

بررسی کریدور جاده توسعه عراق و اهمیت راهبردی آن از منظر کشورهای ایران، چین و ترکیه

محمد ذاکری نیا^۱ و مسعود فضلی^۲

چکیده

پس از جنگ روسیه-اوکراین، روند گذار به نظام بین‌الملل جدید شتاب بیشتری گرفته و کشورهای مدعی در تلاش برای بازتعریف موقعیت خود در این نظم نوین هستند. در این راستا، حضور مؤثر در مسیرهای ترانزیت کالا و نقش آفرینی در زنجیره‌های ارزش جهانی به عنوان ابزاری از قدرت مطرح شده است که تحت عنوان "جنگ کریدورها" شناخته می‌شود. عراق نیز با تعریف کریدور جاده توسعه، به دنبال فعال‌سازی مزیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک خود به عنوان یک بازیگر کلیدی در سطح جهانی است. این کریدور تهدیدی برای کریدورهای عبوری از ایران و بنادر کشورهای عربی منطقه محسوب می‌شود. در این پژوهش، ماهیت کریدور جاده توسعه عراق و اهمیت راهبردی آن برای کشورهای ایران، چین و ترکیه با رویکرد PEST بررسی شده است. نتایج 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.

واژگان کلیدی: کریدور جاده توسعه عراق، بندر فاو، کریدور شمال-جنوب، ابتکار کمربند و راه، رویکرد PEST.

مقدمه

از دیرباز یکی از مهم‌ترین مسائل در تجارت بین‌الملل، ترانزیت کالا در پهنه جهانی و چگونگی دستیابی به بازار هدف بوده است. تولید کالا و خدمات نخستین حلقه در نظام اقتصادی است، اما انتقال آن تا مقصد و دستیابی به بازار مصرف، غایت تولید است که اهمیت بسزایی دارد. درحقیقت، ضرورت انتقال کالا در کنار مسائلی مانند قوانین بین‌المللی، قواعد دریاهای آزاد و سرزمین‌های دارای حاکمیت و رقابت‌های سیاسی و ژئواستراتژیک مطرح می‌شود که دارای پیچیدگی‌های بسیاری هستند و در زمره مهم‌ترین موضوعات اقتصاد سیاسی قرار دارند. با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خاص غرب آسیا، منطقه پیرامونی ایران همواره در کانون مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته است. در

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد، اقتصاد بین‌الملل، دانشکده معارف اسلامی و اقتصاد، دانشگاه امام صادق علیه‌السلام، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

mohammadz77@isu.ac.ir

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد، معارف اسلامی و اقتصاد، دانشکده معارف اسلامی و اقتصاد، دانشگاه امام صادق علیه‌السلام، تهران، ایران

m.fazli@isu.ac.ir

عراق، فصل جدیدی در مسیر توسعه عراق ایجاد کند. این طرح رسماً در سال ۲۰۱۳ راه اندازی شد و تا سال ۲۰۱۹ پیشرفت ناچیزی داشت. نخست وزیر دولت جدید عراق، شیاع السودانی، نام این طرح را از کانال خشک به جاده توسعه تغییر داد و راه اندازی و اجرای آن را به نوعی آینده عراق توصیف کرد. عراق قصد دارد تا طرح جاده توسعه را مدخل رشد پایدار و ضامن توسعه اقتصادی خود قرار دهد.

پژوهش حاضر در وهله نخست به معرفی کریدور جاده توسعه عراق می پردازد. سپس به چالش ها و موانع موجود برای تکمیل آن اشاره می کند و در نهایت، به تبیین اهمیت جایگاه آن از منظر کشورهای چین و ترکیه و ایران خواهد پرداخت. امید است این پژوهش در راستای توجه به مزیت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی کشور و نیز ارائه برنامه کلان ملی در مواجهه با روندهای توسعه ای منطقه، مورد استفاده مسئولان امر و تصمیم گیران این حوزه قرار گیرد.

۱- مبانی نظری

۱-۱- دیپلماسی تجاری

دیپلماسی اقتصادی حوزه ای بین رشته ای است که رابطه میان منافع اقتصادی و اهداف سیاسی را مورد بررسی قرار می دهد. این حوزه گستره وسیعی از موضوعات را شامل می شود و استفاده از ابزارهای اقتصادی مانند توافق نامه های تجاری، سیاست های سرمایه گذاری و کمک های مالی برای دستیابی به

هزاره اخیر نیز با ظهور جریانات جدیدی مانند چین و انتقال قدرت در سیستم بین المللی، اهمیت این موضوع بیش از پیش شده است. به طور مشخص، طرح ابتکاری کمربند و راه چین^۱ که جاه طلبانه ترین طرح ارتباطی تاریخ بشریت به شمار می رود، ضرورت وجود نگاه جامع و راهبردی به مسئله را به خصوص برای کشورهایی که دارای نقش مؤثر در این مسیر هستند، بیش از هر زمان دیگری حائز اهمیت کرده است (OECD, 2018).

تقابل آشکار و پنهان کشورهای منطقه برای حضور و انتفاع از عواید حاصل با تکیه بر مزیت های جغرافیایی نیز در این چهارچوب قابل تحلیل است. به بیان دیگر، هریک از این کشورها در تلاش اند تا نقش مؤثری در مسیرهای ترانزیتی داشته باشند و با تبدیل مزیت های بالقوه خود به دستاوردهای اقتصادی، زمینه توسعه و گسترش رفاه اجتماعی را فراهم آورند. در این فضا، عراق یکی از کشورهای رقیب برای ایران است.

عراق با توجه به اهمیت روندهای جهانی و تغییرات ساختار تجارت جهان، به دنبال استفاده از ظرفیت ژئوپلیتیک و نیز ایفای نقش در بلوک های جدید تجاری است. در این راستا، عراق دو کلان طرح بندر فاو و جاده توسعه را با هدف تبدیل شدن به پیوندی حیاتی بین آسیا و اروپا برای خود تعریف کرده است. نوری المالکی، نخست وزیر وقت عراق، در سال ۲۰۱۰، طرح ساخت بندر فاو را در استان بصره اعلام کرد. بنا بود این طرح به همراه طرح کانال خشک

فضای بین‌الملل بود که در چهارچوب تعاملات فزاینده و چندوجهی اقتصاد جهانی به وجود آمد. به عبارت دیگر، دیپلماسی اقتصادی ابزاری کارا به‌منظور تأمین منافع طراحان و بازیگران اعم از دولتی و غیردولتی در عصر جهانی شدن است (موسوی شفیعی، ۱۳۸۸).

دیپلماسی اقتصادی فرایندی است که توسط دولت‌ها به‌گونه‌ای شفاف دنبال می‌شود تا با استفاده از ابزارهای موجود مانند شبکه دیپلمات‌ها، منافع ملی را در حیطه مسائل اقتصادی حداکثر کند. به بیان دیگر، دیپلماسی اقتصادی چتر حمایتی و بستر مقتضی برای سازوکارهای اجرایی مانند دیپلماسی تجاری، سلامت، گردشگری و آموزشی است که منافع ملی را در سطوح مختلف تأمین می‌کند (ذاکری‌نیا و ذاکری‌نیا، ۱۴۰۱).

اهداف دیپلماتیک را دربرمی‌گیرد. مفهوم دیپلماسی اقتصادی در طول سال‌ها در پاسخ به تغییر چشم‌انداز اقتصادی و سیاسی جهانی توسعه یافته است.

شکل‌گیری این مفهوم، ریشه در اوایل قرن ۲۰ دارد و با ظهور ملی‌گرایی اقتصادی و پیوستگی فزاینده اقتصادهای جهانی ایجاد شده است، اما بسط مفهومی و گسترش دامنه استفاده از آن به بعد از فروپاشی شوروی برمی‌گردد. در این دوره به‌واسطه گسترش فرایند جهانی شدن و توسعه نیازهای متقابل کشورها به یکدیگر، دیپلماسی اقتصادی به‌عنوان ابزاری کارآمد، بدیع و مؤثر در فضای بین‌المللی، در مقابل شیوه‌های سنتی پیش از خود تجلی یافت. درحقیقت، دیپلماسی اقتصادی مولود ناتوانی دیپلماسی سنتی پیش از خود در تأمین منافع کنشگران در

شکل ۱- چتر حمایتی دیپلماسی اقتصادی و سازوکارهای اجرایی آن



مأخذ: (ذاکری‌نیا و ذاکری‌نیا، ۱۴۰۱)

بازارهای جدید، حل اختلافات تجاری و تسهیل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، کلیدی است. هدف غایی دیپلماسی تجاری ایجاد محیط مساعد برای رونق کسب‌وکار و کمک به رشد اقتصادی داخلی کشورهاست.

دیپلماسی تجاری یکی از شقوق دیپلماسی اقتصادی است که بر ارتقا و حمایت از منافع تجاری کشور در تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی تمرکز دارد. در این فضا، استفاده از ابزارهای دیپلماتیک و مذاکرات سیاسی برای راهیابی به

به عنوان دروازه های تجاری کشورها، در قلب تجارت جهانی حضور دارند و یکی از موضوعات مهم در جغرافیای حمل و نقل تلقی می شوند. در این فضا، مجموعه ای از مؤلفه های مؤثر در جغرافیای حمل و نقل مانند گذرگاه های مهم و کلیدی، نقاط کنترل کشتی رانی و کریدورهای جهانی، نقش بسزایی ایفا می کنند. در این راستا، شاو و سایدوای در پژوهش جغرافیا و ژئوپلیتیک حمل و نقل خود، بر اهمیت بندرها و کانال ها در فرماندهی تجارت جهانی به عنوان بخشی از رقابت قدرت بین کشورها تأکید می کنند (Shaw & Sidaway, 2011).

در قرن ۲۰، نقش کلیدی موقعیت جغرافیایی در رقابت قدرت های جهانی، توجه اندیشمندان ژئوپلیتیک را به فناوری حمل و نقل دربرداشت؛ به گونه ای که میکندر، جغرافی دان انگلیسی، در نظریه محور جغرافیایی تاریخ در اوایل قرن ۲۰، توسعه حمل و نقل ریلی را از دلایل اصلی برتری فضا و قدرت خشکی نسبت به قدرت دریا دانست. این تئوری در حالی منتشر شد که پیش از این نیز آلفرد ماهان، تئوری قدرت دریایی را با توجه به بعد نظامی کشتی رانی و حمل و نقل دریایی ارائه داده بود. در نیمه قرن ۲۰ نیز دسورسکی آمریکایی، تئوری قدرت هوایی را با تکیه بر خطوط هوایی حمل و نقل و اتکا به طراحی ژئواستراتژی جهانی منتشر ساخت. باین حال، به نظر می رسد که پررنگ شدن بعد اقتصادی حمل و نقل در عصر جدید سبب شده است که ژئوپلیتیک حمل و نقل از بعد ژئواستراتژیک خود به بعد ژئواکونومیک و ژئوپلی نومیک حرکت کند.

در تعریفی بسیط، کریدورهای تجاری مسیرهایی هستند که مناطق مختلف جغرافیایی را به یکدیگر متصل و حمل و نقل کالا و خدمات را تسهیل می کنند. این کریدورها با ارتقای همکاری های اقتصادی بین کشورها و مناطق مختلف، نقش بسزایی در اجرا و موفقیت دیپلماسی تجاری ایفا می کنند. در واقع، کریدورها به ساده سازی فرایندهای تجاری، کاهش هزینه های حمل و نقل و تشویق همکاری های متقابل اقتصادی کمک می کنند.

به این ترتیب، ضمن عنایت به پیچیدگی و چندوجهی بودن موضوع کریدورهای تجاری، این موضوع یکی از محورهای اساسی در دیپلماسی تجاری کشورهاست. از این رو کشورهای مختلف می کوشند تا با انتخاب ترکیب بهینه ای از سیاست ها و ابزارهای اقتصادی، با تکیه بر مزیت های موجود در حوزه پیرامونی، جایگاه خود را در نظم جهانی ارتقا دهند و تثبیت کنند. به بیان دیگر، جنگ کریدورها نمونه عینی دیپلماسی تجاری است که می تواند در یک بازی جمع صفر، انتفاع کشورهای هم پیمان و دخیل در کریدور را تضمین و عقب افتادگی و وابستگی کشورهای حاشیه ای را تثبیت کند.

۱-۲- ژئوپلیتیک حمل و نقل

جغرافیای حمل و نقل به بررسی عرصه های جغرافیایی که حمل و نقل در آن انجام می شود، می پردازد و کریدورهای آب پایه و خشکی پایه را به عنوان مسیرهای اصلی در کنار بنادر به مثابه پیونددهنده این دو عرصه جغرافیایی مورد توجه قرار می دهد. بنادر



اقتصادی هستند، بسیار مهم و حیاتی است، بلکه دامنه وسیعی از تأثیر و تأثرات را بر کشورهای همسایه در سطح منطقه و جهان خواهد گذاشت.

۱-۳- منطقه‌گرایی

منطقه‌گرایی معادل کلمه لاتین رژیونالیسم است که از لغت Rgion به معنای منطقه و پسوند Ism به معنای گرایش و اعتقاد ترکیب شده است. مراد از این اصطلاح در ادبیات روابط بین‌الملل، تشکیلات و اجتماعاتی است که مرکب از دست‌کم سه واحد سیاسی باشد (حسینی، ۱۳۸۸). در ادبیات روابط بین‌الملل، رژیونالیسم هنگامی کاربرد دارد که دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علایق مشترک هستند، از راه سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند (آقاجری و رستمی‌فر، ۱۳۹۱). منطقه‌گرایی عبارت است از ایجاد تحول در یک منطقه مشخص از پراکندگی و چنددستگی به همگون شدن و هم‌گرایی آن‌ها در یک رشته از زمینه‌ها که مهم‌ترین آن‌ها فرهنگ، امنیت، سیاست‌های اقتصادی و نظام‌های سیاسی است (مهاکویی و باویر، ۱۳۹۳). برخی اوقات منطقه‌گرایی به‌عنوان گزینه‌ای در مقابل نظریه جهان‌گرایی مطرح و نتیجه گرفته می‌شود که تنها در بخش‌هایی از جهان می‌توان بنیادهای فرهنگی و وفاداری‌های مشترک، تشابه عینی مشکلات مالی و آگاهی بالقوه از منافع مشترک را که برای عملکرد مؤثر نهادهای چندجانبه ضروری هستند، یافت.

از سوی دیگر، در چهارچوب یک منطقه می‌توان سازگاری راه‌حل‌های بین‌المللی با مشکلات واقعی را

در واقع، در این ژئوپلیتیک جدید، یک رقابت بزرگ قدرت در قرن ۲۱ شکل گرفته است که حمل‌ونقل در بسیاری از درگیری‌های بین‌المللی در سراسر جهان محوریت دارد. ازاین‌رو جغرافیای حمل‌ونقل به سوی ژئوپلیتیک حمل‌ونقل تمایل یافته است (Lin, 2018). در بازی قدرت جدید در قرن حاضر، مهم‌ترین طرح ژئوپلیتیکی حمل‌ونقل، طرح یک کمربند و راه چین است که از یک مسیر شمالی-جنوبی دریایی و یک مسیر شرقی-غربی خشکی تشکیل شده است. دریاسالار هری هریس، رئیس فرماندهی آمریکا در اقیانوس آرام، طرح ابتکاری یک کمربند و راه چین را در چهارچوب رقابت ابرقدرتی بین چین و آمریکا دانسته و آن را ترفندی برای محاصره نقاط مهم حمل‌ونقل جهانی و به حاشیه بردن نفوذ جهانی آمریکا خوانده است.

آمریکا با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، تاکنون از حمل‌ونقل دریایی و جابه‌جایی کشتی‌ها و ناوگان خود به‌عنوان ابزاری برای اعمال قدرت در دورترین نقاط جهان استفاده کرده است (Ciprian, 2009). ازاین‌رو هرگز تمایل ندارد که چین با استفاده از کریدورهای حمل‌ونقل، حوزه نفوذ گسترده‌ای در منطقه و جهان بیابد. به همین دلیل، خود طرح راه ابریشم نوین را به‌عنوان بدیلی برای طرح چین معرفی کرد و اتحادیه اروپا را نیز که ابتکار چین را چالشی جدی برای وحدت و امنیت خود می‌دانست، به آن فراخواند (Mohan, 2018). در این فضا توجه به موقعیت‌های بالقوه ژئوپلیتیکی و تبدیل آن به فرصت‌های ژئواکونومیکی، نه‌تنها برای کشورهایی مانند عراق که در تکاپوی توسعه

اخیر انجام گرفته است و به عنوان پیشینه پژوهش حاضر تلقی می شود، اشاره خواهد شد.

ویسی (۱۴۰۰) در مقاله «بررسی رقابت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اورآسیا؛ کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر»، با روش توصیفی-تحلیلی ضمن تشریح رقابت چین و هند به عنوان دو کشور با آرمان های بزرگ جهانی، به بررسی نقش دو بندر چابهار و گوادر در این فضا می پردازد.

مشفق (۱۴۰۱) در مقاله «تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین المللی»، با رویکرد توصیفی ضمن تشریح اهمیت ترانزیت و مسیرهای ترانزیتی برای ایران با تکیه بر مزیت های نسبی کشور در این زمینه، جایگاه ایران و کشورهای منطقه را در این باره بررسی می کند. گنجی (۱۴۰۱) در مقاله «برآورد سهم کریدورهای ایران از تجارت بلوک های اقتصادی»، با استفاده از مدل های جاذبه و لوجیت، ظرفیت ترانزیت منطقه ای را برآورد کرده و سهم ایران را به دست آورده است که در همه بلوک ها از چین-ترکمنستان گرفته تا هند-روسیه، مقدار واقعی از مقدار اسمی بسیار کمتر است. ذاکری نیا و ذاکری نیا (۱۴۰۲) در مقاله ای با عنوان

«بررسی فرصت ها و تهدیدات نوپدید دریایی در حوزه کریدورهای تجاری در محدوده جغرافیای اقتصادی-سیاسی ایران و ارائه راهبرد مقتضی»، با رویکرد توصیفی-تحلیلی می کوشند تا آخرین وضعیت کریدورهای تجاری ایران و کشورهای منطقه را به لحاظ تحلیل هزینه و فایده بررسی کنند. به عقیده نگارندگان، وجود سواحل طولانی در شمال

هوشیارانه به انجام رساند و تعهدات کشورها نسبت به یکدیگر می تواند به نسبت های قابل اداره محدود و از راه قیدهای آشکار متقابل، لازم الاجرا شود (طباطبایی، اسماعیل پور روشن، دانیالی و لطفی، ۱۳۹۹). بنابراین، همان طور که در جامعه ملی هیچ فردی نمی تواند به تنهایی به قدرت سیاسی دست یابد و به ناچار باید در پناه یک حزب، جایگاهی در معادلات سیاسی بیابد، یک کشور هم نمی تواند به تنهایی در معادلات قدرت جهانی جایگاهی پیدا کند. از این رو منطقه گرایی خود را بر همه کشورها تحمیل می کند و در این میان کشورهایی موفق خواهند بود که با تمهیدات لازم به استقبال آن بروند و قدرت خود را درون شکل منطقه ای تعریف کنند (نجف قلی نژاد و رجوی و حسن زاده، ۱۳۹۳). با این توضیحات، تفوق کریدور تجاری که بر مزیت های بالقوه مجموعه ای از کشورها بنا می شود، نمونه عینی از همکاری بین الدولی و منطقه ای است که می تواند منافع بلندمدت اقتصادی را برای کشورهای دخیل در طرح فراهم سازد و محرومیت نسل های آینده کشورهای بیرون این طرح را از عواید اقتصادی تضمین کند.

۲- پیشینه پژوهش

در حوزه کریدورها، پژوهش های متعددی در کشور انجام شده است، اما به لحاظ ماهیت سیال و تغییرپذیر این حوزه، نیاز به گسترش پژوهش ها و بازنگری در موارد سابق همواره احساس می شود. در این بخش به برخی از این پژوهش ها که در سال های



غرب و شمال و جنوب جهان را به هم متصل می‌کند. از این رو نقطه تلاقی چهار سوی جهان شمرده می‌شود. آن‌ها نشان می‌دهند که موقعیت هارتلندی ایران در نظام ژئوپلی‌نومیک جهانی قرن ۲۱ که بر منابع «جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی» با محوریت کریدورها و بندرها متکی است، کارت‌های زیادی را در بازی‌های قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی در اختیار ایران قرار می‌دهد.

۳- روش پژوهش

رویکرد تحلیل PEST ابزار راهبردی تجارت است که توسط سازمان‌ها برای کشف، ارزیابی، سازمان‌دهی و ردیابی عوامل کلان مؤثر بر راهبرد سازمان مورد استفاده قرار می‌گیرد. به‌طور کلی، چهارچوب تحلیلی PEST فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از نیروهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فناوری را بررسی می‌کند. گاهی اوقات دو عامل اضافی محیط و قانون افزوده می‌شوند، اما این دو زمینه می‌توانند به راحتی در عوامل دیگر مفروض شوند. عوامل PEST به‌طور کلی فراتر از آن هستند که سازمان بتواند بر آن‌ها تأثیرگذاری مستقیم داشته باشد. این عوامل تمایلات محیطی قابل توجه را چه در بلندمدت و چه در کوتاه‌مدت شناسایی می‌کنند. نتایج حاصل از این تحلیل برای فرایندهای برنامه‌ریزی راهبردی و نیز تحقیقات بالادستی و سیاست‌گذاری کلان استفاده می‌شود. از سوی دیگر، این نتایج می‌تواند برای اطلاع دیگر ابزارهای مدیریت مشاغل مانند تجزیه و تحلیل SWOT یا

و جنوب ایران مزیت ممتازی برای رشد و پیشرفت کشور است که لازمه بهره‌برداری از آن، سیاست‌گذاری هوشمندانه است؛ موضوعی که با تأخیر می‌تواند ضمن کم‌رنگ شدن موقعیت‌های ایران با تقویت مزیت‌های موازی، به تهدید راهبردی در آینده نزدیک تبدیل شود.

خلفی و رادفر (۱۴۰۲) در مقاله «ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران؛ چالش‌ها و فرصت‌های توسعه» نشان می‌دهند که ایران از لحاظ جایگاه ژئوپلیتیک خاص خود در منطقه، فرصت‌های شایان توجهی را پیش رو دارد. همچنین، با بررسی انواع کریدورهای عبوری و نقش کشور در آن، فرصت‌ها و چالش‌های موجود را تبیین می‌کنند.

پوررمضان (۱۴۰۱) در مقاله «تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقای جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال)»، با روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی نشان می‌دهد که توسعه کریدور شمال-جنوب، منافع کشورهای آسیای مرکزی، سواحل خزر و شبه‌قاره هند را تأمین می‌کند و صادرات نفت ایران را افزایش می‌دهد.

نورعلی و احمدی (۱۴۰۱) در مقاله «واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان» نشان می‌دهند که ایران در موقعیت مکانی راهبردی‌ای قرار گرفته است که در گذشته با واقع شدن در قلب جاده ابریشم، قدیم‌ترین کریدور خشکی‌پایه جهان، چهارراه تمدن‌ها شناخته می‌شد و امروزه نیز شرق و

2005) که در ادامه به بررسی این عوامل پرداخته خواهد شد.

عوامل سیاسی (Political)

حوزه سیاست و اقتصاد سیاسی از طریق قانون‌گذاری و ترتیبات خاص نهادی، تأثیرات شگرفی بر نظام تصمیم‌گیری سازمان و راهبردهای نهایی مجموعه خواهد داشت. این تأثیرات شامل تصمیمات شفاف مانند وضع قانون توسط دولت، مسائل قانونی و نیز روابط غیرشفاف، اما راهبردی دولت‌ها می‌شود.

عوامل اقتصادی (Economic)

به‌طور کلی، عوامل اقتصادی، نیروهای اقتصادی را که می‌تواند روی سازمان و ساختارها تأثیرگذار باشد، شامل می‌شود. برای مثال، در ساختار تصمیم‌گیری یک کسب‌وکار جزء در نظام اقتصادی، ثبات متغیرهای کلان اقتصادی، نبود تکانه‌های خارجی مانند تزلزل نرخ ارز و دسترسی مطلوب به نهاده‌های تولید و بازار فروش، تأثیر بسزایی در راهبردهای اتخاذشده توسط مدیران کسب‌وکار خواهد داشت. به‌طبع، این موضوع در مسائل مهم مرتبط با طرح‌های توسعه‌ای و کلان‌طرح‌های مرتبط با منافع ملی پررنگ‌تر است و نیاز به واکاوی عمیق‌تری دارد.

عوامل اجتماعی (Social)

شرایط اجتماعی شامل نگرش‌ها، رفتارها و گرایش‌های اجتماعی است که بر سازمان و بازار

تحلیل ریسک یا بوم مدل کسب‌وکار¹ استفاده شود (Peng & Nunes, 2007).

زمینه پیدایش این روش تحلیل به سال ۱۹۶۷ برمی‌گردد که نخستین‌بار فردی به نام فرانسیس آگوئیلار^۲، استاد دانشگاه هاروارد، آن را معرفی کرد. او در کتابی با عنوان *ارزیابی محیط کسب‌وکار*^۳ در ابتدا ابزاری را با عنوان ETPS معرفی و ارائه کرد. سپس با گذشت زمان نام، ETPS به PEST تغییر یافت. اهمیت تحلیل PEST از نظر فرانسیس آگوئیلار در چهار دلیل زیر خلاصه می‌شود.

- کمک به شناسایی فرصت‌ها و نیز تهدیدهای پیش روی سازمان.
 - کمک به شناسایی مسیر و سمت‌وسوی تغییر در محیط سازمان و همچنین، کمک به همسو و هم‌راستا کردن تغییرات با هدف.
 - کمک به عدم ورود به طرح‌هایی که تحت کنترل نیستند و به شکست منجر می‌شوند.
 - کمک به عدم داشتن دیدگاه‌های جانب‌دارانه هنگام ورود به یک کشور، منطقه یا بازار جدید و منطبق کردن دیدگاه با عینیت و واقعیت.
- الگوی تجزیه و تحلیل PEST شامل چهار بخش سیاست^۴، اقتصاد^۵، اجتماع و فرهنگ^۶ و فناوری^۷ می‌شود که نشان‌دهنده عواملی است که تأثیر بسزایی در سازمان و ساختار تصمیم‌گیری دارند (Manktel, ۹۸

1. Business Model Canvas
2. Francis Aguilar
3. Scanning the Business Environment
4. Politics
5. Economics
6. Socio-Cultural
7. Technology

اول، کار تکمیل این خط ریلی متوقف شد. پس از آن، قسمت تکمیل نشده به طول ۴۰۰ کیلومتر در عراق در دهه ۱۹۳۰ تکمیل شد و نخستین قطار در مسیر استانبول-بغداد در سال ۱۹۴۰ به حرکت درآمد. به دلیل جنگ‌های طولانی و عدم توسعه مناسب و زیرساخت‌های فرسوده کشور، دولت عراق در سال ۲۰۱۰ تصمیم گرفت تا با برنامه‌ریزی منسجم از ظرفیت ژئوپلیتیک خود در راستای توسعه پایدار و نیز تقویت نقش عراق در منطقه و جهان استفاده لازم را ببرد. به همین منظور، با طرح ایده کریدور جاده توسعه، به دنبال رهایی از سال‌ها عقب‌ماندگی کشور است. این طرح ابتدا با نام کانال خشک شناخته می‌شد، اما بعد به کریدور جاده توسعه تغییر نام داد (Maloney, 1984). طرح توسعه بندر فاو در استان بصره و قسمت جنوبی عراق که به عنوان دروازه ورود کالاها و خدمات به این کشور شناخته می‌شود، یک جزء کلیدی از این طرح است. در سال ۲۰۱۰، فاز اولیه ساخت این بندر به شرکت «هانوا» کره جنوبی واگذار شد، اما به دلایلی که در ادامه اشاره می‌شود، این طرح به سرانجام نرسید. بعد از یک دهه پیشرفت اندک در سال ۲۰۲۰، دولت شیاع السودانی رسماً قراردادی را به منظور تکمیل فاز اولیه طرح با شرکت مهندسی «دوو» ی کره جنوبی به ارزش ۲/۶ میلیارد دلار در مدت چهار سال امضا کرد. انتظار می‌رود با دیگر اقدامات مکمل، فاز اولیه طرح در سال ۲۰۲۴ به بهره‌برداری و استفاده برسد. مطالعات امکان‌سنجی طرح توسط شرکت ایتالیایی PEG^۱ انجام شده است.

هدف تأثیر می‌گذارد. برای مثال، با گذر زمان روند دسترسی به اینترنت و خریدهای اینترنتی در حال گسترش است و این موضوع نه تنها تأثیر مثبتی بر تجارت الکترونیکی و کسب‌وکارهای اینترنتی داشته، بلکه تمایل مردم برای تردهای مکرر به فضای عمومی را کاهش داده است.

فناوری (Technological)

تغییرات فناوری، شیوه‌های سیاست‌گذاری از کلان‌طرح‌های ملی تا راه‌اندازی و اجرای کسب‌وکارهای کوچک را تغییر داده است. این موضوع می‌تواند در چگونگی کنش بازیگران، ایجاد محصولات، توزیع ریسک و حتی بازار خدمات تأثیرگذار باشد. بنابراین، وجوه فناورانه موضوع مورد بررسی تأثیر زیادی بر طرف‌های دخیل و سیاست‌های اتخاذ شده توسط آن‌ها دارد.

۴- جاده توسعه عراق

ایده اولیه کریدور جاده توسعه عراق به توافق‌نامه میان سلطان عثمانی (عبدالحمید دوم) و امپراتور آلمان (ویلهلم دوم) در سال ۱۹۰۳ بازمی‌گردد که مقرر شد آلمان به بغداد متصل شود. بغداد در آن زمان به لحاظ منابع غنی و بازار مصرف مناسب، برای آلمان‌ها حائز اهمیت بود. همچنین، کاهش نفوذ و تضعیف قدرت انگلستان در منطقه از جمله سیاست‌های در دستور کار آلمان بود. این راه‌آهن قرار بود از شهر آناتولی به موصل و سپس سامرا در جنوب بغداد و در نهایت به کویت ختم شود. در سال ۱۹۱۴ به دلیل جنگ جهانی

افتاده است. در طرح توسعه جدید مواردی مانند ایجاد نیروگاه برق، ایستگاه‌های آب شیرین‌کن، ایجاد محوطه کانتینری به مساحت بیش از ۱ میلیون مترمربع، یک حیاط چندمنظوره به مساحت ۶۰۰ هزار مترمربع، ایجاد پالایشگاه برای تولید فراورده‌های نفتی، کارخانه پتروشیمی، فرودگاه و ایستگاه‌های راه‌آهن پیش‌بینی شده است. همچنین، دولت عراق قصد دارد تا در پشت بندر، مشرف به سواحل خلیج فارس، اقدام به احداث یک شهرک هوشمند برای اداره بندر با ظرفیت نزدیک به ۲۵۰ هزار نفر کند (Abdul Hadi et al, 2015).

به موازات طرح بندر فاو، عراق نیازمند توسعه شبکه جامع زیرساخت‌های حمل‌ونقل است که شامل بزرگراه‌ها، راه‌آهن‌ها و مناطق صنعتی می‌شود. طرح یادشده به نام کانال خشک شناخته می‌شود که در مجموع با بندر فاو، جاده توسعه نام‌گذاری شده است. کانال خشک شامل بخش ریلی - جاده‌ای به طول ۱۲۰۰ کیلومتر است که با عبور از بصره، دیوانیه، نجف، کربلا و موصل به مرز ترکیه خواهد رسید (Al-Jabberi, 2018). این موضوع به‌طور بالقوه عراق را به مرکز اصلی برای حمل‌ونقل مقادیر زیادی کالا بین آسیا و اروپا و بین شرق و غرب تبدیل خواهد کرد. مقامات عراقی بیان کرده‌اند که این طرح تنها یک جاده و راه‌آهن نیست، بلکه زیرساختی یکپارچه است که افزون بر حمل‌ونقل، از بخش‌های مختلف اقتصاد مانند کشاورزی، صنعتی و گردشگری نیز پشتیبانی می‌کند. طبق بررسی‌های اولیه طرح، مدیرکل شرکت راه‌آهن عراق تصریح کرده است که ظرفیت

مراحل ساخت این بندر در سه فاز عملیاتی تعریف شده است که انتظار می‌رود در سال ۲۰۵۰ به پایان برسد (Al-Bannai, 2022).

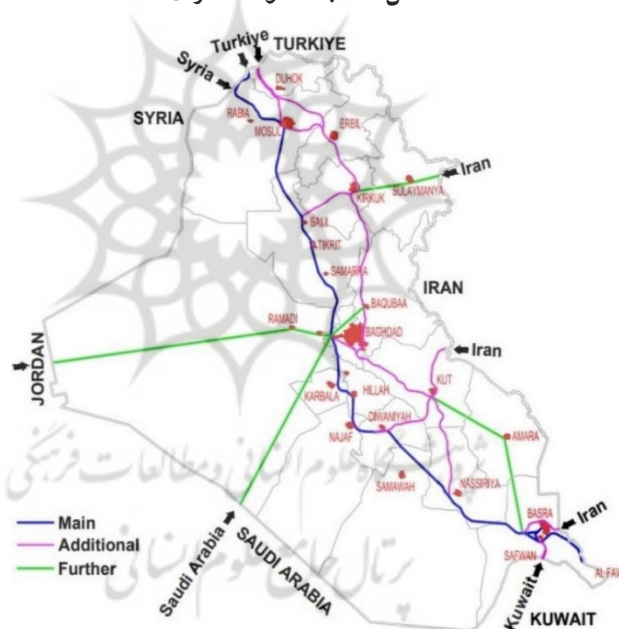
بندر فاو در فاز نهایی با ۹۹ اسکله، بزرگ‌ترین بندر غرب آسیا خواهد بود و از بندر جبل‌علی در امارات متحده عربی با ۶۷ اسکله کانتینری پیشی خواهد گرفت. اسکله‌ها شامل ۵۰ اسکله کانتینری (طول ۱۷ کیلومتر، ۲۵ میلیون کانتینر در سال)، ۲۰ اسکله غیرکانتینری (۵ کیلومتر، ۵۰ میلیون تن در سال)، ۲۰ اسکله برای کالاهای عمومی (۵ کیلومتر)، ۴ اسکله برای صادرات نفت (۲۳۰۰۰۰ بشکه در روز) و مخازن برای واردات محصولات نفتی (۳۰۰۰۰۰ مترمکعب) می‌شود (Al-Zahidee & Al-Edam, 2021).

پیش‌بینی شده است که ساخت و تکمیل این طرح، زمان جابه‌جایی کالاها را ۲۰ تا ۲۵ روز کاهش دهد. با افتتاح این بندر مسیر انتقال کالا از بنادر مهم جهان در شرق مثل شانگهای و گوانگژو در چین، بندر بوسان کره جنوبی و همچنین، بندر هنگ‌کنگ و بنادر موندرا و مومبای هند به بندر فاو در دسترس خواهد بود و کشورهای چین، هند، کره جنوبی و هنگ‌کنگ که مهم‌ترین مبادی کریدور شرق به غرب در انتقال انواع کالاها شمرده می‌شوند، می‌توانند از طریق بندر فاو محموله‌های خود را به مدیترانه و اروپا برسانند. طبق برنامه پیش‌بینی‌شده در طراحی اولیه قرار بود طرح بندر فاو تا سال ۲۰۳۸ به مرحله بهره‌برداری برسد، اما با تغییرات بلندپروازانه ایجادشده از سوی وزارت حمل‌ونقل عراق در توسعه طرح از ۱۲ به ۵۴ کیلومترمربع، زمان تکمیل تا سال ۲۰۵۰ به تعویق

پیش‌بینی شده برای این طرح در مرحله نخست شامل ۳/۵ میلیون کانتینر در سال و ۲۲ میلیون بار فله می‌شود. افزون‌براین، خدمت‌رسانی به حدود ۱۵ میلیون مسافر در سال نیز از دیگر ظرفیت‌های طرح به شمار می‌آید. قطارهای سریع‌السیر در خط راه‌آهن با حداکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت برای حمل‌ونقل مسافر و حدود ۱۵۰ کیلومتر در ساعت برای حمل کالا در نظر گرفته شده‌اند. همچنین، برای راه‌آهن دوخطه متصل به بندر، ظرفیت روزانه ۸۰ تا

۹۰ زوج قطار در نظر گرفته شده است. خط ریلی مدنظر از ۱۳ استان عبور می‌کند و شامل ۱۵ ایستگاه است. هزینه پیش‌بینی شده برای طرح راه‌آهن، ۱۰/۵ میلیارد دلار و برای بخش بزرگراه‌ها، ۶/۵ میلیارد دلار در نظر گرفته شده است. کارشناسان درآمد سالانه دولت عراق از این طرح را نزدیک به ۴/۸۵۰ میلیارد دلار تخمین زده‌اند که ۴ میلیارد دلار آن به‌وسیله انتقال کالا و ۸۵۰ میلیون دلار از محل انتقال مسافران حاصل خواهد شد (Nahi, 2020).

شکل ۲- جاده توسعه عراق



مأخذ: (Tholot, 2023)

۵- اهمیت طرح برای عراق

اهمیت طرح جاده توسعه برای عراق را از سه بعد اقتصادی، سیاسی و منطقه‌ای می‌توان مورد ارزیابی قرارداد. از بعد اقتصادی مهم‌ترین رهاورد این طرح را می‌توان کاهش وابستگی به نفت و تنوع بخشیدن به مبادی درآمدی دولت از دو بعد ترانزیت و خدمات

گردشگری عنوان کرد. ارائه خدمات حمل‌ونقل به ۱۵ میلیون نفر در سال به‌منظور تسهیل جابه‌جایی یکی از قطعات مهم و کلیدی پازل توسعه صنعت گردشگری عراق شمرده می‌شود.

همچنین، تشویق مهاجرت به خارج از مراکز شهری و ایجاد مراکز جدید جمعیتی برای مدیریت شهری و

جدی باقی مانده است. در میان مدت دولت عراق می تواند با جذب سرمایه برای توسعه زیرساخت انتقال گاز، بخشی از گاز اروپا را تأمین کند. همچنین، در بلندمدت، با تکمیل طرح کریدور انرژی، عراق می تواند به هاب انرژی منطقه تبدیل شود.

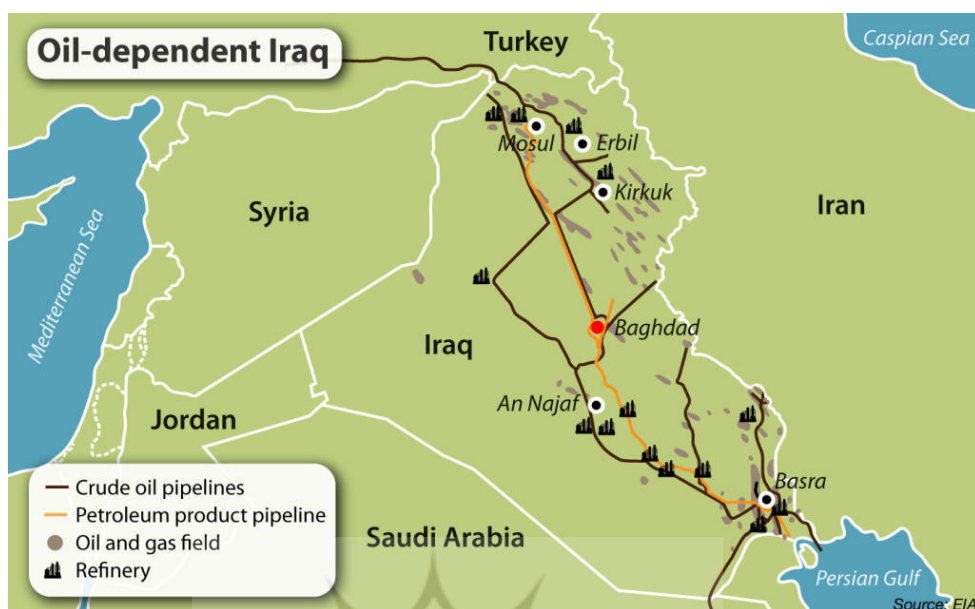
به طور کلی، پس از سال ها درگیری نظامی و فقدان چشم انداز توسعه، عراق به شدت به طرح های زیربنایی اساسی از جمله جاده، پل، راه آهن و بنادر نیاز دارد؛ موضوعی که اقتصاد ملی را تحریک و رشد پایدار را تقویت می کند. این طرح دست کم در کوتاه مدت تأثیر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک زیادی را که دولت عراق در آرزوی آن است، نخواهد داشت و در حد شعارهای تبلیغات انتخاباتی یا ابزار چانه زنی بین المللی باقی خواهد ماند، اما می تواند به طور مؤثری زمینه پویایی اقتصاد داخلی تحت سلطه رانت نفت را رقم بزند.

بندر فاو در فاز نهایی با ۹۹ اسکله، بزرگ ترین بندر غرب آسیا خواهد بود و از بندر جبل علی در امارات متحده عربی با ۶۷ اسکله کانتینری پیشی خواهد گرفت. اسکله ها شامل ۵۰ اسکله کانتینری (طول ۱۷ کیلومتر، ۲۵ میلیون کانتینر در سال)، ۲۰ اسکله غیر کانتینری (۵ کیلومتر، ۵۰ میلیون تن در سال)، ۲۰ اسکله برای کالاهای عمومی (۵ کیلومتر)، ۴ اسکله برای صادرات نفت (۲۳۰۰۰۰ بشکه در روز) و مخازن برای واردات محصولات نفتی (۳۰۰۰۰۰ مترمکعب) می شود.

استانی نیز از دیگر ثمرات اجرای طرح به شمار می آید. با راه اندازی این طرح افزون بر ایجاد درآمدهای غیرنفتی، کاهش تقاضای اشتغال عمومی با ایجاد ۱۰۰ هزار شغل در فاز نخست و نزدیک به ۱ میلیون در فاز نهایی مورد انتظار است. به همین دلیل، دولت الشیاع السودانی به دنبال تبدیل این طرح به نقطه عطفی برای مقابله با مشکلات اقتصادی کشور عراق است.

از بعد سیاست داخلی، دولت کنونی عراق برای معرفی خود به عنوان دولتی مردم گرا و جلب رضایت احزاب و گروه های مختلف، نیازمند اجرای چنین طرحی به منظور بهبود شرایط رفاهی است. به طبع، صحبت از اجرای این طرح یکی از محرک های اساسی در کمپین های انتخاباتی آینده جریان های سیاسی و احزاب است که مورد استفاده قرار می گیرد. از بعد سیاست خارجی نیز دولت کنونی عراق به دنبال بهره مندی حداکثری از تنش زدایی در محیط منطقه به ویژه پس از توافق ایران و عربستان به منظور جذب سرمایه و تأمین مالی خارجی است. در سطح منطقه، تکمیل این طرح نقش ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک عراق را با تکیه بر موقعیت جغرافیایی به عنوان نقطه اتصال بین خلیج فارس، آسیا و اروپا تا اندازه زیادی افزایش می دهد. پس از آغاز جنگ اوکراین، اروپا در پی کاهش اتکای خود به منابع انرژی روسیه به ویژه گاز مایع^۱ این کشور بوده است. در این فضا قطر، سومین دارنده ذخایر بزرگ گاز جهان، به عنوان برجسته ترین گزینه برای جایگزینی گاز روسیه مطرح شده، اما هزینه بالای حمل آن همچنان به عنوان چالش

شکل ۳- خط لوله انتقال انرژی



مأخذ: (Nakhle, 20016)

۶- موانع و چالش‌های طرح

گروه‌های تروریستی پکک و داعش، ایمنی مسیر ترانزیت را با مخاطرات جدی مواجه می‌کند و سبب افزایش هزینه‌های بیمه‌ای ترانزیت می‌شود.

از دیگر چالش‌های پیش روی این کریدور، فساد گسترده مالی موجود در عراق است. حجم بسیار بالای سرمایه اولیه برای راه‌اندازی طرح منجر به رقابت احزاب و گروه‌های سیاسی برای بهره‌مندی از منافع آن می‌شود. ناگفته نماند که قرارداد مطالعات امکان‌سنجی این طرح به شرکت ایتالیایی PEG واگذار شده که حیطه تخصصی آن تأسیسات نفت و گاز، تولید برق و منابع انرژی تجدیدپذیر است درحالی‌که بزرگراه‌ها و راه‌آهن کلیدی‌ترین بخش این طرح است و در حیطه فعالیت‌های تخصصی این شرکت نیست. برخی انتقادات دیگر ناشی از لابی این شرکت با مقامات عراقی است؛ به‌طوری‌که قرارداد به‌طور مستقیم و بدون مناقصه به این شرکت واگذار شده است.

طرح بلندپروازانه عراق با چالش‌های جدی مواجه است. چنین طرح عظیمی با اینکه توسعه‌یافتگی را به همراه خواهد داشت، برای رسیدن به مرحله بهره‌برداری، حداقلی از توسعه را نیاز دارد. مسیر جاده توسعه از ۱۳ استان عراق عبور می‌کند که در بیشتر این استان‌ها زیرساخت‌های مطلوبی برای هماهنگی با فاز اولیه طرح وجود ندارد.

دسترسی محدود عراق به خلیج فارس در کنار دوری آن از مسیرهای اصلی کشتی‌رانی بین‌المللی و عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز، منجر به عدم تمایل کشورها و تجار برای استفاده از این مسیر ترانزیتی می‌شود. افزون‌براین، متقاعد کردن شرکت‌های چندملیتی و فورواردرها که با انگیزه سودآوری به سوی تغییر مسیر حرکت می‌کنند، بسیار دشوار است. همچنین، چالش‌های امنیتی ناشی از درگیری با

از کارشناسان دلیل اصلی عدم توانایی دولت عراق در مهار تروریسم و فساد سازمان‌یافته در این کشور به شمار می‌آید. رویکرد دور زدن جاده توسعه از اقلیم کردستان به دلیل کوهستانی بودن آن منطقه و هزینه‌بر بودن عبور راه‌آهن از آن منجر به تشدید اختلافات احزاب و سران سیاسی در این کشور شده است. سرمایه‌گذاران خارجی ممکن است در این رابطه نگرانی‌هایی داشته باشند و دولت عراق موظف به ارائه ضمانتی است که نشان‌دهنده توافق جامع احزاب برای اجرای این طرح باشد. افزون‌بر اختلافات داخلی، مواضع اقلیم کردستان نیز چندان همسو با مقامات عراقی نیست. چندی پیش اقلیم با گسترش راه‌آهن به طول ۴ کیلومتر از دهوک تا گذرگاه ابراهیم‌الخلیل در مرز ترکیه مخالفت کرده است. طرح کریدور کنونی نیز به نظر نمی‌رسد بدون تأمین منافع اقتصادی همه سران و احزاب سیاسی موجود، پیشرفت و اجرای موفقیت‌آمیزی داشته باشد (Moans, 2014).

۷- اهمیت طرح برای کشورهای منطقه

ایران

کریدور بندر و کانال خشک عراق مسیری است که از جهات گوناگون نقش ایران در تحولات منطقه و جهان را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در صورتی که ایران ابتکاری به‌منظور بهره‌مندی از مزایای این کریدور نداشته باشد، این مسیر نه تنها به‌عنوان رقیبی برای کریدور شمال-جنوب به‌منظور اتصال شرق آسیا به اروپا به شمار می‌آید، بلکه اهمیت و مزیت کریدور شرق به غرب ایران را نیز کم‌رنگ خواهد کرد. از

با وجود بحران برق و عدم تأمل درباره حل این معضل در عراق، صحبت از هر طرح توسعه‌ای خام‌اندیشی است. از این رو توجه به این چالش بسیار حائز اهمیت است. این مهم در شرایطی است که شبکه قطارهای برنامه‌ریزی شده در کریدور یادشده به صورت برقی پیش‌بینی شده است. این در حالی است که عراق سالیان سال است که با مشکل کمبود عرضه برق دست و پنجه نرم می‌کند. برطرف کردن این مشکل نیازمند سرمایه‌گذاری هنگفتی است که در افق کوتاه‌مدت، هیچ کشگری توان و انگیزه کافی برای آن ندارد.

فارغ از موارد یادشده، اصلی‌ترین چالش کردور، تأمین مالی آن است. مطابق اعلام نخست‌وزیر عراق، طرح جاده توسعه، طرحی ملی است و مالکیت هیچ بخشی از آن به دولت‌ها یا شرکت‌های خارجی واگذار نخواهد شد؛ موضوعی که به طبع تأثیر منفی در جذب سرمایه‌های خارجی خواهد گذاشت (AI-Bannai, 2022). دولت عراق در تلاش است تا از طریق کنفرانس‌های منطقه‌ای از ظرفیت کشورهای همسایه برای تأمین مالی طرح استفاده کند. از این رو در ۲۷ مه سال ۲۰۲۳، کنفرانسی در بغداد به منظور معرفی طرح و ترغیب کشورها برای سرمایه‌گذاری در آن برگزار شد. در این کنفرانس از وزرای حمل‌ونقل کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، ایران، سوریه، ترکیه و اردن و نمایندگانی از اتحادیه اروپا و بانک جهانی دعوت به عمل آمده بود.

افزون بر موارد مطرح شده باید به اختلاف نظر میان گروه‌های سیاسی حاکم برای اجرای طرح و تخصیص بودجه دولتی اشاره کرد؛ اختلافی که به عقیده بسیاری

سوی دیگر، نقش آفرینی این کریدور در تجارت انرژی منجر به نادیده گرفته شدن ظرفیت‌های انرژی ایران در بلندمدت خواهد شد (Al-Saleh, 2018). به بیان دیگر، با تثبیت مسیر ترانزیت انرژی از حاشیه خلیج فارس به اروپا از مسیر عراق، ایران عملاً از گزینه‌های تأمین انرژی برای اروپا در بلندمدت حذف خواهد شد. این مسئله نمونه عینی تبدیل شدن فرصت به تهدید خواهد بود.

از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که شکل گرفتن توسعه در پیرامون ایران بدون توسعه در داخل کشور، به تهدیدهای امنیتی علیه ایران ختم خواهد شد. به همین منظور نیاز است تا ایران از کلان‌راهبرد ملی خود برای همراه شدن با روندهای توسعه‌ای منطقه رونمایی کند و برنامه‌ریزی‌های لازم به‌منظور تبیین جایگاه خود در ابتکارهای منطقه‌ای را در دستور کار قرار دهد؛ البته باید توجه داشت که تکمیل کریدور جاده توسعه برای کشور عوایدی نیز به همراه دارد. برای مثال، با دیپلماسی فعال و استفاده از ابزار تعاملات بین‌الملل و سرمایه‌گذاری از محل پول‌های بلوکه‌شده می‌توان در راستای راه‌اندازی کریدور محور مقاومت استفاده کرد (Sweidan, 2023). اتصال ایران به آب‌های مدیترانه آرزوی دیرینه‌ای است که بدین ترتیب می‌توان آن را تحقق بخشید. اتصال خط ریلی عراق به سوریه برای عربستان و کویت نیز دارای منفعت است، زیرا ارتباط آن‌ها را با سواحل شرقی مدیترانه هموارتر می‌کند. در نتیجه، می‌توان از ظرفیت سرمایه‌گذاری این کشورها برای راه‌اندازی کریدور استفاده کرد.

افزون‌براین، با تکمیل بندر فاو، مبادی وارداتی کالا به کشور متنوع می‌شود. ساحل بندر فاو به عمق ۱۷ متر به راحتی امکان پهلوگیری کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی را فراهم می‌آورد. در همین راستا می‌توان از آن به عنوان مقصد وارداتی کالا به کشور استفاده کرد. با اتصال ریلی از طریق راه‌آهن بصره-شلمچه می‌توان از میزان نیاز به بندر جبل‌علی امارات برای صادرات مجدد کالاها، حمل با کشتی‌های کوچک‌تر و تخلیه مجدد آن‌ها کاست. برای مثال، کشور سالانه ۲۵ میلیون تن مواد معدنی صادر می‌کند. از آنجاکه نوسان حاشیه سود این مواد معدنی بین ۳ تا ۵ دلار است، برای صادرکنندگان به صرفه است که حمل بار با کشتی‌های بزرگ انجام شود، اما این کشتی‌ها امکان پهلوگیری در بنادر جنوبی کشور را به دلیل عمق کم ندارند. در این راستا می‌توان از ظرفیت بندر فاو استفاده کرد.

در حال حاضر بخش‌های حمل‌ونقل، بندر، ترانزیت و لجستیک ایران تحت تأثیر سیاست‌های نادرست توسعه‌ای و نیز تنش‌های ژئوپلیتیکی و تحریم‌های بین‌المللی از ظرفیت بالقوه خود عقب مانده است. از این رو لازم است تا هرچه زودتر با بازنگری و ارائه طرح منسجم به‌منظور بهرمندی از این مزایا و ظرفیت‌های ایجادشده اقدامی صورت گیرد. امید است که ایران بتواند از ظرفیت موجود برای مطرح شدن به عنوان قطب ترانزیت در منطقه، نهایت استفاده را ببرد.

چین

همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، در دسامبر سال ۲۰۲۲، بصره میزبان دومین کنفرانس بین‌المللی فاو بود.

به شریک مهمی برای چین تبدیل شده است. ناگفته نماند که در سپتامبر سال ۲۰۱۹، عراق برای کمک به تأمین بودجه لازم برای بازسازی کشور، قراردادی با چین منعقد کرد. ضمن این قرارداد صندوقی ایجاد شد که عراق درآمدهای حاصل از صادرات روزانه ۱۰۰ هزار بشکه نفت را در آن واریز می‌کرد درحالی‌که بقیه بودجه از محل وام‌های بانک‌های چینی با محدودیت ۱۰ میلیارد دلار تأمین می‌شد. قرار بود این قرارداد برای ۲۰ سال اجرا شود، اما به دلیل اعتراضات گسترده سال ۲۰۱۹، همه‌گیری ویروس کرونا و کاهش قیمت نفت و تأخیر بغداد در تصویب بودجه سال ۲۰۲۰ لغو شد (Gul, 2023).

برخی از جناح‌های سیاسی، مصطفی الکاظمی نخست‌وزیر سابق عراق را متهم می‌کنند که بیش از حد به ایالات متحده و متحدانش متمایل شده و در برابر خواسته‌های واشینگتن برای خنثی کردن توافق با چین سر تعظیم فرود آورده است. با روی کار آمدن دولت جدید در سال ۲۰۲۱، قراردادهایی به ارزش ۱۰/۵ میلیارد دلار با پکن امضا شد. شرکت‌های چینی قراردادهایی را برای توسعه و بهره‌برداری از چندین دارایی بزرگ نفت و گاز از جمله میادین نفتی رومیلا و حلفایا منعقد کرده‌اند (Gul, 2023). سرمایه‌گذاری‌های چین کمک زیادی به توسعه اقتصادی عراق و تقویت روابط اقتصادی بین دو کشور کرده و پکن علاقه خود را به ساخت بندر بزرگ فاو در بصره ابراز کرده است.

ترکیه

موقعیت مکانی خاص ترکیه در اروپا و آسیا منجر به مزایای بسیار برای این کشور شده است. در چند دهه

تمرکز اصلی این کنفرانس بر برجسته کردن بندر فاو و کانال خشک در سطح منطقه و جهان به‌منظور جذب سرمایه‌گذار بوده است. هدف اصلی عراق مرتبط کردن کریدور جاده توسعه با طرح ابتکاری کمربند و راه چین است.

با تکمیل کریدور اقتصادی چین و پاکستان تا سال ۲۰۳۰، پکن قادر خواهد بود دامنه تجارت خود را با بسیاری از کشورهای آسیایی و آفریقایی گسترش دهد. افزون بر این، اتصال این کریدور به جاده توسعه عراق، مسیر تجارت با اروپا را نیز تسهیل خواهد کرد (Uzair, 2021). بر همین اساس، عراق در تلاش است تا بندر استراتژیک فاو را به بخشی از ابتکار کمربند و راه چین تبدیل کند تا از این طریق جایگاه خود را در معادلات تجاری منطقه‌ای و بین‌المللی تقویت نماید. از سویی، روابط تجاری بین چین و عراق در سالیان اخیر به‌شدت رشد کرده؛ به‌طوری‌که میزان تجارت دوجانبه آن‌ها به بیش از ۳۵ میلیارد دلار رسیده است. اکنون چین بزرگ‌ترین شریک تجاری عراق شمرده می‌شود. عراق نیز در رتبه دوم مبادی وارداتی نفت به چین قرار دارد.

بین سال‌های ۲۰۰۵ تا اواسط سال ۲۰۲۲، سرمایه‌گذاری چین در غرب آسیا و کشورهای عربی آفریقایی بالغ بر ۲۷۳ میلیارد دلار بوده است که ۱۲/۶ درصد از کل سرمایه‌گذاری‌های چین در خارج از کشور را تشکیل می‌دهد. در این مدت عراق در میان کشورهایی که سرمایه‌گذاری‌های چینی را در منطقه جذب کرده‌اند، رتبه ۳ را به خود اختصاص داد است. عراق در سال‌های اخیر با تمرکز ویژه بر بخش انرژی،



انتقادات شدیدی را مبنی بر عدم حضور ترکیه در آن بیان کرد و به منظور اقدام متقابل، حمایت کامل کشور خود را از طرح جاده توسعه عراق اعلام و آن را «جاده جدید ابریشم» توصیف کرد.

گذشته ترکیه خود را به عنوان مرکز منطقه‌ای برای تجارت، ترانزیت و انرژی معرفی کرده است. بعد از رونمایی از کریدور هند-خاورمیانه-اروپا^۱ در نشست گروه بیست، اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه،

شکل ۴- کریدور راه توسعه عراق



مأخذ: (ذاکری‌نیا و ذاکری‌نیا، ۱۴۰۲)

تکمیل کریدور، موقعیت ژئوپلیتیک ترکیه را بیش از پیش تقویت خواهد کرد. ادغام جاده توسعه با راه‌آهنی که انتظار می‌رود در منطقه خلیج فارس ساخته شود، فضا را برای افزایش نفوذ ترکیه در منطقه هموارتر می‌کند و تأثیر مثبتی بر حجم تجارت با این کشورها خواهد گذاشت. به همین منظور ترکیه با سرمایه‌گذاری اولیه ۵ میلیارد دلار قصد دارد تا خود را به عنوان بازیگر کلیدی در شبکه لجستیک جهانی مطرح کند. از سویی ممکن است که ترکیه از این شرایط نهایت استفاده را ببرد و با تحمیل

کریدور جاده توسعه افزون‌بر تنوع بخشیدن به اقتصاد عراق و ایجاد خط جدید لجستیک جهانی، به توسعه روابط ترکیه و عراق نیز کمک خواهد کرد. این کریدور احتمالاً جریان نفت و گاز از عراق به ترکیه را افزایش خواهد داد؛ زیرا ترکیه یکی از واردکنندگان عمده نفت عراق است. در سال ۲۰۲۲، واردات نفت از عراق ۳۰ درصد از نیازهای ترکیه را پوشش داد. اهمیت عراق به عنوان شریک راهبردی انرژی برای ترکیه بسیار برجسته است. نتیجه تلاش و سرمایه‌گذاری عراق برای

۸- کاربرد روش PEST در موضوع پژوهش

۸-۱- عوامل سیاسی

از منظر عوامل سیاسی اثرگذار باید گفت که دولت کنونی عراق به دنبال بهره‌مندی حداکثری از تنش‌زدایی در منطقه به‌ویژه پس از توافق ایران و عربستان به‌منظور جذب سرمایه و تأمین مالی خارجی است. از سویی در سطح منطقه، تکمیل این طرح نقش ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیک عراق را با تکیه بر موقعیت جغرافیایی به‌عنوان نقطه اتصال بین خلیج فارس، آسیا و اروپا تا اندازه زیادی افزایش می‌دهد. پس از آغاز جنگ اوکراین، اروپا در پی کاهش اتکای خود به منابع انرژی روسیه به‌ویژه گاز مایع این کشور بوده است. در این فضا قطر، سومین دارنده ذخایر بزرگ گاز جهان، به‌عنوان برجسته‌ترین گزینه برای جایگزینی گاز روسیه مطرح شده است، اما هزینه بالای حمل آن همچنان به‌عنوان چالش جدی باقی مانده است. در میان‌مدت دولت عراق می‌تواند با جذب سرمایه برای توسعه زیرساخت انتقال گاز، بخشی از گاز اروپا را تأمین کند. همچنین، در بلندمدت با تکمیل طرح کریدور انرژی، عراق می‌تواند به هاب انرژی منطقه تبدیل شود.

در عین حال باید توجه داشت که با تثبیت مسیر ترانزیت انرژی از حاشیه خلیج فارس به اروپا از مسیر عراق، ایران عملاً از گزینه‌های تأمین انرژی برای اروپا در بلندمدت حذف خواهد شد. این مسئله نمونه عینی تبدیل شدن فرصت به تهدید خواهد بود. از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که شکل گرفتن توسعه در پیرامون ایران بدون توسعه در داخل کشور، به تهدیدهای امنیتی علیه ایران ختم خواهد شد. به همین منظور نیاز است تا ایران از کلان‌راهبرد ملی

شروطی، نفوذ و اهداف سیاسی-اقتصادی خود را در عراق افزایش دهد (Devonshir, 2023). خنثی‌سازی کامل تهدیدات امنیتی گروه تروریستی پ‌ک‌ک در شمال عراق و نیز افزایش مراودات تجاری و صادرات به عراق ازجمله اهداف مدنظر ترکیه در این خصوص است؛ البته در سالیان اخیر چالش‌های جدی متعددی در مسیر روابط سیاسی-تجاری ترکیه با عراق قرار گرفته است. از مهم‌ترین این چالش‌ها می‌توان به عدم حفظ تمامیت ارضی عراق با حملات متعدد به شمال این کشور، کاهش ورودی آب دجله و فرات با احداث سد در مسیر آن‌ها و اجازه صادرات نفت اقلیم بدون کنترل دولت مرکزی که به‌تازگی به محکومیت و جریمه ۱/۵ میلیارد دلاری ختم شده است، اشاره کرد. با هم‌گرایی بیشتر در طرح جاده توسعه ممکن است این چالش‌ها برای همیشه پایان یابد.

با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خاص غرب آسیا، منطقه پیرامونی ایران همواره در کانون مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته است. در هزاره اخیر نیز با ظهور جریان‌های جدیدی مانند چین و انتقال قدرت در سیستم بین‌المللی، اهمیت این موضوع بیش‌ازپیش شده است. به‌طور مشخص، طرح ابتکاری کمربند و راه چین که جاه‌طلبانه‌ترین طرح ارتباطی تاریخ بشریت به شمار می‌رود، ضرورت وجود نگاه جامع و راهبردی به مسئله را به‌خصوص برای کشورهایی که دارای نقش مؤثر در این مسیر هستند، بیش از هر زمان دیگری حائز اهمیت کرده است.



گردشگری عراق از طریق ارائه خدمات حمل و نقل برای ۱۵ میلیون مسافر در سال است که می تواند به عنوان یکی از ارکان کلیدی در رونق این بخش عمل کند.

افزون بر ایجاد درآمدهای غیرنفتی، این پروژه در حوزه اشتغال زایی نیز تأثیر چشمگیری خواهد داشت. در مرحله نخست، انتظار می رود که ۱۰۰ هزار فرصت شغلی ایجاد شود و در نهایت این رقم به حدود یک میلیون شغل برسد. این مسئله نه تنها به کاهش فشار بر بازار کار عراق کمک می کند، بلکه موجب کاهش تقاضای اشتغال در بخش عمومی و افزایش پویایی اقتصادی در این کشور خواهد شد.

۸-۳- عوامل اجتماعی

از بعد اجتماعی، دولت کنونی عراق در تلاش است با اجرای چنین پروژه هایی، چهره ای مردم گرا از خود به نمایش بگذارد و رضایت گروه ها و احزاب مختلف را جلب کند. به همین دلیل، بحث اجرای این طرح به عنوان یکی از محورهای کلیدی در کارزارهای انتخاباتی آینده احزاب و جریان های سیاسی مطرح خواهد شد.

باین حال، اختلاف نظر میان احزاب حاکم در مورد نحوه اجرای این پروژه و چگونگی تخصیص بودجه، از جمله چالش های اصلی آن محسوب می شود. بسیاری از تحلیلگران معتقدند که ناتوانی دولت عراق در کنترل تهدیدهایی همچون تروریسم و فساد سازمان یافته، ناشی از همین اختلافات سیاسی است. یکی دیگر از مسائل مناقشه برانگیز، عبور مسیر جاده توسعه از مناطق خاص عراق است. به دلیل کوهستانی بودن اقلیم کردستان و هزینه های بالای عبور راه آهن از این منطقه، دولت عراق تصمیم گرفته مسیر این جاده را

خود برای همراه شدن با روندهای توسعه ای منطقه رونمایی کند و برنامه ریزی های لازم برای تبیین جایگاه خود در ابتکارهای منطقه ای را در دستور کار قرار دهد.

فارغ از موارد بالا، با تکمیل کریدور اقتصادی چین و پاکستان در سال ۲۰۳۰، نه تنها دست پکن برای تجارت با بیشتر کشورهای آسیایی و آفریقایی بازتر می شود، بلکه با اتصال آن به جاده توسعه عراق عملاً مسیر تجارت با اروپا نیز هموارتر می شود. بنابراین عراق آرزو دارد که بندر بزرگ فاو بخشی از ابتکار کمربند و راه چین باشد.

طبق بررسی های اولیه طرح، مدیرکل شرکت راه آهن عراق تصریح کرده است که ظرفیت پیش بینی شده برای این طرح در مرحله نخست شامل ۳/۵ میلیون کانتینر در سال و ۲۲ میلیون بار فله می شود. افزون بر این، خدمت رسانی به حدود ۱۵ میلیون مسافر در سال نیز از دیگر ظرفیت های طرح به شمار می آید. قطارهای سریع السیر در خط راه آهن با حداکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت برای حمل و نقل مسافر و حدود ۱۵۰ کیلومتر در ساعت برای حمل کالا در نظر گرفته شده اند.

۸-۲- عوامل اقتصادی

از منظر اقتصادی، این پروژه می تواند نقش بسزایی در کاهش وابستگی عراق به درآمدهای نفتی داشته باشد و به متنوع سازی منابع درآمدی دولت از طریق ایجاد دو مسیر جدید در حوزه ترانزیت و خدمات گردشگری کمک کند. یکی از ابعاد مهم این پروژه، توسعه صنعت

از مناطق دیگری عبور دهد که این امر باعث تشدید اختلافات میان احزاب و سران سیاسی شده است. در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاران خارجی ممکن است نسبت به ثبات این پروژه نگرانی‌هایی داشته باشند، لذا دولت عراق ناگزیر است ضمانت‌های لازم برای ایجاد اجماع سیاسی بر سر اجرای این طرح را ارائه دهد.

۸-۴- عوامل فناوری

بندر فاو در فاز نهایی با ۹۹ اسکله، بزرگ‌ترین بندر غرب آسیا خواهد بود و از بندر جبل‌علی در امارات متحده عربی با ۶۷ اسکله کانتینری پیشی خواهد گرفت. اسکله‌ها شامل ۵۰ اسکله کانتینری (طول ۱۷ کیلومتر، ۲۵ میلیون کانتینر در سال)، ۲۰ اسکله غیرکانتینری (۵ کیلومتر، ۵۰ میلیون تن در سال)، ۲۰ اسکله برای کالاهای عمومی (۵ کیلومتر)، ۴ اسکله برای صادرات نفت (۲۳۰۰۰۰ بشکه در روز) و مخازن برای واردات محصولات نفتی (۳۰۰۰۰۰ مترمکعب) می‌شود. پیش‌بینی شده است که ساخت و تکمیل این طرح زمان جابه‌جایی کالاها را ۲۰ تا ۲۵ روز کاهش دهد. در طرح توسعه مواردی مانند ایجاد نیروگاه برق، ایستگاه‌های آب شیرین‌کن، ایجاد محوطه کانتینری به مساحت بیش از ۱ میلیون مترمربع، یک حیاط چندمنظوره به مساحت ۶۰۰ هزار مترمربع، ایجاد پالایشگاه برای تولید فراورده‌های نفتی، کارخانه پتروشیمی، فرودگاه و ایستگاه‌های راه‌آهن پیش‌بینی شده است. همچنین، دولت عراق قصد دارد تا در پشت بندر، مشرف به سواحل خلیج فارس، اقدام به احداث یک شهرک هوشمند برای اداره بندر با ظرفیت نزدیک به ۲۵۰ هزار نفر کند.

کریدور بندر و کانال خشک عراق مسیری است که از جهات گوناگون نقش ایران در تحولات منطقه و جهان را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در صورتی که ایران ابتکاری به‌منظور بهره‌مندی از مزایای این کریدور نداشته باشد، این مسیر نه تنها به‌عنوان رقیبی برای کریدور شمال-جنوب به‌منظور اتصال شرق آسیا به اروپا به شمار می‌آید، بلکه اهمیت و مزیت کریدور شرق به غرب ایران را نیز کم‌رنگ خواهد کرد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد راهکارها

به دلیل جنگ‌های طولانی و عدم توسعه مناسب و زیرساخت‌های فرسوده عراق، دولت این کشور تصمیم دارد تا با ارائه کلان‌راهبرد ملی، از ظرفیت ژئوپلیتیک خود در راستای توسعه پایدار و نیز ایفای نقش در شبکه ترانزیت و لجستیک منطقه‌ای و جهانی نهایت استفاده را ببرد؛ هدفی که در این پژوهش با کمک روش PEST مشخص شد که امکان اجرا و ایجاد تحول ملموس در ساختار سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فناورانه نه تنها عراق، بلکه کشورهای منطقه را نیز دارد. درحقیقت، عراق با طرح ایده کریدور جاده توسعه به دنبال رهایی از عقب‌ماندگی همه‌جانبه کشور خود است. این طرح ابتدا با نام کانال خشک شناخته می‌شد، اما با روی کار آمدن دولت جدید به کریدور جاده توسعه تغییر نام داد. این کریدور از دو بخش بندر فاو و بخش ریلی-جاده‌ای تشکیل شده است.

دست‌کم در چند سال آینده تأثیر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک زیادی را که دولت عراق آرزوی آن را دارد، ایجاد نکند، اما می‌تواند به‌طور مؤثری زمینه پویایی اقتصاد داخلی تحت سلطه رانت نفت در عراق را فراهم کند.

این پژوهش موارد زیر را درباره موضوع مورد بحث به‌عنوان توصیه‌های سیاستی پیشنهاد می‌دهد. - یکی از اقدامات در دسترس برای ایران برای بهره‌مندی از ظرفیت ترانزیتی کشور، تکمیل مسیر ریلی دریاچه وان ترکیه است. لازمه این اقدام، ریل‌گذاری ۲۳۸ کیلومتر راه‌آهن در حاشیه دریاچه وان ترکیه است. پیشنهاد فاینانس آن از جانب ایران پیش‌تر و در شرایط معمول توسط ترکیه رد شده بود. با تکمیل این بخش در کنار تکمیل راه‌آهن چابهار-گوادر می‌توان به مسیر بلندپروازانه‌ای برای اتصال چین تا اروپا دست یافت. (ذاکری‌نیا و ذاکری‌نیا، ۱۴۰۲).

بندر فاو به‌عنوان دروازه ورود کالاها و خدمات به کشور عراق شناخته می‌شود. در کنار بندر فاو، توسعه همه‌جانبه زیرساخت‌های حمل‌ونقل که شامل بزرگراه‌ها، راه‌آهن‌ها و مناطق صنعتی می‌شود نیز در دستور کار قرار گرفته است. از سویی راه‌اندازی طرح با مشکلات متعددی روبه‌روست. دسترسی محدود به خلیج فارس در کنار دوری آن از مسیرهای اصلی کشتی‌رانی، چالش‌های امنیتی ناشی از درگیری‌ها با گروه‌های تروریستی پ‌ک‌ک و داعش، فساد گسترده مالی و تأمین مالی طرح از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی عراق برای راه‌اندازی این کریدور به‌شمار می‌آید. به‌طورکلی، با راه‌اندازی این کریدور افزون‌بر درآمدهای غیرنفتی و توسعه پایدار زیرساخت‌ها، نقش ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک عراق به‌عنوان نقطه اتصال بین خلیج فارس و شرق آسیا و اروپا بسیار افزایش خواهد یافت. این طرح ممکن است

شکل ۵- نقشه ریلی ایران و ترکیه در حاشیه دریاچه وان

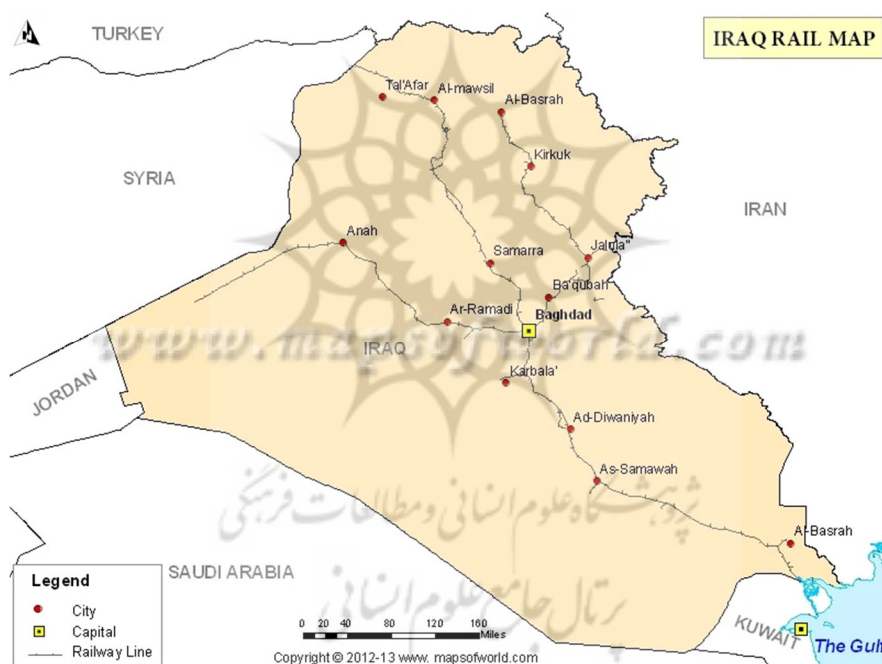


مأخذ: (ذاکری‌نیا و ذاکری‌نیا، ۱۴۰۲)

کند. با راه‌اندازی این طرح، خطوط ریلی عراق نیز به کریدور شمال-جنوب متصل می‌شود. همچنین، بنادر جنوبی کشور نیز مانند بندر فاو می‌توانند به‌عنوان مکمل یکدیگر در کریدورهای خود تعریف شوند. این خط آهن نه‌تنها ایران، بلکه کشورهای آسیای میانه و منطقه خلیج فارس را نیز به سواحل مدیترانه متصل می‌کند. افزایش مراودات تجاری با محور مقاومت و گسترش آن از دیگر نکات حائز اهمیت این طرح است.

- اقدام دیگر در دسترس، تکمیل خط راه‌آهن شلمچه-بصره است که می‌تواند نقش ایران را به‌عنوان کشوری جایگزین‌ناپذیر در ایجاد اتصال میان شرق و غرب جهان تثبیت کند. چنین اقدامی می‌تواند زمینه لازم برای متصل کردن هند، جنوب شرق آسیا و کریدور چین-پاکستان را به کانال خشک عراق به‌وسیله ایران فراهم آورد و افزون‌بر ایجاد توسعه در خط ساحلی جنوب ایران، مسیر ترانزیتی مهمی را به‌منظور تضمین امنیت تجارت جهانی عرضه

شکل ۶- خطوط ریلی عراق



مأخذ: (ذاکری‌نیا و ذاکری‌نیا، ۱۴۰۲)

منابع

- آقاجری، محمدجواد، و رستمی‌فر، سیمین سادات. (۱۳۹۱). پیمان سارک و تأثیر آن بر منطقه‌گرایی. مطالعات روابط بین‌الملل (پژوهشنامه روابط بین‌الملل)، ۵(۲۰)، ۳۹-۹.

- راهبرد دیگر در دسترس، استفاده از پول‌های بلوکه‌شده ناشی از صادرات گاز و برق به کشور عراق است. هدف این راهبرد بهره‌مندی از بندر فاو و همچنین، افزایش فشار برای تکمیل خط ریلی بغداد-بوکمال برای راه‌اندازی کریدور محور مقاومت است.

چهارمین همایش ملی توسعه سواحل مکران (با محوریت حکمرانی و تأکید بر دیپلماسی و اقتصاد دریامحور).

- ذاکری‌نیا، محمد؛ و ذاکری‌نیا، صفر. (۱۴۰۲). بررسی فرصت‌ها و تهدیدات نوپدید دریایی در حوزه کریدورهای تجاری در محدوده جغرافیای اقتصادی-سیاسی ایران و ارائه راهبرد مقتضی. همایش ملی فرصت‌ها و تهدیدهای نوپدید دریایی.

- سپیده خلفی، الهام رادفر. (۱۴۰۲). ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران، چالش‌ها و فرصت‌های توسعه. نشریه رویکردهای پژوهشی نوین در مدیریت و حسابداری، ۷(۸۸)، ۹۸۵-۹۹۵.

- طباطبایی، سیدمرتضی؛ اسماعیل‌پور روشن، علی‌اصغر؛ دانیالی، ته‌مین؛ و لطفی، حیدر. (۱۳۹۹). ارزیابی هم‌گرایی‌های اقتصادی میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای. نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۱۲(۲)، ۱۷-۳۴. - گنجی، هادی. (۱۴۰۱). برآورد سهم کریدورهای ایران از تجارت بلوک‌های اقتصادی. جاده، ۳۰(۱۱۳)، ۱۶۶-۱۵۷.

- مشفق، زهرا. (۱۴۰۱). تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی. ماهنامه علمی «امنیت اقتصادی»، ۱۰(۳)، ۲۷-۴۸.

- مه‌کویی، حجت؛ و باویر، حسن. (۱۳۹۳). نقش سازمان‌های منطقه‌ای در کاهش چالش‌های منطقه‌ای (مطالعه موردی: سازمان همکاری اقتصادی اکو). سازمان‌های بین‌المللی، ۲(۷)، ۱۳۷-۱۳۸.

ادغام جاده توسعه با راه‌آه‌نی که انتظار می‌رود در منطقه خلیج فارس ساخته شود، فضا را برای افزایش نفوذ ترکیه در منطقه هموارتر می‌کند و تأثیر مثبتی بر حجم تجارت با این کشورها خواهد گذاشت. به همین منظور ترکیه با سرمایه‌گذاری اولیه ۵ میلیارد دلار قصد دارد تا خود را به‌عنوان بازیگر کلیدی در شبکه لجستیک جهانی مطرح کند.

- پرهام پوررمضان، (۱۴۰۲). تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال). نشریه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۵(۲).

- حسینی، میرسعید. (۱۳۸۸). نقش سازمان‌های منطقه‌ای در امنیت ایران (مطالعه موردی: سازمان همکاری شانگهای) (پایان‌نامه کارشناسی ارشد)، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. - حسن نورعلی، سید عباس احمدی. (۱۴۰۱).

واکاو نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل «ایران، هارتلند کریدوری جهان». فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۴(۱۲۱)، ۱۱۸۷-۱۱۶۱.

- ذاکری‌نیا، محمد؛ و ذاکری‌نیا، صفر. (۱۴۰۱). امکان‌سنجی توسعه سواحل مکران با تکیه بر توسعه روابط اقتصادی ایران و افغانستان به روش SWOT.

Commercial Transportation". International Sustainable Development Engineering, 7(6). Retrieved from <https://iiste.org/Journals/index.php/ISDE/article/view/22736>.

- Al-Bannai, M. (2022). "*Iraqi Dry Canal; Internal Necessity and The Competition Opportunities*", Academia. Retrieved from https://www.academia.edu/67108673/Iraqi_Dry_Canal_Internal_Necessity_and_The_Compensation_Opportunities.

- Al-Jabberi, I. (2018). "*Initial Research Proposal Iraqi Dry Canal Project*", Academia. Retrieved from https://www.academia.edu/24571274/Initial_Research_Proposal_Iraqi_Dry_Canal_Project.

- Al-Saleh, A. (2018). "*How will Iraq's ports be affected by the railway connection with Iran and Kuwait?*", Al Jazeera. Retrieved from <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2018/11/21>.

- Al-Zahidee, A. R. H., & Al-Edam, H. S. M. (2021). "*The economic importance of the construction of the great port of FAW and the link to the Silk Road*", Review of International Geographical Education Online, 11(5).

اصلی ترین چالش کریدور، تأمین مالی آن است. مطابق اعلام نخست وزیر عراق، طرح جاده توسعه، طرحی ملی است و مالکیت هیچ بخشی از آن به دولت ها یا شرکت های خارجی واگذار نخواهد شد؛ موضوعی که به طبع تأثیر منفی در جذب سرمایه های خارجی خواهد گذاشت.

- موسوی شفاپی، مسعود. (۱۳۸۸). دیپلماسی اقتصادی ابزار نوین سیاست خارجی در عصر جهانی شدن. پژوهش نامه حقوق و علوم سیاسی، ۶(۲۲)، ۳۹-۶۰.

- نجفقلی نژاد ورجوی، اعظم؛ و حسن زاده، محمد. (۱۳۹۲). عوامل تقویت کننده همکاری میان کتابخانه های ملی کشورهای عضو اکو. مطالعات ملی کتابداری و سازمان دهی اطلاعات، ۲۵(۹۷)، ۸۶-۱۰۹.

- هادی ویسی. (۱۴۰۰). بررسی رقابت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر. فصلنامه پژوهش های جغرافیای انسانی، ۵۳(۱۱۵)، ۲۲۶-۲۱۳.

- Abdul Hadi, G. H., Gangyi, T., Hasan, D. G., & Sadeghi, G. (2015). "*The Dry Canal Project; An Overview for a Land-based New Connection over Iraq for the International*

relationship", Asian Journal of Comparative Politics, 8(1), 348-363.

- Lin, W. (2019). "Transport geography and geopolitics: Visions, rules, and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond", Journal of Transport Geography, 81, 102436.

- Maloney, A. P. (1984). "The Berlin-Baghdad railway as a cause of World War I", Center for Naval Analyses, Naval Studies Group.

- Manktel, J. (2005). "PEST Analysis", Mind Tools. Retrieved from www.mindtools.com.

- Mohan, G. (2018). "Europe's response to the Belt and Road Initiative", German Marshall Fund of the United States, Washington, DC.

- Moans, D. M. Z. (2014). "Geopolitical Importance of the Great Port of Faw", Basra Studies Journal, 18(1994-4721).

- Nahi, S. (2020). "The great port of Al-Faw, is it fulfilling an old Iraqi dream?", Independent Arabia. Retrieved from <https://www.independentarabia.com/node/155586>.

- OECD. (2018). "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", OECD Business and

دیپلماسی اقتصادی فرایندی است که توسط دولت‌ها به گونه‌ای شفاف دنبال می‌شود تا با استفاده از ابزارهای موجود مانند شبکه دیپلمات‌ها، منافع ملی را در حیطه مسائل اقتصادی حداکثر کند. به بیان دیگر، دیپلماسی اقتصادی چتر حمایتی و بستر مقتضی برای سازوکارهای اجرایی مانند دیپلماسی تجاری، سلامت، گردشگری و آموزشی است که منافع ملی را در سطوح مختلف تأمین می‌کند.

- Ciprian, B. (2009). "Geopolitics and transportation: United States and Panama Canal", Annals of the University of Oradea, 82.

- Devonshir, E. C. (2023). "Turkey Proposes 'Iraq Development Road' As Alternative To The G20 Proposed 'India-Middle-East-Europe' Route", Silk Road Briefing. Retrieved from

<https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/09/18/turkiye-proposes-iraq-development-road-as-alternative-to-the-g20-proposed-india-middle-east-europe-route>.

- Gul, Z. (2023). "The new era in the continuum of China and Iraq's

