A Comparative SWOT Analysis of Iran's Geopolitical Position in International Energy and Transport Corridors

Gholamali Rahimi[1*] – Tooraj Dehghani[2] – Mahdiyeh Aboulhassani Chimeh[3]

Abstract

This study aims to evaluate the international energy and transport corridors and to analyze the position of the Islamic Republic of Iran within them. The examined corridors include the North–South, India–Middle East–Europe (IMEC), Basra–Turkey, Zangezur, Lapis Lazuli, and China's Belt and Road Initiative (BRI). The research method is descriptive–analytical, and data were collected from documentary sources and a researcher-made SWOT questionnaire. The reliability of the questionnaire was measured using Cronbach's Alpha coefficient ($\alpha = 0.917$), indicating a high level of internal consistency. Findings show that Iran holds a mixed position of geopolitical strengths and geo-economic threats. While Iran's geographical location and access to open waters are among its key advantages, the competing corridors such as IMEC and Zangezur, along with external political pressures, pose significant challenges. Finally, several strategic recommendations are presented to enhance Iran's geo-economic position.

Key words
Energy corridor, Transport corridor, Geoeconomics, Geopolitics, Islamic Republic of Iran.

1. Member of Faculty, Energy Economic Department, IIES, Tehran, Iran. (Corresponding Author). alirahimigh2000@yahoo.com
2. Member of Faculty, Energy Economic Department, IIES, Tehran, Iran. Dehghani576@yahoo.com
3. Researcher, Energy Economic Department, IIES, Tehran, Iran. mahdiyeh.aboulhassani@gmail.com

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

مقاله علمی ـ پژوهشی

تاریخ دریافت ۱۴۰۴/۰۸/۱۳ **تاریخ پذیرش ۱۴۰۵/۰۴/۰۹**

تحلیل تطبیقی جایگاه ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در کریدورهای بین‌المللی انرژی و حمل‌ونقل (رویکرد SWOT)

غلامعلی رحیمی[1*] ـ تورج دهقانی[2] ـ مهدیه ابوالحسنی‌چیمه[3]

چکیده

این پژوهش با هدف ارزیابی کریدورهای بین‌المللی انرژی و حمل‌ونقل و تحلیل جایگاه جمهوری اسلامی ایران در آن‌ها انجام شده است. کریدورهای مورد بررسی شامل مسیرهای شمال ـ جنوب، هند ـ خاورمیانه ـ اروپا، بصره ـ ترکیه، زنگزور، لاجورد و ابتکار کمربند و جاده چین هستند. روش پژوهش توصیفی ـ تحلیلی بوده و داده‌ها از منابع اسنادی و پرسشنامه محقق‌ساخته SWOT گردآوری شده‌اند. برای سنجش پایایی ابزار از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که مقدار آن برابر با ۰/۹۱۷ است که نشان‌دهنده پایایی بسیار مناسب ابزار است. نتایج تحلیل نشان می‌دهد که ایران در موقعیتی ترکیبی از قوت‌های ژئوپلیتیکی و تهدیدهای ژئواکونومیکی قرار دارد. از جمله نقاط قوت می‌توان به موقعیت جغرافیایی ممتاز و دسترسی به آب‌های آزاد اشاره کرد و از تهدیدات مهم، رقابت مسیرهای جایگزین مانند IMEC و زنگزور و فشارهای سیاسی قدرت‌های جهانی است. در پایان، پیشنهادهایی برای بهبود جایگاه ژئواکونومیک ایران ارائه شده است.

واژگان کلیدی: کریدور انرژی، کریدور حمل‌ونقل، ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک، جمهوری اسلامی ایران.

۱. عضو هیات علمی، پژوهشکده اقتصاد انرژی، مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)، alirahimigh2000@yahoo.com

۲. عضو هیات علمی، پژوهشکده اقتصاد انرژی، مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، تهران، ایران. Dehghani576@yahoo.com

۳. پژوهشگر پژوهشکده اقتصاد انرژی، مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، تهران، ایران. mahdiyeh.aboulhassani@gmail.com

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

مقدمه

احیای مسیرهای حمل‌ونقل تاریخی و ایجاد کریدورهای جدید، به یکی از اهداف راهبردی دولت‌ها در دوران معاصر تبدیل شده است. در جهانی که رقابت قدرت‌ها بیش از گذشته ماهیت ژئواکونومیک یافته، کریدورهای حمل‌ونقل و انرژی نه‌تنها ابزار تسهیل تجارت، بلکه اهرم‌های مؤثر در بازتوزیع قدرت، نفوذ سیاسی و امنیت اقتصادی محسوب می‌شوند. در این چارچوب، تحولات ژئوپلیتیکی سال‌های اخیر، به‌ویژه پیامدهای سیاسی، اقتصادی و امنیتی جنگ روسیه و اوکراین از فوریه ۲۰۲۲، موجب بازاندیشی جدی در کارکرد، امنیت و اولویت‌بندی مسیرهای ترانزیتی جهانی شده و روند شکل‌گیری و تقویت کریدورهای جایگزین را تسریع کرده است.

جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص خود در پیوندگاه شرق و غرب و شمال و جنوب، همواره یکی از بازیگران بالقوه کلیدی در شبکه کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل و انرژی بوده است. با این حال، در سال‌های اخیر، ظهور و فعال‌سازی کریدورهایی نظیر کریدور اقتصادی هند ـ خاورمیانه ـ اروپا (IMEC)، جاده توسعه عراق (کریدور بصره ـ ترکیه)، کریدور زنگزور، مسیر لاجورد و همچنین تحولات در چارچوب ابتکار کمربند و جاده چین(BRI)، این جایگاه را با چالش‌های نوظهور مواجه ساخته است. بسیاری از این ابتکارات، علاوه بر اهداف اقتصادی، دارای ابعاد ژئوپلیتیکی و راهبردی بوده و در برخی موارد، به‌طور ضمنی یا آشکار، با هدف کاهش نقش ترانزیتی ایران یا دور زدن قلمرو آن طراحی شده‌اند.

مسئله اصلی این پژوهش آن است که در شرایط رقابت فزاینده کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی، جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران در حال دگرگونی است و بدون شناخت دقیق قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از این تحولات، امکان سیاست‌گذاری مؤثر در حوزه ترانزیت و انرژی وجود نخواهد داشت. از این رو، پرسش محوری این مقاله آن است که ایران در میان شبکه‌ی جدید کریدورهای حمل‌ونقل و انرژی چه موقعیتی دارد و چه عواملی می‌توانند به تقویت یا تضعیف نقش آن منجر شوند.

اهمیت این پژوهش در آن است که برخلاف بسیاری از مطالعات پیشین که هر کریدور را به‌طور مستقل بررسی کرده‌اند، به تحلیل تطبیقی مجموعه کریدورهای منطقه‌ای با تمرکز بر جایگاه ایران می‌پردازد. همچنین یافته‌های آن می‌تواند به سیاست‌گذاران در انتخاب مسیرهای اولویت‌دار و تقویت نقش ترانزیتی ایران کمک کند.

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

در حوزه پیشینه پژوهش، مطالعات متعددی به بررسی ابعاد مختلف کریدورها پرداخته‌اند.

نواختی مقدم و همکاران (۱۴۰۳)، در مقاله‌ای به نام «تاثیر کریدور زنگه زور بر امنیت منطقه‌ای و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران»، به بررسی تاثیر ایجاد این کریدور بر امنیت سیاسی و اقتصادی جمهوری اسلامی ایران می‌پردازد. این مقاله از نظریه مکتب کپنهاک بهره گرفته و سعی کرده است تا با استفاده از جنبه های مختلف آن به ویژه در دو بعد سیاسی و اقتصادی، تاثیر کریدور زنگزور را بر امنیت و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران مورد تحلیل و ارزیابی قرار دهد.

ذاکری‌نیا و همکاران (۱۴۰۳)، در مقاله‌ای به نام «بررسی کریدور جاده توسعه عراق و اهمیت راهبردی آن از منظر کشورهای ایران، چین و ترکیه»، به بررسی ماهیت کریدور جاده توسعه عراق و اهمیت راهبردی آن برای کشورهای ایران، چین و ترکیه با رویکرد PEST می‌پردازد. نتایج این مقاله نشان می‌دهد که کشورهایی مانند عراق به تناسب تحولات بین‌المللی، در تلاش برای بهره‌برداری حداکثری از مزیت‌های خود هستند. ایران نیز می‌تواند با استفاده از روش‌های نوآورانه، از دارایی‌های بلوکه‌شده در کشورهایی مانند عراق برای سرمایه‌گذاری خارجی و تقویت پیوندهای منطقه‌ای بهره‌برداری کند تا جریانات همسو با منافع ملی خود را تقویت نماید.

جعفرزاده و همکاران (۱۳۹۹)، در مقاله «قدرت چانه‌زنی گزینه‌های صادرات گاز از کریدور جنوبی به اروپا»، با توجه به رویکرد نظریه بازی همکارانه و از طریق راه‌حل شپلی، قدرت چانه‌زنی کشورهای مختلف و ائتلاف‌های ممکن جهت صادرات گاز به اروپا در سناریوهای متصور در آینده بررسی و وضعیت‌های محتمل به‌عنوان گزینه‌های ممکن، مشخص می‌شوند. تعریف یک مسئله مهم بین‌المللی در بازار انرژی جهانی؛ یعنی متنوع‌سازی واردات گاز اروپا به عنوان یک بازی همکارانه و ترسیم چشم‌انداز ائتلافی بازیکنان مهم در این زمینه از دستاوردهای پژوهشی مقاله حاضر است.

ساترلند و همکاران (۲۰۲۴)[1]، در مقاله‌ای به نام «ابتکار یک کمربند، یک راه چین: مسائل اقتصادی»، به بررسی جنبه‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی طرح ابتکار «کمربند و جاده» چین می‌پردازد و دیدگاهی چندوجهی از مزایای زیرساختی و اقتصادی BRI تا ریسک‌های پشت پرده سیاسی و اقتصادی آن ارایه می‌دهد.

بر این اساس، هدف اصلی پژوهش، تحلیل تطبیقی جایگاه ژئوپلیتیکی جمهوری

1. Sutherland, Michael D. (2024)

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

اسلامی ایران در کریدورهای بین‌المللی انرژی و حمل‌ونقل و شناسایی مهم‌ترین فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌روی کشور در این حوزه است.

اهداف فرعی شامل:

۱. ارزیابی نقاط قوت و ضعف ژئوپلیتیکی ایران در شبکه کریدورهای منطقه‌ای؛

۲. تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از کریدورهای رقیب مانند IMEC، زنگزور و جاده توسعه؛

۳. ارائه راهبردهایی برای ارتقای جایگاه ژئواکونومیک ایران در نظام ترانزیت اوراسیا.

در نهایت، پژوهش حاضر در پی پاسخ به سؤالات زیر است:

۱. جایگاه کنونی جمهوری اسلامی ایران در میان کریدورهای بین‌المللی انرژی و حمل‌ونقل چیست؟

۲. مهم‌ترین نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای مؤثر بر این جایگاه کدام‌اند؟

۳. کدام‌یک از کریدورهای نوظهور بیشترین تأثیر را بر کاهش یا تقویت نقش ترانزیتی ایران دارند؟

۴. چه راهبردهایی می‌تواند به تثبیت و ارتقای موقعیت ژئواکونومیک ایران در شبکه کریدورهای منطقه‌ای کمک کند؟

روش‌شناسی

چارچوب نظری این پژوهش، بر پایه‌ی مدل تحلیلی SWOT (نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها) است و از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت، توصیفی ـ تحلیلی محسوب می‌شود. پژوهش حاضر با هدف شناسایی و ارزیابی جایگاه جمهوری اسلامی ایران در کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل و انرژی انجام شده و برای این منظور، ترکیبی از داده‌های اسنادی و میدانی مورد استفاده قرار گرفته است.

در بخش اسنادی، داده‌ها از منابع رسمی شامل مقالات علمی، گزارش‌های تحلیلی بین‌المللی و پایگاه‌های آماری مرتبط با کریدورهای شمال ـ جنوب، هند ـ خاورمیانه ـ اروپا (IMEC)، بصره ـ ترکیه، زنگزور، لاجورد و ابتکار کمربند و جاده چین گردآوری شده‌اند. در بخش میدانی، از پرسشنامه‌ی محقق‌ساخته‌ی SWOT برای جمع‌آوری داده‌های میدانی بهره گرفته شد. این پرسشنامه به‌منظور شناسایی دیدگاه

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

کارشناسان نسبت به نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای مؤثر بر موقعیت ایران در این کریدورها طراحی شد.

پرسشنامه در پنج بخش تنظیم شد که هر بخش به یکی از کریدورهای یادشده اختصاص دارد و هر بخش شامل چهار محور اصلی تحلیل SWOT است. پاسخ‌دهندگان شامل کارشناسان حوزه ژئوپلیتیک، اقتصاد حمل‌ونقل و مطالعات منطقه‌ای بودند که بر اساس مقیاس پنج‌درجه‌ای لیکرت (از «کاملاً مخالفم» تا «کاملاً موافقم») به هر گویه پاسخ دادند.

به‌منظور بررسی روایی محتوایی پرسشنامه، نظرات چند تن از اساتید دانشگاهی و متخصصان حوزه ژئوپلیتیک دریافت و اصلاحات لازم اعمال گردید. همچنین برای سنجش پایایی ابزار اندازه‌گیری، از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که مقدار آن برابر با ۰/۹۱۷ به‌دست آمد؛ این مقدار نشان‌دهنده‌ی همسانی درونی بسیار مطلوب بین گویه‌های پرسشنامه است.

داده‌های گردآوری‌شده پس از کدگذاری، در نرم‌افزار Excel وارد و با استفاده از روش‌های آماری توصیفی و تجمیعی تحلیل شدند. سپس نتایج حاصل از پرسشنامه، با داده‌های تحلیلی و یافته‌های اسنادی تلفیق شد تا تصویری جامع از جایگاه ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در شبکه‌ی کریدورهای منطقه‌ای ترسیم شود.

یافته‌ها

در این بخش، نتایج تحلیل SWOT و داده‌های گردآوری‌شده درباره‌ی هر یک از کریدورهای منطقه‌ای به‌صورت توصیفی و تحلیلی ارائه می‌شود.

- **کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال ـ جنوب**[1]

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال ـ جنوب (INSTC) یک مسیر چندوجهی به طول حدود ۷۲۰۰ کیلومتر است که از ترکیب حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای تشکیل شده و هدف آن جابه‌جایی کالا از جنوب آسیا به اروپا از طریق ایران، قفقاز، آسیای مرکزی و روسیه است. این کریدور به‌عنوان مسیری مقرون‌به‌صرفه از نظر زمان و هزینه طراحی شده و می‌تواند جایگزینی برای مسیرهای سنتی حمل‌ونقل دریایی باشد.

این ابتکار در سال ۲۰۰۰ با امضای توافقنامه‌ای بین ایران، هند و روسیه شکل

1. International North-South Transport Corridor (INSTC)

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

گرفت و در سال ۲۰۰۲ قراردادهای مقدماتی توسعه آن امضا شد. در ادامه، آذربایجان نیز به این پروژه پیوست و در حال حاضر ۱۳ کشور از جمله ایران، هند، روسیه، کشورهای آسیای مرکزی، ترکیه و عمان عضو آن هستند و بلغارستان نیز به‌عنوان عضو ناظر مشارکت دارد. این گستره عضویت نشان‌دهنده اهمیت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای کریدور است.

مسیر اصلی کریدور از بمبئی هند آغاز می‌شود، از طریق دریا به بندرعباس می‌رسد و سپس به‌صورت زمینی به بندر انزلی در ساحل دریای خزر منتقل می‌شود. از آنجا کالاها با کشتی به بندر آستاراخان روسیه منتقل شده و از طریق شبکه ریلی روسیه به سایر مناطق این کشور و اروپا می‌رسند. علاوه بر این مسیر اصلی، سه شاخه غربی، مرکزی و شرقی برای کریدور تعریف شده که از جمهوری داغستان، دریای خزر و کشورهای قزاقستان و ترکمنستان عبور می‌کنند.

اهمیت راهبردی کریدور شمال ـ جنوب در آن است که بستری برای افزایش همکاری‌های اقتصادی و تجاری، کاهش موانع حمل‌ونقل و تقویت رشد اقتصادی کشورهای مسیر فراهم می‌کند. روسیه و ایران این کریدور را یک «تغییردهنده بازی» در تجارت جهانی می‌دانند، زیرا می‌تواند جایگزینی برای کانال سوئز باشد که حدود ۱۲ درصد تجارت جهانی از آن عبور می‌کند. با عملیاتی شدن این کریدور، زمان حمل کالا از سن‌پترزبورگ به بمبئی از حدود ۴۵ روز به ۱۵ تا ۲۴ روز کاهش می‌یابد و مسیر از نظر مسافت حدود ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه حدود ۳۰ درصد مقرون‌به‌صرفه‌تر خواهد بود.

این کریدور همچنین ریسک‌هایی مانند دزدی دریایی در اقیانوس هند را کاهش داده و امکان حمل انواع محموله‌ها از جمله کالاهای فاسدشدنی و مواد خطرناک را فراهم می‌کند. از دیدگاه زیست‌محیطی نیز، کوتاه‌تر شدن مسیرها و استفاده از حمل‌ونقل بین‌وجهی موجب کاهش انتشار کربن و آلودگی هوا می‌شود.

بحران اوکراین و تحریم‌های گسترده غرب علیه روسیه، اهمیت کریدور شمال ـ جنوب را بیش از پیش افزایش داده است. محدود شدن دسترسی روسیه به مسیرهای سنتی، به‌ویژه در دریای سیاه، این کشور را به سمت تسریع در توسعه کریدور سوق داده است. روسیه امیدوار است با استفاده از این مسیر، تحریم‌ها را دور زده و حجم ترانزیت خود را از حدود ۱۷ میلیون تن به ۳۲ میلیون تن افزایش دهد و تا سال ۲۰۳۰ رشد قابل توجهی در گردش کالا داشته باشد.

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

برای ایران، تحقق کامل کریدور شمال ـ جنوب به معنای افزایش نقش ژئوپلیتیکی در محور آسیا ـ اروپا، دسترسی گسترده‌تر به بازارهای روسیه و جابه‌جایی سالانه حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن بار است. برآورد می‌شود ایران در صورت عملیاتی شدن کامل این کریدور بتواند حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد کسب کند و وابستگی خود به درآمدهای نفتی را کاهش دهد. همچنین این کریدور فرصت‌های جدیدی برای کشورهای محصور در خشکی مانند ارمنستان فراهم می‌کند تا به بنادر و بازارهای جهانی دسترسی پیدا کنند.

با وجود آغاز نخستین محموله تجاری در ژوئیه ۲۰۲۲، توسعه کریدور با چالش‌هایی جدی مواجه است. کمبود منابع مالی، تحریم‌های ایران و روسیه، ضعف زیرساخت‌های ریلی و بندری به‌ویژه در مسیر رشت ـ آستارا، بوروکراسی پیچیده گمرکی و تنش‌های سیاسی منطقه‌ای از جمله اختلافات ایران و آذربایجان، از مهم‌ترین موانع پیش‌روی این پروژه به شمار می‌روند. این عوامل موجب شده‌اند که با وجود علاقه و سرمایه‌گذاری کشورهای اصلی، کریدور هنوز به ظرفیت کامل خود نرسد.

در مجموع، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال ـ جنوب دارای مزیت‌های قابل‌توجهی از نظر زمان، هزینه، ژئوپلیتیک و پایداری زیست‌محیطی است، اما موفقیت نهایی آن به تکمیل زیرساخت‌ها، کاهش تنش‌های سیاسی، هماهنگی گمرکی و تداوم همکاری چندجانبه میان کشورهای عضو وابسته است.

شکل ۱. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال ـ جنوب



منبع: International North-South Transit Corridor (INSTC), Avim, -2023

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

جدول ۱. جدول نتایج نهایی تحلیل SWOT کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال ـ جنوب (INSTC)

بعد SWOT	جمع‌بندی نتایج کلیدی
نقاط قوت	مسیر کوتاه‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر نسبت به کانال سوئز؛ کاهش چشمگیر زمان و هزینه حمل‌ونقل؛ اتصال مستقیم هند، ایران، روسیه و اروپا؛ تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در محور آسیا ـ اروپا
نقاط ضعف	کمبود و ناتمام‌ماندن زیرساخت‌های ریلی و بندری (به‌ویژه رشت ـ آستارا)؛ بوروکراسی و رویه‌های گمرکی پیچیده؛ وابستگی موفقیت پروژه به ثبات سیاسی کشورهای مسیر
فرصت‌ها	افزایش درآمدهای ترانزیتی ایران؛ گسترش همکاری اقتصادی و سیاسی با روسیه و هند؛ کاهش وابستگی ایران به درآمدهای نفتی؛ ارتقای نقش ایران به‌عنوان هاب ترانزیتی اوراسیا
تهدیدها	رقابت مسیرهای جایگزین منطقه‌ای؛ فشار قدرت‌های خارجی برای دور زدن ایران؛ تنش‌های سیاسی منطقه‌ای (به‌ویژه با جمهوری آذربایجان)؛ ریسک سرمایه‌گذاری ناشی از تحریم‌ها و ناامنی‌ها

- **دالان انرژی (کریدور اقتصادی هند ـ خاورمیانه ـ اروپا (IMEC))**

کریدور اقتصادی هند ـ خاورمیانه ـ اروپا (IMEC) در ۹ سپتامبر ۲۰۲۳ و در حاشیه اجلاس سران G20، با معرفی یک یادداشت تفاهم میان رهبران هند، اتحادیه اروپا، فرانسه، آلمان، ایتالیا، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا مطرح شد. این ابتکار متعهد به همکاری برای توسعه یک کریدور اقتصادی جدید با هدف اتصال هند به اروپا از طریق خاورمیانه است. در ادامه، هند در فوریه ۲۰۲۴ توافق‌نامه چارچوب بین‌دولتی (IGFA) را با امارات متحده عربی تصویب کرد که تمرکز آن بر همکاری در حوزه بنادر، دریانوردی، لجستیک و بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری مشترک در راستای توسعه این کریدور است.

کریدور IMEC به طول تقریبی ۴۸۰۰ کیلومتر طراحی شده و از ترکیبی از خطوط راه‌آهن، شبکه‌های کشتی به ریل و سایر مسیرهای حمل‌ونقل تشکیل می‌شود. این پروژه شامل دو بخش اصلی است: کریدور شرقی که هند را به خلیج فارس متصل می‌کند و کریدور شمالی که خلیج فارس را به اروپا پیوند می‌دهد. در این چارچوب، بنادر مهمی مانند فجیره، جبل‌علی و ابوظبی در امارات متحده عربی، حیفا در سرزمین‌های اشغالی، و بنادر موندرا و کاندلا در هند، به‌همراه بنادر اروپایی مانند

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

پیرائوس در یونان، مارسی در فرانسه و مسینا در ایتالیا، به یکدیگر متصل می‌شوند.

IMEC به‌عنوان مستقیم‌ترین ارتباط تاکنون میان هند، خلیج فارس و اروپا معرفی می‌شود. اتصال ریلی پیش‌بینی‌شده در این کریدور می‌تواند تجارت بین هند و اروپا را تا ۴۰ درصد سریع‌تر کند. افزون بر این، این پروژه شامل ایجاد کابل برق، خط لوله هیدروژن پاک برای تقویت تجارت انرژی پاک، و کابل داده پرسرعت است که هدف آن پیوند دادن اکوسیستم‌های دیجیتال نوآورانه و ایجاد فرصت‌های اقتصادی در طول مسیر است.

این کریدور بخشی از مشارکت گسترده‌تر «زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی» (PGII) است که در ژوئن ۲۰۲۲ راه‌اندازی شد و تمرکز آن بر پاسخ به نیازهای کشورهای با درآمد کم و متوسط است. در سطح کلان، IMEC در بستری شکل گرفته که خاورمیانه و منطقه خلیج فارس به یکی از مراکز اصلی رقابت قدرت‌های بزرگ تبدیل شده‌اند؛ منطقه‌ای که علاوه بر منابع عظیم نفت و گاز، دارای گلوگاه‌های حیاتی کنترل‌کننده اقتصاد جهانی است و نفوذ چین در آن به‌طور فزاینده‌ای در حال افزایش است.

در مجموع، هشت کشور امضاکننده IMEC حدود ۴۰ درصد جمعیت جهان و بیش از نیمی از اقتصاد جهانی را دربرمی‌گیرند. این پروژه فرصتی برای اتحادیه اروپا محسوب می‌شود تا جایگاه خود را در آینده اقتصاد جهانی تقویت کرده و در عین حال ریسک وابستگی به چین و روسیه را کاهش دهد. با این حال، بحران‌های ژئوپلیتیکی در خاورمیانه بزرگ‌ترین مانع پیش‌روی این کریدور هستند. به‌ویژه، تداوم جنگ غزه و تنش در روابط رژیم صهیونیستی و عربستان سعودی می‌تواند موجب تأخیرهای جدی در اجرای پروژه شود، زیرا موفقیت IMEC نیازمند سطح بالایی از همکاری منطقه‌ای است.

ابعاد ژئوپلیتیکی IMEC پیچیده است. عربستان سعودی و امارات متحده عربی، که بنادرشان نقش محوری در این کریدور دارند، هر دو شریک گفت‌وگو در سازمان همکاری شانگهای هستند و به بلوک اقتصادی بریکس نزدیک شده‌اند. در مقابل، ترکیه از همان ابتدا مخالفت خود را با IMEC اعلام کرده، زیرا در این پروژه نادیده گرفته شده است. رجب طیب اردوغان با تأکید بر اینکه «هیچ کریدوری بدون ترکیه وجود ندارد»، پروژه «راه توسعه عراق» را به‌عنوان مسیر جایگزین مطرح کرده است. افزون بر این، هنوز ابهامات زیادی درباره جدول زمانی اجرای IMEC وجود دارد.

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

از منظر مالی نیز، چالش‌های قابل توجهی مطرح است. توسعه بنادر، خطوط ریلی و سایر زیرساخت‌ها به سرمایه‌گذاری‌های چند میلیارد یورویی نیاز دارد و برخی برآوردها هزینه پروژه را تا حدود ۸ میلیارد دلار تخمین می‌زنند. یکی از دغدغه‌های اصلی اتحادیه اروپا این است که اطمینان حاصل کند فناوری، سرمایه و زیرساخت‌های ایجادشده در چارچوب IMEC به‌طور غیرمستقیم به نفع روسیه یا افزایش نفوذ آن منجر نشود.

در عین حال، این کریدور اهداف سیاسی مشخصی را نیز دنبال می‌کند. IMEC بخشی از تلاش ایالات متحده برای حفظ نفوذ خود در خاورمیانه و مهار نفوذ فزاینده چین، به‌ویژه ابتکار «کمربند و جاده»، است. حذف ایران از مسیرهای ترانزیتی کلیدی و کاهش وابستگی تجارت جهانی به تنگه هرمز نیز از اهداف ضمنی این پروژه به شمار می‌رود. به گفته مقامات آمریکایی، IMEC می‌تواند چشم‌انداز تجارت اوراسیا را بازسازی کرده و ایران را در مسیرهای اصلی تجارت آسیا ـ اروپا دور بزند.

در مجموع، کریدور اقتصادی هند ـ خاورمیانه ـ اروپا پروژه‌ای با ابعاد اقتصادی، ژئوپلیتیکی و راهبردی گسترده است که در صورت تحقق می‌تواند الگوهای تجارت و اتصال در اوراسیا را دگرگون کند، اما موفقیت آن به شدت به ثبات سیاسی منطقه، حل‌وفصل منازعات، شفافیت مالی و تداوم همکاری میان بازیگران اصلی وابسته است.

شکل ۲. کریدور اقتصادی هند ـ خاورمیانه ـ اروپا



منبع: How the India-Middle East-Europe Economic Corridor could reshape world politics, Firstpost, 2025

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

جدول ۲. جمع‌بندی نتایج تحلیل SWOT کریدور IMEC

بعد SWOT	جمع‌بندی نتایج کلیدی
نقاط قوت	مسیر کوتاه‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر نسبت به کانال سوئز؛ کاهش چشمگیر زمان و هزینه حمل‌ونقل؛ اتصال مستقیم هند، ایران، روسیه و اروپا؛ تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در محور آسیا ـ اروپا
نقاط ضعف	کمبود و ناتمام‌ماندن زیرساخت‌های ریلی و بندری (به‌ویژه رشت ـ آستارا)؛ بوروکراسی و رویه‌های گمرکی پیچیده؛ وابستگی موفقیت پروژه به ثبات سیاسی کشورهای مسیر
فرصت‌ها	افزایش درآمدهای ترانزیتی ایران؛ گسترش همکاری اقتصادی و سیاسی با روسیه و هند؛ کاهش وابستگی ایران به درآمدهای نفتی؛ ارتقای نقش ایران به‌عنوان هاب ترانزیتی اوراسیا
تهدیدها	رقابت مسیرهای جایگزین منطقه‌ای؛ فشار قدرت‌های خارجی برای دور زدن ایران؛ تنش‌های سیاسی منطقه‌ای (به‌ویژه با جمهوری آذربایجان)؛ ریسک سرمایه‌گذاری ناشی از تحریم‌ها و ناامنی‌ها

- **جاده توسعه (کریدور بصره ــ ترکیه)**

در ماه مه ۲۰۲۳، دولت عراق پروژه‌ای زیرساختی را با عنوان «جاده توسعه» معرفی کرد که در ابتدا «کانال خشک» نامیده می‌شد و بعدها با عنوان «جاده ابریشم جدید» نیز از آن یاد شد. هدف اصلی این پروژه ایجاد یک مسیر جایگزین برای کانال سوئز به‌منظور تسهیل تجارت سریع‌تر و کارآمدتر میان شرق و غرب است. این کریدور که به طول حدود ۱۲۰۰ کیلومتر طراحی شده، ترکیبی از خطوط راه‌آهن، بزرگراه‌ها، هاب‌های لجستیکی، مجتمع‌های صنعتی و یکپارچگی خطوط لوله نفت و گاز را در برمی‌گیرد.

مسیر جاده توسعه از بندر بزرگ فاو در استان بصره، واقع در دهانه شط‌العرب در خلیج فارس، آغاز می‌شود و با عبور از شهرهای دیوانیه، نجف، کربلا، بغداد و موصل به مرز ترکیه می‌رسد و از آنجا به بندر مرسین ترکیه متصل خواهد شد. طراحی این پروژه توسط شرکت ایتالیایی PEG Infrastructure انجام شده است. مرحله نخست پروژه، یعنی ساخت بندر بزرگ فاو، بدون توقف در حال پیشرفت است و انتظار می‌رود این بندر با ۹۰ اسکله، از بندر جبل‌علی امارات با ۶۷ اسکله پیشی بگیرد و تا سال ۲۰۲۵ تکمیل شود.

بر اساس برنامه‌ریزی‌ها، خط ریلی این پروژه با فاصله‌ای حدود ۸ کیلومتر از مرکز شهر موصل عبور خواهد کرد و قطارها با سرعتی تا ۳۰۰ کیلومتر در ساعت فعالیت

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

خواهند داشت. این خط ریلی در فاز نخست قادر به جابه‌جایی ۳/۵ میلیون تن کالا و در فاز دوم تا ۷/۵ میلیون تن خواهد بود. تکمیل پروژه در سه مرحله و تا سال‌های ۲۰۲۸، ۲۰۳۳ و ۲۰۵۰ پیش‌بینی شده است.

هزینه کل این پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود و انتظار می‌رود سالانه حدود ۴ میلیارد دلار بازده اقتصادی ایجاد کرده و دست‌کم ۱۰۰ هزار فرصت شغلی فراهم کند. پس از تکمیل، جاده توسعه می‌تواند اقتصاد عراق را با تبدیل این کشور به یک مسیر کلیدی اتصال شرق به غرب تقویت کند و همزمان جایگاه ترکیه را به‌عنوان یک هاب ترانزیتی میان آسیا و اروپا ارتقا دهد. همچنین این کریدور بالقوه می‌تواند کشورهای حوزه خلیج فارس، اردن و حتی ایران را به اروپا متصل کند.

شکل ۳. کریدور بصره ـ ترکیه



منبع:

Turkey and Iraq unveil plans for US$17 billion Development Road project, Construction briefing, 2024

با این حال، هزینه بالای پروژه فراتر از توان مالی دولت عراق است و این کشور ناگزیر به جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. در این میان، شرکت‌های ترکیه‌ای به‌ویژه در حوزه سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌های زیربنایی در موصل، نسبت به سایر شرکت‌های خارجی اولویت دارند. عراق و ترکیه تلاش می‌کنند کشورهای عربی خلیج

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

فارس را برای مشارکت در تأمین مالی پروژه متقاعد کنند. با وجود این، آغاز پروژه‌های رقیب توسط هند، امارات متحده عربی و ایالات متحده ممکن است جذابیت مسیر پیشنهادی ترکیه را کاهش دهد.

یکی از محورهای بحث‌برانگیز این پروژه، مسیر انتخاب‌شده آن است. جاده توسعه با عبور از بصره، بغداد و موصل، اقلیم کردستان عراق را به‌طور کامل دور می‌زند. دولت عراق این تصمیم را ناشی از ملاحظات اقتصادی و توپوگرافیک می‌داند و اعلام کرده عبور مسیر از اقلیم کردستان، اجرای مرحله اول پروژه را دو سال به تأخیر انداخته و هزینه آن را حدود ۳ میلیارد دلار افزایش می‌دهد. با این حال، برخی تحلیلگران این تصمیم را صرفاً سیاسی می‌دانند و هشدار می‌دهند که حذف اقلیم کردستان می‌تواند تنش‌های داخلی را تشدید کند. به گفته مقامات اقلیم، توسعه پایدار عراق بدون مشارکت کردستان امکان‌پذیر نخواهد بود.

جدول ۳. جمع‌بندی نتایج تحلیل SWOT کریدور جاده توسعه

بعد SWOT	جمع‌بندی نتایج کلیدی
نقاط قوت	ایجاد مسیر کوتاه‌تر میان خلیج فارس و اروپا؛ بهره‌گیری بهینه از موقعیت ژئوپلیتیکی عراق و ترکیه؛ ظرفیت افزایش تجارت و ترانزیت منطقه‌ای؛ ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل عراق و ترکیه
نقاط ضعف	ناامنی داخلی عراق و ریسک بالای امنیت مسیر؛ کمبود منابع مالی و وابستگی به سرمایه‌گذاری خارجی؛ پیچیدگی‌های فنی و حقوقی همکاری عراق ـ ترکیه؛ رقابت مسیرهای جایگزین منطقه‌ای
فرصت‌ها	امکان اتصال ایران از طریق مرزهای مشترک؛ تقویت همکاری اقتصادی و زیرساختی ایران و عراق؛ بهره‌برداری ایران از ظرفیت بندر بصره؛ افزایش صادرات ایران به اروپا در صورت هم‌پیوندی
تهدیدها	حذف یا کمرنگ‌شدن نقش ایران در طراحی اولیه پروژه؛ تقویت نفوذ ترکیه در کریدورهای منطقه‌ای؛ ناامنی عراق به‌عنوان تهدید مستقیم منافع ایران؛ رقابت با کریدور شمال ـ جنوب و کاهش سهم ترانزیتی ایران

علاوه بر چالش‌های سیاسی و مالی، ناامنی یکی از جدی‌ترین موانع اجرای پروژه به شمار می‌رود. حضور گروه‌های تروریستی و شبه‌نظامی مانند داعش و پ.ک.ک، خطر حمله به زیرساخت‌ها و مسیرهای حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد و امنیت بهره‌برداری از پروژه را با تردید مواجه می‌کند. در همین راستا، ترکیه در حال برنامه‌ریزی برای عملیات نظامی علیه پ.ک.ک در شمال عراق است و اعلام کرده قصد دارد نیروهای خود

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

را تا عمق ۳۰ تا ۴۰ کیلومتری خاک عراق مستقر کند. اگرچه ایده ایجاد مرکز عملیات مشترک میان آنکارا و بغداد مطرح شده، اما پیشرفت ملموسی در این زمینه گزارش نشده است.

در مجموع، پروژه جاده توسعه عراق دارای ظرفیت‌های قابل توجهی برای افزایش تجارت منطقه‌ای، تقویت زیرساخت‌های عراق و ترکیه و ایجاد یک مسیر جایگزین برای کانال سوئز است. با این حال، موفقیت آن به‌شدت به تأمین مالی خارجی، بهبود وضعیت امنیتی عراق، مدیریت تنش‌های سیاسی داخلی و منطقه‌ای و رقابت با سایر کریدورهای ترانزیتی منطقه وابسته است.

- **مسیر زنگزور (کریدور قزاقستان ـ ترکیه)**

منطقه زنگزور در جنوب ارمنستان، که امروزه استان سیونیک نامیده می‌شود، از نظر ژئوپلیتیکی ناحیه‌ای حساس است که میان جمهوری آذربایجان و منطقه خودمختار نخجوان قرار دارد. این منطقه از زمان جنگ جهانی اول همواره مورد مناقشه بوده و در دوران اتحاد جماهیر شوروی بخشی از جمهوری سوسیالیستی ارمنستان محسوب می‌شد. در سال‌های اخیر، مفهوم «کریدور زنگزور» به‌عنوان یک پیوند حمل‌ونقلی فرضی در قفقاز جنوبی مطرح شده است. در دوره شوروی، دو خط آهن برای اتصال نخجوان به آذربایجان از این منطقه احداث شد، اما این خطوط در جریان جنگ اول قره‌باغ در سال ۱۹۹۲ از کار افتاد و باکو ارتباط زمینی مستقیم خود با نخجوان را از دست داد و ناچار شد از مسیرهای گرجستان، ایران و ترکیه استفاده کند.

در شرایط کنونی، آذربایجان به دنبال بازسازی خطوط ریلی دوران شوروی و احداث بزرگراه‌هایی در این مسیر ۴۴ کیلومتری است تا ارتباط مستقیم با نخجوان برقرار کند. این مسیر در ارمنستان بیشتر با عنوان کریدور مغری یا سیونیک و در ایران با عنوان «کریدور تورانی ناتو» شناخته می‌شود. از منظر کلان‌تر، کریدور زنگزور بخشی از کریدور میانی تلقی می‌شود که چین را از طریق آسیای مرکزی، دریای خزر، قفقاز و ترکیه به اروپا متصل می‌کند.

در برداشت خاص آذربایجان، این کریدور به معنای دسترسی بدون مانع و بدون کنترل ارمنستان در خاک این کشور برای اتصال به نخجوان است؛ اما در مفهوم گسترده‌تر، زنگزور پروژه‌ای ژئوپلیتیکی است که می‌تواند اروپا را از مسیر ترکیه ـ آذربایجان به آسیای مرکزی و چین متصل کند. تحقق این پروژه منوط به دستیابی به

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

توافق جامع میان ارمنستان و آذربایجان است. در توافق آتش‌بس سه‌جانبه نوامبر ۲۰۲۰، به‌ویژه ماده ۹، بر رفع انسداد کلیه مسیرهای اقتصادی و حمل‌ونقلی منطقه تأکید شده است. آذربایجان این ماده را ناظر بر گشایش کریدور زنگزور می‌داند، در حالی که روسیه، با وجود افزایش علاقه به مسیرهای جایگزین در پی بحران اوکراین، از به‌کاربردن واژه «کریدور» برای این مسیر خودداری کرده است.

افزایش هزینه و ریسک حمل‌ونقل دریایی جهانی در سال‌های اخیر، از جمله به دلیل حادثه کانال سوئز و افزایش قیمت سوخت، اهمیت مسیرهای زمینی جدید مانند زنگزور را برجسته کرده است. این مسیر می‌تواند بر منافع کشورهای قفقاز جنوبی، ایران و ترکیه اثرگذار باشد. مناطق جنوب‌غربی آذربایجان که قرار است کریدور از آن‌ها عبور کند، تا پیش از جنگ دوم قره‌باغ توسعه اقتصادی محدودی داشتند و اکنون باکو زنگزور را عاملی کلیدی برای احیای این مناطق می‌داند. برآوردهای نهادهای دولتی آذربایجان نشان می‌دهد که رفع انسداد مسیرها می‌تواند صادرات این کشور را بیش از ۷۰۰ میلیون دلار افزایش داده و تولید ناخالص داخلی غیرنفتی را حدود ۲ درصد بالا ببرد.

از آنجا که بخش عمده مسیر پیشنهادی در خاک آذربایجان و ترکیه قرار می‌گیرد، این کریدور می‌تواند روابط اقتصادی دو کشور را تقویت کرده و توسعه مناطق شرقی ترکیه را تسریع کند. ترکیه حتی پیش از جنگ ۲۰۲۰، برنامه‌هایی برای ایجاد خطوط ریلی فرعی به سمت نخجوان و اتصال آن به شبکه باکو ـ تفلیس ـ قارص داشت و این مسیر را مکمل احیای جاده تاریخی ابریشم می‌داند.

شکل ۴. کریدور زنگزور



منبع: TRT World

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

در مقابل، منطقه سیونیک ارمنستان که محور اصلی کریدور محسوب می‌شود، از نظر اقتصادی و ژئوپلیتیکی برای ایروان حیاتی است. این منطقه مرز ۴۴ کیلومتری ارمنستان با ایران را در بر می‌گیرد و محل عبور خط لوله گاز ایران ـ ارمنستان و استقرار منطقه آزاد اقتصادی مغری است. گشایش مسیرهای حمل‌ونقلی در این ناحیه می‌تواند به کاهش انزوای اقتصادی ارمنستان کمک کند، اما همزمان نگرانی‌هایی درباره حاکمیت، امنیت و افزایش نفوذ ترکیه و آذربایجان ایجاد کرده است.

ادبیات آکادمیک درباره کریدور زنگزور رویکردهای متفاوتی دارد: گفتمان ارمنی عمدتاً نگاهی منفی و امنیت‌محور دارد؛ پژوهشگران آذربایجانی بر مزایای اقتصادی و اتصال سرزمینی تأکید می‌کنند؛ در ایران این پروژه اغلب تهدیدی برای امنیت ملی و جایگاه ژئوپلیتیکی کشور تلقی می‌شود؛ ترکیه آن را بخشی از سیاست نفوذ منطقه‌ای خود می‌داند و پژوهشگران اروپایی بیشتر بر نقش قفقاز جنوبی در شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی تمرکز دارند. به‌گفته برخی تحلیل‌ها، کنترل این کریدور می‌تواند بر حوزه‌های نفوذ ترکیه، روسیه و ایران اثر مستقیم بگذارد.

برای ایران، کریدور زنگزور پیامدهای متناقضی دارد. از یک سو می‌تواند به احیای حمل‌ونقل ریلی منطقه و حتی تقویت برخی پیوندهای ترانزیتی کمک کند؛ از سوی دیگر، ممکن است درآمدهای ترانزیتی، نقش ایران در اتصال ترکیه به آسیای مرکزی و

جدول ۴. جمع‌بندی نتایج تحلیل SWOT کریدور زنگزور

بعد SWOT	جمع‌بندی نتایج کلیدی
نقاط قوت	ایجاد دسترسی مستقیم آذربایجان به نخجوان و ترکیه؛ مسیر کوتاه و مستقیم با صرفه‌جویی زمانی؛ تقویت همگرایی اقتصادی آذربایجان ـ ترکیه؛ ظرفیت ارتقای تجارت و اتصال منطقه‌ای
نقاط ضعف	وابستگی شدید به توافق سیاسی ارمنستان و آذربایجان؛ ناامنی و شکنندگی ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی؛ ضعف زیرساخت‌های لازم در بخش ارمنستان؛ تداوم اختلافات تاریخی و کاهش امکان همکاری پایدار
فرصت‌ها	تسهیل صادرات سریع‌تر آسیای مرکزی به اروپا؛ جذب سرمایه‌گذاری از ترکیه و آذربایجان؛ ارتقای جایگاه قفقاز جنوبی در تجارت جهانی؛ تنوع‌بخشی به مسیرهای زمینی اروپا ـ آسیا
تهدیدها	تقویت پان‌ترکیسم و فشار ژئوپلیتیکی بر ایران؛ کاهش اهمیت ژئوپلیتیکی ایران در قفقاز جنوبی؛ افزایش حضور/ نفوذ قدرت‌های خارجی نزدیک مرزهای ایران و تهدید امنیتی؛ رقابت با کریدور شمال ـ جنوب و کاهش سهم ترانزیتی ایران

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

اهمیت برخی خطوط لوله گازی کشور را کاهش دهد. نگرانی‌هایی نیز درباره امکان دور زدن ایران در صادرات انرژی آسیای مرکزی و احیای پروژه‌هایی مانند خط لوله ترانس‌خزر مطرح است.

در نهایت، ذی‌نفعان اصلی کریدور زنگزور آذربایجان و ترکیه هستند؛ آذربایجان به ارتباط مستقیم با نخجوان و ترکیه دست می‌یابد و ترکیه کوتاه‌ترین مسیر زمینی به آسیای مرکزی را تقویت می‌کند. در مقابل، این پروژه می‌تواند نقش ترانزیتی ایران و گرجستان را تضعیف کرده و برای ارمنستان، علی‌رغم برخی منافع اقتصادی بالقوه، ریسک‌های ژئوپلیتیکی قابل توجهی ایجاد کند. روسیه نیز در صورت اجرای پروژه، با کنترل مسیرها طبق توافق ۲۰۲۰، می‌تواند جایگاه خود را در معادلات جدید قفقاز جنوبی حفظ کند.

- **مسیر لاجورد[1] (کریدور افغانستان ـ ترکیه)**

افغانستان کشوری محصور در خشکی و از نظر اقتصادی توسعه‌نیافته است که با چالش‌هایی چون جنگ، ناامنی، فقر، بی‌سوادی، فساد و ضعف حکمرانی مواجه بوده و به همین دلیل همواره به دنبال دسترسی به آب‌های آزاد و اتصال به مسیرهای تجارت بین‌المللی است. در همین چارچوب، این کشور توسعه بندرهای خشک، شبکه‌های ریلی منطقه‌ای، مشارکت در سازمان‌های اقتصادی منطقه‌ای و استفاده از بنادر تجاری همسایه را به‌عنوان راهبرد اصلی خود دنبال کرده است. کریدور لاجورد یکی از مهم‌ترین ابتکارات افغانستان برای خروج از بن‌بست جغرافیایی و کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی، به‌ویژه بندر کراچی پاکستان، محسوب می‌شود.

کریدور لاجورد مسیری تجاری به طول حدود ۲۸۰۰ کیلومتر است که افغانستان را از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به ترکیه و سپس اروپا متصل می‌کند. این مسیر از استان فاریاب و گذرگاه تورغندی در هرات آغاز شده، به بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان می‌رسد و پس از عبور از دریای خزر، به باکو و سپس تفلیس و بنادر دریای سیاه گرجستان (باتومی و پوتی) متصل می‌شود. در ادامه، مسیر از قارص در شرق ترکیه عبور کرده، به استانبول می‌رسد و نهایتاً به اروپا امتداد می‌یابد. مذاکرات مربوط به ایجاد این کریدور از سال ۲۰۱۲ آغاز شد و پس از پنج سال، در سال ۲۰۱۷ در ترکمنستان به امضا رسید. نخستین محموله آزمایشی شامل پنبه، کشمش، کنجد و

1. Lapis Lazuli Corridor

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

میوه‌های خشک در دسامبر ۲۰۱۸ از این مسیر عبور کرد.

هدف اصلی کریدور لاجورد تقویت همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای میان افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه و در نتیجه، گسترش پیوندهای اقتصادی و فرهنگی میان آسیا و اروپا است. این ابتکار بر بهبود زیرساخت‌ها و رویه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی، افزایش صادرات، کاهش هزینه‌های ترانزیت و تسهیل تجارت از طریق هماهنگی‌های گمرکی متمرکز است. بخش مهمی از تأثیرگذاری این کریدور نه از محل سرمایه‌گذاری‌های عظیم زیرساختی، بلکه از طریق اصلاح سیاست‌ها، بهبود حکمرانی و هماهنگ‌سازی رویه‌های مرزی پیش‌بینی شده است.

در چارچوب اهداف میان‌مدت و بلندمدت، کریدور لاجورد اولویت‌هایی مانند بهبود وضعیت جاده‌ها در شاهراه‌های اصلی، توسعه خطوط ریلی میان افغانستان و ترکیه، ارتقای بنادر چندوجهی زمینی در کشورهای مسیر و بررسی ایجاد مناطق اقتصادی فرامرزی بدون مالیات را دنبال می‌کند. اتاق تجارت و صنایع افغانستان در سال ۲۰۱۷ اعلام کرد که لاجورد نزدیک‌ترین و ارزان‌ترین مسیر برای انتقال کالاهای افغانستان و آسیای مرکزی به اروپا است. همچنین بر اساس اعلام وزارت صنعت و تجارت افغانستان، انتقال کالا از طریق این کریدور کمتر از ۱۶ روز زمان می‌برد، در حالی که مسیر بندر کراچی بیش از ۲۰ روز به طول می‌انجامد و با موانع متعددی همراه است. این کریدور تحت چارچوب «کارنه تیر» فعالیت خواهد کرد که خود عاملی برای تسهیل حمل‌ونقل فرامرزی است.

پس از به قدرت رسیدن طالبان در سال ۲۰۲۱، تعاملات میان افغانستان و ترکمنستان در زمینه توسعه کریدورهای حمل‌ونقلی، از جمله لاجورد، افزایش یافته است. دیدارهای مکرر مقامات طالبان از ترکمنستان و برگزاری مجامع تجاری مشترک نشان‌دهنده تلاش دو طرف برای مدیریت هم‌زمان تهدیدات امنیتی و بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی است. در این میان، پروژه‌هایی مانند کانال قوش‌تپه بر رود آمودریا نگرانی‌هایی را برای ترکمنستان ایجاد کرده و این کشور را به تعامل فعال‌تر با حکومت جدید افغانستان سوق داده است؛ تعاملی که هم شامل امنیت مرزها و هم استفاده مشترک از منابع آب و توسعه مسیرهای ترانزیتی می‌شود.

علاوه بر ترکمنستان، روسیه نیز به کریدور لاجورد علاقه نشان داده است. بازدید هیئت‌های لجستیکی راه‌آهن روسیه از بندر ترکمن‌باشی برای بررسی امکان صادرات

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

کالا به افغانستان و ایران، نشان می‌دهد که این مسیر می‌تواند در آینده در شبکه‌های گسترده‌تر ترانزیتی اوراسیا نقش‌آفرین باشد. با این حال، کریدور لاجورد تنها یکی از چندین مسیر ترانزیتی منطقه‌ای است و پیشرفت آن به شدت تحت تأثیر تحولات امنیتی افغانستان قرار دارد. افزایش تنش‌ها و ناامنی در این کشور، که نقطه آغاز کریدور است، محیطی ناپایدار و پرریسک برای اجرای پایدار آن ایجاد می‌کند.

شکل ۵. کریدور لاجورد



منبع: Lapis Lazuli Corridor, traceca, 2024

جدول ۵. جدول نتایج نهایی تحلیل SWOT کریدور لاجورد

بعد SWOT	جمع‌بندی نتایج کلیدی
نقاط قوت	ایجاد مسیر مستقیم افغانستان و آسیای مرکزی به اروپا؛ برخورداری از حمایت سیاسی/مالی (به‌ویژه از سوی اتحادیه اروپا)؛ کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل؛ ظرفیت ایجاد پیوندهای اقتصادی جدید در آسیای مرکزی
نقاط ضعف	ناامنی در افغانستان به‌عنوان تهدید عملیاتی اصلی؛ کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل در افغانستان و ترکمنستان؛ اختلافات سیاسی میان برخی اعضا و کندی همکاری؛ ریسک فساد و ضعف حکمرانی در برخی نقاط مسیر
فرصت‌ها	امکان جذب بخشی از تجارت لاجورد به مسیرهای ایران؛ گسترش همکاری سه‌جانبه ایران ـ ترکمنستان ـ افغانستان؛ افزایش تعامل اقتصادی ایران با آسیای مرکزی؛ ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری و ارتقای زیرساخت‌های ترانزیتی ایران
تهدیدها	تضعیف جایگاه منطقه‌ای ایران در صورت کنار گذاشته شدن از کریدور؛ افزایش نفوذ رقبای منطقه‌ای مانند ترکیه و آذربایجان؛ سرایت تهدیدات امنیتی افغانستان به ایران؛ تثبیت لاجورد به‌عنوان مسیر امن‌تر و جایگزین برای مسیرهای ایران

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

در مجموع، کریدور لاجورد ظرفیتی مهم برای اتصال افغانستان و آسیای مرکزی به اروپا، کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای دارد، اما موفقیت آن به بهبود وضعیت امنیتی افغانستان، توسعه زیرساخت‌ها، ارتقای حکمرانی و هماهنگی پایدار میان کشورهای مسیر وابسته است.

- **ابتکار کمربند و جاده چین**[1]

ابتکار کمربند و جاده (BRI) در سال ۲۰۱۳ توسط چین با هدف تقویت همکاری اقتصادی از غرب اقیانوس آرام تا دریای بالتیک معرفی شد. این ابتکار بر سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌ها برای رفع گلوگاه‌های اتصال در آسیا، افزایش یکپارچگی منطقه‌ای، تسهیل تجارت و تحریک رشد اقتصادی متمرکز است و نقش محوری در سیاست خارجی و راهبرد توسعه داخلی چین ایفا می‌کند. در مارس ۲۰۱۵، دولت چین «طرح اقدام BRI» را منتشر کرد که چارچوب اجرایی این ابتکار را مشخص می‌کرد. BRI شامل دو بخش اصلی است: کمربند اقتصادی جاده ابریشم زمینی که عمدتاً مبتنی بر راه‌آهن و اتصال سرزمینی است، و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم که مسیرهای دریایی را پوشش می‌دهد.

این ابتکار از مفهوم تاریخی جاده ابریشم الهام گرفته است؛ شبکه‌ای از مسیرهای تجاری که قرن‌ها چین را از طریق اوراسیا به مدیترانه متصل می‌کرد. امروزه BRI شش کریدور اقتصادی اصلی را در برمی‌گیرد: چین ـ مغولستان ـ روسیه، پل جدید زمینی اوراسیا، چین ـ آسیای مرکزی ـ آسیای غربی، چین ـ پاکستان، بنگلادش ـ چین ـ هند ـ میانمار و شبه‌جزیره چین ـ هندوچین. دامنه جغرافیایی BRI به‌طور مستمر گسترش یافته و شمار کشورهای مشارکت‌کننده رو به افزایش است.

در بعد جغرافیایی، کمربند زمینی BRI از شهر شی‌آن در مرکز چین آغاز شده و از لانژو، ارومچی و خورگاس در نزدیکی مرز قزاقستان عبور می‌کند و سپس از مسیر خاورمیانه و اروپای شرقی به دویسبورگ آلمان می‌رسد و به بنادر اصلی شمال اروپا متصل می‌شود. شاخه جنوبی آن به ونیز امتداد می‌یابد و به جاده ابریشم دریایی متصل می‌شود. جاده ابریشم دریایی نیز از بنادر جنوب چین آغاز شده، از تنگه مالاکا عبور می‌کند، به جنوب آسیا، شرق آفریقا و سپس مدیترانه می‌رسد و توقف‌های کلیدی در بنادر مهمی مانند پیرئوس یونان و ونیز ایتالیا دارد.

1. Belt and Road Initiative (BRI)

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

BRI پنج اولویت راهبردی را دنبال می‌کند: هماهنگی سیاست‌ها، اتصال زیرساختی، تجارت بدون مانع، ادغام مالی و ارتباط میان مردم. در سال ۲۰۱۷، حزب کمونیست چین پیشرفت BRI را به‌طور رسمی در قانون اساسی این کشور گنجاند که نشان‌دهنده اهمیت بلندمدت این ابتکار در راهبرد ملی چین است. تأمین مالی BRI از طریق مجموعه‌ای از نهادها و صندوق‌ها، از جمله صندوق جاده ابریشم، بانک توسعه چین، بانک صادرات و واردات چین، شرکت‌های سرمایه‌گذاری دولتی و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی (AIIB) انجام می‌شود.

انگیزه‌های چین برای راه‌اندازی BRI ابعاد تاریخی ـ فرهنگی، ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک دارد. از نظر تاریخی، این ابتکار بازآفرینی نقش چین در مسیرهای باستانی تجارت زمینی و دریایی است. از منظر ژئواکونومیک، BRI به دنبال حفظ رشد اقتصادی چین، توسعه استان‌های غربی و مرکزی، یافتن بازارهای جدید برای صنایع مازاد، تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی شرکت‌های چینی و تقویت نقش بین‌المللی یوان است. در بعد ژئوپلیتیکی، چین از BRI برای افزایش نفوذ جهانی خود و ایفای نقش فعال‌تر در نظم بین‌المللی استفاده می‌کند و هم‌زمان به ملاحظات امنیت داخلی، به‌ویژه در مناطق حساسی مانند سین‌کیانگ، توجه دارد.

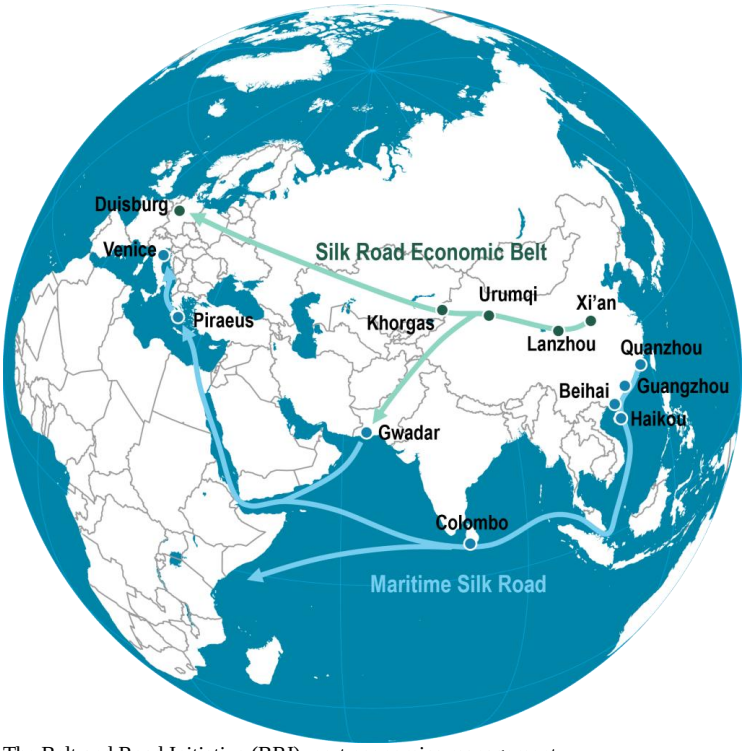
با وجود ظرفیت‌های قابل توجه BRI برای همکاری و توسعه، اجرای آن با ریسک‌هایی همراه است. بی‌ثباتی سیاسی در برخی مناطق مسیر، ضعف حکمرانی، چالش‌های بودجه‌ای، نیاز به شفافیت مالی و خطر اتلاف منابع از جمله موانع مهم هستند. در حوزه بنادر، شرکت‌های چینی نقش فعالی در توسعه زیرساخت‌ها در آسیا، آفریقا و بخش‌هایی از اروپا داشته‌اند، اما این سرمایه‌گذاری‌ها نگرانی‌هایی درباره امنیت ملی و وابستگی اقتصادی در کشورهای میزبان ایجاد کرده است.

تا سال‌های اخیر، بیش از ۲۰۰ توافق‌نامه همکاری BRI با بیش از ۱۵۰ کشور و ۳۰ سازمان بین‌المللی امضا شده و پروژه‌هایی در حوزه جاده، بندر، راه‌آهن، خطوط لوله، زیرساخت‌های دیجیتال و انرژی اجرا شده است. از برجسته‌ترین پروژه‌ها می‌توان به کریدور اقتصادی چین ـ پاکستان (CPEC) با بیش از ۶۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری و راه‌آهن پرسرعت جاکارتا ـ باندونگ در اندونزی اشاره کرد که نمونه‌ای از توان چین در اجرای پروژه‌های بزرگ زیرساختی است.

در عین حال، BRI با انتقاداتی مانند نبود شفافیت، خطر «تله بدهی» برای کشورهای در حال توسعه و پیامدهای زیست‌محیطی روبه‌رو بوده است. در پاسخ، چین و

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

شکل ۶. ابتکار کمربند و جاده چین



Source 6: The Belt and Road Initiative (BRI), port economics management

جدول ۶. جدول نتایج نهایی تحلیل SWOT ابتکار کمربند و جاده (BRI)

بعد SWOT	جمع‌بندی نتایج کلیدی
نقاط قوت	ظرفیت اتصال گسترده شرق آسیا به اروپا؛ برخورداری از منابع مالی بزرگ چین؛ طراحی مبتنی بر همکاری چندجانبه و مشارکت کشورهای متعدد؛ توان ایجاد تغییرات ساختاری در تجارت و لجستیک جهانی
نقاط ضعف	اختلاف منافع اعضا و کندی پیشرفت؛ مشکلات مالی/فنی برخی پروژه‌ها؛ ریسک بالا در مناطق بی‌ثبات؛ انتقادهای بین‌المللی درباره شفافیت مالی و بدهی کشورهای مشارکت‌کننده
فرصت‌ها	امکان افزایش سرمایه‌گذاری چین در زیرساخت‌های ایران؛ اتصال ایران به شبکه جهانی حمل‌ونقل؛ تقویت جایگاه ایران به عنوان پل شرق ـ غرب؛ توسعه همکاری چندجانبه ایران با کشورهای مسیر
تهدیدها	افزایش فشارهای آمریکا برای محدودسازی مشارکت ایران؛ رقابت مسیرهای جایگزین و تضعیف نقش ایران؛ سرایت تهدیدات امنیتی مسیرهای BRI به منافع ایران؛ تغییر سیاست چین یا شرکای اصلی و کاهش نقش ایران در پروژه‌ها

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

شرکای بین‌المللی تلاش‌هایی برای «سبزتر» کردن BRI انجام داده‌اند. تدوین اصول سرمایه‌گذاری سبز (GIP)، گزارش‌های مجمع جهانی اقتصاد درباره توسعه کم‌کربن و تصمیم چین برای توقف تأمین مالی پروژه‌های جدید زغال‌سنگ در خارج از کشور، نشان‌دهنده چرخش تدریجی BRI به سمت پایداری زیست‌محیطی است.

در مجموع، ابتکار کمربند و جاده یکی از گسترده‌ترین پروژه‌های اتصال زیرساختی در تاریخ معاصر است که ظرفیت تغییر ساختار تجارت و لجستیک جهانی را دارد. با این حال، موفقیت بلندمدت آن به مدیریت ریسک‌های مالی و سیاسی، افزایش شفافیت، رعایت ملاحظات زیست‌محیطی و توازن میان منافع چین و کشورهای مشارکت‌کننده وابسته است.

بحث و نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که تحقق و پیشرفت کریدورهای چندملیتی حمل‌ونقل و انرژی، به‌طور عمده در میان‌مدت و بلندمدت امکان‌پذیر است و به‌شدت به عوامل ژئوپلیتیکی، ثبات سیاسی، توان مالی و اراده‌ی اجرایی کشورهای عضو وابسته است. در این میان، جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان پیوندگاه طبیعی شرق و غرب و شمال و جنوب، دارای مزیت‌های ژئواکونومیک چشمگیر است، اما تحقق کامل این ظرفیت‌ها منوط به رفع موانع ساختاری و تقویت دیپلماسی کریدوری و ترانزیتی کشور است.

کریدور بین‌المللی شمال ـ جنوب (INSTC) که از ابتکارات دیرینه‌ی ایران، هند و روسیه است، با وجود ظرفیت راهبردی بالا، در دو دهه گذشته به‌دلیل تحریم‌ها، کمبود سرمایه‌گذاری، و ناتمام‌ماندن زیرساخت‌هایی چون محور ریلی رشت ـ آستارا با کندی مواجه شده است. با این حال، تحریم‌های غرب علیه روسیه پس از بحران اوکراین، انگیزه‌ی این کشور را برای تسریع در تکمیل مسیر از طریق ایران افزایش داده است. این امر برای تهران فرصتی جهت گسترش تجارت با روسیه، کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی و افزایش درآمدهای ترانزیتی فراهم می‌سازد.

در مقابل، کریدور اقتصادی هند ـ خاورمیانه ـ اروپا (IMEC) که با حمایت آمریکا و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس شکل گرفته، در صورت تحقق، می‌تواند جایگاه ایران را در مسیرهای ترانزیتی تهدید کند. این کریدور علاوه بر اهداف اقتصادی، ماهیت ژئوپلیتیکی و رقابتی دارد و یکی از اهداف اصلی آن، دور زدن ایران و کاهش وابستگی تجارت جهانی به تنگه هرمز است. با این حال، این طرح نیز با موانعی از جمله

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

ناپایداری سیاسی منطقه، جنگ غزه، و نیاز به عادی‌سازی روابط عربستان و رژیم صهیونیستی مواجه است که احتمال تأخیر در اجرای آن را بالا می‌برد.

از سوی دیگر، تحول در سیاست خارجی کشورهای خلیج فارس و پیوستن یا نزدیکی آن‌ها به گروه‌های بین‌المللی مانند BRICS و سازمان همکاری شانگهای (SCO) نشان می‌دهد که این کشورها در حال تنوع‌بخشی به روابط اقتصادی و ژئوپلیتیکی خود هستند. این تحولات، در صورت دیپلماسی هوشمند ایران، می‌تواند به هم‌پوشانی با ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) و تقویت پیوندهای ایران با شرق منجر شود.

در مجموع، نتایج پژوهش بیانگر آن است که ایران در شبکه‌ی کریدورهای منطقه‌ای دارای جایگاهی ترکیبی از قوت‌های ژئوپلیتیکی و چالش‌های ژئواکونومیکی است. موقعیت جغرافیایی ممتاز، دسترسی به آب‌های آزاد و قرارگیری در مرکز اتصال شرق و غرب از مهم‌ترین مزیت‌های ایران‌اند، اما ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، تحریم‌های اقتصادی، و بوروکراسی اداری موانع اصلی بهره‌برداری کامل از این موقعیت محسوب می‌شوند.

برای بهره‌گیری از فرصت‌های ترانزیتی و مقابله با تهدیدات رقابتی، لازم است ایران راهبردی چندبعدی در پیش گیرد که شامل موارد زیر باشد:

تکمیل فوری محور ریل رشت ـ آستارا و توسعه‌ی بنادر جنوبی و شمالی کشور؛

اصلاح و تسهیل رویه‌های گمرکی و تقویت زیرساخت‌های دیجیتال ترانزیت؛

دیپلماسی فعال کریدوری با کشورهای حاشیه خلیج فارس به‌ویژه عربستان و امارات برای کاهش انگیزه‌ی حذف ایران از طرح‌های جایگزین؛

مدیریت هوشمند روابط منطقه‌ای در قفقاز جنوبی و تعامل سازنده با آذربایجان و ارمنستان جهت کاهش ریسک کریدور زنگزور؛

هم‌افزایی میان ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) و کریدور شمال ـ جنوب برای جذب سرمایه و فناوری؛

ایجاد نهاد هماهنگ‌کننده ملی کریدورها به‌منظور یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری، تأمین مالی، و اولویت‌بندی پروژه‌ها؛

توسعه‌ی شاخص‌های سبز در حمل‌ونقل برای افزایش جذابیت ترانزیت در بازار جهانی؛

و در نهایت، بازاریابی بین‌المللی ترانزیت ایران با تعرفه‌های رقابتی و قراردادهای

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

بلندمدت با کشورهای هدف (هند، روسیه، آسیای مرکزی).

در نتیجه، اگرچه پروژه‌های جدید مانند IMEC و زنگزور می‌توانند سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای را کاهش دهند، اما پنجره‌ی فرصت ایران هنوز باز است. مشروط بر آن‌که سیاست‌های توسعه‌ی زیرساختی و دیپلماسی اقتصادی کشور به‌صورت هم‌زمان و هدفمند پیش رود، ایران می‌تواند جایگاه خود را در شبکه‌ی ترانزیتی اوراسیا تثبیت کرده و از یک موقعیت بالقوه، به یک قدرت بالفعل ژئواکونومیک تبدیل شود.

منابع

جعفرزاده، امین؛ عبدلی، قهرمان؛ جوان، افشین. (۱۳۹۱). قدرت چانه‌زنی گزینه‌های صادرات گاز از کریدور جنوبی به اروپا. *پژوهش‌های اقتصادی ایران*. دوره ۲۵، شماره ۸۴، صص ۳۴-۱.

ذاکری‌نیا، محمد؛ فضلی، مسعود. (۱۴۰۳). بررسی کریدور جاده توسعه عراق و اهمیت راهبردی آن از منظر کشورهای ایران، چین و ترکیه. *ماهنامه علمی امنیت اقتصادی*، دوره ۱۲، شماره ۱۲۹، صص ۱۱۶-۹۱.

نواختی‌مقدم، امین. (۱۳۹۱). تأثیر کریدور زنگه زور بر امنیت منطقه‌ای و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران. *پژوهش نامه ایرانی سیاست بین‌الملل*، دوره ۱۳، شماره ۱، صص ۴۰۵-۳۸۳.

Anri R. Chedia (2024). Zangezur Corridor: Economic Potential and Political Constraints. *Russia In Global Affairs*, 22(4), 194–216.

Mohammad Zaman Samoon, Noor Ahmad Ahmadi (2024). The Economical and Geographical Importance of Lapis Route, *Journal for Research in Applied Sciences and Biotechnology*, 3(2), 158–161.

Piotr Gawliczek, Khayal Iskandarov (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region), *Security and Defence Quarterly*, 41(1), 36–53.

Anadolu Ajansı (2024), Azerbaijan accelerates Zangezur corridor construction, opening vital transport routes, www.aa.com.tr/

Anadolu Ajansı (2023), Türkiye-Iraq Development Road Project: Enhancing regional connectivity, trade, www.aa.com.tr/

Anadolu Ajansı (2018), Trade corridor from Afghanistan to Turkey inaugurated, www.aa.com.tr/

Anadolu Ajansı (2018), Trade corridor from Afghanistan to Turkey inaugurated, trade, www.aa.com.tr/

Ankara Center for Crisis and Policy Studies (ANKASAM) (2021), Lapis

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]

Lazuli Corridor: A Gate on the Beijing-London Line, www.ankasam.org/
Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM) (2023), International North-South Transit Corridor (INSTC), www.avim.org.tr/
Construction Briefing (2024), Turkey and Iraq unveil plans for US$17 billion Development Road project, www.constructionbriefing.com/
Congress (2024), China's "One Belt, One Road" Initiative: Economic Issues, www.congress.gov/
Daily Sabah (2023), The Development Road: An ignored project between Iraq, Türkiye, www.dw.com/
Deutsche Welle (DW) (2024), India-Middle East corridor in doubt due to Israel-Hamas war, www.dailysabah.com/
Carnegie Endowment for International Peace (2023), Iraq's Development Road: No Place for Kurdistan? , www.carnegieendowment.org/
Institute of Political and International Studies (2023), New corridor; the historical desire of the Arabs to bypass Iran, www.ipis.ir/
Medium (2023), India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), www.medium.com/
Middle East Eye (2023), Turkey to launch Iraq military campaign to secure road-rail project to Gulf, www.middleeasteye.net
Port Economics Management (2024), The Belt and Road Initiative (BRI), https://porteconomicsmanagement.org/
The Diplomat (2024), Turkmenistan's Afghanistan Policy: Balancing Risks and Untapped Opportunities, www.thediplomat.com/
The Sri Lanka Guardian (2024). Geopolitics of corridors, www.slguardian.org/
TOLO News (2018), Lapis Lazuli 'An Alternative' To Pakistani Trade Routes, www.tolonews.com/
TOLO News (2017), Five-Nation Lapis Lazuli Trade Agreement Signed, www.tolonews.com/
The Diplomat (2024), Turkmenistan's Afghanistan Policy: Balancing Risks and Untapped Opportunities, www.thediplomat.com/
Trend News Agency (2024), Kazakhstan likewise shows interest in opening Zangezur corridor - Azerbaijani expert, www.trend.az/
Valdai Discussion Club (2024), International North-South Transport Corridor: Enhancing India's Regional Connectivity, www.valdaiclub.com/
World Economic Forum (2023), China's Belt and Road Initiative turns 10. Here's what to know, www.weforum.org/

[Downloaded from iieshrm.ir on 2026-11-13]