



مرکز پژوهش‌های  
مجلس شورای اسلامی

گروه حمل و نقل

سایر دفاتر:  
مطالعات اقتصادی  
مطالعات سیاسی

مشخصات گزارش:



دفتر مطالعات زیربنایی

نوع گزارش:

- طرح/لایحه
- نظارتی
- راهبردی

شماره مسلسل:

۲۵۰۱۹۸۹۵

تاریخ انتشار:

۱۴۰۳/۴/۲۳



# فرصت‌های کریدوری ایران پس از عملیات وعده صادق

وجیهه امینی، حمیدرضا فوری

## چکیده

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (آیمک) با ایجاد بسترهای اقتصادی، امنیتی و لجستیکی، موجب تمایل بیشتر کشورهای عربی به پروژه عادی سازی روابط با رژیم صهیونیستی می‌شود و از این جهت مورد حمایت ویژه هند و ایالات متحده آمریکا قرار دارد. در حالی که کریدور حمل و نقلی شمال-جنوب چه از منظر شرایط تحریمی ایران و چه از نظر مختل شدن دسترسی به اروپا بعد از جنگ اوکراین، جذابیت چندانی برای هندی‌ها نداشته و نگاه هند به این کریدور، معطوف به دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی بوده است. با این حال، با وقوع عملیات‌های ۱۷ اکتبر، امنیت مرزها و بنادر سرزمین‌های اشغالی و در سطحی کلان تر موجودیت رژیم صهیونیستی با چالش جدی مواجه و اتصال آیمک به اروپا نیز دست کم تا زمان تعیین اوضاع منطقه مختل شد. براساس این تحولات، به نظر می‌رسد هند در وضعیت عدم قطعیت نسبت به دو گزینه آیمک و کریدور شمال-جنوب برای ایجاد اتصال چندشیوه‌ای به اروپا قرار گرفته و در این شرایط، تصمیم به بازی همزمان در دوزمین ایران و رژیم صهیونیستی گرفته است. انجام عملیات وعده صادق اگرچه توانست در نگاه هندی‌ها، کفه آیمک را پایین تر و کفه کریدور شمال-جنوب را نسبت به قبل بالاتر بیاورد؛ اما اینکه انتظار برود که به صرف این اقدام، وزن کریدور شمال-جنوب از آیمک بیشتر شده باشد دور از ذهن می‌نماید. در گزارش حاضر، توصیه‌هایی برای تقویت کریدور شمال-جنوب در مقابل آیمک مطرح شده است؛ از جمله اصلاح موافقت‌نامه «کریدور حمل و نقل شمال-جنوب» و ارتقای آن به «کمر بند اقتصادی شمال-جنوب» شامل ابتکار عمل‌هایی برای ایجاد یکپارچگی اقتصادی بین کشورهای منطقه.

محمدحسن معادی رودسری (ناظر علمی)؛ حمیدرضا فوری (مدیر مطالعه)؛ مهدی رزم آهنگ، محمدصادق ترابی فرد، احسان فلاحی، شعیب امامی (اظهار نظر کنندگان)؛ زهره عطاردی (ویراستار ادبی)؛ آذر مهمان نواز (گرافیک و صفحه آرایی)



## ۱. مقدمه

با آغاز عملیات طوفان الاقصی در ۱۷ اکتبر ۲۰۲۳ و ضربه اساسی به هیمنه پوشالی رژیم صهیونیستی، رژیم اشغالگر نیز در پاسخ به این عملیات، دست به کشتار بی رحمانه و نسل کشی زنان و کودکان در نوار غزه زده است. در پاسخ به جنایات وحشیانه این رژیم، کشورهای مختلف و در صدر آنها ایران، یمن، لبنان، عراق و سوریه اقدامات متقابلی را در پیش گرفتند. یکی از این اقدامات، جلوگیری از عبور کشتی‌ها به مقصد فلسطین اشغالی (تحت پرچم هر کشوری) از مسیر دریای سرخ، توسط گروه مقاومت انصارالله یمن است. با توجه به وضعیت جدید، هزینه کشتی‌هایی که از دریای سرخ و کانال سوئز عبور می‌کنند، افزایش یافته و کشتی‌های مرتبط با رژیم صهیونیستی که عمدتاً حامل نفت هستند نیز مجبور به تغییر مسیر و دور زدن قاره آفریقا شده‌اند [۱]. با ناامن و گران شدن مسیر دریای سرخ، توجه به کریدور اقتصادی چندشیوه‌ای هند-خاورمیانه-اروپا (به‌طور رایج، **آیمک** یا هند-عرب-مد) که در سال ۲۰۲۳ در نشست سران گروه ۲۰ در دهلی نو مطرح شده بود، بیشتر مورد توجه قرار گرفت. این کریدور به‌رغم چالش‌های مختلف همچون عبور از مرزهای چندین کشور، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی مورد نیاز، موقعیت بیابانی بخش‌هایی از مسیر عبوری، تنش‌ها و تحولات موجود در منطقه و حساسیت در روابط کشورهای عربی با رژیم صهیونیستی، می‌تواند یک اتصال و پیوند اقتصادی از حاشیه جنوبی اوراسیا در ساحل غربی هند تا سواحل مدیترانه شرقی در یونان تشکیل دهد. بر این اساس، آیمک این ظرفیت را دارد که ضمن کاهش ۴۰ درصدی زمان حمل کالاهای هندی به اروپا نسبت به مسیر کانال سوئز، معماری اتصال اوراسیا و نقش هند در نظم اقتصادی جهانی را دوباره پیکربندی کند (شکل ۱) [۲].

شکل ۱. مسیرهای اتصال هند به اروپا



گزینه قدیمی تر حمل و نقل چندشیوه‌ای هند به اروپا، کریدور شمال-جنوب عبوری از ایران است که یک شبکه از مسیرهای جاده‌ای، ریلی و دریایی، مقرون به صرفه از نظر زمان سفر و هزینه، برای اتصال هند تا اروپای شمالی و غربی است [۳]. ایده ایجاد این کریدور حمل و نقلی اولین بار توسط هند، روسیه و جمهوری اسلامی ایران با امضای توافق نامه بین‌دولتی، در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ به منظور تقویت تجارت و ارتباطات حمل و نقل بین کشورهای در مسیر خود اتخاذ شد [۳]. سپس در سال ۲۰۰۲ سه کشور، قراردادهای مقدماتی برای توسعه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب به طول ۷۲۰۰ کیلومتر را امضا کردند، در طی سالهای اخیر، این قرارداد به تصویب ۱۳ کشور رسیده است [۴]. مسیر اصلی این کریدور از هلسینکی فنلاند شروع شده و از روسیه تا دریای خزر ادامه می‌یابد و در آنجا به سه شاخه تقسیم می‌شود: شاخه غربی از طریق آذربایجان یا ارمنستان به غرب ایران، شاخه مرکزی از طریق دریای خزر به ایران و شاخه شرقی از طریق قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان به شرق ایران می‌رسد. بر این اساس، مسیرها در تهران پایتخت ایران به هم می‌رسند و تا بندر عباس ادامه می‌یابند و سپس از طریق دریا به بندر غربی هند خواهند رسید [۵]. با در نظر گرفتن اهمیت ژئواستراتژیک و اقتصادی همه کشورهای درگیر در کریدور شمال-جنوب، این کریدور ظرفیت ارتقای ارتباط هند با آسیای مرکزی و منطقه اوراسیا و برعکس را نیز دارد [۳].

1. India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)



کریدور بالقوه دیگری که امکان ایجاد اتصال و یکپارچگی اقتصادی بین خلیج فارس و دریای مدیترانه را دارد، **کریدور ایران-عراق-سوریه** است که از ساحل بندر امام خمینی آغاز شده و با عبور از بصره، گذرگاه البوکمال در مرز سوریه و عراق، در نهایت به بندر لاذقیه سوریه در ساحل مدیترانه متصل می‌شود. ایران به دلیل مشارکت راهبردی که در عراق و سوریه تعریف کرده، از حامیان اصلی این کریدور است. براساس گزارش بنیاد دفاع از دموکراسی<sup>۱</sup>، یکی از توجیه‌های باقی ماندن نیروهای آمریکا در سوریه در منطقه التنف، جلوگیری از شکل‌گیری **پل سوزان**<sup>۲</sup> (عنوان گزارش مذکور برای این کریدور به منظور خطرناک نشان دادن آن) و کاهش همبستگی اقتصادی بین عراق و ایران است [۶]. با عملیات **وعده صادق**، توان آمریکا در تضعیف روابط ایران و کشورهای محور مقاومت و ارتباط گروه‌های مقاومت با یکدیگر از طریق نیروهای نیابتی صهیونیستی کاهش یافته و راه‌اندازی کریدور ایران-عراق-سوریه امکان‌پذیرتر شده است؛ البته این به معنای پایان ریسک‌های این مسیر نیست و بازیگران عراقی و سوری هنوز قادر به بهره‌برداری از این معادله جدید نیستند. در عین حال، با توجه به جذابیت روابط تجاری و اقتصادی با روسیه برای هندی‌ها از یک سو و راهبرد آمریکا برای مقابله جدی با کریدور ایران-عراق-سوریه از سوی دیگر، انتظار می‌رود اولویت هند برای همکاری اقتصادی با ایران، روی کریدور شمال-جنوب متمرکز باشد و کریدور ایران-عراق-سوریه برای هند جذابیتی نداشته باشد.

## ۲. بسترهای اقتصادی و امنیتی شکل‌گیری آیمک

توان هند برای ادغام شدن در یک کریدور از هند به اروپا که از کشورهای عربی و مدیترانه عبور می‌کند (مانند آیمک)، اساساً به این بستگی دارد که هند چگونه مجموعه شرکای خارجی خود را برای مشارکت در زنجیره‌های ارزش صنایع تولیدی<sup>۳</sup> مدیریت می‌کند [۲]. به‌طور کلی، این مشارکت‌های اقتصادی ذیل سه بستر شامل: ۱. کریدور غذایی هند<sup>۴</sup> (که معماری تجاری عرب-مدرار ارتقامی دهد)، ۲. کریدور نوآوری (زنجیره‌های ارزش صنایع تولیدی انرژی سبز و فناوری نوآورانه)<sup>۵</sup> و ۳. صنایع تولیدی پتروشیمی (یکپارچه‌سازی زنجیره ارزش هیدروکربن هند) شکل می‌گیرد. به‌عنوان مثال در حوزه کشاورزی و امنیت غذایی، به دلیل هم‌زیستی بین نیاز استراتژیک کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به تضمین امنیت غذایی و نیاز استراتژیک هند برای افزایش ارزش تولیدات غذایی، فرآوری مواد غذایی به‌عنوان محور مرکزی **یکپارچه‌سازی زنجیره ارزش هند**<sup>۶</sup> در آیمک مطرح شده است [۲]. در این راستا، امارات قصد دارد دانه‌های غذایی، میوه‌ها و سبزیجات را مستقیماً از کشاورزان هندی خریداری کرده و به هشت کارخانه فرآوری که با تأمین مالی خود در هند می‌سازد، تحویل دهد [۷]. همچنین مرکز مبادلات چندکالایی دبی<sup>۸</sup> یک پلتفرم تجارت کشاورزی به نام «آگریوتا»<sup>۹</sup> ایجاد کرده تا کشاورزان هندی را با شرکت‌های مواد غذایی در امارات مرتبط کند و واسطه‌ها را دور بزند [۸]. از طرفی دیگر شرکت بنادر جهانی دبی (DP World) به منظور عملیاتی شدن کریدور غذایی، تلاش‌هایی که در زمینه ایجاد راه‌حل‌های زنجیره تأمین یکپارچه<sup>۱۰</sup> برای حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی مواد غذایی صورت می‌پذیرد را راهبری می‌کند [۹]. در عربستان سعودی نیز برای تقویت و کارآمدتر کردن زنجیره تأمین برنج در این کشور، شرکت سرمایه‌گذاری کشاورزی و دام عربستان سعودی<sup>۱۱</sup> (که تحت مالکیت کامل صندوق سرمایه‌گذاری عمومی پادشاهی سعودی است) با خرید بخشی از سهام شرکت مواد غذایی داوت<sup>۱۲</sup> از صندوق تجارت کشاورزی هند،<sup>۱۳</sup> در بخش کشاورزی این کشور سرمایه‌گذاری کرده است [۱۰] و [۱۱]. رژیم صهیونیستی نیز بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ با تأسیس ۳۰ مرکز عالی کشاورزی در سراسر هند، بستری برای انتقال سریع فناوری و بهترین شیوه‌ها به کشاورزان هندی ایجاد کرده است که تنها در سال ۲۰۱۹، حدود ۱۵۰ هزار کشاورز در این مراکز آموزش دیده‌اند [۲] و [۱۲]. در زمینه بهره‌وری آب نیز سرمایه‌گذاری‌های مشترکی بین رژیم صهیونیستی و هند برای تولید اجزای سیستم آبیاری قطره‌ای صورت گرفته است [۱۳].

مهم‌ترین پایه و بستر امنیتی آیمک، به تلاش‌های ایالات متحده و رژیم اشغالگر صهیونیستی در **پروژه عادی‌سازی روابط با کشورهای عرب منطقه برمی‌گردد**. در حقیقت آیمک با ایجاد یک شبکه راه‌آهن از امارات و از طریق عربستان سعودی واردن به بندر حیفا در دریای مدیترانه، موجب تمایل بیشتر کشورهای عربی به پروژه عادی‌سازی روابط با رژیم صهیونیستی (برای انتفاع از مزایای اقتصادی و سیاسی قرارگیری در این کریدور) می‌شود.

1. The Foundation for Defense of Democracies (FDD)
2. Burning Bridge
3. Manufacturing Value Chains
4. India Food Corridor
5. Green Energy and Innovative Technology Manufacturing Value Chains
6. Integrating India's Hydrocarbon Value Chain
7. The Centerpiece of India's Value Chain Integration
8. The Dubai Multi-Commodities Centre (DMCC)
9. Agriculture Trading Platform (Agriota)
10. Integrated Supply Chain
11. Saudi Agriculture and Livestock Investment Company (SALIC)
12. Daawat Foods Ltd
13. India Agri Business Fund





### ۳. آی‌مک در مقابل کریدور شمال-جنوب

با توجه به آنچه بیان شد، هر دو گزینه آی‌مک و کریدور شمال-جنوب، مسیری برای اتصال هند به اروپا محسوب می‌شوند و از این جهت این دو گزینه را می‌توان جایگزین و حتی رقیب یکدیگر در نظر گرفت [۱۴]. با این حال، مشاهده می‌شود که به‌رغم عضویت هند در کریدور شمال-جنوب، تاکنون اقدامی جدی از سوی این کشور برای راه‌اندازی این کریدور انجام نشده است. به نظر می‌رسد یکی از مشکلات بزرگ این کریدور از منظر هندی‌ها، وجود تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه ایران است. با وقوع جنگ اوکراین و روسیه در سال ۲۰۲۲ و در پی آن مختل شدن امکان دسترسی هند به اروپا از طریق کریدور شمال-جنوب، جذابیت این کریدور برای هند بیش‌ازپیش کاهش پیدا کرد و نگاه هند به کریدور شمال-جنوب معطوف به دسترسی به روسیه و کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و قفقاز شد. در مقابل، آی‌مک به دلیل ایجاد بسترهای اقتصادی و امنیتی یاد شده و همچنین توسعه لجستیکی، در سال‌های گذشته پیشرفت قابل توجهی داشته و مطلوبیت نسبی آن برای هند به مراتب بیشتر از کریدور شمال-جنوب شد. در این شرایط، با وقوع عملیات ۷ اکتبر و پس از آن انجام عملیات وعده صادق توسط ایران، امنیت مرزها و بنادر سرزمین‌های اشغالی و در سطحی کلان‌تر موجودیت رژیم صهیونیستی، با چالش جدی مواجه و اتصال آی‌مک به اروپا نیز دست کم تا زمان تعیین اوضاع منطقه مختل شد [۱۴].

با توجه به نامعینی سرنوشت رژیم صهیونیستی در سرزمین‌های اشغالی و همچنین جنگ روسیه و اوکراین، به نظر می‌رسد هند در وضعیت عدم قطعیت نسبت به دو گزینه آی‌مک و کریدور شمال-جنوب به منظور ایجاد اتصال چندشیوه‌ای به اروپا قرار گرفته و در این شرایط تصمیم به فعال نشان دادن خود در هر دو کریدور و بازی در دوزمین ایران و رژیم صهیونیستی به صورت موازی گرفته است. با این حال، ایجاد تعادل بین این دو گزینه ممکن است برای هند چالش برانگیز باشد [۱۴]. چابهار اگرچه در حال حاضر جزئی از موافقت‌نامه کریدور شمال-جنوب محسوب نمی‌شود، اما به نظر می‌رسد مشارکت هند در توسعه بندر چابهار می‌تواند سنجه و معیاری جهت بررسی میزان جدیت هند نسبت به فعالیت هند در کریدور شمال-جنوب باشد. امضای قرارداد بلندمدت دو جانبه بین شرکت پورت گلوبال لیمیتد هندوستان<sup>۱</sup> و سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در ۱۳ مه ۲۰۲۴ و تعهد هند برای توسعه و راه‌اندازی پایانه بندر شهید بهشتی چابهار [۱۵] می‌تواند اولین بستر لجستیکی این مشارکت را فراهم آورد. اما برای تحقق ظرفیت‌های تجاری و راهبردی قرارداد جدید، لازم است این مشارکت لجستیکی با یک پروژه کریدوری بزرگ‌تر یعنی موافقت‌نامه کریدور شمال-جنوب (با محوریت بندر عباس) و با هدف حمل کالا از هند به روسیه و سایر نقاط اروپا ادغام شود [۱۶]. در غیر این صورت، منافع این قرارداد دست کم از لحاظ اقتصادی برای ایران بسیار محدود خواهد بود و چه بسا ممکن است این قرارداد در میان مدت و بلندمدت، منافع کلان اقتصادی ایران را تأمین نکند؛ توضیح اینکه پهنه مکران، نقطه تلاقی و تقاطع سیاست بین‌المللی کنشگران متعددی در جهان است که به صورت متناقض، ذی‌نفع توسعه یا عدم توسعه آن هستند.

### ۴. جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

مسیر اتصال و پیوند تجاری و اقتصادی بین هند و اروپا را می‌توان یکی از مؤلفه‌های مهم نظم اقتصادی آینده در منطقه غرب آسیا در نظر گرفت و این موضوع وابسته به تصمیم هند در انتخاب بین آی‌مک و کریدور شمال-جنوب است. شکی نیست که عملیات ۷ اکتبر و پس از آن عملیات وعده صادق توانسته است در نگاه هندی‌ها، کفه آی‌مک را پایین‌تر و کفه کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب را نسبت به قبل بالاتر بیاورد؛ اما اینکه انتظار برود که به‌صرف این اقدام، وزن کریدور شمال-جنوب از آی‌مک بیشتر شده باشد را دور از ذهن می‌کند. توصیه‌های سیاستی ذیل می‌تواند تغییر موازنه جدید را تقویت کند:

۱. ممانعت از عبور کشتی‌ها به مقصد فلسطین اشغالی از مسیر دریای سرخ، اگرچه تا حدودی هزینه لجستیک رژیم صهیونیستی را افزایش می‌دهد، اما باید توجه داشت در صورتی که با اقدامات مکمل (توصیه‌های سیاستی ۲ و ۳) همراه نباشد، موجب توجیه‌پذیری بیشتر و تقویت آی‌مک می‌شود.

۲. اصلاح سند «کریدور حمل‌ونقل<sup>۲</sup> شمال-جنوب» و ارتقای آن به «کمر بند اقتصادی<sup>۳</sup> شمال-جنوب» شامل ابتکار عمل‌های متنوع برای ایجاد یکپارچگی اقتصادی بین کشورهای منطقه از جمله هند، عراق، امارات، عربستان و حتی کشورهای آفریقایی، به سمت نظم اقتصادی جدید منطقه بر مدار کمر بند اقتصادی شمال-جنوب در قالب «تهیه سند برنامه ملی گذر» (موضوع بند «الف» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت)، مکمل تلاش‌هایی است که در جهت تغییر نظم امنیتی

1. India Port Global Limited (IPGL)

2. Transport Corridor

3. Economic Belt



منطقه صورت می گیرد.

۳. تازمانی که هندی‌ها نسبت به آینده رژیم صهیونیستی در منطقه امیدوار باشند، سرمایه‌گذاری و فعالیت جدی آنها روی کریدور شمال-جنوب دور از ذهن به نظر می‌رسد. در این راستا، با توجه به انعقاد قرارداد توسعه و واگذاری ده‌ساله خدمات اپراتوری بندر شهید بهشتی چابهار به هندی‌ها، پیشنهاد می‌شود عملکرد هند در توسعه زیرساخت‌ها و اتصالات حمل‌ونقل بندر شهید بهشتی و رشد تناژ بار گذری (ترانزیتی) و همچنین میزان همکاری و علاقه هندی‌ها در ادغام این قرارداد با یک موافقت‌نامه جامع‌تر یعنی کمربند اقتصادی شمال-جنوب، مورد پیگیری و راستی‌آزمایی مجدانه قرار گیرد. با توجه به اهمیت و سرعت تحولات پیش‌رو در منطقه، در صورت مثبت ارزیابی نشدن عملکرد طرف هندی در کوتاه مدت، لازم است هرچه سریعتر ابتکار عمل‌های جایگزین برای فعال‌سازی مزیت‌های راهبردی چابهار در دستور کار قرار گیرد.

۴. در کنار پیگیری ابتکار کمربند اقتصادی شمال-جنوب با محوریت هند و روسیه، با استفاده از فرصت‌های پیش‌آمده بعد از عملیات ۷ اکتبر، پیشبرد کریدور ایران-عراق-سوریه با بیرون راندن نیروهای آمریکایی از عراق و سوریه، مجدانه دنبال شود.

### منابع و مأخذ

- [1] Osler, D. Red Sea war risk rates 'still rising' after doubling in past week. 2023; Available from: <https://www.lloydslift.com/LL1147660/Red-Sea-war-risk-rates-still-rising-after-doubling-in-past-week>.
- [2] Tanchum, M., India's Arab-Mediterranean corridor: A paradigm shift in strategic connectivity to Europe. 2021: Institute of South Asian Studies (ISAS), National University of Singapore.
- [3] Lekhi, S.M. The minister of state in the Ministry OF External Affrais, Question NO-1085 International North-South Transport Corridor. 2023; Available from: <https://www.mea.gov.in/lok-sabha.htm?dtl/37388/question-no1085-international-north-south-transport-corridor>.
- [4] Araujo, U. North-South Transit Corridor alternative to Suez Canal, as Russia, India and Iran ties expand. 2022; Available from: <https://infobrics.org/post/37116/>.
- [5] National Rail Plan (NRP)-India. 2020: Ministry of Railways Government of India.
- [6] Adesnik, D., & Taleblu, B. B., Burning Bridge: The Iranian Land Corridor to the Mediterranean. 2019: Foundation for the Defense of Democracies.
- [7] India Poised for Major Investments from the UAE in the Food Sector. 2020; Available from: [https://www.cgidubai.gov.in/news\\_letter\\_detail/?id=78](https://www.cgidubai.gov.in/news_letter_detail/?id=78).
- [8] Agriota (an advanced agricultural commodities marketplace platform ). Available from: <https://cropdata.in/agriota.html>.
- [9] DP WORLD to invest \$510 million to develop Tuna-Tekra Mega-Container terminal in India. 2023; Available from: <https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-to-invest-510-million-to-develop-tuna-tekra-mega-container-terminal-in-india>.
- [10] SALIC Acquires Stake in Daawat Foods Limited. 2020; Available from: <https://salic.com/news/salic-acquires-stake-in-daawat-foods-limited/>
- [11] The Indo-Israeli Agriculture Project. MASHAV, Israel's Agency for International Development Cooperation.
- [12] Singh, M. and Kumaraswamy, P. R., The role of Israel in India's food security, in Food Governance in India. 2022, Routledge India. p. 118-132.
- [13] Meterz and skipper limited enter into a joint venture. Available from: <https://www.metzer-group.com/metzer-skipper-limited-enter-exclusive-joint-venture-agreement-redefine-micro-irrigation-india-saarc-nations>.
- [14] Tashjian, Y., The battle of the corridors: Reginal interconnectivity and the Geo-economic future of the middle east. 2024, Issam Fares Institute for Public Policy & International Affairs (IFI) the American University of Beirut.
- [15] Long-term Main Contract for development of Shahid Beheshti Port Terminal. 2024; Available from: <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2020454>.
- [16] Rai, V., India-Iran Agreement on Chabahar Port: Boost for Global Supply Chain. 2024: Institute of South Asian Studies (ISAS), National University of Singapore.

گزیده سیاستی:

برای استفاده از فرصت عملیات وعده صادق برای تقویت کریدور شمال-جنوب در مقابل آیمک، لازم است موافقت‌نامه «کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب» به «کمربند اقتصادی شمال-جنوب» ارتقا یابد که شامل ابتکار عمل‌هایی برای ایجاد یکپارچگی اقتصادی بین کشورهای منطقه از طریق ایران است.

