



### Communication Corridors and Geopolitics of Peace: A Case Study of Iran-Turkey Relations

Samira Nobakht<sup>1</sup>, Mohsen Janparvar<sup>2</sup>

- 1. PhD Student of Political Geogaphy, Department of Geography, Faculty of Literature and Humanities, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran, E-mail: smrnobakht@gmail.com
- 2. Corresponding author, Associate Professor of Political Geography, Department of Geography, Faculty of Letters and Humanities, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran. E-mail: janparvar@um.ac.ir

#### ARTICLE INFO

##### Keywords

Corridors  
 Geopolitics of Peace  
 Iran  
 Turkey  
 Transportnation Axes

#### ABSTRACT

In the contemporary world, transportation networks and communication corridors are no longer merely infrastructures for trade and mobility; they have evolved into significant sources of geopolitical power and effective mechanisms for shaping geopolitical relations, fostering interdependence, and promoting peace among states. This study aims to analyze the role of communication corridors in the formation and strengthening of the geopolitics of peace between Iran and Turkey. The research adopts a descriptive-analytical approach, and the required data were collected through library resources, official documents, international reports, and relevant statistical sources. The findings indicate that shared communication corridors—including the Islamabad–Tehran–Istanbul (ITI) Corridor, the International North–South Transport Corridor (INSTC), cross-border railway and road networks, and the Bazargan–Gürbulak and Razi–Kapıköy border crossings—have provided a suitable platform for expanding economic interactions, increasing trade volumes, promoting tourism, strengthening cultural ties, and enhancing regional cooperation between Iran and Turkey. By generating mutual benefits, reducing the costs of conflict, fostering mutual trust, and creating functional interdependencies, these communication networks have contributed to the development of positive peace and sustainable cooperation between the two countries. The results demonstrate that communication corridors in Iran–Turkey relations extend beyond their transportation and economic functions and serve as effective geopolitical instruments for producing spatial convergence, managing regional competition, and enhancing stability and security in West Asia. Therefore, the development and modernization of shared communication infrastructure can be considered one of the most important strategies for strengthening the geopolitics of peace and consolidating long-term cooperation between the two countries and, more broadly, across the region.

##### Article History:

Received:  
 22 No 2025  
 Received in revised form:  
 21 Mar 2026  
 Accepted:  
 25 Ap 2026  
 Available online:  
 22 May 2026

**Citation:** Nobakht, S., & Janparvar, M.. (2026). Communication Corridors and Geopolitics of Peace: A Case Study of Iran-Turkey Relations. *Geography*, 24 (88), 107-125.

<http://doi.org/10.22034/jiga.2026.2070149.1438>



© The Author (s).

Publisher: Iranian Geographical Associati This is an open

access article under the CC BY NC license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

## Extended Abstract

### Introduction

Peace, traditionally understood as the absence of war, has evolved into a broader concept encompassing justice, human rights, and societal harmony, as articulated by Johan Galtung's framework of negative, positive, structural, and cultural peace. In the contemporary geopolitical landscape, peace extends beyond non-violence to foster cooperation and mutual prosperity. Geopolitics, historically tied to power struggles, has shifted toward facilitating peace and development, with communication corridors emerging as critical tools for spatial integration and conflict reduction. These corridors, encompassing road, rail, air, and energy routes, transcend mere transportation, acting as synergistic infrastructures that enhance economic interdependence, cultural exchange, and diplomatic stability. Iran and Turkey, as key regional powers in West Asia with a 500-km shared border and rich historical ties, offer a significant case for studying how such corridors can transform competitive dynamics into cooperative frameworks. Despite political differences, their shared infrastructure projects, like the Islamabad-Tehran-Istanbul (ITI) corridor and the Tabriz-Ankara gas pipeline, underscore their potential to foster sustainable peace. This study explores how these corridors contribute to positive peace by reducing geopolitical tensions and promoting regional stability.

### Methodology

This research employs a mixed qualitative-quantitative approach, utilizing documentary and historical content analysis. Data were collected from secondary sources, including academic articles, books, theses, official reports, and news agencies, covering 2000–2024 for contemporary insights and credible historical records for earlier periods. Selection criteria prioritized source credibility, recency, and relevance to communication corridors, geopolitics of peace, and Iran-Turkey relations. Analytical tools included qualitative coding and thematic analysis to identify patterns (e.g., economic interdependence, cultural exchange, security cooperation), comparative historical analysis to trace developments from the Safavid-Ottoman era to the present, and descriptive statistical analysis for metrics like trade volumes and border crossings. The theoretical framework draws on Galtung's positive peace, economic diplomacy, and geopolitics of connectivity. Limitations include restricted access to recent statistical data due to sanctions, scarcity of precise historical records, reliance on secondary sources, and the absence of fieldwork.

### Results and Discussion

The findings, structured around operational indicators of peace, highlight the multifaceted role of communication corridors in Iran-Turkey relations:

- ❖ **Economic Interdependence:** The Tabriz-Ankara gas pipeline (operational since 2001) exports 30 million cubic meters of gas daily, meeting significant Turkish energy needs. The ITI corridor, revitalized in 2021, boosted bilateral trade to over \$12 billion in 2023, connecting Iran to European markets. The 24/7 operation of the Razi-Kapikoy border since 2023 increased passenger and agricultural export traffic by 200%.

- ❖ **Cultural Exchange:** Annual cross-border tourism via Razi-Kapikoy and Bazargan-Gurbulak, alongside festivals (e.g., Iranian film festivals in Ankara since 2015) and the Mevlana student exchange program (since 2011), fosters mutual understanding.

- ❖ **Diplomatic Cooperation:** Over 30 high-level meetings between 2010 and 2024, agreements on customs and rail transport (2016, 2018), and joint efforts in OIC and ECO forums enhance institutional dialogue. The Astana talks (2017–2018) facilitated Syria's de-escalation zones.

- ❖ **Security Cooperation:** Turkey's 70-km border wall (2017–2024) and joint border patrols reduce smuggling and PKK activities, ensuring secure transit routes.

- ❖ **Regional Convergence:** Collaboration in crises like Syria, Nagorno-Karabakh (2020), and Iraq (anti-ISIS efforts, 2014–2017) leverages corridors for humanitarian aid, transforming competition into cooperation.

- ❖ **Transit Corridors:** The Tehran-Tabriz-Van rail, ITI, and North-South Corridor (INSTC) connect the Persian Gulf to the Black Sea, handling over 20 million tons of regional trade in 2023, reinforcing spatial-economic synergies.

### Conclusion

Communication corridors serve as geopolitical tools fostering positive peace by creating spatial synergies that integrate diverse regions. In Iran-Turkey relations, these corridors reduce trade costs, enhance cultural ties, and build trust, aligning with Galtung's positive peace framework. Historical analysis underscores their role since Safavid-Ottoman times, evolving into modern connectors like the INSTC and ITI, which mitigate tensions. However, challenges such as sanctions, regional complexities, and security threats (e.g., PKK activities) limit their potential. Comparative studies, like India-Bangladesh corridors, confirm that transit infrastructures drive long-term stability. To advance peace, Iran and Turkey should invest in joint infrastructure, digital customs, and cultural programs. In conclusion, these corridors transform competitive dynamics into cooperative frameworks, fostering sustainable regional stability.

## Funding

There is no funding support.

## Authors' Contribution

The authors' contributions are equal.

## Conflict of Interest

Author declared no conflict of interest.

## Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

## References

- Al Jazeera. (2017, May 4). Astana talks: Syria ceasefire monitoring deal signed. <https://www.aljazeera.com/news/2017/5/4/regional-powers-agree-on-syria-de-escalation-zones>
- Anadolu Agency. (2019). Iranian film festival in Ankara and Istanbul. <https://www.aa.com.tr/en/culture-and-art/film-festival-in-istanbul-aims-to-boost-ties-with-iran/1335526>
- Anadolu Agency. (2023). Progress of the Turkey-Iran border wall project. <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkiye-finishes-building-major-170-km-stretch-of-security-wall-on-border-with-iran/3083406>
- Azizzadeh Tasouj, M. (2021). A geopolitical model of peace for crisis regions: The case of Afghanistan (Doctoral dissertation, Tarbiat Modares University). [Persian]
- Azizzadeh Tasouj, M., Ahmadi-Pour, Z., Hafeznia, M. R., & Sajjadpour, S. M. K. (2022). An introduction to the concept of geopolitical discourse of peace. *Political Geography Research*, 7(1), 145–177. [Persian]
- Balbaa, M. E. (2022). International transport corridors. Tashkent State University of Economics.
- Bezpalov, V., Gukasyan, G., & Okhrimenko, I. (2022). Economic corridors in the context of the development of macroregions. *Innovative Infrastructure Solutions*, 7(1), Article 123. <https://doi.org/10.1007/s41062-022-00848-2>
- BP. (2023). Statistical review of world energy 2023. BP Statistical Review
- Cavallar, G. (2001). Kantian perspectives on democratic peace: Alternatives to Doyle. *Review of International Studies*, 27(2), 229–248.
- Celik, S. (2022). Efforts to improve the transit trade in Iran in the Republic period (1923–1950). *Iran Çalışmaları Dergisi (Journal of Iranian Studies)*.
- Chen, Y. (2021). New development of Turkey–Iran relations from the perspective of Eurasianism. In A. Ehteshami & M. Mohseni-Cheraghloou (Eds.), *The geopolitics of Iran* (pp. xx–xx). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-981-16-3564-9\\_21](https://doi.org/10.1007/978-981-16-3564-9_21)
- Council of Higher Education Turkey. (2023). Mevlana exchange program annual report. <https://uluslararası.yok.gov.tr/en/page/528>
- Cronin, S. (2003). *The making of modern Iran: State and society under Riza Shah, 1921–1941*. Routledge.
- Dalby, S. (2011, November). Peace and geopolitics: Imagining peaceful geographies. Paper presented at the University of Newcastle Symposium on Peace in Geography and Politics, Newcastle, United Kingdom.
- Danilovic, V., & Clare, J. (2007). The Kantian liberal peace (revisited). *American Journal of Political Science*, 51(2), 397–414. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5907.2007.00258.x>
- Doyle, M. W. (1986). Liberalism and world politics. *American Political Science Review*, 80(4), 1151–1169.
- El-Anis, I. (2021). Transport infrastructure and regional integration in the Middle East. *The Muslim World*, 111(4), 566–585.
- Elik, S. (2013). *Iran–Turkey relations, 1979–2011: Conceptualising the dynamics of politics, diplomacy and economics*. Routledge.
- ESCAP. (2023). Sustainable transport connectivity in Asia and the Pacific. United Nations.
- Evaghorou, E. L. (2020). Energy developments in the Eastern Mediterranean region and geostrategic implications on the Cyprus issue. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies*, 13(1), 109–133.
- Farhadi, M. (2022). A comparative study of the opportunities and threats of Turkish and Russian economic plans in Central Asia for Iran. *Political and International Approaches*, 14(1), 69–96. [Persian] <https://doi.org/10.29252/pij.2022.224989.1170>

- Flint, C., & Zhu, C. (2019). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 99, 95–101. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.12.007>
- Floor, W. (2000). *The economy of Safavid Persia*. Ludwig Reichert Verlag.
- Floor, W. (2001). *Safavid government institutions*. Mazda Publishers.
- Galtung, J. (1969). Violence, peace, and peace research. *Journal of Peace Research*, 6(3), 167–191. <https://doi.org/10.1177/002234336900600301>
- Galtung, J. (1985). Twenty-five years of peace research: Ten challenges and some responses. *Journal of Peace Research*, 22(2), 141–158. <https://doi.org/10.1177/002234338502200205>
- Galtung, J. (1990). Cultural violence. *Journal of Peace Research*, 27(3), 291–305. <https://doi.org/10.1177/0022343390027003005>
- Gatti, R. C. (2025). Ecological peace corridors: A new conservation strategy to protect human and biological diversity. *Biological Conservation*, 302, 110947.
- Güngörürler, S. (2025). *The Ottoman Empire and Safavid Iran, 1639–1683: Diplomacy and borderlands in the early modern Middle East*. Edinburgh University Press.
- Gunter, M. M. (2009). Secularism and Muslim democracy in Turkey. *The Middle East Journal*, 63(3), 511–512.
- Guo, W., Lu, X., Donate, G. M., & Johnson, S. (2016). The spatial ecology of war and peace. arXiv Preprint arXiv:1604.01693.
- Hilal Yildirim Keser, H. (2015). Importance of transport corridors in regional development: The case of TRACECA. *Sosyoekonomi*, 23(24), 163–174.
- Hunter, S. (2010). *Iran's foreign policy in the post-Soviet era*. Praeger
- Iskandar Beg Munshi. (2009). *Tarikh-e Alam-Ara-ye Abbasi* (Original work published ca. 1629).
- Jamshidi, M. H. (2017). An examination and explanation of the concept of peace in Farabi's *Madinat al-Musalama* (City of Peace) and Kant's perpetual peace theory. *Contemporary Political Essays*, 8(3), 1–28. [Persian]
- Janparvar, M. (2019). A view of the world through the lens of peace geopolitics: The first discussion on peace geopolitics. International Peace Studies Center. [Persian]
- Janparvar, M. (2024). *Geopolitics for everyone* (2nd ed.). Entekhab Publications. [Persian]
- Kabashkin, I., & Sansyzbayeva, Z. (2024). Methodology for international transport corridor macro-modeling using Petri nets at the early stages of corridor development with limited input data. *Modelling*, 5(1), 238–264. <https://doi.org/10.3390/modelling5010013>
- Kasymov, S. S., Masharipov, M. M., & Tohirov, M. M. (2023). Geopolitics of transport corridors. *World Economics and Finance Bulletin*, 18, 10–16. <https://scholarexpress.net/index.php/wefb/article/view/1921>
- Kazemi, A. (2008). A review of cultural relations between Iran and Turkey. *Intercultural Studies*, 3(8), 75–104. [Persian]
- Li, H., Hu, T., Ma, X., & Cheng, B. (2025). The impact of transportation infrastructure on regional economic integration in China: A CGE analysis. *International Review of Economics & Finance*, 99, 1–15.
- Ljungkvist, K., & Jarstad, A. (2021). Revisiting the local turn in peacebuilding through the emerging urban approach. *Third World Quarterly*, 42(10), 2209–2226. <https://doi.org/10.1080/01436597.2021.1929148>
- Mathee, R. P. (1999). *The politics of trade in Safavid Iran: Silk for silver, 1600–1730*. Cambridge University Press.
- Megoran, N. (2010). Towards a geography of peace: Pacific geopolitics and evangelical Christian crusade apologies. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(3), 382–398.
- Megoran, N. (2011). War and peace: An agenda for peace research and practice in geography. *Political Geography*, 30(4), 178–189.
- Megoran, N., & Dalby, S. (2018). Geopolitics and peace: A century of change in the discipline of geography. *Geopolitics*, 23(2), 251–276.
- Melli, H. R., & Motaghi, A. (2023). Geopolitical and geoeconomic capacities of the Silk Road for increasing Iran's national power. *Geography*, 21(79), 189–208. [Persian]
- Mikameh, I., Mohammadi, H. R., Yazdanpanah, K., & Salimnejad, N. (2024). Iran's geopolitical approaches and objectives in the South Caucasus. *Geography*, 22(83), 21–42. [Persian]
- Mirfakhraei, S. H., & Firouzmandi Bandpey, M. (2019). A comparative study of Iran and Turkey's media diplomacy in Central Asia and the Caucasus. *Central Eurasian Studies*, 12(1), 219–234. [Persian]
- Mojtahed-Zadeh, P. (1999). *Security and territoriality in the Persian Gulf: A maritime political geography*. Routledge.

- Motaghi, A., Janparvar, M., & Ghorbani Sepehr, A. (2018). A new perspective on redefining the concept of geopolitical peace. *International Relations Research*, 8(1), 127–160. [Persian]
- OECD. (2023). *Transport connectivity and regional integration*. OECD Publishing.
- Omidi, A., & Özdağ, H. (2023). Analyzing the mutual geopolitical and security complementarity of Iran and Turkey. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25(6), 923–943. <https://doi.org/10.1080/19448953.2023.2167182>
- Pahlavani Mosib, M., Mehrabi Beshrabadi, H., & Afsharpoor, M. (2014). Examining the impact of transportation infrastructure development on economic growth of Iranian provinces. *Economic Modeling Research*, 5(16), 99–127. [Persian]
- Pouriran, A. (2006). *Iran–Ottoman relations during the Safavid era*. Dastour Publications. [Persian]
- Pourramazan, P. (2022). Analysis of the effects of transit corridor development on enhancing the economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran (Case study: North–South Corridor). *International Political Economy Studies*, 5(2), 659–687. [Persian]
- Sabouri, Z., & Salehian, T. (2015). Forecasting Middle East conflict and changes in the regional balance of power between Iran and Turkey. *International Relations Research*, 5(17), 105–138. [Persian]
- Saraswat, D. (2021). Partners in Need: An Overview of Turkey-Iran Relations in the Twenty-First Century. *Indian Council of World Affairs*. [https://www.icwa.in/show\\_content.php?lang=1&level=3&ls\\_id=5640&lid=3973](https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=5640&lid=3973)
- Villanueva, M. J., Guglielmi, F., De Fabiis, F., & Coppola, P. (2025). Social and economic impacts of transportation multi-modal and multi-service hub development. *Sustainability*. [https://www.researchgate.net/publication/389204506\\_Social\\_and\\_Economic\\_Impacts\\_of\\_Transportation\\_Multi-Modal\\_and\\_Multi-Service\\_Hub\\_Development](https://www.researchgate.net/publication/389204506_Social_and_Economic_Impacts_of_Transportation_Multi-Modal_and_Multi-Service_Hub_Development)
- Zeinalzadeh, I. (2016). *International transportation and foreign transit*. Commercial Printing and Publishing Company. [Persian]



## کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک صلح: مطالعه موردی روابط ایران و ترکیه

سمیرا نوبخت<sup>۱</sup>، محسن جان پرور<sup>۲</sup>

۱. دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دکتر شریعتی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران.

E: [smrnobakht@gmail.com](mailto:smrnobakht@gmail.com)

۲. نویسنده مسئول، دانشیار جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دکتر شریعتی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران.

E: [janparvar@um.ac.ir](mailto:janparvar@um.ac.ir)

### اطلاعات مقاله چکیده

#### واژگان کلیدی

کریدور  
ژئوپلیتیک صلح  
ایران  
ترکیه  
محورهای مواصلاتی

محورهای مواصلاتی و کریدورهای ارتباطی در جهان معاصر صرفاً زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجارت نیستند، بلکه به عنوان منابع جغرافیایی قدرت و سازوکارهایی مؤثر در شکل‌دهی مناسبات ژئوپلیتیکی، افزایش وابستگی متقابل و تقویت صلح میان دولت‌ها ایفای نقش می‌کنند. پژوهش حاضر با هدف تحلیل نقش کریدورهای ارتباطی در شکل‌گیری و تقویت ژئوپلیتیک صلح در روابط ایران و ترکیه انجام شده است. روش تحقیق توصیفی - تحلیلی بوده و داده‌های مورد نیاز از طریق مطالعه منابع کتابخانه‌ای، اسناد رسمی، گزارش‌های بین‌المللی و آمارهای مرتبط گردآوری شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که کریدورهای ارتباطی مشترک از جمله کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI)، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، خطوط ریلی و جاده‌های فرامرزی و گذرگاه‌های مرزی بازرگام-گوربولاغ و رازی-کاپیکوی، بستری مناسب برای گسترش تعاملات اقتصادی، افزایش حجم مبادلات تجاری، توسعه گردشگری، تقویت پیوندهای فرهنگی و ارتقای همکاری‌های منطقه‌ای میان ایران و ترکیه فراهم کرده‌اند. این شبکه‌های ارتباطی با افزایش منافع مشترک، کاهش هزینه‌های تعارض، تقویت اعتماد متقابل و ایجاد وابستگی‌های کارکردی، زمینه‌های شکل‌گیری صلح مثبت و همکاری پایدار را میان دو کشور تقویت کرده‌اند. نتایج پژوهش بیانگر آن است که کریدورهای ارتباطی در روابط ایران و ترکیه فراتر از کارکردهای ترانزیتی و اقتصادی، به عنوان ابزارهای ژئوپلیتیکی مؤثر در تولید همگرایی فضایی، مدیریت رقابت‌های منطقه‌ای و تقویت ثبات و امنیت در غرب آسیا عمل می‌کنند. از این رو، توسعه و ارتقای زیرساخت‌های ارتباطی مشترک می‌تواند یکی از مهم‌ترین راهبردهای تقویت ژئوپلیتیک صلح و تحکیم همکاری‌های بلندمدت میان دو کشور و در سطح گسترده‌تر منطقه باشد.

تاریخ دریافت

۱۴۰۴/۰۹/۰۱

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۵/۰۱/۰۱

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۵/۰۲/۰۵

تاریخ چاپ:

۱۴۰۵/۰۳/۰۱

**استناد:** نوبخت، سمیرا؛ و جان پرور، محسن (۱۴۰۵). کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک صلح: مطالعه موردی روابط ایران و ترکیه. جغرافیا،

۸۸(۲۴)، ۱۰۷-۱۲۵.

doi <http://doi.org/10.22034/jiga.2026.2070149.1438>

صاحب امتیاز: انجمن جغرافیایی ایران

© نویسندگان



## مقدمه و پیشینه

صلح به معنای آرامش و توافق نظر، بزرگ‌ترین مصلحت بشر است (متقی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۳۰). در گذشته دیدگاه‌ها به صلح به معنای عدم جنگ بوده‌است، اما در دوران جدید مفهوم صلح متحول شده‌است و اکنون صلح مباحث انسانی و اجتماع انسانی در مقیاس‌های خرد تا کلان و فروملی و فراملی را شامل می‌شود (عزیززاده‌طسوج و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۴۷). یوهان گالتونگ در کتاب "بیست و پنج سال تحقیق صلح" بررسی انواع و چگونگی صلح می‌پردازد. وی صلح را به چند نوع تقسیم می‌کند. ۱. صلح منفی: گالتونگ صلح منفی را به‌عنوان وضعیت عدم جنگ یا خشونت تعریف می‌کند، بدون آنکه به اصلاحات اجتماعی، اقتصادی یا سیاسی پرداخته شود. این نوع صلح می‌تواند موقتی و شکننده باشد و بدون تغییرات ساختاری در جامعه، ممکن است جنگ یا خشونت دوباره آغاز شود. ۲. صلح مثبت: صلح مثبت به وضعیتی اشاره دارد که در آن نه تنها جنگ و خشونت متوقف شده‌است، بلکه شرایطی ایجاد شده که در آن عدالت اجتماعی، همکاری و رفاه انسانی تحقق یافته باشد. این نوع صلح شامل ساختارهای اجتماعی و اقتصادی عادلانه، حل ریشه‌ای نابرابری‌ها، حقوق بشر، و انسجام اجتماعی است. در این وضعیت، صلح نه فقط به‌عنوان غیاب خشونت، بلکه به‌عنوان حضور همبستگی، امنیت انسانی و توسعه پایدار در نظر گرفته می‌شود. ۳. صلح ساختاری: در این نوع صلح گالتونگ می‌گوید که در بسیاری از جوامع، صلح ظاهری وجود دارد، اما در زیر سطح، مشکلات ساختاری مانند نابرابری‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی هنوز وجود دارند که می‌توانند منجر به خشونت‌های پنهانی یا بی‌ثباتی شوند. بنابراین، برای داشتن صلح واقعی، باید به تغییرات ساختاری در جامعه پرداخته شود که منجر به عدالت و برابری برای همه اقشار جامعه شود. ۴. صلح فرهنگی: گالتونگ همچنین به اهمیت فرهنگ در ایجاد صلح اشاره می‌کند. در نظر او، برای رسیدن به صلح مثبت، باید به تغییر نگرش‌ها، باورها و ارزش‌های فرهنگی پرداخته شود. این نوع صلح بر ترویج فرهنگ صلح، تحمل، احترام به تفاوت‌ها و تقویت گفتگوهای بین‌فرهنگی تأکید دارد. تغییرات فرهنگی می‌تواند به کاهش خشونت‌ها و پیشگیری از درگیری‌ها کمک کند (Galtung, 1985). در دوران کنونی هدف از صلح نه‌تنها عدم خشونت و جنگ بلکه در سطح گسترده‌تری احترام به حقوق بشر، برقراری عدالت، احترام به تفاوت‌ها و اتحاد و همدلی است. به صلح از دیدگاه‌های علوم مختلف می‌توان نگرست. مباحث جغرافیای سیاسی باید به‌طور دقیق‌تری به موضوع صلح و کاهش خشونت به‌عنوان شیوه‌های عمل سیاسی بیندیشد (Megoran, 2011). در گذشته ژئوپلیتیک با مفهوم جنگ و رقابت و قدرت همراه بوده است؛ اما در دروان معاصر ژئوپلیتیک به واسطه‌ای جهت رسیدن به توسعه و صلح تبدیل شده‌است (عزیززاده طسوج، ۱۴۰۰). سابقه مطالعات صلح در جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک همزمان با تأسیس اتحادیه بین‌المللی جغرافیایی تقریباً یک سده پیش در لندن و مطالعات هالفورد مکیندر است (Megoran & Dalby, 2018: 251). ژئوپولیتیک درباره رقابت‌های بین قدرت‌های بزرگ و مبارزات آن‌ها برای کسب قدرت بوده است؛ اما انسان‌ها همواره با کسب قدرت باعث گسترش خشونت شده‌اند. در پی این جریان ژئوپلیتیک انتقادی ایده‌های قدرت‌طلبی را به چالش کشید و بین ژئوپلیتیک و صلح ارتباط برقرار کرد. صلح در ژئوپلیتیک و جغرافیای سیاسی باید امنیت و آرامش را در فضاهای جغرافیایی فراهم آورد (Dalby, 2011: 4-5). در ژئوپلیتیک صلح این مسئله اهمیت دارد که جغرافی‌دان‌ها فراتر از نقدهای مقابله‌ای، حرکت و ابزارهایی را برای شناسایی و بررسی امکانات تحول‌آفرین برای توسعه صلح ارائه دهند، که این نحوه تفکر جغرافیایی در مورد سیاست، تعریف جهانی می‌شود که می‌توان همزیستی انسان صلح‌آمیز و متقابلاً غنی‌کننده را ایجاد کرد (Megoran, 2010: 382). در طول تاریخ نقش مهمی در حفظ صلح در زمان جنگ‌ها ایفا کرده‌اند و به‌عنوان مسیرهای ضروری برای جابجایی کمک‌های بشردوستانه و تسهیل مذاکرات عمل کنند. علاوه بر این، کریدورها می‌توانند مذاکرات و گفتگوهای صلح را با فراهم کردن زمینه‌های بی‌طرفی که در آن طرف‌های متخاصم می‌توانند ملاقات کنند، تسهیل کنند. استفاده از محورهای مواصلاتی برای توسعه صلح، همکاری و اعتماد را در میان کشورهای همسایه ارتقاء می‌دهد و راه را برای صلح پایدار هموار می‌کند (Gatti, 2025). کریدورهای ارتباطی، از مسیرهای صرفاً حمل‌ونقل کالا و انسان فراتر می‌روند و در چارچوب ژئوپلیتیک معاصر به‌مثابه نهادهای هم‌افزایی فضایی ایفای نقش می‌کنند؛ با ایجاد «پیوند کارکردی» میان

فضاهای متکثر، کریدورها به کاهش اصطکاک‌های سیاسی کمک کرده و ثبات و صلح منطقه‌ای را تقویت می‌کنند. نظریه‌ی سرمایه‌داری صلح نشان می‌دهد که وابستگی اقتصادی متقابل از طریق تعامل مستمر، خود بستر شکل‌گیری نظم مسالمت‌آمیز و مطالعه‌ای در حوزه «جغرافیای فضایی جنگ و صلح» نشان می‌دهد که مراکز با درجه‌ی «اتصال فضایی بالا» بیشتر در مسیر صلح قرار دارند (Guo et al, 2017).

ایران و ترکیه به عنوان دو قدرت منطقه‌ای در خاورمیانه با داشتن مرز مشترک حدود ۵۰۰ کیلومتری و اشتراکات فرهنگی و تاریخی از پتانسیل بالایی برای همکاری‌های دو جانبه برخوردارند. با این حال روابط این دو کشور ترکیبی از همکاری و رقابت بوده است. از یک سو تجارت دو جانبه، تبادلات فرهنگی و پروژه‌های مشترک زیر ساختی به تقویت روابط کمک کرده‌اند؛ از سوی دیگر اختلافات سیاسی مانند مواضع متفاوت در قبال بحران‌های منطقه‌ای مانند سوریه و عراق چالش‌هایی ایجاد کرده است (کاظمی، ۱۳۸۷ و کایا، ۱۳۹۸). محورهای مواصلاتی شامل جاده‌ها، خطوط ریلی و مسیرهای هوایی به عنوان زیر ساخت‌های کلیدی برای ارتباطات اقتصادی و اجتماعی می‌توانند نقش مهمی در کاهش تنش‌ها و توسعه صلح پایدار ایفا کنند. محورهای مواصلاتی با نقشی که بر تقویت تعاملات اقتصادی، فرهنگی و سیاسی، افزایش امنیت و تقویت دیپلماسی دارند، می‌توانند بر توسعه صلح بین دو کشور تاثیرگذار باشند (Ljungkvist, 2021). ایران و ترکیه دو کشور مهم و تاثیرگذار در خاورمیانه هستند که با وجود تفاوت‌های سیاسی و فرهنگی، در بسیاری از حوزه‌ها همکاری بزرگ محسوب می‌شوند (صبوری و صالحیان، ۱۳۹۴). هدف این پژوهش بررسی نقش کریدورهای ارتباطی در تقویت صلح مثبت بین ایران و ترکیه از منظر ژئوپلیتیک است. نوآوری این پژوهش در استفاده از چارچوب ژئوپلیتیک صلح گالتونگ برای تحلیل تاثیر کریدورهای ارتباطی بر روابط ایران-ترکیه است که پیش‌تر کمتر بررسی شده است. مطالعات متعددی به نقش زیر ساخت‌های مواصلاتی در روابط بین‌المللی و صلح پرداخته‌اند. اورتگا (۲۰۲۱) استدلال می‌کند که ارتباطات حمل و نقلی با کاهش هزینه‌های تجارت و افزایش تعاملات اجتماعی می‌توانند به کاهش منازعات بین‌المللی کمک کنند. بزپالوف<sup>۱</sup> (۲۰۲۲) نشان داد که کریدورهای تجاری، مانند مسیرهای جاده‌ای و ریلی نقش مهمی در تقویت وابستگی اقتصادی کشورها دارند. الانیس<sup>۲</sup> (۲۰۲۱) نیز به بررسی دیپلماسی حمل و نقل در خاورمیانه پرداخته و بر پتانسیل محورهای مواصلاتی برای کاهش تنش‌های منطقه‌ای تاکید کرده است. لی<sup>۳</sup> (۲۰۲۵) در مطالعه‌ای نشان داد که پروژه‌های زیر ساختی مشترک مانند توسعه راه‌ها و خطوط ریلی، می‌توانند به اعتمادسازی بین کشورها کمک کنند. سینگ<sup>۴</sup> (۲۰۲۴) به طور خاص به نقش کریدورهای ترانزیتی در هند و خاورمیانه پرداخته و استدلال می‌کند که این کریدورها می‌توانند به عنوان ابزار دیپلماسی اقتصادی عمل کنند و بر اهمیت تبادلات فرهنگی اقتصادی تاکید دارد. زندیه (۱۴۰۳) به بررسی گذرگاه‌های ایران پرداخته و نتیجه می‌گیرد که استفاده از این گذرگاه‌ها می‌تواند باعث درآمد پایدار و کاهش هزینه تحریم‌ها شود. پوررمضان (۱۴۰۱) نیز به نقش کریدورهای ترانزیتی از جمله کریدور جنوب شمال در تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی و دیپلماسی ایران پرداخته است و نتیجه می‌گیرد که توسعه کریدورها می‌تواند افزایش صادرات انرژی و همچنین افزایش همکاری‌ها را به همراه داشته باشد. کریدور جاده ابریشم با تقویت وابستگی اقتصادی کشورها از طریق موقعیت ترانزیتی ایران، به کاهش تنش‌های ژئوپلیتیکی و برقراری صلح منطقه‌ای کمک می‌کند (ملی و متقی، ۱۴۰۲).

با این حال کمبود مطالعه‌ای جامع که به طور خاص به نقش محورهای مواصلاتی در توسعه صلح بین ایران و ترکیه پردازد، خلأ تحقیقاتی این پژوهش را توجیه می‌کند این مقاله تلاش می‌کند با تحلیل داده‌های موجود، ارائه مطالعات موردی و استفاده از چارچوب‌های نظری این خلأ را پر کند.

<sup>1</sup> Bezpalov

<sup>2</sup> Elanis

<sup>3</sup> Li

<sup>4</sup> Sing

## روش پژوهش

این پژوهش از روش تحقیق ترکیبی (کیفی-کمی) با رویکرد تحلیل محتوای اسنادی و تاریخی بهره می‌برد. داده‌ها عمدتاً از منابع ثانویه، شامل مقالات علمی، کتاب‌ها، پایان‌نامه‌ها، گزارش‌های رسمی، خبرگزاری‌ها و اسناد تاریخی گردآوری شده‌اند. معیارهای انتخاب داده‌ها شامل اعتبار منبع، به‌روز بودن (با تمرکز بر داده‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۴ برای یافته‌های معاصر و منابع تاریخی معتبر برای تحلیل دوره‌های گذشته)، و ارتباط مستقیم با موضوع محورهای مواصلاتی، ژئوپلیتیک صلح و روابط ایران-ترکیه است. تحلیل داده‌ها در بخش یافته‌ها و تحلیل تاریخی با استفاده از چارچوب نظری دیپلماسی اقتصادی، صلح مثبت گالتونگ و ژئوپلیتیک اتصال‌گرایی انجام شده است. ابزارهای تحلیل شامل کدگذاری کیفی و تحلیل مضمون برای شناسایی الگوهای کلیدی (مانند وابستگی اقتصادی، تبادل فرهنگی و همکاری امنیتی)، تحلیل تاریخی تطبیقی برای بررسی تحولات دوره‌ای (از صفویه تا معاصر)، و تحلیل کمی ساده برای داده‌های آماری (مانند حجم تجارت، تعداد دیدارها و تردهای مرزی) است. این رویکرد ترکیبی اجازه می‌دهد تا یافته‌های کیفی با شواهد کمی و تاریخی تکمیل شوند و نقش محورهای مواصلاتی در توسعه صلح به‌صورت جامع‌تر ارزیابی شود. محدودیت‌های پژوهش شامل دسترسی محدود به برخی داده‌های آماری جدید (به دلیل تحریم‌ها و پیچیدگی‌های سیاسی)، کمبود منابع تاریخی دقیق برای دوره‌های اولیه، و تمرکز بر منابع ثانویه بدون جمع‌آوری داده‌های میدانی مستقیم است.

## مبانی نظری پژوهش

### مفهوم صلح

در دانشنامه دهخدا و معین صلح به‌معنای دوستی، آشتی، همزیستی مسالمت آمیز و ... آمده است. فرخی سیستمی صلح را مقابل جنگ به‌کار برده است:

مهر و کین و جنگ و صلح و کلک و تیغ او دهند  
دوستان و دشمنان را نفع و ضرر و خیر و شر  
مولانا جلال‌الدین صلح را گاه مقابل جنگ و گاه مقابل قهر به‌کار برده است:

تا قهر را برهم زند آن لطف اندر لطف تو  
تا صلح گیرد هر طرف تا محو گردد جنگ‌ها

در دیکشنری آکسفورد صلح به‌معنای peace حالت عدم وجود جنگ یا حالت آرامش است. در طول تاریخ منظور از صلح وضعیت بدون جنگ بوده است که در آن همزیستی مسالمت‌آمیز وجود دارد (خدابنده‌لو، ۱۳۹۶). اما امروزه این واژه دارای معنای گسترده‌تری است. اکنون این صلح به‌معنای شرایط آرام، بی‌دغدغه و خالی از تشویش و وجود شرایط همه‌جانبه امن است (جمشیدی، ۱۳۹۶: ۵).

خاستگاه مدرن اندیشه‌ی صلح را می‌توان در پروژه‌ی عقل‌گرایی اخلاقی ایمانوئل کانت جست‌وجو کرد. کانت در رساله‌ی «صلح پایدار» صلح را نه صرفاً فقدان جنگ، بلکه نظامی حقوقی می‌فهمد که در آن جمهوری‌های قانون‌مند در چارچوب «اتحادی فدرال‌گونه» از جنگ پیشگیری می‌کنند (Cavallar, 2001 & Danilovic, 2007). در ادبیات کلاسیک مطالعات صلح، یوهان گالتونگ تمایزی سرنوشت‌ساز نهاد: صلح منفی یعنی فقدان خشونت مستقیم (جنگ/درگیری مسلحانه) و صلح مثبت یعنی حضور عدالت ساختاری و رفع علل مولد خشونت. او علاوه بر «خشونت ساختاری»، از «خشونت فرهنگی» سخن گفت؛ یعنی لایه‌های نمادین توجیه‌کننده نابرابری و سرکوب که صلح مثبت را فرسایش می‌دهند. این دستگاه مفهومی، افق تحلیل را از میدان جنگ به ساختارهای اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی گسترش می‌دهد (Galtung, 1990 & Galtung, 2015).

### ژئوپلیتیک

واژه ژئوپلیتیک در سال ۱۸۹۹ توسط رودلف شیلن مطرح شد که به بخشی از معلومات ناشی از ارتباط بین جغرافیا و سیاست اشاره دارد (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۱۱). پیتر تیلور ژئوپلیتیک را مطالعه توزیع جغرافیایی قدرت بین کشورهای جهان، به‌ویژه رقابت بین قدرت‌های بزرگ و اصلی می‌داند (جان‌پرور، ۱۴۰۳: ۲۱). هارتشورن ژئوپلیتیک را کاربرد دانش و

تکنیک‌های جغرافیای سیاسی در مسائل روابط بین‌المللی می‌داند (حافظانیا، ۱۳۹۰: ۲۴ به نقل از Dwiedi, 1990: 51). محمدرضا حافظانیا ژئوپلیتیک را علم مطالعه روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آن‌ها با یکدیگر می‌داند (حافظانیا، ۱۳۹۰: ۳۷). پیروز مجتهدزاده ژئوپلیتیک را مطالعه اثرگذاری عوامل جغرافیایی در تصمیم‌گیری‌های سیاسی صاحبان قدرت تعریف می‌کند (مجتهدزاده، ۱۴۰۲: ۲۲). محسن جان‌پرور ژئوپلیتیک را دانش شناخت، کسب، بهره‌وری و حفظ منابع جغرافیایی قدرت در مناسبات فروملی، ملی، منطقه‌ای و جهانی می‌داند (جان‌پرور، ۱۴۰۳: ۲۳). ژئوپلیتیک به بررسی رابطه بین مؤلفه‌های جغرافیایی موجود در یک منطقه جغرافیایی با بازیگران در سطوح مختلف محلی، منطقه‌ای و جهانی و استراتژی‌های تدوین شده از سوی این بازیگران می‌پردازد (میکامه و همکاران، ۱۴۰۳). در ژئوپلیتیک صلح انسان از منابع جغرافیایی قدرت در جهت دستیابی به صلح استفاده می‌کند (جان‌پرور، ۱۴۰۳: ۶۴). در مجموع می‌توان به صورت کلی گفت، ژئوپلیتیک صلح از جمله حوزه‌هایی در دانش ژئوپلیتیک است که برگرفته از گفتمان انتقادی در طی دهه‌های اخیر روند رو به رشدی را طی کرده است و به یکی از حوزه‌های مهم در این دانش تبدیل شده است. از آنجا که صلح در مقیاس‌های مختلف ناشی از کنش و مناسبات هم‌راستا و مسالمت‌آمیز بین بازیگران در مقیاس‌های مختلف است و دانش ژئوپلیتیک این مناسبات را مبتنی بر منابع جغرافیایی قدرت مورد بحث و بررسی قرار می‌دهد، ژئوپلیتیک صلح می‌تواند با تأکید و بهره‌وری از منابع جغرافیایی قدرت در راستای دستیابی و حفظ صلح مناسبات بین بازیگران را مطالعه و استراتژی‌هایی برای پایان دادن به مناقشات و جنگ بین بازیگران ارائه نماید (جان‌پرور، ۱۳۹۸: peace-ipsc.org). ژئوپلیتیک صلح از طریق تقویت همکاری‌های فروملی، ملی و منطقه‌ای و جهانی، پیشگیری از منازعات و توسعه دیپلماسی و مذاکرات در ایجاد فضای صلح‌آمیز عمل کند.

### ژئوپلیتیک

در دیکشنری آبادیس محور یا جاده مواصلاتی به معنای «راه دسترسی» ذکر شده است. در زبان انگلیسی واژه corridor معنای محور مواصلاتی را می‌دهد. در دیکشنری آکسفورد، کوریدور «راهی که متعلق به یک کشور است که از یک کشور دیگر می‌گذرد» یا «راهی که مسیر یک جاده یا رودخانه مهم را دنبال می‌کند» تعریف شده است. «محور مواصلاتی» یا transport corridor به‌عنوان بخشی از ساختار زیرساختی ترابری، در علم جغرافیای حمل‌ونقل و ژئوپلیتیک تعریف می‌شود. در ادبیات روسی، این مفهوم به‌عنوان «فضا در امتداد مسیر اصلی حمل‌انبوه کالا و مسافر بین کلان‌شهرها» معرفی شده است؛ شامل یک یا شبکه‌ای از مسیرهای موازی با قلمروهای جانبی و چارچوب حکمرانی هماهنگ بین‌المللی. در اسناد جهان‌شمول، به‌ویژه سازمان ملل، محور مواصلاتی به‌عنوان «مجموعه‌ای از قواعد قانونی درباره‌ی ترابری و عبور کالا مسیری معین با توافق بین کشورها» شناخته می‌شود. (Saidahrolovich et al, 2023)

از دیدگاه کاربردی و سیاست‌گذاری، محورهای ترابری به‌عنوان «لینک‌های استراتژیک برای تجارت، حمل‌ونقل و پیوند میان گره‌های اقتصادی» تعریف شده‌اند. (Kabashkin, 2024)

بر پایه منابع آکادمیک، محور مواصلاتی به‌صورت چندوجهی تعریف شده است:

- ❖ محور زمینی: راه‌ها و جاده‌های بین‌شهری یا بین‌المللی.
  - ❖ محور ریلی: خطوط راه‌آهن عمده که گره‌های اقتصادی را به هم متصل می‌کنند.
  - ❖ محور دریایی (آبی): مسیرهای کشتیرانی، کانال‌ها یا آبراه‌ها.
  - ❖ محور هوایی: مسیرهای پروازی که گره‌های لجستیکی را در زمان کوتاه پیوند می‌دهند.
- در تعریف گسترده، محور ترابری چندوجهی ترکیبی از این شیوه‌ها را شامل می‌شود و برای انتقال کالا از یک گره اقتصادی به گره دیگر طراحی می‌شود. (Balbaa, 2023)

محورها یا کریدورها در توسعه منطقه‌ای نفوذی قابل توجه دارند. برای مثال، پروژه TRACECA (Corridor Europe-Caucasus-Asia)، مشهور به «جاده ابریشم جدید»، نقش مهمی در ترویج حمل‌ونقل کالا و مسافر، توسعه گردشگری و گردش مالی در منطقه‌ای نظیر ترکیه و فراتر از آن ایفا کرده است (Yildirim Keser, 2015). در چارچوب تعداد متعددی از تحقیقات، محورها به‌عنوان ابزار سیاست‌گذاری برای افزایش رشد منطقه‌ای و یکپارچگی فضایی مطرح شده‌اند (Vardomsky, 2023).

## بحث و یافته‌ها

### ژئوپلیتیک صلح ایران و ترکیه (تعریف عملیاتی)

صلح در روابط بین‌الملل صرفاً به معنای نبود جنگ نیست، بلکه به‌طور عملیاتی باید از طریق شاخص‌هایی قابل‌سنجش و ملموس ارزیابی شود. در روابط ایران و ترکیه، صلح را می‌توان به‌عنوان «فرآیند کاهش منازعات و افزایش همکاری‌ها در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی فرهنگی، امنیتی و ژئوپلیتیکی» تعریف کرد. اهمیت این موضوع در آن است که ایران و ترکیه به‌عنوان دو قدرت مهم در آسیای غربی و آسیای جنوب غربی هستند، همیشه هم در رقابت‌های ژئوپلیتیکی بوده‌اند و هم موقعیت‌های مهمی برای همگرایی و همکاری دارند.

تعریف عملیاتی صلح میان دو کشور، مستلزم مجموعه‌ای از شاخص‌ها و تغییرات عینی است که بر اساس آن میزان همگرایی یا واگرایی در روابط دو طرف را ارزیابی می‌کند. این شاخص‌ها از یک سو به وابستگی‌های اقتصادی و فرهنگی اشاره دارند و از سوی دیگر به سازوکارهای دیپلماتیک و امنیتی متکی هستند. در واقع، صلح میان ایران و ترکیه تنها خواهد بود که این شاخص‌ها در سطوح مختلف تقویت شوند و به ایجاد «وابستگی متقابل مثبت» بینجامند.

جدول زیر مجموعه‌های شاخص‌های اصلی برای تعریف عملیاتی ژئوپلیتیک صلح میان ایران و ترکیه را نشان می‌دهد:

جدول ۱. شاخص‌های عملیاتی صلح

حوزه	شاخص	اهمیت در روابط ایران و ترکیه	نحوه سنجش
اقتصادی	وابستگی اقتصادی متقابل	افزایش وابستگی اقتصادی کاهش‌دهنده احتمال درگیری	حجم تجارت دوجانبه، سرمایه‌گذاری مشترک، همکاری در انرژی (گاز، نفت، برق)
فرهنگی - اجتماعی	تبادل فرهنگی	تقویت درک متقابل و کاهش سوءتفاهم‌های اجتماعی	تعداد دانشجویان تبادل، گردشگری دوجانبه، فعالیت‌های فرهنگی مشترک
دیپلماسی و سیاسی	همکاری دیپلماتیک	ایجاد بسترهای نهادی برای حل مسالمت‌آمیز اختلافات	تعداد دیدارهای مقامات، توافق‌نامه‌های سیاسی، نقش در سازمان‌های منطقه‌ای (سازمان همکاری اسلامی، اگو)
امنیتی - نظامی	همکاری امنیتی	افزایش اعتماد متقابل و کاهش تنش‌های مرزی	توافق‌نامه‌های امنیتی، مدیریت مشترک مرز، هماهنگی در مبارزه با تروریسم و قاچاق
ژئوپلیتیک منطقه‌ای	سیاست همگرایی منطقه‌ای	همکاری در بحران‌ها موجب تبدیل رقابت به همگرایی می‌شود	نقش ایران و ترکیه در حل بحران‌های منطقه‌ای (سوریه، قفقاز، عراق)
زیرساختی - مواصلاتی	محورهای مواصلاتی و ترانزیت	پیوند جغرافیایی - ترانزیتی منجر به صلح پایدار می‌شود	میزان استفاده مشترک از کریدورهای زمینی، ریلی، هوایی و انرژی

این جدول یک تعریف عملیاتی از صلح ایران و ترکیه ارائه می‌دهد که در آن، صلح صرفاً یک حالت ذهنی یا ارزشی نیست، بلکه از طریق شاخص‌های قابل اندازه‌گیری در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی، دیپلماتیک، امنیتی و زیرساختی تعریف و سنجیده می‌شود.

مبنای نظری این پژوهش بر نظریه صلح مثبت و صلح منفی یوهان گالتونگ استوار است. گالتونگ صلح را صرفاً نبود جنگ و خشونت مستقیم نمی‌داند، بلکه معتقد است صلح پایدار زمانی تحقق می‌یابد که ساختارهای همکاری، اعتماد متقابل، عدالت و وابستگی‌های سازنده میان جوامع شکل گیرد. از دیدگاه وی، صلح مثبت در شرایطی ایجاد می‌شود که زمینه‌های همکاری اقتصادی، فرهنگی و سیاسی میان بازیگران مختلف گسترش یابد و عوامل تولیدکننده تعارض کاهش پیدا کند. مبتنی بر این رویکرد، زیرساخت‌های ارتباطی و محورهای مواصلاتی می‌توانند به عنوان ابزارهایی مؤثر در شکل‌گیری صلح مثبت عمل کنند. توسعه کریدورهای حمل‌ونقل و ترانزیت، افزایش حجم تجارت، تسهیل ارتباطات انسانی و گسترش تعاملات فرهنگی موجب افزایش وابستگی متقابل میان کشورها شده و انگیزه‌های تعارض را کاهش

می‌دهد. در این چارچوب، محورهای مواصلاتی ایران و ترکیه نه تنها دارای کارکرد اقتصادی هستند، بلکه به عنوان سازوکارهایی ژئوپلیتیکی در خدمت تقویت همکاری، اعتمادسازی و تثبیت صلح پایدار میان دو کشور قرار می‌گیرند. بر این اساس، پژوهش حاضر نقش محورهای مواصلاتی را به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در تقویت ژئوپلیتیک صلح میان ایران و ترکیه مورد بررسی قرار می‌دهد.

## تحلیل تاریخی روابط مواصلاتی ایران و ترکیه دوره عثمانی و صفویه

روابط مواصلاتی ایران و ترکیه به دوران امپراتوری‌های عثمانی و صفویه باز می‌گردد. در این دوره جاده‌های تجاری مانند مسیرهای منتهی به بازارهای تبریز، ارزروم و استانبول نقش مهمی در تبادلات اقتصادی و فرهنگی ایفا می‌کردند. کاروانسراها و مسیرهای تجاری مانند جاده ابریشم، بستری برای انتقال کالاها، ایده‌ها و فرهنگ‌ها بین دو امپراتوری فراهم می‌کردند. با این حال رقابت‌های سیاسی و نظامی مانند جنگ چالدران (۱۵۱۴)، مانع از توسعه زیرساخت‌های مشترک شد. این دوره نشان‌دهنده اهمیت تاریخی محورهای مواصلاتی در روابط دوجانبه است اما به دلیل تنش‌های سیاسی پتانسیل این محورها به طور کامل محقق نشد (پورایران، ۱۳۸۵). روابط مواصلاتی ایران و امپراتوری عثمانی در دوره صفویه، به‌عنوان بخشی از تعاملات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی دو قدرت منطقه‌ای رقیب، نقشی کلیدی در شکل‌دهی به الگوهای ارتباطی، تجاری، دیپلماتیک و نظامی در غرب آسیا ایفا کرد. این روابط که در بستر منازعات ارضی، رقابت مذهبی (شیعه-سنی) و تحولات اقتصادی در مسیرهای بین‌المللی شکل گرفته بود، دارای ویژگی‌های خاصی در حوزه راه‌ها، کاروانسراها، بازارها و مناسبات مرزی بود (Floor, 2001). امپراتوری عثمانی و ایران صفوی دارای مرزهای گسترده‌ای بودند که از قفقاز تا دشت‌های میان‌رودان امتداد می‌یافت. در این ناحیه، شهرهایی مانند تبریز، ارومیه، خوی، سلماس، همدان و قزوین در قلمرو ایران، و وان، ارزروم، موصل، دیاربکر و استانبول در قلمرو عثمانی، به‌عنوان مراکز کلیدی ارتباطی و تجاری ایفای نقش می‌کردند (Güngörürler, 2025). مهم‌ترین مسیر مواصلاتی ایران به قلمرو عثمانی از تبریز به ارزروم و سپس به استانبول می‌گذشت که به‌ویژه در دوره سلطنت شاه عباس اول، به‌طور چشمگیری مورد استفاده قرار گرفت (Iskandar Beg Munshi, Alam-ara-ye Abbasi). در این میان، مسیر قزوین-همدان-کرمانشاه-بغداد نیز اهمیت بالایی داشت و برای اعزام سفرای ایرانی به عثمانی، زائران، و کاروان‌های تجاری مورد استفاده قرار می‌گرفت (Matthee, 1999). ایران صفوی از طریق این مسیرها به بازارهای امپراتوری عثمانی و در نهایت به اروپا متصل می‌شد. صادرات کالاهایی مانند ابریشم گیلان و مازندران، زعفران، خشکبار و فرش از طریق این مسیرها انجام می‌گرفت، و در مقابل، ایران کالاهایی چون پارچه‌های اروپایی، فلزات و ابزار دقیق وارد می‌کرد (Matthee, 1999). این مسیرها در چارچوب نظام کاروانی، دارای کاروانسراهای رسمی و رباط‌های مرزی بودند که گاه تحت نظارت مشترک عمل می‌کردند (Floor, 2001). برخلاف برخی تصورات، مسیرهای ارتباطی در دوره صفویه صرفاً ابزاری تجاری نبودند، بلکه به‌عنوان زیرساخت‌های ژئوپلیتیکی عمل می‌کردند. جنگ چالدران (۱۵۱۴) و دیگر درگیری‌ها در مناطق مرزی باعث شد که گاه مسیرهای تجاری بسته شوند یا امنیت آن‌ها به خطر افتد. با این حال، پس از انعقاد صلح آماسیه (۱۵۵۵) و صلح زهاب (۱۶۳۹)، نوعی تعادل پایدار در مرزها برقرار شد که امکان توسعه شبکه مواصلاتی و گسترش مبادلات را فراهم ساخت (Matthee, 1999- Floor, 2001). از منظر امنیت مسیرها، هر دو امپراتوری تلاش می‌کردند با اعطای امن‌نامه‌ها (برات‌های عبوری) به بازرگانان و دیپلمات‌ها، و ایجاد ایستگاه‌های کنترل و حفاظت، مسیرهای ارتباطی را مدیریت و ایمن‌سازی کنند (Floor, 2000). به‌رغم وقوع جنگ‌های متناوب میان دو دولت، نظام مواصلاتی از نوعی پایداری نسبی برخوردار بود؛ زیرا منافع اقتصادی طرفین ایجاب می‌کرد که ارتباطات تجاری در زمان‌های صلح حفظ شود (Güngörürler, 2025).

## دوره مدرن

روابط مواصلاتی ایران و ترکیه در دوره مدرن (از اوایل قرن بیستم تا پایان قرن بیستم)، بازتابی از تحولات ژئوپلیتیکی،

ساختار دولت-ملت‌ها، مناسبات امنیتی، و فرآیندهای توسعه زیرساختی در دو کشور است. این روابط، از شکل سنتی راه‌های کاروانی و جاده‌های تجاری، به تدریج به شبکه‌های نوین حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، هوایی و انرژی تبدیل شد و در چهارچوب سیاست‌های نوسازی داخلی، همگرایی اقتصادی منطقه‌ای، و در مقاطعی نیز در بستر رقابت یا بی‌اعتمادی ژئوپلیتیکی معنا یافت. روابط مواصلاتی ایران و ترکیه در قرن بیستم را در سه دوره مهم تاریخی قابل بررسی است.

۱. دوره پهلوی اول و آتاترک (۱۹۲۵-۱۹۴۱): تثبیت دولت ملی و آغاز ارتباطات نوین

پس از استقرار دو دولت مدرن در ایران (رضاشاه) و ترکیه (آتاترک)، دو کشور در دهه ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ اقدام به بازتعریف مرزها و تنظیم پیمان‌های امنیتی و همکاری کردند. پیمان سعدآباد (۱۹۳۷) که میان ایران، ترکیه، افغانستان و عراق به امضا رسید، نقطه عطفی در توسعه روابط مواصلاتی و امنیتی منطقه‌ای بود (Cronin, 2003).

در این دوره، تلاش شد که راه‌های ارتباطی میان دو کشور بهبود یابد؛ از جمله:

❖ احداث و بهسازی جاده تبریز-مرند-بازرگان به‌عنوان گذرگاه اصلی به ترکیه

❖ توسعه جاده خوی-وان و مرز رازی

❖ ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی و پستی میان دو کشور

این اقدامات در راستای افزایش کنترل مرزها، مقابله با شورش‌های قومی (به‌ویژه کردها) و گسترش تعاملات دیپلماتیک و تجاری انجام شد. (Gunter, 2009)

۲. دوره پهلوی دوم (۱۹۴۱-۱۹۷۹): گسترش تجارت و همکاری‌های زیرساختی

در دوره پهلوی دوم، با گسترش سیاست‌های نوسازی در ایران، و با تقویت روابط ترکیه با غرب (از جمله عضویت در ناتو)، دو کشور در چارچوب جنگ سرد وارد نوعی همکاری ژئوپلیتیکی ضد کمونیستی شدند. این نزدیکی، در توسعه روابط مواصلاتی تأثیرگذار بود. مهم‌ترین تحولات مواصلاتی این دوره عبارت‌اند از:

- گسترش جاده‌های ترانزیتی غرب ایران (به‌ویژه مسیر تهران-تبریز-بازرگان) برای ارتباط به اروپا

- عضویت مشترک ایران و ترکیه در پروژه جاده ابریشم نوین تحت پوشش سازمان همکاری‌های منطقه‌ای برای توسعه

- احداث خط راه‌آهن تبریز-وان و بهره‌گیری از کشتی ریلی در دریاچه وان برای اتصال ریلی غیرمستقیم دو کشور

افزایش پروازهای هوایی میان تهران، تبریز و استانبول (Mojtahed-Zadeh, 1999: 174).

در این دوره، ایران و ترکیه تبدیل به پل ارتباطی شرق و غرب آسیا شدند، به‌ویژه در حوزه تجارت کالا، سوخت و انتقال زائران.

۳. دوره پس از انقلاب اسلامی (۱۹۷۹-۲۰۰۰): تداوم همکاری در بستر تفاوت‌های ایدئولوژیک

با وقوع انقلاب اسلامی و گسست ایران از غرب، نوعی تنش ژئوپلیتیکی پنهان در روابط ایران و ترکیه پدید آمد؛ با این حال، به دلیل منافع مشترک منطقه‌ای و اقتصادی، روابط مواصلاتی حفظ و حتی تقویت شد. ویژگی‌های مهم این دوره:

❖ تداوم فعالیت مرز بازرگان-گوربولاغ به‌عنوان مهم‌ترین مرز زمینی تجاری ایران

❖ گسترش همکاری در شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی با تأکید بر مسیر تهران-تبریز-مرز رازی

❖ اتصال ایران به ترکیه از طریق پروژه کریدور شمال-جنوب و جاده ابریشم در دهه ۹۰

❖ افزایش صادرات گاز ایران به ترکیه از طریق خط لوله گاز طبیعی ایران-ترکیه (راه‌اندازی در سال ۲۰۰۱، مذاکره در دهه ۹۰). (Elik, 2013)

در دهه ۹۰ میلادی، ترکیه به یکی از دروازه‌های حیاتی ایران برای ارتباط با اروپا، و بالعکس، تبدیل شد. همزمان، مسیرهای مواصلاتی تبدیل به بستر رقابت نرم در قفقاز و آسیای میانه نیز شدند، جایی که ایران و ترکیه هر یک در پی گسترش نفوذ ژئوپلیتیکی خود بودند (Hunter, 2010: 223).

## دوره معاصر

روابط مواصلاتی ایران و ترکیه در دوره معاصر، به‌ویژه از دهه ۲۰۰۰ به بعد، وارد مرحله‌ای تازه از همگرایی زیرساختی، انرژی‌محور، و ژئوپلیتیکی شده‌است. این روابط در بستر تغییرات منطقه‌ای مانند اشغال عراق، بحران سوریه، تحریم‌های غرب علیه ایران، گسترش محورهای ترانزیتی آسیایی و سیاست تنش‌زدایی ایران با همسایگان شکل گرفته و تقویت شده است. در این دوره، ایران و ترکیه تلاش کرده‌اند ضمن حفظ منافع مشترک اقتصادی، از ظرفیت‌های ژئواستراتژیک خود برای نقش‌آفرینی منطقه‌ای بهره‌برداری کنند. روابط مواصلاتی، در این چارچوب، از ابزاری صرفاً فنی-اقتصادی، به مؤلفه‌ای از رقابت و همکاری ژئوپلیتیکی بدل شده است. مهم‌ترین ابعاد این روابط را بر پایه این موارد قابل تبیین است:

۱. گسترش همکاری‌های زمینی، ریلی و جاده‌ای

پس از سال ۲۰۰۰، ترکیه به یکی از شرکای تجاری و ترانزیتی مهم ایران تبدیل شد. مرز بازرگان- گوربولاغ همچنان مهم‌ترین و فعال‌ترین گذرگاه زمینی دو کشور باقی مانده و سهم بالایی در صادرات، واردات و عبور ترانزیتی دارد. بخش عمده‌ای از مبادلات زمینی ایران با اروپا از این مرز انجام می‌شود (Saraswat, 2021). در همین راستا، پروژه‌هایی نظیر:

❖ توسعه و نوسازی بزرگراه‌های تبریز-بازرگان

❖ ارتقای امکانات گمرکی در مرز رازی و سرو

❖ توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس- مدیترانه از طریق ایران، ترکیه و سوریه

نشان از تعمیق همکاری‌های زیرساختی دارد (زینال‌زاده، ۱۳۹۵ و آژانس آناتولی، ۲۰۲۳).

از سوی دیگر، خط آهن تهران- تبریز- وان آنکارا به‌ویژه از طریق کشتی‌های ریلی در دریاچه وان، در دهه‌های اخیر مجدداً فعال شده و بخشی از کریدور ریلی آسیای غربی به اروپا محسوب می‌شود (UNESCAP, 2020).

۲. روابط انرژی‌محور و مسیرهای گازی

از مهم‌ترین تحولات مواصلاتی پس از ۲۰۰۰، انتقال گاز ایران به ترکیه از طریق خط لوله تبریز- آنکارا است که در سال ۲۰۰۱ به بهره‌برداری رسید. این خط لوله به طول ۲۵۷۷ کیلومتر، روزانه حدود ۳۰ میلیون مترمکعب گاز را به ترکیه صادر می‌کند و یکی از پایه‌های وابستگی متقابل انرژی دو کشور است (BP Statistical Review, 2023). علیرغم برخی تنش‌ها و خرابکاری‌های مکرر (به‌ویژه توسط گروه‌های مسلح در شرق ترکیه)، این خط لوله استمرار یافته و در چارچوب قرارداد بلندمدت گازی، بخشی از استراتژی انرژی ترکیه برای تنوع‌بخشی به منابع وارداتی باقی مانده است (Evaghorou, 2020). همچنین، ایران در قالب طرح‌هایی چون کریدور جنوب-شمال و خزر- مدیترانه، در پی استفاده از موقعیت ترکیه به‌عنوان مسیر ترانزیت انرژی به اروپا بوده است (Shaffer, 2011).

۳. کریدورهای ترانزیتی و پیوند با طرح‌های منطقه‌ای

در دهه‌های اخیر، ایران و ترکیه به شکل فزاینده‌ای در پروژه‌های کریدورهای بین‌المللی از جمله:

❖ کریدور بین‌المللی شرق - غرب

❖ طرح ترکیه برای تبدیل شدن به هاب حمل‌ونقل اوراسیا

❖ اتصال به طرح جاده ابریشم جدید

مشارکت کرده‌اند. ترکیه، ایران را یکی از حلقه‌های کلیدی برای دسترسی به بازارهای شرقی و آسیای مرکزی می‌داند، و بالعکس، ایران نیز ترکیه را دروازه‌ای برای اتصال به اروپا قلمداد می‌کند (فرهادی، ۱۴۰۱ و میرفخرایی، ۱۳۹۸). راه‌اندازی کریدور زمینی اسلام‌آباد- تهران- استانبول در سال‌های اخیر که از مسیر ایران عبور کرده و به بندر مرسین ترکیه منتهی می‌شود، بخشی از این همکاری‌هاست (زینال‌زاده، ۱۳۹۵). این کریدور در سال ۲۰۲۱ احیا شد و در تقویت حمل‌ونقل ترکیبی میان جنوب آسیا، غرب آسیا و اروپا مؤثر بوده است.

۴. ابعاد ژئوپلیتیکی و امنیتی روابط مواصلاتی

روابط مواصلاتی ایران و ترکیه در دهه‌های اخیر به‌ویژه در سایه بحران‌های منطقه‌ای (سوریه، عراق، قفقاز، و افغانستان) دستخوش دگرگونی‌های ژئوپلیتیکی نیز شده‌اند. دو کشور با وجود اختلافاتی در برخی بحران‌ها (مانند سوریه)، از منافع مشترکی چون:

- حفظ امنیت مرزها (به‌ویژه مقابله با پک ک و پژاک)
  - کنترل جریان مهاجرت و قاچاق
  - تأمین امنیت راه‌های زمینی و ریلی
- بهره‌مند بوده‌اند (Yazdani, & Zeng, 2024 - Celik, 2022). همکاری‌های امنیتی مرزی و گمرکی، از جمله نشست‌های مشترک مرزبانی، به عنوان ضامن عملکرد پایدار کریدورها عمل کرده‌اند.

### وضعیت کنونی محورهای مواصلاتی ایران و ترکیه

این بخش یافته‌های پژوهش را به صورت ساختارمند در شش زیربخش، متناسب با شاخص‌های عملیاتی ژئوپلیتیک صلح (جدول تعریف عملیاتی) ارائه می‌دهد. هر زیربخش شواهد مرتبط با شاخص‌های اقتصادی، فرهنگی، دیپلماتیک، امنیتی، منطقه‌ای و زیرساختی را بیان می‌کند. این ساختار کمک می‌کند تا تأثیر محورهای مواصلاتی بر صلح بین ایران و ترکیه را به صورت نظام‌مند درک شود.

#### ۱. وابستگی اقتصادی متقابل

❖ خط لوله گاز تبریز- آنکارا (راه‌اندازی در ۲۰۰۱) روزانه ۳۰ میلیون مترمکعب گاز به ترکیه منتقل می‌کند، که بخش قابل توجهی از نیاز انرژی این کشور را تأمین کرده و وابستگی متقابل اقتصادی را تقویت می‌کند (BP Statistical Review, 2023).

❖ کریدور اسلام‌آباد-تهران- استانبول از سال ۲۰۲۱ احیا شده و حجم تجارت زمینی بین ایران، ترکیه و کشورهای آسیای جنوبی را افزایش داده است. این کریدور ایران را به بازارهای اروپایی متصل کرده و تجارت دوجانبه را در سال ۲۰۲۳ به بیش از ۱۲ میلیارد دلار رسانده است (TUIK, 2023; UNESCAP, 2020).

❖ فعال‌سازی ۲۴ ساعته گذرگاه رازی- کاپیکوی در سال ۱۴۰۲ منجر به افزایش ۲۰۰ درصدی تردد مسافران و صادرات محصولات کشاورزی شده است.

❖ ارتباط با محورهای مواصلاتی: زیرساخت‌های جاده‌ای (مانند بزرگراه تبریز- بازرگان) و ریلی (مانند خط آهن تهران- تبریز- وان) هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش داده و تجارت دوجانبه را تسهیل کرده‌اند، که با نظریه سرمایه‌داری صلح (کاهش احتمال درگیری از طریق وابستگی اقتصادی) همخوانی دارد.

#### ۲. تبادل فرهنگی

❖ گردشگری دوجانبه: سالانه هزاران گردشگر ایرانی و ترکیه‌ای از طریق گذرگاه‌های مرزی مانند بازرگان- گوربولاغ و رازی- کاپیکوی برای توره‌های زیارتی، درمانی و تجاری سفر می‌کنند. این تردد به کاهش سوءتفاهم‌های فرهنگی و تقویت ادراک مثبت کمک کرده است (IRNA, 1398; Villanueva et al., 2025).

❖ فعالیت‌های فرهنگی مشترک: جشنواره فیلم‌های ایرانی در آنکارا و استانبول (از ۲۰۱۵) و نمایشگاه‌های صنایع‌دستی ایران در ترکیه (۲۰۱۸) و کتاب تهران با حضور ناشران ترکیه‌ای (۲۰۱۹) برگزار شده‌اند. این رویدادها سالانه هزاران بازدیدکننده را جذب کرده و تبادل فرهنگی را تقویت کرده‌اند (Anadolu Agency, 2019 و کایا، ۱۳۹۸).

❖ دانشجویان تبادل: برنامه مولانا<sup>۱</sup> از سال ۲۰۱۱ تبادل صدها دانشجو بین ایران و ترکیه را تسهیل کرده است. توافق‌نامه‌های دانشگاهی بین دانشگاه تهران و دانشگاه‌های آنکارا و فنی استانبول نیز از ۲۰۰۷ فعال است (Council of Higher Education Turkey, 2023; U.S. Virtual Embassy Iran, 2021).

<sup>1</sup>. Mevlana Exchange Program

❖ ارتباط با محورهای مواصلاتی: محورهای مواصلاتی مانند خط آهن تهران- تبریز- وان و گذرگاههای مرزی، با کاهش هزینه و زمان سفر، تردد گردشگران، هنرمندان و دانشجویان را تسهیل کرده و به ایجاد هم‌افزایی فرهنگی و صلح مثبت کمک کرده‌اند (Galtung, 1990).

### ۳. همکاری دیپلماتیک

- ❖ دیدارهای مقامات و توافق‌نامه‌ها: بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۴، بیش از ۳۰ دیدار رسمی بین وزرای خارجه، اقتصاد و حمل‌ونقل ایران و ترکیه برگزار شده است. توافق‌نامه‌های گمرکی و ترانزیتی (۲۰۱۶) و توسعه حمل‌ونقل ریلی (۲۰۱۸) تردد در گذرگاههای مرزی را بهبود بخشیده‌اند (وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت ترکیه، ۲۰۱۹).
- ❖ نقش در سازمان‌های منطقه‌ای: ایران و ترکیه در اجلاس‌های سازمان همکاری اسلامی<sup>۱</sup> (مانند اجلاس ۲۰۲۳) و سازمان همکاری اقتصادی (اكو)<sup>۲</sup> همکاری کرده و تفاهم‌نامه‌هایی برای توسعه کریدور شمال- جنوب امضا کرده‌اند (TUIK, 2023; D-8 Organization, 2022).
- ❖ مذاکرات آستانه: همکاری در مذاکرات آستانه (۲۰۱۷-۲۰۱۸) برای حل بحران سوریه، به ایجاد مناطق کاهش تنش شد (Al Jazeera, 2017).
- ❖ ارتباط با محورهای مواصلاتی: زیرساخت‌های مواصلاتی، مانند مرز رازی- کاپیکوی و خطوط ریلی، با تسهیل سفر مقامات و تیم‌های دیپلماتیک، اجرای توافق‌نامه‌ها و اجلاس‌های منطقه‌ای را پشتیبانی کرده و به تقویت دیپلماسی نهادی کمک کرده‌اند (Doyle, 1986).

### ۴. همکاری امنیتی

- ❖ پروژه دیوار مرزی ترکیه (۲۰۱۷-۲۰۲۴) با طول ۷۰ کیلومتر، قاچاق و تردد غیرقانونی را کاهش داده، بدون تأثیر منفی بر تردد قانونی (Anadolu Agency, 2023).
- ❖ همکاری‌های امنیتی مرزی برای مقابله با گروه‌های مسلح مانند پ ک ک و قاچاق مواد مخدر، امنیت کریدورهای ترانزیتی را تقویت کرده است.
- ❖ نشست‌های مشترک مرزبانی در گذرگاه‌های بازرگان- گوربولاغ و رازی- کاپیکوی هماهنگی امنیتی را بهبود بخشیده است (Anadolu Agency, 2023).
- ❖ ارتباط با محورهای مواصلاتی: گذرگاه‌های مرزی و کریدورهای ترانزیتی با ایجاد بسترهای مشترک برای نظارت و مدیریت امنیتی، اعتماد متقابل را افزایش داده و به ثبات منطقه‌ای کمک کرده‌اند.

### ۵. سیاست همگرایی منطقه‌ای

- ❖ در بحران سوریه، ایران و ترکیه از طریق مذاکرات آستانه (۲۰۱۷) مناطق کاهش تنش ایجاد کردند، که نشان‌دهنده تبدیل رقابت به همکاری است (Al Jazeera, 2017).
- ❖ در مناقشه قره‌باغ (۲۰۲۰)، ایران با میانجی‌گری دیپلماتیک و ترکیه با حمایت از آذربایجان، نقش‌های مکمل ایفا کردند. کریدور زنگزور با پشتیبانی غیرمستقیم مسیرهای ترانزیتی ایران- ارمنستان تقویت شد (Eurasia Review, 2022).
- ❖ در عراق، هر دو کشور در مبارزه با داعش (۲۰۱۴-۲۰۱۷) مشارکت داشتند و گذرگاه بازرگان- گوربولاغ برای انتقال کمک‌های بشردوستانه استفاده شد (UNESCAP, 2021).
- ❖ ارتباط با محورهای مواصلاتی: کریدورهای ترانزیتی مانند شمال- جنوب و ITI با تسهیل انتقال کمک‌های بشردوستانه و پشتیبانی لجستیکی، همکاری در بحران‌های منطقه‌ای را تقویت کرده و به همگرایی ژئوپلیتیکی کمک کرده‌اند (Flint & Zhu, 2019).

### ۶. محورهای مواصلاتی و ترانزیت

<sup>1</sup>. Organization Islamic Conference (OIC)

<sup>2</sup>. Economic Cooperation Organization (ECO)

- ❖ خط آهن تهران- تبریز- وان و کریدور ITI بخشی از جاده ابریشم جدید هستند و پیوندهای ترانزیتی را تقویت کرده‌اند (UNESCAP, 2020).
- ❖ بزرگراه تبریز- بازرگان و امکانات گمرکی در مرزهای رازی و سرو کارایی ترانزیت را افزایش داده‌اند (زینال‌زاده، ۱۳۹۵).
- ❖ کریدور شمال- جنوب<sup>۱</sup> با اتصال خلیج فارس به دریای سیاه از طریق ایران و ترکیه، حجم تجارت منطقه‌ای را در سال ۲۰۲۳ به بیش از ۲۰ میلیون تن رسانده است (UNESCAP, 2021).
- ❖ ارتباط با محورهای مواصلاتی: این زیرساخت‌ها با ایجاد پیوندهای جغرافیایی و اقتصادی، هم‌افزایی فضایی را تقویت کرده و به صلح پایدار از طریق وابستگی متقابل کمک کرده‌اند.

#### جدول ۲. خلاصه یافته‌ها

شاخص	شواهد
وابستگی اقتصادی متقابل	خط لوله گاز تبریز- آنکارا، کریدور ITI، افزایش تردد رازی- کاپیکوی
تبادل فرهنگی	گردشگری مرزی، جشنواره‌های فیلم، برنامه مولانا
همکاری دیپلماتیک	دیدارهای مقامات، توافق‌نامه‌های گمرکی، اجلاس ECO و OIC
همکاری امنیتی	دیوار مرزی ترکیه، نشست‌های مرزبانی
سیاست همگرایی منطقه‌ای	مذاکرات آستانه، کریدور زنگزور، کمک‌های بشردوستانه در عراق
محورهای مواصلاتی و ترانزیت	خط آهن تهران- تبریز- وان، کریدور شمال- جنوب

#### نقش محورهای مواصلاتی در توسعه صلح

محورهای مواصلاتی، تنها مسیرهایی برای عبور کالا و انسان نیستند، بلکه در بستر ژئوپلیتیک معاصر، نقشی فراتر و چندلایه ایفا می‌کنند؛ از جمله در شکل‌دهی صلح، تقویت امنیت منطقه‌ای، ارتقای ادراک‌های متقابل میان ملت‌ها، و نهایتاً، در بازتعریف الگوهای همکاری‌های ژئواکونومیک. این ظرفیت به‌ویژه در مناطق دارای پیشینه رقابت‌های تاریخی، تنوع قومی- فرهنگی، و تعارضات ارضی همچون منطقه میان ایران و ترکیه از اهمیت خاصی برخوردار است. در این میان، آنچه ویژه است مفهوم «هم‌افزایی فضایی» است؛ به این معنا که کریدورهای ارتباطی نه صرفاً برای جابه‌جایی، بلکه به‌مثابه پیوند دهنده فضاهای متکثر و ایجادکننده یکپارچگی کارکردی میان مناطق عمل می‌کنند. این هم‌افزایی فضایی باعث افزایش پیوندهای اقتصادی-اجتماعی و کاهش اصطکاک‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی می‌شود. در همین راستا، گزارش آنکتاد<sup>۲</sup> نشان می‌دهد که توسعه کریدورهای حمل‌ونقل و شبکه‌های ترانزیتی بین‌المللی از مهم‌ترین عوامل تسهیل تجارت فرامرزی، کاهش هزینه‌های مبادله و افزایش همگرایی اقتصادی میان کشورها به شمار می‌رود. از این منظر، زیرساخت‌های مواصلاتی صرفاً ابزارهای جابه‌جایی کالا و مسافر نیستند، بلکه می‌توانند به عنوان سازوکارهایی برای تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و کاهش تنش‌های ژئوپلیتیکی نیز عمل کنند (UNCTAD, 2024).

مطالعات نظری، به‌ویژه در حوزه لیبرالیسم نهادگرا و اقتصاد سیاسی بین‌الملل، بر این نکته تأکید دارند که زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجارت منطقه‌ای از عوامل کلیدی در کاهش تمایل کشورها به درگیری نظامی هستند (Doyle, 1986). همسو با این دیدگاه، سازمان همکاری و توسعه اقتصادی<sup>۳</sup> (۲۰۲۳) نیز تأکید می‌کند که توسعه اتصال‌پذیری حمل‌ونقل و کریدورهای فرامرزی، از مهم‌ترین عوامل تقویت یکپارچگی منطقه‌ای و گسترش همکاری‌های میان دولت‌ها به شمار می‌رود و می‌تواند زمینه‌های شکل‌گیری اعتماد متقابل و ثبات منطقه‌ای را فراهم سازد. وابستگی متقابل ناشی از تبادل مداوم کالا و خدمات، در بلندمدت به شکل‌گیری نوعی نظم صلح‌آمیز بر پایه منافع مشترک اقتصادی و لجستیکی

<sup>1</sup>. International North-South Transport Corridor (INSTC)

<sup>2</sup>. UN Trade and Development (UNCTAD)

<sup>3</sup>. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)

می‌انجامد. همچنین نظریه ژئوپلیتیک اتصال‌گرایی<sup>۱</sup> که توسط فیلینت و زهو<sup>۲</sup> در سال ۲۰۱۹ صورت‌بندی شده، محورهای ترانزیتی را به‌مثابه ابزارهای بازتوزیع قدرت و نفوذ ژئواکونومیک تحلیل می‌کند؛ از این‌رو، مسیرهای حمل‌ونقل نه فقط واسطه تجارت، بلکه واسطه سیاست و صلح نیز هستند. این نظریه عملاً نشان می‌دهد که هم‌افزایی فضایی ناشی از اتصال در بازتعریف معادلات ژئوپلیتیکی و کاهش تنش‌ها تأثیرگذار است.

در مورد روابط ایران و ترکیه، مجموعه‌ای از عوامل ژئواستراتژیک، فرهنگی و اقتصادی سبب شده تا زیرساخت‌های مواصلاتی به بستری برای هم‌زیستی پایدار بدل شوند (پوررمضان، ۱۴۰۱؛ زندیه، ۱۴۰۳). ایران با موقعیت مرکزی در قلب اوراسیا، و ترکیه با دسترسی به بازارهای اروپایی، می‌توانند در چارچوب پیوستار شرق-غرب، نقشی مکمل ایفا کنند. مرزهای مشترک جغرافیایی میان دو کشور، از جمله گذرگاه‌های بازرگان-گوربولاغ، رازی-کاپی‌کوی و سرو-اسن‌دره، سالانه پذیرای میلیون‌ها تن کالا و ده‌ها هزار مسافر هستند (Chen, 2021). این گذرگاه‌ها نه تنها در مسیرهای حمل‌ونقلی، بلکه به مکان‌های ارتباطی فضای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی عمل می‌کنند.

به‌ویژه در دوره پس از اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه ایران، ترکیه از طریق حفظ کانال‌های ارتباطی و لجستیکی، نقش تعدیل‌کننده در ساختار فشارهای ژئوپلیتیکی ایفا کرده است. همچنین، ترکیه از مسیر ایران برای انتقال کالا به کشورهای حوزه خلیج فارس، پاکستان و هند استفاده می‌کند. این امر باعث شده تا مسیرهای ترانزیتی موجود نه تنها بستر تجارت، بلکه عنصر پیوندساز در روابط راهبردی دو کشور باشند (Ebrahimi. et al, 2017). بانک جهانی نیز نشان می‌دهد که بهبود عملکرد لجستیکی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، نقش تعیین‌کننده‌ای در افزایش رقابت‌پذیری اقتصادی کشورها و تسهیل ادغام آن‌ها در زنجیره‌های تأمین جهانی دارد (World Bank, 2024).

از سوی دیگر، زیرساخت‌های ریلی میان دو کشور، همچون خط آهن تبریز-رازی-وان، به عنوان بخشی از کریدور میانی مورد توجه سیاست‌گذاران دو طرف قرار دارد. این کریدور، که از چین آغاز شده و با عبور از آسیای مرکزی و قفقاز از طریق ایران و ترکیه به اروپا می‌رسد، ظرفیت راهبردی بی‌بدیلی دارد. اتصال ایران به این مسیر نه فقط منافع اقتصادی ایجاد می‌کند، بلکه سبب افزایش حضور ایران در زنجیره‌های تأمین جهانی شده و هم‌زمان، به همگرایی با ترکیه در چارچوب زیرساختی کمک می‌کند (UNESCAP, 2021 ; TUIK, 2023). بدین ترتیب، اتصال ریلی و جاده‌ای به‌مثابه ابزارهای هم‌افزایی فضایی، ضمن ارتقای جایگاه ژئواکونومیک ایران و ترکیه، به تولید اعتماد متقابل و تثبیت روابط صلح‌آمیز نیز می‌انجامد (زینال‌زاده، ۱۳۹۵؛ ESCAP, 2023).

از منظر اجتماعی، نقش محورهای مواصلاتی در تعمیق روابط مردمی و تبادل فرهنگی نیز بسیار حائز اهمیت است. تردد آزاد مرزی برای ساکنان مناطق مرزی و تسهیل در تبادلات فرهنگی و گردشگری، بخشی از این سازوکار هم‌گراییانه محسوب می‌شود. برای نمونه، در استان‌های مرزی آذربایجان غربی و شرقی، سالانه هزاران گردشگر ترک و ایرانی در قالب تورهای زیارتی، درمانی یا تجاری به کشورهای یکدیگر سفر می‌کنند. این تعاملات، به شکل‌گیری ادراک‌های مثبت از «دیگری»، کاهش سوءظن‌های تاریخی و افزایش سرمایه اجتماعی میان ملت‌ها منجر می‌شود (Villanueva, et al:2025 & irna, 1393). در اینجا نیز، پیوندهای مردمی بر پایه کریدورهای ارتباطی، نوعی هم‌افزایی فضایی فرهنگی ایجاد می‌کنند که مکمل هم‌افزایی اقتصادی و سیاسی است.

در سطح کلان‌تر، همکاری در پروژه‌های بزرگ ترانزیتی همچون کریدور شمال-جنوب و اتصال ریلی خلیج فارس به دریای سیاه از طریق ایران، ارمنستان و گرجستان، نیز بستری برای بازتعریف ترتیبات امنیتی در غرب آسیا فراهم می‌کند (UNESCAP, 2021). در این پروژه‌ها، ترکیه و ایران به عنوان پل‌های حیاتی اتصال قاره‌ای، مجبور به تعامل مستمر و هماهنگ می‌شوند. این تعامل در عمل، نظم منطقه‌ای چندقطبی با محوریت اقتصاد ترانزیتی را به‌وجود می‌آورد که خصومت‌های ایدئولوژیک و سیاسی را به حاشیه می‌راند (Omidi & Özdağ, 2023). این سطح از همکاری نشان می‌دهد که هم‌افزایی فضایی می‌تواند سازوکاری عملی برای تبدیل رقابت به همکاری و تنش به همگرایی در منطقه باشد. بر

1. The geopolitics of connectivity

2. Flint & Zhu

اساس گزارش کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه<sup>۱</sup> (۲۰۲۳)، توسعه پایدار شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای علاوه بر منافع اقتصادی، موجب افزایش انسجام فضایی، ارتقای همکاری‌های بین‌دولتی و کاهش شکاف‌های توسعه‌ای میان مناطق مختلف می‌شود.

همچنین، مطالعات موردی در دیگر نقاط جهان نیز این تحلیل را تأیید می‌کنند. برای مثال، پروژه جاده‌ای میان هند و بنگلادش در منطقه بنگال غربی، یا بزرگراه‌های منطقه‌ای در اتحادیه اروپا میان کشورهای بالتیک و اسکاندیناوی، همگی در ایجاد پیوندهای سیاسی بلندمدت موفق بوده‌اند. در نتیجه، توسعه محورهای مواصلاتی نه تنها عامل رشد اقتصادی بلکه بستری برای دیپلماسی صلح‌آفرین محسوب می‌شود که کشورهای منطقه را در یک چارچوب برد-برد قرار می‌دهد (UNESCAP, 2021). بدین‌معنا، تجربه تطبیقی نیز نشان می‌دهد که هم‌افزایی فضایی برخاسته از شبکه‌های حمل‌ونقل، عاملی تعیین‌کننده در استقرار صلح مثبت در روابط بین‌الملل است. مطالعات مجمع بین‌المللی حمل‌ونقل نیز نشان می‌دهد که کریدورهای حمل‌ونقلی موفق، علاوه بر کارکرد اقتصادی، به ابزارهایی برای توسعه منطقه‌ای، افزایش تعاملات فرامرزی و تقویت همکاری‌های سیاسی میان کشورها تبدیل می‌شوند (ITF, 2024).

در نهایت، باید تأکید کرد که در رابطه ایران و ترکیه، گسترش تعاملات ترانزیتی به شرط استمرار رویکرد تعاملی و پرهیز از نگاه امنیت‌زده به زیرساخت‌ها، می‌تواند از سطح صلح منفی (یعنی فقدان جنگ) به صلح مثبت (یعنی همزیستی مبتنی بر اعتماد و همکاری) ارتقا یابد. این مهم زمانی تحقق می‌یابد که مسیرهای مواصلاتی در سیاست خارجی دو کشور نه به‌عنوان ابزار فشار، بلکه به‌عنوان ستون فقرات همگرایی منطقه‌ای تلقی شوند. این گذار دقیقاً در پرتو هم‌افزایی امکان‌پذیر است؛ جایی که کریدورهای مواصلاتی نه به‌عنوان ابزار فشار، بلکه به‌عنوان ستون فقرات همگرایی منطقه‌ای و کاهش اصطکاک‌های ژئوپلیتیکی عمل می‌کنند.



شکل ۱. محورهای مواصلاتی ایران و ترکیه

منبع: (نگارندگان، ۱۴۰۴)

## نتیجه‌گیری

محورهای مواصلاتی ایران و ترکیه، به‌عنوان شریان‌های حیاتی ارتباطی، نقشی کلیدی در تقویت صلح مثبت و پایدار ایفا می‌کنند. این محورها، شامل گذرگاه‌های مرزی مانند بازرگان-گوربولاغ و رازی-کاپیکوی، خطوط ریلی تهران-

<sup>1</sup>. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)

تبریز- وان، و کریدورهای ترانزیتی مانند شمال- جنوب و جاده ابریشم، نه تنها تجارت و اقتصاد را تسهیل کرده‌اند، بلکه با ایجاد وابستگی متقابل اقتصادی و فرهنگی، به کاهش تنش‌های ژئوپلیتیکی کمک کرده‌اند. تحلیل تاریخی نشان می‌دهد که از دوره صفوی و عثمانی تا دوران معاصر، این مسیرها بستری برای تبادلات تجاری، فرهنگی و دیپلماتیک بوده‌اند. در دوره مدرن، پیمان سعدآباد (۱۳۱۶) و پروژه‌های مشترک مانند خط لوله گاز ایران- ترکیه (۱۳۸۰) نمونه‌هایی از استفاده از زیرساخت‌های مواصلاتی برای تقویت همکاری‌های منطقه‌ای هستند.

از منظر ژئوپلیتیک صلح، این محورها با کاهش هزینه‌های تجارت، افزایش تعاملات مردمی و ایجاد اعتماد متقابل، به تحقق صلح مثبت گالتونگ کمک کرده‌اند. برای مثال، فعال‌سازی ۲۴ ساعته مرز رازی- کاپیکوی و احیای کریدور اسلام‌آباد- تهران- استانبول در سال ۱۴۰۰، با افزایش تردد مسافر و کالا، به همگرایی اقتصادی و اجتماعی منجر شده است. با این حال، چالش‌هایی مانند تحریم‌های بین‌المللی، اختلافات سیاسی در بحران‌های منطقه‌ای (مانند سوریه) و مسائل امنیتی (مانند فعالیت گروه‌های مسلح در شرق ترکیه) توسعه این محورها را با موانعی مواجه کرده است. محوره‌های مواصلاتی ایران و ترکیه پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به ابزار دیپلماسی صلح دارند. این محورها با تقویت وابستگی متقابل، کاهش سوءظن‌های تاریخی و ترویج گفت‌وگوهای بین‌فرهنگی، می‌توانند از صلح منفی (عدم جنگ) به صلح مثبت (همزیستی مبتنی بر عدالت و همکاری) ارتقا یابند. برای تحقق این هدف، لازم است دو کشور بر توسعه زیرساخت‌های مشترک، تسهیل تردد مرزی و مدیریت چالش‌های امنیتی تمرکز کنند. سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ترانزیتی مانند کریدور شمال- جنوب و نوسازی خطوط ریلی، همراه با تقویت دیپلماسی اقتصادی، می‌تواند به ثبات منطقه‌ای و صلح پایدار کمک کند. علاوه بر این، ایجاد مکانیزم‌های مشترک نظارتی برای تضمین امنیت مسیرها و کاهش قاچاق مرزی، به اعتمادسازی بیشتر کمک خواهد کرد. همکاری در زمینه فناوری‌های سبز برای کاهش اثرات زیست‌محیطی پروژه‌های ترانزیتی نیز ضروری است. تقویت نهادهای مشترک منطقه‌ای، مانند کمیته‌های همکاری مرزی، می‌تواند هماهنگی در اجرای پروژه‌ها را بهبود بخشد. همچنین، توسعه برنامه‌های آموزشی و فرهنگی برای جوامع مرزی، به ویژه در مناطق آذربایجان غربی و شرقی ایران و شرق ترکیه، می‌تواند درک متقابل و همبستگی اجتماعی را تقویت کند. گسترش زیرساخت‌های دیجیتال، مانند پلتفرم‌های مشترک گمرکی و تبادل داده‌های لجستیکی، می‌تواند کارایی محوره‌های مواصلاتی را افزایش داده و به شفافیت و سرعت در تجارت دوجانبه کمک کند. بررسی روابط ایران و ترکیه نشان داد که کریدورهای ارتباطی نه تنها به عنوان مسیرهای حمل‌ونقل عمل می‌کنند، بلکه بستری برای ایجاد هم‌افزایی فضایی و تحکیم صلح پایدار نیز فراهم می‌آورند. این کریدورها از طریق افزایش وابستگی اقتصادی، تعمیق تبادلات فرهنگی و تقویت دیپلماسی منطقه‌ای، زمینه‌ای برای کاهش تعارضات و افزایش همکاری‌های دو کشور ایجاد می‌کنند. به بیان دیگر، کریدورها صرفاً راه‌های فیزیکی نیستند بلکه به عنوان سازوکارهای ژئوپلیتیکی عمل کرده و روابط دوجانبه را از سطح رقابت صرف به سمت همکاری پایدار سوق می‌دهند. بنابراین می‌توان گفت که در چشم‌انداز آینده، تقویت کریدورهای ارتباطی بین ایران و ترکیه به منزله‌ی کلیدواژه‌ای برای صلح پایدار و ثبات منطقه‌ای اهمیت ویژه‌ای خواهد داشت.

جدول ۳. مهم‌ترین محوره‌های مواصلاتی

محور مواصلاتی	نوع ارتباط	کارکرد ژئوپلیتیکی
بازرگان - گوربولاغ	جاده‌ای	توسعه تجارت و ترانزیت
رازی - کاپیکوی	ریلی	تسهیل حمل‌ونقل ریلی
کریدور ITI	چندوجهی	اتصال آسیای جنوبی به اروپا
کریدور شمال- جنوب	بین‌المللی	افزایش نقش ترانزیتی ایران و ترکیه
محور تبریز- وان	جاده‌ای و گردشگری	توسعه تعاملات مردمی و فرهنگی

با توجه به یافته‌های پژوهش و نقش کلیدی محوره‌های مواصلاتی در تقویت صلح پایدار بین ایران و ترکیه، پیشنهادت زیر برای توسعه همکاری‌های دوجانبه و ارتقای ژئوپلیتیک صلح ارائه می‌شود:

- ❖ توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی مشترک: سرمایه‌گذاری مشترک در نوسازی و گسترش زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای، به‌ویژه خط آهن تهران- تبریز- وان و بزرگراه تبریز- بازرگان، می‌تواند کارایی کریدورهای ترانزیتی مانند اسلام‌آباد- تهران- استانبول و شمال- جنوب را افزایش دهد. ایجاد خطوط ریلی پرسرعت و بهبود زیرساخت‌های گمرکی دیجیتال در گذرگاه‌های مرزی مانند رازی- کاپیکوی و بازرگان- گوربولاغ به کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل کمک خواهد کرد.
- ❖ تقویت دیپلماسی اقتصادی و گمرکی: ایجاد پلتفرم‌های مشترک گمرکی دیجیتال برای تبادل داده‌های لجستیکی و ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی می‌تواند شفافیت و سرعت تجارت دوجانبه را افزایش دهد. همچنین، انعقاد توافق‌نامه‌های جدید برای کاهش تعرفه‌های تجاری و تسهیل سرمایه‌گذاری‌های مشترک در بخش‌های انرژی و حمل‌ونقل توصیه می‌شود.
- ❖ مدیریت مشترک امنیتی مرزها: تقویت همکاری‌های امنیتی از طریق برگزاری نشست‌های منظم مرزبانی، ایجاد سیستم‌های نظارت مشترک در گذرگاه‌های مرزی و تبادل اطلاعات برای مقابله با قاچاق و فعالیت گروه‌های مسلح می‌تواند اعتماد متقابل را افزایش داده و امنیت کریدورهای ترانزیتی را تضمین کند.
- ❖ گسترش تبادلات فرهنگی و مردمی: توسعه برنامه‌های تبادل دانشجویی مانند برنامه مولانا، افزایش تورهای گردشگری زیارتی، درمانی و تجاری، و برگزاری جشنواره‌های مشترک فرهنگی (مانند نمایشگاه‌های صنایع‌دستی و فیلم) می‌تواند درک متقابل و همبستگی اجتماعی بین دو ملت را تقویت کند. ایجاد مسیرهای ویژه برای گردشگران مرزی در گذرگاه‌های رازی و سرو پیشنهاد می‌شود.
- ❖ همکاری در پروژه‌های زیست‌محیطی و فناوری سبز: با توجه به تأثیرات زیست‌محیطی پروژه‌های ترانزیتی، همکاری در توسعه فناوری‌های سبز، مانند استفاده از سوخت‌های پاک در حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، و مدیریت پایدار منابع آب در مناطق مرزی می‌تواند به کاهش اثرات زیست‌محیطی و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای کمک کند.
- ❖ تقویت نهادهای منطقه‌ای: توسعه همکاری‌ها در چارچوب سازمان‌های منطقه‌ای مانند سازمان همکاری اسلامی (OIC) و سازمان همکاری اقتصادی (ECO) برای پیشبرد پروژه‌های ترانزیتی مشترک و حل مسالمت‌آمیز اختلافات منطقه‌ای ضروری است. ایجاد کمیته‌های مشترک مرزی برای هماهنگی در اجرای پروژه‌های زیرساختی و نظارت بر کریدورها پیشنهاد می‌شود.
- ❖ میانجی‌گری در بحران‌های منطقه‌ای: ایران و ترکیه می‌توانند با استفاده از کریدورهای ترانزیتی به‌عنوان بستری برای انتقال کمک‌های بشردوستانه و تسهیل مذاکرات صلح در بحران‌های منطقه‌ای (مانند سوریه و عراق)، نقش میانجی‌گری فعال‌تری ایفا کنند. این امر به تبدیل رقابت‌های ژئوپلیتیکی به همکاری‌های هم‌افزا کمک خواهد کرد.
- ❖ توسعه آموزش و ظرفیت‌سازی در مناطق مرزی: اجرای برنامه‌های آموزشی برای جوامع مرزی در استان‌های آذربایجان غربی و شرقی ایران و شرق ترکیه، با تمرکز بر مهارت‌های مرتبط با تجارت و گردشگری، می‌تواند به افزایش سرمایه اجتماعی و کاهش سوءتفاهم‌های فرهنگی کمک کند.
- ❖ این پیشنهادات با هدف تقویت هم‌افزایی فضایی و تبدیل محورهای مواصلاتی به ابزاری برای دیپلماسی صلح‌ارائه شده‌اند. اجرای این راهکارها نیازمند اراده سیاسی مشترک، سرمایه‌گذاری هدفمند و هماهنگی مستمر بین نهادهای دو کشور است تا صلح مثبت و پایدار در روابط ایران و ترکیه تحقق یابد.

#### حامی مالی

بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

#### سهام نویسندگان

سهام نویسندگان برابر است.

**تضاد منافع**

نویسندگان اعلام می دارند، هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

**تقدیر و تشکر**

نویسندگان مقاله از همه افرادی که در تهیه و انتشار این پژوهش همکاری داشته‌اند، سپاسگزاری می‌کنند.

**منابع**

- ۱) ایرنا (۱۳۹۸). گزارش نمایشگاه کتاب تهران و حضور ناشران ترکیه‌ای/ <https://www.irna.ir/>
- ۲) آکادمی علوم ترکیه (۲۰۲۳). زیرساخت‌های حمل‌ونقل در شرق ترکیه/ <https://tuba.gov.tr/tr/>
- ۳) پهلوانی، مصیب،، مهرابی بشرآبادی، حسین،، و افشارپور، مهلا (۱۳۹۳). بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی استان‌های ایران. تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی، ۵(۱۶)، ۹۹-۱۲۷. <https://ensani.ir/fa/article/332601>
- ۴) پورایران، عباس (۱۳۸۵). روابط ایران و عثمانی در عهد صفویان. انتشارات دستور.
- ۵) پوررمضان، پرهام (۱۴۰۱). تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقای جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور شمال-جنوب). مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۵(۲)، ۶۵۹-۶۸۷. [https://journals.razi.ac.ir/article\\_2351.html](https://journals.razi.ac.ir/article_2351.html)
- ۶) جان‌پرور، محسن. (۱۴۰۳). ژئوپلیتیک برای همه (چاپ دوم). نشر انتخاب.
- ۷) جان‌پرور، محسن. (۱۳۹۸). نگاه به جهان از دریچه ژئوپلیتیک صلح: بحث نخست ژئوپلیتیک صلح. مرکز بین‌المللی مطالعات صلح. <https://peace-ipsc.org>
- ۸) جمشیدی، محمدحسین (۱۳۹۶). بررسی و تبیین مقوله صلح در نظریه مدینه‌المسالمة فارابی و نظریه صلح پایدار کانت. جستارهای سیاسی معاصر، ۸(۳)، ۱-۲۸. <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1303107/>
- ۹) خبرگزاری مهر (۱۴۰۲). فعال‌سازی مرز رازی-کاپیکوی. <https://www.mehrnews.com>
- ۱۰) خبرگزاری مهر. (۱۴۰۳). آخرین وضعیت جوی و ترافیکی محورهای مواصلاتی کشور. <https://www.mehrnews.com/news/6238375>
- ۱۱) خداندوله، ناصر (۱۳۹۶). صلح و نفی خشونت. کنفرانس بین‌المللی فرهنگ و اندیشه دینی.
- ۱۲) زندیه، مصطفی (۱۴۰۳). ضرورت تقویت دیپلماسی ترانزیتی در دولت چهاردهم. مرکز بین‌المللی مطالعات صلح. <https://peace-ipsc.org/fa>
- ۱۳) زینالزاده، ایرج (۱۳۹۵). حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت خارجی. شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
- ۱۴) سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ایران. (۱۴۰۴). گزارش وضعیت محورهای مواصلاتی کشور. <https://transportsafety.ir>
- ۱۵) صبوری، ضیاءالدین، و صالحیان، تاج‌الدین (۱۳۹۴). آینده‌بینی منازعه خاورمیانه و تغییر در توازن قدرت منطقه‌ای ایران و ترکیه. پژوهش‌های روابط بین‌الملل، ۵(۱۷)، ۱۰۵-۱۳۸. <https://www.noormags.ir/view/ar/articlepage>
- ۱۶) عزیززاده طسوج، محسن، احمدی‌پور، زهرا، حافظ‌نیا، محمدرضا، و سجادی‌پور، سیدمحمدکاظم (۱۴۰۱). درآمدی بر مفهوم گفتمان ژئوپلیتیک صلح. پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، ۷(۱)، ۱۴۵-۱۷۷. <https://ensani.ir/fa/article/523638>
- ۱۷) عزیززاده طسوج، محسن (۱۴۰۰). الگوی ژئوپلیتیک صلح برای فضاهای بحرانی: مورد افغانستان (رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس). <https://ganj.irandoc.ac.ir/>
- ۱۸) فرهادی، محمد (۱۴۰۱). مطالعه تطبیقی فرصت‌ها و تهدیدات طرح‌های اقتصادی ترکیه و روسیه در آسیای مرکزی برای ایران. رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، ۱۴(۱)، ۶۹-۹۶. <https://doi.org/10.29252/piaj.2022.224989.1170>
- ۱۹) کاظمی، احمد (۱۳۸۷). نگاهی به مناسبات فرهنگی ایران و ترکیه. مطالعات میان‌فرهنگی، ۳(۸)، ۷۵-۱۰۴. <https://ahmadkazemi.com/articles>
- ۲۰) کایا، مروه (۱۳۹۸). روابط فرهنگی ایران و ترکیه: آینده‌پرداز نقش‌آفرینی منطقه‌ای. فصلنامه علوم خبری، ۸(۳۲)، ۱۸۳-۲۱۵. <https://ensani.ir/file/download/article/1607939674-10103-32-8.pdf>
- ۲۱) متقی، افشین، جان‌پرور، محسن، و قربانی سپهر، آرش. (۱۳۹۷). نگرشی نو در بازتعریف مفهوم ژئوپلیتیک صلح. پژوهش‌های روابط بین‌الملل، ۸(۱)، ۱۲۷-۱۶۰. [https://www.iisajournals.ir/article\\_82468.html](https://www.iisajournals.ir/article_82468.html)
- ۲۲) ملی، حمیدرضا، و متقی، افشین (۱۴۰۲). ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جاده ابریشم برای افزایش قدرت ملی

- ایران. جغرافیا، ۲۱(۷۹)، ۱۸۹-۲۰۸. <https://ensani.ir/fa/article/566837/>
- ۲۳) میرفخرائی، سیدحسن، و فیروزمندی‌بندی، مجید (۱۳۹۸). مطالعه تطبیقی دیپلماسی رسانه‌ای ایران و ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۲(۱)، ۲۱۹-۲۳۴. [https://journals.ut.ac.ir/article\\_72558.html](https://journals.ut.ac.ir/article_72558.html)
- ۲۴) میکامه، ایمان، محمدی، حمیدرضا، یزدان‌پناه، کیومرث، و سلیم‌نژاد، ندیمه (۱۴۰۳). رویکردها و اهداف ژئوپلیتیکی ایران در قفقاز جنوبی. جغرافیا، ۲۲(۸۳)، ۲۱-۴۲.
- ۲۵) وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت ترکیه (۲۰۲۴). گزارش سالانه زیرساخت‌های حمل‌ونقل <https://www.uab.gov.tr/kurumsal/yayinlar>
- 26) Al Jazeera. (2017, May 4). Astana talks: Syria ceasefire monitoring deal signed. <https://www.aljazeera.com/news/2017/5/4/regional-powers-agree-on-syria-de-escalation-zones>
- 27) Anadolu Agency. (2019). Iranian film festival in Ankara and Istanbul. <https://www.aa.com.tr/en/culture-and-art/film-festival-in-istanbul-aims-to-boost-ties-with-iran/1335526>
- 28) Anadolu Agency. (2023). Progress of the Turkey-Iran border wall project. <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkiye-finishes-building-major-170-km-stretch-of-security-wall-on-border-with-iran/3083406>
- 29) Balbaa, M. E. (2022). International transport corridors. Tashkent State University of Economics.
- 30) Bezpалov, V., Gukasyan, G., & Okhrimenko, I. (2022). Economic corridors in the context of the development of macroregions. *Innovative Infrastructure Solutions*, 7(1), Article 123. <https://doi.org/10.1007/s41062-022-00848-2>
- 31) BP. (2023). Statistical review of world energy 2023. BP Statistical Review
- 32) Cavallar, G. (2001). Kantian perspectives on democratic peace: Alternatives to Doyle. *Review of International Studies*, 27(2), 229-248.
- 33) Celik, S. (2022). Efforts to improve the transit trade in Iran in the Republic period (1923-1950). *Iran Çalışmaları Dergisi (Journal of Iranian Studies)*.
- 34) Chen, Y. (2021). New development of Turkey-Iran relations from the perspective of Eurasianism. In A. Ehteshami & M. Mohseni-Cheraghloou (Eds.), *The geopolitics of Iran* (pp. xx-xx). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-981-16-3564-9\\_21](https://doi.org/10.1007/978-981-16-3564-9_21)
- 35) Council of Higher Education Turkey. (2023). Mevlana exchange program annual report. <https://uluslararasi.yok.gov.tr/en/page/528>
- 36) Cronin, S. (2003). *The making of modern Iran: State and society under Riza Shah, 1921-1941*. Routledge.
- 37) Dalby, S. (2011, November). Peace and geopolitics: Imagining peaceful geographies. Paper presented at the University of Newcastle Symposium on Peace in Geography and Politics, Newcastle, United Kingdom.
- 38) Danilovic, V., & Clare, J. (2007). The Kantian liberal peace (revisited). *American Journal of Political Science*, 51(2), 397-414. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5907.2007.00258.x>
- 39) Doyle, M. W. (1986). Liberalism and world politics. *American Political Science Review*, 80(4), 1151-1169.
- 40) El-Anis, I. (2021). Transport infrastructure and regional integration in the Middle East. *The Muslim World*, 111(4), 566-585.
- 41) Elik, S. (2013). *Iran-Turkey relations, 1979-2011: Conceptualising the dynamics of politics, diplomacy and economics*. Routledge.
- 42) ESCAP. (2023). *Sustainable transport connectivity in Asia and the Pacific*. United Nations.
- 43) Evaghorou, E. L. (2020). Energy developments in the Eastern Mediterranean region and geostrategic implications on the Cyprus issue. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies*, 13(1), 109-133.
- 44) Flint, C., & Zhu, C. (2019). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 99, 95-101. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.12.007>
- 45) Floor, W. (2000). *The economy of Safavid Persia*. Ludwig Reichert Verlag.
- 46) Floor, W. (2001). *Safavid government institutions*. Mazda Publishers.
- 47) Galtung, J. (1969). Violence, peace, and peace research. *Journal of Peace Research*, 6(3), 167-191. <https://doi.org/10.1177/002234336900600301>
- 48) Galtung, J. (1985). Twenty-five years of peace research: Ten challenges and some responses. *Journal of Peace Research*, 22(2), 141-158. <https://doi.org/10.1177/002234338502200205>
- 49) Galtung, J. (1990). Cultural violence. *Journal of Peace Research*, 27(3), 291-305.

- <https://doi.org/10.1177/0022343390027003005>
- 50) Gatti, R. C. (2025). Ecological peace corridors: A new conservation strategy to protect human and biological diversity. *Biological Conservation*, 302, 110947.
  - 51) Güngörürler, S. (2025). *The Ottoman Empire and Safavid Iran, 1639–1683: Diplomacy and borderlands in the early modern Middle East*. Edinburgh University Press.
  - 52) Gunter, M. M. (2009). Secularism and Muslim democracy in Turkey. *The Middle East Journal*, 63(3), 511–512.
  - 53) Guo, W., Lu, X., Donate, G. M., & Johnson, S. (2016). The spatial ecology of war and peace. *arXiv Preprint arXiv:1604.01693*.
  - 54) Hilal Yildirim Keser, H. (2015). Importance of transport corridors in regional development: The case of TRACECA. *Sosyoekonomi*, 23(24), 163–174.
  - 55) Hunter, S. (2010). *Iran's foreign policy in the post-Soviet era*. Praeger
  - 56) Iskandar Beg Munshi. (2009). *Tarikh-e Alam-Ara-ye Abbasi* (Original work published ca. 1629).
  - 57) Kabashkin, I., & Sansyzbayeva, Z. (2024). Methodology for international transport corridor macro-modeling using Petri nets at the early stages of corridor development with limited input data. *Modelling*, 5(1), 238–264. <https://doi.org/10.3390/modelling5010013>
  - 58) Li, H., Hu, T., Ma, X., & Cheng, B. (2025). The impact of transportation infrastructure on regional economic integration in China: A CGE analysis. *International Review of Economics & Finance*, 99, 1–15.
  - 59) Ljungkvist, K., & Jarstad, A. (2021). Revisiting the local turn in peacebuilding through the emerging urban approach. *Third World Quarterly*, 42(10), 2209–2226. <https://doi.org/10.1080/01436597.2021.1929148>
  - 60) Mathee, R. P. (1999). *The politics of trade in Safavid Iran: Silk for silver, 1600–1730*. Cambridge University Press.
  - 61) Megoran, N. (2010). Towards a geography of peace: Pacific geopolitics and evangelical Christian crusade apologies. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(3), 382–398.
  - 62) Megoran, N. (2011). War and peace: An agenda for peace research and practice in geography. *Political Geography*, 30(4), 178–189.
  - 63) Megoran, N., & Dalby, S. (2018). Geopolitics and peace: A century of change in the discipline of geography. *Geopolitics*, 23(2), 251–276.
  - 64) Mojtahed-Zadeh, P. (1999). *Security and territoriality in the Persian Gulf: A maritime political geography*. Routledge.
  - 65) OECD. (2023). *Transport connectivity and regional integration*. OECD Publishing.
  - 66) Omid, A., & Özdağ, H. (2023). Analyzing the mutual geopolitical and security complementarity of Iran and Turkey. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 25(6), 923–943. <https://doi.org/10.1080/19448953.2023.2167182>
  - 67) Saraswat, D. (2021). Partners in Need: An Overview of Turkey-Iran Relations in the Twenty-First Century. *Indian Council of World Affairs*. [https://www.icwa.in/show\\_content.php?lang=1&level=3&ls\\_id=5640&lid=3973](https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=5640&lid=3973)
  - 68) Kasymov, S. S., Masharipov, M. M., & Tohirov, M. M. (2023). Geopolitics of transport corridors. *World Economics and Finance Bulletin*, 18, 10–16. <https://scholarexpress.net/index.php/wefb/article/view/1921>
  - 69) Villanueva, M. J., Guglielmi, F., De Fabiis, F., & Coppola, P. (2025). Social and economic impacts of transportation multi-modal and multi-service hub development. *Sustainability*. [https://www.researchgate.net/publication/389204506\\_Social\\_and\\_Economic\\_Impacts\\_of\\_Transportation\\_Multi-Modal\\_and\\_Multi-Service\\_Hub\\_Development](https://www.researchgate.net/publication/389204506_Social_and_Economic_Impacts_of_Transportation_Multi-Modal_and_Multi-Service_Hub_Development)