

## Investigating the Strategic Importance of the North-South Corridor and China's Belt and Road Initiative and Iran's Position and Economic Interests in Them

**Amirmostafa  
Khazaeian**  \*

Graduated with a master's degree in international law from Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

**Ali Asghar  
Tazikeh** 

Master's student of Azad University, Gorgan branch, Gorgan, Iran

**Mohammad  
Sharif** 

Member of the Faculty of International Law and Public Law, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

### Abstract

Iran's strategic position has turned it into a key player in the development of economic corridors in the region. This article examines Iran's position in these corridors and its potential to become a major hub for trade and commerce. It provides an overview of economic corridors in the region and their importance in promoting regional integration and economic growth. The article also analyzes Iran's unique position as a bridge between Central Asia, the Caucasus, and the Middle East, as well as its role as a connecting point between North-South and East-West Asia. It explores how Iran can become an attractive partner for countries seeking to expand their trade networks. The article also discusses the challenges facing Iran in developing its role as an economic corridor hub, including competition from rival countries and political challenges. It examines steps Iran has taken to address these challenges, such as investing in infrastructure projects and pursuing economic diplomacy with its neighbors. The article draws on the views of experts and scholars in the field, using a library-based approach to examine the topic.

**Keywords:** Corridors, Iran, Economic Relations, Goods Transit, International Law.

\*Corresponding Author: Amirmostafa.khazaeian@gmail.com

**How to Cite:** Khazaeian, A., Tazikeh, A. A., Sharif, M. (2024). Investigating the Strategic Importance of the North-South Corridor and China's Belt and Road Initiative and Iran's Position and Economic Interests in Them. *Marine and Port Servicesch*, 1(3), 139-172.

## بررسی اهمیت راهبردی کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و جایگاه و منافع اقتصادی ایران در آن‌ها

امیرمصطفی خزاعیان <sup>id</sup> \* | کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل از دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

علی اصغر تازیکه <sup>id</sup> | دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرگان، گرگان، ایران

محمد شریف <sup>id</sup> | استادیار گروه روابط بین‌الملل عمومی، هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

### چکیده

موقعیت ژئوپلیتیک ایران، آن را به یک بازیگر کلیدی در توسعه کریدورهای اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی به‌ویژه کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین تبدیل کرده است. این مقاله به بررسی موقعیت ایران در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و پتانسیل آن برای تبدیل شدن به یک بازیگر تعیین‌کننده در تجارت منطقه‌ای و جهان در می‌پردازد. در این مقاله علاوه بر بررسی کریدورهای اقتصادی در منطقه و اهمیت آن‌ها در ارتقای یکپارچگی منطقه‌ای و رشد اقتصادی، موقعیت منحصربه‌فرد ایران به‌عنوان پلی بین آسیای مرکزی، قفقاز و خاورمیانه و همچنین نقطه اتصال شمال به جنوب و شرق به غرب قاره آسیا و چگونگی تبدیل ایران به یک شریک جذاب برای کشورهای که به دنبال گسترش شبکه‌های تجاری خود هستند، بررسی خواهد شد. این مقاله همچنین به چالش‌های پیش روی ایران از جمله وجود کشورهای رقیب و همچنین چالش‌های سیاسی در توسعه نقش خود به‌عنوان قطب کریدورهای اقتصادی خواهد پرداخت. در ادامه نیز گام‌های مورد نیاز ایران برای مقابله با این چالش‌ها از جمله سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیربنایی و پیگیری دیپلماسی اقتصادی با همسایگان، مورد بحث قرار گرفته است. این مقاله با رجوع به آراء صاحب‌نظران و اندیشمندان فعال در این عرصه و با روش کتابخانه‌ای به بررسی موضوع مدنظر اقدام کرده است.

کلیدواژه‌ها: کریدورها، ایران، روابط اقتصادی، ترانزیت کالا، حقوق بین‌الملل.

## مقدمه

در سال‌های اخیر، جهان شاهد موجی در توسعه کریدورهای تجاری بوده که هدف آن تسهیل روابط تجاری و بازرگانی از طریق اتصال نقاط مهم تجاری به یکدیگر است. با توجه به این موضوع، به دلیل آنکه ایران به صورت ژئواستراتژیک در مسیر اتصال شرق و غرب و شمال به جنوب قرار دارد و به نوعی تقاطع اتصال آسیا به اروپا و آفریقا می‌باشد، از جایگاه ویژه‌ای در توسعه کریدورهای تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای برخوردار است.

مبانی نظری این پژوهش بر اساس نظریه‌های ژئوپلیتیک و اقتصاد سیاسی بنا شده است. نظریه ژئوپلیتیک به تحلیل موقعیت جغرافیایی کشورها و تأثیر آن بر سیاست‌های بین‌المللی می‌پردازد و بر اهمیت کریدورهای تجاری در ایجاد روابط اقتصادی و سیاسی تأکید دارد. همچنین، اقتصاد سیاسی به بررسی چگونگی تأثیر متغیرهای اقتصادی بر سیاست‌های دولتی و روابط بین‌المللی می‌پردازد و نقش ایران را در این زمینه مورد بررسی قرار می‌دهد.

از این رو، این موقعیت ژئواستراتژیک ایران می‌تواند آن را به عنوان قطب مهم ترانزیت کالا در عصر کریدورهای اقتصادی تبدیل کرده و از منافع سرشار آن سیاسی و اقتصادی بهره‌مند نماید. به همین دلیل، بررسی جایگاه ایران و چالش‌های پیش رو این کشور برای بهره‌برداری بیش از پیش از این موقعیت ویژه بسیار مهم جلوه می‌کند.

در باب این موضوع، مطالعات متعددی به بررسی نقش کریدورهای تجاری در توسعه اقتصادی و سیاسی کشورها پرداخته‌اند. برخی از پژوهش‌ها به بررسی تجارب کشورهای دیگر در استفاده از موقعیت‌های ژئواستراتژیک خود و تأثیر آن بر رشد اقتصادی و تقویت روابط بین‌المللی پرداخته‌اند. به عنوان مثال، پژوهش‌هایی در مورد کریدورهای اقتصادی چین و تأثیر آن بر کشورهای همسایه و همچنین بررسی کریدورهای تجاری در منطقه قفقاز و آسیای مرکزی وجود دارد که نشان‌دهنده اهمیت این کریدورها در تقویت همکاری‌های منطقه‌ای است.

همچنین، بررسی چالش‌ها و فرصت‌های موجود برای ایران در این زمینه، از جمله

موضوعات مورد توجه پژوهشگران بوده است. برخی از مطالعات به چالش‌های زیرساختی، سیاسی و اقتصادی اشاره کرده و راهکارهایی برای بهبود و توسعه این کریدورها ارائه داده‌اند.

منافع اقتصادی حاصل از عبور مسیرهای ترانزیت کالا از ایران می‌تواند به بهبود جایگاه سیاسی و دیپلماتیک و وزن چانه‌زنی این کشور در عرصه بین‌المللی منجر شود و ایران را به یک کشور مهم و تأثیرگذار در عرصه بین‌المللی مبدل سازد. در این پژوهش به این مقوله که چگونه موقعیت ژئواستراتژیک ایران می‌تواند به توسعه کریدورهای تجاری و افزایش نفوذ سیاسی و اقتصادی این کشور در سطح بین‌المللی کمک کند؟ می‌پردازیم

### کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب در ابتدای دهه ۲۰۰ میلادی با هدف اتصال روسیه به هند برای کاهش هزینه و زمان تجارت میان آن دو از طریق ایران شکل گرفت. این کریدور یک مسیر مهم حمل‌ونقل است که مناطق شمالی روسیه را به اقیانوس هند متصل می‌کند. این کریدور به‌عنوان یک مسیر تجاری مهم عمل می‌کند و جابجایی کالاها و منابع بین این دو کشور و فراتر از آن را تسهیل می‌کند. در این مقاله به بررسی جزئیات این کریدور می‌پردازیم و اهمیت، زیرساخت‌ها و پتانسیل آن برای رشد اقتصادی ایران را بررسی می‌کنیم. کریدور شمال-جنوب به‌عنوان جایگزین مسیر سنتی تجاری میان روسیه و هند یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی است که انواع مختلفی از حمل‌ونقل از جمله ریلی، جاده‌ای و دریایی را در برمی‌گیرد. از نواحی شمالی روسیه، عمدتاً در سن پترزبورگ آغاز می‌شود و از طریق کشورهای مختلف از جمله آذربایجان، ایران به سمت جنوب گسترش می‌یابد و در نهایت به مقصد نهایی خود در هند می‌رسد. این کریدور یکی از مزایای کلیدی کریدور شمال-جنوب، توانایی آن در کاهش قابل توجه زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل میان کشورهای واقع در مسیر آن به‌ویژه روسیه و هند است. با استفاده از این کریدور، کالاها می‌توانند کارآمدتر و سریع‌تر حمل شوند که منجر به افزایش فرصت‌های

تجاری بین روسیه و هند می‌شود.

زیرساخت‌ها در امتداد کریدور شمال-جنوب به‌طور مستمر توسعه و بهبود یافته است تا از اتصال یکپارچه و حمل‌ونقل کارآمد اطمینان حاصل شود. این شامل ساخت جاده‌ها، راه‌آهن‌ها و بنادر جدید و همچنین نوسازی زیرساخت‌های موجود است. به‌عنوان مثال، در روسیه، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای ارتقای شبکه‌های ریلی و توسعه تأسیسات بندری جدید در سنت پترزبورگ انجام شده است که امکان اتصال روان‌تر با بقیه کریدور را فراهم می‌کند (Shishkina, 2021: 176-190).

کریدور شمال-جنوب علاوه بر زیرساخت‌های فیزیکی، بر رویه‌های گمرکی کارآمد و اقدامات تسهیل تجارت نیز متکی است. ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی و کاهش موانع بوروکراتیک برای ارتقای جریان تجاری روان در این کریدور ضروری است. در همین راستا نیز تلاش‌هایی توسط کشورهای شرکت‌کننده برای هماهنگ‌کردن رویه‌های گمرکی و پیاده‌سازی سیستم‌های الکترونیکی برای تسریع فرآیند ترخیص صورت گرفته است. کریدور شمال-جنوب نه تنها به نفع روسیه و هند است، بلکه فرصت‌های متعددی را برای کشورهای دیگر در طول مسیر ایجاد می‌کند. به‌عنوان مثال، جمهوری آذربایجان با تسهیل جابجایی کالا میان ایران و روسیه در این کریدور به‌عنوان یک مرکز ترانزیت حیاتی عمل می‌کند. این کریدور از طریق ترویج تجارت، جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد فرصت‌های شغلی، پتانسیل رشد اقتصادی در این کشورها را دارد.

علاوه بر این، کریدور شمال-جنوب فرصت‌های جدیدی را برای تنوع تجاری ایجاد می‌کند. این کریدور به روسیه اجازه می‌دهد تا روابط تجاری خود را فراتر از شرکای سنتی در اروپا، گسترش داده و بازارهای جدیدی را در غرب آسیا، آسیای مرکزی و آسیای جنوبی ایجاد کند. همچنین هند نیز می‌تواند از این کریدور برای تقویت ارتباط خود با آسیای مرکزی و دسترسی به منابع ارزشمند در این منطقه استفاده کند. از سوی دیگر، کریدور شمال-جنوب با تنوع بخشیدن به مسیرهای سنتی انتقال انرژی میان روسیه و هند، کاهش وابستگی دو کشور به این مسیرها سبب تقویت همکاری آنان در حوزه انرژی شده

و امنیت انرژی را برای هر دو افزایش می‌دهد.

کریدور شمال-جنوب علی‌رغم پتانسیل عظیمی که دارد، هنوز با چالش‌های خاصی مواجه است که برای تحقق کامل آن باید مورد توجه قرار گیرد. این چالش‌ها شامل تنش‌های ژئوپلیتیکی در منطقه، زیرساخت‌های ناکافی در برخی مناطق و موانع نظارتی است که مانع از شکل‌گیری جریان‌های یکپارچه تجاری می‌شود. با این حال، کشورهای شرکت‌کننده، تلاش‌هایی برای غلبه بر این موانع از طریق مذاکرات دیپلماتیک، پروژه‌های توسعه زیرساخت‌ها و اصلاحات سیاستی انجام می‌دهند (Bhatia, 2020: 82-97).

## الف- منافع اقتصادی کریدور شمال-جنوب

### ۱. اتصال پیشرفته

کریدور شمال-جنوب ارتباط پیشرفته‌تری را بین روسیه و هند فراهم می‌کند و جریان تجاری روان‌تر و کاهش زمان حمل‌ونقل را ممکن می‌سازد. این کریدور، اقیانوس هند را از طریق ترکیبی از مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای به دریای بالتیک متصل می‌کند. با ارائه یک مسیر تجاری مستقیم و کارآمد، نیاز به مسیرهای انحرافی طولانی و نقاط حمل‌ونقل متعدد را از بین می‌برد و در نتیجه هزینه و زمان حمل‌ونقل را نسبت به مسیرهای سنتی و کنونی، کاهش می‌دهد.

### ۲. تنوع مسیرهای تجاری

کریدور شمال-جنوب یک مسیر تجاری جایگزین برای روسیه و هند ارائه می‌دهد و وابستگی آن‌ها به مسیرهای سنتی از طریق کانال سوئز یا خلیج فارس را کاهش می‌دهد. هر دو کشور با تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری خود، می‌توانند خطرات مرتبط با تنش‌های ژئوپلیتیکی، دزدی دریایی، یا سایر اختلالاتی را که ممکن است در مسیرهای سنتی رخ دهد، کاهش دهند. این تنوع همچنین زنجیره تأمین مطمئن‌تری را برای کالاهای مبادله شده بین روسیه و هند تضمین می‌کند.

### ۳. افزایش حجم تجارت

از آنجایی که این کریدور مسیر کوتاه‌تر و کارآمدتری را ارائه می‌دهد، حمل‌ونقل کالا را با صرف زمان و هزینه کم‌تری نسبت به سایر مسیرها تسهیل می‌کند، این پتانسیل را دارد که حجم تجارت بین روسیه و هند را به میزان قابل توجهی افزایش دهد. این افزایش حجم تجارت به دلیل تقویت اقتصادی، ایجاد فرصت‌های شغلی و ایجاد درآمد بیشتر به نفع هر دو کشور است.

### ۴. گسترش دسترسی به بازار

کریدور شمال-جنوب می‌تواند دروازه بازارهای جدیدی را برای روسیه و هند باز کند دو کشور. با اتصال به کشورهای مختلف در مسیر خود مانند ایران، آذربایجان، قزاقستان و ارمنستان، امکان دسترسی به این بازارها را برای کالاهای مبدأ خود فراهم می‌کنند. این گسترش دسترسی به بازار به کسب و کارهای هر دو کشور امکان می‌دهد که فرصت‌های جدید را کشف کنند، پایگاه مشتریان خود را گسترش دهند و مقصدهای صادراتی خود را متنوع نمایند.

### ۵. توسعه زیرساخت‌ها

کریدور شمال-جنوب به توسعه زیرساخت‌ها در مناطقی که از آن عبور می‌کند کمک می‌کند. این توسعه زیرساختی شامل ساخت جاده‌های جدید، راه‌آهن، بنادر و تأسیسات لجستیکی است. در نتیجه، نه تنها اتصال را بهبود می‌بخشد؛ بلکه شبکه حمل‌ونقل کلی را در این مناطق بهبود می‌بخشد. این توسعه زیرساخت محیطی مساعد برای تجارت و سرمایه‌گذاری ایجاد می‌کند و کسب و کارها را برای راه‌اندازی عملیات در امتداد کریدور جذب می‌کند.

### ۶. تقویت روابط دوجانبه

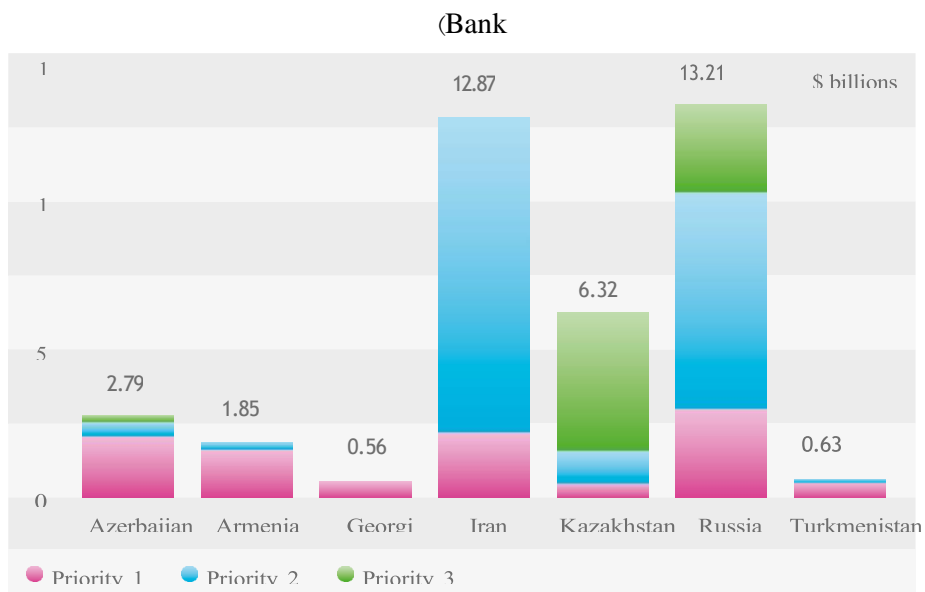
توسعه روابط دوجانبه قوی برای همکاری طولانی‌مدت و منافع متقابل بین روسیه و هند

ضروری است. در همین راستا، کریدور شمال-جنوب نقش مهمی در تقویت روابط دوجانبه بین روسیه و هند دارد. افزایش همکاری‌های تجاری و اقتصادی که توسط این کریدور تسهیل می‌شود، باعث تقویت روابط نزدیک بین دو کشور خواهد شد. همچنین همکاری در بخش‌های مختلف مانند انرژی، تولید، کشاورزی و فناوری را تشویق می‌کند.

### ۷. تسهیل تجارت ترانزیتی

کریدور شمال-جنوب به‌عنوان یک تسهیل‌کننده برای تجارت ترانزیتی بین روسیه و هند و سایر کشورهای واقع شده در مسیر آن عمل می‌کند. این کریدور، موانع بوروکراتیک را از بین می‌برد و زمان و هزینه ترانزیت را کاهش می‌دهد تسهیل تجارت ترانزیتی؛ یکپارچگی منطقه‌ای را تقویت می‌کند، همکاری اقتصادی را ارتقا می‌دهد و سرمایه‌گذاری بیشتر در مناطق در امتداد کریدور را ایجاد می‌کند (Chakraborty, 2022: 39-56).

تصویر ۱. ساختار جغرافیایی پروژه‌های سرمایه‌گذاری زیرساخت (منبع Eurasian Development Bank)



## ب- جایگاه ایران در کریدور شمال جنوب

موقعیت استراتژیک ایران در کریدور شمال-جنوب روسیه و هند، ایران را به یک بازیگر مهم در چشم‌انداز اقتصادی و سیاسی منطقه تبدیل کرده است. این کشور به‌عنوان یک پیونددهنده حیاتی بین دو کشور عمل می‌کند و منابع عظیم روسیه و اقتصاد رو به رشد هند را به هم متصل می‌کند. کریدور شمال به جنوب یک مسیر حمل‌ونقل تجاری است که روسیه، ایران و هند را به هم متصل می‌کند. این یک مسیر حیاتی برای جابجایی کالا، خدمات و مردم بین سه کشور است. این کریدور از سنت پترزبورگ روسیه شروع می‌شود و از بندر بندرعباس ایران می‌گذرد و به بندر بمبئی هند متصل می‌شود. این مسیر مسافتی بالغ بر ۷۲۰۰ کیلومتر را طی می‌کند و از چندین کشور از جمله آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان می‌گذرد. قرار گرفتن ایران در کریدور شمال-جنوب، آن را به قطب مهم تجارت و بازرگانی بین روسیه و هند تبدیل کرده است. موقعیت استراتژیک این کشور یک نقطه ترانزیت ایده‌آل برای کالاهای بین دو کشور فراهم می‌کند. همچنین ایران را قادر می‌سازد تا با تسهیل تجارت با این کشورها، اقتصاد خود را توسعه دهد.

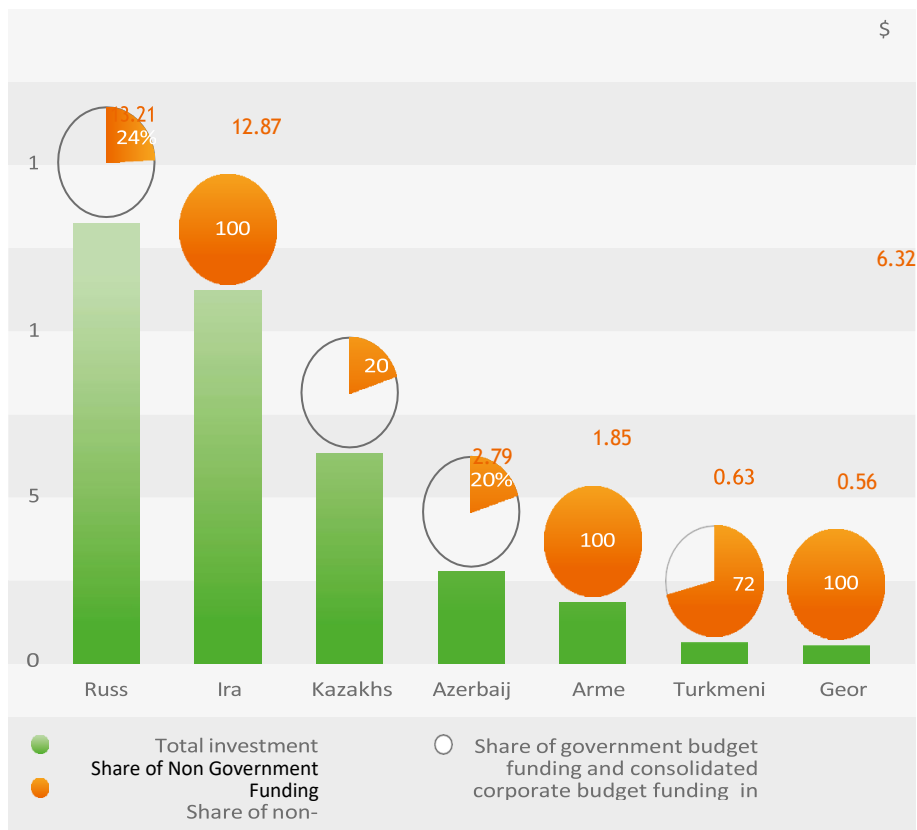
روسیه تأمین‌کننده اصلی منابع انرژی هند است و ایران می‌تواند از طریق کریدور شمال-جنوب به‌عنوان یک نقطه ترانزیت کلیدی برای این منابع عمل کند. کریدور شمال به جنوب، نسبت به مسیر دریایی سنتی یعنی کانال سوئز، مسیر کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تری را برای انتقال نفت و گاز از روسیه به هند فراهم می‌کند و منجر به افزایش تجارت بین دو کشور می‌شود. کریدور شمال به جنوب علاوه بر منابع انرژی، جابجایی سایر کالاها مانند ماشین‌آلات، تجهیزات و مواد اولیه را نیز تسهیل می‌کند. این امر در کنار افزایش تجارت میان روسیه و هند، ایران به‌عنوان یک نقطه ترانزیت حیاتی برای این کالاها تبدیل می‌کند.

درواقع، موقعیت ایران در کریدور شمال-جنوب این کشور را به یک بازیگر مهم در سیاست منطقه تبدیل کرده است. این کشور از موقعیت استراتژیک خود برای ایجاد اتحاد با روسیه و هند و به دست آوردن منافع اقتصادی و سیاسی استفاده می‌کند. روابط نزدیک ایران با روسیه به دلیل منافع مشترک آن‌ها در منابع انرژی و امنیت منطقه

تقویت شده است. دو کشور در زمینه‌های مختلفی از جمله توسعه نیروگاه‌های هسته‌ای در ایران و مبارزه با تروریسم در منطقه همکاری می‌کنند.

تصویر (۲): میزان سرمایه‌گذاری بخش‌های مختلف در پروژه (میلیارد دلار) (منبع:

(Eurasian Development Bank



روابط ایران با هند نیز قوی است و دو کشور روابط فرهنگی و تاریخی مشترکی دارند. هند یکی از سرمایه‌گذاران اصلی در بخش‌های زیربنایی و انرژی ایران بوده و چندین شرکت هندی در این کشور فعالیت می‌کنند. باین حال، جایگاه ایران در کریدور شمال - جنوب بدون چالش نبوده است. اقتصاد این کشور به شدت تحت تأثیر تحریم‌های بین‌المللی قرار گرفته که توانایی آن را برای تجارت با سایر کشورها محدود کرده است. این امر

پتانسیل ایران را به عنوان یک نقطه ترانزیت کالا بین روسیه و هند محدود نموده است. علاوه بر این، تنش‌های سیاسی بین ایران و برخی از همسایگانش از جمله جمهوری آذربایجان نیز بر نقش این کشور در کریدور شمال-جنوب تأثیر گذاشته است. (

### پ-منافع ایران در کریدور شمال جنوب

منافع ایران در کریدور شمال-جنوب روسیه و هند تحت تأثیر عوامل مختلفی از جمله ملاحظات اقتصادی، ژئوپلیتیکی و استراتژیک است. این کریدور که به کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب<sup>۱</sup> (INSTC) نیز معروف است، یک مسیر اصلی حمل و نقل است که اقیانوس هند و خلیج فارس را به دریای خزر و فراتر از آن متصل می‌کند.

از منظر اقتصادی، ایران کریدور شمال به جنوب را وسیله‌ای برای تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری خود و کاهش وابستگی خود به مسیرهای سنتی شرق به غرب می‌داند. هدف ایران از طریق ارتباط با روسیه و هند، دو اقتصاد بزرگ با پتانسیل تجاری قابل توجه، ورود به بازارهای جدید و گسترش روابط اقتصادی خود با این کشورها است. این کریدور به ایران امکان دسترسی به بازارهای مصرف گسترده روسیه و هند و همچنین سایر کشورهای آسیای مرکزی و اروپا را می‌دهد که از این مسیر به یکدیگر متصل می‌شوند. ایران علاوه بر ملاحظات اقتصادی، منافع ژئوپلیتیکی نیز در کریدور شمال به جنوب دارد. این کریدور ارتباط منطقه‌ای ایران را تقویت می‌کند و موقعیت آن را به عنوان یک مرکز ترانزیتی برای تجارت بین آسیا و اروپا تقویت می‌کند. این موضوع برای ایران اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا به دنبال استفاده از موقعیت استراتژیک خود و تبدیل شدن به یک بازیگر کلیدی در پویایی تجارت منطقه‌ای و جهانی است. ایران با تسهیل جابجایی کالا بین روسیه و هند، می‌تواند خود را به عنوان یک حلقه حیاتی در زنجیره تأمین این دو کشور قرار داده و نفوذ ژئوپلیتیکی خود را در منطقه تقویت کند. علاوه بر این، کریدور شمال-جنوب نیز با اهداف راهبردی گسترده‌تر ایران همسو است. ایران مدت‌هاست که به دنبال متعادل کردن نفوذ رقبای منطقه‌ای خود به ویژه عربستان سعودی بوده است. از این رو با تقویت روابط

---

1 International North-South Transport Corridor

اقتصادی خود با روسیه و هند از طریق این کریدور، می‌تواند شراکت‌های استراتژیک خود را تقویت کرده و اتکای خود را به عربستان سعودی و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس کاهش دهد. این کریدور نه تنها به ایران کمک می‌کند تا اتحادهای خود را متنوع کند، بلکه قدرت چانه‌زنی این کشور را در صحنه جهانی نیز افزایش می‌دهد.

از دیدگاه روسیه، کریدور شمال-جنوب یک مسیر جایگزین برای تجارت خود با هند و سایر کشورهای آسیایی است. به‌طور سنتی، روسیه برای انتقال کالا به آسیا به مسیرهای دریایی متکی است که اغلب در معرض تنش‌های ژئوپلیتیکی و خطرات امنیتی دریایی قرار دارند. INSTC با دور زدن نقاط بالقوه مانند تنگه هرمز، مسیر زمینی امن‌تر و کارآمدتری را در اختیار روسیه قرار می‌دهد که این امر به‌ویژه برای صادرات انرژی روسیه به آسیا مهم است؛ چراکه امکان انتقال سریع‌تر و مطمئن‌تر نفت و گاز از طریق ایران را فراهم می‌کند. از سوی دیگر، کشور هند کریدور شمال-جنوب را وسیله‌ای برای تقویت ارتباط خود با آسیای مرکزی و روسیه می‌داند. هند به‌عنوان یکی از سریع‌ترین اقتصادهای در حال رشد در جهان، مایل است، روابط تجاری خود را با این مناطق گسترش دهد و از منابع گسترده و بازارهای مصرفی آن‌ها استفاده کند. INSTC مسیر کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تری را برای تجارت با روسیه و کشورهای آسیای مرکزی به هند ارائه می‌کند. این کریدور نه تنها هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد، بلکه تبادلات بین مردم و پیوندهای فرهنگی بین هند و این مناطق را تسهیل می‌کند (Chakraborty, 2022: 39-56).

### کریدور تورانی

کریدور تورانی مسیری استراتژیک است که دریای خزر را به دریای سیاه وصل می‌کند و از منطقه قفقاز می‌گذرد. این کریدور در طول تاریخ اهمیت زیادی داشته، زیرا به‌عنوان یک مسیر تجاری اصلی اروپا و آسیا را به یکدیگر متصل می‌کرده است. از نظر تاریخی، کریدور تورانی مسیری حیاتی برای تجارت و حمل‌ونقل بوده است. تاجران باستانی جاده ابریشم که کالاها را بین چین و اروپا حمل می‌کردند، بعدها، در دوران امپراتوری عثمانی، کریدور اهمیت بیشتری پیدا کرد زیرا قلمروهای شرقی و غربی امپراتوری را به هم متصل

بررسی اهمیت راهبردی کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و ...؛ خزاغیان و همکاران | ۱۵۱

می کرد.

در دوران شوروی، کریدور تورانی تحت کنترل اتحاد جماهیر شوروی بود. این منطقه به چندین جمهوری از جمله آذربایجان، گرجستان و ارمنستان تقسیم شد. دولت شوروی سرمایه‌گذاری زیادی در توسعه زیرساخت‌ها در منطقه از جمله ساخت جاده‌ها، راه آهن و خطوط لوله انجام داد. این سرمایه‌گذاری‌ها اهمیت این کریدور را برای تجارت و حمل‌ونقل بیشتر کرد. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۱، کریدور تورانی اهمیت بیشتری یافت. کشورهای تازه استقلال یافته آذربایجان، گرجستان و ارمنستان شروع به توسعه اقتصاد خود و برقراری روابط تجاری جدید با کشورهای همسایه کردند. این کریدور به مسیری حیاتی برای انتقال نفت و گاز آذربایجان به اروپا تبدیل شد. خط لوله باکو-تفلیس-جیهان که در سال ۲۰۰۶ تکمیل شد، از این کریدور عبور می‌کند و نفت را از آذربایجان به ترکیه و فراتر از آن منتقل می‌کند.

امروزه کریدور تورانی یک مسیر حیاتی برای تجارت و حمل‌ونقل در منطقه قفقاز است. این کریدور شهرهای بزرگی مانند باکو، تفلیس و باتومی را به هم متصل می‌کند و دسترسی به بنادر مهم دریای خزر و دریای سیاه را فراهم می‌کند. این کریدور همچنین برای امنیت منطقه قفقاز نیز مهم است، زیرا ترکیه عضو ناتو را به منطقه دریای خزر متصل می‌کند.

کریدور تورانی، علیرغم اهمیتی که دارد با چالش‌های متعددی مواجه است. منطقه قفقاز مستعد بی‌ثباتی و درگیری سیاسی به‌ویژه بین ارمنستان و آذربایجان بر سر منطقه قره‌باغ کوهستانی است. این درگیری منجر به بسته شدن برخی از گذرگاه‌های مرزی و اختلال در تجارت و حمل‌ونقل در منطقه شده است. علاوه بر این، این کریدور در برابر بلایای طبیعی مانند زلزله و رانش زمین آسیب‌پذیر است که می‌تواند به زیرساخت‌ها آسیب برساند و حمل‌ونقل را مختل کند.

در خاتمه، کریدور تورانی یک مسیر استراتژیک است که دریای خزر را از طریق منطقه قفقاز به دریای سیاه متصل می‌کند. این مسیر در طول تاریخ مسیر مهمی برای

تجارت و حمل و نقل بوده و امروزه نیز برای انتقال نفت و گاز از آذربایجان به اروپا حیاتی است. این کریدور با چالش‌های متعددی از جمله بی‌ثباتی سیاسی و بلایای طبیعی مواجه است، اما اهمیت آن برای امنیت منطقه‌ای و توسعه اقتصادی قابل اغراق نیست.

### الف - چالش‌های پیش روی احداث کریدور تورانی:

ساخت کریدور تورانی در منطقه قفقاز با هدف آن اتصال دریای خزر به دریای سیاه، مجموعه‌ای از چالش‌های آتی را ارائه می‌کند که برای اطمینان از تکمیل موفقیت‌آمیز این پروژه بلندپروازانه باید آن‌ها را در نظر گرفت. این کریدور، نقش مهمی در تقویت ارتباط منطقه‌ای و تسهیل تجارت بین اروپا و آسیا خواهد داشت. با این حال، چندین چالش کلیدی وجود دارد که برای به نتیجه رساندن این پروژه باید بر آن‌ها غلبه کرد. یکی از چالش‌های مهم، پیچیدگی جغرافیایی منطقه است. کریدور تورانی از مناظر متنوعی از جمله زمین‌های کوهستانی، رودخانه‌ها و تالاب‌ها عبور می‌کند. این امر چالش‌های مهندسی قابل توجهی را از نظر طراحی و ساخت جاده‌ها، پل‌ها و تونل‌هایی که می‌توانند در برابر شرایط محیطی مقاومت کرده و حمل و نقل ایمن و کارآمد را تضمین کنند، ایجاد می‌کند. برای غلبه بر این چالش‌ها نیاز به برنامه‌ریزی دقیق و اجرای راه‌حل‌های مهندسی نوآورانه است.

چالش دیگر نیاز به تملک زمین و اسکان مجدد است. ساخت کریدور تورانی به مقدار قابل توجهی زمین نیاز دارد که باید از جوامع محلی خریداری شود. این فرآیند باید به شیوه‌ای منصفانه و شفاف و با در نظر گرفتن نیازها و نگرانی‌های جوامع آسیب‌دیده انجام شود. برای اطمینان از پرداخت غرامت کافی به آواره شدگان باید برنامه‌های اسکان مجدد تدوین و گزینه‌های معیشت جایگزین ارائه شود. علاوه بر این، چالش‌های زیست‌محیطی وجود دارد که باید در طول ساخت کریدور تورانی مورد توجه قرار گیرد. این منطقه دارای اکوسیستم‌های متنوع و مناطق حفاظت شده است که باید به دقت مدیریت شوند تا تأثیر فعالیت‌های ساخت و ساز به حداقل برسد. ارزیابی اثرات زیست‌محیطی باید برای شناسایی خطرات بالقوه و توسعه اقدامات کاهش‌ی انجام شود. این ممکن است شامل اقداماتی مانند احیای جنگل، احیای زیستگاه و اجرای شیوه‌های ساخت و ساز پایدار باشد.

علاوه بر این، ساخت کریدور تورانی به منابع مالی قابل توجهی نیاز دارد. انتظار می‌رود این پروژه شامل سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در توسعه زیرساخت‌ها از جمله جاده‌ها، راه‌آهن و بنادر باشد. تأمین بودجه برای چنین پروژه‌ای در مقیاس بزرگ، به‌ویژه در شرایط اقتصادی کنونی، می‌تواند یک چالش باشد. دولت‌های ذینفع باید گزینه‌های مختلف تأمین مالی، از جمله مشارکت عمومی-خصوصی و همکاری بین‌المللی را بررسی کنند تا اطمینان حاصل شود که بودجه کافی برای تکمیل به‌موقع پروژه در دسترس است. چالش دیگر، اطمینان از هماهنگی و همکاری مؤثر میان سهامداران مختلف درگیر در ساخت کریدور تورانی است. این شامل سازمان‌های دولتی، نهادهای بخش خصوصی، جوامع محلی و شرکای بین‌المللی می‌شود. ارتباط و همکاری مؤثر برای رسیدگی به هرگونه مشکل یا نگرانی که ممکن است در طول فرآیند ساخت و ساز ایجاد شود ضروری است. مشاوره و تعامل منظم با همه ذینفعان به ایجاد اجماع و اطمینان از اجرای شفاف و فراگیر پروژه کمک خواهد کرد.

علاوه بر این، عوامل ژئوپلیتیکی نیز ممکن است برای ساخت کریدور تورانی چالش‌هایی ایجاد کند. این منطقه با پویایی‌های سیاسی پیچیده و منافع رقابتی مشخص می‌شود. مهم است که این چالش‌ها به‌صورت دیپلماتیک بررسی شود و اطمینان حاصل شود که این پروژه به منبع تنش یا درگیری بین کشورها یا جوامع مختلف تبدیل نمی‌شود. ایجاد روابط دیپلماتیک قوی و تقویت همکاری بین همه ذینفعان مربوطه در غلبه بر این چالش‌های ژئوپلیتیکی بسیار مهم خواهد بود.

### ب- چالش‌های پیش روی ایران در فرض احداث کریدور تورانی

دور زدن ایران در ساخت کریدور تورانی در آذربایجان و عبور آن از خاک ارمنستان، نگرانی‌هایی را در مورد آسیب‌های احتمالی که ممکن است به منافع ایران وارد کند، افزایش می‌دهد. ایران به‌عنوان یک کشور همسایه، در تحولات منطقه‌ای و پروژه‌های زیربنایی که ممکن است بر موقعیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی آن تأثیر بگذارد، علاقه‌مند است.

کریدور تورانی یک مسیر حمل و نقل پیشنهادی است که هدف آن اتصال آسیای مرکزی به اروپا و دور زدن روسیه و ایران است. این به عنوان بخش مهمی از مسیر بزرگ تر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR) پیش بینی می شود که به دنبال تقویت ارتباط و تجارت بین اروپا و آسیا است. این کریدور آذربایجان، گرجستان و ترکیه را به هم متصل می کند و مسیری جایگزین برای انتقال کالاها و منابع انرژی بین این مناطق فراهم می کند. با این حال، کنار گذاشتن ایران از این پروژه سؤالاتی را در مورد پیامدهای آن بر منافع اقتصادی و استراتژیک ایران ایجاد کرده است.

یکی از نگرانی های اصلی ایران، از دست رفتن احتمالی درآمد ترانزیت ناشی از ترانزیت است. ایران به عنوان یک قطب بزرگ ترانزیتی در منطقه، از موقعیت استراتژیک خود بین آسیای مرکزی، قفقاز و خلیج فارس بهره می برد. با دور زدن ایران، کریدور تورانی می تواند تجارت و ترافیک ترانزیتی را از بنادر، راه آهن و بزرگراه های ایران منحرف کند. این می تواند منجر به کاهش درآمد برای ایران شود و بر اقتصاد این کشور که به شدت به هزینه های ترانزیت و تجارت متکی است، تأثیر منفی بگذارد. علاوه بر این، دور زدن ایران نیز می تواند نفوذ ژئوپلیتیکی آن را در منطقه تضعیف کند. ایران فعالانه در امور منطقه مشارکت داشته و روابط نزدیکی با کشورهایمانند آذربایجان و ارمنستان برقرار کرده است. با حذف ایران از پروژه کریدور تورانی، آذربایجان و ارمنستان ممکن است روابط خود را با دیگر بازیگران منطقه تقویت کنند و به طور بالقوه نفوذ و اهرم ایران در منطقه را کاهش دهند. این می تواند پیامدهایی برای اهداف سیاست خارجی ایران و توانایی آن در شکل دادن به پویایی های منطقه ای داشته باشد.

نگرانی دیگر مربوط به امنیت انرژی است. ایران تولید کننده و صادر کننده بزرگ انرژی در منطقه است و برای درآمدهایی به صادرات انرژی خود متکی است. کریدور تورانی به طور بالقوه می تواند مسیرهای جایگزینی برای منابع انرژی دریای خزر برای رسیدن به بازارهای اروپایی و دور زدن ایران ایجاد کند. این می تواند تهدیدی برای بخش انرژی ایران و توانایی آن برای صادرات نفت و گاز به اروپا باشد. علاوه بر این، می تواند بر

نقش ایران به عنوان یک کشور ترانزیتی برای منابع انرژی از آسیای مرکزی نیز تأثیر بگذارد. علاوه بر این نگرانی‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی، دور زدن ایران می‌تواند پیامدهای زیست‌محیطی نیز داشته باشد. ساخت کریدور تورانی از طریق ارمنستان ممکن است با خطرات زیست‌محیطی مانند جنگل‌زدایی، تخریب زیستگاه و آلودگی همراه باشد. این خطرات می‌تواند اثرات فرامرزی داشته باشد و نه تنها ارمنستان بلکه کشورهای همسایه مانند ایران را نیز تحت تأثیر قرار دهد. به این ترتیب، ایران منافع مشروعی در حصول اطمینان از اینکه هر پروژه زیرساختی در منطقه ملاحظات زیست‌محیطی را در نظر گرفته و استانداردهای بین‌المللی را رعایت می‌کند، دارد. برای کاهش آسیب احتمالی به منافع خود، ایران می‌تواند چندین استراتژی را در نظر بگیرد. اول، می‌تواند در تلاش‌های دیپلماتیک برای اطمینان از گنجاندن خود در پروژه کریدور تورانی شرکت کند. ایران با مشارکت فعال در گفتگوها و مذاکرات، می‌تواند نگرانی‌های خود را بیان کند و به دنبال راه‌هایی برای رفع آن باشد. دوم، ایران می‌تواند مسیرهای جایگزین و پروژه‌های حمل‌ونقلی را که مکمل کریدور تورانی باشد به جای رقابت با آن، کاوش کند. این می‌تواند شامل تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل موجود و ایجاد کریدورهای تجاری جدید با کشورهای همسایه باشد. در نهایت، ایران می‌تواند بر تنوع بخشیدن به اقتصاد خود و کاهش وابستگی به درآمدهای ترانزیتی با ارتقای بخش‌های دیگر مانند تولید، خدمات و گردشگری تمرکز کند.

در پایان، دور زدن ایران در ساخت کریدور تورانی و عبور آن از ارمنستان، نگرانی‌های مشروعی را در مورد آسیب‌های احتمالی که ممکن است به منافع ایران وارد کند، ایجاد می‌کند. حذف ایران از این پروژه می‌تواند منجر به خسارات اقتصادی، تضعیف نفوذ ژئوپلیتیکی آن، تهدید امنیت انرژی و خطرات زیست‌محیطی شود. برای رسیدگی به این نگرانی‌ها، ایران باید در تلاش‌های دیپلماتیک شرکت کند، راه‌های جایگزین را جستجو کند و اقتصاد خود را متنوع کند. در نهایت، یک رویکرد متوازن که منافع همه ذینفعان را در نظر بگیرد برای تضمین ثبات و رفاه منطقه ضروری است (Kamrava, 2018:327-340).

## پ- تأثیرات اشغال احتمالی زنگزور برای عبور کریدور تورانی از این مسیر بر منافع ایران

اشغال زنگزور توسط آذربایجان، می‌تواند پیامدهای مهمی بر موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک ایران داشته باشد. یکی از معایب اصلی اشغال احتمالی زنگزور توسط آذربایجان این است که مرز جدیدی بین ایران و آذربایجان ایجاد خواهد. این امر روابط تجاری و اقتصادی دو کشور را مختل کرده است. ایران در حال حاضر از زنگزور به‌عنوان مسیر ترانزیت کالاهای خود برای رسیدن به ارمنستان و فراتر از آن استفاده می‌کند. با بسته شدن این مسیر، ایران مجبور به یافتن مسیرهای جایگزین خواهد که باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و کاهش رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی در منطقه می‌شود و نگرانی‌های امنیتی برای ایران ایجاد کرده است. زنگزور در منطقه‌ای کوهستانی قرار دارد که دسترسی به آن سخت است. این مکان را به مکانی ایده‌آل برای فعالیت شبه‌نظامیان و قاچاقچیان تبدیل می‌کند. با تسلط آذربایجان بر منطقه، این امکان وجود دارد که این گروه‌ها بتوانند از آن به‌عنوان پایگاهی برای حمله به ایران استفاده کنند (Shaffer, 2023).

علاوه بر این، معایب، اشغال پیامدهای ژئوپلیتیکی قابل توجهی نیز برای ایران داشته است. ایران به‌طور سنتی روابط نزدیکی با ارمنستان، به‌عنوان یک کشور مسیحی و یکی از اعضای سازمان پیمان امنیت جمعی (CSTO)، حفظ کرده است. با تسلط آذربایجان بر زنگزور، موقعیت خود را در منطقه تقویت کرده و از نفوذ ایران می‌کاهد. علاوه بر این، روابط نزدیک آذربایجان با ترکیه نیز نگرانی‌هایی را برای ایران ایجاد کرده است. ترکیه به‌طور فزاینده‌ای در منطقه قاطعانه عمل کرده است و حمایت این کشور از آذربایجان در درگیری اخیر روابط این کشور با ایران را بیشتر تیره کرده است و این نگرانی را به وجود آورده است که ترکیه از نفوذ خود در آذربایجان برای تضعیف منافع ایران در منطقه استفاده کند.

اشغال زنگزور توسط آذربایجان پیامدهای مهمی بر موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک ایران خواهد داشت. روابط تجاری و اقتصادی را مختل کرده، نگرانی‌های امنیتی ایجاد

کرده و نفوذ ایران در منطقه را کاهش داده است. به این ترتیب، برای ایران مهم است که راه‌هایی برای کاهش این اثرات و حفظ منافع خود در منطقه بیابد. کریدور زنگزور دو مزیت ژئوپولیتیکی ایران را تهدید می‌کند:

۱. تسهیل انحصاری دسترسی بین نخجوان و باکو در امتداد مرزهای کنونی ایران و ارمنستان که زنگ خطر وابستگی سیاسی ایران به جمهوری آذربایجان را برای صادرات به ارمنستان به صدا در آورده است به طوری که رهبران و سیاست‌مداران و مقامات بلندپایه نظامی ایران متفقاً این مسئله را غیرقابل قبول و هرگونه تغییر در مرزهای سیاسی را یک تغییر که به هیچ‌عنوان مورد پذیرش ایران قرار نخواهد گرفت، بیان می‌کنند. باید دانست که این پیشنهاد می‌تواند بخش بزرگ تری از طرح ناتو برای ضربه زدن به مزیت‌های نسبی ایران در عرصه بین‌المللی باشد به طوری که می‌تواند منجر به آسیب در بخش‌های مختلفی از ایران گردیده و ثبات ایران را در معرض خطر قرار دهد. از این رو بسیاری از تحلیل‌گران ایرانی کریدور زنگزور را به‌عنوان کریدور تورانی ناتو معرفی می‌نمایند که برای تضعیف حاکمیت ایران طراحی گشته است و نقش کلیدی ایران در ترانزیت کالا از شرق به غرب را تضعیف می‌کند. روسیه نیز به‌عنوان بخشی از این طرح به نظر می‌رسد که مخالفتی با ایجاد این کریدور نداشته و در ابتکار سیاسی توافق آتش‌بس در نهم نوامبر سال ۲۰۲۰ میلادی تصریح می‌کند که سرویس گارد مرزی امنیت فدرال روسیه مسئول نظارت بر این مسیر خواهد بود. باید دانست که روسیه به‌عنوان شریک استراتژیک اقتصادی با ترکیه و جمهوری آذربایجان از این مسئله سود خواهد برد زیرا اکنون روسیه به دلیل مناقشات نظامی در اوکراین مورد تحریم نهادهای بین‌المللی قرار گرفته و از نظر سیاسی در فشارهای بی‌سابقه‌ای قرار گرفته است فلذا ایجاد یک مرکز اقتصادی با محوریت نظارتی روسیه می‌تواند راهگشای بخشی از مشکلات اقتصادی این کشور باشد (Avdaliani, 2021).

۲. افزایش ضریب نفوذ اقتصادی ترکیه در این منطقه می‌تواند به ترکیه به‌عنوان رقیب ایران در عراق و سوریه امکان آزادی عملکرد بیشتری را اعطا نماید بدین صورت که با افزایش میزان سودآوری ترکیه از صادرات کالا و دور زدن شبکه ترانزیت ایران در

کشورهای حوزه قفقاز و آسیای میانه، دست ترکیه برای افزایش سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در کشورهای عراق و سوریه بازتر شده و حضور ایران در این مناطق نیز تحت تأثیر قرار بگیرد. باید به این واقعیت اذعان نمود که ایران به دلیل درگیر بودن با تحریم‌های بسیار زیاد ایالات متحده و همچنین تحت فشار قرار داشتن در بعد اقتصادی آزادی عملکرد زیادی برای افزایش سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در کشورهای منطقه را نداشته و از همین رو توان افزایش سطح رقابت‌های اقتصادی را در چندین جبهه مختلف ندارد؛ فلذا ممانعت از ایجاد این کریدور منطقی به نظر می‌رسد زیرا با قرار گرفتن ایران به‌عنوان شاهراه ارتباطی شرق به غرب و شمال به جنوب در آینده‌ای نزدیک می‌تواند وزن سیاسی ایران را در میان سایر قدرت‌های جهانی به شدت افزایش دهد. همچنین افزایش کیفیت بسترهای ارتباط تجاری در ایران در همه سطوح زمینی و دریایی و هوایی و ریلی می‌تواند نظر سایر بازیگرهای اصلی از جمله چین و روسیه را به ایران به‌عنوان محل مناسب گذرگاه‌های اقتصادی جلب نماید زیرا روسیه برای دسترسی به بازار صادراتی جنوب و علی‌الخصوص هندوستان به ایران نیاز داشته و چین نیز برای ارتباط با اروپا و آفریقا به ایران به‌عنوان یک مسیر قابل اطمینان توجه ویژه‌ای دارد و این به نحوه عملکرد ایران بستگی دارد تا بتواند به چه اندازه‌ای از این فرصت استفاده حداکثری نموده و منافع آتی خویش را حفظ نماید (Khazaeian, 2023).

## ابتکار کمربند و جاده چین

### الف - معرفی اجمالی:

طرح یک کمربند و یک جاده چین که به‌عنوان ابتکار یک کمربند و یک راه (BRI)<sup>۱</sup> نیز شناخته می‌شود یک استراتژی بزرگ و تلفیقی از یک طرح سیاسی و اقتصادی و راهبردی و بلند پروازانه است که هدف آن ارتقای ارتباط و همکاری بین چین و کشورهای حاشیه جاده ابریشم باستانی و سایر مناطق جهان که هدف‌های صادراتی چین محسوب می‌شوند، می‌باشد که دارای دو جزء اساسی مسیرهای زمینی و دریایی بوده و با تلفیق این دو ارتباط

---

1. Belt and Road Initiative

اقتصادی در دو بعد صادرات و واردات را از چین به اروپا تسهیل می‌سازد. این پروژه که مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی زمینی از جمله جاده‌ها، راه‌آهن‌ها و خطوط لوله و کریدورهای اقتصادی است که چین را با آسیای مرکزی، روسیه و اروپا و خاورمیانه متصل ساخته و ارتقای تجاری و همکاری‌های اقتصادی را میان چین و آسیای جنوب شرقی و آسیای جنوبی و خاورمیانه و اروپا و حتی آفریقا میسر می‌سازد. علاوه بر خطوط زمینی توسعه بنادر و خطوط کشتی‌رانی و زیرساخت‌های دریایی نیز بازوهای هماهنگ‌کننده این طرح به شمار می‌روند.

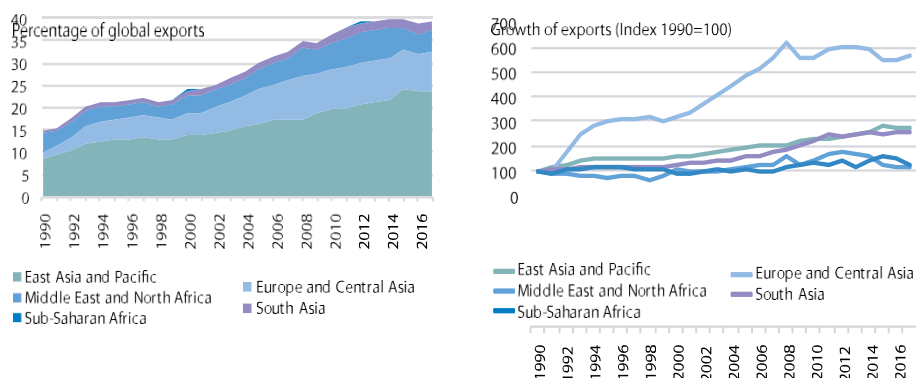
شایان ذکر است که این طرح تنها شامل زیرساخت‌های فیزیکی نبوده و علی‌رغم توسعه این دست از زیرساخت‌های مذکور، هماهنگی‌های سیاسی و ادغام مالی و مبادلات فرهنگی را به همراه می‌آورد و منجر به تعمیق و یکپارچگی بیش‌ازپیش منطقه‌ای و تقویت روابط فرهنگی و سیاسی و نزدیک‌تر شدن هماهنگی‌های راهبردی میان کشورهای مشترک‌المنافع از این طرح می‌گردد.

باید دانست که منطق پشت این طرح ریشه در تمایل چین برای رسیدگی به چالش‌های اقتصادی خود و کمک به رشد اقتصاد جهانی دارد. در سه دهه گذشته اقتصاد چین شاهد رشد بسیار بالا و سریعی بوده و موفقیت‌های اقتصادی بسیاری را کسب کرده است؛ لیکن امروز با مسائل و چالش‌های مختلفی مانند ظرفیت مازاد در صنایع خاص، نابرابری‌های منطقه‌ای و نیاز به بازارهای جدید و فرصت‌های سرمایه‌گذاری مواجه است. همچنین باید دانست که این طرح بستری را برای چین فراهم می‌کند تا ظرفیت‌های مازاد خود را صادر کرده و برنامه‌های توسعه صنعتی خود را ارتقا دهد. در ادامه نیز ضریب نفوذ چین در تجارت و سرمایه‌گذاری جهان افزایش پیدا می‌کند و از دیگر سو نیز با تثبیت و اجرایی شدن این طرح، چشم‌انداز چین در مورد عبور از جهان تک‌قطبی و ورود به عصر جهان چندقطبی و سیستم حکمرانی جهانی فراگیرتر، همسو می‌شود. هدف چین با ارتقای ارتباط و همکاری میان کشورها، ایجاد نظم جهانی متعادل‌تر و مرتبط‌تر را فراهم ساخته و زمینه را برای کاهش سلطه قدرت‌های غربی آماده می‌کند. همین امر است که چین را ملزم

به رعایت چهارچوب‌هایی همچون سیاست برد-برد، احترام متقابل و عدم مداخله در امور داخلی کشورها داشته است (Zheng, 2017: 143-167).

**Figure 1. Trade of Belt and Road corridor economies, by region, 1990-2016**

*Source:* IMF, Direction of Trade Statistics.



اجرای این طرح مستلزم همکاری و هماهنگی گسترده با کشورهای شرکت کننده است، چون کشور چین مکانسیم‌های مختلفی را برای تسهیل گفت‌وگو و همکاری ایجاد کرده که از جمله این موارد می‌توان به صندوق راه ابریشم، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و پلتفرم‌های حمایت مالی این چنینی اشاره کرد که همگی ابزارهای راهنمایی و هدایت سیاسی و مال و فنی برای پیشبرد پروژه یک کمربند و یک جاده می‌باشند.

البته باید دانست که این پروژه منتقدان خاص خود را نیز دارد که در مورد پیامدهای مختلف این طرح هشدار می‌دهند به‌عنوان مثال یکی از نگران‌کننده‌ترین پیامدهای این طرح مسائل مربوط به بحث اقتصاد و ژئوپولیتیک می‌باشد که می‌تواند منجر به ایجاد دام بدهی برای کشورهای مشارکت کننده شده و آن‌ها را در بازپرداخت وام‌های اقتصادی دچار مشکل نماید؛ زیرا دریافت وام‌های توسعه زیرساختی و اقتصادی به دلیل عدم بازدهی مناسب ممکن است در بازپرداخت بدهی‌ها برای کشورها ایجاد مشکل نمایند زیرا هدف از اعطای این قبیل وام‌ها تسریع در توسعه و افزایش ضریب توانایی صادراتی برای کشور چین است اما برای کشورهای حاشیه زمان بازدهی آنی طرح به مراتب بسیار بالاتر می‌باشد زیرا

منفعت برای کشورهای ثالث در تداوم صادرات و سود ترانزیتی است لیکن بازپرداخت وام‌های توسعه‌ای می‌تواند به اقتصاد کشورها با توجه به بازدهی بلندمدت این طرح فشار مضاعف وارد آورد (Zhang, 2018: 133-145).

### ب- شاخه‌های مختلف زیرساخت‌های طرح یک کمربند و یک جاده

ب-۱. بخش حمل‌ونقل: یکی از شاخه‌های کلیدی در طرح مذکور زیرساخت‌های بخش حمل‌ونقل می‌باشد. این بخش شامل توسعه جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، بنادر و فرودگاه‌ها برای تسهیل و جابجایی کالا و مردم در مناطق مختلف است. هدف چین از بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل موجود و ایجاد شبکه‌های جدید برای تقویت اتصال و کاهش موانع تجاری می‌باشد به‌عنوان مثال ساخت راه آن سریع‌السیار که چین را به کشورهای همسایه متصل می‌کند منجر به تسریع در حمل‌ونقل و کارآمدسازی تجارت شده و یکپارچگی اقتصادی را نیز ارتقا می‌بخشد. بدین‌سان چین با اتصال گسترده خطوط حمل‌ونقل به سایر کشورها اولاً افزایش ظرفیت تولید و مازاد تولید صنعتی خود را کنترل کرده و با بهبود دسترسی به بازارهای اقتصادی کشورهای هدف فضا را برای ورود بیشتر کالا و صادرات چین به کشورهای مذکور افزایش می‌یابد و از دیگر سو نیز با افزایش ضریب صادراتی در بازارهای هدف چین به دلیل نزدیکی و وجود کریدورهای اقتصادی به مزیت نسبی نسبت به سایر رقبای تجاری خود دست یافته و عملاً مزیت بالاتری برای تجارت نسبت به سایرین پیدا می‌کند. به‌عنوان نمونه وضعیت صادرات کالاهای کشورهای آمریکایی به مناطق مختلف آسیا به دلیل بعد مسافت و عدم وجود مرز زمینی با دشواری بیشتری نسبت به چین مواجه است و عملاً هزینه‌های صادراتی مضاعفی را برای رساندن کالا به مقصد به وجود می‌آورد که خود یک عامل در جهت کاهش تمایل به واردات از این کشورها به دلیل افزایش هزینه نهایی می‌گردد و همین عامل می‌تواند اقتصاد چین را نسبت به سایر رقبای بین‌المللی پویاتر و کارآمدتر نشان دهد.

ب-۲. بخش انرژی: یکی دیگر از شاخه‌های مهم زیرساخت انرژی است. طرح یک کمربند و یک جاده چین به دنبال ارتقای همکاری انرژی و تضمین تأمین انرژی پایدار در

طول مسیرهای کمربند و جاده است. توسعه زیرساخت‌های انرژی و سرمایه‌گذاری‌های بسیار زیاد در بخش انرژی‌های پایدار و تجدیدپذیر خود از جمله اهداف این بخش از تلاش‌ها می‌باشند به طوری که چین در سیاست‌گذاری‌های کلان خود برای سال ۲۰۳۳ هدف‌گذاری برای استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر تا بیش از ۵۰ درصد از مصرف داخلی کل کشور می‌باشد. این امر شامل سرمایه‌گذاری در بخش انرژی‌های برق آبی، بادی و خورشیدی است؛ اگرچه که در تأمین انرژی توسعه میادین نفتی و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های نفت و گاز در کشورهای حاشیه طرح نیز در دستور کار قرار گرفته است. هدف چین در سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی، افزایش امنیت انرژی و ترویج توسعه پایدار در کشورهای شرکت‌کننده است که به طور مثال می‌توان افزایش ضریب سرمایه‌گذاری در حوزه‌های انرژی در کشورهای ترکمنستان، روسیه و ایران اشاره کرد و همچنین افزایش مشارکت با کشورهای عربستان و امارات نیز در جهت تضمین امنیت انرژی می‌باشد.

ب-۳. زیرساخت‌های مخابراتی: یکی از جنبه‌های حیاتی زیرساخت‌های مخابراتی است و نیز برای طرح کمربند و جاده بسیار مهم جلوه می‌کند. هدف چین بهبود اتصال به اینترنت و زیرساخت دیجیتال برای تقویت تجارت الکترونیک، تجارت دیجیتال و نوآوری است. این شامل توسعه کابل‌های فیبر نوری، مراکز داده و سیستم‌های ارتباطی ماهواره ایست. چین با تقویت زیرساخت‌های مخابراتی به دنبال پرکردن شکاف دیجیتال و ترویج و رشد فراگیر در کشورهای شرکت‌کننده است. یکپارچگی‌های داده و همین‌طور تسریع در تبادل اطلاعات و اهمیت افزایش ضریب هماهنگی‌های اطلاعاتی در بحث ترانزیت و صادرات و بسیاری از مقوله‌های دیگر و ارتباطات مردمی بسیار مؤثر واقع می‌گردد.

ب- سایر بخش‌ها: طرح یک کمربند و یک جاده علاوه بر این شاخه‌ها، بخش‌های دیگری از جمله مدیریت آب، گردشگری و مبادلات فرهنگی را نیز در برمی‌گیرد. پروژه‌های زیرساختی مدیریت آب باهدف رسیدگی به کمبود آب و بهبود بهره‌برداری از منابع آب در طول مسیرهای کمربند و جاده انجام می‌شود. توسعه زیرساخت‌های گردشگری بر ایجاد

بررسی اهمیت راهبردی کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و ...؛ خزاعیان و همکاران | ۱۶۳

محیط‌های دوستدار گردشگر متمرکز است که بازدیدکنندگان را از سراسر جهان جذب می‌کند. تبادلات فرهنگی از طریق تأسیس مراکز فرهنگی، موزه‌ها و مؤسسات آموزشی که درک متقابل و قدردانی را در میان فرهنگ‌های مختلف ترویج می‌کنند، تسهیل می‌شود (Wu, 2016:963-969).

### پ- جایگاه ایران در طرح کمربند و جاده

جایگاه ایران در طرح یک کمربند و یک جاده به چند دلیل مهم است. اولاً، ایران یک نقطه ترانزیت کلیدی بین آسیا و اروپا است و این پتانسیل را دارد که به یک قطب اصلی حمل‌ونقل کالاها بین این دو منطقه تبدیل شود. دوم آنکه ایران دارای جمعیت بزرگی بالغ بر هشتاد میلیون نفر است که بازار قابل توجهی برای کالاها و خدمات چینی است (Rostami, 2020: 24-32).

یکی از اجزای کلیدی این طرح، توسعه کریدور اقتصادی چین و پاکستان<sup>۱</sup> است که شبکه‌ای از جاده‌ها، راه آن و خطوط لوله را در بردارد که منطقه غربی چین را به بندر گوادر در پاکستان و به دریای عرب متصل می‌سازد. ایران درست در غرب پاکستان واقع گشته و این پتانسیل را دارد که به یک حلقه کلیدی در پروژه (CPEC) تبدیل شود. انعقاد تفاهم‌نامه ایران با چین در جهت همکاری در طرح مذکور و اعلام آمادگی برای مشارکت در این پروژه خود را مایل نشان داده است. همچنین برنامه‌هایی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود به عنوان بخشی از طرح مذکور را دارد. دولت ایران پروژه‌های متعددی را باهدف بهبود شبکه حمل‌ونقل خود از جمله ساخت راه آهن و بزرگراه جدید اعلام کرده است. انتظار می‌رود این پروژه ارتباط ایران با همسایگان خود را بهبود بخشد و جریان تجاری بین ایران و سایر کشورهای منطقه افزایش دهد (Zheng, 2017: 143-167).

ایران علاوه بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل، در بخش انرژی خود نیز به عنوان بخشی از طرح یک کمربند و یک جاده به اختصار OBOR<sup>۲</sup> سرمایه‌گذاری می‌کند. ایران یکی از بزرگ‌ترین ذخایر نفت و گاز جهان را دارد و به دنبال افزایش صادرات خود به آسیا در

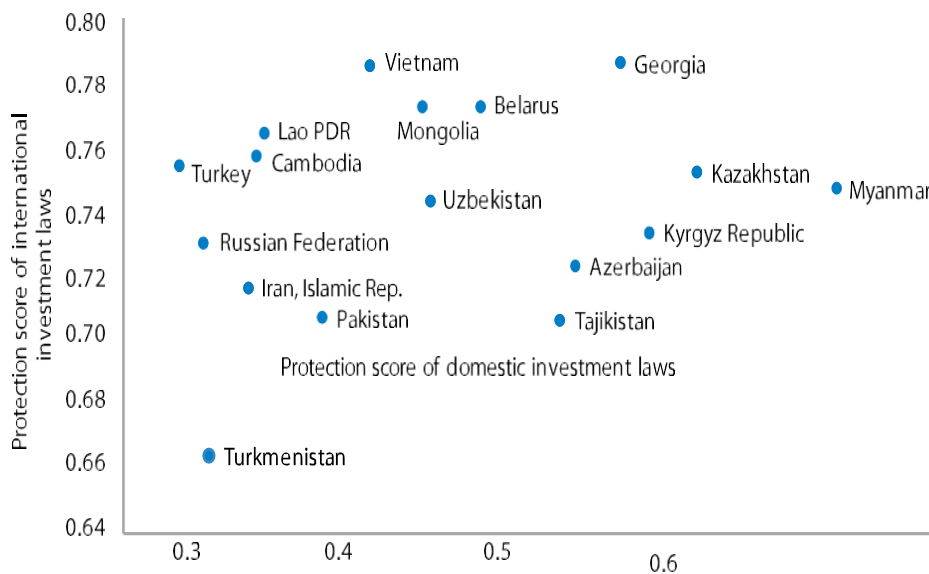
1. China-Pakistan Economic Corridor

2. One Belt One Road

قالب طرح مذکور است. ایران تاکنون چندین قرارداد با شرکت‌های چینی برای توسعه میداین نفت و گاز خود و ساخت خطوط لوله جدید برای انتقال این منابع به چین امضا کرده است. یکی دیگر از زمینه‌های همکاری ایران با چین در قالب طرح یک کمر بند و یک جاده، توسعه بنادر این کشور است. ایران چندین بندر بزرگ در خلیج فارس دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به بندر عباس که یکی از بزرگ‌ترین بنادر منطقه است اشاره کرد. ایران به دنبال ارتقای زیرساخت بندری خود برای جابجایی کشتی‌های باری بزرگ‌تر و افزایش ظرفیت خود برای حمل‌ونقل است. چین برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری ایران به‌عنوان بخشی از طرح مذکور ابراز علاقه کرده است (Mirfakhrei, 2018:1-15).

میزان حمایت قانونی از سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در طرح یک کمر بند و یک جاده

**Source: Kher and Tran 2018.**



ایران برای مشارکت در طرح OBOR با چالش‌هایی نیز مواجه است. یکی از چالش‌های اصلی بی‌ثباتی سیاسی در منطقه است. ایران در حال حاضر تحت

بررسی اهمیت راهبردی کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و ...؛ خزاعیان و همکاران | ۱۶۵

تحریم‌های اقتصادی اعمال شده توسط ایالات متحده قرار دارد که تأثیر قابل توجهی بر اقتصاد این کشور داشته است (Kavalski, 2016: 5-22). تحریم‌ها، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی را برای ایران دشوار کرده است. علاوه بر این، روابط ایران با برخی از همسایگانش مانند عربستان سعودی و اسرائیل تیره شده است که می‌تواند مشارکت این کشور در پروژه‌های زیرساختی منطقه‌ای را با مشکل مواجه کند (Chen, 2015: 138-146).

### ت- چالش‌های ایران در طرح کمربند و یک جاده

یکی از چالش‌های اصلی ایران در پروژه OBOR موقعیت ژئوپلیتیکی آن است. ایران در منطقه‌ای ناآرام قرار دارد و توسط کشورهای با پویایی سیاسی پیچیده احاطه شده است. این امر چالش‌هایی را از نظر تضمین ثبات و امنیت برای پروژه‌های OBOR در ایران ایجاد می‌کند. درگیری‌های جاری در سوریه، عراق و یمن و همچنین تنش‌ها با عربستان سعودی و ایالات متحده، فضای نامطمئنی ایجاد می‌کند که می‌تواند به طور بالقوه بر اجرای پروژه‌های OBOR در ایران تأثیر بگذارد. چالش دیگر ایران وضعیت اقتصادی آن است. در حالی که پروژه OBOR فرصت‌های قابل توجهی برای رشد و توسعه اقتصادی ارائه می‌دهد، ایران در حال حاضر با تحریم‌های اقتصادی اعمال شده توسط ایالات متحده مواجه است. این تحریم‌ها اقتصاد ایران را به شدت تحت تأثیر قرار داده و دسترسی این کشور به بازارهای بین‌المللی را محدود کرده و توانایی این کشور برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی را با مشکل مواجه کرده است. این امر، سرمایه‌گذاری کامل از پتانسیل اقتصادی پروژه OBOR را برای ایران دشوار می‌کند.

علاوه بر این، زیرساخت‌های داخلی ایران نیاز به سرمایه‌گذاری و بهبود قابل توجهی دارد. در حالی که ایران شبکه حمل‌ونقل به خوبی توسعه یافته از جمله بزرگراه‌ها و راه آهن دارد، هنوز نیاز به ارتقا و نوسازی وجود دارد. پروژه OBOR فرصتی را برای ایران فراهم می‌کند تا زیرساخت‌های خود را تقویت کند، اما به منابع مالی قابل توجهی نیز نیاز دارد. ایران باید از طریق منابع خود یا از طریق مشارکت با

سایر کشورها و سازمان‌های بین‌المللی، برای این پروژه‌های زیربنایی تأمین مالی کند (Kavalski.2016: 5-22).

علاوه بر توسعه زیرساخت‌ها، ایران به مسائل مربوط به لجستیک و اتصال نیز نیاز دارد. هدف پروژه OBOR بهبود ارتباط بین مناطق مختلف است، اما موقعیت جغرافیایی ایران چالش‌هایی را در زمینه ارتباط با کشورهای همسایه ایجاد می‌کند. به‌عنوان مثال، ایران با افغانستان و کشورهای آسیای میانه که هر دو کشور محصور در خشکی هستند، مرز مشترک دارد. تضمین ارتباط روان با این کشورها مستلزم پرداختن به چالش‌های لجستیکی مانند رویه‌های گمرکی، کنترل‌های مرزی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل است (Wu. 2016:963-969).

یکی دیگر از چالش‌های ایران، رقابتی است که با سایر کشورهای منطقه مواجه است. پروژه OBOR مورد توجه کشورهای مختلف از جمله ترکیه، عربستان سعودی و امارات متحده عربی قرار گرفته است. این کشورها در پروژه‌های زیرساختی نیز سرمایه‌گذاری زیادی کرده‌اند و برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی با ایران رقابت می‌کنند. ایران برای جذب سرمایه‌گذاران و تضمین مشارکت خود در پروژه OBOR نیاز به ایجاد مزیت رقابتی دارد (Mirfakhraei. 2019:1-15).

درنهایت، تفاوت‌های فرهنگی و زبانی ایران با سایر کشورهای شرکت‌کننده می‌تواند چالش‌هایی را در زمینه ارتباطات و همکاری ایجاد کند. پروژه OBOR شامل همکاری بین کشورهایی با پیشینه‌های فرهنگی و زبان‌های متنوع است. غلبه بر این تفاوت‌ها و حصول اطمینان از ارتباطات مؤثر برای همکاری و اجرای موفق پروژه‌های OBOR ضروری خواهد بود (Zhang. 2014: 1004-1024).

## ت- راهکارهای ایران برای افزایش ضریب نفوذ در طرح یک کمربند و یک جاده

### ۱. تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل

یکی از عناصر کلیدی پروژه کمربند و جاده، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل از جمله جاده‌ها، راه آهن، بنادر و فرودگاه‌ها است. ایران می‌تواند نفوذ خود را با بهبود زیرساخت‌های موجود و توسعه کریدورهای حمل‌ونقل جدید که آن را به کشورهای همسایه و فراتر از آن متصل می‌کند، افزایش دهد. این امر می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری در ارتقاء شبکه‌های جاده‌ای، نوسازی سیستم‌های راه آهن، توسعه و نوسازی بنادر و بهبود امکانات فرودگاهی محقق شود. با بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ایران می‌تواند به یک قطب بزرگ ترانزیتی برای تجارت بین آسیا، اروپا و آفریقا تبدیل شود.

### ۲. توسعه مناطق ویژه اقتصادی:

مناطق ویژه اقتصادی<sup>۱</sup> (SEZ) مناطق تعیین شده در داخل کشور هستند که در آن مقررات و مشوق‌های اقتصادی ویژه برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ارتقای رشد اقتصادی در نظر گرفته شده است. ایران می‌تواند برای جذب سرمایه‌گذاران چینی و دیگر کشورهای خارجی، در امتداد مسیرهای «کمربند و جاده»، SEZ ایجاد کند. این SEZ ها می‌توانند مشوق‌های مالیاتی، مقررات ساده و سایر مزایا را برای جذب مشاغل در بخش‌هایی مانند تولید، تدارکات و خدمات ارائه دهند. ایران با ایجاد فضای کسب‌وکار مطلوب در این مناطق می‌تواند نفوذ خود را در پروژه کمربند و یک جاده افزایش دهد.

### ۳. ارتقای همکاری انرژی:

ایران از نظر منابع انرژی به ویژه نفت و گاز غنی است. چین به عنوان یک مصرف‌کننده

---

1. Special Economic Zones

عمده انرژی، علاقه زیادی به تأمین انرژی برای اقتصاد در حال رشد خود دارد. ایران می تواند از منابع انرژی خود برای افزایش نفوذ خود در پروژه کمربند و یک جاده با ترویج همکاری های انرژی با چین و سایر کشورها در این مسیر استفاده کند. این امر می تواند از طریق توافقات دوجانبه در زمینه اکتشاف، تولید، حمل و نقل و سرمایه گذاری انرژی حاصل شود. ایران با تضمین تأمین پایدار و مطمئن انرژی به چین، می تواند موقعیت خود را در این پروژه تقویت کند (Kavalski, 2019: 5-22).

#### ۴. افزایش تسهیل تجارت و سرمایه گذاری:

پروژه «کمربند و جاده» باهدف ترویج تجارت و سرمایه گذاری در میان کشورهای شرکت کننده انجام می شود. ایران می تواند با تقویت اقدامات تسهیل کننده تجارت مانند کاهش موانع گمرکی، ساده سازی رویه های واردات و صادرات و هماهنگ کردن مقررات تجاری با سایر کشورهای واقع در مسیر، نفوذ خود را افزایش دهد. ایران همچنین می تواند با بهبود فضای کسب و کار خود، حمایت از حقوق مالکیت معنوی و ایجاد مشوق برای سرمایه گذاران خارجی، سرمایه گذاری مستقیم خارجی بیشتری را جذب کند. با تسهیل تجارت و سرمایه گذاری، ایران می تواند خود را به عنوان مقصدی جذاب برای کسب و کارهایی که به دنبال دسترسی به بازارهای مسیرهای کمربند و جاده هستند، قرار دهد.

#### ۵. تقویت مبادلات مردم با مردم:

پروژه «کمربند و جاده» علاوه بر توسعه زیرساخت ها و همکاری های اقتصادی، بر تبادلات مردمی، تفاهم فرهنگی و همکاری آموزشی تأکید دارد. ایران می تواند با ترویج مبادلات فرهنگی، گردشگری و همکاری های آموزشی با کشورهایی که در این مسیر قرار دارند، نفوذ خود را افزایش دهد. این امر می تواند از طریق طرح هایی مانند برنامه های تبادل دانشجو، جشنواره های فرهنگی، کمپین های ترویج گردشگری و پروژه های تحقیقاتی مشترک محقق شود. ایران با تقویت درک متقابل و ایجاد روابط

بررسی اهمیت راهبردی کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و ...؛ خزاعیان و همکاران | ۱۶۹

قوی بین مردم، می تواند قدرت نرم و نفوذ خود را در این پروژه افزایش دهد  
(Kamrava, 2018: 327-340).

### نتیجه گیری

در پایان باید بیان داشت که توجه ایران به مسیرهای ترانزیت کالا و کریدورهای اقتصادی می تواند به راهبردی چندوجهی برای ایران در مقابله با چالش های پیش روی این کشور مبدل گردد. ایران با توجه به قرار گرفتن در منطقه ای استراتژیک و همچنین دارا بودن منابع عظیم از انرژی و مواد اولیه و همچنین داشتن زیرساخت های مناسب اعم از راه های زمینی و خطوط راه آهن و همچنین قرار گرفتن در بین دو دریای مهم و دسترسی به آب های آزاد، می تواند یک بازیگر تعیین کننده در مسیر کریدورهای بین المللی شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده باشد. از سوی دیگر، وجود تعداد قابل توجهی از کشورهای محصور در خشکی در همسایگی ایران و همچنین ثبات سیاسی و امنیتی موج. د در کشوری می تواند از طریق یک دیپلماسی فعال و روشن، منافع کشورهای حاشیه طرح های ترانزیتی و همچنین کشورهای اصلی را به حضور خود منوط نماید. البته لازم به ذکر است که اقناع طرف های اصلی در این طرح به دلیل آنکه تبدیل شدن ایران به چهارراه ترانزیتی در جهان می تواند وابستگی اقتصادی و سیاسی این کشورها را به ایران همراه داشته باشد، نیازمند سلسله کنش های معقول و هدفمند بوده و از همین رو دیپلماسی فعال و پویایی را نیاز دارد. اگرچه باید دانست که به دلیل وجود چالش هایی سیاسی همچون تقابل ایران با ایالات متحده می تواند منجر به بروز و ظهور کارشکنی هایی از سوی طرف غربی شود. با این حال مزیت نسبی ایران در کاهش هزینه های ترانزیت کالا و همچنین بالا بودن ضریب امنیت کشور و نیز قدرت تأمین امنیت فراملی ایران نسبت به سایر کشورهای حاشیه کریدورها مدنظر می تواند تا حدودی این چالش را پوشش دهد. اگرچه ایران می تواند با عضویت در پیمان های منطقه ای و اقتصادی و همچنین انعقاد تفاهم نامه های تجاری و اقتصادی و اعطای امتیازهای ویژه کشورها را به سمت ایران متمایل سازد.

در پایان باید بیان داشت که در این زمان با توجه به شکل‌گیری شریان‌های اصلی مسیرهای ترانزیتی می‌تواند اذعان کرد که در صورت موفقیت در استفاده هرچه بیشتر از این موقعیت ژئوپلیتیک می‌تواند موجودیت و قدرت سیاسی ایران را برای دهه‌های پیش رو تا حد بسیار زیادی بهبود بخشد و امنیت و ثبات سیاسی در ایران را با منافع جمعی بخش قابل توجهی از حوزه‌های اقتصادی گره زند. از این رو می‌توان این نتیجه را گرفت که گره خوردن اقتصاد ایران با اقتصاد منطقه‌ای و بین‌المللی با عبور کریدورهای تجاری امری غیرقابل انکار است و افزایش ظرفیت اقتصادی و وزن سیاسی ایران با بهره‌گیری از این فرصت، منافع طولانی مدتی را چه در زمینه اقتصادی و چه در زمینه سیاسی و فرهنگی به ارمغان خواهد آورد.

## References

1. Avdaliani, Emil (2021). Iran in the South Caucasus: Adjustment and Evolution. *RUSI Journal*. February 2021
2. Bhatia, R. (2020). The Northern Sea Route: Potential and Challenges for Russia and India. *Maritime Affairs*, 16(1), 82-97.
3. Chakraborty, D., & Mishra, R. (2022). India-Russia Relations and the North-South Transport Corridor: Opportunities and Challenges. *Strategic Analysis*, 46(1), 39-56.
4. Chen, Y., & Li, X. (2015). The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond. *China Economic Review*, 34, 138-146.
5. Kamrava, M. (2018). Iran's New Geopolitics: The Paradigm of the Iran Deal. *Globalizations*, 15(3), 327-340.
6. Kavalski, E. (2016). The Iranian Nuclear Deal and the Future of Regional Security in the Middle East. *Middle East Journal*, 70(1), 5-22.
7. Kavalski, E. (2019). Iran and the Belt and Road Initiative: Between Geopolitics and Geo-economics. *Journal of Contemporary China*, 28(118), 1-15.
8. Khazaeian, Amirmostafa, Rastegar, Ramin (2023). The mystery of the South Caucasus and the war of corridors. 12<sup>th</sup> International Conference on Political Science, International Relation and Transformation. Hungary. October, 2023.
9. Mirfakhraei, M., & Maleki, A. (2018). The Belt and Road Initiative and Iran's Economic Diplomacy. *Journal of Contemporary China*, 27(112), 1-15.
10. Mirfakhraei, M., & Maleki, A. (2019). Iran's Participation in the Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges. *Iranian Review of Foreign Affairs*, 10(4), 1-22.
11. Rostami, A., & Abbasian, E. (2020). The Impact of the Belt and Road Initiative on Iran's Economic Development: A Game-Theoretic Approach. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 10(2), 24-32.
12. Shaffer, Brenda (2003). Iran's Role in the South Caucasus and Caspian Region: Diverging Views of the U.S. and Europe. Harvard University. SWP Berlin. July 2003
13. Shishkina, A. (2021). The North-South Transport Corridor: Russia's Role and Perspectives. *Journal of Eurasian Studies*, 12(2), 176-190.
14. Singh, J. P. (2019). Eurasian Corridor: A New Geo-economic Paradigm. *Strategic Analysis*, 43(5), 429-446.
15. Wu, J. (2016). The Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for International Business. *Asia Pacific Journal of Management*, 33(4), 963-969.
16. Zhang, J., & Liu, Y. (2014). The Belt and Road Initiative: A Perspective

from China's Neighboring Countries. *Journal of Contemporary China*, 23(89), 1004-1024.

17. Zhang, Y., & Wei, Y. (2018). The Belt and Road Initiative and Its Implications for International Trade. *Journal of International Economics*, 112, 133-145.
18. Zheng, J. (2017). The Belt and Road Initiative and Its Implications for China's Regional Security Strategy. *Journal of Strategic Studies*, 40(1-2), 143-167.

**استناد به این مقاله:** خزاعیان، امیرمصطفی،، تازیکیه، علی اصغر، شریف، محمد. (۱۴۰۲). بررسی اهمیت راهبردی کریدور شمال-جنوب و ابتکار کمربند و جاده چین و جایگاه و منافع اقتصادی ایران در آنها، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۱ (۳)، ۱۳۹-۱۷۲.



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