



Examining the Position of the North-South Corridor among its Rival Regional Corridors

Saeed Jafari 

Graduated from Chabahar Maritime and Marine Sciences University, Chabahar, Iran

Ahmad Kazemi Gorji  *

Corresponding author, PhD in Marketing Management, Faculty of Management, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

Abstract

Objective: Despite benefiting from a suitable geographical location, Iran unfortunately has obtained little benefits in the field of transit. Among these, one of the cases that has been neglected in practice in recent decades is the North-South Corridor. The North-South International Corridor agreement was signed in 1379 in St. Petersburg, Russia, with the aim of connecting Northern Europe to Southeast Asia, by the Ministers of Transport of 4 countries: Iran, India, Russia and Oman. However, since that time, the capacities related to this corridor have not been used seriously, and this is despite the fact that during this period, competing corridors were developed in this direction. For this purpose, the present study intends to examine the advantages and possible challenges of this corridor in addition to examining the competing corridors of the North-South corridor. During the research, an attempt was made to answer the research problem based on descriptive and analytical approach. During the current research, the positions of the three countries of Iran, India and Russia as the main partners in the development of this transit corridor were examined and it was found that there are significant differences in the motives of the parties to participate in this project. In fact, due to this reason, during this period, real cooperation in this regard was not realized. In addition, three Indo-Arab-Israeli, Tapi and Zangzor regional corridors were examined, and it was found that two of them, the Indo-Arab-Israeli

*Corresponding Author: ak.gorji@gmail.com

How to Cite: Jafari, C., Kazemi Gorji, A. (2023). Examining the Position of the North-South Corridor among its Rival Regional Corridors. *Marine and Port Servicesch*, 1(1), 11-42.

Original research

Accepted: 11 November 2023

Review: 12 October 2023


Received: 11 September 2023



and Zangzor corridors, in addition to their economic importance, have a security nature for the Islamic Republic of Iran. Therefore, the necessity to adopt the right approach is felt more than ever. On the other hand, in order to prevent the negative economic effects caused by the TAPI Corridor, the option of buying and swapping Russian gas was proposed by Iran, and if this plan is successfully implemented, Iran will receive at least \$6 billion in revenue.

Keywords: North-South Corridor, India, Russia, Iran and One Belt One Road Corridor



بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه‌ای رقیب آن

سعید جعفری  دانش‌آموخته دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، ایران

احمد کاظمی  و گرجی *  دکتری رشته مدیریت بازاریابی، دانشکده مدیریت، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

چکیده

ایران با وجود بهره‌مندی از یک موقعیت جغرافیایی مناسب متأسفانه در مجموع منافع اندکی در حوزه ترانزیت به دست آورده است. در این میان یکی از مواردی که در طی دهه‌های اخیر در عمل نسبت به ظرفیت‌های سازنده آن کم‌توجهی شده کریدور شمال-جنوب می‌باشد. موافقت‌نامه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب در سال ۱۳۷۹ در شهر سن پترزبورگ روسیه باهدف اتصال اروپای شمالی به جنوب شرقی آسیا به امضای وزیران حمل‌ونقل ۴ کشور ایران، هند، روسیه و عمان رسید. با این وجود از آن برهه تاکنون از ظرفیت‌های مربوط به این کریدور به صورت جدی استفاده نشده و این در حالی است که طی این مدت کریدورهای رقیب در این مسیر توسعه پیدا کردند. به همین منظور پژوهش حاضر در نظر دارد تا علاوه بر بررسی کریدورهای رقیب کریدور شمال-جنوب، مزایا و چالش‌های احتمالی پیش‌روی این کریدور را مورد بررسی قرار دهد. در طی پژوهش تلاش شده تا بر مبنای رویکرد توصیفی تحلیلی به مسئله پژوهش پاسخ داده شود. در طی پژوهش حاضر مواضع سه کشور ایران، هند و روسیه به‌عنوان شرکای اصلی توسعه این کریدور ترانزیتی مورد بررسی قرار گرفت و مشخص شد که تفاوت‌های معناداری در انگیزه‌های طرفین از مشارکت در این پروژه وجود دارد. در واقع به همین دلیل در طی این مدت تشریک‌مساعی واقعی در این خصوص محقق نشد. همچنین سه کریدور منطقه‌ای هندی-عربی-اسرائیلی، تاپی و زنگزور مورد بررسی قرار گرفتند که مشخص شد از این میان دو کریدور هندی-عربی-اسرائیلی و زنگزور در کنار اهمیت اقتصادی‌شان دارای ماهیت امنیتی برای جمهوری اسلامی ایران هستند و در این موارد ضرورت اتخاذ رویکرد مناسب بیش‌ازپیش احساس می‌گردد. از طرف دیگر به‌منظور جلوگیری از اثرات سو اقتصادی ناشی از کریدور تاپی گزینه خرید و سوآپ گازی روسیه از طرف ایران مطرح شد که در صورت اجرای موفقیت‌آمیز این طرح حداقل درآمد ۶ میلیارد دلاری نصیب ایران خواهد شد.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۵

کلیدواژه‌ها: کریدور شمال-جنوب، هند، روسیه، ایران و کریدور یک کمربند یک جاده.

مقدمه

شرایط مربوط به تحریم بانک مرکزی، محرومیت ایران از سوئفت و تحریم خرید نفت ایران توسط آمریکا و اتحادیه اروپا باعث شد که متغیرهای کلان اقتصادی، نظیر رشد اقتصادی در ایران دچار تغییرات اساسی شوند (سادات اخوی و حسینی، ۱۳۹۶). وابستگی اقتصاد کشور به چنین عواملی از آن جهت مشکل‌زا است که تحت این شرایط توسعه صنایع داخلی درون‌زا نبوده و وابسته و شکننده خواهد ماند. از این رو ایجاد جریان با ثبات درآمد ارزی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و رسیدن به این مهم تنها از طریق استفاده از ظرفیت‌های داخلی ممکن است (محمدی، کازرونی و اصغرپور، ۱۳۹۸).

حمل و نقل عبوری یا ترانزیت کالا از جمله فعالیت‌هایی به حساب می‌آید که از جهت ایجاد درآمدهای با ثبات ارزی، ایجاد ارزش افزوده و فرصت‌های شغلی حائز اهمیت است. با رشد تجارت بین‌الملل و عدم انطباق محل تولید و مصرف کالاها، اهمیت ترانزیت و هزینه‌های ناشی از آن افزایش پیدا کرده؛ به طوری که این عامل نقشی تعیین‌کننده در تعیین الگوی تجارت خارجی کشورها بر عهده دارد (بهار و ونابل، ۲۰۱۱). لذا کشورهایی که در مسیر ترانزیت بین‌المللی قرار دارند، به دنبال این خواهند بود تا با فراهم آوردن بستری مناسب از این فرصت استفاده نمایند.

ایران در حدود ۶۰۰۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال و جنوب دارد. در قسمت جنوبی دسترسی به آب‌های آزاد، مجاورت با مناطق استراتژیک خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان از جمله مهم‌ترین مزیت‌های کشور به حساب می‌آید؛ در قسمت شمالی نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین مسیر ارتباط دریایی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است که می‌تواند نقش مهمی را در توسعه ترانزیت و تجارت میان این کشورها ایفا نماید (علی‌اکبری، ۱۳۹۴). از سویی دیگر در حال حاضر، ۴۲ کشور محصور در خشکی در جهان وجود دارند که از این میان شمار قابل توجهی از آن‌ها در همان منطقه‌ای هستند که ایران در آنجا قرار گرفته است. این کشورها برخلاف کشورهای محصور در خشکی اروپایی که عملاً مسائل مربوط به ترانزیتشان را حل کرده‌اند، با چالش‌های بسیاری در این خصوص مواجه هستند و ایران نزدیک‌ترین گزینه پیش‌روی آن‌ها برای دسترسی به دریای آزاد می‌باشد (نصرالهی،

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۶

حیدری و احمدیان، ۱۳۹۴). با وجود چنین موقعیت سوق‌الجیشی مناسب و سوابق تاریخی ایران در زمینه دریانوردی، منافع کسب‌شده از حوزه ترانزیت در کشور بسیار اندک بوده است. در این میان یکی از مواردی که در طی دهه‌های اخیر در عمل نسبت به ظرفیت‌های سازنده آن کم‌توجهی شده کریدور شمال-جنوب می‌باشد.

موافقت‌نامه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب در سال ۱۳۷۹ در شهر سن‌پترزبورگ روسیه باهدف اتصال اروپای شمالی به جنوب شرقی آسیا به امضای وزیران حمل‌ونقل ۴ کشور ایران، هند، روسیه و عمان رسید. با این وجود از آن برهه تاکنون از ظرفیت‌های مربوط به این کریدور به صورت جدی استفاده نشده است (فدورنکو، ۲۰۱۹).

در طی سال‌های اخیر در نتیجه سوء مدیریت‌های داخلی و همچنین بعضاً عدم اتخاذ رویکرد مناسب در برابر تحریم‌های بین‌المللی صورت گرفته بر علیه ایران، ظرفیت‌های ترانزیتی ایران یک‌به‌یک از سوی کریدورهای رقیب در حال ربه شده است. در واقع مهم‌ترین عامل برای انتخاب هر مسیر ترانزیتی ۳ عامل زمان، هزینه و امنیت می‌باشد که بررسی‌های صورت گرفته در خصوص مسیرهای ترانزیتی که از ایران عبور می‌کنند؛ نشانگر این واقعیت می‌باشند که این مسیرها به خصوص در دو عامل زمان و هزینه دچار ضعف‌های جدی هستند.

متأسفانه در طی سال‌های اخیر وجود نگاه تک‌بخشی به مسئله ترانزیت که ماهیتاً مسئله‌ای ملی و فرابخشی است؛ موجب گردیده تا اتخاذ برنامه‌ریزی‌های راهبردی در زمینه ترانزیت تنها محدود به وزارت راه و شهرسازی شود و در این مسیر سایر دستگاه‌ها در برنامه‌ریزی برای ترانزیت کشور نقش شایسته خود را ایفا نمایند. بخش قابل توجهی از این نگاه از خوش‌بینی بیش‌ازاندازه نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران نشأت می‌گیرد؛ که موجب جدی گرفته نشدن ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی برای رقابت ترانزیتی با سایر کشورها شده است. به‌طور قطع ادامه این روند باعث خواهد شد تا رفته‌رفته مزیت ترانزیتی ایران به‌عنوان یک مزیت از دست‌رفته برای کشور تلقی گردد.

به همین منظور پژوهش حاضر در نظر دارد تا علاوه بر بررسی کریدورهای رقیب کریدور شمال-جنوب، مزایا و چالش‌های احتمالی پیش‌روی این کریدور را مورد بررسی و پیشنهادهای لازم در این

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۷

خصوصاً را ارائه دهد. اهمیت پژوهش حاضر از آنجا نشأت می‌گیرد که به کارگیری یک رویکرد مناسب در خصوص کریدورهای ترانزیتی می‌تواند باعث فرصت ایجاد درآمدهای ارزی پایدار برای کشور شود. از سویی دیگر توسعه مزیت‌ها و جذابیت‌های مسیرهای ترانزیتی جدید باعث کاهش حجم کالاهای عبوری از مسیرهای ترانزیت عبوری از ایران شده که ادامه این روند باعث حذف کامل مسیرهای ترانزیتی ایران از عرصه تجارت جهانی و در نتیجه افزایش میزان انزوای بین‌المللی ایران خواهد شد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۰).

پژوهش حاضر در نظر دارد تا با استفاده از روش پژوهش توصیفی-تحلیلی و استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای به سؤالات ارائه شده پاسخ دهد. جمع‌آوری داده‌های مربوط به پژوهش نیز از طریق روش فیش‌برداری (با مراجعه به منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی نظیر کتب، مقالات، پایگاه‌های خبری و...) خواهد بود. تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش نیز از نوع کیفی و به صورت توصیفی-تحلیلی خواهد بود.

در همین راستا در ادامه پژوهش حاضر تلاش خواهد شد تا مزایای توسعه کریدورهای ترانزیتی در کشور مورد بررسی قرار بگیرند و در ادامه نیز ابعاد مختلف کریدور ترانزیتی شمال-جنوب مورد بررسی قرار خواهد گرفت. سپس بعد از بررسی کریدورهای رقیب تلاش خواهد شد تا بر مبنای موارد عنوان شده پیشنهادهایی ارائه گردد.

کریدورهای اقتصادی

کریدورهای تجاری به مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی اطلاق می‌گردد که عوامل اقتصادی را در امتداد یک جغرافیای مشخص به هم وصل می‌کنند. هدف اصلی از توسعه مسیرها رشد اقتصادی کشورها از راه افزایش رقابت و تجارت با کشورهای هدف می‌باشد (گرین و سندبروک، ۲۰۲۱). هر کدام از این مسیرها عموماً بر مبنای قوانین ملی آن کشورها تعیین می‌شوند. به همین دلیل در مسیر توسعه کریدورها ضروری است که این قوانین اغلب با کشورهای در طول مسیر کریدور از طریق تفاهم‌نامه‌های دوجانبه و یا در برخی از موارد توافق‌نامه‌های منطقه‌ای هماهنگ باشند. از این رو توسعه کریدورهای بین‌المللی باعث ترویج یکپارچگی منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی میان کشورهای همسایه خواهد شد (مارکس و مورگان، ۲۰۲۱).

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۸

درواقع همان‌طور که آرویس (۲۰۱۱) عنوان نمود کریدورهای اقتصادی را می‌توان به‌عنوان رویکردی نوین جهت استفاده مؤثر از جغرافیای اقتصادی در جهت تلاقی یکپارچگی اقتصادی منطقه‌ای و رشد فراگیر در نظر گرفت. البته در این میان توجه به این نکته نیز ضروری می‌باشد که عموماً این یکپارچگی بر مبنای ارزش‌ها و قواعد موردنظر هاب‌های اقتصادی فعال در طول مسیر کریدورها تعریف می‌شود. به‌طور کلی در کنار لزوم توسعه زیرساخت‌های مربوط به کریدورهای اقتصادی توجه به برخی از عوامل دیگر نظیر ساختار صنعتی، تجارت و ترکیب صادراتی کشورها نیز حائز اهمیت می‌باشد. در ادامه نوشتار حاضر به برخی از این موارد به‌صورت موردی اشاره خواهد شد.

- ورود به حوزه تجارت، به‌ویژه صادرات، مستلزم یادگیری اولیه و سرمایه‌گذاری قابل توجه در هزینه‌های ثابت است؛ بنابراین، صادرکنندگان جدید برای موفقیت مشکل نقدینگی دارند و نرخ خروج آن‌ها بالاست. در چنین شرایطی طبیعی است که تجار و صادرکنندگان بزرگ نسبت به شرکت‌های کوچک و متوسط چشم‌انداز بهتری برای ورود به بازارهای جدید و گسترش بازارهای موجود داشته باشند. طبیعی است که هرچقدر تعداد این دسته از تجار و یا بازرگانان با قابلیت صادراتی بالا در یک کشور بیشتر باشد؛ مسیرهای کریدوری مربوط به آن کشورها نیز از قابلیت‌های بیشتری برخوردار خواهد بود.

- اقتصادهای با درآمد بالا سهم بالایی از محصولات پیچیده در بین صادرات خود دارند و بنابراین پیچیدگی صادراتی بالا و سهم پایینی از محصولات کمتر پیچیده دارند. افزایش پیچیدگی صادرات بهترین پیش‌بینی‌کننده رشد درآمد در یک اقتصاد است. اقتصادهای با درآمد بالا در مرکز فضای محصول قرار دارند، درحالی‌که اقتصادهای کم‌درآمد در حاشیه باقی می‌مانند.

- میزان صادرات محصولات فاسدشدنی در یک کشور از جمله سایر عوامل حائز اهمیت در خصوص قابلیت توسعه کریدورهای یک منطقه جغرافیایی می‌باشد. درواقع هزینه‌ها و زمان جابجایی کالاهای فاسدشدنی کشاورزی در امتداد زنجیره‌های ارزش جهانی به‌طور قابل توجهی با موارد غیرقابل فاسدشدن متفاوت است. تعیین شدت تجارت کشاورزی صادرات از یک منطقه برای تعیین سرمایه‌گذاری موردنیاز برای ایجاد و افزایش رقابت در طول زمان در این بخش از فضای محصول ضروری است.

- میزان بهره‌وری نیروی کار و سرمایه نیز از آن جهت که بر روی قدرت صادراتی یک منطقه جغرافیایی

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۹

تأثیرگذار است؛ این قابلیت را دارد که بر روی میزان موفقیت یک کریدور اقتصادی اثر بگذارد.

- به غیر از موارد عنوان شده، عواملی نظیر میزان تراکم جمعیتی در مناطق، میزان توسعه یافتگی زنجیره ارزش جهانی در یک منطقه اقتصادی، میزان شباهت ترکیب صادراتی و وارداتی کشورهای فعال در طول یک کریدور اقتصادی، توسعه شبکه‌های اطلاعاتی و ... از جمله مهم‌ترین مواردی هستند که بر روی توسعه کریدورهای اقتصادی اثرگذار هستند (آسوکورالا و نارایانان، ۲۰۱۸ و براوی، میراژ و صدیقی، ۲۰۱۷).

بر اساس برآوردهای به عمل آمده در خصوص درآمدهای ناشی از تکمیل زیرساخت‌های کریدوری کشور می‌توان پیش‌بینی نمود که به ازای هر تن بار ترانزیتی درآمدی معادل ۱۰۰ دلار برای کشور ایجاد خواهد شد. با توجه به ظرفیت ۸۰ میلیون تنی ترانزیت کشور در طول یک سال بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که ایران قابلیت کسب درآمد سالانه ۸ میلیارد دلار درآمد ارزی از محل ترانزیت خواهد داشت. در این حالت درآمد سالانه ایران از ترانزیت به تنهایی بیشتر از یک چهارم کل صادرات غیرنفتی خواهد بود. البته این در حالی خواهد بود که از تمام ظرفیت ترانزیتی کشور در طول سال استفاده شود؛ اما در وضعیت فعلی و بدون اضافه کردن زیرساخت‌های جدید به شبکه حمل و نقل کشور و صرفاً از طریق برخی اقدام‌های مدیریتی تسهیلگری و روان‌سازی رویه‌ها در تشریفات گمرکی و تبادلات مرزی و بهره‌گیری از دیپلماسی حمل و نقل، می‌توان ظرفیت ترانزیتی کشور را به ۲۰ میلیون تن با درآمد ارزی بیش از ۲ میلیارد دلاری رساند. از همین روی در برنامه هفتم توسعه نیز در طی بخش‌های مختلف به اهمیت مقوله ترانزیت تأکید شده که خلاصه‌ای از این موارد در جدول شماره ۱ به آن اشاره شده است.

جدول ۱. موضوعات مرتبط با حمل و نقل در لایحه ۵ ساله هفتم توسعه کشور

ردیف	عنوان فصل	شماره ماده	موضوع کلی
۱	فصل ۳- اصلاح ساختار بودجه	۱۹	ساماندهی طرح‌های عمرانی
۲	فصل ۱۰- طرح‌های کلان پیشران و زنجیره ارزش	۴۸	ایجاد کریدورهای ریلی و راه آهن سریع‌السیر
۳	فصل ۱۲- ترانزیت و	۵۶	اهداف کمی در بخش‌های مختلف ترانزیت و اقتصاد دریامحور

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۰

ردیف	عنوان فصل	شماره ماده	موضوع کلی
۴	اقتصاد دریا محور	۵۷	مدیریت ترانزیت (تعیین نهاد متولی با شرح وظایف) و غیر مرتبط با ترانزیت از جمله اشاره محدود به موضوعاتی در بخش های هوایی (واگذاری بهره برداری فرودگاه ها به بخش خصوصی) و ریلی (واگذاری لوکوموتیوها)، مدیریت لجستیک و ...
۵		۵۸	مشوق ها و حمایت ها (بعضاً مرتبط و غیر مرتبط با ترانزیت)
۶		۵۹	مرتبط با حمل و نقل جاده ای و غیر مرتبط با ترانزیت
۷		۶۱	مرتبط با بنادر بازرگانی و مسافری جنوب کشور
۸	فصل ۱۸- سیاست داخلی و ارتقای سلامت اجتماعی	۸۵	مرتبط با ایمنی راه ها

با توجه به اینکه موضوع اصلی نگارش حاضر مربوط به کریدور شمال- جنوب می باشد؛ در قسمت بعدی کریدور شمال جنوب معرفی خواهد شد.

کریدور شمال - جنوب

مسیر مربوط به کریدور شمال جنوب نخستین بار در قرن ۱۵ میلادی توسط یک تاجر روسی به نام نیکیتین مورد استفاده قرار گرفت. بعدها نیز در طی جنگ جهانی دوم به منظور پشتیبانی از تدارکات نظامی شوروی مورد استفاده قرار گرفت. با فروپاشی شوروی در سال ۱۹۹۱ هند خود را در مواجهه با دو تهدید جدی یافت: ۱- از دست رفتن اصلی ترین و مطمئن ترین تأمین کننده تسلیحاتی خود ۲- از دست دادن مهم ترین شریک خود جهت مقابله با چین.

به همین دلیل سیاست اصلی هند به این سمت رفت که همچنان روابط نزدیک خود با روسیه را نگاه دارد و به واردات تسلیحات روسی ادامه داد تا از این طریق بتواند روابط ویژه میان خود با مسکو را برقرار سازد. در طی سال های ابتدایی تشکیل کشور روسیه رهبری این کشور بر عهده یلتسن بود.

استقرار دولت جدید روسیه در دوره ای تحت عنوان گذار سه گانه محقق گردید. دلیل این نام گذاری نیز به ۳ مرحله لازم برای تشکیل دولت روسیه در آن برهه اشاره دارد. در مرحله اول نیاز بود تا دولت و

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۱

هویت ملی جدید در این کشور تعریف شود. در مرحله دوم هدف این بود که با به کارگیری رویکرد دموکراسی این کشور را در مسیر آزادی‌های دموکراتیک قرار دهند. در نهایت هدف مرحله سوم جایگزینی سیستم بازار محور به جای سیستم اقتصادی متمرکز بود. آن‌ها امیدوار بودند که از این طریق بتوانند متوسط درآمد سرانه مردم این کشور را افزایش دهند؛ اما آنچه در واقعیت اتفاق افتاد این بود که عملاً دولت یلتسن با شکست مواجه شد. برخی از مهم‌ترین دلایل شکست دولت یلسن عبارت است از:

۱- وضعیت بحرانی اقتصاد روسیه در آن برهه: عواملی نظیر وجود تورم بالا، بدهی خارجی زیاد، رکود شدید، شدید سرمایه‌گذاری و کاهش درآمدهای مالیاتی همگی باعث شده بودند تا دولت جدید از منابع مالی اندک بهره‌مند باشد.

۲- از لحاظ سیاسی نیز به خاطر ضعف گروه‌های سیاسی اقلیت در دوران شوروی عملاً در دوره جدید نیز قدرت در اختیار سیاستمداران دوران شوروی قرار داشت. در واقع در چنین شرایطی که منابع مالی برای کسب و کارها و سازمان‌ها از اهمیت بالایی برخوردار بود، عملاً مسیر دسترسی به این منابع تنها از طریق برخورداری از شبکه حمایتی دولتی دوران شوروی میسر بود. از سوی دیگر مقاومت حامیان شکست‌خورده شوروی که حتی با وجود فروپاشی آن نیز از قدرت و جایگاه تأثیرگذاری برخوردار بودند، باعث ایجاد چالش‌های شدیدی برای دولت جدید شد. مشکلات در این برهه به حدی بود که حتی در ژانویه سال ۱۹۹۳ تورم ماهیانه به ۲۲۵ درصد رسید و عملاً اعتراضات زیادی در سرتاسر کشور شکل گرفت (کانلی، ۱۴۰۰).

سرانجام از سال ۱۹۹۹ رفته‌رفته با بر سر کار آمدن پوتین ثبات اقتصادی و سیاسی در روسیه ایجاد شد. در آن برهه پوتین تلاش نمود تا با به کارگیری یک سیاست عمل‌گرایانه روابط روسیه را با کشورهای دیگر تقویت نماید. یکی از مهم‌ترین این کشورها هند بود. مهم‌ترین انگیزه دو طرف برای ایجاد شراکت استراتژیک بازپس‌گیری مواضع خود به‌عنوان قدرت‌های بزرگ بود. به همین دلیل در طی همان سال‌ها بحث راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب با همراهی روسیه و هند پایه و اساس یک کریدور دریایی، زمینی و ریلی را مطرح نمود که کشورهايشان را از طریق ایران، آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به یکدیگر متصل نمود. البته شاید در آن مقطع تصمیم‌گیرندگان روسی همچنین فکر می‌کردند که اقتصاد رو به رشد صادرات محور چین می‌تواند از یک کریدور حمل‌ونقل مانند کریدور شمال-جنوب استفاده کند، اما

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۲

در نهایت پکن ابتکارات ژئوپلیتیکی خاص خود را داشت و یک شبکه زیرساخت تجاری عظیم تحت عنوان ابتکار یک کمربند و یک راه را توسعه داد (صلح‌دوست^۱، ۲۰۲۱).

در ادامه در طی زمان‌های مختلف کشورهای آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، بلاروس، تاجیکستان، قرقیزستان، عمان، سوریه، ترکیه، اوکراین و بلغارستان (ناظر) به این کریدور پیوستند.

به‌طور کلی این کریدور سه مسیر شامل دو مسیر زمینی و ریلی شرق و غرب دریای خزر و نیز مسیر ترکیبی زمینی دریایی: روسیه - دریای خزر - ایران را شامل می‌شود. در بخش ریلی شرق دریای خزر، کریدور شمال - جنوب هم‌اینک فعال است. کالاها در این مسیر با گذر از روسیه و قزاقستان از یکی از دو مرز ریلی ایران در سرخس و اینچه برون وارد کشورمان می‌شود و از طریق خط آهن به بندرعباس می‌رسد. مسیر غربی کریدور شمال - جنوب نیز از مسیر آستاراخان - ماخاچکالا (روسیه) - سامور آذربایجان و آستارا وارد خاک ایران شده و از طریق شبکه ریلی کشور به سمت بندرعباس حرکت می‌کند. به‌منظور تکمیل مسیر غربی این کریدور توافقنامه‌ای میان ایران و روسیه منعقد گردید که به‌موجب آن قرار است تا سال ۲۰۲۷ خط ریلی رشت - آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر تکمیل گردد. بر اساس برآوردهای به‌عمل آمده حجم کل ترانزیت کالا در مسیر غربی کریدور شمال - جنوب امکان افزایش تا حدود ۳۰ میلیون تن را دارد. در بلندمدت روسیه قرار است ۱,۳ میلیارد یورو برای ساخت این خط سرمایه‌گذاری کند. پس از تکمیل بخش فوق‌الذکر از راه آهن، یک کریدور راه آهن از روسیه به بنادر جنوبی ایران تشکیل می‌شود که دسترسی مستقیم به خلیج فارس را برای بارهای روسیه باز می‌کند.

از طرف دیگر مسیر دریایی نیز از طریق مسیر دریای خزر امکان ارسال محموله‌ها از طریق بنادر آستاراخان، ماخاچکالا و بندر اولیای روسیه به سمت بنادر ایران وجود دارد و در ادامه محموله‌ها از طریق مسیر زمینی و ریلی به سمت بندرعباس ارسال خواهند شد (وینوکوروف، آهونبائف و زابوئف^۲، ۲۰۲۲).

از جمله نکات قابل توجه در خصوص کریدور شمال-جنوب احتمال پیوستن بندر چابهار ایران به این پروژه می‌باشد. در حال حاضر ظرفیت فعلی این بندر معادل ۲,۵ میلیون تن می‌باشد و برنامه‌ریزی‌هایی در جهت افزایش آن به مقدار ۱۲,۵ میلیون تن صورت گرفته است. در واقع مزیت اصلی بندر چابهار به نسبت

-
1. Solhdoost
 2. Vinokurov, Ahunbaev & Zaboiev

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۳

بندرعباس آبخور بزرگ‌تر آن برای کشتی‌ها و امکان بارگیری کشتی‌های باری بزرگ‌تر از ۱۰۰ هزار تن می‌باشد.

در مجموع راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب مزایای بسیاری برای کشورهای عضو به همراه خواهد داشت که مواردی نظیر کاهش هزینه‌های زمانی و مالی مربوط به جابه‌جایی محموله‌ها در حدود ۳۰ الی ۴۰ درصد، افزایش میزان تجارت برای کشورهای عضو در طول این مسیر، ارتقاء دسترسی به بازار بین‌المللی از طریق حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی کشورهای طرف این موافقت‌نامه؛ و تأمین امنیت سفر و ایمنی کالا از جمله مهم‌ترین این موارد به حساب می‌آیند. در کنار این موضوع باید توجه داشت که اجرای موفقیت‌آمیز این طرح در کنار مزایایی که به همراه دارد؛ چالش‌هایی در زمینه‌های مختلف نظیر کمبود امکانات جهت توسعه زیرساخت‌ها، مشکلات مربوط به عدم هماهنگی رویه‌های گمرکی، مسائل مربوط به تأمین مالی زیرساخت‌های موردنیاز، سطح پایین کانتینرسازی موجود در مسیر، فقدان قوانین مشترک گذرگاه مرزی بین کشورهای شرکت‌کننده، مشکلات امنیتی و تروریستی موجود و در نهایت محدودیت‌های موجود در زمینه بیمه و ... از جمله مهم‌ترین مشکلات موجود به حساب می‌آیند.

با وجود این مزایا و معایب کلی، توجه به این نکته نیز ضروری است که هر کدام از بازیگران فعال در این کریدور مسائل مربوطه را از زاویه دید خود موردبررسی قرار می‌دهند. به همین منظور در ادامه نوشتار حاضر تلاش خواهد شد تا مسئله مربوط به این کریدور از منظر کشورهای هند، روسیه و ایران موردبررسی قرار بگیرند.

• هند

همان‌طور که پیش‌ازاین به آن اشاره شده بود تا پیش از سقوط شوروی به کارگیری رویکرد ضد امپریالیستی از جانب هند باعث شده بود تا میزان همکاری‌های این کشور با آمریکا به کمترین حد ممکن خود برسد و از طرف دیگر شوروی اصلی‌ترین تأمین‌کننده تسلیحات نظامی برای هند بود؛ اما با سقوط شوروی با وجود تلاش‌های مسکو در جهت بهبود روابط خود با دهلی‌نو آمریکا به‌عنوان اصلی‌ترین تأمین‌کننده نظامی برای هند شناخته می‌شود. حتی بر اساس تفاهم‌نامه تبادل لجستیک در سال ۲۰۱۶ دو طرف متعهد شدند تا با ایجاد استانداردها و سیستم‌های نظامی مشترک به سطح جدیدی از همکاری‌های نظامی دست پیدا کنند. بنا

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۴

به اعتقاد بسیاری از اصلی‌ترین دلایل نزدیکی هند و آمریکا رقابت ژئوپلیتیک هر دوی آن‌ها با چین می‌باشد (عباسی، بخشینانی، کاظمی، ۱۴۰۰).

از همین روی در طی سال‌های اخیر هند در جهت توسعه روابط خود و به‌منظور جلوگیری از گسترش هژمونی چین در منطقه آسیای مرکزی و غرب و شرق آسیا تلاش کرده است که با کشورهای این منطقه رابطه نزدیکی برقرار کند. یکی از راه‌های اصلی رقابت چین و هند در خصوص توسعه مسیرهای تجاری و کریدورها در این منطقه می‌باشد. در حال حاضر مسیر کریدوری که بیشترین توجه را در جهان به سمت خود جلب کرده، مربوط به مسیر کریدور یک کمر بند یک جاده می‌باشد. باوجود مزایای بسیار زیادی که این طرح برای کشورهای عضو دارد اما هند به دلیل تهدیدات ژئواستراتژیک و امنیتی ناشی از این کریدور نگاه مثبتی نسبت به آن ندارد. از همین روی نوع نگاه هند نسبت به کریدور شمال-جنوب در کنار اهمیت اقتصادی آن در واقع مقابله با طرح یک کمر بند یک جاده نیز می‌باشد. در واقع هند به دنبال این است که از این طریق به بخشی از تهدیدات منطقه‌ای خود پاسخ دهد (پورشاسامان و آنیکریشنان، ۲۰۱۹).

ازجمله نکات قابل توجه در خصوص سیاست‌های هند در خصوص توسعه مسیرهای ترانزیتی در ایران را می‌توان در نگاه این کشور نسبت به پروژه توسعه بندر چابهار مشاهده نمود.

هند ازجمله مهم‌ترین کشورهایی بود که تمایل بسیار زیادی برای حضور در این پروژه داشت. نخستین بار در جریان سفر آیت‌الله خاتمی (رئیس‌جمهور وقت ایران) به هند در سال ۲۰۰۳ دو کشور به توافق رسمی برای توسعه بندر چابهار دست یافتند. در ادامه ایده توافق سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان نیز طی همان سال به‌طور رسمی اعلام شد. در سال‌های بعد با بر سرکار آمدن دولت دکتر احمدی‌نژاد، به دلیل روند فزاینده‌ی اعمال تحریم‌های بین‌المللی بر علیه ایران، همکاری با طرف هندی در راستای توسعه بندر چابهار عملاً متوقف شد (شارما، ۲۰۲۱).

با گذشت سال‌ها و با بر روی کار آمدن دولت آقای روحانی، توافق هسته‌ای موسوم به برجام در سال ۲۰۱۵ به امضای طرفین رسید و زمینه‌ی لازم برای تعلیق تحریم‌های آمریکا فراهم شد. در چنین شرایطی در جریان سفر رئیس‌جمهوری افغانستان و نخست‌وزیر هند به ایران در سال ۱۳۹۵، سه کشور موافقت‌نامه

-
1. Purushothaman & Unnikrishnan
 2. Sharma

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۵

اقتصادی سه‌جانبه توسعه بندر چابهار در جنوب شرقی ایران را امضا کردند. از جمله مهم‌ترین نکاتی که در این پیمان قید و طرف هندی موظف به اجرای آن شد؛ عبارت‌اند از:

- شرکت India Ports Global توافق کرد تا ظرف ۱۸ ماه سرمایه‌گذاری به میزان ۸۵ میلیون دلار به‌منظور توسعه ۲ اسکله کانتینری و ۳ اسکله چندمنظوره در بندر چابهار انجام دهد. در مقابل توافق شد که اداره این بندر تا ۱۰ سال به عهده طرف هندی باشد (بر اساس بند قیدشده در قرارداد این مدت‌زمان قابل تمدید خواهد بود). همچنین از سال سوم قرارداد به بعد شرکت هندی موظف به انجام عملیات مربوط به تخلیه و بارگیری ۳۰ هزار کانتینر ۲۰ فوتی به‌صورت سالانه در بندر چابهار خواهد بود. البته این مقدار طی هر سال به‌صورت تصاعدی افزایش پیدا می‌کند، به‌نحوی که در سال دهم عدد آن به ۲۵۰ هزار خواهد رسید.
 - شرکت راه‌آهن دولتی هند تحت عنوان IRCON International موظف بود که به‌منظور تسهیل انتقال کالا از چابهار به افغانستان و اتصال شبکه ترانزیتی هند به شبکه ریلی ایران، راه‌آهنی به طول ۵۰۰ کیلومتر در مسیر چابهار-زاهدان احداث نماید.
 - در بخشی از این توافقنامه قید شد که طرف هندی موظف به انجام سرمایه‌گذاری ۱ میلیون کرور^۱ رویه‌ای در منطقه آزاد چابهار بود. این سرمایه‌گذاری شامل بخش‌های متنوعی نظیر صنایع آلومینیوم و کارخانه تولید کود اوره بود (چادوری^۲، ۲۰۱۶).
- پس از مدتی این توافق نیز در مسیر توافق سال ۲۰۰۳ قرار گرفت. با بر روی کار آمدن دولت ترامپ در آمریکا و اعمال دور جدید تحریم‌های این کشور علیه ایران، مجدداً طرف هندی نسبت به انجام تعهدات خود عقب‌نشینی نمود. البته عاملی که باعث شده بود تا هنوز عده‌ای نسبت به اجرای تعهدات از طرف هند امیدوار باشند، اعلام معافیت تحریمی بندر چابهار ایران از طرف آمریکا در سال ۲۰۱۸ بود. بر اساس بیانیه‌ای که از طرف مقامات آمریکایی منتشر شده بود، مقرر شد تا بندر چابهار در راستای هدف توسعه و بازسازی افغانستان از تحریم‌های اعمالی آمریکا معاف باشد. نکته قابل توجه در خصوص این معافیت آن بود که تنها **محدود** به ارسال گروه‌های کالایی خاصی نظیر برخی از فرآورده‌های نفتی و یا ارسال کمک‌های بشردوستانه به مقصد کشور افغانستان می‌شد. از طرف دیگر در این بیانیه قید شد که این استثنا شامل حال برخی از نهادها نظیر سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و یا عوامل و وابستگان آن‌ها نمی‌شود (زین بسروی^۳، ۲۰۲۰). در واقع حتی پس‌از این بیانیه نیز، سایه سنگین تحریم‌های آمریکا بر علیه ایران در مواردی به‌غیر از

۱. در سیستم عدد کشورهای جنوب آسیا هر کرور معادل ۱۰ میلیون می‌باشد.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۶

افغانستان بر سر بندر چابهار سنگینی می کند.

در طی این مدت با گذشت بیش از ۴ سال از توافق امضا شده با طرف هندی با وجود اعلام معافیت بندر چابهار ایران از تحریم های آمریکا، مهم ترین اقدامات صورت گرفته از طرف هند در بندر چابهار در موارد زیر خلاصه می شود:

- ارسال محموله ۷۵ هزار تنی گندم به افغانستان در قالب کمک های انسان دوستانه از مسیر بندر شهید بهشتی چابهار
- ارسال ۱۸۹۰ تن شکر صادراتی بخش خصوصی هند از مسیر بند چابهار ایران به افغانستان
- ارسال ۲۵ تن حشره کش به ایران از مسیر بندر چابهار در راستای مقابله با هجوم ملخ های صحرائی
- تأمین ۶ دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی به ارزش ۲۴ میلیون دلار برای بندر چابهار (پاتیک^۱)، ۲۰۲۱، خبرگزاری ایرنا، (۱۳۹۹).

از سویی دیگر تعلق طرف هندی در اجرای پروژه خط آهن چابهار- زاهدان باعث شد تا شرکت IRCON International از طرف ایران از این پروژه کنار گذاشته شود. در ادامه این پروژه از محل صندوق توسعه ملی با اعتباری معادل ۳۰۰ میلیون یورو به قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا واگذار شد. نکته جالب نیز در این خصوص آن بود که طرف هندی نه تنها خود به تعهداتش در قبال این مسیر ریلی عمل نکرد، حتی در خصوص واگذاری این پروژه به قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا اعتراض نموده و خواستار تغییر پیمانکار این پروژه از طرف ایران بوده است (چودھاری^۲، ۲۰۲۰ و خبرگزاری ایرنا، ۱۴۰۰). البته نکته ای که در خصوص خط آهن چابهار- زاهدان وجود دارد، آن است که ظرفیت این خط ریلی معادل ۶/۵ میلیون تن در سال در نظر گرفته شده که بسیار پایین می باشد و نمی توان آن را به عنوان یک خط ریلی ترانزیتی واقعی در نظر گرفت.

در مجموعه بررسی عملکرد هند در قبال بندر چابهار ایران در طی سال های اخیر این نکته را به ذهن متبادر می سازد که در شرایطی که همسایه رقیب هند، یعنی چین نیز اهمیت استراتژیک سرمایه گذاری در این بندر اقیانوسی ایران را به وضوح درک کرده بود و حتی پیش تر از هند، سرمایه گذاری در این بندر را به ایران پیشنهاد داده بود، ورود هند به این پروژه، هدفی جز معطل کردن و زمان بر کردن تکمیل آن در

1. Pathik
2. Chaudhury

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۷

راستای تکمیل پازل تحریمی آمریکا بر علیه ایران نداشت. به بیان دیگر، برعکس آنچه روی کاغذ، معافیت تحریمی آمریکا در قبال پروژه توسعه بندر چابهار خوانده می‌شود، هند مأموریت داشته است تا با عقب انداختن این پروژه، اثرگذاری تحریم‌ها و فشارهای آمریکایی بر جمهوری اسلامی ایران را افزایش دهد (عباسی، بخشی‌آنی و کاظمی، ۱۴۰۰).

• روسیه

فروپاشی شوروی را می‌توان به‌عنوان نقطه عطف دوران جنگ سرد و کشمکش و رقابت میان شوروی و آمریکا به‌عنوان نمایندگان دو ایدئولوژی سوسیالیستی و سرمایه‌داری در نظر گرفت. فروپاشی شوروی روسیه به‌عنوان میراث‌دار آن به دنبال تقویت جایگاه خود در منطقه محبوبش یعنی منطقه اوراسیا بود. در این میان یکی از مهم‌ترین تهدیدات و مشکلات امنیتی پیش روی روسیه در طی سال‌های اخیر افزایش تمایل کشورهای شرق اروپا و همچنین جمهوری‌های جداشده از اتحاد جماهیر شوروی به ناتو و هم‌راستایی با کشورهای غربی بود. این مهم از آن جهت حائز اهمیت است که این کشورها همواره به‌عنوان عمق استراتژیک روسیه شناخته می‌شدند و حضور ناتو در آن‌ها به‌عنوان تهدیدی مستقیم بر علیه امنیت روسیه به حساب می‌آمد. چنین شرایطی افزایش ززمه‌ها مبنی بر پیوستن اوکراین به ناتو به‌عنوان بزرگ‌ترین جمهوری اتحاد شوروی پس از اوکراین از حساسیت ویژه‌ای برای روسیه برخوردار بود. در واقع پیوستن اوکراین به ناتو علاوه بر اثبات ادعای از دست رفتن اوکراین برای روسیه می‌تواند فراهم آورنده بستری برای پیوستن سایر جمهوری‌ها به ناتو باشد.

آغاز مناقشه میان روسیه و اوکراین بر سر این موضوع به سال ۲۰۰۸ بازمی‌گردد؛ جایی که اوکراین اعلام کرد قصد دارد که به سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) بپیوندد؛ اما روسیه آن را نپذیرفت. در اواخر سال ۲۰۱۳ ویکتور یانکوویچ رئیس‌جمهور وقت اوکراین از امضای قرارداد تجاری با غرب سر باز زد. در نتیجه این تصمیم مجادلات و منازعات در اوکراین بالا گرفت و آشوب‌ها به حدی رسید که یک جنبش غرب‌گرا و ضد روسیه در اوکراین پدید آمد. در آن برهه این جنبش ضد غرب با حمایت‌های اتحادیه اروپا و آمریکا توانست تا دامنه فشارها بر دولت یانکوویچ جهت امضای قرارداد اقتصادی را تا حدی زیاد نماید که منجر به سقوط دولت در آن سال شود. در جریان این وقایع طی فعل و انفعالاتی که توضیح آن از دامنه موضوع پژوهش حاضر خارج است؛ در همه‌پرسی انجام‌شده در مارس سال ۲۰۱۴

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۸

شبه‌جزیره کریمه به روسیه الحاق شد. در ادامه در سال ۲۰۱۴ این بحران شکل جدیدی به خود گرفت. در ادامه این تحولات در سال ۲۰۱۵ توافق مینسک با میانجیگری رهبران آلمان و فرانسه و توسط اوکراین، فدراسیون روسیه و سازمان امنیت و همکاری اروپا نوشته شد و در سال ۲۰۱۹ ولایمیر زلنسکی (کمدین سابق اوکراینی) به مقام ریاست جمهوری دست یافت. در ادامه در سپتامبر سال ۲۰۲۰ زلنسکی استراتژی را بر مبنای گسترش مشارکت با ناتو باهدف عضویت در ناتو را تصویب کرد و به دنبال آن در ۲۴ مارس ۲۰۲۱ فرمان استراتژی خلع اشغال و برگشت دوباره سرزمین‌های اشغال‌شده جمهوری خودمختار کریمه و شهر سواستوپول امضا کرد و همچنین تلاش‌هایی را در جهت پیوستن اوکراین به ناتو انجام داد. در واکنش به این تصمیمات در تاریخ ۲۴ فوریه سال ۲۰۲۲ حمله روسیه به اوکراین اتفاق افتاد. در واکنش به این اتفاق اکثر کشورهای غربی به سرعت تحریم‌های اقتصادی را علیه روسیه به‌عنوان پاسخی به تهاجم این کشور به اوکراین اعمال کردند تا با تضعیف اقتصاد این کشور، او را مجبور به عقب‌نشینی از این حمله کند. به اعتقاد بسیاری از تحلیلگران هدف از تحریم‌ها این بود که روسیه را به رکودی عمیق همراه با احتمال سقوط بانک‌ها و تورم شدید سوق دهد (دمیر^۱، ۲۰۲۲).

در واکنش به این تحریم‌ها که به نظر می‌رسد که حتی پس از پایان جنگ روسیه و اوکراین نیز ادامه پیدا کند؛ روسیه در نظر گرفت تا به‌جای تمرکز بر کشورهای غربی تجارت خود را با کشورهای آسیایی گسترش دهد. به همین دلیل پوتین از کریدور شمال-جنوب به‌عنوان رویکردی به‌منظور بهبود معماری حمل‌ونقل و لجستیک منطقه یاد کرد.

• ایران

در سال‌های اخیر ایران به دلیل بهره‌مندی از موقعیت جغرافیایی مناسب جهت احداث یک مسیر حمل‌ونقل بهینه توانسته توجه بسیاری از کشورها را به سمت خود جلب نماید. به‌خصوص آنکه ایران نزدیک‌ترین مسیر برای اتصال کشورهای نظیر هند و پاکستان به اروپا به‌حساب می‌آید. طی سال‌های گذشته متأسفانه به دلیل فشارهای واردشده ناشی از تحریم‌ها، ایران به موفقیت چشمگیری در زمینه توسعه زیرساخت‌های لجستیکی دست پیدا نکرده است و این مهم باعث شده است تا ایران به‌تدریج از کریدورهای ترانزیتی منطقه حذف شود. در این میان احیای مجدد کریدور شمال-جنوب و افزایش میزان تمایل هند و روسیه

1. Demir

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۱۹

برای توسعه این مسیر می‌تواند به‌عنوان یک نقطه عطف برای صنعت لجستیک در ایران به‌حساب بیاید. حال حاضر آخرین نقطه از تکمیل کریدور شمال-جنوب مربوط به تکمیل راه آهن رشت به آستارا با طول ۱۶۲ کیلومتر می‌باشد. از این در سال ۱۳۹۶ قرار بود که از طریق سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون یورویی از طرف جمهوری آذربایجان این طرح تکمیل گردد. اساس این توافق مقرر شده بود تا طی ۳ سال این راه آهن تکمیل شده و بعد از یک دوره تنفس ۶ ماهه طی ۷ سال این مبلغ بازگردانده شود؛ اما در ادامه طرف آذربایجانی به دلیل فشارهای وارد شده از طرف کشورهای غربی، کناره‌گیری خود را از این طرح اعلام نمود. اخیراً نیز مجدداً روسیه طی یک توافقنامه با ایران اعلام نمود که از طریق سرمایه‌گذاری ۱,۶ میلیارد دلاری این مسیر را تکمیل می‌نماید.

پروژه‌ای که به گفته برخی کارشناسان با هزینه کمتر از ۵۰۰ میلیون دلار قابل بهره‌برداری بود، حال باید با سرمایه‌گذاری یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلاری روسیه به بهره‌برداری برسد. همانند که روسیه سابقه خوبی در بخش سرمایه‌گذاری در ایران ندارد، به‌عنوان مثال تأخیرهای متعدد روسیه در تأسیس نیروگاه اتمی بوشهر، خسارت‌های هنگفتی برای ایران در پی داشت.

در چنین شرایطی به‌منظور جبران فرصت‌های ازدست‌رفته ضروری است تا ایران با اتکالی به یک سیاست عمل‌گرایانه از رقابت موجود میان هند و چین حداکثر بهره را ببرد. در حال حاضر بندر چابهار برای چین و هند دارای ارزش استراتژیک و تجاری بسیار بالایی می‌باشد؛ اما اعمال تحریم‌های غربی باعث گردیده تا انگیزه این کشورها برای ورود و سرمایه‌گذاری در این بندر کاهش پیدا نماید. با این وجود حتی در چنین شرایطی نیز هیچ‌کدام از دو طرف تمایلی به حضور رقیب منطقه‌ای خود در این بندر را ندارند و در چنین شرایطی ایران می‌تواند از تهدید حضور هر کدام از طرف‌ها به‌منظور سرمایه‌گذاری بیشتر طرف مقابل استفاده نماید (صلح‌دوست، ۲۰۲۱).

کریدورهای رقیب کریدور شمال-جنوب

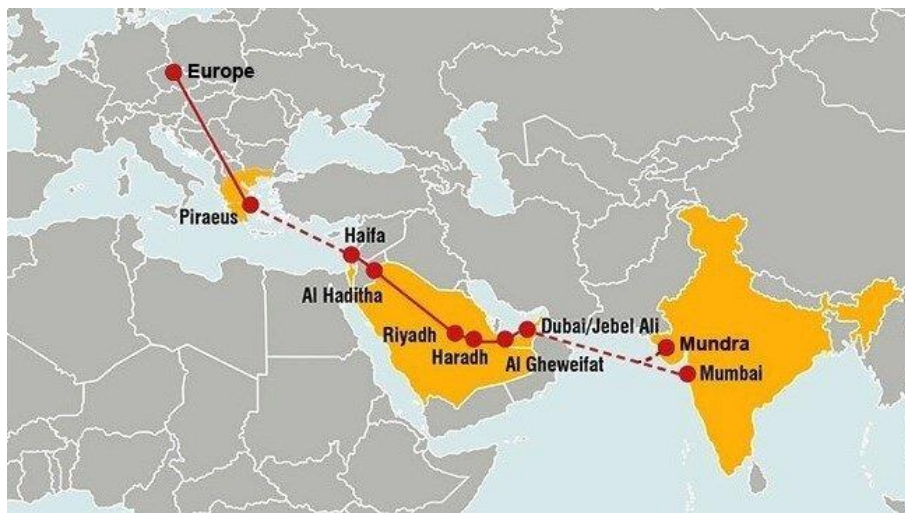
بعد از بررسی دیدگاه‌های شرکای اصلی کریدور شمال-جنوب در ادامه نوشتار حاضر تلاش خواهد شد تا برخی از کریدورهای منطقه‌ای رقیب کریدور شمال-جنوب نیز مورد بررسی قرار بگیرند.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۰

• کریدور هندی - عربی - اسرائیلی

ایده اتصال این کریدور نخستین بار در سال ۲۰۲۱ توسط رژیم صهیونیستی در مجمعی تحت عنوان I2U2 (آی ۲ یو ۲) مطرح گردید. این کریدور یک مسیر ریلی - دریایی می‌باشد که کشورهای هند، عربستان سعودی، امارات، اردن و اسرائیل را به هم متصل می‌نماید. زمان مطرح شدن این ایده همواره مورد حمایت دولت بایدن در آمریکا قرار گرفته است و از طرف دیگر اخیراً نیز در مجمع گروه ۲۰ که در اوایل سپتامبر سال ۲۰۲۳ برگزار شد؛ لزوم راه‌اندازی این کریدور توسط اعضا مورد تأکید قرار گرفت. در شکل شماره ۲ مسیر مربوط به این کریدور ارائه شده است.

شکل ۱. مسیر کریدور ریلی دریایی هندی - عربی - اسرائیلی



تا پیش از مطرح شدن ایده مربوط به این کریدور، در سال ۲۰۱۶ مقرر شده بود تا یک شبکه ریلی در میان کشورهای عربی حوزه خلیج فارس راه‌اندازی شود. بر اساس توافقنامه منعقد شده میان این کشورها قرار شد تا هر کدام از آن‌ها به صورت مستقل شبکه ریلی مربوط به کشور خود را توسعه داده تا از این طریق این پازل تکمیل گردد. به‌طور کلی هدف از توسعه این شبکه ریلی در کنار فراهم سازی بستری جهت توسعه پایدار در میان کشورهای عربی عضو شورا، دور زدن تنگه هرمز و در نتیجه کم اثر کردن نقش جمهوری اسلامی ایران در آب‌های خلیج فارس در خصوص مسئله صادرات نفتی این کشورها به اروپا بود. باین وجود تمامی

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۱

کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس نتوانستند این پروژه بلندپروازانه رو طبق برنامه پیش ببرند. شیوع پاندمی کرونا، وابستگی اقتصاد کشورهای منطقه به نفت و کاهش قیمت این منبع انرژی، عدم وجود هماهنگی و همگرایی سیاسی کافی میان کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و عدم دستیابی به یک رژیم حقوقی واحد که لازمه راه‌اندازی هر کریدور بین‌المللی است، از جمله دلایلی بود که سبب گردید کریدور ریلی خلیج فارس طبق برنامه پیش نرود و به مرحله افتتاح نرسد.

در میان کشورهای عضو خلیج فارس تنها دو کشور امارات و عربستان سعودی توانستند تا شبکه ریلی خود را توسعه دهند و از طرف دیگر تمایل هر دو کشور با عادی‌سازی روابط خود با رژیم صهیونیستی باعث گردید تا رفته‌رفته ایده کریدور هندی-عربی-اسرائیلی شکل بگیرد. پروژه‌ای عظیم به‌منظور ترانزیت کالا که از هند شروع می‌شود، از امارات و عربستان عبور می‌کند و در نهایت با اتصال به اردن و رژیم اسرائیل به کشورهای اروپایی می‌رسد. هدف ظاهری و عملیاتی این کریدور این است که آسیای جنوبی را به خاورمیانه متصل کند و سبب توسعه تجارت و اقتصاد بین کشورهای مسیر شود؛ اما بدیهی است که منزوی کردن جمهوری اسلامی ایران و کنار گذاشتن ایران از مسیر تجارت بین‌الملل از جمله اهداف مهم دیگر این کریدور می‌باشد. البته در این میان توجه به این نکته نیز ضروری است که ایالات متحده آمریکا در نظر دارد تا از طریق توسعه این کریدور مانع از افزایش میزان نفوذ چین در منطقه شود و تا حدودی باعث خنثی‌سازی ایده‌های چین در مسیر راه‌اندازی کریدور یک کمربند-یک جاده شود (عبده، ۲۰۲۳ و دیپلماسی ایرانی، ۱۴۰۲).

• کریدور زنگزور

این کریدور بخشی از یک مسیر حمل‌ونقل استراتژیک است که از باکو، پایتخت آذربایجان، به قارص، استان شرقی ترکیه امتداد می‌یابد و از خاک ارمنستان در نزدیکی مرز این کشور با ایران می‌گذرد. در شکل شماره ۳ مسیر کلی این کریدور به نمایش درآمده است.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۲

شکل ۳. مسیر کریدور زنگزور



جنگ‌های اول و دوم قره‌باغ کوهستانی بین ارمنستان و آذربایجان، به ترتیب در سال‌های ۱۹۹۳-۱۹۹۴ و ۲۰۲۰، به آشوب‌هایی منجر شد که نقشه سیاسی منطقه را به شدت تغییر داد. پروزی قاطع ارمنستان در جنگ اول منجر به از دست دادن سرزمین قابل توجهی توسط آذربایجان شد، زیرا ارمنستان یک پل زمینی بین ارمنستان اصلی و منطقه ارمنی قره‌باغ کوهستانی ایجاد کرد. یک پروزی قاطع مشابه آذربایجان در سال ۲۰۲۰ این دستاوردهای ارمنیان را از بین برد و آذربایجان کنترل بخشی از قره‌باغ کوهستانی را به دست آورد. پس از جنگ مجدد در سپتامبر ۲۰۲۳، آذربایجان کنترل بقیه مناطق جداشده را به دست آورد که منجر به مهاجرت ارامنه شد؛ اما آنچه مربوط به این کریدور و حواشی پیرامون آن است، این است که در جریان آتش‌بسی که در سال ۲۰۲۰ میان آذربایجان و ارمنستان منعقد گردید؛ دو طرف به توافق رسیدند که کلیه ارتباطات اقتصادی و حمل‌ونقل در منطقه باید رفع انسداد شود. جمهوری ارمنستان امنیت ارتباطات حمل‌ونقل بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را به منظور ترتیب دادن تردد بدون مانع افراد، وسایل نقلیه و محموله در هر دو جهت را می‌بایست تضمین نماید. در چنین شرایطی الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان، اعلام کرد که این بند از توافق آتش‌بس نشانگر تعهد ارمنستان به همکاری در راه‌اندازی کریدور زنگزور می‌باشد. این در حالی است که طرف ارمنستانی با رد این ادعا مطرح نمود که توافق آتش‌بس حاوی هیچ مفاد برای ایجاد چنین کریدوری نیست. لذا در چنین شرایطی

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۳

آذربایجان هشدار داد که اگر ارمنستان به ایجاد این کریدور نپیوندد، آذربایجان به زور کریدور زنگزور را ایجاد خواهد کرد و آمادگی خود را برای ایجاد جنگی جدید با ارمنستان اعلام نمود.

به طور کلی راه اندازی این کریدور از چند منظر برای ایران حائز اهمیت است که در ادامه به آن اشاره

خواهد شد:

• آذربایجان و ترکیه به صورت رسمی عنوان نمودند که از طریق این کریدور به دنبال ایجاد مسیر تجاری جدید جهت اتصال مناطق آذری زبان جهان با یکدیگر و تقویت دیدگاه ایده پان ترکیسم در این منطقه هستند.

• این کریدور عملاً باعث دور خوردن ایران از مسیر حمل و نقل بین المللی می باشد.

• راه اندازی این کریدور تجاری عملاً باعث ایجاد بستری جدید جهت حضور ناتو و رژیم صهیونیستی در مرزهای شمالی ایران خواهد شد.

• حذف مرز ۴۰ مایلی ایران و ارمنستان و کنترل آن توسط آذربایجان باعث خواهد شد تا در آینده ایران مشکلات بسیار زیادی در جهت برقراری ارتباط زمینی با روسیه داشته باشد و در واقع کنترل این مسیر با آذربایجان خواهد بود.

به همین جهت جمهوری اسلامی ایران از ابتدای گسترش این ایده به طرق مختلف مخالفت خود را با این ایده اعلام نمود. ایران در سال ۲۰۲۲ حدود ۵۰۰۰۰ نیرو را در منطقه مرزی مستقر کرد تا به ترکیه - عضو ناتو - و آذربایجان نشان دهد که هیچ تغییری در مرزهای بین المللی در منطقه را تحمل نخواهد کرد و تمامیت ارضی ارمنستان باید حفظ شود. از طرف دیگر در عرصه دیپلماسی نیز ایران بر لزوم استفاده همه طرف ها از فرمت موسوم به «۳ به علاوه ۳» - که ارمنستان، آذربایجان و گرجستان از یک سو و ترکیه، ایران و روسیه را در کنار هم قرار می دهد - جهت همفکری حل مشکلات مربوط به آذربایجان و ارمنستان حمایت می کند. همچنین ایران در طی مذاکرات، پیشنهاد باز کردن مسیر زمینی بین آذربایجان و ترکیه از طریق خاک ایران را داد تا در واقع این مسیر جایگزینی برای نسخه فعلی کریدور زنگزور باشد (اوهانیان، ۲۰۲۳، خبرگزاری ایسنا، ۱۴۰۲).

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۴

• کریدور تاپی

کریدور تاپی مربوط به یک خط لوله انتقال گاز است که از مبدأ ترکمنستان و از مسیر کشورهای افغانستان و پاکستان به هند می‌رسد. در ابتدا در سال ۱۹۹۵ توافقنامه مربوط به این مسیر میان ترکمنستان و پاکستان به امضا رسید. با این وجود به دلیل ناامنی موجود در مسیر مربوط به افغانستان این پروژه راه‌اندازی نشد. سپس در ادامه هند نیز به این پروژه پیوست و عملاً پروژه تاپی در سال ۲۰۱۵ به صورت رسمی تعریف شد. منتها مجدداً وجود مشکلات امنیتی در طول مسیر مجدداً کشورهای عضو را با تردیدهای بسیاری مواجه کرد. به طور کلی هزینه راه‌اندازی این کریدور معادل ۷,۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود و انتظار می‌رود که سالانه حدود ۳۳ میلیارد مترمکعب گاز از ترکمنستان از طریق افغانستان و پاکستان به هند ارسال شود.

از زمان به قدرت رسیدن طالبان در افغانستان در سال ۲۰۲۱، حکومت طالبان پیوسته اعلام کرده است که تدابیر امنیتی بیشتری برای این پروژه اتخاذ کرده است. در نتیجه، دولت طالبان و مقامات ترکمنستان به مذاکرات ادامه دادند و برای تکمیل این خط تصمیم گرفتند. بر این اساس، ترکمنستان برای تکمیل این خط به افغانستان وام می‌دهد و عوارض ترانزیتی این خط برای بازپرداخت وام مصرف می‌شود. همچنین بر اساس قرارداد منعقدشده میان افغانستان و ترکمنستان قرار شد تا افغانستان به مدت ۳۰ سال تحت پروژه تاپی از ترکمنستان گاز خریداری کند. در ۱۰ سال اول این پروژه، ترکمنستان سالانه ۵۰۰ میلیون مترمکعب گاز طبیعی، در ۱۰ سال دوم یک میلیارد مترمکعب در سال و در ۱۰ سال سوم با ۱,۵ میلیارد مترمکعب در سال به افغانستان عرضه خواهد کرد. گاز طبیعی که از ترکمنستان خریداری می‌شود، تولید برق پایدار را در نیروگاه‌های این کشور تضمین می‌کند. به این ترتیب از قطع برق که به معضلی مهم در کشور تبدیل شده است جلوگیری خواهد شد.

یکی دیگر از دلایل تعویق پروژه تاکنون مناقشه میان هند و پاکستان بر سر منطقه کشمیر است. با توجه به بی‌ثباتی و ساختار امنیتی شکننده منطقه، طرفین باید مسئولیت‌های خطیری را بر عهده بگیرند و برای تحقق این پروژه نگرش سازنده‌ای اتخاذ کنند. در این زمینه، ترکمنستان ممکن است نقش میانجی را در مناقشه بین هند و پاکستان ایفا کند.

البته برقراری این خط لوله منافع هر دو کشور هند و پاکستان را تأمین خواهد نمود. در وهله اول این خط لوله معضل جدی دو کشور در خصوص تأمین انرژی را حل خواهد نمود و از طرف دیگر پنجره‌ای

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۵

جدید برای گسترش روابط با کشورهای آسیای مرکزی را خواهد گشود. علاوه بر این راه‌اندازی این مسیر و برقراری امنیت آن توسط پاکستان این پیغام را برای چین خواهد داشت که پاکستان از توانایی لازم جهت برقراری امنیت کریدور چین-پاکستان برخوردار است. از سویی دیگر ترکمنستان هم از طریق توسعه این کریدور این امکان را خواهد داشت تا صادرات گاز طبیعی خود را متنوع کند.

از طرف دیگر راه‌اندازی این کریدور برای ایران عملاً به معنای از دست رفتن فرصت صادرات گاز طبیعی به پاکستان از طریق قرارداد خط لوله صلح می‌باشد. متأسفانه در طی سال‌های اخیر خط لوله صلح به دلیل عدم تمایل پاکستان (به دلیل تحریم‌های اعمال‌شده بر علیه ایران توسط آمریکا) و همچنین عدم تکمیل آن در بخش مربوط به ایران ناتمام مانده است (راجپوت و نعیم^۱، ۲۰۲۰؛ علی^۲ و همکاران، ۲۰۲۱، ایلدیریم^۳، ۲۰۲۳).

نتیجه‌گیری

در دهه‌های اخیر بسیاری از پژوهشگران به این جمع‌بندی رسیده‌اند که گفتمان ژئواکونومی و نقش برتر اقتصاد در مناسبات جهانی، ژئوپلیتیک انرژی و انتقال و امنیت آن از جایگاه بالاتری در مناسبات بین‌المللی برخوردار شده است. در این میان توسعه کریدورها به‌عنوان ابزاری مؤثر در جهت همگرایی، یکپارچگی و رشد اقتصادی به حساب می‌آید. به همین منظور تکمیل پروژه‌ی کریدور شمال-جنوب برای رشد منطقه‌ای حیاتی به نظر می‌رسد.

در این میان توجه به این نکته ضروری است که همان‌طور که ترانزیت می‌تواند باعث تقویت روابط اقتصادی و سیاسی میان کشورها شود؛ از طرف دیگر این عامل خود نیز به شدت تحت تأثیر روابط میان کشورها قرار دارد. از این رو بدیهی است که جمهوری اسلامی ایران تنها زمانی خواهد توانست که از استعداد‌های ترانزیتی خود بهره‌برد که روابط اقتصادی ایران با کشورهای هدف، علاوه بر موضوع ترانزیت در سایر زمینه‌های اقتصادی و سیاسی نیز توسعه حاصل گردد. در واقع در این نگاه موضوع ترانزیت نه به‌عنوان یک کالای مستقل بلکه به‌عنوان یک کالای محوری می‌بایست در بسته دیپلماسی اقتصادی ایران،

-
1. Rajpoot & Naeem
 2. Ali
 3. Yildirim

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۶

بر سر میز مذاکرات و همکاری‌های اقتصادی با سایر کشورها قرار بگیرد. در واقع مطالب بیان‌شده در این قسمت بیانگر این نکته است که انتخاب اولویت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه کریدورهای ترانزیتی را نمی‌توان صرفاً بر اساس ارزیابی مزیت‌های حمل‌ونقل انجام داد؛ بلکه لازم است سایر برنامه‌های کلان سیاسی و اقتصادی ایران و دیگر کشورها را نیز در قالب سناریوهایی در ارزیابی‌ها وارد نمود.

از میان کشورهای درگیر در این پروژه همان‌طور که اشاره شد هند کشوری است که در زمان اتخاذ تصمیمات خود بیشتر حساسیت‌های ژئواستراتژیک را به‌عنوان مبنای نظر گرفته و ملاحظات اقتصادی در اولویت دوم قرار دارد. در واقع مخالفت هند با پروژه یک کمربند یک جاده و از طرف دیگر مشارکت آن در کریدور شمال-جنوب و همچنین تمایلش به پیوستن به کریدور هندی-عربی-اسرائیلی از همین مهم سرچشمه می‌گیرد. در واقع هند تمایل دارد تا به‌عنوان یک بازیگر جهانی به فعالیت خود ادامه بدهد و مانع از گسترش هژمونی چین در آسیا شود. بررسی اقدامات مهم در خصوص پروژه توسعه بندر چابهار بر همین اساس بوده و همواره به‌نوعی در تلاش بوده تا در کنار پیروی از گام‌های تعیین‌شده از طرف آمریکا مانع از نفوذ هر چه بیشتر چین در بندر چابهار شود.

با توجه به این موارد در نظر گرفتن سرمایه‌گذاری‌های چین در مسیر مربوط به کریدور سی‌پک و بندر گوادر به نظر می‌رسد که قرار گرفتن در مسیر کامل مدنظر طرف هندی باعث از دست رفتن فرصت پیوستن مسیر ترانزیتی ایران (به‌طور خاص بندر چابهار) به پروژه یک کمربند یک جاده خواهد شد. در واقع با توجه به سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در بندر گوادر از طرف چین، عمق بیشتر آب، ظرفیت ترانزیتی بیشتر بندر گوادر و... باید پذیرفت که در حال حاضر امکان رقابت مستقیم بندر چابهار با بندر گوادر فراهم نیست. لذا در چنین شرایطی به‌منظور جلب همکاری طرف چینی در توسعه بندر چابهار به نظر می‌رسد که بهتر است که جمهوری اسلامی ایران در مواضع خود را به‌عنوان پروژه مکمل کریدور سی‌پک اعلام نماید تا بدین طریق انگیزه لازم را برای هر دو طرف چینی و هندی به‌منظور مشارکت کامل در پروژه توسعه بندر چابهار فراهم بیاورد.

در طرف مقابل به نظر می‌رسد که روسیه با توجه به شرایط مربوط به جنگ اوکراین و تحریم‌های کشورهای غربی دارای شرایط متفاوتی نسبت به هند می‌باشد. به همین دلیل نیز روسیه از کریدور شمال-جنوب به‌عنوان رویکردی مثبت به‌منظور بهبود معماری حمل‌ونقل و لجستیک در منطقه یاد کرد.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۷

در این خصوص با توجه به چالش‌های موجود در زمینه راه‌اندازی و توسعه مسیر غربی و شرقی کریدور شمال-جنوب راه‌اندازی یک لاین کشتیرانی منظم کانتینری در دریای خزر را می‌توان به‌عنوان یک فرصت اقتصادی جذاب در نظر گرفت. به‌خصوص اینکه در حال حاضر تمهیدات مناسبی نیز در این خصوص صورت گرفته است و مقرر شد تا بخشی از کانتینرها و کشتی‌های موردنیاز جهت تردد در مسیر دریای خزر از طرف شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأمین گردد. راه‌اندازی کامل این لاین علاوه بر کاهش هزینه‌ها و زمان خدمت‌رسانی باعث کاهش میزان وابستگی به مسیرهای کریدور شرقی و غربی خواهد شد که خود این مهم می‌تواند از برخی از تنش‌های موجود میان ایران و کشورهای منطقه بکاهد.

یکی دیگر از بسترهای توسعه همکاری میان ایران و روسیه به بررسی امکان خرید و سوآپ گاز روسیه از طرف ایران بازمی‌گردد. در حال حاضر زیرساخت واردات سالانه ۳۰ میلیارد مترمکعب گاز روسیه از دو مسیر آذربایجان و ترکمنستان برای ایران وجود دارد. تهران می‌تواند با خرید این گاز با قیمت مناسب و استفاده از آن در استان‌های شمالی، گاز خود را به‌جای صرف هزینه و انتقال به شمال، از جنوب (محل تولید) و با قیمت بالاتر به کشورهای مثل پاکستان و عمان صادر کند و یا حجم صادرات گاز به کشور عراق و ترکیه را افزایش دهد. در رابطه با تخمین درآمدهای ارزی کشور از رهگذر این سیاست باید گفت تنها با خرید و جایگزینی گاز روسیه به جای گازوئیل، طبق آمار بورس انرژی، حتی در صورتی که فقط ۱۵ درصد از گاز مازاد روسیه برای تأمین نیروگاه‌های ایران و جلوگیری از سوزاندن سوخت مایع استفاده شود، درآمد ۶ میلیارد دلاری نصیب کشور خواهد شد. این رقم به‌غیراز درآمد حاصل از سوآپ گاز روسیه و برداشت سهم ترانزیتی ایران است.

از سوی دیگر این اقدام ظرفیت لازم را برای تکمیل پروژه خط لوله صلح فراهم می‌کند. قرارداد منعقدشده میان ایران و پاکستان از جنس *take or pay* می‌باشد و در صورت تکمیل این خط لوله در سمت ایران حتی در صورتی که ادامه آن از طرف پاکستان تکمیل نگردد، ایران امکان دریافت وجه گاز خود از پاکستان را خواهد داشت. اهمیت این قرارداد از آنجا نشأت می‌گیرد که در این میان طرف روسی نیز تضمین نموده است که خط لوله در بخش پاکستان را که حتی یک کیلومتر آن ساخته نشده، احداث و امنیت خط را نیز تأمین می‌کند. از طرف دیگر هند نیز به‌عنوان یکی از کشورهای قدرتمند نوظهور اقتصاد

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۸

جهان تمایل خود را برای دریافت گاز ایران و روسیه از طریق دو خط لوله صلح ایران - پاکستان - هند) و خط لوله تاپی (ترکمنستان - افغانستان - پاکستان - هند) نشان داده است. همکاری‌های جدید چین و هند با روسیه در زمینه انرژی به حدی بالا است که این دو کشور زیر بار تحریم‌های غرب علیه مسکو نرفتند و همین موضوع سبب شده است که روسیه به فکر سوآپ گاز خود از طریق خط لوله صادراتی ایران به پاکستان و هند باشد.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۲۹

منابع

۱. سادات اخوی، سید محمد و حسینی، سید شمس‌الدین. (۱۳۹۶). ارزیابی تأثیر تحریم‌های اقتصادی بر تورم اقتصاد ایران، *اقتصاد کاربری*، ۷(۲۱)، ۳۳-۵۰.
۲. عباسی، مجید؛ بخشبانی، رضا و کاظمی، احمد. (۱۴۰۰). گوادریا چابهار؛ بررسی راهبردهای قدرت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای، *دوفصلنامه سیاست و روابط بین‌الملل*، ۵(۹)، ۱۶۱-۱۸۳.
۳. علی‌اکبری، علی جان. (۱۳۹۴). دریا در قران کریم و نقش آن در توسعه اقتصادی کشور، *نشریه بندر و دریا*، ۳۰(۲۱۸)، ۷۰-۷۶.
۴. کانلی، ریچارد. (۱۴۰۰). *اقتصاد روسیه*، ترجمه: صالح‌نیا، علی و موسائی، رضا. انتشارات شرکت چاپ و نشر بازگانی، تهران، ایران.
۵. محمدی، الهام؛ کازرونی، علیرضا و اصغرپور، حسین. (۱۳۹۸). اثر بی‌ثباتی نرخ ارز بر رشد اقتصادی تحت رژیم‌های مختلف ارزی و ساختار مالی. *فصلنامه اقتصاد و الگوسازی*، ۱۰(۳).
۶. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۰). *برنامه ملی ترانزیت: ضرورت و الزامات*، دفتر مطالعات زیربنایی، گروه حمل‌ونقل.
۷. نصرالهی، خدیجه؛ احمدی، عاطفه و حیدریان، سمیرا. (۱۳۹۴). اهمیت ترانزیت کالا و سهم ترانزیتی مناطق ویژه ایران، چهارمین کنفرانس ملی کدیریت و اقتصاد پایدار با رویکرد استراتژیک.

References

8. Aboudouh, Ahmed, (2023). An India–Middle East–Europe corridor is unlikely to boost Saudi–Israel normalization, <https://www.chathamhouse.org/2023/09/india-middle-east-europe-corridor-unlikely-boost-saudi-israel-normalization>.
9. Ali, Y., Ahmad, M., Sabir, M. & Shah, S. A. (2021). Regional development through energy infrastructure: a comparison and optimization of Iran-Pakistan-India (IPI) & Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (TAPI) gas pipelines. *Operational Research in Engineering Sciences: Theory and Applications*, 4(3), 82-106.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه‌ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۳۰

10. Arvis, J. F. (2011). *Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century*. World Bank Publications.
11. Athukorala, P. C. & Narayanan, S. (2018). Economic corridors and regional development: The Malaysian experience. *World Development*, 106, 1-14.
12. Behar, A. & Venables, A. J. (2011). Transport costs and international trade. In A handbook of transport economics. Edward Elgar Publishing.
13. Berawi, M. A., Miraj, P. & Sidqi, H. (2017, December). Economic corridor of industrial development in Indonesia. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 109, No. 1, p. 012032). IOP Publishing.
14. Chaudhury, Roy, 2020, We have a balanced foreign policy approach vis-a-vis both China and India, says Iran, https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/we-have-a-balanced-foreign-policy-approach-vis-a-vis-both-china-and-india-says-iran/articleshow/77186923.cms?utm_source=content_of_interest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst.
15. Chowdhury, Anirban, 2016, Five things about Chabahar Port and how India gains from it, The Economic Times, <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/five-things-about-chabahar-port-and-how-india-gains-from-it/articleshow/52400399.cms>.
16. Demir, S. (2022). The 2022 Russia-Ukraine war: reasons and impacts. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 13-40.
17. Durso, James, 2021, Can Uzbekistan and Pakistan Help Stabilize Afghanistan?, <https://thediplomat.com/2021/08/can-uzbekistan-and-pakistan-help-stabilize-afghanistan/>.
18. Fedorenko, R. V. (2019). Modern issues of development of the customs and logistics infrastructure of the international north-south transport corridor. In *Sustainable Growth and Development of Economic Systems: Contradictions in the Era of Digitalization and Globalization* (pp. 63-75). Cham: Springer International Publishing.
19. Green, A. & Sandbrook, C. (2021). Beyond connectivity: An exploration of expert perspectives on conservation corridors. *Geoforum*, 127, 257-268.
20. Marques, P. & Morgan, K. (2021). Innovation without regional development? The complex interplay of innovation, institutions, and development. *Economic Geography*, 97(5), 475-496.
21. [Ohanyan](#), Anna, 2023. Azerbaijan's Armenian 'Corridor' Is a Challenge to the Global Rules-Based Order, <https://>

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۳۱

[//foreignpolicy.com/2023/11/02/azerbaijan-armenia-zangezur-corridor/](https://foreignpolicy.com/2023/11/02/azerbaijan-armenia-zangezur-corridor/).

22. Purushothaman, U. & Unnikrishnan, N. (2019). A tale of many roads: India's approach to connectivity projects in Eurasia. *India Quarterly*, 75(1), 69-86.
23. Rajpoot, A. R. & Naeem, S. (2020). Geopolitics of Energy Pipelines: Case Study of TAPI and IP gas Pipelines. *International Journal on Integrated Education*, 3(8), 15-22.
24. Sharma, N. (2021). Energy security of India: Role of international North-South transport corridor. *Electronic Journal of Social and Strategic Studies*, 2, 51-58.
25. Solhdoost, M. (2021). Iran's geo-strategic orientations toward China and India. *Journal of the Indian Ocean Region*, 17(1), 60-77.
26. Vinokurov, E. Y., Ahunbaev, A. & Zaboev, A. I. (2022). International North-South Transport Corridor: Boosting Russia's "pivot to the South" and Trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics*, 8(2), 159-173.
27. Yildirim, A. (2023). The Idea of Transmitting Central Asian Energy through Afghanistan: TAPI Natural Gas Pipeline Project. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24(2), 362-380.
28. <https://www.isna.ir/news/1402070804655>
29. <http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2021860/>

استناد به این مقاله: جعفری، سعید، کاظمی گرجی، احمد. (۱۴۰۲). بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای رقیب آن، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۱(۱)، ۱۱-۴۲.



Marine and Port Servicesch Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.

بررسی جایگاه کریدور شمال-جنوب در میان کریدورهای منطقه ای
رقیب آن؛ جعفری و کاظمی گرجی | ۳۲

Investigating the Role of the North-South International