

Clarifying the Role of Geopolitical Opportunities in Developing the South-North Transit Corridor on Increase of Iran's Convergence with the Member Countries of the Shanghai Cooperation Organization

Fariba Mahboubi¹, Mohamadreza Hafeznia^{2✉}, Mohamad Akhbari³, Ribaz Ghorbaninejad⁴

1. Ph.D Student of Political Geography, Islamic Azad University, Science and Research Unit, Tehran, Iran
E-mail: faribamahboubi1971@gmail.com
2. Professor of Political Geography, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran
✉ E-mail: hafezn_m@modares.ac.ir
3. Professor of Political Geography, Islamic Azad University, Tehran Branch, Tehran, Iran
E-mail: Dr.m.akhbari@gmail.com
4. Assistant Professor of Political Geography, Islamic Azad University, Science and Research Unit, Tehran, Iran
E-mail: Rebazghorbani@gmail.com



How to Cite: Mahboubi, F; Hafeznia, M; Akhbari, M; & Ghorbaninejad, R. (2023). Clarifying the Role of Geopolitical Opportunities in Developing the South-North Transit Corridor on Increase of Iran's Convergence with the Member Countries of the Shanghai Cooperation Organization. *Geography and Development*, 21 (73), 199-220

DOI: <http://dx.doi.org/10.22111/GDIJ.2023.45629.3526>

Received:

15 May 2023

Received in revised form:

25 September 2023

Accepted:

9 October 2023

Published online:

1 June 2024

Keywords:

South-north corridor,
Geopolitics,
Convergence,
Shanghai organization,
Iran.

ABSTRACT

Today, one of the positions that can play a significant role in the geopolitical and geoeconomic importance of Iran is a crossing position, and in this regard, the geographical position of the south and north of Iran with geopolitical, economic, security, access, and regional communication capacities and opportunities, and international, has been qualified for transit functions at different national and international levels, which has not been properly considered until now.

Using the descriptive-analytical and survey method, the current research has studied the role of geopolitical opportunities for the development of the South-North transit corridor on increasing the convergence of the Islamic Republic of Iran and the member countries of the Shanghai Cooperation Organization. The statistical population of this research consists of experts in the field of geopolitics and international relations. Its sample size was estimated to be 40 people based on Cochran's model. The analysis of the research findings was done based on the numerical taxonomy model in Matlab software. The results of the research showed that the geopolitical opportunities for the development of the North-South corridor can be highly convergent for China and Russia, convergent for Tajikistan, India and Uzbekistan, least convergent for Pakistan and Kazakhstan, and non-convergent for Kyrgyzstan.



© the Author(s).

Publisher: University of Sistan and Baluchestan

Extended Abstract

1. Introduction

Due to the political and geographical features of Iran, which lies between Central Asia, the Caspian Sea, the Persian Gulf, and West Asia, potential opportunities have always been created for advancing regional economic goals in the foreign policy of the Islamic Republic of Iran. Developing an efficient transportation system plays a special role and position in socio-economic development,

as the transportation sector not only is considered an important and foundational sector, but also has a significant impact on other economic, social, cultural, and tourism activities. Considering the vast territory of Iran and the different transit routes, optimizing these routes reduces transportation delays and costs, resulting in increased efficiency and attractiveness of transit. In addition, the North-South corridor establishes transit connections

between Northern European, Scandinavian, and Central Asian countries through the southern ports of Iran and the Caspian Sea to the Indian Ocean, the Persian Gulf, and Southeast Asia. Asian and European countries can exchange their goods in this new corridor at a speed of about twice as fast as the active route at that time, namely the Suez Canal. This research aims to answer the question of how much the geopolitical opportunities of this corridor will affect the convergence of Iran and each of the member countries of the Shanghai Cooperation Organization as a result of the existing geopolitical opportunity components. In the field of the subject of this research, many books and articles have been written in the past, each of which has examined specific aspects. In this research, the most effective sources will be considered to answer the main question, and efforts will be made to examine topics that have not been adequately addressed in other studies.

2. Methods and Material

The present research is based on the goal of applied (practical) and developmental research and is of a descriptive-analytical nature in terms of its nature and method. The statistical population in this research consists of all experts and stakeholders in the fields of political geography, political science, and economics. In the present study, the sample size is considered to be 30 people based on the calculations performed, but in order to increase the level of confidence, a sample size of 40 people is considered. In addition, in the present study, the snowball sampling method was used. In the descriptive statistics section, frequency, percentage frequency, mean, etc. were used. In the inferential statistics section, due to the conversion of research variables into quasi-distance variables, the Likert spectrum (very high = 5, high = 4, medium = 3, low = 2, very low = 1) was used to calculate the importance or existence of each feature, and then the score of each option was calculated by multiplying the frequency by the score of each option, and then the score of each question was obtained by calculating the sum of the option scores. By dividing the sum of scores by the number of people who answered that option, the average score was obtained. Since the average score of each question is a number between 1 and 5, this criterion was used to measure the importance of

questions or options. Then, based on the results obtained from the questionnaire, field observations, and official documents, the findings were analyzed using matlab software and the numerical taxonomy model.

3. Results and Discussion

Based on the results obtained from the numerical taxonomy model, the convergence indices were divided into four groups (highly convergent, convergent, less convergent, and non-convergent). In this regard, the closer the F_i number is to 0, the more it indicates an increase in convergence between Iran and the target country in case of using the opportunities of the North-South corridor development. According to the desired index, the results showed that the North-South corridor opportunities will create the highest convergence between Iran-China and Iran-Russia, and based on the composite matrix results, in the case of Iran-China convergence, most of these factors will be an increase in national credibility, an increase in the security of the two countries, the development of diplomatic relations, and the development of trade and economic relations. In the case of Iran-Russia convergence, regional processes and relations, economic interactions, and the transfer of technology and economic advantages have the greatest impact. After China and Russia, Tajikistan, India, and Uzbekistan will have the highest convergence with Iran in using the opportunities of the North-South geopolitical corridor, and in this regard, in the case of Tajikistan, convergence is due to an increase in political and diplomatic relations, national credibility, and communication processes and security issues. In the case of India, an increase in national credibility of the two countries, an increase in the power of role-playing at regional and international levels, and the development of political interactions and regional processes are the most important convergent factors. In the case of Iran-Uzbekistan convergence due to the North-South corridor, it is also possible to refer to the development of foreign policy activities and an increase in political and diplomatic relations. In other cases, the results showed that Pakistan and Kazakhstan will have the least convergence, and Kyrgyzstan will have no convergence with the Islamic Republic of Iran.

4. Conclusion

The North-South Corridor (INSTC) is a multi-modal network of sea, rail, and road routes spanning 7,200 kilometers between Russia, Central Asia, Iran, and India, connecting Mumbai in India to St. Petersburg in Russia via Iran and Azerbaijan. In addition to the four countries located within the corridor's geographical range and considered the main developing countries of this corridor, gradually other countries have also joined this international corridor, with a significant number of these countries being members of the Shanghai Cooperation Organization such as Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, and Uzbekistan. Given the importance of convergence between Iran and the member countries of the Shanghai Cooperation Organization and the potential for developing the North-South Corridor, this research explains the role of geopolitical opportunities in developing the North-South transit corridor in increasing convergence between the Islamic Republic of Iran and the member countries of the Shanghai

Cooperation Organization. In this regard, homogeneous options (the largest number in each column of the standard matrix) were selected as the ideal point for ranking or determining the level of convergence. In order to analyze the role of geopolitical opportunities in the development of the North-South Corridor in convergence between Iran and the Shanghai Cooperation Organization countries, convergence indices were divided into four groups (highly convergent, convergent, less convergent, and non-convergent) based on the results obtained from the numerical taxonomy model. Finally, the results showed that the geopolitical opportunities of the North-South Corridor development can be highly convergent for China and Russia, convergent for Tajikistan, India, and Uzbekistan, less convergent for Pakistan and Kazakhstan, and non-convergent for Kyrgyzstan.

Keywords: South-North corridor, Geopolitics, Convergence, Shanghai cooperation Organization, Central asia, Iran.

5. References

- Aghajari, Mohammad Javad, Rostami Far, Simin Sadat (2012). Sark Agreement and its Impact on Regionalism, *International Relations Research*, 9-39(Fa)
https://prb.ctb.iau.ir/article_524301.html
- Abdullah, Abdul Matlub (2016). Investigating the Attention to National and Ethnic Identity Components Among Kurdish and Azerbaijani Students in Tehran Universities, *Strategic Policy Research*, Volume 4, Number 16, 39-66. (Fa)
<https://sid.ir/paper/514049/fa>
- Ahmad. R.. Mi. H.. & Fernald. L. W (2020). Revisiting the potential security threats linked with the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Journal of the International council for small business*. 1(1). 64-80.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/26437015.2020.1724735>
- Akbulaev. N.. & Bayramli. G (2020). Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian sea coast; Russia. Azerbaijan. Turkmenistan. Kazakhstan and Iran). *Marine Policy*. 118. 104005.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X19302726>
- Alimov. R (2018). The Shanghai Cooperation Organisation: Its role and place in the development of Eurasia. *Journal of Eurasian studies*. 9(2). 114-124.
<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1016/j.euras.2018.08.001>
- Bartosiewicz, A., & Szterlik, P (2020). Poland on the New Silk Road: current state and perspectives. Łódź: Łódź University Press.
<https://www.zbw.eu/econis-archiv/bitstream/11159/5209/1/174905194X.pdf>
- Bortz, P. G., & Kaltenbrunner, A (2018). The international dimension of financialization in developing and emerging economies. *Development and change*, 49(2), 375-393.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/dech.12371>
- Bakhshi-Ani, Reza; Majid Abbasi; Mohammadi Rahimi Nejad (2021). Economic and Political Variables Governing Iran-China Strategic Relations. *International Political Economy Studies*. Volume 4, Number 2. (Fa)
<https://ipes.razi.ac.ir/article247>

- Bozorgi Vahid, Mirabdollah Hosseini (2010). The Shanghai Cooperation Organization: Past Developments and Future Outlook. *Central Eurasian Studies*. Volume 3, Number 7: 1-27. (Fa)
https://journal.ut.ac.ir/article_22257.html
- Badri, Seyed Ali; Hasani Faraji Sabkbar; Vazin Nargis (2013). Reforming the Numerical Decision-Making Model, Volume 13, Number 28. 113-135. (Fa)
<https://jgs.khu.ac.ir/article--688-fa.html>
- Fallah Tabar, Nasrollah (2017). The Strategic Strait and Geopolitics of the Hormuz and Iran's Strategic Role. *New Approaches in Human Geography (Human Geography)*. Volume 9, Number 2, 19-32. (Fa)
<https://sid.ir/paper/219355/fa>
- 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* (63-75). Springer. Cham.
https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-11754-2_5
- Fouladchi, Fatemeh; Masoud Mahdavi; Parviz Kordvani (2018). The Economic Effects of Imam Khomeini International Airport on the Development of Rural Settlements in Robat Karim County, *Space Economics and Rural Development*. Volume 7, Number 3, 1-22. (Fa)
<https://sid.ir/paper/524387/fa>
- Golvardi, Eisa (2010). Borders, Harms, and Functions, *Quarterly Journal of Defensive Political Policy*. Year 1, Number 2. (Fa)
https://prb.ctb.iau.ir/article_535773
- Hafeznia, Mohammadreza (2017). *Principles and Concepts of Geopolitics*. Mashhad. Papoli Publications. (Fa)
<https://www.gisoom.com/book/11335492>
- Habibi, Arash (2018). *Practical SPSS Training*, electronic publications. (Fa)
<https://www.maser.ir/wp-content/uploads/2023/02/SPSS-habibi.pdf>
- Hosseinkhah, Maryam (2017). *Investigating the Impact of Climate Change on Food Security (with an Emphasis on Rainfall)*, Master's Thesis, Department of Meteorology, Faculty of Geography, University of Tehran. (Fa)
- Intermodal, T. B. O (2020). Chapter Two Theoretical Basis of Intermodal Supply Chains Yulia Panova. *Eurasian Intermodal Supply Chains: A Dynamic Systems Approach*, 29.
https://books.google.com/books/CHAPTER_TWO_THEORETICAL_BASIS_OF_INTERMODAL_SUPPLY_CHAINS_YULIA_PANOVA
- Joukar, Ali Akbar (2021). *Russia and China: Friendly Competition in Strategic Goals*. (Fa)
<https://www.ipis.ir/portal/subjectview/637008>
- Karimi, Ali Reza (2010). *Research in Political Science: Positivist, Interpretive, and Critical Approaches*. Imam Sadiq University Publications. (Fa)
- Kalantaripor. M.. & Najafi Alamdarlo. H (2021). Spatial effects of energy consumption and green GDP in regional agreements. *Sustainability*. 13(18). 10078.
<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/18/10078>
- Kembayev. Z (2018). Implementing the silk road Economic Belt: from the Shanghai cooperation organisation to the silk road union?. *Asia Europe Journal*. 16(1). 37-50.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s10308-017-0483-4>
- Khan. I.. & Syed. K. H (2021). Pakistan Relations with Azerbaijan in 21st Century. *Pakistan Social Sciences Review*. 5(1). 667-679.
<https://pssr.org.pk/issues/v5/1/pakistan-relations-with-azerbaijan-in-21st-century.pdf>
- Mojtahedzadeh, Piruz; Mohammadreza Hafeznia (2008). Semantic Equivalence of Political Geography Terms. *Geopolitics*, Volume 4, Number 1, 1-7. (Fa)
<https://www.sid.ir/paper/446098/fa>
- Moro de Farge, Philippe (2013). *Geopolitics Culture*, Tehran Publications. *Contemporary Culture*. (Fa)

- Mehkooee, Hojat; Hasan Bavir (2014). The Role of Regional Organizations in Reducing Regional Challenges; A Case Study: Economic Cooperation Organization (ECO), *International Organizations Quarterly*. Volume 7, Number 3. (Fa)
<http://iojournal.csr.ir/Article/140004025015769>
- Mohammadi, M., Shahparvari, S., & Soleimani, H (2021). Multi-modal cargo logistics distribution problem: Decomposition of the stochastic risk-averse models. *Computers & Operations Research*, 131, 105280.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305054821000721>
- Najafgholizadeh, Azam; Mohammad Hassanzadeh; Najla Hariri; Fahimeh Babalhavaji (2016). Officials' and Cultural Experts' Views on the Establishment of the ECO Information Center in Iran, *Knowledge*. Volume 9, Number 32, 101-110. (Fa)
<https://ensani.ir/fa/article/532367>
- Nazari, N., & Noori, A. M. S (2022). The Role of Geopolitical Factors in Neighboring Countries and Region Powers in the Continuation of the Afghanistan Crisis. *Technium Soc. Sci. J.*, 37, 526.
https://heionline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/techsj37§ion=47
- Nejad, G. B., & Pandey, S. K (2017). Iran: India's New Gateway to Central Eurasia, the Case of the International North-South Transport Corridor.
<https://www.researchgate.net/Iran-Indias-New-Gateway-to-Central-Eurasia-the-Case-of-the-International-North-South-Transport-Corridor.pdf>
- Orozco. A. R. F (2018). Influence of emerging countries in the new world order.
<https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/2830/1/MO%200020%20-%20ARAMIS.pdf>
- Passi. R (2017). Money matters: Discussing the economics of the INSTC. ORF occasional paper (112).
https://orfonline.org/wp-content/uploads/2017/04/OccasionalPaper_112_INSTC_Final.pdf
- Sadeghi. A., Dehghani Firouz Abadi. S. J., & Ajili. H (2018). Requirements of Iranian energy diplomacy in international political economy. *Research Letter of International Relations*. 11(43). 73-105.
https://prb.ctb.iau.ir/article_545068.html?lang=en
- Sarma. H. C (2018). Turning the international North-South corridor into a "digital corridor". *Сравнительная политика*. 9(4). 124-138.
<https://cyberleninka.ru/article/n/turning-the-international-north-south-corridor-into-a-digital-corridor>
- Šćepanović. J (2022). Russia and the Shanghai Cooperation Organization: a question of the commitment capacity. *European politics and society*. 23(5). 712-734.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23745118.2021.1932081>
- Sinclair-Maragh, G., Gursoy, D., & Vieregge, M (2015). Residents' perceptions toward tourism development: A factor-cluster approach. *Journal of Destination Marketing & Management*, 4(1), 36-45.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2212571X14000559>
- Tini, N. H., Zaly Shah, M., & Sultan, Z (2018). Impact of Road Transportation Network on Socio-Economic Well-Being: An Overview of Global Perspective. *International Journal of Scientific Research in Science Engineering and Technology*, 4(9), 282-296.
<https://www.academia.edu/download/57314532/5009.pdf>
- Vardomsky, L (2023). Russian-Chinese economic links in the context of growing international tensions. *Journal of the New Economic Association*, 58(1), 142-148.
<https://ideas.repec.org/a/nea/journal/y2023i58p142-148.html>
- Veicy. H (2021). Eurasian Economic Union and Regionalism of Iran. *Central Eurasia Studies*. 14(1). 377-400.
https://jcep.ut.ac.ir/article_83536_en.html?lang=fa
- Vinokurov. E., & Tsukarev. T (2022). The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors. *Area Development and Policy*. 3(1). 93-113.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23792949.2017.1385406>



تبیین نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال، بر افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای

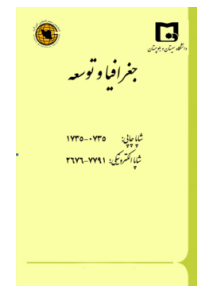
فریبا محبوبی^۱، دکتر محمدرضا حافظ‌نیا^{۲*}، دکتر محمد اخباری^۳
دکتر ربیاز قربانی‌نژاد^۴

مقاله پژوهشی

چکیده

امروزه یکی از موقعیت‌هایی که می‌تواند در اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران نقش بسزایی داشته باشد، موقعیت گذرگاهی است و در این رابطه موقعیت جغرافیایی جنوب و شمال ایران در این رابطه موقعیت جغرافیایی جنوب و شمال ایران با دارا بودن ظرفیت‌ها و فرصت‌های ژئوپلیتیک اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی، واجد شرایط کارکردهای ترانزیتی در سطوح مختلف ملی و بین‌المللی بوده که تاکنون این مسئله مورد غفلت واقع شده است. پژوهش حاضر با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی، نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال بر افزایش همگرایی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای را مورد مطالعه قرار داده است. جامعه آماری این تحقیق را کارشناسان حوزه ژئوپلیتیک و روابط بین‌الملل تشکیل می‌دهند. حجم نمونه آن براساس مدل کوکران تعداد ۴۰ نفر برآورد شد. تحلیل یافته‌های تحقیق براساس مدل تاکسونومی عددی در نرم‌افزار Matlab انجام شد. نتایج تحقیق نشان داد که فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب می‌تواند برای کشورهای چین و روسیه بسیار همگرا؛ برای کشورهای تاجیکستان، هند و ازبکستان همگرا؛ برای کشورهای پاکستان و قزاقستان کمترین همگرا و برای قرقیزستان فاقد همگرایی باشد.

جغرافیا و توسعه، شماره ۷۳، زمستان ۱۴۰۲
تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۲۵
تاریخ بازنگری داوری: ۱۴۰۲/۰۷/۰۳
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۱۷
صفحات: ۲۲۰-۱۹۹



واژه‌های کلیدی:
کریدور جنوب-شمال، ژئوپلیتیک، همگرایی، سازمان شانگهای، آسیای مرکزی، ایران.

مقدمه

تغییرات و بحران‌های ژئوپلیتیکی بیش‌ازپیش نمایان شده است (Nazari & Nori, 2022: 86). بدون تردید یکی از ویژگی‌های جغرافیای سیاسی ایران در حد فاصل منطقه آسیای مرکزی، خزر، خلیج فارس و باختر آسیا، همواره زمینه‌های بالقوه‌ای را برای پیشبرد اهداف اقتصادی منطقه‌ای در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرده‌اند. امروزه حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی و بین‌المللی محسوب می‌شود (فولادچی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴) و به دلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی بر فرایند رشد اقتصادی کشور

در طی چند دهه گذشته، تحولات ساختاری در اقتصاد جهانی موجب پیدایش و تشدید روابط فرامرزی و اقتصاد جهانی است (Bortz & Kaltenbrunner, 2018: 375-393) و در این بین در سطح بین‌المللی، تجارت جهانی امکان دسترسی کشورهای مختلف به داده‌های مهم صنعتی از جمله تکنولوژی را فراهم کرده است. از طرفی امروز روابط سیاسی، منافع سیاسی و وابستگی متقابل بازیگران فضا‌های ژئوپلیتیکی به کشورها و به‌ویژه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به دلیل افزایش

ژئوپلیتیکی ایران، پژوهش حاضر درصدد است تبیین ژئوپلیتیکی توسعه کریدور جنوب به شمال در ایران را مورد مطالعه قرار دهد. در این زمینه، در حال حاضر جنوب و شمال فضای جغرافیایی ایران با دارا بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیک اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی، واجد کارکردهای تولیدکننده قدرت در کشور است که تاکنون مورد غفلت واقع شده است. در پیوستگی ژئوپلیتیکی جنوب و شمال جغرافیایی ایران، کشورهایی وجود دارند که علاوه بر ظرفیت‌های همکاری و روابط دوجانبه، می‌توانند به‌عنوان رقبای ژئوپلیتیکی نیز قلمداد شوند. پرداختن به موضوع حاضر نیز از آنجا دارای اهمیت است که به‌واسطه ویژگی‌های جغرافیای سیاسی ایران در حدفاصل منطقه آسیای مرکزی، خزر، خلیج فارس و غرب آسیا، همواره زمینه‌های بالقوه‌ای برای پیشبرد اهداف اقتصادی منطقه‌ای در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرده‌اند. موضوع حاضر همچنین از این نظر دارای اهمیت است که طی سال‌های اخیر توسعه این کریدور مورد تأکید مقامات ایران با کشورهای ذی‌نفع، نظیر: روسیه، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، امارات متحده عربی، هند و پاکستان قرار گرفته است. به‌عنوان نمونه در دیدار مقامات ایران و روس در ۸ مرداد ۱۴۰۰، برای اولین بار با همکاری مشترک این دو کشور، از طریق کریدور شمال جنوب اولین محموله کاغذ از فنلاند به مقصد هند در آستارا بارگیری و ارسال شد. همچنین در ۳۰ دی ۱۴۰۰، وزیر اقتصاد ایران از دیدارهای فشرده با مقامات روسیه در زمینه توسعه کریدور شمال- جنوب به‌منظور بهره‌برداری در زمینه‌های خدمات سوآپ گازی، انرژی، بخش‌های کشاورزی و مواد معدنی خبر داد. همچنین در دیدار آقای رئیسی رئیس جمهور اسلامی ایران و ولادیمیر پوتین رئیس

دارد. ایجاد سیستم حمل‌ونقل کارآمد در توسعه اقتصادی-اجتماعی، نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد، (Tini et al, 2018: 289) زیرا بخش حمل‌ونقل، گذشته از آنکه از بخش‌های مهم و زیربنایی محسوب می‌شود، تأثیر بسزایی بر دیگر فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دارد (Sinclair-Maragh et al, 2015: 38) با توجه به‌وسعت سرزمینی ایران و راه‌های متفاوت ترانزیتی، بهینه‌سازی این مسیرها باعث کاهش تأخیر و هزینه‌های حمل‌ونقل کالا شده و در نتیجه موجب افزایش کارایی و مطلوبیت ترانزیت می‌شود. با توجه به وجود نیازهای اقتصادی بین کشورهای منطقه و اهمیت کریدور شمال- جنوب و ظرفیت‌های اقتصادی و سیاسی آن برای ایران، لزوم توجه به مسئله سیاست خارجی ایران تحت تأثیر همگرایی‌های منطقه‌ای بیش از پیش اهمیت می‌یابد. کشور ایران دارای سه امتیاز موقعیتی است؛ اول: این کشور متصل به موقعیت بری اور آسیاست دوم: به سبب دارا بودن سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان، از موقعیت بحری برخوردار است. سوم: به لحاظ در اختیار داشتن تنگه استراتژیک هرمز، دارای موقعیت گذرگاهی است. این تنگه از شاه‌رگ‌های حیاتی اقتصاد جهان است (فلاح‌تبار، ۱۳۹۶: ۲۲). در این باره کالینز گری می‌گوید: تنگه هرمز ممکن است ما را در یک جنگ زودرس گرفتار کند. در صورت وقوع عوامل مختلف جغرافیا، انرژی، اقتصاد و امنیت در هم می‌آیند و موقعیت حساسی را به وجود می‌آورند (گل‌وردی، ۱۳۸۹: ۶۲). علاوه بر عوامل فوق، از جمله قابلیت‌ها و ویژگی‌های ممتاز ایران از نظر جغرافیایی می‌توان به قرارگیری این کشور در کنار خلیج فارس که هارتلند انرژی فسیلی جهان است، اشاره کرد. در شمال ایران نیز دریای خزر وجود دارد که اولویت دوم انرژی جهان به شمار می‌رود. با توجه به اهمیت موقعیت

خلیج فارس و جنوب شرق آسیا برقرار می‌کند. کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور جدید پیش‌بینی شده، کالاهای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر فعال آن زمان، یعنی کانال سوئز مبادله کنند. همچنین این مسائل می‌تواند افزایش همگرایی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای مختلف به‌ویژه کشورهای عضو سازمان شانگهای را تقویت کند (Vardomsky, 2023: 69). با توجه به حجم بالای مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال جنوب به‌عنوان ایمن‌ترین، کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر حمل کالا بین آسیا و اروپا، می‌تواند نقش بسیار مهمی در جهت ارتقای جایگاه اقتصادی و تجاری ایران ایفا کند و بزرگراه بخش عمده‌ای از مبادلات تجاری این دو قاره مهم باشد. با توجه به عوامل ذکر شده، پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش است که فرصت‌های ژئوپلیتیکی این کریدور، تا چه اندازه در افزایش همگرایی ایران و هریک از کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای در نتیجه مؤلفه‌های فرصت ژئوپلیتیکی موجود تا چه اندازه تأثیرگذار خواهد بود؟ در حوزه موضوع پژوهش حاضر، از گذشته کتب و مقالات بسیاری به نگرش درآمده است که هریک زوایای خاصی را مورد بررسی قرار داده‌اند، در این پژوهش کارآمدترین منابع در راستای پاسخگویی به سؤال اصلی مورد توجه قرار خواهد گرفت و تلاش می‌شود، مباحثی را که در سایر پژوهش‌ها به آن توجه لازم نشده است، مورد بررسی قرار دهد. پیشینه این تحقیق به چند دسته تقسیم می‌شود که دسته‌ای از آثار مفاهیم اصلی این پژوهش را به‌صورت مجزا بررسی کرده‌اند، از قبیل موارد زیر که به همگرایی کشورها در زمینه کریدورهای جنوب-شمال، پرداخته‌اند:

جمهور روسیه که در ۲۹ دی ۱۴۰۰ انجام شد، توسعه ظرفیت‌های کریدور شمال جنوب به‌عنوان یکی از موضوعات اصلی گفت‌وگو میان دو طرف مورد بحث قرار گرفت که در این رابطه رئیس جمهوری ایران بر تقویت روابط اقتصادی-فرهنگی و بازرگانی از طریق کریدور شمال-جنوب تأکید کرد. با توجه به وسعت سرزمینی ایران و راه‌های متفاوت ترانزیتی، بهینه‌سازی این مسیرها باعث کاهش تأخیر و هزینه‌های حمل‌ونقل کالا شده و در نتیجه موجب افزایش کارایی و مطلوبیت ترانزیت می‌شود و علاوه بر آن می‌تواند توسعه در سطوح ملی-منطقه‌ای و ناحیه را در پی داشته باشد. پرداختن به موضوع حاضر نیز از آنجا دارای اهمیت است که به‌واسطه ویژگی‌های جغرافیای سیاسی ایران در حدفاصل منطقه آسیای مرکزی، خزر، خلیج فارس و باختر آسیا، همواره زمینه‌های بالقوه‌ای برای پیشبرد اهداف اقتصادی منطقه‌ای در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرده‌اند. ایجاد سیستم حمل‌ونقل کارآمد در توسعه اقتصادی-اجتماعی، نقش و جایگاه ویژه‌ای دارد؛ زیرا بخش حمل‌ونقل گذشته از آنکه از بخش‌های مهم و زیربنایی محسوب می‌شود (Bartosiewicz & Szterlik, 2020: 18) تأثیر بسزایی در دیگر فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و گردشگری دارد. با توجه به وسعت سرزمینی ایران و راه‌های متفاوت ترانزیتی، بهینه‌سازی این مسیرها باعث کاهش تأخیر و هزینه‌های حمل‌ونقل کالا شده و در نتیجه موجب افزایش کارایی و مطلوبیت ترانزیت می‌شود و علاوه بر آن، کریدور شمال جنوب، ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و آسیای میانه را از طریق بنادر جنوبی ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند،

جدول ۱: پیشینه پژوهش‌ها درباره موضوع تحقیق

ردیف	محقق و سال	عنوان پژوهش	خلاصه نتایج
۱	فدرنکو ^۱ ، ۲۰۱۹	مسائل مدرن توسعه زیرساخت‌های گمرکی و لجستیکی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب	ارتباط موضوع مورد مطالعه ناشی از علاقه شدید کشورهای عضو کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب به توسعه بیشتر آن و افزایش حجم تجارت متقابل است. نتایج نشان می‌دهد توسعه کریدور حمل‌ونقل به‌ویژه برای روسیه مهم است، زیرا امکان افزایش پتانسیل صادراتی خود و افزایش درآمدهای بودجه را به دلیل جذب ترافیک حمل‌ونقل ترانزیت قابل توجه بین کشورهای اروپا و آسیای جنوب شرقی فراهم می‌کند.
۲	وینکوروف ^۲ و همکاران، ۲۰۲۲	کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب: تقویت «محور به جنوب» روسیه و ارتباط ترانس اوراسیا	این مطالعه نشان می‌دهد که کل ترافیک بالقوه حمل‌ونقل INSTC از طریق همه مسیرها و شیوه‌های حمل‌ونقل، از جمله محموله‌های کانتینری و غیرکانتینری، تا سال ۲۰۳۰ به ۱۵ تا ۲۵ میلیون تن خواهد رسید و در این راستا توسعه کریدور شمال-جنوب فرصت‌های ژئوپلیتیکی فراوانی را برای کشورهای روسیه، آسیای مرکزی، ایران و خاورمیانه به همراه خواهد داشت که از جمله آن می‌توان به توسعه زیرساخت‌ها و همچنین بهبود زیرساخت‌های شهری و توسعه اقتصادی کشورهای مذکور اشاره کرد.
۳	وینکوروف و همکاران، ۲۰۲۱	کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب: ارتقای اتصال درون و بین قاره‌ای اوراسیا	راه‌اندازی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) و اتصال آن به کریدورهای حمل‌ونقل عرضی، ایجاد یک چارچوب واحد حمل‌ونقل اوراسیا را ممکن می‌سازد. زمان تحویل به‌طور قابل توجهی کوتاه‌تر، مزیت کلیدی‌ای است که INSTC نسبت به سایر مسیرهای حمل‌ونقل خواهد داشت. در آینده، کریدور حمل‌ونقل ممکن است از طریق گسترش همکاری‌های تولیدی و ایجاد زنجیره‌های لجستیکی با کشورهای حاشیه اتحادیه، به یک کریدور توسعه اقتصادی برای کشورهای عضو اتحادیه اروپا تبدیل شود.
۴	خان ^۳ ، ۲۰۲۱	کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب اوراسیا و هند	نگرانی فزاینده هند درباره توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب به‌عنوان بخشی از سیاست آسیای مرکزی که ایران را با سایر کشورهای آسیای مرکزی با دورزدن پاکستان پیوند می‌دهد، رقابت بزرگی بین توسعه چین در کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) است. تعامل هند برای توسعه بندر چابهار در ایران با دورزدن پاکستان برای بهبود روابط خود با آسیای مرکزی جایگزین بسیار خوبی برای بهبود تعامل اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی است که دارای پتانسیل عظیم انرژی آبی هستند.
۵	شارما ^۴ ، ۲۰۱۸	نقش کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب در امنیت انرژی هند	کشورهای اوراسیا به دلیل غنی بودن از منابع انرژی، سیاست‌های خطوط لوله متعدد را برای تضمین تنوع و استقلال منابع صادراتی منابع انرژی دنبال می‌کنند؛ اما عدم اتصال مستقیم زمینی در میان عوامل دیگر مانع از دسترسی هند به این منطقه شده است. کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) یک پیشرفت مثبت است که می‌تواند اتصال به منطقه وسیع‌تر اوراسیا را تضمین کند. با این حال، مسائل جغرافیایی، ژئوپلیتیک و امنیت باید حل‌وفصل شود تا پتانسیل واقعی همکاری‌های انرژی و اقتصادی از طریق ابزار بین‌المللی محقق شود.
۶	نژاد و پاندی ^۵ ، ۲۰۱۷	ایران: دروازه جدید هند به اوراسیای مرکزی	مقاله استدلال می‌کند که با وجود موقعیت ژئواستراتژیک ایران و همچنین پیچیدگی‌های منطقه‌ای ایران- ما بن‌بست، چالش‌های امنیتی و کمبود منابع اقتصادی کافی، محدود کردن تلاش‌های هند برای به‌حداکثر رساندن پتانسیل ارائه شده توسط INSTC مسیرهای زمینی، دریایی و ریلی که هند را به منطقه اوراسیا متصل می‌کند. ایران یک هدف جدید از سوی همه شرکای منطقه‌ای با حمایت بین‌المللی آژانس‌ها برای احیای پیوندهای قدیمی و ایجاد راه کریدورهای جدید شمال-جنوب، بنابراین ضروری می‌شود.
۷	بخشی‌آنی و همکاران ۱۴۰۰	متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین	سه مزیت نسبی ایران، شامل تأمین انرژی پایدار، دسترسی امن ترانزیتی به آسیای میانه و شرق مدیترانه و ایجاد امنیت در جغرافیای اسلامی، سه نیاز اصلی چین برای حفظ چرخه ثبات و رشد اقتصادی در دهه‌های آینده است؛ در مقابل، تأمین زنجیره ارزش افزوده مشتقات انرژی، تکمیل زیرساخت‌های ترانزیتی، احداث کریدورهای بین‌المللی و تسهیل دسترسی به منابع مالی مزایای چین برای اقتصاد ایران محسوب می‌شود و می‌تواند دیپلماسی اقتصادی میان دو کشور را ارتقا دهد.

مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۱

1. Fedorenko
2. Vinokurov
3. Khan
4. Sarma
5. Nejad & Pandey

متقابل جغرافیا، سیاست و قدرت و نیز نتایج حاصل از ترکیب آن‌ها با یکدیگر» (حافظ‌نیا، ۱۳۹۶: ۴۹).

۲. همگرایی

گرچه تعریف واژه منطقه‌گرایی باید مورد توافق قرار گیرد، اما می‌توان آن را به دو دسته تقسیم کرد: منطقه‌گرایی مبتنی بر ارزش و منطقه‌گرایی مبتنی بر سیاست؛ منطقه‌گرایی ارزشی در واقع ستایشی دوستانه است که ترکیبی از عقاید، ارزش‌ها و اهداف آشکار و روشن را مطرح می‌کند. هدف منطقه‌گرایی ارزشی ایجاد، حفظ و بازنگری در قواعد امنیت، رفاه، صلح و توسعه در منطقه است و از جانب بازیگرانی با عقاید و منابع مشابه درخواست می‌شود تا فعالیت‌ها و روابط خود را در فضای منطقه‌ای مشخصی سازماندهی کنند. منطقه‌گرایی سیاسی به گروهی از کشورهای صاحب حاکمیت اشاره دارد که از نظر جغرافیایی هم‌جوار و از نظر سیاسی و اقتصادی وابسته به هم هستند، ویژگی‌های مشترک متعددی با هم دارند و به‌دنبال توافق جامع و ترتیبات مشترک در امور منطقه‌ای، تمایلات و سیاست همکاری براساس تقویت منافع فردی و کنترل نظام روابط میان خود تحت این چارچوب هستند. به‌طور کلی در سیاست بین‌الملل، همگرایی رابطه‌ای است که در آن رفتار به «ارنست هاس». بازیگران و واحدهای سیاسی در قالب جدیدی شکل گرفته است. عنوان پدر پایه‌گذار این تئوری همگرایی را اینچنین تعریف می‌کند: روندی که به وسیله آن رهبران سیاسی چند کشور مختلف متقاعد می‌شوند که وفاداری، انتظارات و فعالیت‌های سیاسی‌شان را به سمت مرکز جدیدی که نهادها و دارای اختیارات قانونی یا متقاضی اختیارات قانونی و رأی اختیارات ملت کشور باشد سوق دهند (عبدالمطلب، ۱۳۹۵: ۱۸). بنا بر تعریف «مورتون کاپلان» همگرایی روندی است که طی آن سیاست‌های مجزا، یک چارچوب مشترکی را تشکیل

پیشینه تحقیق‌های انجام‌گرفته کمتر یا اصلاً به ابعاد ژئوپلیتیکی موضوع پرداخته‌اند و این مسئله خود ضعف تحقیقاتی کشور در زمینه مهم‌ترین کریدور جهانی را نشان می‌دهد و در این راستا نوآوری این پژوهش واکاوی و تبیین فرصت‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی پتانسیل موقعیت ترانزیتی ایران از طریق توسعه محور و کریدور جنوب به شمال و تأثیر آن بر منزلت ژئوپلیتیکی کشور ایران نسبت به مناطق جغرافیایی پیرامونی آن است که به این منظور تبیین نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال، بر افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای مورد مطالعه قرار داده است و در این زمینه نتایج نشان خواهد داد که توسعه کریدور جنوب-شمال تا چه اندازه می‌تواند ارتقای همگرایی یا واگرایی میان ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای را در پی داشته باشد.

مبانی نظری

۱. ژئوپلیتیک

واژه ژئوپلیتیک از ترکیب «ژئو» به معنای زمین و «پلیتیک» به معنای سیاست تشکیل شده است (مورودفارژ، ۱۳۹۲: ۷). ژئوپلیتیک شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است، و به آن بخش از معرفت بشر اطلاق می‌شود که ناشی از ارتباط بین جغرافیا و سیاست و قدرت است. این شاخه علمی از زمان وضع آن، طی یک قرن گذشته، از نظر مفهومی و فلسفی دچار شناوری و گاهی رکود بوده و همانند برخی رشته‌های علمی دیگر هنوز بر سر موضوع و ماهیت آن اتفاق نظر وجود ندارد (مجتهدزاده و حافظ‌نیا، ۱۳۸۷: ۹).

می‌توان گفت که ژئوپلیتیک آن بخشی از مباحث جغرافیای سیاسی را دربرمی‌گیرد که با قدرت پیوند می‌خورد. براین اساس ژئوپلیتیک به‌عنوان شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی عبارت است از: «علم مطالعه روابط

را بر همه کشورهای تحمیل می‌کند و در این میان، کشورهای موفق خواهند بود که با تمهیدات لازم به استقبال آن رفته و قدرت خود را درون یک شکل منطقه‌ای تعریف کنند (نجفقلی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۵).

۴. کریدور شمال-جنوب

همواره از نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها، یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه‌آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده کند. کریدور شمال-جنوب یک شبکه چندحالتی دریایی، ریلی و جاده‌ای به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است و می‌تواند بار را از بمبئی در هند تا هلسینکی در فنلاند حمل کند (Mohammadi et al, 2021:110). این مسیر در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر است و می‌تواند سبب کاهش ۳۰ درصدی هزینه شود. نگاهی به جدیدترین تحولات صورت‌گرفته در صنعت حمل‌ونقل کالا نشان می‌دهد با شروع قرن ۲۱، اهمیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک پروژه‌های ارتباطی اقتصادی و حمل‌ونقل منطقه‌ای در سیستم روابط بین‌الملل با رونق روبه‌رو شده است و کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب می‌تواند به‌عنوان نقطه اتصال مبادلات تجاری میان آسیا و اروپا عمل کند (تصویر ۱). موافقتنامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب که در شهریور ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید، یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این راه‌گذر هریک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند (INTERMODAL, 2020).

می‌دهند که قادر به رسیدن به اهداف و اقدامات سیاسی مشترک هستند (کریمی، ۱۳۸۹: ۳۱). لئون لیندبرگ با استفاده از تعریف هاس، همگرایی را این‌گونه تعریف می‌کند:

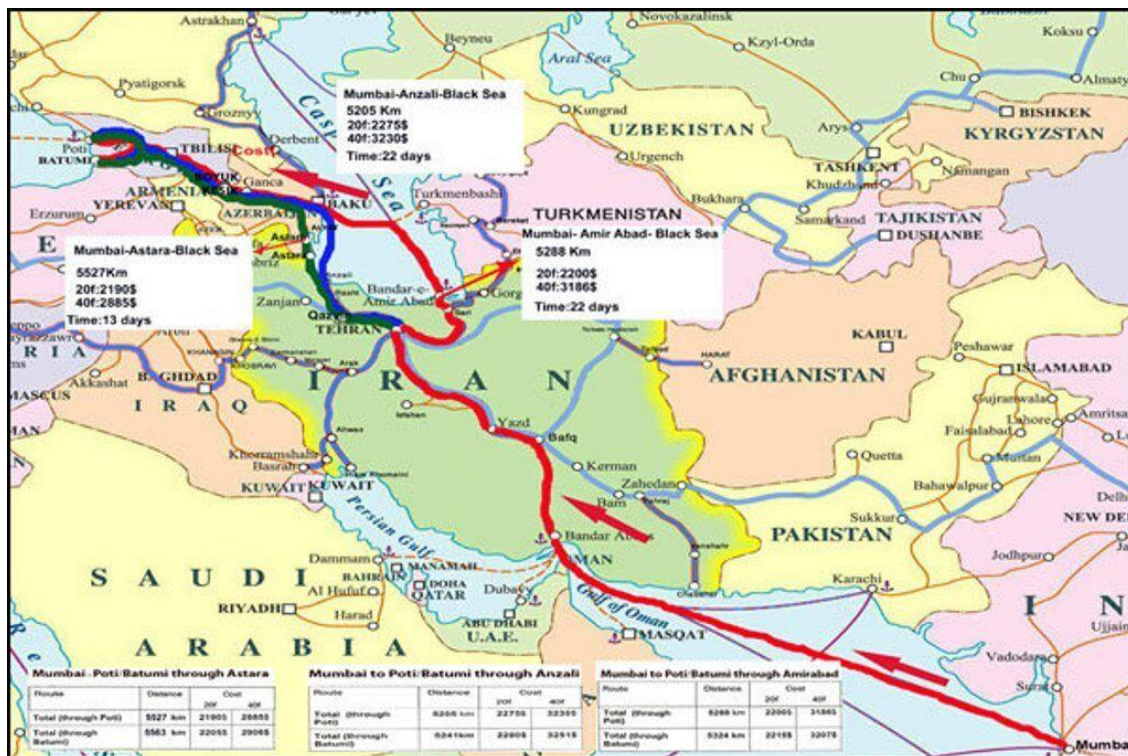
۱- روندی که به موجب آن ملت‌ها برای به‌دست‌آوردن یک رهبری خارجی با حفظ سیاست‌های داخلی، اما به‌طور وابسته به یکدیگر در عوض برقراری توافق‌های دوگانه از اقتدار خویش می‌کاهند.

۲- روندی که به موجب آن، بازیگران سیاسی انتظارات و فعالیت‌های سیاسی خود را به یک مرکز جدید منتقل می‌کنند.

کارل دوویچ نیز بیان می‌کند که همگرایی یک موضوع همیشگی و حق است، نه یک موضوع مربوط به زمان خاص. وی همگرایی را به‌عنوان شرایطی که در آن مردم اختلافاتشان را از راه مسالمت‌آمیز به‌جای جنگ حل می‌کنند، ارزیابی می‌کند (کریمی، ۱۳۸۹: ۳۲).

۳. منطقه‌گرایی

منطقه‌گرایی معادل واژه لاتین رژیونالیسم است که از لغت region به معنای منطقه و پسوند ism به معنای گرایش و اعتقاد ترکیب شده است. مراد از این اصطلاح در ادبیات روابط بین‌الملل، تشکیلات و اجتماعاتی است که مرکب از حداقل سه واحد سیاسی باشد (بزرگی و حسینی، ۱۳۸۹: ۴). در ادبیات روابط بین‌الملل، رژیونالیسم هنگامی کاربرد دارد که دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علایق مشترک هستند، از طریق سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند (آقاجری و رستمی‌فر، ۱۳۹۱: ۸۵)؛ بنابراین همان‌طور که در جامعه ملی هیچ فردی نمی‌تواند به‌تنهایی به قدرت سیاسی دست یابد و به‌ناچار باید در پناه یک حزب، جایگاهی در معادلات سیاسی پیدا کند (مهکویی و باویر، ۱۳۹۳: ۲۳)، یک کشور نیز نمی‌تواند به‌تنهایی در معادلات قدرت جهانی جایگاهی پیدا کند؛ از این‌رو منطقه‌گرایی خود



تصویر ۱: نمایی از جغرافیای منطقه آسیای مرکزی و کشورهای شانگهای و مسیر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب

منبع: <https://www.irna.ir/news/84387595>

حوزه جغرافیای سیاسی، علوم سیاسی و اقتصاد تشکیل شده است. در تحقیق‌های توصیفی، چنانچه حجم جامعه نامعلوم است، می‌توان از فرمول کوکران استفاده کرد:

$$X = \frac{Z_{\alpha}^2 \times S}{d^2}$$

در این فرمول مهم‌ترین پارامتری که نیاز به برآورد دارد، S^2 است که همان واریانس نمونه اولیه است. برای محاسبه S^2 تعدادی پرسشنامه توزیع شده و واریانس نمونه اولیه محاسبه می‌شود. مقدار $\frac{Z_{\alpha}}{2}$ یک مقدار ثابت است که به فاصله اطمینان و سطح خطا (α) بستگی دارد (حبیبی، ۱۳۹۷: ۶۳).

معمولاً سطح خطای ۵ درصد یا ۱ درصد در نظر می‌گیرند؛ برای مثال اگر سطح خطا یا سطح معناداری (significant level) برابر ۵ درصد در نظر گرفته شود،

به عبارت دیگر، موقعیت استراتژیک این کریدور سبب شده است روزبه‌روز به کارایی بر اقتصادی این مسیر افزوده شود. این کانال به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد، دروازه اصلی حرکت تجارت جهانی و مسیر اصلی حمل و نقل در پیوند آسیا و اروپا به شمار می‌آید. همچنین عدم ثبات و امنیت در منطقه خاورمیانه و ناامن شدن مسیرهای دریایی پتانسیل جایگزینی کریدور شمال-جنوب را به جای کانال سوئز افزایش داده است (Fedorenko, 2019: 66).

روش تحقیق

پژوهش حاضر براساس هدف از نوع پژوهش‌های کاربردی (عملی) و توسعه‌ای و براساس ماهیت و روش از نوع تحقیقات توصیفی-تحلیلی و در زمینه روش مطالعاتی از نوع تحقیقات پیمایشی است. در تحقیق حاضر، جامعه آماری از همه کارشناسان و صاحب‌نظران

یافته‌ها با استفاده از نرم‌افزار matlab و مدل تاکسونومی عددی پرداخته شد.

براساس مدل تاکسونومی عددی، ساختار مدل تاکسونومی عددی به‌عنوان مدل چندمتغیره برای ارزیابی شباهت‌ها و نزدیک‌ها بین واحدهای تاکسونومیک و درجه‌بندی عناصر و گزینه‌ها انجام می‌گیرد. که به این منظور در تحقیق حاضر رتبه‌بندی یا تعیین سطح همگرایی گزینه‌های همگن (بزرگ‌ترین عدد در هر یک از ستون‌های ماتریس استاندارد) به‌عنوان نقطه ایده‌آل انتخاب می‌شود که فرمول آن به شرح زیر ارائه می‌شود:

$$CC_{10} = \sqrt{Z(Z_i - Z_0)^2}$$

C_{10} : فاصله مرکب هر نقطه از نقطه ایده آل

Z_i : مقادیر موجود در ماتریس استاندارد

Z_0 : مقادیر موجود در ماتریس استاندارد

همچنین در مرحله نهایی محاسبه درجه توسعه آلترناتیوها براساس Fi از طریق فرمول زیر ارائه می‌شود:

$$F_i = \frac{c_{10}}{c_0} \quad c_0 = c_{10} + 2sd_{10}$$

C_{10} : میانگین ستون سرمشق توسعه

sd_{10} : انحراف معیار ستون C_{10}

در این زمینه مقدار Fi همواره بین صفر و یک ($0 < Fi < 1$) در نوسان است، هرچه میزان Fi به صفر نزدیک‌تر باشد، سطح همگرایی بالاتر و هرچه به یک نزدیک‌تر باشد، سطح همگرایی پایین‌تر است. درنهایت با استفاده از تکنیک‌های آماری، مناطق را براساس درجه توسعه به چند گروه دسته‌بندی می‌کنند.

سطح اطمینان برابر با ۹۵ درصد خواهد بود. در نتیجه $Z_{\frac{\alpha}{2}}$ با توجه به جدول آماری ۱,۹۶ خواهد بود. مقدار d نیز براساس همان سطح خطا یا برابر با ۰,۰۵ در نظر گرفته می‌شود.

$$X = \frac{Z_{\frac{\alpha}{2}} \times s}{d^2}$$

$$X = \frac{(1.95 \times 0.039)}{0.0025} = 30$$

در تحقیق حاضر، حجم نمونه با توجه به محاسبات انجام‌شده تعداد ۳۰ نفر به‌عنوان حجم نمونه در نظر گرفته می‌شود، اما به‌منظور افزایش حجم اطمینان، حجم نمونه تعداد ۴۰ نفر در نظر گرفته می‌شود. همچنین در تحقیق حاضر از روش نمونه‌گیری گلوله‌برفی استفاده شد. در این پژوهش در بخش آمار توصیفی از فراوانی، درصد فراوانی، میانگین و... استفاده شده است.

در بخش آمار استنباطی نیز به‌دلیل تبدیل کردن متغیرهای پژوهش به متغیرهای شبه‌فاصله‌ای، برای محاسبه میزان اهمیت یا وجود هر ویژگی براساس طیف لیکرت (گزینه خیلی‌زیاد = ۵، زیاد = ۴، متوسط = ۳، کم = ۲، خیلی کم = ۱) به‌دست آمده است و سپس امتیاز هر گزینه با حاصل ضرب فراوانی در امتیاز هر گزینه محاسبه و سپس با محاسبه مجموع امتیازات گزینه‌ها، امتیاز هر سؤال به‌دست آمد. با تقسیم جمع امتیازات بر تعداد افرادی که به آن گزینه پاسخ داده‌اند، میانگین امتیازات به‌دست آمد. با توجه به آنکه میانگین امتیاز هر سؤال عددی بین ۱ تا ۵ است، این معیار برای سنجش اهمیت سؤال‌ها یا گزینه‌ها مورد استفاده قرار گرفت. سپس براساس نتایج به‌دست‌آمده از پرسشنامه، مشاهدات میدانی و اسناد رسمی، به تجزیه و تحلیل

از برندگان بزرگراه ابریشم جدید باشد که عضویت ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای نیز می‌تواند در این زمینه مفید باشد. عضویت کشورها در سازمان همکاری شانگهای منجر به ادغام تصمیمات اقتصادی آن‌ها و نفوذ بیشتر در اقتصاد جهانی شده است (Kembayev, 2018: 42).

سازمان همکاری شانگهای با توجه به حضور دو عضو دائم شورای امنیت سازمان ملل متحد، نیمی از جمعیت جهان، حضور سه کشور گروه بریکس، حجم اقتصادی ۲۳ هزار میلیارد دلاری و تجارت داخلی بیش از ۳۰۰ میلیارد دلاری، از ظرفیت بالایی برای گسترش تجارت ایران با این سازمان برخوردار است (Orozco, 2018: 26). براساس آمار گمرک ایران، تجارت غیرنفتی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای در سال ۱۳۹۹ از ۲۳ میلیارد دلار گذشت که در صورت توسعه کریدور شمال-جنوب و استفاده از فرصت‌های آن، حجم تجارت (نفتی و غیرنفتی) می‌تواند به سرعت به بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار نیز افزایش یابد (مرکز مطالعات وزارت اقتصاد، ۱۴۰۰).

۲. تعیین شاخص‌های فرصت‌های ژئوپلیتیکی کریدور شمال-جنوب

براساس یافته‌های تحقیق و با مراجعه به مبانی نظری، مهم‌ترین فرصت‌های ژئوپلیتیکی کریدور شمال-جنوب که می‌تواند منجر به توسعه روابط بین‌الملل و افزایش همگرایی‌های میان‌کشور ایران و کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای منجر شود شامل عوامل زیر است:

۱. ارتقای فرایندهای منطقه‌گرایی.
۲. بهبود تعامل اقتصادی
۳. بهبود تعامل سیاسی
۴. کاهش تنش‌ها
۵. انتقال مزیت‌های اقتصادی

جدول ۲: تقسیم‌بندی درجه‌های میزان همگرایی بر مبنای فرصت‌های ژئوپلیتیکی کریدور شمال-جنوب

سطح همگرایی	Fi
بسیار همگرا	$0 < Fi < 0.25$
همگرا	$0.26 < Fi < 0.50$
کمتر همگرا	$0.51 < Fi < 0.75$
بدون همگرایی	$0.76 < Fi < 1$

مأخذ: بدری و همکاران، ۱۳۹۲

نتایج و بحث

۱. نقش سازمان همکاری شانگهای در افزایش

فرصت‌های منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران

کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای بزرگ‌ترین تولیدکننده و مصرف‌کننده انرژی در جهان هستند (Alimov, 2018: 118) در سال ۲۰۰۳ نخستین تفاهم‌نامه اقتصادی میان کشورهای عضو این سازمان منطقه‌ای به امضا رسید و چین پیشنهاد کرد برنامه بلندمدتی برای تشکیل منطقه آزاد تجاری در این سازمان تهیه شود (Đčepanović, 2022: 718) مهم‌ترین مزیت‌های تجاری ایران در سازمان همکاری شانگهای را باید در بخش انرژی جست‌وجو کرد؛ زیرا ایران از نظر داشتن ذخایر نفت چهارمین کشور و از نظر داشتن ذخایر گاز دومین کشور مهم جهان است (Sadeghi et al. 2018: 79) و اگر در مجموع حساب کنیم، ایران مهم‌ترین کشور دارای ذخایر انرژی جهان است؛ بنابراین مزیت‌های ایران در این سازمان عبارت‌اند از:

الف) همکاری در صادرات انرژی‌های تجدیدناپذیر (نفت و گاز) البته با توجه به لزوم ایجاد ارزش افزوده.
ب) همکاری در زمینه توسعه فناوری‌های انرژی‌های تجدیدپذیر (Kalantaripor & Najafi Alamdarlo, 2021: 17). در زمینه‌های دیگری نیز می‌بایست اشاره شود که موضوع ترانزیت کالا در سازمان همکاری شانگهای بسیار پراهمیت است و این نشان می‌دهد ایران می‌تواند براساس ارتقای فعالیت‌های اقتصادی و قراردادهای ترانزیتی با کشورهای آسیای مرکزی و عضو سازمان همکاری‌های شانگهای به خصوص چین و هند،

۶. انتقال مزیت‌های تجاری

۷. ارتقای فعالیت‌های سیاست خارجی.

۸. افزایش فرایندهای ارتباطی منطقه‌ای

۹. افزایش اعتبار ملی

۱۰. افزایش امنیت ژئوپلیتیکی

۱۱. افزایش روابط سیاسی و دیپلماتیک در سطح منطقه‌ای

۱۲. افزایش قدرت نقش آفرینی

۳. تحلیل آماری یافته‌های تحقیق

- تحلیل آمار توصیفی

در راستای تحلیل آمار توصیفی، تحلیل جمعیت‌شناسی

(رشته تحصیلی کارشناسان) بهره گرفته است.

جدول ۳: آمار توصیفی رشته تحصیلی کارشناسان

نظرسنجی	فراوانی	درصد	درصد واقعی	درصد تجمعی
جغرافیای سیاسی	7	17.5	18	17.5
علوم سیاسی	8	20.0	20	37.5
روابط بین‌الملل	5	12.5	13	50.0
مدیریت	11	27.5	28	77.5
سایر رشته‌ها	9	22.5	23	100.0
جمع	40.0	100.0	100	

ماخذ: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

از یک دیگر تفکیک شد و سپس در نرم‌افزار SPSS عملیات کدگذاری انجام گرفت، کدگذاری به صورت طیف لیکرت، اعداد ۱ تا ۵ ثبت شد و پس از آن داده‌های پرسشنامه‌ها در محیط نرم‌افزار Matlab ثبت شد و در این راستا آزمون تاکسونومی عددی در جهت تأثیرگذاری هریک از شاخص‌های فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب بر افزایش همگرایی‌های ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای تعیین می‌شود. در این رابطه نتایج آن به صورت فرایند زیر ارائه می‌شود:

براساس نتایج جدول ۳، در مجموع ۴۰ نفر از رشته‌های تحصیلی متخصصان، ۱۷٫۵ درصد در رشته جغرافیای سیاسی، ۲۰ درصد علوم سیاسی، ۱۲٫۵ درصد روابط بین‌الملل، ۲۷٫۵ درصد در رشته روابط بین‌الملل و ۲۲٫۵ درصد در سایر رشته‌ها تحصیل کرده‌اند.

- تحلیل شاخص‌های فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی شمال-جنوب بر افزایش همگرایی‌های جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای

در جهت تجزیه و تحلیل شاخص‌های فرصت‌های ژئوپلیتیکی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب، ابتدا پرسش‌ها

جدول ۴: آماره‌های توصیفی فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب در همگرایی ایران و کشورهای شانگهای

ماتریس	قدرت نقش آفرینی و دیپلماتیک	افزایش روابط سیاسی	امنیت ژئوپلیتیکی	اعتبار ملی	فرایندهای ارتباطی	فعالیت‌های سیاست خارجی	مزیت‌های تجاری	مزیت‌های اقتصادی	کاهش تنش‌ها	تعامل سیاسی	تعامل اقتصادی	فرایندهای منطقه‌ای
چین	4.96	4.62	4.21	4.5	4.62	4.84	3.54	4.24	4	4.71	4.25	4.6
هند	3.25	3.63	3.15	3.25	4.02	3.68	4.2	4.69	4.02	3.25	3.96	3.25
قزاقستان	3.16	3.05	2.95	2.87	2.48	2.6	1.76	2.9	2.6	2.1	2	2.54
قرقیزستان	2.14	2.15	1.22	1.45	1.34	2.54	1.25	2.1	2.18	2.34	1.76	3.25
روسیه	4.78	4.54	4.86	5	5	4.95	4.2	3.98	4.5	3.76	3.47	4.12
تاجیکستان	4.25	3.87	3.46	3.4	3	4.02	3.25	4.02	4.12	3.84	4.16	4.23
ازبکستان	3.81	3.16	3.37	3.42	3.32	3.01	3.21	3.61	3.12	3.52	3.11	3.58
پاکستان	2.14	2.78	3.89	3.77	3.46	2.46	3.04	3.89	3.56	2.76	3.27	2.16
میانگین	3.561	3.475	3.389	3.458	3.405	3.512	3.056	3.679	3.512	3.285	3.248	3.466
انحراف معیار	1.087	0.857	1.072	1.068	1.177	1.018	1.059	0.819	0.811	0.861	0.94	0.842

مأخذ: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

جدول ۵: نرمالیزه کردن آماره‌های توصیفی فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب در همگرایی ایران و کشورهای شانگهای

ماتریس	قدرت نقش آفرینی	افزایش روابط سیاسی و دیپلماتیک	امنیت ژئوپلیتیکی	اعتبار ملی	فرایندهای ارتباطی	فعالیت‌های سیاست خارجی	مزیت‌های تجاری	مزیت‌های اقتصادی	کاهش تنش‌ها	تعامل سیاسی	تعامل اقتصادی	فرایندهای منطقه‌ای
چین	1.286	1.336	0.766	0.976	1.033	1.304	0.457	0.685	0.601	1.654	1.067	1.346
هند	-0.286	0.181	-0.223	0.194	0.523	0.165	1.08	1.235	0.626	-0.041	0.758	-0.257
قزاقستان	-0.369	-0.496	-0.409	-0.55	-0.786	-0.896	-1.224	-0.951	-1.125	-1.376	-1.327	-1.1
قرقیزستان	-1.307	-1.546	-2.023	1.879	-1.755	-0.955	-1.705	-1.928	-1.643	-1.097	-1.583	-0.257
روسیه	1.121	1.242	1.372	1.444	1.355	1.412	1.08	0.368	1.218	0.551	0.237	0.776
تاجیکستان	0.633	0.461	0.066	0.054	-0.344	0.499	0.183	0.417	0.749	0.644	0.971	0.907
ازبکستان	0.229	-0.367	-0.017	0.035	-0.072	-0.494	0.145	-0.084	-0.484	0.273	-0.146	0.135
پاکستان	-1.307	-0.811	0.467	0.293	0.047	-1.034	-0.015	0.258	0.059	-0.61	0.024	-1.551
رقم ایده آل	1.286	1.336	1.372	1.444	1.355	1.412	1.08	1.235	1.218	1.654	1.067	1.346

مأخذ: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

جدول ۶: ماتریس الگو آماره‌های توصیفی فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب در همگرایی ایران و کشورهای شانگهای

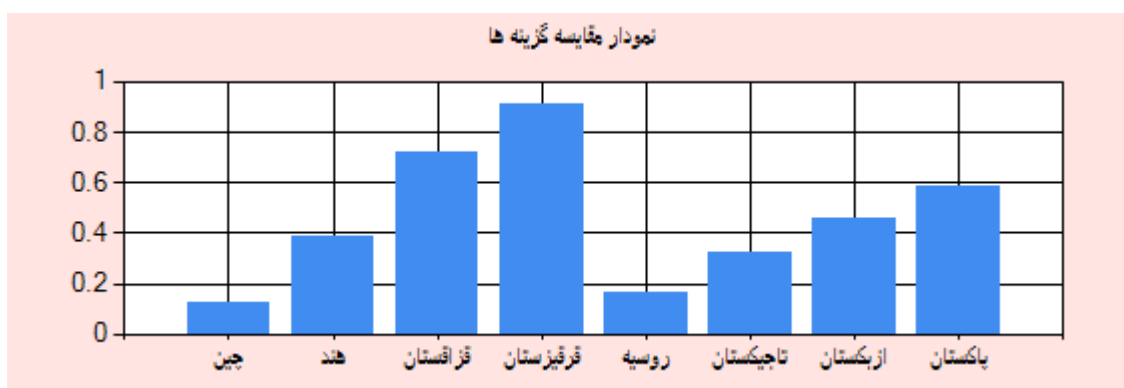
ماتریس	قدرت نقش آفرینی	افزایش روابط سیاسی و دیپلماتیک	امنیت ژئوپلیتیکی	اعتبار ملی	فرایندهای ارتباطی	فعالیت‌های سیاست خارجی	مزیت‌های تجاری	مزیت‌های اقتصادی	کاهش تنش‌ها	تعامل سیاسی	تعامل اقتصادی	فرایندهای منطقه‌ای
چین	1.331	0	0.367	0.219	0.104	0.012	0.388	0.302	0.38	0	0	0
هند	4.144	2.473	2.543	2.684	0.694	1.557	0	0	0.35	2.873	0.095	2.569
قزاقستان	7.722	2.74	3.354	3.976	4.586	5.33	5.306	4.779	5.489	9.181	5.731	5.981
قرقیزستان	9.797	6.726	8.302	11.045	9.674	5.606	7.756	10.006	8.184	7.571	7.019	2.569
روسیه	1.737	0.027	0	0	0	0	0	0.752	0	1.216	0.689	0.325
تاجیکستان	3.432	0.426	0.765	2.244	2.889	0.835	0.804	0.67	0.22	1.02	0.009	0.193
ازبکستان	4.916	1.119	2.901	2.188	2.038	3.632	0.873	1.74	2.896	1.909	1.471	1.466
پاکستان	6.267	6.726	4.607	1.326	1.713	5.984	1.199	0.955	1.343	5.125	1.087	8.391

مأخذ: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

جدول ۷: ماتریس الگو آمارهای فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب در همگرایی ایران و کشورهای شانگهای

ماتریس	قدرت نقش آفرینی	افزایش روابط سیاسی و دیپلماتیک	امنیت ژئوپلیتیکی	اعتبار ملی	فرایندهای ارتباطی	فعالیت‌های سیاست خارجی	مزیت‌های تجاری	مزیت‌های اقتصادی	کاهش تنش‌ها	تعامل سیاسی	تعامل اقتصادی	فرایندهای منطقه‌ای	ماتریس
چین	0	0	0.367	0.219	0.104	0.012	0.388	0.302	0.38	0	0	0	1.331
هند	2.473	1.334	2.543	2.684	0.694	1.557	0	0	0.35	2.873	0.095	2.569	4.144
قزاقستان	2.74	3.354	3.173	3.976	4.586	5.33	5.306	4.779	5.489	9.181	5.731	5.981	7.722
قرقیزستان	6.726	8.302	11.523	11.045	9.674	5.606	7.756	10.006	8.184	7.571	7.019	2.569	9.797
روسیه	0.027	0.009	0	0	0	0	0	0.752	0	1.216	0.689	0.325	1.737
تاجیکستان	0.426	0.765	1.705	2.244	2.889	0.835	0.804	0.67	0.22	1.02	0.009	0.193	3.432
ازبکستان	1.119	2.901	1.931	2.188	2.038	3.632	0.873	1.74	2.896	1.909	1.471	1.466	4.916
پاکستان	6.726	4.607	0.818	1.326	1.713	5.984	1.199	0.955	1.343	5.125	1.087	8.391	6.267

ماخذ: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱



نمودار ۱: نتایج نهایی فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب در همگرایی ایران و کشورهای شانگهای

تهیه و ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۱

جدول ۸: تقسیم‌بندی درجه‌های میزان همگرایی بر مبنای فرصت‌های ژئوپلیتیکی کریدور شمال جنوب

سطح همگرایی	کشور مورد نظر	Fi
بسیار همگرا	چین	۰,۱۲۴
بسیار همگرا	روسیه	۰,۱۶۲
همگرا	تاجیکستان	۰,۳۲
همگرا	هند	۰,۳۸۶
همگرا	ازبکستان	۰,۴۵۸
کمتر همگرا	پاکستان	۰,۵۸۴
کمتر همگرا	قزاقستان	۰,۷۱۹
بدون همگرایی	قرقیزستان	۰,۹۱۲

ماخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱

نزدیک‌تر باشد، نشان‌دهنده این مسئله است که میان ایران و کشور مورد نظر در صورت استفاده از فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب، همگرایی افزایش می‌یابد. در این زمینه براساس شاخص مورد

براساس نتایج به دست آمده از مدل تاکسونومی عددی، شاخص‌های همگرایی به چهار گروه (بسیار همگرا، همگرا، کمتر همگرا و بدون همگرایی) تقسیم شدند. در این زمینه هرچه عدد F_i در نهایت به عدد ۰

همگرایی را به‌عنوان یک وضعیت خاص سیاسی یا فرایندی در جهت تفویض وفاداری‌ها به سطح بالاتر از سطح ملی تعریف می‌کنند. حمل‌ونقل به‌صورت پیش‌فرض، بخش مهمی از چرخه تولید دیگر بخش‌های اقتصاد و اساساً تجارت بین‌المللی را شامل می‌شود. حمل‌ونقل، از این جهت که از طریق یک سیستم بازتوزیعی، مناطق مختلف دنیا را گردهم می‌آورد، اساس و بنیان دستیابی به توافق و همکاری‌های اقتصادی است. در عصر حاضر و به‌واسطه وضع تحریم‌های گسترده که از جانب غرب در جهت منزوی کردن ایران تحمیل شده، می‌توان از طریق گسترش شبکه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت نظیر کریدور جنوب-شمال ظرفیت ترانزیتی کشور در همه محورها به‌ویژه شمال-جنوب را بازیابی کرد و از این طریق زمینه پیشرفت اقتصادی و بهبود روابط سیاسی با دیگر کشورها را فراهم ساخت. کریدور شمال-جنوب (INSTC) یک شبکه چندمنظوره دریایی، ریلی و جاده‌ای به طول ۷۲۰۰ کیلومتر میان روسیه، آسیای مرکزی، ایران و هند است که بمبئی در هند را از طریق ایران و آذربایجان به سن‌پترزبورگ در روسیه متصل می‌کند. علاوه‌براین چهار کشور که از نظر جغرافیایی در محدوده این کریدور واقع شده‌اند و کشورهای توسعه‌دهنده اصلی این کریدور محسوب می‌شوند، به تدریج کشورهای دیگر نیز به عضویت این کریدور بین‌المللی درآمده‌اند که تعداد قابل‌توجهی از این کشورها از کشورهای اعضای سازمان همکاری‌های شانگهای نظیر قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان هستند. با توجه به اهمیت همگرایی میان ایران و کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای و نیز پتانسیل‌های توسعه کریدور جنوب-شمال، پژوهش حاضر تبیین نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی شمال-جنوب بر افزایش همگرایی‌های جمهوری اسلامی ایران و کشورهای

نظر، نتایج نشان داد که فرصت‌های کریدور شمال-جنوب بیشترین همگرایی‌ها را میان کشورهای ایران، چین و روسیه ایجاد خواهد کرد و براساس نتایج ماتریس مرکب، در مورد همگرایی ایران-چین، بیشتر این عوامل افزایش اعتبار ملی، افزایش امنیت دو کشور، توسعه روابط دیپلماتیک و توسعه روابط تجاری و اقتصادی خواهد بود. در زمینه همگرایی ایران-روسیه نیز براساس نتایج ماتریس مرکب، فرایندها و روابط منطقه‌ای، تعاملات اقتصادی و انتقال تکنولوژی و مزیت‌های اقتصادی بیشترین تأثیرگذاری را دارند. پس از چین و روسیه، به ترتیب کشورهای تاجیکستان، هند و ازبکستان بیشترین همگرایی را با ایران در راستای استفاده از فرصت‌های ژئوپلیتیکی کریدور شمال-جنوب خواهند داشت که در این زمینه در مورد کشور تاجیکستان همگرایی به‌واسطه افزایش روابط سیاسی و دیپلماتیک، اعتبار ملی و فرایندهای ارتباطی و مسائل امنیتی است. در مورد هند، افزایش اعتبار ملی دو کشور، افزایش قدرت نقش‌آفرینی در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی، توسعه تعاملات سیاسی و فرایندهای منطقه‌ای از مهم‌ترین عوامل همگرا است. در زمینه عوامل همگرای ایران-ازبکستان به‌واسطه کریدور شمال-جنوب نیز می‌توان به توسعه فعالیت‌های سیاست خارجه و افزایش روابط سیاسی و دیپلماتیک اشاره کرد. در سایر موارد نتایج نشان داد کشورهای پاکستان و قزاقستان کم‌ترین همگرایی و قرقیزستان نیز فاقد همگرایی را با جمهوری اسلامی ایران خواهند داشت.

نتیجه

ایران در چهارراه تمدنی، جغرافیایی، ژئوپلیتیکی و تجاری واقع شده است؛ بنابراین، وجود پروژه‌های ترانزیتی پرشمار در محیط پیرامونی آن دور از انتظار نیست. نظریات مربوط به همگرایی منطقه‌ای،

پیگیری تحولات پروژه‌های حمل‌ونقل کریدور شمال- جنوب.

- با توجه به این نکته که تولید ناخالص داخلی از عوامل مؤثر بر تجارت دوجانبه ایران با شرکای تجاری خود است؛ از این رو، ایجاد بسترهای مناسب برای افزایش تولید ناخالص داخلی، می‌تواند بر گسترش روابط متقابل مؤثر باشد که از آن جمله می‌توان به حمایت از تولیدات داخلی و جذب سرمایه داخلی و خارجی اشاره کرد.

- با توجه به توسعه مناطق آزاد در ایران و افزایش نفوذ چین و هند در مناطق آزاد و بنادر ایران، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند بر مبنای فرصت‌های مناسب ژئوپلیتیکی کریدور جنوب-شمال، در جهت بهبود روابط با کشورهایی که پایین‌ترین تشابهات صادراتی و وارداتی را با آن‌ها دارد (نظیر تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان و ازبکستان) زمینه‌ها را در راستای سرمایه‌گذاری کشورهای مذکور و ایجاد پایگاه‌های اقتصادی و صنایع وابسته به حمل‌ونقل آنان در ایران فراهم کند.

- ایجاد اتاق‌های بازرگانی مشترک بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای با محوریت اتاق بازرگانی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و شرکت‌های بیمه اتخاذ شود و همچنین صدور خدمات فنی و مهندسی، تبادل نیروی انسانی متخصص و کارآمد و گسترش فعالیت‌های فرهنگی و گردشگری می‌تواند در دستور کار قرار گیرد.

قدردانی

نویسندگان مقاله بر خود لازم می‌دانند از حمایت‌های دانشگاه آزاد اسلامی- واحد علوم و تحقیقات از این پژوهش و نیز داوران محترم مقاله و نیز فصلنامه..... تشکر و قدردانی به عمل آوردند.

عضو سازمان همکاری شانگهای را مورد مطالعه قرار داده است. در این زمینه به منظور رتبه‌بندی یا تعیین سطح همگرایی گزینه‌های همگن (بزرگ‌ترین عدد در هریک از ستون‌های ماتریس استاندارد) به عنوان نقطه ایدئال انتخاب شد. در جهت تجزیه و تحلیل نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال- جنوب در همگرایی ایران و کشورهای شانگهای براساس نتایج به دست آمده از مدل تاکسونومی عددی، شاخص‌های همگرایی به چهار گروه (بسیار همگرا، همگرا، کمتر همگرا و بدون همگرایی) تقسیم شدند. در نهایت نتایج نشان داد فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور جنوب-شمال می‌تواند برای کشورهای چین و روسیه بسیار همگرا، برای کشورهای تاجیکستان، هند و ازبکستان همگرا، برای کشورهای پاکستان و قزاقستان کمترین همگرا و برای قرقیزستان فاقد همگرایی باشد. در راستای توسعه کریدور جنوب-شمال و همچنین ارتقای همگرایی میان ایران و کشورهای عضو سازمان شانگهای، پیشنهادی زیر ارائه می‌شود:

- تصویب قوانین مورد نیاز در جهت تسهیل در امر ترانزیت کالا و همچنین هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات کشور با شرایط کشورهای عضو این کریدور.

- توسعه کریدور به مثلث ایران، روسیه و اتحادیه اروپا نیاز دارد که باید در این زمینه سیاست‌گذاری لازم برای همگرایی با کشورهای اروپایی به ویژه کشورهای شرق اروپا نیز ایجاد شود، تا کریدور در مدت زمان کوتاه‌تری به بهره‌برداری برسد.

- تشکیل شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با مشارکت و سرمایه‌گذاری‌های مشترک کشورهای نظیر هند، چین و روسیه.

- راه‌اندازی گروه‌های مطالعاتی مشترک مستقل و سازماندهی نشست سالانه گروه‌های فنی برای

منابع

- آقاجری، محمد جواد؛ سیمین سادات رستمی‌فر (۱۳۹۱). پیمان سارک و تأثیر آن بر منطقه گرایی، پژوهشنامه روابط بین‌الملل، صفحات ۳۹-۹.
- https://prb.ctb.iau.ir/article_524301.html
- بخشی‌آنی، رضا؛ مجید عباسی؛ محمدلی رحیمی‌نژاد (۱۴۰۰). متغیرهای اقتصادی و سیاسی حاکم بر روابط راهبردی ایران و چین. مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل. دوره ۴. شماره ۲.
- <https://ipes.razi.ac.ir/article247>
- بزرگی، وحید؛ میرعبداله حسینی (۱۳۸۹). سازمان همکاری شانگهای: تحولات گذشته و چشم‌انداز آینده. مطالعات اوراسیای مرکزی. دوره ۳. شماره ۷. صفحات ۲۷-۱.
- https://journal.ut.ac.ir/article_22257.html
- بدری، سیدعلی؛ حسنعلی فرجی‌سبکبار؛ نرگیس وزین (۱۳۹۲). اصلاح مدل تصمیم‌گیری تاکسونومی عددی، دوره ۱۳. شماره ۲۸. صفحات ۱۳۵-۱۱۳.
- <https://jgs.khu.ac.ir/article--688-fa.html>
- جوکار، علی‌اکبر (۱۴۰۰). روسیه و چین رقابت دوستانه اهداف راهبردی.
- <https://www.ipis.ir/portal/subjectview/637008>
- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۹۶). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد. انتشارات پاپلی.
- <https://www.gisoom.com/book/11335492>
- حبیبی، آرش (۱۳۹۷). آموزش کاربرد spss، انتشارات الکترونیک.
- <https://www.maser.ir/wp-content/uploads/2023/02/SPSS-habibi.pdf>
- حسین‌خواه، مریم (۱۳۹۶). بررسی اثر تغییر اقلیم بر امنیت غذایی (با تأکید بر بارندگی)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد. گروه آب و هوا شناسی. دانشکده جغرافیا. دانشگاه تهران.
- عبداله، عبدالمطلب (۱۳۹۵). بررسی میزان توجه به مولفه‌های هویت قومی و ملی بین دانشجویان کرد و آذری در دانشگاه‌های تهران، پژوهش‌های راهبردی سیاست. دوره ۴. شماره ۱۶. پیاپی ۴۶. صفحات ۶۶-۳۹.
- <https://sid.ir/paper/514049/fa>
- فلاح‌تبار، نصراله (۱۳۹۶). تنگه استراتژیک و ژئوپلیتیک هرمز و نقش راهبردی ایران. نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی. (جغرافیای انسانی). دوره ۹. شماره ۲. صفحات ۳۲-۱۹.
- <https://sid.ir/paper/219355/fa>
- فولادچی، فاطمه؛ مسعود مهدوی؛ پرویز کردوانی (۱۳۹۷). اثرات اقتصادی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در توسعه سکونتگاه‌های روستایی شهرستان رباط کریم، اقتصاد فضا و توسعه روستایی. دوره ۷. شماره ۳. پیاپی ۲۵. صفحات ۲۲-۱.
- <https://sid.ir/paper/524387/fa>
- کریمی، علی‌رضا (۱۳۸۹). پژوهش در علوم سیاسی: رویکردهای اثبات‌گرا، تفسیری و انتقادی. انتشارات دانشگاه امام صادق (ع).
- گل‌وردی، عیسی (۱۳۸۹). مرزها، آسیب‌ها و کارکردها، فصلنامه رهنما سیاست‌گذاری سیاسی دفاعی و امنیتی. سال اول. شماره ۲.
- https://prb.ctb.iau.ir/article_535773
- مجته‌دزاده، پیروز؛ محمدرضا حافظنیا (۱۳۸۷). برابرسازی معنایی واژگان جغرافیای سیاسی. ژئوپلیتیک، دوره ۴. شماره ۱. پیاپی ۱۱. صفحات ۷-۱.
- <https://www.sid.ir/paper/446098/fa>
- مورو د فارز، فیلیپ (۱۳۹۲). فرهنگ ژئوپلیتیک، انتشارات تهران. فرهنگ معاصر.

مهکویی، حجت؛ حسن باویر (۱۳۹۳). نقش سازمان‌های منطقه‌ای در کاهش چالش‌های منطقه‌ای؛ مطالعه موردی: سازمان همکاری اقتصادی (اکو)، فصلنامه سازمان‌های بین‌المللی. دوره ۷. شماره ۳.

<http://iojournal.csr.ir/Article/140004025015769>

نجفقلی‌نژاد، اعظم؛ محمد حسن‌زاده؛ نجلا حریری؛ فهیمه باب‌الحوائجی (۱۳۹۵). دیدگاه مسئولان و صاحب‌نظران فرهنگی کشور درباره راه‌اندازی مرکز اطلاع‌رسانی اکو در ایران، دانش‌شناسی. دوره ۹. شماره ۳۲. صفحات ۱۱۰-۱۰۱.

<https://ensani.ir/fa/article/532367>

References

- Ahmad. R., Mi. H., & Fernald. L. W (2020). Revisiting the potential security threats linked with the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Journal of the International council for small business*. 1(1). 64-80.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/26437015.2020.1724735>
- Akbulaev. N., & Bayramli. G (2020). Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian sea coast; Russia. Azerbaijan. Turkmenistan. Kazakhstan and Iran). *Marine Policy*. 118. 104005.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X19302726>
- Alimov. R (2018). The Shanghai Cooperation Organisation: Its role and place in the development of Eurasia. *Journal of Eurasian studies*. 9(2). 114-124.
<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1016/j.euras.2018.08.001>
- Bartosiewicz, A., & Szterlik, P (2020). Poland on the New Silk Road: current state and perspectives. Łódź: Łódź University Press.
<https://www.zbw.eu/econis-archiv/bitstream/11159/5209/1/174905194X.pdf>
- Bortz, P. G., & Kaltenbrunner, A (2018). The international dimension of financialization in developing and emerging economies. *Development and change*, 49(2), 375-393.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/dech.12371>
- 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* (pp. 63-75). Springer. Cham.
https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-11754-2_5
- Intermodal, T. B. O (2020). Chapter Two Theoretical Basis of Intermodal Supply Chains Yulia Panova. *Eurasian Intermodal Supply Chains: A Dynamic Systems Approach*, 29.
https://books.google.com/books/CHAPTER_TWO_THEORETICAL_BASIS_OF_INTERMODAL_SUPPLY_CHAINS_YULIA_PANOVA
- Kalantaripor. M., & Najafi Alamdarlo. H (2021). Spatial effects of energy consumption and green GDP in regional agreements. *Sustainability*. 13(18). 10078.
<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/18/10078>
- Kembayev. Z (2018). Implementing the silk road Economic Belt: from the Shanghai cooperation organisation to the silk road union?. *Asia Europe Journal*. 16(1). 37-50.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s10308-017-0483-4>
- Khan. I., & Syed. K. H (2021). Pakistan Relations with Azerbaijan in 21st Century. *Pakistan Social Sciences Review*. 5(1). 667-679.
<https://pssr.org.pk/issues/v5/1/pakistan-relations-with-azerbaijan-in-21st-century.pdf>
- Mohammadi, M., Shahparvari, S., & Soleimani, H. (2021). Multi-modal cargo logistics distribution problem: Decomposition of the stochastic risk-averse models. *Computers & Operations Research*, 131, 105280.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305054821000721>

- Nazari, N., & Noori, A. M. S (2022). The Role of Geopolitical Factors in Neighboring Countries and Region Powers in the Continuation of the Afghanistan Crisis. *Technium Soc. Sci. J.*, 37, 526.
https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/techssj37§ion=47
- Nejad, G. B., & Pandey, S. K (2017). Iran: India's New Gateway to Central Eurasia, the Case of the International North-South Transport Corridor.
<https://www.researchgate.net/Iran-Indias-New-Gateway-to-Central-Eurasia-the-Case-of-the-International-North-South-Transport-Corridor.pdf>
- Orozco. A. R. F (2018). Influence of emerging countries in the new world order.
<https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/2830/1/MO%200020%20-%20ARAMIS.pdf>
- Passi. R (2017). Money matters: Discussing the economics of the INSTC. ORF occasional paper (112).
https://orfonline.org/wp-content/uploads/2017/04/OccasionalPaper_112_INSTC_Final.pdf
- Sadeghi. A., Dehghani Firouz Abadi. S. J., & Ajili. H (2018). Requirements of Iranian energy diplomacy in international political economy. *Research Letter of International Relations*. 11(43). 73-105.
https://prb.ctb.iau.ir/article_545068.html?lang=en
- Sarma. H. C (2018). Turning the international North-South corridor into a "digital corridor". *Сравнительная политика*. 9(4). 124-138.
<https://cyberleninka.ru/article/n/turning-the-international-north-south-corridor-into-a-digital-corridor>
- Šćepanović. J (2022). Russia and the Shanghai Cooperation Organization: a question of the commitment capacity. *European politics and society*. 23(5). 712-734.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23745118.2021.1932081>
- Sinclair-Maragh, G., Gursoy, D., & Vieregge, M (2015). Residents' perceptions toward tourism development: A factor-cluster approach. *Journal of Destination Marketing & Management*, 4(1), 36-45.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2212571X14000559>
- Tini, N. H., Zaly Shah, M., & Sultan, Z (2018). Impact of Road Transportation Network on Socio-Economic Well-Being: An Overview of Global Perspective. *International Journal of Scientific Research in Science Engineering and Technology*, 4(9), 282-296.
<https://www.academia.edu/download/57314532/5009.pdf>
- Vardomsky, L (2023). Russian-Chinese economic links in the context of growing international tensions. *Journal of the New Economic Association*, 58(1), 142-148.
<https://ideas.repec.org/a/nea/journal/y2023i58p142-148.html>
- Veicy. H (2021). Eurasian Economic Union and Regionalism of Iran. *Central Eurasia Studies*. 14(1). 377-400.
https://jcep.ut.ac.ir/article_83536_en.html?lang=fa
- Vinokurov. E., & Tsukarev. T (2022). The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors. *Area Development and Policy*. 3(1). 93-113.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23792949.2017.1385406>