



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)
<http://dx.doi.org/10.22067/pg.2021.27339.0>



پژوهشی

بررسی نقش موقعیت گذرگاهی در قدرت ملی، مورد مطالعه: کشور ایران

محمد رضا حافظ نیا (استاد جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران)

hafezn_m@modares.ac.ir

سیروس احمدی نوحدانی (استادیار جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران)

sahmadi@modares.ac.ir

مهدی نوری روستای (کارشناس ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. نویسنده مسئول)

norri010198@gmail.com

چکیده

ترانزیت عامل مهمی برای افزایش قدرت ملی کشورها است. ایران با داشتن موقعیت گذرگاهی در موقعیت مطلوبی قرارداد و علیرغم ظرفیت‌ها و پارامترهای جغرافیایی، در بهره‌برداری از این ظرفیت با وضعیت مطلوب فاصله زیادی دارد. در این پژوهش با گردآوری اطلاعات و ارزیابی یافته‌های به‌دست‌آمده از منابع کتابخانه‌ای و میدانی ضمن ارزیابی حجم فعلی ترانزیت (نفی و غیرنفی) ایران و همچنین مقایسه عملکرد ایران با سایر مسیرهای ترانزیتی، به بررسی وضعیت گذرگاهی ایران و نقش آن بر درآمد ملی و همچنین قدرت ملی پرداخته شده است. در این زمینه پرسشنامه‌ای طراحی شده شامل 8 مؤلفه که هرکدام از متغیرها با روش‌های آماری و با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته‌اند. با توجه به یافته‌های پژوهش، می‌توان نتیجه گرفت که استفاده از موقعیت گذرگاهی کشور در افزایش قدرت کنترلی و نیز تأمین امنیت ملی نقش بسزایی دارد. همچنین باعث تولید شغل و افزایش درآمد و ارزآوری می‌شود که خود عاملی برای رونق اقتصادی است؛ بنابراین، با توجه به اینکه هرکدام از شاخص‌ها و پارامترهای مطرح شده در افزایش قدرت ملی نقش دارند می‌توان نتیجه گرفت که کشور ایران می‌تواند با استفاده از موقعیت گذرگاهی، قدرت ملی خود را افزایش دهد و منزلت ژئوپلیتیکی خود را نیز بهبود بخشد.

واژگان کلیدی: قدرت ملی، موقعیت گذرگاهی، ایران، وزن ژئوپلیتیکی.

۱- مقدمه

از گذشته تاکنون همواره شاهد این حقیقت بوده‌ایم که کشورهایی که به‌صورت گذرگاه بوده‌اند و به‌نوعی امکان تردد را برای کشورهای دیگر به وجود آورده‌اند، چه زمینی، دریایی، هوایی و چه به‌صورت عبور فیبر نوری و مخابراتی، حالت کنترلی و فرادستی برای آن‌ها به وجود آمده است. در واقع وقتی که کشور به‌عنوان یک کریدور یا گذرگاه شناخته شود، با

به وجود آمدن زیرساخت‌ها و امکان دهی هر چه بیشتر برای این امر و همچنین تأمین امنیت از طریق برنامه‌ریزی‌های مدون به نحوی که این امنیت برای کشورهای ترددکننده که از این گذرگاه تردد می‌کنند قابل محرز باشد، می‌تواند شرایط خاصی را برای کشور به وجود آورد که تاکنون چنین شرایطی را مورد استفاده مناسب قرار نداده است. در واقع این شرایط می‌تواند ابتکار عمل و امکان کنترل بر روی کشورهای ترددکننده را به وجود آورد (Hafeznia, Interview:2017). کشور ایران با وجود دارا بودن موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی، تاکنون به شکل مطلوبی از آن استفاده نکرده است که این موقعیت به نظر می‌رسد می‌تواند در افزایش درآمد ملی و قدرت ملی آن نقش داشته باشد. بسیاری از کشورهای جهان که از نظر موقعیت ژئوپلیتیکی و گذرگاهی در وضعیت پایین‌تری نسبت به کشور ایران هستند از این موقعیت نهایت استفاده را کرده‌اند و درآمدهای زیادی را در قالب درآمدهای ترانزیتی برای خود به دست آورده‌اند. لذا کشور ایران با وجود موقعیت مناسب، تاکنون به شکل مطلوبی از موقعیت گذرگاهی خود که از جنبه‌های مختلف به‌عنوان یک مزیت محسوب می‌شود بهره لازم را کسب نکرده است.

۲- مبانی نظری پژوهش

۲-۱- قدرت ملی:

قدرت ملی به مجموعه‌ای از توانایی‌های مادی و معنوی گفته می‌شود که در قلمرو یک واحد جغرافیایی - سیاسی به نام کشور وجود دارد. قدرت وقتی در قالب یک جامعه یا ملت نگریسته می‌شود و برآیند توانایی‌های آن جامعه یا ملت باشد، از آن به قدرت عمومی و کلی تعبیر می‌شود (zargani,2013). قدرت ملی از جمله مفاهیمی است که در اذهان، اندیشه‌ها و عمل ملتها و حکومت‌ها اهمیتی فراوان دارد. صاحب‌نظران و نظریه‌پردازان متعددی در رابطه با قدرت ملی، نظریات و عقاید خود را مطرح کرده‌اند. فردریک راتزل به نقش دو عامل وسعت و موقعیت کشورها در سیاست و قدرت پرداخته و برای رشد فضای کشورها قوانین و ضوابطی مطرح کرده است که به قوانین هفتگانه معروف‌اند (yazdanpanah,2018). قدرت ملی بر اساس مؤلفه‌های ساختاری وزن ژئوپلیتیک تولیدشده و در نهایت منزلت ژئوپلیتیکی کشور را شکل می‌دهد (ketabi and mohammad esmael,2019). برای تشخیص قدرت ملی یک کشور نمی‌توان بر روی یک عنصر به‌تنهایی تکیه کرد (mohammadin at al,2013). عوامل و منابع اصلی شکل‌دهنده قدرت ملی کشورها در حوزه‌های مختلفی قرار دادند. بدین ترتیب عوامل اقتصادی، فردی و شخصیتی، جغرافیایی، علمی و روحانی، اجتماعی و نظایر آن جملگی می‌توانند منشأ قدرت کشورها باشند که در یک کارکرد جمعی به تولید قدرت ملی می‌پردازند (zargani,2013).

۲-۲- موقعیت گذرگاهی:

موقعیت گذرگاهی یعنی محل عبور و مرور و قرار گرفتن بر سر چهارراه و محل عبور حمل‌ونقل منطقه‌ای و بین‌المللی. موقعیت گذرگاهی القاکننده این نکته است که به واسطه این موقعیت، محیط طبیعی و سرزمین امکانات و فرصت‌های

متفاوتی را در اختیار ملت آن سرزمین قرار داده است (Hafeznia, Interview, 2017). در تعریفی دیگر، موقعیت گذرگاهی حالتی است که یک کشور در کنار تنگه‌های مهم قرار داشته باشد؛ مانند کشور ترکیه که تنگه‌های به سفر و دارانل را در اختیار دارد. این تنگه‌ها هم از حیث نظامی و هم از جهت اقتصادی دارای اهمیت زیادی هستند؛ زیرا بر معیار حمل و نقل کالا و تردد افراد و نیروها نظارت دارد (Etaat, 1998:37-38).

۳-۲- وزن ژئوپلیتیکی

وزن ژئوپلیتیکی موقعیت یک کشور یا منزلت آن را در مجموعه‌ای از کشورها یا در یک سیستم ژئوپلیتیک جهانی و منطقه‌ای نشان می‌دهد (aazami, 2008). نظریه وزن ژئوپلیتیکی توسط محمدرضا حافظ نیا ارائه گردیده است. وزن ژئوپلیتیکی عبارت است از ثقل نیروها و عوامل مثبت و منفی مؤثر در قدرت ملی یک کشور. به عبارتی جمع جبری عوامل قدرت ملی (hafeznia, 2018:184)؛ بنابراین در برآورد وزن ژئوپلیتیکی به نقش عوامل و متغیرهای مؤثر در قدرت ملی در ابعاد مختلف نه‌گانه (سرزمینی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی، نظامی، علمی-تکنولوژیکی، فضائی و فرامرزی) باید توجه شود و در مدل برآورد نقش مثبت یا منفی آن‌ها لحاظ گردد تا برآورد وزن ژئوپلیتیکی به نتیجه‌ای واقعی برسد (rahimi, 2014:196,197).

۲-۴- ترانزیت:

ترانزیت در لغت به معنای گذر، عبور، حمل و نقل یا ترابری آمده است (afshordi & naderi, 2020). به عبارتی ترانزیت کالا به مفهوم ورود کالا از مرز یک کشور و خروج از مرز یک کشور است. محموله‌های ترانزیتی که از یک کشور از امکانات زیر بنایی حمل و نقل، امکانات رفاهی و سایر خدمات آن کشور بهره می‌گیرند و عوارض ترانزیتی پرداخت می‌کنند (ahmadi partovi, 2009).

۵-۲- موقعیت حایل

کشورهای ضعیفی را که اغلب به منظور جلوگیری از اصطکاک و کشمکش بین دو کشور قوی به وجود آمده‌اند را، حایل می‌گویند (mirheydar at al, 2015:161). در واقع، فضای جغرافیایی دارای واحد یا واحدهای سیاسی مستقل اما بی‌طرف که میان دو یا چند قدرت برتر و رقیب یا میان حوزه نفوذ دو قدرت یا دو بلوک قدرت برتر و رقیب قرار داشته و این دو قدرت را از یکدیگر جدا ساخته و امکان برخورد و درگیری میان آن‌ها را کاسته و این قدرت‌ها بر حایل بودن این فضا توافق کرده باشند (Ahmadi nohadani, 2015). ایران در دو سده اخیر به دلیل رقابت قدرت‌های برتر جهانی موقعیت حایل میان روسیه و بریتانیا، سپس میان روسیه و آمریکا پیدا کرد. این موقعیت حاصل جغرافیای ایران است. در طی قرن نوزدهم دو قدرت بریتانیا و روسیه دست به جهان‌گشایی زدند و هر دو این جهان‌گشایی را به سمت سرزمین‌های ایران انجام دادند که در نتیجه آن بسیاری از مناطق ایران در شمال توسط روس‌ها، در شرق و جنوب توسط بریتانیا از ایران جدا شد و ایران در موقعیت حایل میان این دو قدرت قرار گرفت. (Ahmadi at al, 2014:4).

۶-۲- موقعیت ترانزیتی ایران و مسائل مربوط به امنیت مرز و قاچاق

از گذشته‌های بسیار دور تاکنون به سبب موقعیت خاص جغرافیایی ایران که در مسیر عبور کاروان‌های تجاری بین‌المللی قرار داشته و همواره از نظر بازرگانی به‌عنوان پل ارتباطی جهان شرق و غرب مطرح بوده است و با توجه به شرایط ویژه آن از نظر امکانات مواد اولیه نیروی انسانی تمدن فرهنگ غنی و غیره، حائز اهمیت بوده و پیوسته به‌عنوان یک بازار مبادله و سرمایه‌گذاری موردتوجه بازرگانان و حتی حکومت‌ها و قدرت‌های سیاسی و صنعتی قرار داشته است. این موقعیت خاص جغرافیایی سبب شده است که افراد و گروه‌ها در داخل و خارج از مرزهای کشور برای استفاده و بهره‌برداری از آن در راستای دستیابی به اهداف تجاری و اقتصادی خود چه به‌صورت قانونی و چه به‌صورت غیرقانونی تلاش کنند که این امر به‌نوبه خود بر شکل‌گیری و توسعه پدیده قاچاق کالا در طول مرزهای ایران تأثیر گذاشته است. (janparvar & ghasri, 2013).

مسئله مواد مخدر و قاچاق آن در سال‌های اخیر به یکی از نگرانی‌های اصلی ایران تبدیل شده است که این مسئله متأثر از تحولات افغانستان به‌عنوان یکی از بیشترین تولیدکنندگان مواد مخدر دنیا است. از آنجایی که ایران نزدیک‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای انتقال مواد مخدر به اروپا و آسیای میانه است آسیب‌پذیرتر از دیگر کشورهای منطقه است. به عبارتی ایران با ۹۳۶ کیلومتر مرز با افغانستان و قرار گرفتن در مسیر مواد مخدر آسیب‌های فراوانی را متحمل گردیده است و هزینه‌های سنگینی را بابت آن پرداخت کرده است. گسترش قاچاق مواد مخدر در مناطق مرزی به ناامن کردن فضای سرمایه‌گذاری به‌طور اخص در آن مناطق گردیده است. مجاورت ایران با افغانستان به‌عنوان بزرگ‌ترین مرکز و تولید مواد مخدر سبب ناامن جلوه دادن ایران نزد جهان گردیده است (gholizadeh at al, 2018). عوامل سرزمینی از جمله مهم‌ترین عواملی هستند که بر چگونگی کنترل مرزها تأثیرگذار هستند. زیرا هر سرزمین دارای ویژگی خاص است که آن را متفاوت از فضاهای جغرافیایی دیگر می‌کند و به‌علاوه زمینه ارزشمندی آن را فراهم می‌کند (janparvar, 2017).

با توجه به موقعیت گذرگاهی ایران که در مسیر عبور مواد مخدر از افغانستان به اروپا قرار دارد و هم‌مرزی این کشور با استان خراسان رضوی دارای بار امنیتی و سیاسی برای این استان است. علاوه بر آنکه مرزها دارای مواهب مثبت و ارزنده‌ای در ارتباط با دادوستد بازرگانی برای مرزنشینان و بهزیستی آن‌ها دارد، مرزهای شرق کشور به دلیل گستردگی برای گذر کاروان‌های مواد مخدر همواره مصائب و مشکلاتی را برای مرزنشینان به وجود آورده است (gholizadeh at al, 2018).

به عبارتی کشورهایی که به‌عنوان معبر ورود کالا برای دیگر کشورها محسوب می‌گردند، خود در معرض ورود کالای قاچاق قرار می‌گیرند. ترانزیت گمرکی روشی جهت انتقال کالای گمرک نشده از یک مبدأ به مقصد محسوب می‌گردد (romina, 2014).

اما اکنون می‌بینیم که ایران در طول ۳۰ سال گذشته همواره از راه‌های جدید در مسیر قاچاق مواد مخدر به داخل و ترانزیت مواد مخدر قرار داشته و بدون چشم‌داشت کمر به همت خود بسته و نه‌تنها برای جلوگیری از ورود مواد مخدر

به داخل کشور بلکه حتی باهدف پیشگیری از ترانزیت این مواد به کشورهای اروپایی در مسیر کاملاً انسداد مرزهای شرقی با افغانستان گام برداشته است (janparvar at al,2016).

مرزها دارای نقش‌ها و کارکردهای گوناگونی هستند و صاحب‌نظران و کارشناسان نقش‌ها و کارکردهای متفاوتی را مانند کارکرد نظامی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی در نظر گرفته‌اند. بر اساس یک نگرش کلی و برون سیستمی (در ارتباط با کشورهای هم‌جوار) به مرزهای بین‌المللی می‌توان آن‌ها را در قالب دو گروه طبقه‌بندی کرد: کارکرد دفاعی امنیتی و کارکرد ارتباطی تجاری (janparvar,2016).

۲-۷- جایگاه موقعیت ایران در نظریه‌های ژئوپلیتیکی

ایران جایگاه پراهمیت و استراتژیک بسیار مهمی برای قدرت‌های عمده در جهان امروز و همچنین اهمیت منطقه‌ای در میان خلیج فارس از نظر نظامی و جغرافیایی دارد (steven,2014).

اهمیت جایگاه ایران در نظریات ژئوپلیتیک عمدتاً ناشی از این واقعیت است که این کشور، از طریق خلیج فارس و دریای عمان، به دریای آزاد راه دارد و دارای موقعیت گذرگاهی است. اتصال مرزهای شمالی ایران به سرزمین بری و موقعیت جغرافیایی خلیج فارس نیز ارزش ژئوپلیتیک خاصی به این کشور بخشیده است (Etaat,1996:33). نظریه‌پردازان معروف در اندیشه‌های خود موقعیت ایران را نادیده نگرفته‌اند و نقش بی‌نظیر این کشور را در تأثیرگذاری بر مسائل مختلف جهانی مطرح کرده‌اند (Godarzi & Mohammad Zade Ebrahimi,2017).

۱-۷-۲- ماهان: ماهان در نظریه قدرت دریایی، برای ایران موقعیت گذرگاهی قائل بود که در مسیر دسترسی قدرت بری (زمینی) روسیه به اقیانوس‌های جهان قرار دارد (godarzi & Mohammad zadeh ebrihimi,2017).

۲-۷-۲- اسپایکمن: از دیدگاه اسپایکمن، سواحل ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز در موقعیت ریملند واقع شده است و لذا امکان برخورد دو قدرت بری و بحری را فراهم می‌کند. بر همین اساس، در اوایل قرن بیستم، ایران نقش حائل بین روسیه و انگلستان را بازی می‌کرد و از مهم‌ترین کانون‌های رقابت جهانی به شمار می‌رفت (Etaat,1998:32, 33).

۲-۷-۳- مکیندر: مکیندر، ایران را به دو بخش تقسیم می‌کند. از ارتفاعات البرز به سمت شمال را جزء هارتلند یا قلب زمین و از البرز به سمت جنوب را جزء هلال داخلی می‌داند (ghodarzi & Mohamad zadeh ebrihimi,2017).

۳-پیشینه پژوهش

در رابطه با موقعیت گذرگاهی کشورها و نقشی که در قدرت ملی آن‌ها دارد، تاکنون پژوهش صورت نگرفته است و در صورت وجود نیز به شکل جزئی به آن اشاره شده است که در بیشتر موارد به صورت ژورنالی هست. هرچند در رابطه با موضوعاتی از جمله ترانزیت و حمل‌ونقل تحقیق‌هایی صورت گرفته است که با موضوع این پژوهش نیز مرتبط است.

۳-۱- sahyank (2020) در پژوهشی با عنوان " بازسازی ارتباطات داخلی: روسیه، هند و کوریدور ترابری بین‌المللی شمال-جنوب"، جایگاه و نقش ایران را در کریدور شمال-جنوب حیاتی و ممتاز و می‌داند و بیان می‌کند که مسیر دریایی سنتی از روسیه به منطقه خلیج فارس و هند از سنت پترزبورگ از طریق بالتیک و دریا‌های شمالی تا

شبه جزیره ایبری، از طریق مدیترانه و کانال سوئز و سپس تا بندرعباس در ایران یا بمبئی ادامه دارد. یک کانتینر که از سنت پیترزبورگ به بندرعباس حمل می‌شود بین ۲۵ تا ۲۸ روز طول می‌کشد درحالی‌که سفر به بمبئی ۳۰ روز طول می‌کشد. مزیت عبور از دریا این است که فاصله و زمان موردنیاز را حداقل به نصف کاهش می‌دهد که به‌طور قابل‌توجهی هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد.

۲-۳- لی و هوانگ^۱ (2020) در پژوهشی با عنوان: "چرا در کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب شرکت کنید؟ تجزیه و تحلیل از دیدگاه کشور ترانزیت"، بیان می‌کنند که کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال- جنوب (INSTC) یک شبکه چندحالتی از کشتی، راه‌آهن و جاده برای حمل بار بین هند، روسیه، ایران، آسیای میانه و اروپا است و ایران به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کشورهای ترانزیت، نقشی کلیدی در توسعه INSTC ایفا می‌کند. این مقاله به تحلیل مبانی و پیشرفت مشارکت ایران در INSTC و سپس به تحلیل انگیزه‌های چندبعدی مشارکت ایران در ساخت کریدور می‌پردازد. این پژوهش بیان می‌کند که پایداری ایران به مفهوم توسعه باز و فراگیر به بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتقای اقتصادی و تجاری اوراسیا کمک خواهد کرد.

۳-۳- احمدی و احمدی (۲۰۱۷) در پژوهشی با عنوان "بررسی توانمندی‌های منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، خارجی و منطقه‌ای)"، بیان می‌کنند که امروزه مناطق آزاد وسیله‌ای برای ورود به بازارهای جهانی و بهره‌گیری از برتری‌های نسبی اقتصاد داخلی در بازرگانی داخلی بوده و به‌عنوان تسریع‌کننده‌ی ارتباط اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی دارای جایگاه ویژه‌ای هستند.

۴-۳- دوست خواه و اجاری (۲۰۱۵) در پژوهشی با عنوان "شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور" بیان می‌کند است عوامل مؤثری که بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور نقش دارند و همچنین بیان می‌کند کشور ایران که به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و منطقه‌ای و داشتن همسایگانی که به دلیل موقعیت استراتژیک خاص خود که دارای عرضه و تقاضای زیاد کالا می‌باشند، همواره در مسیر ترانزیت کالاهای موردنیاز کشورهای همسایه خود قرار گرفته است.

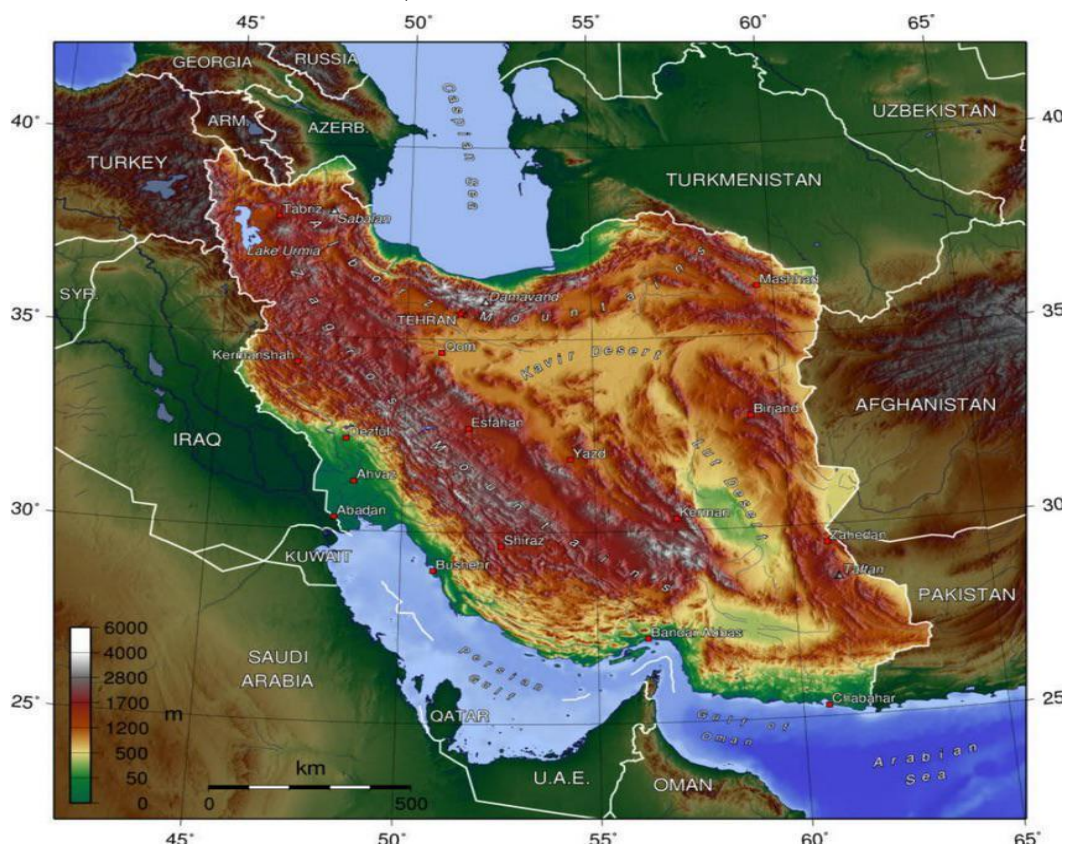
۵-۳- کاویانی راد و مالدار (۲۰۱۷) در پژوهشی با عنوان "تأثیر ژئوپلیتیک بر راهبرد ملی (مطالعه موردی: جنوب شرق ایران)" بیان می‌کند که بخش عمده‌ای از راهبرد ملی کشورها تابعی از موقعیت ژئوپلیتیک آن‌هاست.

۴- محیط‌شناسی پژوهش

کشور ایران در فاصله مدارهای ۲۵ درجه و ۲۹ درجه و ۴۷ دقیقه عرض شمالی و نصف‌النهارهای ۴۴ درجه و ۲ دقیقه تا ۶۳ درجه و ۲۰ دقیقه طول غربی قرار گرفته است و فضای آن بر اساس آخرین مطالعات، یک میلیون و ۶۲۳ هزار و ۷۹

کیلومتر مربع و بر اساس قول غالب و رایج یک میلیون و ۶۴۸ هزار کیلومتر مربع و یا دقیق تر ۱۶۴۸۱۹۵ کیلومتر مربع برآورد می‌شود. آنچه در این برآوردها مشخص نیست و اهمیت نیز دارد، این است که آیا در این محاسبات محدوده جغرافیای سیاسی ایران لحاظ شده یا اینکه تنها فضای خشکی ایران به حساب آمده است؛ زیرا مساحت سرزمین ایران باید با در نظر گرفتن حدود جغرافیای سیاسی کشور برآورد شود؛ به طوری که نشان‌دهنده تمام قلمرو حاکمیت، مالکیت و صلاحیت دولت ایران باشد (hafeznia,2016:78). پیرامون جمهوری اسلامی ایران، بالغ بر ۸۷۳۱ کیلومتر هست که ۴۱۱۳ کیلومتر مرز خشکی و ۱۹۱۸ کیلومتر آن را مرز رودخانه‌ای، دریاچه و باتلاق تشکیل می‌دهد (safavi,1997:76)؛ که بر اساس ده ناحیه فیزیوگرافیک اصلی، دربردارنده مناطق کوهستانی، کوهپایه‌ای، کویری، باتلاقی، مردابی، رودخانه‌ای، جنگلی، استپی، دریاچه‌ای و دریایی است. حدود ۶۰۳۱ کیلومتر از خط مرزی را، رودخانه‌ها، مرداب‌ها و باتلاق، جنگل‌ها، استپ‌ها، کوهپایه‌ها و کوهستان‌ها که در شمار مرزهای خشکی هستند تشکیل می‌دهند. طول مرزهای دریایی ایران در سه ساحل خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران، ۲۷۰۰ کیلومتر است. از این میان، مرزهای دریایی ایران در دریاهای آزاد از دهانه فاو تا گواتر، با استفاده از خط مستقیم ۲۰۳۴ کیلومتر تعیین شده و فاصله مستقیم بین آستارا و جنوب دهانه اترک در دریای مازندران ۶۵۷ کیلومتر است (rashno,2012). در بسیاری از موارد خطوط مهم مرزی، بین مرز طبیعی و سیاسی انطباق و جود ندارد. به‌طور کلی مرز طبیعی ایران شامل همه فلات ایران است (safavi,1997:76).

نقشه (شماره ۱): موقعیت ژئومورفولوژی و توپوگرافی کشور ایران



منبع: <https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/ejjepl>

کشور ایران به خاطر در اختیار داشتن تنگه هرمز، دارای موقعیت گذرگاهی است (Safavi, 1999:73). در واقع، تنگه هرمز یکی از تنگه‌های راهبردی جهان است که به دلایل اقتصادی و ژئواستراتژیکی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این تنگه، نقش ارتباطی خود را به‌عنوان یک آبراه بین‌المللی از گذشته‌های دور حفظ کرده است (Hoseiny, 2012:403).

۵- روش تحقیق

پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و بر اساس مطالعه متون تاریخی، علمی، کتابخانه‌ای، اسنادی و سپس میدانی صورت گرفته است. در روش کتابخانه‌ای از مطالعه اسناد، سایت‌ها، سالنامه‌ها و سازمان‌ها و نهادهای مربوطه مراجعه شده است. با توجه به اینکه در بخش کتابخانه‌ای و اسنادی اطلاعات کافی برای قسمتی از فرضیه‌ها یافت نشد در نتیجه پرسشنامه‌ای طراحی گردید که به‌نوعی کل بخش‌های فرضیات را نیز در بر گرفت.

شیوه تحلیل یافته‌ها در این پژوهش به‌صورت کمی و کیفی است و از روش‌های مختلف تجزیه و تحلیل آماری استفاده شده است. در روش میدانی نیز با ارتباط (حضور و غیرحضور) با متخصصین رشته‌های مرتبط با پژوهش تکمیل پرسشنامه انجام شده است. جامعه آماری پژوهش یک‌صد نفر از متخصصین (۷۹ نفر دارای مدرک دکترا یا دانشجوی دکترا و ۲۱ نفر دانش‌آموخته مقطع کارشناسی ارشد) در چند دسته هستند:

الف- اساتید دانشگاه در رشته‌های مختلف جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، علوم سیاسی، روابط بین‌الملل، اقتصاد و حمل و نقل. ب- دانشجویان دکتری مرتبط با پژوهش. ج- کارشناسان مربوط به هر کدام از حوزه‌های نام‌برده. پرسشنامه طراحی شده شامل ۸ دسته از عوامل است که هر کدام از متغیرها با روش‌های آماری و استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته‌اند.

آزمون مورد استفاده در این پژوهش، T تک نمونه‌ای است. در داده‌های کمی، برای آزمون این فرضیه که آیا میانگین یک نمونه با میانگین جامعه که فرض بر این است دارای توزیع نرمال باشد یکسان است، از آزمون یک نمونه‌ای T استفاده می‌شود و در آخر پایایی پرسشنامه که به‌دقت و تکرار نتایج آزمون اشاره می‌کند نیز مورد آزمون قرار گرفته است.

۶- قرار داشتن در مسیر اصلی‌ترین کریدورهای جهان

از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد. کریدور شمال - جنوب که بخش مهم آن از خاک ایران می‌گذرد در حال حاضر کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. غیرازاین، این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد (Ahmadi and Ahmadi, 1396). از این‌سو، کالاهای ترانزیتی در داخل خاک ایران نیز از طریق حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی به بندرها شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بندرها آستارا خان و لاگان روسیه حمل می‌شود. حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال جنوب، نسبت به سایر مسیرهای سنتی تا ۴۰

درصد کوتاه‌تر و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز است (Sing roy, 2011:14). موقعیت جغرافیایی ایران از پایدارترین عوامل تأثیرگذار بر قدرت ملی این واحد سیاسی است. هم‌اکنون کشور ایران به‌صورت بالقوه یکی از پانزده کشور قدرتمند جهان از نظر: سرزمین وسیع، ژرفای استراتژیک، منابع سرشار طبیعی و استراتژیک، جمعیت متناسب، موقعیت استثنایی ژئوپلیتیک (گذرگاهی)، است. اما از آنجایی که اثربخشی مؤلفه‌های قدرت ملی در سیاست خارجی مستلزم همراهی جنبه‌های نرم‌افزاری با ارتباطات گسترده بین‌المللی در سطوح جهانی است، توجه نکردن به این مهم سبب شده تا این کشور از دید نبود جایگاه متناسب در صف‌بندی‌های نوین نظام بین‌الملل با رشد روزافزون هزینه‌ها و کاستی منافع ملی و بین‌المللی روبه‌رو گردد (Rashno, 2011). بر این پایه، افرادی بر این باور هستند که آنچه موجب اتصال و ارتباط ایران با نظام جهانی و تأثیرگذاری ایران در سده اخیر شده، موقعیت جغرافیایی و چهارراهی کشور ایران بوده و این عامل ایران را با نظام بین‌الملل مرتبط کرده است (Etaat, 2016:54).

نقشه شماره (۲): موقعیت جغرافیایی ایران در کریدور شمال-جنوب



منبع: (Brohi and Ullah, 2018).

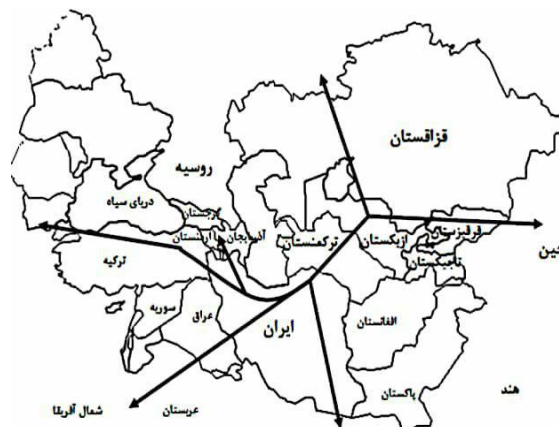
۷- قرارگیری در میان چند منطقه مهم و مزیت‌های جغرافیایی متقابل

ایران در منطقه آسیای جنوب غربی واقع شده است. این منطقه از پنج حوزه ژئوپلیتیکی تشکیل شده است که ایران نقطه کانونی و محل تلاقی این مناطق به شمار می‌آید. این پنج حوزه ژئوپلیتیکی عبارت‌اند از: آسیای مرکزی، شبه‌قاره، قفقاز،

خلیج فارس و خاورمیانه. این حوزه‌های ژئوپلیتیکی بر پایه یک منطقه یا فضای جغرافیایی متجانس از حیث ساختاری و کارکردی شکل گرفته‌اند (aazami & dabiri,2012). کشور ایران به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین و ثروتمندترین کشورها در منطقه دارای برتری‌های ژئواکونومی در حوزه خاورمیانه و منطقه آسیای جنوب غربی است و از سویی دیگر به دلیل قرارگیری در منطقه حائل دارای نقش گذرگاهی برجسته‌ای است که چند قلمرو بزرگ جغرافیایی و چند حوزه دیرینه فرهنگی را به هم متصل می‌کند. به عبارتی این ویژگی قرارگیری در منطقه حایل است که بدان نقش برجسته گذرگاهی بخشیده. گذرگاهی میان قاره‌های بزرگ جهان میان چند قلمروی بزرگ جغرافیایی و میان چند حوزه دیرینه فرهنگی (akhbari & mayel afshar,2018). ایران از نظر جغرافیایی و فرهنگی، قلب خاورمیانه است. مجتهد زاده ایران را هارتلند جدیدی در ژئوپلیتیک پست‌مدرن تصور می‌کند (goodarzi & Mohamad zadeh ebrihimi,2017). علاوه بر مزیت‌های موقعیت جغرافیایی ایران برای کشورهای آسیای مرکزی، ویژگی کشورهای آسیای مرکزی نیز مزیت متقابل برای ایران فراهم می‌آورد که این مسئله از اهمیت مضاعفی برای تبدیل به منافع ملی برخوردار است. راه شمال شرقی برای ایران به دلایل زیر به‌عنوان یک فرصت متقابل مطرح است: ۱- احیای جاده ابریشم ۲- دسترسی زمینی به شرق دور و جنوب شرقی آسیا ۳- دسترسی به چین بدون عبور از مسیر رقیب آن یعنی هند ۴- استفاده از بازارهای آسیای مرکزی (aazami & dabiri,2012).

همه کشورهای جدا شده از اتحاد شوروی پیشین در قفقاز، خزر و آسیای مرکزی کشورهای محاصره شده در خشکی و بی‌بهره از دسترسی مستقیم یا آسان به راه‌های دریای بازرگانی بین‌المللی هستند. قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان همراه با روسیه و ایران در دریای خزر هم کرانه‌اند. این جغرافیای ویژه می‌تواند بازرگانی دریایی میان پنج کشور کرانه‌ای را تقویت کند، ولی چنین پیشرفتی نمی‌تواند مسئله عدم دسترسی دریایی به بازارهای جهانی را حل کند (Ahmadi & Ahmadi,2016). تنها راه عملی برای رفع این مشکل را می‌توان در ارتباط دادن این جمهوری‌ها و افغانستان به خلیج فارس و دریای عمان از راه ایجاد شبکه‌های گوناگون راه شوسه، راه آهن و لوله‌های نفتی و گازی جست‌وجو کرد. در مجموع، موفقیت جغرافیایی ایران به‌طور طبیعی به‌عنوان راه پل اصلی ارتباطی میان خزر- آسیای مرکزی در دنیای خارج است (minayi,2005).

نقشه (شماره ۳): مزیت‌های جغرافیایی متقابل ایران و مناطق بیان شده (aazami & dabiri,2012)



۸- برخی کارکردهای موقعیت گذرگاهی ایران:

۸-۱- کارکرد ارتباطی

تا دوران ظهور شبکه‌های ارتباطی و اطلاعاتی، ایران یکی از مهم‌ترین و گاه تنها راه ارتباطی شرق و غرب محسوب می‌شده است به لحاظ موقعیت جغرافیایی، ایران در هلال خصیب قرار گرفته که از شرق مدیترانه تا خلیج فارس و دریای عمان امتداد یافته و کشورهای اردن، عراق، سوریه، لبنان، شبه‌جزیره عربستان و ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد. هلال خصیب همچون کریدوری عملیاتی میان شرق مدیترانه تا خلیج فارس و دریای عمان امتداد یافته و کشورهای اردن، عراق، سوریه، لبنان، شبه‌جزیره عربستان و ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد (Ezati, 2013: 97) به لحاظ موقعیت ارتباطی، فضای جغرافیایی ایران در محور شمال - جنوب دو عرصه جغرافیایی آب و خشکی را به هم پیوند می‌دهد و در مسیر عمومی ارتباط قاره‌های اروپا و آسیا و اقیانوسیه، به‌ویژه آسیای جنوبی و جنوب شرقی قرار دارد (Hafeznia, 2016: 17).

۸-۲- اقتصادی

کشور ایران به دلیل اینکه در مسیر ترانزیت کالا و گذرگاه جمهوری‌های بالتیک، قفقاز، آسیای میانه و اسلاو قرار گرفته است، از موقعیت ممتاز و بی‌نظیری برخوردار است. لذا از نظر حجم ترانزیت می‌تواند از عملکرد بیشتری برخوردار باشد (Zeinaali Fard, 2009).

۸-۳- امنیتی

کارشناسان معتقدند از نظر امنیتی، عبور خط لوله صادرات نفت و گاز کشورهای حوزه مازندران از ایران، بر اساس اصل وابستگی متقابل، امنیت این کشورها را به امنیت ملی ایران پیوند خواهد زد و همسایگان ما ناچار خواهند شد در رفتارهای سیاسی خود ملاحظات امنیتی ایران را در نظر بگیرند (Goodarzi, 2008).

ترانزیت بین‌المللی بار از خاک ایران به دلیل ایجاد ارتباط بین منافع اقتصادی صاحبان کالا در کشورهای متعدد و امنیت ایران در کنار ایجاد اشتغال پایدار و افزایش درآمدهای غیرنفتی کشور علاوه بر این‌که باعث افزایش هزینه‌های تهدید ایران می‌شود، با کمک به بهبود ساختارهای اقتصادی کشور آسیب‌پذیری این بخش را نیز کاهش می‌دهد. در واقع عبور بار از ایران باعث خواهد شد تا منافع اقتصادی صاحبان کالا که باهدف منفعت بیشتر بار خود را از ایران عبور می‌دهند به ثبات و امنیت ایران وابسته شود (Sasani, 2010).

۸-۴- کنترلی

از گذشته تاکنون همواره شاهد این حقیقت بوده‌ایم که کشورهایی که به‌صورت گذرگاه بوده‌اند و به‌نوعی امکان تردد را برای کشورهای دیگر به وجود آورده‌اند چه تردد زمینی، دریایی، هوایی و چه به‌صورت عبور فیبر نوری و مخابراتی، حالت کنترلی و فرادستی برای آن‌ها به وجود آمده است. در واقع وقتی که یک کشور در مسیر کریدورهای منطقه‌ای یا بین‌المللی و یا گذرگاه (چه گذرگاه منطقه‌ای و بین‌المللی) شناخته شود با به وجود آوردن زیرساخت‌ها و بهره‌برداری هر چه بیشتر از این ظرفیت و همچنین تأمین امنیت از طریق برنامه‌ریزی‌های مداوم به‌نحوی که امنیت برای همه کشورهایی که از این گذرگاه استفاده می‌کنند تضمین باشد، می‌تواند شرایط ویژگی خاصی را برای کشور ایران به وجود

آورد که تاکنون از این شرایط بهره کافی را نبرده و عملکرد ضعیفی در این زمینه داشته است (Hafeznia, Interview, 2016).

۸-۵- ترانزیتی

طبق پیش‌بینی کارشناسان، ترانزیت صنعت برتر جهان در چند سال آینده است، لذا بسط این صنعت در کشورهای در حال توسعه و کم‌درآمد نظیر ایران که امکانات بالقوه و بالفعل بسیار مناسبی در این زمینه دارند مسئله‌ای بسیار مهم و ضروری است زیرا درآمدهای ناشی از آن در کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی بسیار مؤثر و کارگشاست. کشور ایران در حوزه ترانزیت به علت دارا بودن مزیت‌های چهارگانه منابع انسانی، منابع انرژی، ذخایر معدنی و موقعیت ممتاز جغرافیایی از نظر قرار گرفتن در مرکز هارتلند جدید، همسایگی با ۱۵ کشور و دسترسی‌های راهبردی به آسیای میانه و قفقاز به‌عنوان پلی مطمئن میان اروپا و آسیا برای تحقق مبادله و ترانزیت کالا، نقش بسیار پراهمیتی را ایفا کرده است. بر اساس نظر کارشناسان سازمان ملل متحد در امور حمل‌ونقل بین‌المللی، از مجموع سه کریدور حمل‌ونقل جهانی، دو کریدور از ایران می‌گذرد (Sharifi Kia and Boyeh, 2009).

۹- تجزیه و تحلیل

ترانزیت سهم مهمی در درآمدهای کشورها دارد و ایران به دلیل واقع‌شدن در چهارراه گذرگاهی جهان و دسترسی به سه آبراه مهم بین‌المللی (دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان) و قرار داشتن در مسیر کریدورهای اصلی ترانزیت جهانی از موقعیت گذرگاهی برجسته‌ای برخوردار است. در سال ۱۳۹۶، در مجموع ۹.۶۳۳.۴۹۶ هزار تن کالای نفتی و غیرنفتی از مسیر ایران (جاده‌ای، هوایی، دریایی، راه‌آهن) ترانزیت شده است (noori roostai at al, 2018:103).

در این پژوهش هشت دسته عوامل مؤثر بر موقعیت گذرگاهی ایران شناسایی شد که عبارت‌اند از: (۱) عوامل سیاسی و ژئوپلیتیک، (۲) عوامل حمل‌ونقلی و ارتباطی، (۳) عوامل انرژی و کالا، (۴) عوامل تولیدکننده شغل و درآمد، (۵) ظرفیت قدرت کنترلی، (۶) توریسم و گردشگری، (۷) امنیت و همبستگی، (۸) فیبر نوری و مخابراتی. تغییرهای مربوط به هر دسته تبدیل به گویه شد و طی پرسشنامه‌ای نظر متخصصین در مورد آن‌ها جمع‌آوری شود.

نتایج به‌دست‌آمده از پرسش‌های مربوط به متغیرهای مربوط به موقعیت گذرگاهی (به تفکیک دسته و سؤال) در جدول شماره (۱) و آزمون سؤال‌های پژوهش به تفکیک دسته و سؤال به کمک آزمون T تک نمونه‌ای نشان داده شده است. در نتیجه پاسخ متخصصین و جامعه آماری از رشته‌های جغرافیای سیاسی، علوم سیاسی، روابط بین‌الملل، اقتصاد، حمل‌ونقل و حوزه ارتباطات از طریق پرسشنامه، میانگین هر سؤال و هر متغیر گرفته شده است و نسبت درصد یا اهمیت هر متغیر که در ۸ دسته آورده شده است به شرح زیر است:

جدول شماره ۱: ارزیابی متغیرهای پژوهش

ردیف	گویه‌ها	میانگین	انحراف معیار	سطح معناداری
سیاسی و ژئوپلیتیک				
۱	کشور ایران تا چه میزان توانسته است از موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی خود بهره ببرد؟	۱/۸۲	۰/۷۸۷	۰
۲	علل کاهش یا به‌نوعی استفاده نکردن از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های ترانزیتی و گذرگاهی و به‌نوعی فرصت‌های خدادادی تا چه اندازه می‌تواند متأثر از ضعف مدیریت و عدم به‌کارگیری افراد در این مقوله باشد؟	۴/۳۱	۸۸۷/۰	۰
۳	با در نظر گرفتن موقعیت ترانزیتی ایران، در صورت افزایش منزلت ژئوپلیتیکی ایران، این مورد تا چه اندازه می‌تواند در افزایش قدرت ملی کشور ایران نقش داشته باشد؟	۴/۳۹	۷۴۶/۰	۰
۴	قوانین گمرکی و مالیاتی در کشور ایران و به‌طورکلی سیاست‌های داخلی تا چه اندازه می‌تواند در جذب و یا دفع ترانزیت نقش داشته باشد؟	۴/۲۹	۸۰۳/۰	۰
۵	استفاده مناسب از تمامی فرصت‌ها و امکانات موقعیت گذرگاهی ایران تا چه میزان می‌تواند در پیوند و ارتباطات فرهنگی با کشورهای عبورکننده مؤثر باشد؟	۴/۸	۵۷۷/۰	۰
۶	با توجه به موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی ایران در صورت استفاده مناسب از آن تا چه میزان می‌توان این موقعیت را مرتبط با ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی کشور در مقایسه با کشورهای منطقه به‌حساب آورد؟	۴/۱۵	۸۸۷/۰	۰
۷	موقعیت گذرگاهی ایران در ادوار گذشته تا چه میزان باعث انتخاب رویکرد خاص کشورها نسبت به این فضای سرزمینی شده است؟	۴/۲۰	۷۷۳/۰	۰
۸	با در نظر گرفتن نقش و تأثیر ترانزیت بر درآمد ملی، ادامه روند سیاست‌های کنونی کشور ایران تا چه اندازه می‌تواند در جذب فعالیت‌های حمل‌ونقلی و ارتباطی با کشورهای منطقه و سایر کشورها مؤثر باشد؟	۳/۱۸	۸۴۷/۰	۰
حمل‌ونقل و ارتباطی				
۹	فضای جغرافیایی ایران تا چه اندازه می‌تواند در جذب فعالیت‌های حمل‌ونقلی و ارتباطی همسایگان خود مؤثر باشد؟	۴/۲۷	۷۸۰/۰	۰
۱۰	فضای جغرافیایی و گذرگاهی ایران تا چه اندازه می‌تواند در جذب پروازهای عبوری از آسمان ایران نقش داشته باشد؟	۴/۱۴	۷۴۸/۰	۰
۱۱	استفاده از ظرفیت گذرگاهی و ترانزیتی کشور ایران برای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز تا چه میزان می‌تواند جایگزین مناسبی نسبت به سایر مسیرهای عبوری و گذرگاهی است؟	۴/۱	۹۱۳/۰	۰
۱۲	موقعیت گذرگاهی ایران تا چه میزان پتانسیل‌های لازم را در بخش ریلی دارا است؟	۰/۴	۹۱۱/۰	۰
انرژی و کالا				
۱۳	موقعیت جغرافیایی ایران از نظر گذرگاهی و ترانزیتی تا چه میزان ظرفیت انتقال انرژی و کالا را دارا است؟	۴/۴	۷۲۶/۰	۰
۱۴	ظرفیت‌های گذرگاهی فضای جغرافیایی ایران تا چه اندازه می‌تواند پتانسیل تبدیل شدن به سوآپ انرژی منطقه را داشته باشد؟	۴/۳۷	۸۴۷/۰	۰
تولید شغل و درآمد				
۱۵	با توجه به وجود یکی از استراتژی‌های تنگه‌های گذرگاهی جهان در جنوب ایران،	۴/۲۵	۷۴۳/۰	۰

			استفاده از ظرفیت‌های دریایی و گذرگاهی تا چه اندازه می‌تواند برافزایش درآمد ملی و قدرت ملی نقش داشته باشد؟
۰	۶۸/۰	۴/۱۱	در صورت توجه نمودن و استفاده مناسب از موقعیت گذرگاهی، این مورد تا چه اندازه می‌تواند در تولید شغل تأثیرگذار باشد؟
۰	۷۳۹/۰	۲۴/۴	راه‌اندازی کریدور شمال- جنوب و شرق - غرب و استفاده از موقعیت گذرگاهی ایران تا چه اندازه می‌تواند در کسب افزایش درآمد ملی و قدرت ملی نقش داشته باشد؟
	۷۶۷/۰	۳/۸۰	استفاده از موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی تا چه میزان می‌تواند در تولید رفاه اجتماعی و کاهش فقر تأثیر داشته باشد؟
۰	۸۲۳/۰	۱۴/۴	قرارگیری جمهوری اسلامی ایران در مسیر جاده ابریشم جدید تا چه اندازه می‌تواند بر درآمد ملی و به تبع قدرت ملی تأثیرگذار باشد؟
۰	۷۶۵/۰	۳۲/۳	موقعیت ترانزیتی و گذرگاهی ایران تا چه میزان قابلیت افزایش درآمد ملی را دارا است؟
۰	۶۲۷/۰	۳۴/۴	راه‌اندازی مسیرها و کریدورهای ارتباطی در سرزمین ایران تا چه اندازه می‌تواند به تولید ارز و افزایش درآمد ملی کمک کند؟
			ظرفیت قدرت کنترلی
۰	۹۷۳/۰	۴/۵	موقعیت گذرگاهی ایران همراه با گسترش حمل‌ونقل و ارتباطی تا چه میزان می‌تواند منجر به ایجاد قدرت کنترلی ایران شود؟
			توریسم و گردشگری
۰	۸۲۲/۰	۱۷/۴	موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی کشور ایران تا چه میزان می‌تواند به شکل غیرمستقیم بر توسعه گردشگری بین‌المللی ایران تأثیرگذار باشد؟
			امنیت و همبستگی
۰	۷۷۵/۰	۵۰/۴	در صورت به‌کارگیری تمام ظرفیت‌های ترانزیتی و گذرگاهی توسط جمهوری اسلامی ایران و عبور کشورها از فضای جغرافیایی ایران، این مورد تا چه میزان می‌تواند پیوندهنده امنیت این کشورها با امنیت ایران باشد؟
۲۶۲.	۴۱۰/۱	۴/۱۳	با توجه به ظرفیت گذرگاهی و ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران این مورد تا چه اندازه می‌تواند در همبستگی و همگرایی بین کشورهای عبور کننده و ایران مؤثر باشد؟
۰	۹۷۶/۰	۳/۴	موقعیت گذرگاهی ایران تا چه میزان می‌تواند در تولید صلح و امنیت ملی ایران نقش داشته باشد؟
			فیبر نوری و مخابراتی
۰	۷۸۴/۰	۴/۱۵	با توجه به موقعیت مناسب جغرافیایی و گذرگاهی به لحاظ امنیت، کشور ایران تا چه میزان پتانسیل عبور فیبر نوری و کابل‌های مخابراتی از سرزمین خود را دارا است؟

۹-۱- ارزیابی متغیرها

آزمون پایایی

پایایی همان‌طور که بیان شد، به معنی قابلیت تکرارپذیری پرسشنامه است (بدین معنی که در نتیجه تکرار پرسشنامه در شرایط مشابه جواب یکسان یا نزدیک به جواب نمونه باشد) نیز در پرسشنامه ۰/۸۱۱ است که نشان‌دهنده قابلیت تکرارپذیری پرسشنامه است.

تعداد سؤال	آلفا کرونباخ (پایایی)
۲۷	۰/۸۱۱

- متغیر سیاسی و ژئوپلیتیک

گویه شماره ۱ (کشور ایران تا چه میزان توانسته است از موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی خود بهره ببرد؟) میانگین این گویه ۱/۸۲ است که اکثر پاسخ‌دهندگان گزینه ۲ و ۱ (کم و خیلی کم) را انتخاب کرده‌اند که نشان‌دهنده وضعیت این گویه در حالت کلی دارد و به‌نوعی میزان استفاده از موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی را نشان می‌دهد. میانگین کلی این متغیر نیز ۳/۸۰ است که کمترین میانگین را نسبت به سایر متغیرها به دست آورده است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۲۳۴/۱	۳/۸۰	۳۸	۲۱	۱۰۰

- متغیر حمل‌ونقلی و ارتباطی

گویه شماره ۹ (فضای جغرافیایی ایران تا چه اندازه می‌تواند در جذب فعالیت‌های حمل‌ونقلی و ارتباطی همسایگان خود مؤثر باشد؟) با میانگین ۴/۲۴ بیشترین میانگین این متغیر را به دست آورده است و میانگین کلی متغیر ۴/۱۰ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۹۳۳/۰	۴/۱۰	۲۰	۱۰	۱۰۰

- متغیر انرژی و کالا

گویه شماره ۱۴ (ظرفیت‌های گذرگاهی فضای جغرافیایی ایران تا چه اندازه می‌تواند پتانسیل تبدیل شدن به سوآپ انرژی منطقه را داشته باشد؟) با میانگین ۴/۳۷. این گویه بیشترین میانگین را در میان دیگر گویه‌های متغیر به دست آورده است و میانگین کلی متغیر نیز ۴/۲۰ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۷۵۴/۰	۴/۲۰	۱۰	۶	۱۰۰

- متغیر تولید شغل و درآمد

گویه شماره ۲۱ (راه‌اندازی مسیرها و کریدورهای ارتباطی در سرزمین ایران تا چه اندازه می‌تواند به تولید ارز و افزایش درآمد ملی کمک کند؟) با میانگین ۴/۳۷ بیشترین نظر را به خود جلب کرده است. با توجه به میانگین به‌دست‌آمده و نظر نخبگان نسبت به این گویه، می‌توان نتیجه گرفت که توجه لازم و استفاده از پتانسیل‌های موجود برای ایجاد سازوکاری که بتوان کریدورهای مهم بین‌المللی را به‌سوی کشور و از مسیر ایران جذب کرد، می‌توان درآمدهای ملی را در قالب درآمدهای ترانزیتی افزایش داد. میانگین کلی این متغیر نیز ۴/۱۷ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۸۲۱/۰	۱۷/۴	۳۰	۱۸	۱۰۰

- متغیر ظرفیت قدرت کنترلی

گویه شماره ۲۲ (موقعیت گذرگاهی ایران همراه با گسترش حمل‌ونقل و ارتباط تا چه میزان می‌تواند منجر به ایجاد قدرت کنترلی ایران شود؟) با میانگین ۴/۵ است. این متغیر نیز مانند متغیرهای گردشگری و فیبر نوری -مخابراتی یک سؤال است با میانگین ۴/۵.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۹۷۳/۰	۵/۴	۵	۲	۱۰۰

- متغیر گردشگری

گویه شماره ۲۳ (موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی کشور ایران تا چه میزان می‌تواند به شکل غیرمستقیم بر توسعه گردشگری بین‌المللی ایران تأثیرگذار باشد؟) با میانگین ۴/۱۷ است. میانگین کلی متغیر گردشگری نیز با توجه به اینکه یک سؤال است همان ۴/۱۷ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۸۲۲/۰	۱۷/۴	۵	۲	۱۰۰

- متغیر امنیت و همبستگی

گویه شماره ۲۴ (در صورت به‌کارگیری تمام ظرفیت‌های ترانزیتی و گذرگاهی توسط جمهوری اسلامی ایران و عبور از فضای جغرافیایی ایران، این مورد تا چه میزان می‌تواند پیونددهنده امنیت این کشورها با امنیت ایران باشد؟) با میانگین

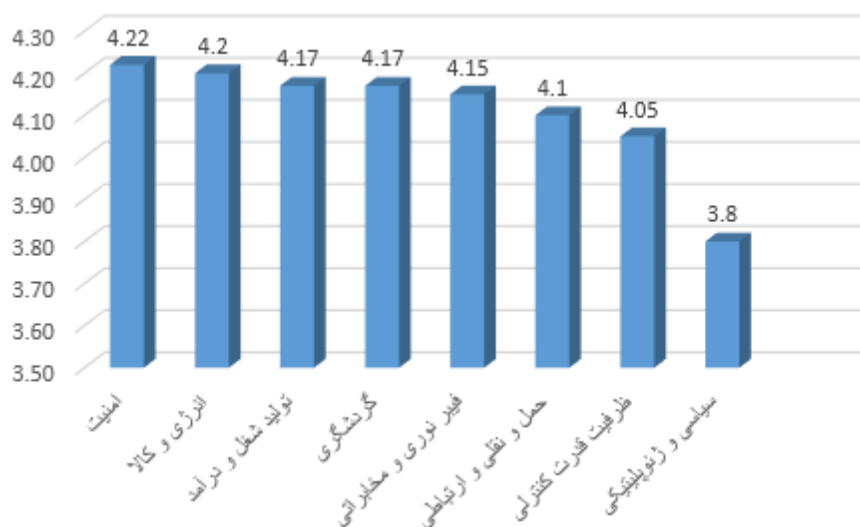
۴/۵۰ است. این گویه بالاترین میانگین را بین کل گویه‌ها به دست آورده است و نظر پاسخ‌دهندگان در این گویه تقریباً به اجماع رسیده است. میانگین کلی این متغیر نیز ۴/۲۲ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۷۶۴/۰	۴,۲۲	۱۵	۹	۱۰۰

– متغیر فیبر نوری و مخابراتی

گویه شماره ۲۷ (با توجه به موقعیت مناسب جغرافیایی و گذرگاهی به لحاظ امنیت، کشور ایران تا چه میزان پتانسیل عبور فیبر نوری و کابل‌های مخابراتی از سرزمین خود را دارا است؟) با میانگین ۴/۱۵ است. میانگین کلی این متغیر نیز در مقایسه با متغیرهای دیگر ۴/۱۵ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۷۸۴/۰	۴,۱۵	۵	۳	۱۰۰



نمودار شماره ۱: میانگین متغیرها

۱۰- نتیجه‌گیری

بر اساس یافته‌های کتابخانه‌ای و میدانی، این پیش‌فرض که موقعیت گذرگاهی ایران می‌تواند درآمد ملی را در قالب درآمدهای ترانزیتی افزایش دهد و همچنین به شکل غیرمستقیم بر گردشگری و تولید شغل تأثیرگذار باشد، با واقعیت منطبق است. به عبارتی موقعیت گذرگاهی ایران همراه با گسترش حمل‌ونقل و ارتباطات بین‌المللی می‌تواند وابستگی کشورها را به فضای جغرافیایی ایران افزایش دهد و همچنین منجر به ایجاد ظرفیت قدرت کنترلی ایران بر فرایندهای ارتباطی گردد. عبور خط لوله انرژی کشورهای حوزه خزر از ایران باعث گره زدن امنیت ایران به اقتصاد آن کشورها می‌شود. درواقع هرکدام از مرزهای فعال کشور که در زمینه ترانزیت فعال هستند، هرچقدر که در جذب فرایندهای

ارتباطی و ترانزیتی کشورها از جمله آسیای مرکزی و قفقاز فعالیت مناسبی داشته باشند، با توجه به اینکه این کشورها بیشتر مسیری را انتخاب می‌کنند که اولاً از لحاظ امنیت وضعیت خوبی را داشته باشد و ثانیاً مسیری با صرفه اقتصادی بیشتری را انتخاب می‌کنند تا هزینه‌های ترانزیتی کمتری را پرداخت کنند. بنابراین می‌توان با عبور دادن و انتقال کالاهای نفتی یا غیرنفتی و یا مسافر کشورهای عبور کننده، علاوه بر دریافت حق ترانزیت و افزایش درآمد، ظرفیتی کنترلی را برای ایران به وجود آورد که از موضع بالادستی می‌توان به آن نگاه کرد و از همه مهم‌تر امنیتی که خود این کشورها به دلیل گره خوردن منافعشان با امنیت ایران به دست می‌آید می‌توان از ایجاد تنش و به‌نوعی بحران‌هایی که در روابط بین کشورها ممکن است به وجود آید جلوگیری کرد و همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد این عامل می‌تواند باعث شود که کشورهای عبور کننده در رفتارهای سیاسی خود ملاحظات امنیتی ایران را در نظر بگیرند. در رابطه با ایجاد وضعیت قدرت کنترلی و وابستگی که از این طریق به دست می‌آید و منجر به امنیت می‌شود. با توجه به اینکه کشور ایران وضعیتی نیمه‌خشک دارد و به علت کمبود بارش نسبت به میانگین جهانی، نمی‌توان کشاورزی را به‌عنوان منبعی برای ارزآوری و افزایش قدرت ملی در نظر گرفت؛ و همچنین با توجه به اینکه اقتصاد کشور در حال حاضر اقتصادی تک‌محصولی است و روزی نیز منابع انرژی با کمبود و بحران مواجه خواهند شد و نیز اینکه ایران در چهارراه ترانزیت جهانی قرار گرفته و مسیرهای اصلی ترانزیت جهانی از ایران عبور می‌کنند، ترانزیت می‌تواند نقش بی‌بدیلی را در این بین ایفا کند. موقعیت ژئوپلیتیکی خاص ایران، می‌تواند در جذب فرایندهای ارتباطی و ترانزیتی مؤثر باشد. نیاز دیگر کشورها به انتقال کالا یا مسافر از ایران، در ابعاد مختلفی می‌تواند برای ایران مزیت‌های فراوانی داشته باشد؛ از جمله امنیت، وابستگی و ایجاد ظرفیتی که بتواند فرایندهای ارتباطی عبوری از سرزمین خود را کنترل کند. همچنین در توسعه گردشگری و معرفی چهره‌ای تازه از ایران می‌تواند نقش مؤثری داشته باشد. از طرف دیگر دارا بودن ظرفیت انتقال انرژی و کالا (با توجه به این‌که ایران خود از کشورهای اصلی صادرکننده انرژی است) و مجموع مزیت‌ها و فرصت‌های ذکر شده، می‌تواند درآمد ملی را افزایش دهد که هرکدام از این بخش‌ها می‌تواند در بحث مربوط به اشتغال که معضل اصلی کشور است نقش مثبت داشته باشد. وضعیت ترانزیت در سال‌های آتی رشدی صعودی را طی خواهد کرد و مسیرها و کریدورهایی که به‌نوعی رقیب ایران هستند به ایفای نقش بیشتری خواهند پرداخت؛ لذا ایران باید با فراهم کردن بسترها و توسعه زیرساخت‌ها و همچنین توسعه خدمات در بخش مدیریتی و نرم‌افزاری منزلت خود را در این فضای سیاسی و ژئوپلیتیکی بالا ببرد و به‌تبع آن قدرت ملی خود را افزایش دهد. موقعیت گذرگاهی ایران می‌تواند وابستگی دیگر کشورها را به فضای جغرافیایی ایران افزایش دهد و منجر به ایجاد قدرت کنترلی ایران بر فرایندهای ارتباطی گردد. به بیانی دیگر زمانی می‌توانیم در زمینه ترانزیت پیشرفت کنیم و از این طریق درآمدزایی کنیم که از این فرصت و موقعیت، وضعیتی رقابتی به وجود آوریم. به این معنی که کالاها و هر نوع مواد انتقالی و ترانزیتی بتوانند با امنیت کامل و حداقل زمان ممکن و هزینه‌های کمتر نسبت به سایر مسیرهای رقیب عبور کنند. کشورها و سازمان‌های تجاری فعال در بخش ترانزیت برای عبور کالاهای خود همواره بر سه پارامتر زمان کوتاه، هزینه کمتر و امنیت، توجه خاصی دارند که ایران از حیث برخورداری از این پارامترها در وضعیت مناسبی قرار دارد. در بخش حمل‌ونقلی و

ارتباطی علی‌رغم پتانسیل‌های موجود، شکاف بزرگی بین بخش گردشگری و حمل‌ونقلی بین کشور ایران با کشورهای هم‌جوار و مرتبط در زمینه ترانزیت وجود دارد. بدین معنا که رونق گرفتن و رشد گردشگری، علاوه بر جاذبه‌ها و چشم‌اندازها، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و ارتباطی را می‌طلبد.

به‌طورکلی میزان ترانزیت کشور وضعیت مطلوبی ندارد ولی با توجه به یافته‌های پژوهش، می‌توان نتیجه گرفت که استفاده از موقعیت گذرگاهی کشور در افزایش قدرت کنترلی و نیز تأمین امنیت ملی نقش بسزایی دارد. همچنین باعث تولید شغل و افزایش درآمد و ارزآوری می‌شود که خود عاملی برای رونق اقتصادی است؛ بنابراین، با توجه به اینکه هرکدام از شاخص‌ها و پارامترهای مطرح‌شده در افزایش قدرت ملی نقش دارند می‌توان نتیجه گرفت که کشور ایران می‌تواند با استفاده از موقعیت گذرگاهی، قدرت ملی خود را افزایش دهد و منزلت ژئوپلیتیکی خود را نیز بهبود بخشد.

۱۱- پیشنهادات

۱۱-۱- باز بودن سیستم در فرایندهای بین‌المللی تضمین‌کننده بهره‌برداری از موقعیت ترانزیت خواهد بود. در این بین سیاست خارجی ایران یا در کل -سیاست نظام سیاسی باید در سطح منطقه و بین‌المللی، آن‌قدر پویا و فعال باشد که بتواند با انجام مذاکرات و ارتباطات، در فراوری کریدورها و مسیرهای ترانزیتی به نحو مؤثری عمل کند.

۱۱-۲- تلاش ایران همراه با دیپلماسی پویا و کارآمد جهت پیوستن به سازمان تجارت جهانی.

۱۱-۳- اصلاح مقررات مربوط به ترانزیت از جمله تعرفه‌های گمرکی و تجهیز و نوسازی ناوگان حمل‌ونقلی، تجهیز فرودگاه‌های بین‌المللی، زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای، ناوگان بندری، رشد و توسعه بخش‌های خدماتی در مسیرهای عبوری مربوط به ترانزیت.

قدردانی

در اینجا لازم است از گروه جغرافیای سیاسی و نیز از معاونت پژوهش و فناوری دانشگاه تربیت مدرس که زمینه انجام این پژوهش را فراهم آوردند و همه افرادی که به نحوی در این امر ما را یاری رساندند، تشکر و قدردانی نمایم.

کتابنامه

1. Ahmadi Partovi, S. (2010). *Factors Influencing Success on Road Transit of Goods from the Territory of the Islamic Republic of Iran*. Iran, Tehran: Allameh Tabatabai University - Faculty of Accounting and Management. [In Persian]
2. Ahmadi, S., Hafeznia, M.R., & Hourcad, B. (2015). Explanation of the functions of Iran's buffer status in the past two centuries. *Geopolitics Quarterly*, 10(4), 1-31. [In Persian].
3. Akhbari, M., & maylafshar, H. (2018). Analysis of Iran's geoeconomic and corridor role in achieving convergence in Southwest Asia. *Southwest Asia Studies Quarterly*, 1(1). [In Persian].
4. Azami, H. (2007) Geopolitical Weight and Regional Power Regime (in Persian) *Geopolitics Quarterly*, 2(3-4), 149-193. [In Persian].

5. Etaat, J. (1996). *Geopolitics and Foreign Policy of Iran*. Iran, Tehran: Safir Publication. [In Persian]
6. Etaat, J. (2012). Iranian Foreign Policy and Development. Geopolitical Society of Iran. [In Persian]
7. Ezati, E.A. (2014). *Strategic Geography of Iran*. Iran, Tehran: Publication of the Armed Forces Geographical Organization. [In Persian]
8. Gholizadeh, N. lotfi, H., & mortezaee, SH. (2018). investigation the Geopolitical Issues Affecting Afghanistan on Iran's Security (Case Study of Drug Transit and Border Insecurity). *Journal of Geography Regional Planning*, 9(1), 57-82. [In Persian]
9. Godarzi, M. (2009). Geopolitics of the Caspian Sea (1991-1998) and the importance of Iran *Central Eurasia Studies*, 2(5), 17-138. [In Persian]
10. Goodarzi, M., & Mohammad Zadeh Ebrahimi, F. (2017). the geopolitical and geoeconomic position of the Strait of Hormuz in Iranian regional politics; *World Politics Quarterly*, 6(3), 103-124. [In Persian]
11. Hafeznia, M.R. (2016). A Comparative Analysis of the Principles of National Power of the Islamic Republic of Iran. *Journal of Geographical Sciences*, 1(1), 47-67. [In Persian]
12. Hafeznia, M.R. (2017). Interview. [In Persian]
13. https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/ejiepl/topographic_map_of_iran
14. intelligence council projected 2020 and international futures (IFS) project.
15. intelligence council projected 2020 and international futures (IFS) project.
16. Janparvar, M. (2016). Integrated border management, a strategy for efficient management of the borders of the Islamic Republic of Iran. *Journal of Political Geography Research*, 1(4). [In Persian].
17. Janparvar, M. (2017). factors affecting Organization of Border Residents to Control Borders: A Case: Iran's Borders with Turkmenistan in North Khorasan. *Journal of Geography and Regional Development*, 15(5), 95-118. [In Persian].
18. Janparvar, M., salehabadi, R., & hoseini, S. (2017). Explaining the environmental hazards caused by the construction of border walls (Iran's borders in Sistan and Baluchestan province). *Journal of Geography and Environmental Hazards*, 24(2), 114-121. [In Persian].
19. Janparvar, M., & ghasri, M. (2014). Explaining the factors affecting the smuggling of goods along the borders the initial strategy of border management in Iran, *Journal of Disciplinary Geography*, 2(7), 55-85. [In Persian].
20. ketabi, A.A., & Nabatian, M.I. (2019). Components of regional power of the Islamic Republic of Iran. *Scientific-research quarterly Journal of the Islamic Revolution*. 9(33), 113-130. [In Persian]
21. Lei, Y., & Huang, C. (2020). Why Participate in the International North-South Transport Corridor? Analysis from a Transit Country Perspective. *Solid State Technology*, 63(1), 2353-2360.
22. Linn, F.J., (2007) *Central Asia: A New Hub of Global Integration*. <https://www.brookings.edu/articles/central-asia-a-new-hub-of-global-integration/#:~:text=Central%20Asia%20has%20assumed%20a,is%20the%20hub%20of%20economic>
23. Mohamadian, H., et al. (2013) Analyzing the role of Tehran metropolis in national power (in Persian). *Geopolitics Quarterly*, 8(1), 82-111. [In Persian]
24. Mohammad Hoseiny, M. (2013). *Iranian Borders*. Iran, Tehran: Imam Hussein Police and Officer Training University. [In Persian]
25. Nouri Roostaii, M., Hafeznia, M., & Ahmadi Nohadani, S. (2018). Investigation of the role of transit position in national power: case study, Iran, Thesis Master of political Geography (M.Sc.) In Geopolitical Department of Political Geography. Iran, Tehran, Tarbiat Modares University. [In Persian]
26. Reshno, N.A. (2012). *Geopolitical Requirements in the Foreign Policy of the Islamic Republic of Iran*. <https://www.tabnak.ir/fa/news> [In Persian]

27. Rise, S. (2014). *Middle East studies program*.
28. Romina, A. (2014). Theoretical explanation of smuggling of goods and its management in countries. *Geopolitical Quarterly*, 10(1). [In Persian].
29. Sahakyan, M. (2020). rebuilding interconnections: russia, India and the international north-south transport corridor. hal-02980041
30. Sasani, M. (2012). Transit Position in Resistance Economics. First Resistance Economics Conference. [In Persian]
31. Sharifi Kia, M., Boyeh, CH. (2011). Sistan and Baluchistan transit and geopolitical location and strategies The New Economic World of the Gulf States, The Fourth International Congress of Islamic Geographers of the Islamic World. [In Persian]
32. Ullah, N. & Brohi, M.A. (2018). International North-South Transport Corridor: Challenges and Opportunities for Pakistan. *Stratagem*, 1(1), 100-113.
33. www.borna news.ir.
34. Yazdanpanah, K., Qalibaf, M.B., Safavi, S.Y., Pishgahi Fard, Z., & and Shamani, Y. (2018). Calculation of military power using the formulas of national power of countries. *Journal of Defense Policy*, 33(102). [In Persian]
35. Zarghani, S.H. (2013). Measuring and ranking the national power of countries in the Islamic world. *Journal of Islamic World Studies*, 1(2), 1-26. [In Persian]
36. Zeinaali Fard, Y. (2010). Providing an optimal pattern of locating carpentry facilities in Eco and Central Asian countries. [In Persian]