

Strategies of the Islamic Republic of Iran regarding the North-South Corridor Focusing on the role of Russia

Mohsen javid ¹

Mostafa Zahrani²

Abstract

The North-South Corridor is a strategic and economic plan that facilitates transportation processes and strengthens international trade cycles. By connecting the countries of India, Iran, Azerbaijan, Russia and other European countries through sea, rail and road routes, this corridor strives to provide an effective and less expensive transportation route than traditional routes such as the Suez Canal. The main research question is, what strategy have the Islamic Republic and Iran adopted for the North-South corridor? Based on this, the author is trying to test this hypothesis. The strategy of seeking cooperation between the Islamic Republic of Iran and Russia is for bilateral and multilateral cooperation and to facilitate and increase the volume of goods transit through this corridor. By collecting first-class data through library sources and reports, the findings of the research show that Iran and Russia have adopted a cooperative strategy through joint investments in transportation infrastructure, signing transit and customs agreements, and facilitating commercial procedures.

Key words: Corridor, Islamic Republic of Iran, Russia, North-South corridor, strategy.

¹. Master of Regional Studies, Azad University, Tehran Central Branch, Tehran, Iran

Mohijavid@googlemail.com

² Associate Professor of International Relations, Faculty of International Relations, Ministry of Foreign Affairs, Tehran, Iran.

Mostafazaharani@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۱۷ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۲/۲۵

Knowledge of political interpretation

Vol 6, No 19, Spring 2024

ppt 160-192

دانش تفسیر سیاسی

سال ششم، شماره نوزدهم، بهار ۱۴۰۳

صفحات ۱۹۲ - ۵۳

راهبردهای جمهوری اسلامی ایران در قبال کریدور شمال - جنوب با تمرکز بر نقش روسیه

محسن جاوید^۱

مصطفی زهرانی^۲

چکیده

کریدور شمال-جنوب یک طرح استراتژیک و اقتصادی است که زمینه‌ساز تسهیل فرایندهای حمل‌ونقل و تقویت چرخه‌های تجاری بین‌المللی می‌شود. این کریدور با اتصال کشورهای هند، ایران، آذربایجان، روسیه و سایر کشورهای اروپایی از طریق مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای، می‌کوشد تا یک مسیر حمل‌ونقل مؤثر و کم‌هزینه‌تر نسبت به مسیرهای سنتی مانند کانال سوئز را ارائه دهد. پرسش اصلی پژوهش این است که جمهوری اسلامی و ایران چه راهبردی در قبال راهگذر شمال - جنوب اتخاذ نموده‌اند؟ بر این اساس، نگارنده درصدد آزمون این فرضیه است راهبرد همکاری جویانه جمهوری اسلامی ایران با روسیه در جهت همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه و برای تسهیل و افزایش حجم ترانزیت کالا از طریق این کریدور است. با گردآوری داده‌های دسته اول از طریق منابع کتابخانه‌ای و گزارش‌ها یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ایران

^۱ کارشناس ارشد مطالعات منطقه‌ای دانشگاه آزاد واحد مرکزی تهران، تهران، ایران

Mohijavid@googlemail.com

^۲ دانشیار روابط بین‌الملل، دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه، تهران، ایران

و روسیه از طریق سرمایه‌گذاری‌های مشترک در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، امضای توافق‌نامه‌های ترانزیتی و گمرکی و تسهیل رویه‌های تجاری، راهبرد همکاری جویانهای اتخاذ نموده‌اند.

واژگان کلیدی: کریدور، جمهوری اسلامی ایران، روسیه، کریدور شمال - جنوب، راهبرد.

مقدمه

در عصر جدید، با گسترش جهانی‌شدن و تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، پروژه‌های حمل‌ونقل و ارتباطی اقتصادی اهمیت بسیاری یافته‌اند. کریدورهای ترانزیتی نه تنها نقش مهمی در تسهیل تجارت دوجانبه و چندجانبه دارند بلکه در تعیین روابط قدرت در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی نیز اثرگذار هستند. سازمان همکاری راه‌ها یا کریدورهای ترانزیتی، به دنبال ایجاد و توسعه مسیرهای حمل‌ونقلی هستند که به افزایش کارایی و کاهش هزینه و زمان حمل‌کالا و مسافر کمک می‌کنند. کریدور شمال-جنوب یکی از این مسیرهای استراتژیک است که می‌تواند به عنوان یک شاهراه اقتصادی مهم در سطح بین‌المللی عمل کند. موافقت‌نامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، که در سال ۲۰۰۰ میلادی (شهریور ۱۳۷۹ شمسی) به امضا رسید، یک قدم بزرگ در جهت همگرایی اقتصادی بین کشورهای منطقه آسیای میانه و فراتر از آن است. هدف از این کریدور، افزایش کارایی و کاهش هزینه‌ها و زمان ترانزیت کالا بین کشورهای شمالی و جنوبی آسیا و اروپا است. این کریدور از طریق اتصال شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای، یک مسیر به طول تقریباً ۷۲۰۰ کیلومتر را از هند تا فنلاند فراهم می‌آورد. اهمیت استراتژیک کریدور شمال-جنوب به دلیل اتصال مناطق مهم تجاری و بازارهای بزرگ جهانی است. این کریدور می‌تواند به عنوان یک راه جایگزین برای مسیرهای سنتی حمل‌ونقل دریایی که از طریق کانال سوئز می‌گذرند، عمل کند، و از این طریق، زمان حمل‌کالا بین آسیا و اروپا را کاهش دهد. با توجه به اطلاعات ارائه شده، کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب نه تنها مسافت و زمان حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد بلکه می‌تواند هزینه‌ها را نیز به طور قابل توجهی پایین بیاورد. این تأثیرات مستقیم بر اقتصادی بودن مسیر و افزایش رقابت‌پذیری آن دارد. هدف از انجام این پژوهش راهبردهای جمهوری اسلامی ایران در قبال کریدور شمال-جنوب با تمرکز بر نقش روسیه می‌باشد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که از دیدگاه چهارچوب نظری همگرایی، توسعه و

بهره‌برداری از کریدور شمال-جنوب می‌تواند نمونه‌ای از همگرایی اقتصادی محسوب شود، زیرا کشورهای مختلف واقع در مسیر این کریدور ممکن است به توافق‌هایی برای تسهیل حمل‌ونقل و ترانزیت برسند که شامل هماهنگی قوانین گمرکی، استانداردسازی سیستم‌های حمل‌ونقل و ایجاد زیرساخت‌های مشترک باشد. این امر می‌تواند منجر به افزایش تجارت و تقویت روابط اقتصادی بین‌المللی بین کشورهای عضو شود و به صورت بلندمدت، به تقویت صلح و همکاری در منطقه و فراتر از آن کمک کند. این تحقیق به روش توصیفی-تحلیلی انجام خواهد شد. داده‌های موردنیاز از منابع مختلف شامل مقالات علمی، گزارش‌های خبری و تحلیل‌های سیاسی جمع‌آوری و مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

چارچوب نظری: همگرایی

ارنست هاس یکی از نظریه‌پردازان برجسته در عرصه روابط بین‌الملل بود که عمدتاً با نظریه همگرایی شناخته می‌شود. همگرایی در سیاست بین‌الملل به فرایندی اشاره دارد که طی آن دولت‌ها و بازیگران سیاسی دیگر به تدریج برای رسیدن به اهداف مشترک و حل مشکلات مرزی و فراملی، استانداردها، قوانین و سیاست‌های خود را به هم نزدیک‌تر می‌کنند. این روند می‌تواند به ایجاد سازمان‌ها و اتحادیه‌های فراملی منجر شود، مانند اتحادیه اروپا که یکی از بارزترین مثال‌های همگرایی در سطح جهانی است. ارنست هاس با ارائه این نظریه، بر این باور بود که همگرایی می‌تواند به صلح و ثبات بین‌المللی کمک کند، زیرا دولت‌ها با همکاری و تنظیم روابط خود در زمینه‌های مختلف مانند اقتصادی، سیاسی و فرهنگی، تعارضات را کاهش داده و به تفاهم می‌رسند. این روند همچنین می‌تواند به افزایش وابستگی متقابل دولت‌ها به یکدیگر منجر شود که این خود باعث کاهش احتمال تعارض و جنگ می‌شود. نظریه همگرایی هاس از این منظر مهم است که تأکید دارد همکاری‌های بین‌المللی و اتحادیه‌های منطقه‌ای می‌توانند نقش مهمی در شکل‌گیری نظم جهانی داشته باشند و به همین دلیل، مطالعه و فهم آن برای دانشجویان و

پژوهشگران علوم سیاسی و روابط بین‌الملل اهمیت دارد. تعریف ارنست هاس از همگرایی، که او را به عنوان "پدر پایه‌گذار" این تئوری معرفی می‌کند، بر روندی تأکید دارد که در آن رهبران و سیاستمداران چند کشور مختلف ترغیب می‌شوند که وفاداری‌ها، انتظارات و فعالیت‌های سیاسی خود را از مرزهای ملی خود به سمت یک مرکز جدید که می‌تواند شامل نهادهای فراملی باشد، معطوف کنند. این نهادهای فراملی ممکن است دارای اختیارات قانونی باشند یا در پی کسب این اختیارات باشند، و این اختیارات به شکلی است که می‌تواند با اختیارات ملت‌های مختلف در تضاد باشد یا به آن‌ها اضافه شود. همگرایی به این معنا می‌تواند به افزایش همکاری‌های بین‌المللی در زمینه‌های مختلف مانند تجارت، امنیت، محیط زیست و حقوق بشر منجر شود. هدف از این روند این است که با افزایش وابستگی متقابل و همکاری، صلح و ثبات بین‌المللی را تقویت کند و به مقابله با چالش‌های جهانی کمک کند (عبدالمطلب، ۱۳۹۵: ۱۸).

مورتون کاپلان، یکی دیگر از نظریه‌پردازان مهم در حوزه روابط بین‌الملل، نگاهی متفاوت به همگرایی دارد. او همگرایی را به عنوان روندی تعریف می‌کند که در آن سیاست‌های مجزای کشورهای مختلف با یکدیگر ادغام شده و یک چارچوب مشترک را تشکیل می‌دهند. این چارچوب به کشورها امکان می‌دهد تا به اهداف و اقدامات سیاسی مشترک دست یابند. تعریف کاپلان بر این ایده متمرکز است که کشورها از طریق همکاری و هماهنگی سیاست‌های خود می‌توانند به نتایجی دست یابند که به تنهایی قادر به رسیدن به آن‌ها نیستند. این می‌تواند شامل حل مسائل مرتبط با امنیت، اقتصاد، یا محیط زیست باشد. در یک چنین چارچوبی، کشورها ممکن است برای دستیابی به این اهداف، بخشی از حاکمیت ملی خود را به نهادهای بین‌المللی واگذار کنند. تأکید کاپلان بر چارچوب مشترک نشان‌دهنده اهمیت ساختارهایی است که می‌توانند به عنوان مکانیزم‌های هماهنگ‌کننده عمل کنند و به کشورها کمک کنند تا در مقیاس بین‌المللی به نحو مؤثرتری کار کنند. این نوع از نظریه‌پردازی در روابط بین‌الملل به فهم بهتر نحوه تعامل

دولت‌ها و نقش نهادهای بین‌المللی در فرایند همگرایی کمک می‌کند (کریمی، ۱۳۸۹: ۳۱).

کارل دویچ، نظریه‌پرداز دیگری در علم روابط بین‌الملل، به مفهوم همگرایی به عنوان یک پدیده دائمی و حقیقت اساسی نگاه می‌کند که فراتر از محدوده‌های زمانی خاص است. دویچ همگرایی را در قالب شرایطی تعریف می‌کند که در آن جوامع و ملت‌ها ترجیح می‌دهند تا اختلافات و مناقشات خود را از طریق راه‌حل‌های مسالمت‌آمیز و گفتگو حل و فصل کنند، به جای اینکه به جنگ و خشونت روی آورند. در نگاه دویچ، همگرایی به معنای ایجاد و تقویت پیوندها و تفاهم‌های مشترک بین کشورها و فرهنگ‌های مختلف است، که می‌تواند به از بین رفتن موانع و ساخت دنیایی باشد که در آن همکاری بر تقابل غلبه دارد. این رهیافت نشان‌دهنده این است که همگرایی تنها به معنای هماهنگی سیاست‌ها و قوانین نیست، بلکه در برگیرنده فرهنگ صلح و همزیستی مسالمت‌آمیز بین جوامع نیز می‌باشد. این دیدگاه تأکید می‌کند که همگرایی یک فرایند اجتماعی و فرهنگی است که در آن مردم یاد می‌گیرند چگونه با هم زندگی کنند، با یکدیگر کار کنند و از طریق گفتگو به حل اختلافات بپردازند (کریمی، ۱۳۸۹: ۳۲).

بنابر تعاریف فوق، از منظر چهارچوب نظری همگرایی، راهبرد همکاری جویانه جمهوری اسلامی ایران با روسیه می‌تواند به عنوان یک نمونه از تلاش برای دستیابی به اهداف مشترک از طریق همگرایی تلقی شود. در اینجا، هدف مشترک، افزایش حجم ترانزیت کالا از طریق یک کریدور ترانزیتی است که می‌تواند به تقویت روابط دوجانبه و چندجانبه بین ایران و روسیه منجر شود و در نهایت به نفع هر دو کشور و احتمالاً دیگر بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی باشد.

مفهوم کریدور

حمل و نقل و جابجایی کالا از دیرباز تاکنون یکی از اصلی‌ترین نیازهای جوامع بشری به شمار می‌رود. کریدورهای حمل و نقل که به منظور جابجایی بار و محموله‌های تجاری طراحی شده‌اند، در اشکال متنوعی وجود دارند و بر اساس ماهیت کالا، کریدور مناسب برای انتقال آنها انتخاب می‌گردد. هدف از بنیان‌گذاری کریدورها، تسهیل و تسریع در فرایند انتقال کالاها از یک نقطه به نقطه دیگر است. کریدورهای حمل و نقل که می‌توانند در مقیاس منطقه‌ای یا بین‌المللی باشند، انتقال کالاها را آسان‌تر، سریع‌تر و از لحاظ اقتصادی مقرون‌به‌صرفه می‌نمایند. کشورهایی که دارای مرزهای بیشتری هم‌زمینی و هم‌دریایی با سایر کشورها هستند، در جایگاه بهتری برای عملکرد به عنوان کریدورهای کلیدی حمل و نقل قرار دارند (نورعلی و احمدی، ۱۳۹۹: ۹۲-۹۳).

انواع کریدور

● کریدورهای تجاری بین‌المللی: این مسیرها به عنوان پل‌هایی برای حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی بین کشورها عمل می‌کنند. آن‌ها نه تنها امکان دسترسی به بازارهای جدید را فراهم می‌آورند، بلکه به تقویت پویایی اقتصادی کشور از طریق توسعه تجارت کمک‌شایانی می‌کنند. کریدورهای تجاری با ارائه مسیرهای بهینه برای جابجایی کالا، در تسهیل و تسریع مبادلات تجاری نقش بسزایی ایفا کرده و به کشورها این امکان را می‌دهند که در عرصه رقابت جهانی قدرت‌نمایی کنند (پور رمضان، ۱۴۰۱ به نقل از Hulme, ۲۰۲۱).

● کریدور ترانزیتی تبادل کالا: این مسیرها امکانات ویژه‌ای برای جابجایی بار و مسافران به کشورهای همسایه فراهم می‌کنند. عبور و مرور در این کریدورها از طریق نقاط ورودی و خروجی مثل گمرکات، فرودگاه‌ها و بنادر انجام می‌شود. این مسیرها تحت نظام قانونی کشور میزبان و قوانین بین‌المللی تنظیم شده و به عنوان دروازه‌هایی برای اتصال اقتصادی و گسترش تجارت عمل می‌کنند (پور رمضان، ۱۴۰۱: ۶۶۹).

● کریدور ترانزیتی تبادل کالا: این کریدورهای ترانزیتی نقش کلیدی در انتقال بار و مسافر به کشورهای هم‌مرز ایفا می‌کنند. این مسیرها از طریق نقاط کنترلی مرزی و درگاه‌های بین‌المللی نظیر فرودگاه‌ها و بنادر تعریف می‌شوند. مقررات مربوط به این گذرگاه‌ها تحت قوانین ملی کشورهای میزبان و همچنین توافقات بین‌المللی تنظیم می‌گردند که این امر به آن‌ها اجازه می‌دهد تا به عنوان نقاط اتصال مهم در شبکه تجارت جهانی عمل کنند (پور رمضان، ۱۴۰۱: ۶۶۹).

کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب (INSTC) به عنوان یک مسیر استراتژیک حمل‌ونقل دریایی شناخته می‌شود و با اتصال مناطق کلیدی جنوب شرقی آسیا، اروپا و خلیج فارس، نقش مهمی در تسهیل مبادلات تجاری دارد. با ظرفیتی قابل توجه برای جا به جایی سالانه ۷ تا ۸ میلیون تن بار، این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتری، شهر بمبئی در هند را به سن پترزبورگ در روسیه، همچنین به آذربایجان و ایران پیوند می‌زند. علاوه بر این، این کریدور توسعه یافته توسط چهار دولت اصلی فعال، میزبان همکاری‌های گسترده‌تر بین‌المللی است که شامل مشارکت هفت کشور دیگر به عنوان ناظران می‌شود. این کشورها شامل ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان هستند که هر یک به نوبه خود به تقویت و توسعه این کریدور چندوجهی کمک می‌کنند (Sarm, ۲۰۱۸: ۱۲۴).

کریدور شمال - جنوب که مسیری به طول تقریبی ۹۳۸۹ کیلومتر دارد و از شمال اروپا آغاز می‌شود، از بندر هلسینکی در فنلاند به سمت جنوبی‌ترین نقاط خاورمیانه و حتی فراتر تا دهلی نو در هند ادامه می‌یابد. این مسیر استراتژیک که دربرگیرنده کشورهای چوچون روسیه، آذربایجان و ایران است، در نهایت به سمت جنوب تا خلیج فارس و دریای هند کشیده شده و به کشورهای جنوب شرقی آسیا راه می‌یابد. بخش قزوین-رشت-آستارا که طولی حدود ۳۷۲ کیلومتر دارد، تنها قسمتی از این کریدور است که هنوز در حال

تکمیل است. از طرف دیگر، کریدور بین‌المللی آسیا-اروپا که پیونددهنده شرق به غرب است، مسیرهای متنوعی را برای ترانزیت و جابجایی کالا میان کشورهای آسیایی، خاورمیانه، اروپا و حتی آفریقا ارائه می‌دهد. یکی از مسیرهای این کریدور از چین آغاز شده و پس از عبور از کشورهای CIS به ایران، عراق و سوریه می‌رسد و از آنجا از طریق دریای مدیترانه به یونان و سایر نقاط اروپا متصل می‌شود، یا اینکه از ایران به سمت ترکیه و اروپا ادامه می‌یابد. مسیر دیگری نیز از چین شروع شده و از کشورهای چون میانمار، بنگلادش، هند و پاکستان عبور کرده و به ایران رسیده و در نهایت به سمت عراق، سوریه و اروپا گسترش می‌یابد (Sarm, 2018: 124).

نقشه ۱: مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب



منبع: سایت هانزا

کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، موافقت‌نامه‌ای است که توسط سه عضو اصلی روسیه، هند و ایران در شهریور ۱۳۷۹ (سپتامبر ۲۰۰۰) به امضا رسید و پس از دو سال به اجرا درآمد. این توافق‌نامه که توسط ۱۳ کشور دیگر نیز تأیید شده است، یک گذرگاه حیاتی در شرق کره زمین است که به دورترین نقاط شمال اروپا راه می‌یابد. پس از رفع تحریم‌های سازمان ملل متحد علیه ایران در ژانویه ۲۰۱۶، این کریدور به مرحله‌ای نوین

وارد شد و با جابجایی ۱۱ میلیون تن کالا در سال ۲۰۱۸، ظرفیت آن بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن در سال برآورد شده است. مسیر اصلی کریدور به طول ۷۲۰۰ کیلومتر، از بمبئی در هند آغاز شده و تا سن پترزبورگ در روسیه ادامه می‌یابد و شامل بنادر کلیدی آستراخان^۱ و ماخاچکالا در روسیه و همچنین انزلی، نوشهر و امیرآباد در ایران است. کالاهای هندی از طریق بندر عباس به سمت دریای خزر منتقل شده و از آنجا از طریق راه آهن و جاده به روسیه و نهایتاً به اروپا فرستاده می‌شوند. همان گونه که گفته شد، این کریدور استراتژیک از مدلی چندوجهی تبعیت می‌کند که بر مبنای ارتباط مناطق جنوب و غرب آسیا با شمال و غرب اروپا و آسیای میانه با عبور از ایران و دریای کاسپین یا ایران و دریای سیاه است. به بیان دیگر، این مسیر دارای شماری از مؤلفه‌های دریایی و زمینی است که وجود مسیرهای فرعی را لازم می‌سازد.

تأسیس کریدور بین‌المللی شمال - جنوب

هدف از تأسیس کریدورها گسترش همکاری به منظور حمل و نقل بین‌المللی کالا است. کریدور شمال به جنوب نیز با همین هدف در سال ۲۰۰۰ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند تأسیس شد. مبدأ این کریدور در کشور فنلاند و مقصد کشورهای جنوب شرق آسیا، خلیج فارس و دریای عرب هستند. حمل و نقل بین‌المللی بار در این کریدور به روش‌های دریایی و ریلی انجام می‌شود. توافقنامه عشق آباد^۲ در تاریخ ۲۵ آوریل ۲۰۱۱ توسط ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان به امضا درآمد. این توافقنامه یک توافقنامه حمل و نقل چندوجهی برای تسهیل در حمل و نقل کالا بین کشورهای آسیای مرکزی و خلیج فارس از طریق ایجاد شبکه‌های از کیردورهای حمل و نقل بین‌المللی است (Briupdares, 2019: 1) به نقل از نور علی و احمدی).

¹ Astrakhan

² Ashgabat Agreement

ایجاد کریدورهای ترانزیتی با هدف تقویت تبادلات تجاری و تسهیل جابجایی کالا در سطح بین‌المللی صورت می‌گیرد. کریدور شمال-جنوب که توسط ایران، روسیه و هند در سال ۲۰۰۰ تأسیس شده است، به منظور اتصال فنلاند به مناطق جنوب شرق آسیا، خلیج فارس و دریای عرب طراحی شده است. این کریدور از طریق مسیرهای دریایی و ریلی، امکان حمل‌ونقل کارآمد و گسترده‌ای را فراهم می‌آورد. با امضای توافقنامه عشق‌آباد در ۲۵ آوریل ۲۰۱۱ توسط کشورهای ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان، یک پروتکل حمل‌ونقل چندوجهی به مرحله اجرا درآمد که هدف آن تسهیل روند جابجایی کالا بین کشورهای آسیای مرکزی و حوزه خلیج فارس از طریق ایجاد شبکه‌ای از کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی است (studyq, 2018:1) به نقل از نورعلی و احمدی).

کشور قطر در سال ۲۰۱۳ از این توافقنامه خارج شد و در همان سال قزاقستان درخواست عضویت نمود که در سال ۲۰۱۵ عضویت رسمی آن به تصویب رسید. کشور پاکستان نیز از نوامبر ۲۰۱۶ به این توافقنامه پیوست و هند نیز رسماً در سال ۲۰۱۸ این توافقنامه را امضا کرد که بر این اساس، به اهمیت این پیمان افزوده شد. از آنجایی که هدف اصلی توافقنامه بسط دامنه ارتباطات در اوراسیا و همگام شدن با کریدور مهم شمال-جنوب در این منطقه است، لذا پیمان عشق‌آباد به‌عنوان یک موافقتنامه مکمل عمل نمود تا پیمان میان‌دولتی ایران، هند و روسیه در چارچوبی قانونی قرار گیرد. هدف این پیمان که از لحاظ ساختاری عهدنامه‌های بین‌المللی است؛ ایجاد شبکه‌های از جاده‌های فرامرزی میان دو منطقه آسیای مرکزی و خلیج فارس، با تکیه بر دو بندر مهم ایران و عمان است که همانند پیمان (INSTC) دارای ویژگی چندوجهی بین دولتهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و جنوب آسیا برای ایجاد کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی است (Ibid).

این پیمان نیز دارای راه‌های ارتباطی مختلف بین کشورهای درگیر این توافق است که عبارتند از:

۱. کریدور شمال - جنوب

همان‌طور که گفته شد، این کریدور شامل دو خط جادها و ریلی است که ارتباط کشتیرانی و راه‌آهن را دربرمی‌گیرد. راه آهن ترانس کاسپین و مسیر جاده‌های که برای حمل‌ونقل بار بین ایران، روسیه، هند، اروپا و آسیای میانه به کار می‌رود از جمله‌ی این خطوط ارتباطی است.

۲. خط اتصال راه آهن

بر اساس توافقنامه عشق آباد، از خط ریلی ترکمنستان - افغانستان - تاجیکستان از سال ۲۰۱۳، کریدور حمل‌ونقل افغانستان - ترکمنستان - قزاقستان و ریدور حمل‌ونقل اروپا - قفقاز - آسیا استفاده خواهد شد.

۳. چابهار - افغانستان^۱

این مسیر از سال ۲۰۱۷ بدون نیاز به عبور از خاک پاکستان، از هند به افغانستان پیوندی تجاری برقرار کرده است. این توافقنامه اولین بار در سال ۲۰۱۵ بین سه کشور ایران، هند و افغانستان امضا شد. از آن جایی که بندر چابهار، دارای مزیت‌های فراوانی از نظر ترانزیتی، آب و هوایی، امنیت جغرافیایی و نقطه اتصال به اقیانوس هند است. این بندر با توانایی اتصال به افغانستان و پاکستان و نیز امکان دسترسی به مراکز تجاری بزرگ در جنوب شرق آسیا، مزیت نابی را در اختیار سیاست‌گذاران خارجی ایران قرار داده است. هند برای رقابت با چین، طرح عظیم تجاری «کریدور شمال - جنوب» را دنبال می‌کند که در واقع یک مسیر تجاری ۷۲۰۰ کیلومتری به شکل زمینی - دریایی است و هند را از طریق ایران به آسیای میانه و سن پترزبورگ متصل می‌کند و رقیب پروژه جاده ابیشم نوین است.

¹ Chabahar-Afghanistan

۴. کریدور روسیه - پاکستان^۱

این کریدور دوباره توجهات را به سمت رویای پتر کبیر برای دسترسی به آب‌های گرم دریای عربی، خلیج فارس و اقیانوس هند جلب نموده است. کشور روسیه در تمام طول سال به مسیرهای دریایی نیاز دارد؛ بنابراین کریدورهای مختلف برای دسترسی کشور روسیه به آب‌های گرم در حال تبدیل شدن به واقعیت‌اند. این کریدور قاسم روسیه و پاکستان را از طریق قزاقستان، ازبکستان و افغانستان به یکدیگر متصل کند. همچنین کریدور مذکور می‌تواند همانند مسیر چابهار، کریدور شمال - جنوب را با کریدور دیگر تا جنوب آسیا و اروپا گسترش دهد؛ بنابراین چنین مسیری می‌تواند پتانسیل قابل توجهی برای منطقه به ویژه افغانستان به دنبال داشته باشد. علاوه بر این، کریدور مذکور وابستگی پاکستان به کریدور اقتصادی چین - پاکستان را کاهش می‌دهد (Contessi, ۲۰۲۰) در واقع به طور کلی می‌توان فضای کریدور شمال - جنوب و کریدورهای دخیل در آن را به شرح زیر نشان داد:

شکل ۱. کریدورهای اصلی در ارتباط با کریدور شمال - جنوب

نام کریدور	چابهار	پیمان عشق آباد	شمال - جنوب	روسیه - پاکستان
سال شروع	2016	2011	2000	2018
اعضاء	ایران هند افغانستان	قزاقستان، ازبکستان، ایران، هند، پاکستان، عمان	ایران، هند، روسیه، آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، باروس، سوریه، عمان	روسیه پاکستان
بسترهای اصلی	آرمان‌های ژئوپلیتیکی هند،	کشورهای محصور در خشکی به ارتباط نیاز	هند روسیه؛ همتای یک کمربند یک	مکمل کریدور اقتصادی چین -

¹ Ru-Pak corridor

پاکستان، حیاتی برای افغانستان	راه	دارند	حاشیه پاکستان، بازآفرینی افغانستان، کشورهای منطقه‌ای	
آغاز گفت و گوها در سال ۲۰۱۸	تکمیل بزرگراه قزوین - رشت در سال ۲۰۱۹	پیوستن هند در سال ۲۰۱۸	متعهد شدن ایران و هند؛ ورود ازبکستان	بیشرفتهای اخیر
اراده سیاسی، مسئله کشمیر، ساختار یلی متفاوت	تحریم، مشکلات زیرساختی، مفاوت بودن ساختار یلی	حجم کم مبادلات، عدم وجود محرک اصلی، ساختار ریلی مفاوت	تحریم، منابع، ناامنی	منبع

نگارش: پژوهشگر

مسیرهای اصلی کریدور شمال - جنوب

همان گونه که گفته شد، کریدور شمال-جنوب که به عنوان یک مسیر حیاتی در زمینه ترانزیت محسوب می‌شود، از یک الگوی ترکیبی چندبعدی بهره می‌برد که به واسطه آن، نقاط کلیدی جنوب و غرب آسیا با نواحی شمالی و غربی اروپا و همچنین آسیای مرکزی متصل می‌گردند. این اتصال از طریق مسیرهای مختلفی که از ایران و از کناره‌های دریای خزر یا از ایران و دریای سیاه می‌گذرند، ایجاد می‌شود. به این ترتیب، این کریدور دارای شاخه‌های دریایی و زمینی متعددی است که برای کارآمدی بیشتر، نیاز به مسیرهای جانبی و فرعی دارد.

- مسیر اول: مسیر غربی که به عنوان یک روش سنتی و مورد پذیرش بسیاری از کشورهای واقع در این دالان تجاری شناخته می‌شود، از بندر بمبئی در هند آغاز می‌گردد و به سمت بندر عباس واقع در تنگه هرمز، در نقطه اتصال خلیج عمان و خلیج فارس، می‌رود. پس از آن، با استفاده از جاده‌ها و راه‌آهن‌های ایران، طریق خود را به سمت گذرگاه مرزی آستارا ادامه می‌دهد. سپس، مسیری زمینی کنار دریای خزر را دنبال می‌کند که به آستراخان در روسیه می‌رسد و از آنجا امکان دسترسی به مسکو و شمال اروپا فراهم می‌شود.

همچنین این مسیر می‌تواند از طریق آستارا به جمهوری آذربایجان و دریای سیاه گسترش یابد و از آنجا به گرجستان و سپس به سوی غرب اروپا ادامه پیدا کند.

• مسیر دوم: این مسیر که از بندر بمبئی در غرب هند شروع می‌شود، به سمت بندر عباس در ایران که در تنگه ُهرمز واقع شده، پیش می‌رود. پس از رسیدن به بندر عباس، مسیر زمینی از طریق شبکه‌های جاده‌ای و ریلی ایران ادامه یافته و به بندر امیرآباد در کناره‌های دریای خزر می‌رسد. از بندر امیرآباد، مسیر دریایی کریدور از درون دریای خزر آغاز شده و به آستراخان در روسیه می‌رسد که از آن نقطه گذر به مسکو و سپس به سوی شمال اروپا امکان‌پذیر می‌شود.

• مسیر سوم: معروف به مسیر شرقی که از بمبئی در هند آغاز می‌شود، به بندر عباس در ایران می‌رسد. پس از آن، مسیر زمینی داخل ایران شکل می‌گیرد و به بندر امیرآباد منتهی می‌شود. از این نقطه، مسیر از طریق شرق دریای خزر و عبور از ترکمنستان ادامه می‌یابد و در نهایت به روسیه و از آنجا به سمت شمال اروپا پیش می‌رود.

لذا با تدفیق در مسیرهای این کریدور ترانزیتی به دو ویژگی اساسی آن می‌توان پی برد که شامل:

۱. جذابیت کریدور شمال - جنوب با توجه به چندوجهی بودن و درگیر بودن بسیاری از کشوره؛
۲. شکلگیری بازدارندگی کریدوری برای کشورهای دخیل در این دالان استراتژیک.

راهبرد جمهوری اسلامی ایران در قبال کریدور

کریدور، اصطلاحی است که به مسیر یا دالانی اطلاق می‌شود که برای جابجایی و حمل‌ونقل کالا و مسافر به کار می‌رود. در یک کریدور می‌توان از روش‌های گوناگون حمل‌ونقل از جمله ریلی، جاده‌ای و دریایی بهره جست. همچنین، کریدورها می‌توانند مسیرهای انتقال انرژی، نفت و گاز را نیز در بر بگیرند. به‌طور کلی کریدورهای عبوری از ایران را می‌توان به دو دسته کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب و کریدورهای شرق-غرب تقسیم کرد:

- ۱) کریدور شمال-جنوب که در شهریور ۱۳۷۹ با هدف تقویت روابط تجاری و همکاری‌های حمل‌ونقلی بین کشورهای ایران، روسیه و هند بنا نهاده شد، با به جمع خود گرفتن ۱۱ عضو جدید از جمله آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان، به فعالیت خود ادامه داده است. این کریدور با هدف ایجاد دسترسی گسترده‌تر به بازارهای بین‌المللی برای طرف‌های مشارکت‌کننده، مسیرهای حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی را از خلیج فارس و اقیانوس هند به دریای خزر و از آنجا از طریق خاک روسیه به سمت سن پترزبورگ و نقاط دیگر اروپا می‌گشاید
- ۲) کریدور شرق-غرب که امروزه نقش جاده تاریخی ابریشم را ایفا می‌کند، پتانسیل بالایی برای تسهیل مبادله کالا بین چین و کشورهای آسیای مرکزی در شرق و شمال شرقی دارد. این کریدور تجاری می‌تواند به عنوان پلی برای دسترسی به بازارهای حوزه قفقاز، آسیای غربی و مناطق مجاور دریای مدیترانه عمل کند.

ایران، در مسیر حیاتی کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب قرار دارد و به لطف جایگاه استراتژیک خود، می‌تواند از فرصت‌ها و مزایای بسیاری برای پیشبرد اهداف ترانزیتی خود بهره‌مند شود. استفاده بهینه و به موقع از این فرصت‌ها، همراه با سرمایه‌گذاری‌های ضروری، می‌تواند تأثیر شگرفی در استفاده از موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد ایران برای

است. در آگوست ۲۰۱۶ نیز یک محموله آزمایشی از طریق ایران و آذربایجان به حرکت درآمد. در تاریخ ۳ دسامبر ۲۰۱۷، فاز اول بندر شهید بهشتی چابهار با حضور وزیر دولت هند، شری پون رادا کریشنان، افتتاح شد که این امر نشان دهنده پیشرفت‌های مستمر در زمینه سیاست‌ها و اقدامات اجرایی در سال‌های اخیر است (Shafkar Shinde, ۲۰۱۷).

مذاکرات و تلاش‌های جدی توسط سیاستمداران ایرانی در جریان است تا با ساخت یک خط راه آهن جدید که شمال بندر چابهار را به زاهدان وصل می‌کند، این بخش را به شبکه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) متصل سازند. این توافق در جریان سفر نخست وزیر هند، نارندرا مودی^۱، به ایران در ماه می سال ۲۰۱۶ به دست آمد. در راستای توسعه INSTC، دو آزمایش حمل‌ونقل انجام گرفته است: اولین آزمایش در آگوست ۲۰۱۴ توسط فدراسیون حمل‌ونقل هند (FFFAI) با موفقیت انجام شد و دومین آزمایش نیز در سال ۲۰۱۷ به انجام رسید.

در یکی از همایش‌های مربوط به کریدور شمال-جنوب در سال ۲۰۱۷، شافکار شیندی^۲ که معاونت فدراسیون انجمن‌های حمل‌ونقل هند را بر عهده دارد، به این نکته اشاره کرد که: «هدف اصلی ایجاد این کریدور، افزایش حجم تجارت بین کشورها و مناطقی که در مسیرهای مختلف کریدور قرار دارند، است. این افزایش تجارت از طریق کاهش هزینه‌ها و زمان نقل و انتقال کالا صورت می‌گیرد. تحقیقات انجام شده در مورد این مسیرها و همچنین مطالعات بعدی نشان داده‌اند که این کریدور می‌تواند هزینه‌های تجاری را تا حدود ۳۰ درصد و زمان حمل‌ونقل را تا حدود ۴۰ درصد نسبت به مسیرهای سنتی مانند کانال سوئز کاهش دهد» (Shafkar Shinde, ۲۰۱۷).

در گزارش اولین دوره آمده است: «مسیر پیشنهادی INSTC از طریق بندرعباس در ایران به روسیه و مقصد کشورهای مستقل مشترک المنافع در ترازیت از طریق ایران، می‌تواند

¹ Narendra Modi's trip

² Shankar shinde

بهترین مسیر با ترانزیت/هزینه بهینه برای صادرکنندگان/واردکنندگان هندی باشد؛ یعنی کالاها به بندرعباس در جنوب ایران حمل و از طریق جمهوری آذربایجان از طریق قطار و کامیون وارد روسیه شوند (Sarma, ۲۰۱۸: ۱۲۵).

دومین دوره، برای رفع تمام موانع بر سر راه عملیاتی شدن پروژه انجام شد. در مارس ۲۰۱۷، سه کشور با کاهش تعرفه‌ها به منظور تشویق تجارت فرامرزی از طریق کریدور شمال-جنوب موافقت کردند. از این رو، احساس خوش بینی در میان توسعه دهندگان و کشورهای عضو حاکم بوده، چون این توسعه این کریدور به واقعیت نزدیک‌تر شده است (Sarma, ۲۰۱۸: ۱۲۵).

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب موجب صرفه‌جویی قابل توجه‌ای در هزینه‌های حمل‌ونقل برای هند می‌شود، به طوری که برای هر ۱۵ تن بار، هزینه‌ها تا ۲۵۰۰ دلار کاهش پیدا می‌کند. این به معنای بهبود ۱۶۶ دلاری برای هر تن بار در مقایسه با نرخ‌های کنونی حمل‌ونقل دریایی از طریق بندر روتردام هلند است. از سوی دیگر، این کریدور به هند دسترسی جایگزینی به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی می‌دهد و از پاکستان که تاکنون مسیری کلیدی برای دسترسی به همسایگان شمالی بوده است، می‌گذرد. با شروع به کار این کریدور، هند فرصت‌های جدیدی برای ارتباط با بلوک‌های تجاری منطقه‌ای نظیر اتحادیه اقتصادی اوراسیا، اتحادیه آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا خواهد داشت. این مسیر تجاری همچنین به هماهنگ‌سازی قوانین ملی کمک کرده و زمینه‌ساز رونق اقتصادی و ایجاد محیط حقوقی یکنواخت بین کشورهای اوراسیایی است (Chriss, 2016). در مجموع، این کریدور یک «تغییر بازی» برای هند خواهد بود تا به‌عنوان یک بازیکن برجسته در فضای استراتژیک مهم اوراسیا، جایی که هند در طول تاریخ و به‌ویژه در عصر مدرن (۱۷۵۰ پس از میلاد تا ۱۹۰۰ م.) به‌عنوان یک بازیکن حاشیه‌ای باقی مانده است (Zucker, 2017: 7).

ایران به عنوان یک مسیر کوتاه، ایمن و مقرون به صرفه برای جابجایی کالا در کریدور شمال-جنوب شناخته می‌شود. علاوه بر این، کشور در زمینه انتقال انرژی از روسیه به مناطق مختلف مصرف، چه از طریق مکانیزم‌های سوپا و چه از طریق خطوط لوله، پتانسیل بسیار بالایی دارد و می‌تواند در این حوزه نقش محوری ایفا کند (تیشهیار، ۱۴۰۱: ۱). در پرتو تنش‌های موجود به دلیل مناقشه روسیه و اوکراین، روسیه و ایران تصمیم گرفته‌اند تا همکاری‌های استراتژیک خود را تقویت کنند. آن‌ها بر سر بهره‌برداری از کوتاه‌ترین مسیر در میان سه مسیر اصلی کریدور شمال-جنوب که از جمهوری آذربایجان می‌گذرد، به توافق رسیده‌اند. در این شرایط، احتمال دارد که روسیه تلاش‌های خود را برای قانع کردن ایران به اینکه کریدور زنگزور یکی از جزئیات مهم در کریدور شمال-جنوب است، افزایش دهد. همچنین ممکن است باکو به عنوان بخش مهم دیگری از این کریدور مورد توجه واقع شود (موحدیان، ۱۴۰۲: ۱).

ترکیه با ارائه یک پیشنهاد جدید، ایده‌ای را مطرح کرده است که طی آن کریدور شمال-جنوب را با مسیر پیشنهادی زنگزور ادغام کند. این اقدام می‌تواند به وابستگی بیشتر مسیرهای ترانزیتی ایران به باکو و ترکیه منجر شود که این امر در آینده ممکن است فشارها بر سیاست خارجی ایران برای حمایت از مقاصد ترکیه را تسهیل کند. در نتیجه، برای ایران مهم است که به دنبال تنوع‌بخشی به مسیرهای کریدوری خود باشد، از جمله از طریق مرز اینچه برون به سمت ترکمنستان و روسیه، افزایش بهره‌برداری از مسیرهای آبی دریای خزر با ساخت شناورهای بیشتر و توسعه مسیرهای جاده‌ای و ریلی از طریق ارمنستان تا بتواند وابستگی ترانزیتی خود به باکو و ترکیه را کاهش دهد (موحدیان، ۱۴۰۲: ۱).

کریدور فعلی شمال به جنوب سه شاخه گرگان ترکمنستان، آستارا روسیه و تبریز ایروان دارد. در صورت شکوفایی خط تبریز-ایروان-گرجستان، زنجان و تبریز مستقیماً به اروپا وصل می‌شوند و شکوفا خواهند شد و این را ترکیه نمی‌خواهد. ترکیه علی‌رغم تبلیغات اش می‌خواهد که تبریز، ارومیه و اردبیل برای اتصال اقتصادی به اروپا به آن وابسته باشند.

در حقیقت هدف پنهان ترکیه جلوگیری از تبدیل تبریز به یک شاهراه و هاب عظیم بین المللی ریلی است: زیرا تبریز می‌تواند مرکز تقاطع ریلی چین-تاجیکستان-ازبکستان-ترکمنستان-تبریز، دربند روسیه-بادکوبه-اردبیل-تبریز، گرجستان-ایروان-تبریز-بنادر جنوب، تبریز-نخجوان، تبریز-بازرگان-ترکیه، تبریز-ارومیه-ترکیه و تبریز-مراغه-عراق-سوریه، باشد. در صورت راه اندازی دالان زنگرور-سیونیک-نخجوان، تبریز، اردبیل و ارومیه از مرکزیت خواهند افتاد و به حاشیه جریان ترانزیت بین الملل می‌روند.

چالش‌های کریدور شمال - جنوب

علی‌رغم دستاوردهای اخیر، کریدور حمل‌ونقل بین المللی شمال-جنوب از زمان شکل‌گیری اولیه‌اش در سال ۲۰۰۲ هنوز به طور کامل به بهره‌برداری نرسیده است. این پروژه در طول سال‌ها با موانع متعددی روبرو بوده، از جمله بی‌میلی اقتصادی از سوی بخش‌های مختلف سرمایه‌گذار که شامل هم بخش خصوصی و هم نهادهای دولتی می‌شود، مسائل مربوط به امنیت ملی که برای کشورهای درگیر در توسعهٔ پروژه، به‌ویژه در جنبه‌های اقتصادی آن، دغدغه‌هایی ایجاد کرده است (Alizadeh and Hakimian, ۲۰۱۳: ۷۵).

در طول دهه ۲۰۰۰ و ادامه در سال‌های اولیه دهه ۲۰۱۰، این چالش‌ها هر گونه پیشرفت عملی پروژه را خنثی کردند. حتی امروزه برخی از آن چالش‌ها همچنان وجود دارند که در مسیر تحقق کامل آن وقفه ایجاد می‌کنند؛ بنابراین، دولت‌های ملی کشورهای توسعه‌دهنده باید اقدامات اصلاحی فوری انجام دهند تا اجازه ندهند پروژه در نیمه راه شکست بخورد یا پس از توسعه کامل، عملکرد ضعیفی نداشته باشد که در غیر این صورت به معنای از بین رفتن میلیاردها سرمایه‌گذاری خواهد بود. علاوه بر این، مشاهده می‌شود که شرکت‌های چندملیتی (MNC)^۱ و شرکت‌های خصوصی^۲ به‌طور مستمر در خارج از

^۱ The multi- national companies

^۲ private companies

گود برای توسعه INSTC باقی مانده‌اند. نگرانی‌های آن‌ها برای دخالت چندوجهی بود، از قرار گرفتن تحت تحریم‌های آمریکا علیه ایران، مواجه شدن با مشکل برای انجام آزادانه تجارت در هر قلمرو ملی به دلیل زیاده‌روی‌های دولت، گرفتار شدن در غارت‌های بوروکراتیک محلی و غیره (Mukherjee, 2016: 28).

یکی از عوامل مهمی که در موفقیت اقتصادی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) نقش دارد، مسئله تأمین مالی آن است. در حال حاضر، این کریدور به صورت یک پروژه منطقه‌ای عمل می‌کند و تأمین مالی بخش‌های مختلف آن و مسیرهای افزوده به جای وابستگی به یک نهاد یا شخص خاص، توسط طیف وسیعی از سرمایه‌گذاران انجام می‌گیرد.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب می‌تواند به طور قابل توجهی به کشورهای آسیای مرکزی که دسترسی به آب‌های آزاد ندارند، کمک کند. کشورهایی مانند تاجیکستان، افغانستان، قزاقستان و قرقیزستان می‌توانند از ایران به عنوان مسیری مقرون به صرفه برای دسترسی به دریاهای بین‌المللی استفاده کنند. ایران با ساخت و توسعه مسیرهای ریلی می‌تواند از طریق ترانزیت کالا این کشورها درآمدزایی کند. با این حال، چالش‌هایی نیز وجود دارد که مانع پیشرفت این کریدور می‌شوند، از جمله بهره‌وری نه چندان بالای ناوگان حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، نبود زیرساخت‌های کافی بندری، پیچیدگی‌های موجود در فرآیندهای ترانزیت بین‌المللی، فقدان یک ساختار واحد برای ترانزیت و همچنین چالش‌هایی که از سوی ایالات متحده و اسرائیل ایجاد می‌شود. این موارد می‌تواند تأثیر منفی بر سهم ایران از حمل‌ونقل ترانزیتی بین‌المللی و درآمدهای ناشی از آن بگذارد.

مزیت‌های توسعه کریدور شمال - جنوب

موقعیت ژئوپلیتیکی منحصر به فرد ایران همراه با زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای و همچنین دسترسی به سواحل وسیع در خلیج فارس، دریای عمان، دریای مکران و دریای خزر، فرصت‌های بی‌نظیری برای افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور فراهم می‌کند. در اینجا به برخی از مهم‌ترین مزایای کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب برای سیاست خارجی ایران اشاره می‌کنیم. این کریدور می‌تواند انگیزه‌ای برای توسعه زیرساخت‌های بندری با کیفیت بالا و کارآمد باشد که مطابق با استانداردهای بین‌المللی هستند و در نتیجه، می‌تواند نقش مهمی در جذب حمل‌ونقل بین‌المللی کالا ایفا کند.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب ارتباطات روسیه با کشورهای خلیج فارس و جنوب آسیا را بهبود می‌بخشد و توسعه حمل‌ونقل ترانزیت یورو آسیا را از طریق ارتباطات حمل‌ونقل داخلی تسهیل می‌کند (Ekaterina, 2020: 111). این کریدور جدید که روسیه قصد دارد به عنوان جایگزین مسیر موجود بمبئی - کانال سوئز - هامبورگ - سن پترزبورگ معرفی کند، می‌تواند ارتباط بین هند و کشورهایمانند ایران، روسیه، منطقه قفقاز و آسیای مرکزی را به میزان قابل توجهی سهل‌تر سازد. با توجه به تفاوت چشمگیر در زمان - تقریباً ۲۰ روز کمتر نسبت به مسیر کنونی - و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، ایران می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود به نحو احسن استفاده کند تا ترانزیت کالا از طریق این مسیر را تسهیل بخشد. طبق این طرح، کشتی‌های هندی در بنادر مکران واقع در جنوب ایران لنگر خواهند انداخت و سپس از طریق راه‌آهنی که از داخل خاک ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه می‌گذرد، به اروپا متصل خواهند شد. با به کارگیری این طرح، پیش‌بینی می‌شود که هزینه‌های ترانزیت دریایی کالا از هند به اروپا تا ۴۰ درصد کاهش یابد. این امر می‌تواند تأثیرات مهمی از نظر سیاسی برای ایران به همراه داشته باشد و جایگاه آن را به عنوان یک بازیگر کلیدی در حمل‌ونقل بین‌المللی تقویت نماید. (عریپور، ۱۴۰۰: ۱).

ایجاد یک منطقه آزاد اقتصادی در حوزه بندری می‌تواند به افزایش نقش و تأثیر ایران در عرصه‌های اقتصادی، اجتماعی، سرمایه‌گذاری و ساختاری منطقه کمک شایانی کند؛ بنابراین، می‌توان انتظار داشت که گسترش کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب تأثیرات مثبتی بر روی حمل‌ونقل و رشد اقتصادی منطقه داشته باشد. این امر نه تنها برای ایران بلکه برای کل منطقه و شرکای تجاری آن مزایای قابل ملاحظه‌ای به همراه خواهد داشت. (Ekaterina, 2020: 111). به‌طور کلی، این پژوهش نشان می‌دهد که توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب پیامدهای عملی قابل توجهی برای حمل‌ونقل و توسعه اقتصادی ایران به همراه دارد.

ایران به عنوان یک بازیگر کلیدی در برنامه‌های هند برای تقویت روابط خود با روسیه و کشورهای آسیای مرکزی و دیگر نقاط اوراسیا شناخته می‌شود. اطلاعات اخیر نشان می‌دهد که روسیه، ایران و آذربایجان در حال پیشبرد یک توافق سه جانبه هستند که هدف آن بهبود عملیات کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) است. این تلاش‌ها دستاوردهای مثبتی برای تجارت بین هند و روسیه در سال جاری به همراه داشته‌اند. در شش ماه اول سال ۲۰۲۲، صادرات ایران به هند به شدت افزایش یافته و به ۳۶۱ میلیون دلار رسیده است که بیشترین سهم را اقلام غذایی داشته‌اند. در مقابل، صادرات هند به ایران نیز در همین دوره با افزایش چشمگیر ۵۴ درصدی به ۱,۲۴۳ میلیارد دلار رسیده است. افزایش تجارت بیانگر این است که هر دو کشور در حال کار بر روی تقویت کانال‌های پرداخت برای تسهیل تجارت دوجانبه هستند، همانطور که سفیر ایران در هند در ماه می اعلام داشت.

علی باقری کنی، معاون وزیر امور خارجه ایران، توسعه بندر چابهار را برای تکمیل کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال به جنوب مهم دانست. هفته گذشته روزنامه اکونومیک تایمز هند گزارش داد که تعاملات زیادی بین هند و ایران در سال جاری با تمرکز بر تقویت مکانیسم‌های اتصال به‌ویژه INSTC و بندر چابهار وجود داشته است.

هند در کنار اقدامات اخیر برای تقویت زیرساخت‌ها در بندر استراتژیک چابهار، مشارکت دریایی خود را با ایران گسترش می‌دهد. هم‌زمان با سفر سارباناندا سونووال، وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه‌ها به ایران، دو طرف یادداشت تفاهمی در مورد شناسایی متقابل آیین‌نامه رفتار دریانوردان برای سفرهای نامحدود امضا کردند. این شامل دوره‌های آموزشی برای دریانوردان ایرانی در هند خواهد بود. به گفته افراد آگاه، این تفاهم‌نامه چشم‌اندازهای جدیدی از همکاری را در منطقه غربی اقیانوس هند باز خواهد کرد، زیرا هم هند و هم ایران کشورهای ابتکاری حاشیه اقیانوس هند (IOR) هستند. هند به همکاری دریایی سه جانبه شامل عمان و ایران در بلندمدت چشم دوخته است.

دولت ایران همچنین آمادگی دارد قراردادی بلندمدت با هند با اولویت توسعه ترانزیت کالا از طریق بندر چابهار منعقد کند. این قرارداد همچنین با هدف افزایش فعالیت‌های INSTC خواهد بود. سونوال از پایانه شهید بهشتی بندر چابهار بازدید کرد تا شش جرتیل متحرک بندرگاه را به شرکت هندی پورت گلوبال در منطقه آزاد تجاری چابهار در این بندر تحویل دهد. در این سفر دو کشور تصمیم گرفتند کمیته فنی مشترکی را برای عملکرد روان بندر تشکیل دهند. بندر چابهار احتمالاً به‌عنوان یک کانالیزور برای باز کردن پتانسیل عظیم تجاری در منطقه عمل خواهد کرد (financialtribune, 29, November, ۲۰۲۲). هند برای استفاده بهینه از کشورهای آسیای مرکزی و سایر کشورهای اوراسیا، این بندر را با INSTC متصل می‌کند. انتظار می‌رود این کریدور گزینه‌ای موازی با طرح کمربند و جاده چین ارائه دهد. همچنین برنامه‌هایی برای پیوند INSTC با مسیر دریای شمال از طریق قطب شمال روسیه غنی از منابع وجود داشته چون هند قصد دارد بندر چابهار را به آسیای جنوب شرقی و شرق آسیا متصل کند.

نقش روسیه در کریدور شمال - جنوب

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که در ابتدا از یک توافق سه جانبه میان روسیه، ایران و هند در سال ۲۰۰۰ ناشی شد، به منظور ایجاد یک مسیر

حمل و نقل بار کارآمدتر و سریع تر به وجود آمد. هدف از این کریدور، کاهش زمان و هزینه حمل و نقل میان این کشورها و ایجاد یک گزینه جایگزین برای مسیرهای سنتی بود. با گذشت زمان و به دنبال مزایای چشمگیری که این کریدور ارائه می داد، دیگر کشورها نیز علاقه مند به پیوستن به این پروژه شدند. این افزایش علاقه نشان دهنده ارزش استراتژیک و اقتصادی است که این مسیر ترانزیتی می تواند برای کشورهای درگیر در آن داشته باشد. این کریدور اکنون شامل مسیرهای زمینی، ریلی و دریایی است که امکان حمل و نقل کالاها را از هند به روسیه، ایران، آذربایجان و سپس به دیگر کشورهای اوراسیا و اروپا فراهم می آورد. با پیوستن کشورهای بیشتر به این مسیر، INSTC به یک شبکه ترانزیتی پویا و در حال رشد تبدیل شده است که می تواند بازارهای جدید را به هم متصل کرده و موجب تقویت روابط تجاری و اقتصادی در سراسر منطقه شود. توسعه و بهره برداری از کریدور شمال-جنوب همچنان ادامه دارد و با اجرای توافقات جدید و بهبود زیرساخت های حمل و نقل، انتظار می رود که این مسیر ترانزیتی نقش بیشتری در تجارت جهانی ایفا کند (کولایی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۱۵).

روسیه یکی از بازیگران اصلی در توسعه و پیاده سازی کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) است. این کریدور یک مسیر ترانزیتی است که قصد دارد کشورهای هند، ایران، آذربایجان، روسیه و سایر کشورهای شمالی را به یکدیگر متصل کند و به این ترتیب، مسیری سریع تر و اقتصادی تر نسبت به مسیرهای موجود از طریق کانال سوئز فراهم آورد. روسیه به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود که به عنوان یک پل بین اروپا و آسیا عمل می کند، نقش کلیدی در این کریدور دارد. این کشور امکانات و زیرساخت های حمل و نقلی خود را در اختیار این طرح قرار داده تا از طریق آن بتواند کالاها را به شکلی کارآمد و سریع حرکت دهد. با توجه به اینکه بخش عمده ای از مسیر INSTC از خاک روسیه می گذرد، روسیه نه تنها به عنوان یک مقصد تجاری بلکه به عنوان یک کشور ترانزیتی نیز منافع قابل توجهی خواهد داشت. روسیه در این کریدور،

هم به‌عنوان یک شریک تجاری و هم به‌عنوان یک فراهم‌کننده زیرساخت حمل‌ونقلی مهم عمل می‌کند. توسعه این کریدور می‌تواند به تقویت تجارت بین روسیه و کشورهای آسیایی و اروپایی منجر شود، همچنین می‌تواند به عنوان یک ابزار سیاسی برای افزایش نفوذ روسیه در منطقه و تقویت روابط با کشورهای درگیر در این مسیر مورد استفاده قرار گیرد.

رشد و تکامل شبکه‌های حمل‌ونقل اوراسیایی، مانند راه ابریشم نوین که از چین تا اروپا کشیده شده است، در تصمیم روسیه برای ایجاد کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب نقش داشته است. این راه ابریشم جدید که بخشی از آن از کنار مرزهای روسیه عبور می‌کند، بر توجه به اهمیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در ارتباطات بین‌المللی و تجارت افزوده است. کریدور شمال-جنوب که هم‌اکنون یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های حمل‌ونقل در خاک روسیه است، بخشی از تلاش‌های این کشور برای تقویت نقش خود به عنوان یک مرکز ترانزیتی مهم در اوراسیا می‌باشد. این کریدور قرار است تجارت بین هند، روسیه، ایران و سایر کشورهای اوراسیایی را تسهیل کند و به این ترتیب هزینه‌ها و زمان‌های حمل‌ونقل را کاهش دهد. توسعه این کریدور نه تنها می‌تواند به تقویت اقتصاد روسیه و افزایش تجارت با هند و ایران کمک کند، بلکه می‌تواند به تعمیق روابط روسیه با کشورهای منطقه و مشارکت در توسعه اقتصادی اوراسیا منجر شود. این پروژه نشان‌دهنده تمایل روسیه برای بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی خود و تبدیل شدن به یک قطب اصلی در شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی است.

پیشنهادات

برای بهره‌برداری کامل و مؤثر از کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب، تکمیل چندین اقدام اساسی ضروری است:

تسهیل و یکپارچه‌سازی تشریفات گمرکی: این امر شامل هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات گمرکی بین کشورهای مختلف درگیر در کریدور است تا از تاخیرهای غیرضروری در

مرزها جلوگیری شود. استفاده از سیستم‌های الکترونیکی برای اظهار کالا و پرداخت عوارض گمرکی می‌تواند به این فرایند کمک کند.

نوسازی و تجدید حمل‌ونقل ریلی و دریایی: ارتقاء زیرساخت‌های ریلی و ناوگان حمل‌ونقل دریایی برای افزایش ظرفیت و کارایی حمل‌ونقل کالا ضروری است. این شامل تعمیر و نوسازی راه‌آهن‌ها، خرید لوکوموتیو و واگن‌های جدید و به‌روزرسانی ناوگان کشتیرانی است.

بازسازی بنادر و ایجاد سیستم واحد مدیریتی: توسعه زیرساخت‌های بندری و بهبود امکانات لازم برای پشتیبانی از حجم بالای ترانزیت کالا مهم است. همچنین، ایجاد یک سیستم مدیریتی واحد یا اپراتور واحد که بتواند کل کریدور را به صورت یکپارچه اداره کند، می‌تواند به کاهش اختلافات مدیریتی و افزایش کارایی عملیاتی کمک کند.

این اقدامات به همراه همکاری‌های فرابخشی و بین‌المللی، می‌توانند سرعت، کارایی و امنیت کریدور شمال-جنوب را بهبود بخشند و آن را به یک مسیر حمل‌ونقل رقابتی در سطح جهانی تبدیل کنند.

نتیجه گیری

در عصر جدید، با گسترش جهانی شدن و تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، پروژه‌های حمل‌ونقل و ارتباطی اقتصادی اهمیت بسیاری یافته‌اند. کریدورهای ترانزیتی نه تنها نقش مهمی در تسهیل تجارت دوجانبه و چندجانبه دارند بلکه در تعیین روابط قدرت در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی نیز اثرگذار هستند. کریدور شمال-جنوب به عنوان نقطه اتصال مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا می‌تواند تأثیرات متعددی در همگرایی تجاری و منطقه‌ای داشته باشد. موافقت‌نامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، که در سال ۲۰۰۰ میلادی (شهریور ۱۳۷۹ شمسی) به امضا رسید، یک قدم بزرگ در جهت همگرایی اقتصادی بین کشورهای منطقه آسیای میانه و فراتر از آن است. هدف از این کریدور، افزایش کارایی و کاهش هزینه‌ها و زمان ترانزیت کالا بین کشورهای شمالی و جنوبی آسیا و اروپا است. این موافقت‌نامه نشان‌دهنده تعهد کشورهای ایران، هند و روسیه به همکاری مشترک برای توسعه یک مسیر ترانزیتی استراتژیک است و اقدام به تجهیز و بهبود زیرساخت‌های لازم مانند بنادر، جاده‌ها، ترمینال‌ها و خطوط ریلی می‌کنند. این تلاش‌ها نه تنها به تسهیل تجارت بین‌المللی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند به افزایش همکاری‌های سیاسی و اقتصادی بین کشورهای حاضر در این پروژه و حتی تأثیرگذاری بر توازن قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی منجر شود. کشورهای دیگری که در مسیر این کریدور قرار دارند نیز ممکن است برای بهره‌برداری از مزایای اقتصادی و استراتژیک آن، به تدریج به این پروژه بپیوندند. این امر می‌تواند به تقویت همگرایی منطقه‌ای و ایجاد یک شبکه گسترده‌تر حمل‌ونقل بین‌المللی کمک کند که پیامدهای آن فراتر از مسائل اقتصادی و شامل همکاری‌های سیاسی و فرهنگی نیز خواهد بود. راهبردهای جمهوری اسلامی ایران در قبال کریدور شمال-جنوب که از طریق آن ایران به کشورهای حوزه قفقاز، روسیه و اروپای شرقی دسترسی پیدا می‌کند، بر اهمیت ژئواکونومیک این مسیر تأکید دارد. این کریدور به عنوان یک مسیر استراتژیک برای

تجارت بین‌المللی شناخته می‌شود که می‌تواند نقش مهمی در توسعه اقتصادی ایران داشته باشد. هدف اصلی ایران از توسعه و بهره‌برداری از این کریدور افزایش حجم تجارت خارجی و تقویت جایگاه خود به عنوان یک بازیگر کلیدی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی است. نقش روسیه در این کریدور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیرا روسیه نه تنها یکی از مقاصد اصلی این مسیر است، بلکه به عنوان یک قدرت منطقه‌ای می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر ثبات و امنیت کریدور داشته باشد. ایران در تلاش است تا از طریق همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه با روسیه، شرایط را برای تسهیل و افزایش حجم ترانزیت کالا از طریق این کریدور فراهم آورد. این شامل سرمایه‌گذاری‌های مشترک در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، امضای توافق‌نامه‌های ترانزیتی و گمرکی و تسهیل رویه‌های تجاری است. توسعه کریدور شمال - جنوب می‌تواند به ایران کمک کند تا از تحریم‌های بین‌المللی عبور کرده و بازارهای جدیدی را برای صادرات خود باز کند. همچنین، این کریدور می‌تواند به عنوان یک مسیر جایگزین برای کریدورهای تجاری موجود که از طریق آب‌های ترکیه و کانال سوئز عبور می‌کنند، عمل کند که این امر اهمیت استراتژیک ایران را در تجارت جهانی افزایش می‌دهد.

منابع

پور رمضان، پرهام (۱۴۰۱). تحلیل تاثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال)، فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین المللی، شماره ۲.

سایت هانزا (۱۴۰۱). منظور از کریدور در حمل و نقل بین المللی چیست، قابل دسترسی از: <https://www.hansanav.com/articles/detail/what-is-a-transport-corridor/>

صدری، زهرا (۱۴۰۲). نیاز شدید روسیه به کریدور شمال - جنوب در سایه کارشکنی آذربایجان، دیپلماسی ایرانی، قابل دسترسی از:

<http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2020513>

عبدالمطلب، عبدالله (۱۳۹۵). بررسی میزان توجه به مؤلفه‌های هویت قومی و ملی بین دانشجویان کرد و آذری در دانشگاه تهران، پژوهش‌های راهبردی سیاست، شماره ۱۶.

عربیور، امیرحسین (۱۴۰۰). انسداد کانال سوئز فرصتی برای تقویت کریدور شمال- جنوب، دیپلماسی ایرانی، قابل دسترسی از:

<http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2001612/>

کریمی، علیرضا (۱۳۸۹). پژوهش در علوم سیاسی: رویکردهای اثبات‌گرا، تفسیری و انتقادی، تهران: دانشگاه امام صادق (ع).

کولایی، نوروزی زرمهری، عابد. (۱۴۰۱). همکاری ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان در ایجاد راه گذر شمال-جنوب و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران. فصلنامه سیاست، شماره ۳.

موحدیان، احسان (۱۴۰۲). ایران چگونه باید از منافع کریدوری خود در برابر آنکارا و باکو حفاظت کند، دیپلماسی ایرانی، قابل دسترسی از:

<http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2020342/>

نورعلی، حسن؛ احمدی، سید عباس (۱۳۹۹). بررسی نقش بندرها در نظریه جغرافیای سیاسی / ژئوپلیتیک و ارائه نظریه قدرت بندی، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، شماره ۵.

- Alizadeh, P., & Hakimian, H. (Eds.). (2013). *Iran and the global economy: Petro populism, Islam and economic sanctions*. Routledge.
- financialtribune, (29, November, 2022), 12m Tons of Russian Goods to Transit via Iran to India, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/116198/12m-tons-of-russian-goods-to-transit-via-iran-to-india>
- Brighi, Elisabetta & Hill, Christopher (2008), *Implementation and Behavior*, In: Steve Smith & Amelia Hadfield & Tim Dunne, *Foreign Policy; Theories, Actors, Cases*, London: Oxford University Pre.
- Contessi p.Nicola, (2020 March), "The Great Railway Game ", CSIS.
- Ekaterina, V., Kryukova. (2020). Concept for the Developmen of the North-South International Transport Corridor. 141-147. doi: 10.15688/EK.JVOLSU.2020.2.1
- Hriday, C arma. (2018). Turning the international North-South corridor into a "digital corridor". (9h., S
- Hriday, Ch., Sarma. (2018). Turning the international North-South corridor into a "digital corridor". (9)4.
- Mukherjee, A., Chanda, R., & Goyal, T. M. (Eds.). (2016). *Trade in services and trade agreements: perspectives from India and the European Union*. SAGE Publications India
- Shankar shined, (2017), *International North-South Transport Corridor (INSTC, 2017 Confer- emce)*, Mumbai, 28th.
- Zucker, J. (2017). *CliffsNotes AP World History Cram Plan*. Houghton Mifflin Harcourt.