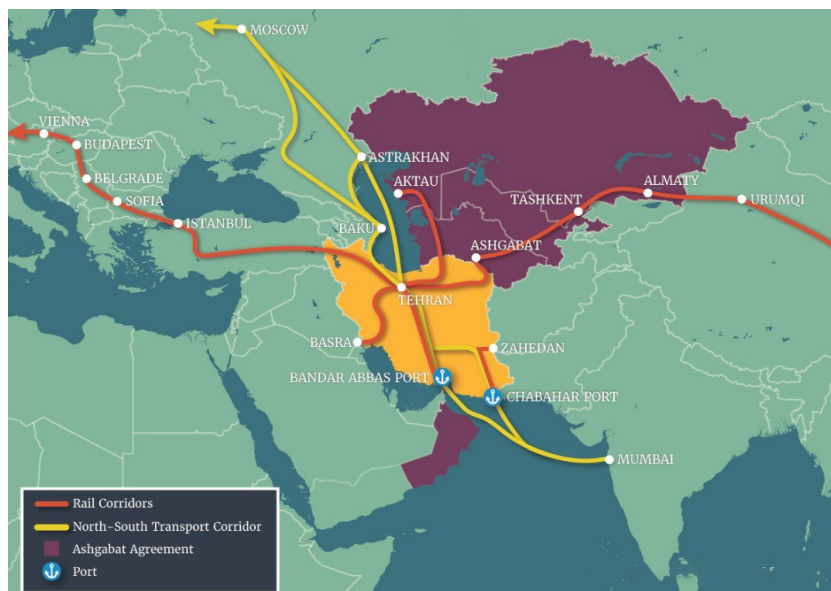


## کریدورها؛ نیرویی بازدارنده

هسته «مطالعات استراتژیک کریدورها»ی مؤسسه آینده‌پژوهی جهان اسلام



قرن نوزدهم در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی حول مفهومی استعاری خلاصه می‌شود: بازی بزرگ. این بازی در مفهوم «قلمرو» و در دستیابی به «مرزها»ی دیگری نمایان می‌شود. اما بازی بزرگ قرن بیست و یکم با بازی بزرگ قرن نوزدهم متفاوت است: هم به دلیل تعدد بازیگران و هم به دلیل پیشرفت‌های شگرف بشری. از این رو، فضای ژئوپلیتیکی قرن بیست و یکم بر شبکه‌ای از پل‌ها و کریدورهای ارتباطی بین کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای استوار است که می‌توان گفت بازی بزرگ قرن بیست و یکم در یک مفهوم خلاصه می‌شود: کریدور. نمود عینی این مفهوم را می‌توان در ابر پروژه قرن بیست و یکم چین به نام «یک کمربند، یک راه» یا «راه ابریشم جدید» مشاهده کرد.

می‌توان گفت هر کشوری برای خود گنجینه‌ای دارد و گنجینه کشور ایران نیز موقعیت ویژه جغرافیایی آن است. موقعیت ترانزیتی ایران در طول تاریخ برای اتصال شرق به غرب دنیا بر کسی پوشیده نیست، کشوری با موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی که همواره مورد توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است.

حال کشور ایران به دلیل موقعیت منحصربه‌فرد جغرافیایی‌اش و پتانسیل‌های بالقوه‌ای که دارد، می‌تواند یکی از بازیگران اصلی در زمینه کریدورها باشد که علاوه بر تبادل تجاری با سایرین از طریق این راه‌روها می‌تواند بازدارندگی را هم افزایش دهد. از این رو یکی از کریدورهای مهم تاریخی و موجود در کنار کریدورهای نوظهور، کریدور ترانزیت شمال-جنوب<sup>۱</sup> است که

1. International North-South Transport Corridor ( INSTC)



کشور هند را از طریق ایران به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند. این کریدور، علاوه بر منافع بالقوه بسیاری که برای روسیه و هند دارد، برای ایران نیز اهمیتی استراتژیک دارد.

## ویژگی‌های کلی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب

کریدور استراتژیکی شمال-جنوب که با نام اختصاری (INSTC) شناخته می‌شود، کریدوری چندوجهی<sup>۱</sup> است که مناطق مختلف ترانزیتی جنوب آسیا، غرب آسیا، آسیای میانه، قفقاز، روسیه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند. این حجم از ارتباطات بر اهمیت این کریدور بیش از پیش افزوده است.

کریدور ترانزیتی شمال-جنوب توافقنامه‌ای بین‌دولتی بین سه کشور روسیه، هند و ایران است که در شهریور سال ۱۳۷۹ (سپتامبر ۲۰۰۰) منعقد و دو سال بعد، لازم‌الاجرا شد. در مجموع، سیزده کشور بعد از قرارداد منعقدشده، این توافقنامه را تصویب کردند. به‌طور کلی می‌توان گفت این کریدور حلقه‌ای ترانزیتی در نیم‌کره شرقی جهان است که تا شمال اروپا امتداد می‌یابد. این کریدور با لغو تحریم‌های سازمان ملل متحد علیه ایران در ژانویه ۲۰۱۶ جانی دوباره گرفت و با حمل ۱۱ میلیون تن کالا در سال ۲۰۱۸ ظرفیت این راهرو بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن تخمین زده شد.

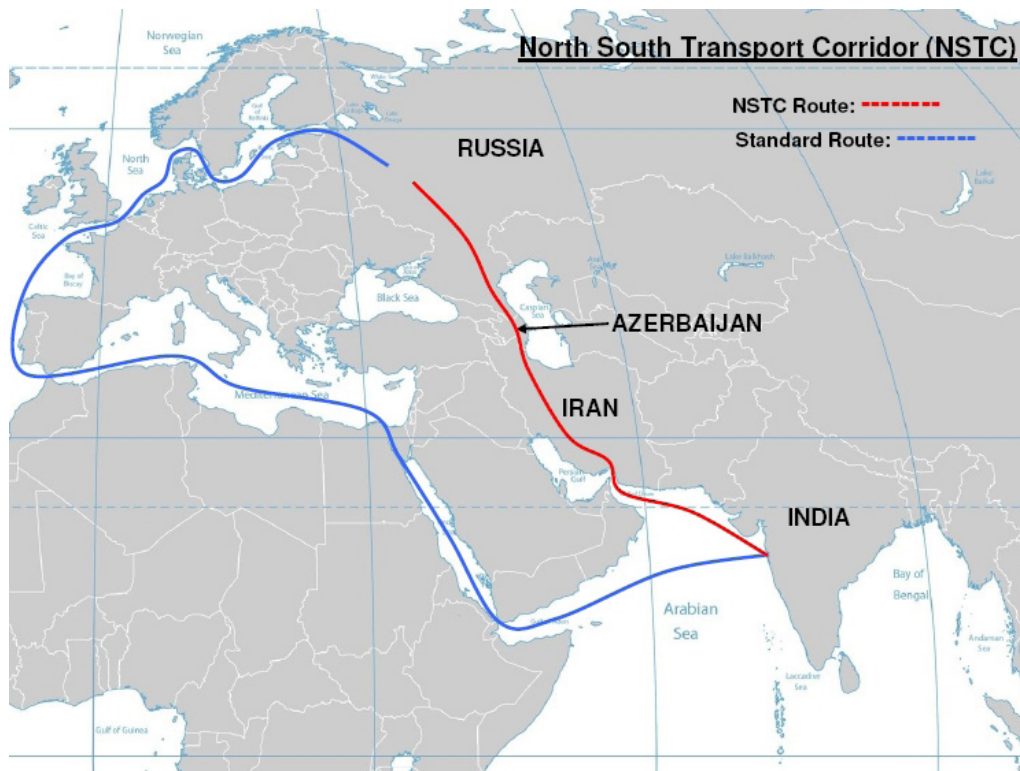
اصلی‌ترین مسیر این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتر و از بمبئی در هندوستان تا سن‌پترزبورگ در روسیه است و بنادر بسیار مهمی را در روسیه و ایران در خود جای داده است: بنادر آستراخان<sup>۲</sup> و الیا و ماخاچکالای روسیه و بنادر انزلی و نوشهر و امیرآباد ایران. کالاهای هندی به بندرعباس ترانزیت می‌شوند و به سمت دریای کاسپین می‌روند تا از دو مسیر راه‌آهن و جاده‌ای به روسیه و اروپا حمل شوند.

شافکار شیندی، معاون فدراسیون انجمن‌های حمل‌ونقل هند، در همایش کریدور شمال-جنوب در سال ۲۰۱۷ خاطر نشان کرد: «قصد از ایجاد کریدور، گسترش میزان تجارت میان کشورها و مناطق واقع در مسیرهای گوناگون آن، به‌واسطه کاهش هزینه‌های تجارت و زمان ترابری است. پژوهش‌های قبلی درباره مسیرهای درون این کریدور و نیز پژوهش‌های بعدی نشان می‌دهند که این مسیرها در قیاس با جاده‌های سنتی، هزینه تجارت میان کشورهای واقع بر این جاده‌ها را حدود ۳۰ درصد و زمان حمل‌ونقل را حدود ۴۰ درصد، در مقایسه با کانال سوئز، کاهش می‌دهد.»<sup>۳</sup>

۱. حمل‌ونقل چندوجهی به معنی ترانزیت کالا با استفاده از دو یا چند وسیله نقلیه از قبیل کشتی، هواپیما، قطار و کامیون است.

2. Astrakhan

3. Shankar shinde, "International North-South Transport Corridor ( INSTC, 2017 Conference ) , Mumbai , 28th February 2017 .



Figur2:international North-South Transport Corridor .source : wikipedia

### مسیرهای اصلی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب

همان گونه که گفته شد، این کریدور استراتژیک از مدلی چندوجهی تبعیت می‌کند که بر مبنای ارتباط مناطق جنوب و غرب آسیا با شمال و غرب اروپا و آسیای میانه با عبور از ایران و دریای کاسپین یا ایران و دریای سیاه است. به بیان دیگر، این مسیر دارای شماری از مؤلفه‌های دریایی و زمینی است که وجود مسیرهای فرعی را لازم می‌سازد.

**مسیر اول:** معروف به مسیر غربی که مسیری سنتی است و کشورهای واقع در این دالان، آن را بیشتر پذیرفته‌اند. این مسیر از بندر بمبئی هند آغاز و به بندرعباس در تنگه هرمز، بین خلیج عمان و خلیج فارس می‌رسد و سپس با جاده‌های زمینی و راه‌آهن در داخل ایران ادامه می‌یابد و به گذرگاه آستارای ایران می‌رسد. آنگاه، مسیری زمینی به موازات دریای خزر آغاز می‌شود که به آستراخان روسیه می‌رسد و سپس به مسکو و شمال اروپا. یا اینکه از گذرگاه آستارا به جمهوری آذربایجان و دریای سیاه و سپس گرجستان می‌رسد و تا غرب اروپا ادامه می‌یابد.

**مسیر دوم:** از بندر بمبئی در ساحل غربی هند آغاز می‌شود و سپس به بندرعباس ایران در تنگه هرمز می‌رسد. از آنجا مسیر زمینی دالان شامل راه‌های زمینی یا راه‌آهن در داخل ایران آغاز می‌شود و به بندر امیرآباد در ساحل دریای خزر می‌رسد. از اینجا، مسیر دریایی این گذرگاه در درون دریای خزر آغاز می‌شود و به آستراخان روسیه و از آنجا به مسکو و شمال اروپا می‌رسد.

**مسیر سوم:** معروف به مسیر شرقی که از بمبئی آغاز و به بندرعباس می‌رسد. سپس مسیر زمینی داخل ایران است که به بندر امیرآباد می‌رسد. آنگاه از شرق دریای خزر و ترکمنستان می‌گذرد و به روسیه و سپس شمال اروپا ختم می‌شود.

با تدقیق در مسیرهای این کریدور ترانزیتی به دو ویژگی اساسی می‌توان پی برد: ۱. جذابیت این کریدور استراتژیک با توجه به چندوجهی بودن و درگیر بودن بسیاری از کشورها؛ ۲. شکل‌گیری بازدارندگی کریدوری برای کشورهای دخیل در این دالان استراتژیک.

## پیمان عشق‌آباد<sup>۱</sup>

در ابتدا، ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان در ۲۵ آوریل ۲۰۱۱ این توافقنامه را امضا کردند. کشور قطر در سال ۲۰۱۳ از این توافقنامه خارج شد و همان سال قزاقستان درخواست عضویت کرد که در سال ۲۰۱۵ عضویت رسمی آن به تصویب رسید. کشور پاکستان نیز از نوامبر ۲۰۱۶ به این توافقنامه پیوست و هند نیز رسماً در سال ۲۰۱۸ این توافقنامه را امضا کرد و بر اهمیت این پیمان، بیش از پیش افزود. به صورت کلی، هدف این توافقنامه بسط دامنه ارتباطات در اوراسیا و همگام شدن با کریدور مهم شمال-جنوب در این منطقه است.

پیمان عشق‌آباد به عنوان یک موافقتنامه مکمل عمل می‌کند که همانند پیمان میان‌دولتی مابین روسیه و هند و ایران، چهارچوبی قانونی دارد. هدف این پیمان که از لحاظ ساختاری عهدنامه‌ای بین‌المللی است، ایجاد شبکه‌ای از جاده‌های فرامرزی میان دو منطقه آسیای مرکزی و خلیج فارس، با تکیه بر دو بندر مهم ایران و عمان است که همانند پیمان (INSTC) دارای خاصیت چندوجهی بین دولت‌های جنوب آسیا، آسیای مرکزی و خاورمیانه برای ایجاد کریدور حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی است. این پیمان نیز دارای راه‌های ارتباطی مختلف بین کشورهای درگیر این توافق است که عبارت‌اند از:

### ۱ - کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب

کریدور ترانزیت شمال-جنوب شامل خطوط ارتباطی کشتیرانی و راه‌آهن است. راه‌آهن ترانس-کاسپین و مسیر جاده‌ای که برای حمل‌ونقل بار بین هند، روسیه، ایران، اروپا و آسیای میانه به کار می‌رود، از جمله این خطوط ارتباطی است. به طور کلی، این مسیر شامل دو خط ارتباطی جاده‌ای و ریلی است.

### ۲ - خط اتصال راه‌آهن اوراسیا<sup>۲</sup>

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

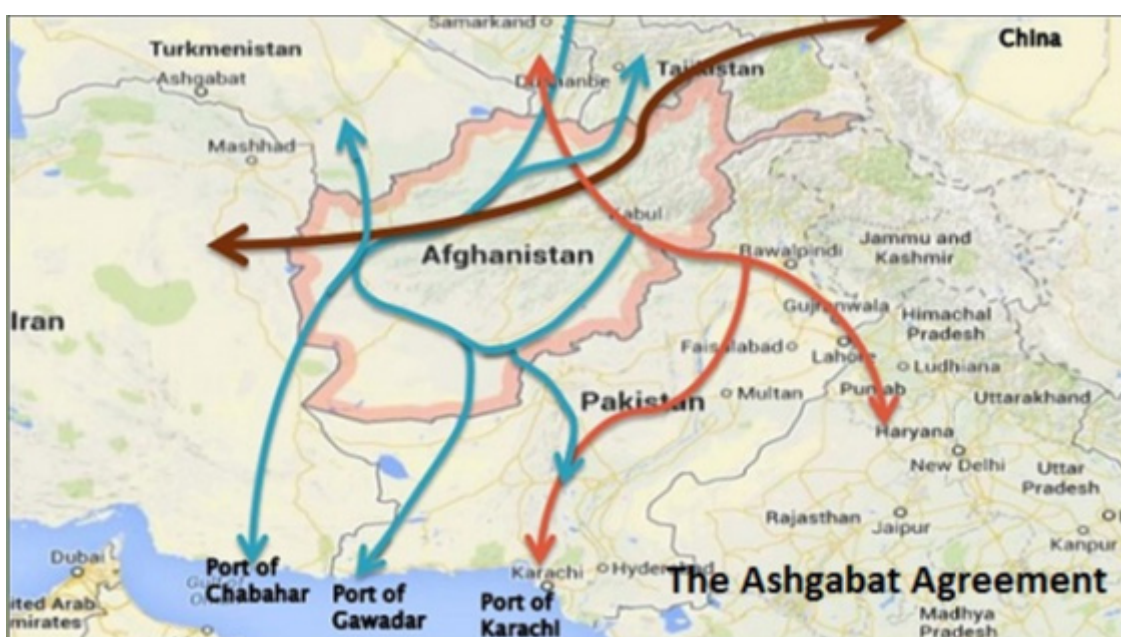
### ۳ - چابهار-افغانستان<sup>۳</sup>

این مسیر از سال ۲۰۱۷ از هند به افغانستان پیوندی تجاری برقرار کرده است؛ آن هم بدون نیاز به عبور از خاک پاکستان. این

1. Ashgabat Agreement
2. Eurasian Railway connectivity
3. Chabahar-Afghanistan

توافقنامه برای اولین بار در سال ۲۰۱۵ بین سه کشور امضا شد.

چابهار ۷۲ کیلومتر غربتر از بندر گوادر پاکستان است که با کمک چینی‌ها ساخته شده است. افغانستان می‌تواند از طریق چابهار به دریا دسترسی داشته و وابستگی خود به پاکستان را کم کند. هند این موقعیت را موقعیتی استراتژیک برای خود در نظر گرفته است که به موجب آن می‌تواند کل شبکه متشکل از جاده، راه‌آهن و بندر را به کار گیرد و نقش‌آفرینی استراتژیکی و اقتصادی خود در آسیای میانه را افزایش دهد.



Figur3: The Asggabat Agreement. Source :www. jagranjosh.com

### کریدور روسیه-پاکستان<sup>۱</sup>

این کریدور دوباره توجهات را به سمت رویای پترکبیر برای دسترسی به آب‌های گرم دریای عربی، خلیج فارس و اقیانوس هند جلب می‌کند. کشور روسیه در تمام طول سال به مسیرهای دریایی نیاز دارد؛ پس کریدورهای مختلف برای دسترسی این کشور به آب‌های گرم در حال تبدیل شدن به واقعیت است .

بنا به گفته نیکولا کانتسی در مقاله‌ای با عنوان «بازی بزرگ راه‌آهن»<sup>۲</sup> این کریدور قرار است روسیه و پاکستان را از طریق قزاقستان، ازبکستان و افغانستان به یکدیگر متصل کند. این کریدور نیز می‌تواند همانند مسیر چابهار، کریدور شمال-جنوب

1. Ru-Pak corridor

2. Contessi p.Nicola , “ The Great Railway Game “ , CSIS ( March 2020 )



را با کریدوری دیگر تا جنوب آسیا و اروپا گسترش دهد. بنابراین چنین مسیری می‌تواند پتانسیل قابل توجهی برای منطقه و به‌ویژه افغانستان به دنبال داشته باشد. علاوه بر این، این کریدور وابستگی پاکستان به کریدور اقتصادی چین-پاکستان را کاهش می‌دهد.

نیکولا کانتسی در مقاله‌ای دیگر فضای کلی کریدور شمال-جنوب و کریدورهای دخیل را در جدولی به شرح زیر بررسی کرده است:<sup>۱</sup>

نام کریدور	چابهار	پیمان عشق‌آباد	کریدور شمال-جنوب	کریدور روسیه - پاکستان
سال شروع	۲۰۱۶	۲۰۱۱	۲۰۰۰	۲۰۱۸ (طرح پیشنهادی)
اعضا	ایران هند افغانستان	قزاقستان، ازبکستان ترکمنستان، ایران پاکستان، هند عمان	ایران، هند، روسیه، آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه	روسیه پاکستان
پیشران‌های اصلی	آرمان‌های ژئوپلیتیکی هند، حاشیه پاکستان، بازآفرینی افغانستان، کشورهای منطقه‌ای	کشورهای محصور در خشکی به ارتباطات نیاز دارند	هند و روسیه؛ همتای یک کمربند یک راه	مکمل کریدور اقتصادی چین-پاکستان، حیاتی برای افغانستان
پیشرفت‌های اخیر	متعهد شدن دوباره ایران و هند؛ علاقه نشان دادن کشور ازبکستان	پیوستن هند (در سال ۲۰۱۸)	تکمیل بزرگراه قزوین- رشت (مارس ۲۰۱۹)	آغاز گفت و گوها (در سال ۲۰۱۸)
موانع	تحریم، منابع، ناامنی	حجم کم مبادلات، عدم وجود محرک اصلی، متفاوت بودن ساختار ریلی	تحریم، مشکلات زیر ساختی، متفاوت بودن ساختار ریلی <sup>۲</sup>	اراده سیاسی، مسئله کشمیر، ناامنی، متفاوت بودن ساختار ریلی

1. Contessi p.Nicola “ In the Shadow of the Belt and Road : Eurasian Corridors on the North-South Axis “, CSIS (March 2020 )

۲. Break of gauge: فاصله‌های بین هر ریل در هر کشوری متفاوت است و این ویژگی به بروز مشکلاتی در زمینه حمل و نقل و جابه‌جایی مسافران و نیز ایجاد وقفه در کار و هزینه اضافی منجر می‌شود.

بنا به گفته دکتر آرش رئیسی‌نژاد، استاد روابط بین‌الملل دانشگاه تهران، «ایران باید برای دستیابی به اهداف استراتژیک خود اهمیت ژئوپلیتیک راه و جایگاه تاریخی خود به‌عنوان چهارراه منطقه را دریابد. به همین دلیل باید راه ابریشم نوین را به سه راه دیگر، یعنی مائوسام، کریدور اقتصادی شمال-جنوب و خلیج فارس-مدیترانه پیوند داد.»

در نهایت باید دانست تنها با تکیه بر فهم ژئوپلیتیک راه و نقش راه‌های چهارگانه یادشده، به‌ویژه راه ابریشم نوین است که ایران می‌تواند نقش گرانیگاهی خود در راه شاهی و راه ابریشم را زنده کند. بدین منظور ایران نیازمند سیاست خارجه زنجیره‌ای و نه واکنشی، در حوزه‌های سه‌گانه سیاست و اقتصاد و فرهنگ است.<sup>۱</sup>

بر اساس مسیرها و کریدورهای مذکور، ایران، هم مستقیم و هم غیرمستقیم، درگیر این مسیرها و راه‌های ارتباطی است که باعث می‌شود ایران علاوه بر منافع اقتصادی در حوزه ژئواکونومیک و توانایی بازدارندگی اش در حوزه ژئوپلیتیک، نفوذش در منطقه غرب آسیا و شامات را به سایر مناطق و مسیرها تسری دهد. ازاین‌رو بازخوانی وضعیت کنونی و نیز دستیابی به وضعیت مطلوب و چشم‌انداز میان‌مدت و بلندمدت باید جزو برنامه‌های کلان ایران در حوزه‌های ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک و ژئوکالچر باشد.

## پیشنهاها

در پی امضای تفاهمنامه بین ایران و ارمنستان برای فعال‌کردن خطوط ریلی دوجانبه و کریدور شمال-جنوب باید دید قطار ایران از طریق نخجوان به مسکو متصل خواهد شد یا نه.

در ماه گذشته، تفاهمنامه ریلی بین ایران و ارمنستان امضا شد تا دو طرف، اقدامات لازم را در راستای فعال‌شدن مسیر ریلی از طریق نخجوان انجام دهند؛ البته در برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته، نخجوان نه تنها به‌عنوان مقصدی ریلی، بلکه به‌عنوان پل ارتباطی بین ایران و روسیه و متصل‌کننده خلیج فارس به دریای سیاه نقش آفرینی خواهد کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن ایران در این باره گفته است: «در پی صلح اخیری که بین ارمنستان و آذربایجان اتفاق افتاد، سفری به ارمنستان داشتیم و درباره حمل‌ونقل ریلی، به‌ویژه در حوزه قطارهای باری با مسئولان ارمنستانی صحبت کردیم تا جابه‌جایی کالا از جلفا به نخجوان و از آنجا به ایروان، تفلیس و نهایتاً به مسکو انجام شود. در واقع، سهم ایران از جنگ قره‌باغ همین کریدور است.»

وی با بیان اینکه مقامات روسی از ارائه این طرح در جلسات برخط (آنلاین) برگزارشده استقبال کردند، افزود: «در جلسه‌ای که در ارمنستان بین هیئت ایرانی و ارمنستانی به امضا رسید، مقرر شد همکاری‌های لازم برای جابه‌جایی کالا از طریق شبکه ریلی در مسیر ایران به مقصد روسیه و اروپا انجام شود.»

یکی دیگر از ویژگی‌های برقراری ارتباط ریلی بین ایران، ارمنستان و مسکو این است که می‌توانیم در حوزه ترانزیت ریلی نیز

۱. آرش رئیسی‌نژاد، «کلان استراتژی راه ابریشم نوین؛ باید‌هایی که در راه ابریشم نوین چین برای ایران وجود دارد»، دیپلماسی ایرانی، تیر ۱۳۹۹.

فعال تر و بهتر عمل کنیم؛ چراکه برای مثال، کشوری مانند هندوستان همه کالاها و بار خود را از طریق دریا به روسیه می فرستد؛ اما اگر این خط ریلی فعال شود، از نظر زمانی و هزینه‌ای، صرفه‌جویی خوبی برای هندی‌ها در پی خواهد داشت و آنان مسلماً از این مسئله استقبال خواهند کرد.

از طرفی، برای جانماندن از رقابت بر سر کریدورهای برنامه «یک کمربند یک راه» چین اشاره به این نکته بسیار مهم است که بندر چابهار بندری است که مزیت‌های فراوانی دارد، از جمله اینکه نقطه اتصال به اقیانوس هند است و افزون بر آب‌وهوای متعادل و سطح پرعمق پهنا بندری، امنیت جغرافیایی بهتری دارد.

در چند سال گذشته، هندی‌ها برای تکمیل این بندر استراتژیک، قراردادهایی منعقد کردند که عملاً به سبب تحریم‌ها مسکوت مانده‌اند؛ اما نکته مهم این است که بندر چابهار با توانایی اتصال به افغانستان و پاکستان و نیز ایجاد امکان دسترسی به مراکز تجاری بزرگ در جنوب شرق آسیا، مزیت نابی در اختیار ایران قرار می‌دهد.

هندوستان برای رقابت با چین طرح عظیم تجاری به نام کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب INSTC را دنبال می‌کند که در واقع مسیر تجاری ۷۲۰۰ کیلومتری زمینی دریایی است و بمبئی را از طریق ایران به آسیای میانه و سن‌پترزبورگ متصل می‌کند و رقیب پروژه جاده ابریشم نوین است.

نکته اساسی برای ایران اهمیت استفاده از بندر استراتژیک چابهار است که می‌توان برای مجاب‌کردن و گرفتن امتیازات برای رقابت‌های کریدوری پروژه ابریشم نوین از این مؤلفه بهره برد؛ به‌خصوص که پروژه هند برای رقابت با پروژه ابریشم نوین طراحی شده و در حال اجراست. می‌توان در صورت جاماندن از پروژه ابریشم نوین از این پروژه برای خروج از انزوای احتمالی بهره برد. اهمیت بندر چابهار به قدری است که آمریکا برای اقتصاد افغانستان بندر چابهار را تحریم نکرد.

با توجه به تمایل ترکیه برای تأمین امنیت فرودگاه کابل و چراغ‌سبز احتمالی آمریکا، ایران باید برای ازدست‌ندادن بازار افغانستان، به چابهار رویکردی استراتژیک داشته باشد و آن را برای اقتصاد افغانستان فعال نگه دارد و با تکمیل زیرساخت‌ها، در راستای رونق این بندر راهبردی گام بردارد. استفاده از ظرفیت موجود می‌تواند دست ایران را برای رقابت بر سر کریدورها باز نگه دارد. نکته دیگر، منافع هم‌سو بین رقبای منطقه‌ای، یعنی ایران و ترکیه است. ترکیه به دلیل جغرافیای خالی از منابع نفتی گازی و انرژی، در پی استفاده از کریدورهای انتقال انرژی از آذربایجان به سمت اروپاست تا هم از لحاظ اقتصادی بهره‌مند گردد و هم ابزاری برای بازدارندگی در مقابل اروپا ایجاد کند و در رقابت با اسرائیل در ایجاد خط لوله گازی به اروپا برای تحت فشار قرار دادن پروژه گازی روسیه به آلمان نقش ایفا کند.

در واقع کریدور به دست آمده در جنگ قره‌باغ این امکان را به ترکیه خواهد داد که بخش گازی آذربایجان و نیز انتقال انرژی آذربایجان از طریق نخجوان به ترکیه و اروپا را تسهیل کند؛ اما با توجه به تمایل پاکستان برای جایگزینی خط لوله گازی ایران و رفتن این کشور به سمت روسیه برای تأمین انرژی می‌توان هم‌سو با منافع ترکیه در پروژه‌ای برای بهره‌بردن از کریدور ایجادشده برای ترکیه، برای انتقال انرژی ایران به اروپا هم از همان کریدور استفاده کرد.





## منابع

- رئیسی نژاد، آرش، «کلان استراتژی راه ابریشم نوین؛ بایدهایی که در راه ابریشم نوین چین برای ایران وجود دارد»، دیپلماسی ایرانی، تیر ۱۳۹۹.
- Contessi p.Nicola “ In the Shadow of the Belt and Road : Eurasian Corridors on the North-South Axis “, CSIS (March 2020).
- Shankar shinde ,” International North-South Transport Corridor ( INSTC, 2017 Conference ) , Mumbai , 28th.
- Contessi p.Nicola , “ The Great Railway Game “ , CSIS ( March 2020).