴	۳۳۸	S۳۴	۳۷۰	S۴	۲

۳	S۵	۳۶۲	S۴	۳۳۴	S۵	۳۶۰	S۴	۳۳۳
۴	S۱۳	۳۵۸	S۱۶	۳۳۰	S۱۳	۳۵۷	S۱۶	۳۳۰
۵	S۳	۳۵۰	S۹	۳۲۳	S۲۴	۳۴۹	S۳۲	۳۲۳
۶	S۲۴	۳۴۶	S۱۲	۳۲۳	S۳	۳۴۷	S۲۵	۳۲۱
۷	S۹	۳۳۸	S۲۵	۳۲۳	S۹	۳۳۸	S۲۲	۳۲۱
۸	S۱۱	۳۳۸	S۳۲	۳۲۳	S۱۱	۳۳۶	S۱۲	۳۲۰
۹	S۱۸	۳۳۸	S۲	۳۱۹	S۱۸	۳۳۵	S۹	۳۱۹
۱۰	S۱۷	۳۳۴	S۲۲	۳۱۹	S۲۳	۳۳۵	S۲۳	۳۱۶

با توجه به نتایج اولویت‌بندی نهایی نرم‌افزار میک‌مک، ۱۰ پیشران اثرگذار بر وضعیت آینده کریدور ترانزیتی شمال- جنوب مشخص و برای آن‌ها وضعیت احتمالی طراحی شد. بدین صورت که برای هر یک از عوامل چهار فرض مطلوب، بینابین و ایستا (ادامه وضع موجود)، آستانه بحران و همچنین بحرانی (نامناسب‌ترین حالتی که ممکن است رخ دهد) در نظر گرفته شد. با توجه به نتایج جدول ۵، ۴۰ وضعیت احتمالی طراحی شد و سپس در ادامه از کارشناسان و متخصصان در مورد آن‌ها نظرخواهی شد. برون داد نرم‌افزار سناریوویزارد نشان داد ۱۱ سناریو قوی و با اثرگذاری بالا بر سیستم، ۱۲۱۲ سناریو ضعیف و ۱۴۳ سناریوی ناسازگار پیش‌روی آینده این کریدور ترانزیتی و آینده ایران در رابطه با آن وجود دارد.

جدول (۷) نیروهای پیشران اثرگذار در آینده کریدور ترانزیتی شمال- جنوب و وضعیت‌های احتمالی آن‌ها

کد	وضعیت‌های محتمل	وضعیت	عوامل کلیدی تأثیرگذار
A1	افزایش ظرفیت عملیاتی و تخصصی بنادر جنوبی و شمالی همراه با اتصال مؤثر بر شبکه ریلی	مطلوب	A: ظرفیت بنادر کشور
A2	افزایش محدود ظرفیت بنادر بدون تکمیل زنجیره لجستیکی	بینابین و ایستا	
A3	ظرفیت بنادر تقریباً ثابت مانده و توسعه‌ای متناسب با رشد تقاضای ترانزیتی صورت نگرفته	آستانه بحران	
A4	کاهش سهم بنادر ایران در ترانزیت منطقه‌ای به سبب فرسودگی زیرساخت‌ها، ازدحام، ناکارآمدی مدیریتی و تحریم	بحرانی	
B1	دیپلماسی فعال ترانزیتی با همسایگان، روسیه، هند و آسیای مرکزی	مطلوب	B: دیپلماسی اقتصادی منطقه‌ای
B2	تعاملات اقتصادی وجود دارد اما مقطعی و پروژه‌محور است	بینابین و ایستا	
B3	دیپلماسی اقتصادی محدود به بیانیه‌ها و توافق‌های کم‌اثر	آستانه بحران	

B4	انزوای منطقه‌ای، تعارض منافع با همسایگان و حذف ایران از ابتکارات اتصال منطقه‌ای	بحرانی	
C1	همکاری نهادی و پایدار	مطلوب	C: همکاری با اتحادیه
C2	همکاری تجاری و ترانزیتی در سطح متوسط	بینابین و ایستا	اوراسیا و هند
C3	همکاری‌ها محدود و کند	آستانه بحران	
C4	چرخش هند و اوراسیا به مسیرهای رقیب (زنگزور، دریای سیاه) و کاهش نقش ایران	بحرانی	
D1	سرمایه‌گذاری خارجی در زیرساخت‌های بندری، ریلی و لجستیکی با مشارکت شرکای آسیایی و منطقه‌ای	مطلوب	D: جذابیت سرمایه‌گذاری خارجی
D2	سرمایه‌گذاری محدود و پروژه‌ای، عمدتاً دولتی یا شبه‌دولتی	بینابین و ایستا	
D3	نبود سرمایه‌گذاری جدید به دلیل ریسک بالا و بی‌ثباتی مقررات	آستانه بحران	
D4	فرار سرمایه و توقف پروژه‌های نیمه‌تمام ترانزیتی	بحرانی	
E1	ایران به گره اصلی اتصال شمال-جنوب اوراسیا تبدیل شده و مزیت ژئوپلیتیکی خود را بالفعل کرده است	مطلوب	E: پتانسیل تبدیل ایران به هاب ترانزیتی
E2	ایران یکی از چند مسیر مهم ترانزیتی است، اما هاب غالب منطقه نیست	بینابین و ایستا	
E3	پتانسیل هاب‌بودن باقی مانده ولی بالفعل نشده است	آستانه بحران	
E4	ایران به مسیر حاشیه‌ای تبدیل شده و نقش گذرگاهی خود را از دست می‌دهد	بحرانی	
F1	بخش خصوصی داخلی و منطقه‌ای بازیگر اصلی حمل‌ونقل، لجستیک و خدمات ترانزیتی است	مطلوب	F: مشارکت بخش خصوصی
F2	مشارکت محدود بخش خصوصی در کنار دولت	بینابین و ایستا	
F3	بخش خصوصی کم‌انگیزه و وابسته به دولت	آستانه بحران	
F4	حذف بخش خصوصی از زنجیره ترانزیت و سلطه کامل ساختارهای ناکارآمد دولتی	بحرانی	
G1	تکمیل خطوط کلیدی (رشت-آستارا، چابهار-زاهدان) و اتصال یکپارچه ریلی-بندری	مطلوب	G: توسعه زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی
G2	پیشرفت نسبی زیرساخت‌ها با گلوگاه‌های باقی‌مانده	بینابین و ایستا	
G3	پروژه‌ها نیمه‌تمام و پیشرفت کند	آستانه بحران	
G4	توقف پروژه‌ها و از دست رفتن مزیت رقابتی ایران	بحرانی	
H1	دیجیتالی‌سازی، تسهیل رویه‌ها و کاهش زمان ترخیص	مطلوب	H: کارایی فرآیندهای گمرکی
H2	بهبود نسبی همراه با بوروکراسی باقی‌مانده	بینابین و ایستا	
H3	فرآیندهای پیچیده و زمان‌بر بدون اصلاح ساختاری	آستانه بحران	
H4	فساد، بی‌ثباتی مقررات و افزایش هزینه ترانزیت	بحرانی	
I1	تنوع گسترده شرکای آسیایی، اوراسیایی و منطقه‌ای	مطلوب	I: تنوع بخشی به شرکای تجاری
I2	تنوع نسبی اما تمرکز بر چند شریک خاص	بینابین و ایستا	
I3	وابستگی به شرکای محدود	آستانه بحران	
I4	انزوای تجاری و کاهش تقاضای ترانزیتی	بحرانی	
J1	درآمد پایدار و رو به رشد	مطلوب	J: درآمدزایی ترانزیتی
J2	درآمد متوسط و نوسانی	بینابین و ایستا	

J3	درآمد اندک و غیرراهبردی	آستانه بحران
J4	کاهش شدید درآمد و از دست رفتن توجیه اقتصادی خریدور	بحرانی

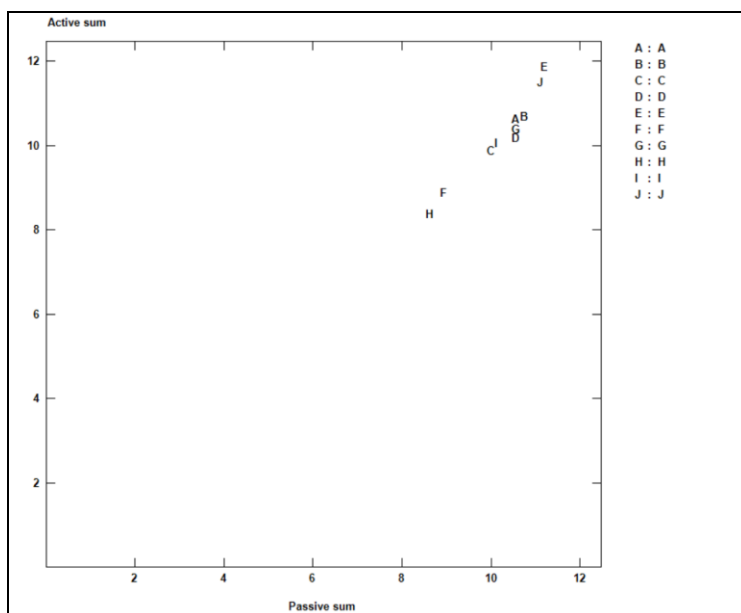
در ادامه به گروه‌بندی سناریوهای محتمل و با سازگاری بالا پرداخته شد. نتایج به دست آمده نشان داد، سناریوهای قوی و محتمل آینده کربدور ترانزیتی شمال- جنوب شامل ۱۱ سناریو است که جمعاً از ۱۱۰ وضعیت احتمالی تشکیل شده‌اند. در این جدول، رنگ قرمز سناریوهای ضعیف و بحرانی، رنگ نارنجی سناریوهای در آستانه بحران، رنگ زرد سناریوهای بینابین و ایستا و رنگ سبز نیز سناریوهای قوی و مطلوب را نشان می‌دهد. همانطور که از نتایج مشخص است، وضعیت‌های در آستانه بحران و بحرانی بر دیگر وضعیت‌ها برتری داشته در حالی که وضعیت مطلوب بخش کم‌تری از صفحه را اشغال کرده است؛ به‌طوری که از مجموع ۱۱۰ وضعیت احتمالی، ۳۹ وضعیت معادل ۳۵/۵ درصد دارای وضعیت در آستانه بحران و به ترتیب ۳۶ وضعیت معادل ۳۲/۷ درصد، ۲۵ وضعیت معادل ۲۲/۷ و ۱۰ وضعیت معادل ۹/۱ درصد دارای وضعیت در آستانه بحران، بینابین و ایستا و سپس مطلوب هستند. نتایج به دست آمده نشان دهنده غلبه سناریوهای با وضعیت آستانه بحران و همچنین بحرانی بر وضعیت سیستم است. به‌طوری که در مجموع ۶۸/۲ درصد از کل وضعیت‌های احتمالی را شرایط نامطلوب تشکیل داده‌اند. بنابراین برای اصلاح کاستی‌های موجود و دستیابی به شرایط مطلوب، نیاز است به برنامه‌ریزی در راستای توجه هرچه بیش‌تر در راستای رونق سناریوی قوی ۱ و همچنین بهبود سناریوهای ضعیف از طریق برنامه‌ریزی‌های منسجم و اصولی توجه گردد. از ۱۱ سناریوی محتمل، تنها سناریوی شماره یک وضعیت مطلوبی دارد. سناریوی شماره ۲ دارای وضعیت بینابین و ایستا و سناریوهای چهار، پنج، شش و هفت دارای وضعیت بحرانی هستند. همچنین وضعیت در آستانه بحران نیز با ۵ سناریو شامل سناریوهای شماره سه، هشت، نه، ده و یازده نیز دارای بیش‌ترین تعداد سناریوهای به دست آمده است.

جدول (۸) وضعیت هر یک از عوامل کلیدی به تفکیک هر سناریو

[illegible]

S5	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی	آستانه	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی
S6	بحرانی	بحرانی	آستانه	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی
S7	بحرانی	بحرانی	آستانه	بحرانی	آستانه	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی	بحرانی
S8	آستانه بحران	ایستا	آستانه	آستانه	آستانه	ایستا	آستانه	آستانه	ایستا	ایستا
S9	آستانه بحران	ایستا	آستانه	آستانه	ایستا	ایستا	آستانه	آستانه	ایستا	ایستا
S10	آستانه بحران	ایستا	آستانه	آستانه	ایستا	آستانه	آستانه	آستانه	ایستا	ایستا
S11	آستانه بحران	ایستا	آستانه	آستانه	ایستا	ایستا	آستانه	آستانه	ایستا	آستانه
جمع‌بندی	مطلوب: ۱ ایستا: ۰ آستانه: ۶ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۵ آستانه: ۱ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۷ آستانه: ۲ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۶ آستانه: ۷ بحرانی: ۲	مطلوب: ۱ ایستا: ۳ آستانه: ۲ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۴ آستانه: ۲ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۵ آستانه: ۵ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۵ آستانه: ۵ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۵ آستانه: ۱ بحرانی: ۴	مطلوب: ۱ ایستا: ۰ آستانه: ۶ بحرانی: ۴

هدف تحلیل سیستم شبکه‌ای، شناسایی ساختار درونی سیستم و تبیین نقش و جایگاه متغیرها بر اساس میزان اثرگذاری و اثرپذیری متقابل آنهاست. این تحلیل با تعیین اهمیت و وزن راهبردی مؤلفه‌ها، متغیرهای کلیدی و نقش‌آفرین در هدایت تحولات آینده سیستم را مشخص می‌کند. جایگاه متغیرها در نمودار شبکه‌ای بیانگر الگوهای تعامل درون‌سیستمی است؛ به گونه‌ای که متغیرهای مستقر در ناحیه شمال‌شرقی دارای نقش دوگانه و فعال، و متغیرهای واقع در ناحیه شمال‌غربی برخوردار از تأثیرگذاری بالا و نقش راهبردی در کنترل و هدایت سیستم‌اند. نتایج نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از متغیرها در نواحی با تعامل و نفوذ بالا قرار دارند که حاکی از انتخاب صحیح عوامل پژوهش و اهمیت آن‌ها به عنوان متغیرهای کلیدی در آینده کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران است. بر این اساس، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های راهبردی آینده این کریدور باید بر محور این متغیرهای کلیدی متمرکز شود.



شکل (۵) سیستم شبکه‌ای نقش عوامل کلیدی در آینده کریدور ترانزیتی شمال جنوب

تحلیل سناریوهای پژوهش

بر مبنای نتایج حاصل از تحلیل ساختاری و برون‌داد نرم‌افزار سناریو ویزارد، آینده کریدور ترانزیتی شمال- جنوب ایران در قالب چهار الگوی کلان سناریویی قابل تبیین است. این سناریوها حاصل ترکیب وضعیت‌های محتمل پیشران‌های کلیدی بوده و بیانگر طیفی از آینده‌های ممکن، محتمل و مطلوب تا نامطلوب برای جایگاه ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و اقتصادی ایران در شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای هستند. توزیع سناریوها نشان می‌دهد سیستم مورد مطالعه از ماهیتی ناپایدار برخوردار بوده و در معرض لغزش به سمت وضعیت‌های بحرانی قرار دارد. امری که ضرورت سیاست‌گذاری فعال و مداخله هدفمند را دوچندان می‌سازد.

سناریوی اول: شرایط بسیار مطلوب با برنامه‌ریزی مناسب (ایران هاب ترانزیتی اوراسیا)

این گروه تنها شامل سناریوی شماره ۱ و تنها سناریوی کاملاً مطلوب کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران است که در آن تمامی پیشران‌های کلیدی در وضعیت مطلوب قرار دارند. در این سناریو، ظرفیت بنادر کشور به‌طور چشمگیر افزایش یافته و در قالب شبکه‌ای یکپارچه با زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی پیوند می‌خورد، به‌گونه‌ای که بنادر شمالی و جنوبی ایران به گلوگاه‌های اصلی تبادل کالا در مسیر شمال-جنوب تبدیل می‌شوند. دیپلماسی اقتصادی فعال و هدفمند، به‌ویژه در تعامل با کشورهای همسایه، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و هند، جایگاه ایران را به‌عنوان بازیگری غیرقابل چشم‌پوشی در اتصال منطقه‌ای تثبیت می‌کند. هم‌زمان، افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری خارجی و مشارکت مؤثر بخش خصوصی، توسعه ترانزیت کشور را شتاب می‌بخشد. تکمیل کریدورهای ریلی کلیدی، ارتقای کارایی و دیجیتالی‌سازی فرآیندهای گمرکی، موجب کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل می‌شود. برآیند این وضعیت، تنوع‌بخشی به شرکای تجاری، افزایش پایدار درآمدهای ترانزیتی و تبدیل ترانزیت به یکی از

ارکان قدرت اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران است. تحقق این سناریوی ایده‌آل مستلزم هم‌راستایی سیاست‌های زیرساختی، نهادی و دیپلماتیک بوده و مقادیر بالای سازگاری آن نشان‌دهنده اهمیت فرض‌های کلیدی در شکل‌دهی آینده مطلوب کریدور شمال-جنوب است.

جدول (۹) میزان سازگاری وضعیت‌های احتمالی سناریوی اول

ارزش سازگاری	فرض	عوامل کلیدی
۱۸	سرمایه‌گذاری خارجی در زیرساخت‌های بندری، ریلی و لجستیکی با مشارکت شرکای آسیایی و منطقه‌ای	سرمایه‌گذاری خارجی در زیرساخت‌ها
۱۸	ایران به گره اصلی اتصال شمال-جنوب اورآسیا تبدیل شده و مزیت ژئوپلیتیکی خود را بالفعل کرده است.	بالفعل کردن مزین ژئوپلیتیکی
۱۸	بخش خصوصی داخلی و منطقه‌ای بازیگر اصلی حمل‌ونقل، لجستیک و خدمات ترانزیتی است	نقش بخش خصوصی
۱۸	تکمیل خطوط کلیدی (رشت-آستارا و چابهار و زاهدان) و اتصال یکپارچه ریلی-بندری	اتصال یکپارچه ریلی
۱۸	تنوع گسترده شرکای آسیایی، اورآسیایی و منطقه‌ای	تنوع شرکا
۱۸	درآمد پایدار و روبه رشد	درآمد پایدار
۱۷	افزایش ظرفیت عملیاتی و تخصصی بنادر جنوبی و شمالی همراه با اتصال مؤثر بر شبکه ریلی	افزایش ظرفیت عملیاتی بنادر
۱۷	دیپلماسی فعال ترانزیتی با همسایگان، روسیه، هند و آسیای مرکزی	دیپلماسی فعال ترانزیتی با همسایگان
۱۷	همکاری نهادی و پایدار	همکاری نهادی و پایدار
۱۶	دیجیتالی‌سازی، تسهیل رویه‌ها و کاهش زمان ترخیص	تسهیل رویه‌ها

سناریوی دوم: ترانزیت پایدار اما محدود با حفظ وضع موجود

گروه دوم سناریوها تنها شامل یک سناریو است که وضعیت «بینابین و ایستا» کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران را توصیف می‌کند. در این سناریو، بخشی از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور فعال شده، اما این ظرفیت‌ها به سطح مزیت رقابتی پایدار و هاب منطقه‌ای ارتقا نیافته‌اند. هرچند بنادر و زیرساخت‌های ریلی پیشرفت نسبی دارند، وجود گلوگاه‌های لجستیکی، بوروکراسی اداری و ناهماهنگی نهادی مانع بهره‌برداری کامل از آن‌ها می‌شود. دیپلماسی اقتصادی و همکاری‌های منطقه‌ای عمدتاً مقطعی و پروژه‌محور بوده و فاقد راهبرد بلندمدت اتصال‌محور است. سرمایه‌گذاری خارجی محدود و بیشتر دولتی یا شبه‌دولتی است و مشارکت بخش خصوصی عمق و پایداری کافی ندارد. در نتیجه، درآمدهای ترانزیتی در سطحی متوسط و نوسانی باقی مانده و ترانزیت هنوز به مؤلفه‌ای

راهبردی در قدرت ملی ایران تبدیل نشده است. این سناریو تداوم وضع موجود اصلاح شده را نشان می‌دهد که در صورت استمرار، می‌تواند موقعیت ایران را در رقابت با کریدورهای جایگزین شکننده سازد.

سناریوی سوم: «لبه شکننده اتصال» (سناریوی آستانه بحران)

گروه سوم سناریوها که بیشترین فراوانی را دارد، بیانگر وضعیت «آستانه بحران» در کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران است؛ وضعیتی ناپایدار و شکننده که نه به فروپاشی کامل انجامیده و نه توان دستیابی به مسیر رشد پایدار را دارد. در این سناریوها، اغلب پیشران‌های کلیدی در حالت بینابین یا ایستا قرار گرفته و برخی نشانه‌های حرکت به سمت بحران را بروز می‌دهند. در این وضعیت، زیرساخت‌های بندری، ریلی و لجستیکی اگرچه فعال‌اند، اما به دلیل کمبود سرمایه‌گذاری، فرسایش تدریجی و ناهماهنگی نهادی، پاسخ‌گوی تقاضای روبه‌رشد ترانزیتی نیستند و گلوگاه‌های اتصال ریلی-بندری موجب افزایش هزینه و زمان حمل و کاهش جذابیت مسیر ایران نسبت به رقبا می‌شود. دیپلماسی اقتصادی نیز عمدتاً واکنشی و کوتاه‌مدت بوده و همکاری‌های منطقه‌ای، از جمله با اوراسیا و هند، به سطحی از نهادینگی نمی‌رسد که ایران را به مسیر ترجیحی و غیرقابل جایگزین تبدیل کند. از منظر اقتصادی، کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری خارجی، احتیاط بخش خصوصی داخلی، بی‌ثباتی مقررات و ناکارآمدی فرآیندهای گمرکی موجب نوسانی شدن و غیرراهبردی بودن درآمدهای ترانزیتی می‌شود. اهمیت این سناریو در حساسیت بالای سیستم به شوک‌های درونی و بیرونی نهفته است؛ به گونه‌ای که هر تنش ژئوپلیتیکی یا تقویت کریدورهای رقیب می‌تواند کشور را به سرعت به سمت سناریوی بحرانی سوق دهد. از این رو، سناریوی آستانه بحران «منطقه خاکستری آینده» است که در آن تصمیمات سیاستی نقش تعیین‌کننده‌ای در جلوگیری از بحران یا حرکت به سوی مسیر مطلوب ایفا می‌کنند.

سناریوی چهارم: حذف تدریجی از شبکه‌های ترانزیتی

گروه چهار سناریوها بحرانی‌ترین وضعیت‌های آینده کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران را دربر می‌گیرد و نامطلوب‌ترین مسیر پیش‌روی این کریدور را ترسیم می‌کند. در این سناریوها، اغلب پیشران‌های کلیدی در وضعیت بحرانی قرار گرفته و سیستم کارکرد راهبردی خود را از دست می‌دهد. فرسودگی و ناتمام‌ماندن زیرساخت‌های بندری و ریلی، ناکارآمدی نهادی، ضعف هماهنگی مدیریتی و انفعال دیپلماسی اقتصادی، همراه با چرخش بازیگران منطقه‌ای به سمت کریدورهای رقیب، موجب حذف تدریجی ایران از شبکه‌های اصلی ترانزیتی می‌شود. در این وضعیت، سرمایه‌گذاری خارجی متوقف شده، بخش خصوصی از زنجیره ترانزیت کنار می‌رود و فرآیندهای گمرکی پیچیده، هزینه‌های بالا و بی‌ثباتی مقرراتی، هرگونه مزیت نسبی مسیر ایران را از میان می‌برد. پیامد این روند، کاهش شدید درآمدهای ترانزیتی و سقوط کریدور شمال-جنوب به سطحی غیرراهبردی است. سناریوی بحرانی نه تنها شکست اقتصادی، بلکه تضعیف جایگاه ژئوپلیتیکی و کاهش قدرت چانه‌زنی منطقه‌ای ایران را نیز در پی دارد و کریدور را به نمادی از فرصت‌های از دست‌رفته تبدیل می‌کند. تحلیل کلی سناریوها نشان می‌دهد

هرچند تحقق سناریوی مطلوب ممکن است، اما غلبه سناریوهای آستانه بحران و بحرانی بیانگر شکنندگی بالای سیستم است. ازاین‌رو، آینده کریدور بیش از آنکه تابع روندهای خودکار باشد، به کیفیت تصمیم‌گیری‌های راهبردی، انسجام سیاست‌ها و مدیریت پیشران‌های کلیدی وابسته است و تمرکز سیاست‌گذاری بر جلوگیری از لغزش به سمت سناریوهای بحرانی، شرط اساسی ایفای نقش ایران به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه‌ای و تقویت قدرت ملی به شمار می‌آید.

بحث و نتیجه‌گیری

بحث پژوهش نشان می‌دهد آینده کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران تنها به مزیت‌های جغرافیایی وابسته نیست، بلکه محصول تعامل پیچیده متغیرهای نهادی، زیرساختی، اقتصادی و دیپلماتیک است. غلبه متغیرهای کلیدی و دوجبه‌ی در تحلیل MICMAC، حساسیت بالای سیستم و وابستگی آن به کیفیت حکمرانی ترانزیتی را نشان می‌دهد. تمرکز سناریوهای آستانه بحران و بحرانی حاکی از آن است که نبود سیاست‌گذاری منسجم، هماهنگی نهادی و دیپلماسی فعال می‌تواند ظرفیت بالقوه ایران را آسیب‌پذیر کند. پژوهش بر شکاف میان «اتصال فیزیکی» و «اتصال نهادی» تأکید دارد و نشان می‌دهد توسعه زیرساخت‌ها بدون اصلاح فرآیندهای گمرکی، بهبود محیط سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی، توان ترانزیتی کشور را بالفعل نمی‌کند (Shirazi et al., 2025). یافته‌ها همچنین با نتایج محبوبی و همکاران (۱۴۰۲) همسو است، اما تحقق فرصت ژئوپلیتیکی کریدور وابسته به توان داخلی ایران در ایفای نقش شریکی قابل اتکا است. تحلیل سناریوهای بحرانی نشان می‌دهد در صورت تعلل، کریدورهای رقیب می‌توانند جایگاه ایران را در شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای تضعیف کنند. پیامد علمی پژوهش ضرورت رویکرد سیستمی و آینده‌نگر و از منظر سیاستی، نیاز به هم‌زمانی توسعه زیرساخت‌ها، اصلاح حکمرانی ترانزیتی، تقویت دیپلماسی اقتصادی، افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری و نهادینه‌سازی نقش بخش خصوصی را برجسته می‌کند. نتیجه‌گیری پژوهش بیان می‌کند که در عصر جهانی‌شدن، قدرت ملی کشورها به شدت تحت تأثیر عوامل ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و ظرفیت‌های ترانزیتی بازتعریف می‌شود و کریدورها نقش کلیدی در جایگاه منطقه‌ای و جهانی دارند. ایران با موقعیت گذرگاهی منحصربه‌فرد، ظرفیت بالایی برای ایفای نقش محوری در کریدور شمال-جنوب دارد، اما بهره‌برداری مؤثر از این ظرفیت با چالش‌ها و عدم قطعیت‌های متعدد مواجه است. تحلیل MICMAC و سناریونویسی نشان می‌دهد سیستم کریدور پویا و حساس است و آینده آن بیشتر به کیفیت مدیریت و سیاست‌گذاری در حوزه‌های زیرساختی، نهادی، اقتصادی و دیپلماتیک وابسته است. عوامل کلیدی شامل ظرفیت بنادر، توسعه زیرساخت‌های ریلی و لجستیکی، دیپلماسی اقتصادی منطقه‌ای، همکاری‌های بین‌المللی، مشارکت بخش خصوصی، کارایی گمرکی و درآمدزایی ترانزیتی هستند. یافته‌های سناریونویسی حاکی از غلبه سناریوهای ناپایدار و بحرانی است که شکاف میان ظرفیت بالقوه و عملکرد بالفعل ترانزیتی را نشان می‌دهد و تداوم وضعیت‌های بینابین خطر حذف ایران از رقابت کریدورهای منطقه‌ای را افزایش می‌دهد. پژوهش

تأکید می‌کند که با مدیریت هوشمندانه، این کریدور می‌تواند به اهرمی راهبردی برای تقویت قدرت ملی ایران تبدیل شود، مشروط بر رویکرد یکپارچه شامل توسعه زیرساخت‌ها، اصلاحات نهادی، ارتقای دیپلماسی اقتصادی و مشارکت مؤثر بخش خصوصی.

توصیه‌های کلیدی برای سیاست‌گذاران دفاعی

پایش و مدیریت رقابت کریدورهای منطقه‌ای از منظر منافع امنیت ملی ایران.

تقویت نقش دیپلماسی دفاعی در پشتیبانی از دیپلماسی اقتصادی ترانزیتی.

سرمایه‌گذاری هدفمند در امنیت سایبری و اطلاعاتی زیرساخت‌های ترانزیتی

نهادینه‌سازی نگاه امنیتی-راهبردی به کریدور شمال-جنوب به‌عنوان بخشی از قدرت ملی

تقویت امنیت زیرساخت‌های حیاتی ترانزیتی در برابر تهدیدات ترکیبی و غیرمتقارن

تضاد منافع

بدین وسیله نویسندگان تصریح می‌نمایند که هیچ گونه تضاد منافی در خصوص پژوهش حاضر وجود ندارد.

منابع

- Akbari, M., Ghazi, H., & Ghafarlu, A. (2022). The role of railway transit in enhancing the geopolitical status of Chabahar Port. *Geopolitics*, 18(3), 70-100. <https://doi.org/20.1001.1.17354331.1401.18.67.3.3> (in Persian).
- Bersaglio, B., Enns, C., Karmushu, R., Luhula, M., & Awiti, A. (2021). How development corridors interact with the Sustainable Development Goals in East Africa. *International Development Planning Review*, 43(2), 231-256. <https://doi.org/10.3828/idpr.2020.7>
- Bortz, P. G., & Kaltenbrunner, A. (2018). The international dimension of financialization in developing and emerging economies. *Development and Change*, 49(2), 375-393. <https://doi.org/10.1111/dech.12371>
- Dehghani Firouzabadi, S. J., & Damnpak Jami, M. (2016). The economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran in Central Asia: Evaluation of 25 years of economic relations between Iran and the republics after independence. *Quarterly Journal of Central Asia and Caucasus Studies*, 22(96), 25-66 (in Persian).
- Ehteshami, A., & Horesh, N. (Eds.). (2022). *Iran's strategic relations with China and Russia*. Edinburgh University Press. <https://doi.org/10.1086/693315>
- Fedorenko, R. V. (2019). Modern issues of development of the customs and logistics infrastructure of the international north-south transport corridor. In *Sustainable growth and development of economic systems: Contradictions in the era of digitalization and globalization* (pp. 63-75). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-11754-2_5
- Flint, C., & Taylor, P. J. (2018). *Political geography: World-economy, nation-state and locality* (7th ed.). Routledge.
- Flint, C. (2021). *Introduction to geopolitics* (4th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003138549>
- Ghahremani, M. J., Ghaderi Hojjat, M., & Khorasgani, E. (2019). The role of the China-Pakistan economic corridor from the perspective of China's new position in the international system. *Political Geography Research*, 4(4), 39-59. <https://doi.org/10.22067/pg.v4i4.86693> (in Persian).

- Golkarami Abad, A., Karimi Pour, Y., Motaghi, A., & Rabiei, H. (2018). Explaining the geopolitics of the foreign policy of the Islamic Republic of Iran with emphasis on its geoeconomic capabilities. *Applied Research in Geographical Sciences*, 18(49), 37-57. <https://doi.org/10.29252/jgs.18.49.37> (in Persian).
- Haji Zadeh Quchan Atiq, Z., Ahmadi Nohdani, S., Farajirad, A., & Mahkoui, H. (2021). Geopolitical explanation of China's Belt and Road Initiative and its impact on Iran-China relations. *Political Geography Research*, 6(3), 138-156. <https://doi.org/10.22067/erd.2022.74834.1095> (in Persian).
- Hu, W. S., Shan, Y., Deng, Y., Fu, N., Duan, J., Jiang, H., & Zhang, J. (2023). Geopolitical risk evolution and obstacle factors of countries along the Belt and Road and its types classification. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(2), 1618. <https://doi.org/10.3390/ijerph20021618>
- Hushmand Naneh Kran, D & Rafi, H. (2025). North-South Corridor and its Role in Iran's Political Economy. *Central Asian and Caucasian Studies*. No (130),95-115. (in Persian). <https://doi.org/10.22034/ca.2025.729393>
- Jafari, S., & Aslani, M. (2021). The geoeconomic implications of the International North–South Transport Corridor for Iran. *Eurasian Geography and Economics*, 62(4), 421–443.
- Jamshidian Tehrani, M., & Golshan Khavas, R. (2024). Analyzing the potential of the Southern Corridor in competition with China-Europe freight transport corridors using multi-criteria decision-making. *International Journal of Civil Engineering*, 22(12), 2283–2302. <https://doi.org/10.1007/s40999-024-01011-x>
- Jamshidi, S. (2024). Economic Analysis of the Effects of North-South Corridor on Iran's Economic Development: Opportunities and Challenges. *Strategic Theorizing*, 3(3). 25-40. (in Persian)
- Kaplan, R. D. (2012). *The revenge of geography: What the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. Random House. <https://doi.org/10.1080/2325548X.2013.785741>
- Karimi Aghche, R., Shaterian, M., & Darabi, S. (2023). Identifying factors affecting urban flourishing (Case study: Kashan city). *10th Conference on Modern Studies and Research in Civil Engineering, Architecture and Urban Future*. <https://civilica.com/doc/1744563> (in Persian).
- Katzman, K. (2023). Iran sanctions. *Congressional Research Service Report*.
- Keshavarzian, A. (2022). Iran's multialignment foreign policy. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 24(1), 1–20.
- Khalafi, S., & Radfar, E. (2023). Evaluation of Iran's rail transit corridors: Challenges and development opportunities. *Modern Research Approaches in Management and Accounting*, 7(24), 984-995. ISSN: 2588-4573 (in Persian).
- Khan, I., & Syed, K. H. (2021). Pakistan relations with Azerbaijan in 21st century. *Pakistan Social Sciences Review*, 5(1), 667–679. [https://doi.org/10.35484/pssr.2021\(5-1\)50](https://doi.org/10.35484/pssr.2021(5-1)50)
- Khazaei, A., Mohammadi, A., & Jahanbakhsh, M. (2025). The position of transit corridors in the future of West Asia region and the prospect of Iran's role-playing. *Road*, 33(124), 483-496. <https://doi.org/10.22034/road.2025.497508.2354> (in Persian).
- Kaplan, R. D. (2012). *The revenge of geography: What the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. Random House.
- Lee, J. (2024). Defining geoeconomics, economic statecraft, and the political economy of national security. *Oxford University Press*. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780197673546.013.3>
- Li, S., & Wang, D. (2022). Establishment and evaluation of national power index system: Evidence from evidence-based analysis. *Pacific Focus*, 37(1), 213–245. <https://doi.org/10.1111/pafo.12204>
- Lović, V., & Timotijević, G. (2023). The relationship between the national powers of the world powers and impact on the Republic of Serbia. *Megatrend Revija*, 20(1), 243–257. <https://doi.org/10.5937/megrev2301243l>
- Lima, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *World Bank Economic Review*, 15(3), 451–479. <https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451>
- Mahboubi, F., Hafeznia, M. R., Akhbari, M., & Ghorbani Nejad, R. (2023). Explaining the role of geopolitical opportunities in the development of the south-to-north transit corridor on increasing

Iran's convergence with member countries of the Shanghai Cooperation Organization. *Geography and Development*, 21(73), 199-220. <https://doi.org/10.22111/gdij.20234.5629.3526> (in Persian).

Markhulia, G. (2024). Geopolitics – A threat to international relations. <https://doi.org/10.52340/isj.2024.29.17>

Moghadam, A. (2023). Iran and the new great game in Eurasia. *Orbis*, 67(1), 85–101.

Mohamadpour, A., & Boyeh, CH. (2022). Development of the Persian Gulf-Mediterranean transit axis and its security-economic consequences in regional and global geopolitical relations. *Defense Economics and Sustainable Development*, 7(26), 119-137. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.25382454.1401.7.26.6.6> (in Persian).

Mohammadi, M., Shahparvari, S., & Soleimani, H. (2021). Multi-modal cargo logistics distribution problem: Decomposition of the stochastic risk-averse models. *Computers & Operations Research*, 131, 105280. <https://doi.org/10.1016/j.cor.2021.105280>

Mousavi, S. S., Ghafari, M., & Shariati, S. (2021). Geopolitical consequences of expanding cooperation between China and Turkey on the Islamic Republic of Iran (Case study: Connection of the Middle Corridor and Belt and Road projects). *Geopolitics*, 17(2), 119-148. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.17354331.1400.17.62.5.8> (in Persian).

Nazari, N., & Noori, A. M. S. (2022). The role of geopolitical factors in neighboring countries and region powers in the continuation of the Afghanistan crisis. *Technium Social Sciences Journal*, 37, 526. <https://doi.org/10.47577/tssj.v37i1.7500>

Nejad, G. B., & Pandey, S. K. (2017). Iran: India's new gateway to Central Eurasia, the case of the International North–South Transport Corridor. <https://doi.org/20.1001.1.20088221.2017.8.25.1.1>

Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2020). Investigating the role of ports in political geography/geopolitics theories and presenting the theory of port power. *Political Geography Research*, 5(4), 91-114. <https://doi.org/10.22067/pg.v5i4.89374> (in Persian).

Noorali, H., & Ahmadi, S. A. (2022). Analyzing Iran's geopolitical role in international corridors and presenting the model of Iran as the corridor heartland of the world. *Human Geography Research*, 54(3), 1161-1187. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2022.331764.1008388> (in Persian).

O'Sullivan, M. (2020). *The levelling: What's next after globalization*. PublicAffairs.

Pal, L. C. (2025). The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: Potential and impediments. *Brazilian Journal of Political Economy*, 44(3), 284–289. <https://doi.org/10.1590/0101-31572024-3556>

Pourramazan, P. (2022). Analyzing the effects of transit corridors development on enhancing the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran; Case study: North-South Corridor. *Quarterly Journal of International Political Economy Studies*, 5(2), 659-687. <https://doi.org/10.22126/ipes.2022.7832.1472> (in Persian).

Radojević, S. (2024). Geopolitics and the permanent significance of space in international politics. *Nacionalni Interes*, 49(3), 91–106. <https://doi.org/10.5937/nint49-52892>

Rolland, N. (2021). *China's Eurasian century? Political and strategic implications of the Belt and Road Initiative*. National Bureau of Asian Research.

Radelet, S., & Sachs, J. D. (1998). Shipping costs, manufactured exports, and economic growth. Harvard Institute for International Development.

Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge.

Rolland, N. (2017). China's Eurasian century? Political and strategic implications of the Belt

Sarma, H. C. (2018). Turning the international North-South corridor into a “digital corridor”. *Сравнительная политика*, 9(4), 124–138. <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2018-10008>

Shirazi, L., Sahebgharani, A., & Tamnai, M. (2025). Measuring the potential capacity to attract transit cargo from international transport corridors with a special focus on Iran. *Geopolitics*, 21(1), 244-270. <https://doi.org/10.22034/igq.2024.472263.1930> (in Persian).

Torbakov, I. (2022). The Nagorno-Karabakh conflict and the shifting geopolitical landscape in the South Caucasus. Wilson Center, Kennan Institute.

- Vaisi, M. (2017). Investigating the geopolitical and geoeconomic competitions between Pakistan and Iran in creating the North-South Eurasia corridor: Advantages and threats. *Geopolitics*, 13(1), 101-124. <https://doi.org/20.1001.1.17354331.1396.14.45.4.5> (in Persian).
- Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Shashkenov, M., & Zaboev, A. (2021). The International North–South Transport Corridor: Promoting Eurasia's intra-and transcontinental connectivity. *SSRN*. <https://ssrn.com/abstract=4008994>
- World Bank. (2023). Connecting to thrive: Challenges and opportunities of transport integration in *Eurasia*. World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1635-2>
- Zafar, M. R., & Sattar, N.O. (2025). Geopolitics of connectivity in the 21st century and the changing world order. *Global Foreign Policies Review*, 7(4), 37–47. [https://doi.org/10.31703/gfpr.2024\(vii-iv\).05](https://doi.org/10.31703/gfpr.2024(vii-iv).05)