



Economic Analysis of the International North-South Transport Corridor (INSTC)'s Impact on Iran's Economic Development: Opportunities and Challenges

Saeid Jamshidi

Master's Graduate in Regional Studies of West Asia and North Africa, University of Tehran, Tehran, Iran.

Abstract

This paper examines the economic effects of the North-South Transport Corridor (NSTC) on Iran's economic development. The North-South Corridor, as a major transportation route stretching from the Caspian Sea to the Arabian Sea via transit through Iran's neighboring countries, presents significant opportunities for Iran's economic growth. Among the project's positive impacts are increased trade, infrastructure development, employment generation, and industrial and agricultural expansion. However, challenges such as environmental concerns and other obstacles require careful study and effective policy solutions. Accordingly, the central research question of this paper is: What impact has the North-South Corridor had on Iran's economic development, and what opportunities and challenges has it created in realizing this development? In response to this question, the hypothesis posits that the implementation of the North-South Corridor as a large-scale transport and logistics project can enhance Iran's economic development capacity. This development includes trade growth, infrastructure expansion, job creation, and industrial and agricultural progress. Nevertheless, this growth may face challenges such as environmental issues, political hurdles, transit competition, and technical difficulties associated with the project. This paper analyzes the various dimensions of the North-South Corridor's economic effects and their implications for Iran's economic development.

Keywords: Iran, Economic Development, Trade, Transit, North-South Corridor.



تحلیل اقتصادی اثرات کریدور شمال-جنوب بر توسعه اقتصادی ایران: فرصت‌ها و چالش‌ها

سعید جمشیدی

دانش آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه غرب آسیا و شمال آفریقا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

چکیده

این مقاله به تحلیل تأثیرات اقتصادی کریدور شمال - جنوب بر توسعه اقتصادی ایران می‌پردازد. پروژه کریدور شمال - جنوب به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقل از دریای خزر تا دریای عرب از طریق ترانزیت کشورهای همسایه ایران، امکانات بزرگی برای توسعه اقتصادی ایران فراهم می‌کند. ازجمله تأثیرات مثبت این پروژه می‌توان به افزایش تجارت، توسعه زیرساخت‌ها، اشتغال و توسعه صنعتی و کشاورزی اشاره کرد. با این حال، همچنین چالش‌هایی همچون مسائل محیط‌زیستی و ... وجود دارد که نیاز به مطالعه دقیق و راهکارهای مؤثر دارد؛ بنابراین، سؤال اصلی این مقاله بر این مبنا قرار دارد که کریدور شمال - جنوب چه تأثیری بر توسعه اقتصادی ایران داشته و چه فرصت‌ها و چالش‌ها در مسیر تحقق این توسعه ایجاد کرده است؟ در پاسخ به سؤال اصلی به‌عنوان فرضیه باید گفت که اجرای کریدور شمال - جنوب به‌عنوان یک پروژه حمل‌ونقل و ترابری بزرگ می‌تواند توسعه اقتصادی ایران را افزایش دهد. این توسعه شامل افزایش تجارت، توسعه زیرساخت‌ها، اشتغال و توسعه صنعتی و کشاورزی می‌شود. با این وجود، این توسعه ممکن است با چالش‌هایی همچون مسائل محیط‌زیستی، چالش‌های سیاسی و رقابت‌های ترانزیتی و مشکلات فنی مرتبط با پروژه مواجه شود و این مقاله به تحلیل جنبه‌های مختلف اثرات اقتصادی کریدور شمال - جنوب و تأثیرات آن بر توسعه اقتصادی ایران می‌پردازد.

کلیدواژه‌ها: ایران، توسعه اقتصادی، تجارت، ترانزیت، کریدور شمال - جنوب.



مقدمه

کریدور شمال- جنوب یا به اختصار «INSTC»^۱ به عنوان یک مسیر حمل و نقل از دریای خزر تا دریای عرب از طریق ترانزیت کشورهای همسایه ایران، امکانات بزرگی برای توسعه اقتصادی ایران فراهم می‌کند. توسعه حوزه حمل و نقل و ترابری در هر کشوری، نقش بسیار مهمی در تحقق رشد اقتصادی و افزایش تبادلات تجاری بازی می‌کند.

یکی از پروژه‌های کلان حوزه حمل و نقل که قابلیت ارتقای آن به عنوان یک محرک اصلی توسعه اقتصادی را دارد، پروژه کریدور شمال - جنوب است. این پروژه که به عنوان یک شبکه حمل و نقل چندوجهی از دریای خزر تا دریای عرب از طریق ترانزیت کشورهای همسایه ایران در نظر گرفته شده است، امکانات بزرگی را برای ایجاد اتصالات جدید، توسعه تجارت، اشتغال‌زایی و تحولات در زیرساخت‌ها و صنایع مختلف فراهم می‌آورد؛ اما همچنین با وجود این فرصت‌ها، این پروژه با چالش‌هایی نظیر مسائل محیط‌زیستی و رقابت‌های ترانزیتی مواجه است. به منظور دستیابی به توسعه اقتصادی پایدار، لازم است تا این چالش‌ها به صورت دقیق مورد بررسی قرار گیرند و راهکارهای مناسبی برای حل آن‌ها ارائه شود. سؤال اصلی این مقاله بر این اساس مطرح می‌شود که کریدور شمال - جنوب چه تأثیری بر توسعه اقتصادی ایران داشته و چه فرصت‌ها و چالش‌ها در مسیر تحقق این توسعه ایجاد کرده است؟ فرضیه اصلی این تحقیق این است که اجرای کریدور شمال - جنوب به عنوان یک پروژه حمل و نقل بزرگ، می‌تواند توان توسعه اقتصادی ایران را افزایش دهد. این توسعه شامل افزایش تجارت، توسعه زیرساخت‌ها، اشتغال و توسعه صنعتی و کشاورزی می‌شود. با این وجود، این توسعه ممکن است با چالش‌هایی همچون مسائل محیط‌زیستی، چالش‌های سیاسی، رقابت‌های ترانزیتی و مشکلات فنی مرتبط با پروژه مواجه شود. این مقاله به تحلیل جنبه‌های مختلف اثرات اقتصادی کریدور شمال - جنوب و تأثیرات آن بر توسعه اقتصادی ایران می‌پردازد. به همین جهت برای اثبات فرضیه و روش اجرای این پژوهش بر اساس روش توصیفی - تحلیلی بوده و روش گردآوری مطالب بر اساس روش کتابخانه‌ای است.

1. International North-South Transport Corridor

۱. معرفی کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب

کریدور شمال - جنوب 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. علاوه بر این چهار کشور که از نظر جغرافیایی در محدوده این کریدور واقع شده‌اند و کشورهای توسعه دهنده اصلی این کریدور محسوب می‌شوند، به تدریج کشورهای دیگر نیز به عضویت این کریدور بین‌المللی درآمده‌اند از جمله ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان تا تعداد اعضا به ۱۴ برسد، ایران نیز به عنوان کشور امین انتخاب گردید (نهادن‌دیان و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۶۹).

۱-۱. اهداف کریدور شمال - جنوب

- ❖ توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب؛
- ❖ افزایش دسترسی طرف‌های متعاقد این موافقت‌نامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقل ریلی جاده‌ای دریایی رودخانه‌ای و هوایی؛
- ❖ مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر؛
- ❖ تأمین امنیت سفر ایمنی کالا و همچنین حفظ محیط‌زیست بر اساس استانداردهای بین‌المللی؛
- ❖ هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل و نقل و همچنین پی‌ریزی قوانین و مقررات موردنیاز در این زمینه؛
- ❖ حمل و نقل در جهت اجرای این موافقت‌نامه؛
- ❖ تنظیم شرایط غیر تبعیض‌آمیز و برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا مسافر در کشورهای متعاقد در چهارچوب کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب (طغیانی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۱۷).

۲-۱. برنامه‌ها و سیاست‌های کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب

کاهش مدت‌زمان ترانزیت برای حمل‌ونقل کالا و مسافر از قلمرو کشورهای خود به حداقل رساندن هزینه‌های ترانزیت و ساده‌سازی و یکسان نمودن کلیه اسناد و تشریفات اداری شامل امور گمرکی ناظر بر حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و مسافر در قلمرو خود بر اساس استانداردها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی جاری ازجمله اهداف و سیاست‌های این طرح بین‌المللی است (جهرمی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۱۷).

۳-۱. ویژگی‌ها و مزایای کریدور شمال - جنوب

تجارت کالا بین نقاط مختلف در امتداد کریدور و بین مقاصد انتهایی، موجب هماهنگی قوانین ملی ایجاد رونق اقتصادی، ایجاد وضعیت قانونی یکنواخت بین کشورهای اوراسیا خواهد شد. این کریدور یک تغییردهنده بازی برای هند خواهد بود تا بتواند از طریق آن، نقشی برجسته در فضای استراتژیک اوراسیا ایفا نماید جایی که این کشور از نظر تاریخی و به‌ویژه در عصر مدرنیته (۱۹۰۰ - ۱۷۵۰) به‌عنوان بازیگر حاشیه‌ای باقی ماند و نتوانست از ظرفیت‌های موجود در آن زمان استفاده نماید (ولی زاده، ۱۳۹۰: ۳۵۹-۳۶۰). حمل‌ونقل چندوجهی دریا، کوتاهی مسیر، صرفه‌جویی در زمان حمل، ارزانی حمل، کاهش هزینه‌ها، تقاطع با سایر کریدورها مانند تراسیکا و آلتید و امنیت حمل ازجمله ویژگی‌های این کریدور است (بهروزی فر و همکاران، ۱۳۸۳: ۵۳).

۴-۱. اهمیت ترانزیتی طرح کریدور شمال - جنوب برای ایران

این طرح از چهار جهت برای کشورمان اهمیت دارد که مهم‌ترین آن‌ها درآمدزایی و به حداقل رساندن تحریم‌های غرب تأکید بر مشترکات فرهنگی و هویت ملی است با تکمیل و توسعه زیربناها و مورد آخر ساده‌سازی قوانین و کاهش هزینه‌ها است و به‌راحتی می‌توان سهم ایران را افزایش داد. توسعه زیربناها، ازجمله مهم‌ترین موضوعات روابط سیاسی- اجتماعی کشور با دنیا است. به بیان دقیق‌تر باید مناسبات خود را با کشورهای هدف مانند اتحادیه اروپا کشورهای جنوب شرقی آسیا آسیای مرکزی و قفقاز و کشورهای حوزه خلیج فارس را افزایش داد (عدالتیان و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۸).



۱-۵. نقش ایران در کریدور شمال - جنوب

کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال جنوب پتانسیل بسیاری برای بهبود وضعیت اقتصادی-سیاسی ایران دارد. اهمیت کریدور شمال - جنوب غیرقابل انکار است. زیرساخت‌های موجود در بنادر جنوبی ایران، کریدور شمال - جنوب را به‌عنوان بهترین مسیر گسترش ترانزیت تلقی می‌کنند و پروژه توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و نزدیکی آن به کشورهای آسیای مرکزی و مستقل مشترک‌المنافع هند و روسیه را به استفاده از این کریدور به‌منظور اهداف ترانزیتی ترغیب نموده است. موقعیت مناسب ترانزیتی و قرار گرفتن در مسیر اتصال این کریدور و دسترسی ایران به سواحل خلیج فارس دریای عمان و دریای خزر موجب گردیده تا ایران در سال‌های اخیر بسیار مورد توجه تولیدکنندگان بزرگ اقتصادی قرار گیرد (شریفی، ۱۳۹۰: ۲۱۰).

۲. مهم‌ترین فرصت‌های ایران در کریدور شمال - جنوب

۲-۱. وجود منابع نفت و گاز و نقش کلیدی در حمل‌ونقل و ترانزیت آن

ایران یکی از غنی‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت و گاز در منطقه خاورمیانه است که ظرفیت فراوانی برای ترانزیت سوخت از طریق قلمرو آن فراهم است. انرژی موضوعی است که می‌توان به‌عنوان کالای قابل حمل راجع به آن بحث کرد و زیرساخت‌های مرتبط با خطوط لوله می‌توانند در طول خطوط ریلی یا به‌عنوان تکمیل‌کننده کریدور حمل‌ونقل چندمنظوره مورد استفاده قرار گیرند که مسافت‌های کوتاه‌تر می‌توانند به‌طور جدی در محاسبات تأثیرگذار باشند (شریفی، ۱۳۹۰: ۲۱۰). درواقع می‌توان گفت که با استفاده از حمل‌ونقل ریلی می‌توان کاهش زمان و افزایش سرعت را در انتقال نفت خام تجربه کرد.

محور شمال - جنوب ایران، محور تولید نفت و گاز و محور شرق و غرب محور مصرف است که مرکز آن ایران می‌تواند مرکز تجارت قرار گیرد. لذا مشارکت در شبکه خطوط لوله نفت و گاز به اشکال گوناگون می‌تواند نقش و سهم ایران را در بازار انرژی افزایش دهد که عبور لوله‌های نفت و گاز حوزه دریای خزر از راهی به‌جز ایران، درازمدت می‌تواند نقش تأثیرگذاری ایران را در معادلات انرژی و اقتصادی منطقه و جهان را کاهش دهد (مشیرزاده، ۱۳۹۱: ۱۰۰)؛ در نتیجه آسیب‌پذیری آن از روند معادلات جهانی تقویت خواهد شد و تأثیرات امنیتی ژئوپلیتیک عبور لوله‌های نفت و گاز و یا انتقال آن به روش‌های گوناگون از مسیر ایران در بهبود روابط سیاسی



تجاری ایران با اروپا و شرق آسیا، کاهش انزوای ایران در تعدیل فشارهای سیاسی و تجاری آمریکا، باعث افزایش قدرت چانه‌زنی کشور در صحنه روابط بین‌الملل و افزایش نقش جمهوری اسلامی ایران در ترتیبات منطقه‌ای مؤثر خواهد بود (رجب‌نسب، ۱۳۸۰: ۱۵۰-۱۱۳).

۲-۲. توسعه اقتصادی ایران

کریدور هم به صورت عاملی مستقیم و به مثابه تسهیلگر ارتباطات اقتصادی بر توسعه ملی نقش‌آفرین خواهد بود و هم‌زمان به مثابه محرکی قابل اعتنا جهت نوسازی بخش‌ها، مؤسسات روندها و قوانین هم پیوند با خود عاملی ثانویه در نوسازی و توسعه اقتصادی تلقی می‌گردد (طغیانی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۱۷).

۳-۲. تعادل بخش به توزیع درآمد

مسیر کریدور شمال - جنوب، از حیث عبور از استان‌ها و شهرهای با اختلاف اقتصادی قابل توجه ویژگی خاصی به این طرح داده است که در ارزیابی نهایی ثمرات اقتصادی آن قابل چشم‌پوشی نخواهد بود. کافی است نگاهی به موقعیت، اقتصادی زیربنایی و اجتماعی استان‌های ورودی، میانی و خروجی کریدور به نسبت سایر استان‌ها داشته باشیم تا متوجه شکاف توسعه‌ای قابل توجه میان استان‌های مسیر شویم.

در خصوص تأثیر کریدور بر وضع توزیع درآمد بحث همجوشی یا پیوند پروژه‌های ترابری با عموم مردم به خصوص گروه‌ها و دهک‌های پایین اقتصادی است که رشد اقتصادی برخی از اجزای ساختار رشد، از قبیل بخش کشاورزی، خدمات حمل‌ونقل و ارتباطات برخلاف بخش‌هایی مانند نفت و صنعت و معدن در ارتباط با مشارکت عمده گروه‌های پایین درآمدی جامعه است که رونق چنین بخش‌هایی می‌تواند در کاهش نابرابری درآمد نقش داشته باشد. نکته دیگر اینکه گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباطات در جهت کاهش هزینه‌های مواد اولیه دور از دسترس و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در جهت استفاده از مزیت نسبی در برخی از کالاها به خصوص کالاهای کشاورزی که توسط قشر پایین درآمدی تولید می‌شود، نقش عمده‌ای دارد که حمل‌ونقل دارای اثرات محیطی، اجتماعی اقتصادی، فرهنگی و ... است. فرایندهای اقتصادی امروزه با افزایش در حرکت و پویایی و سطح بالاتری از دسترسی مواجه هستند. سرمایه‌گذاری و توسعه



زیرساخت‌های حمل‌ونقل در استان‌های محرومی چون سیستان و بلوچستان با کاهش هزینه‌های، سفر تنوع مسیر و تغییر فیزیکی، شرایط از نظر افزایش ارتباطات مستقیماً به بهبود زندگی اقشار کمتر برخوردار از توسعه کمک نموده و اثر تعادلی بر توزیع ثروت منطقه‌ای خواهد داشت (بابازاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۶۳).

۲-۴. توسعه صادرات غیرنفتی کشور

کشورهای با اقتصاد تک‌محصولی شبه و تک‌محصولی همچون ایران تنوع‌بخشی در صادرات از اهمیت برخوردار است. ایران با داشتن کالای استراتژیک و با کشش بالایی همچون نفت دارای ساختار رانتیر در اقتصاد کلان خود است. اقتصاد رانتیر که به تبع آن موجبات ساخت دولت رانتیر و نظام توزیعی کمتر تولیدی فراهم می‌آید که گرایش بسیار بالایی بر ساختار صادراتی تک‌وجهی دارد. در این اقتصاد صادرات به شکل خام فروشی در وهله نخست و در مرحله بعد صادرات مبتنی بر فرآورده‌های ماده خام شکل می‌گیرد. در سطح فراوری نیز عموماً صادرات فرآورده‌هایی مدنظر قرار می‌گیرد که توان تکنولوژیک بالایی را مصروف خود نکند و اغلب نزدیک به محصول خام اصلی خواهد بود. آنچه در این کشورها نظر اقتصاددانان را به خود جلب می‌کند چگونگی توسعه در اقتصادهای مبتنی بر خام فروشی و نیز تنوع‌بخشی به صادرات است که یکی از راه‌های برون‌رفت از اقتصاد تک‌محصولی در خصوص ایران؛ نفت زیر سایه رشد تولید ناخالص داخلی شکل می‌گیرد که اتفاقاً مرهون صادرات همان کالای استراتژیک است (خدیوفر، ۱۳۹۰: ۳)؛ بنابراین از طریق کریدور شمال - جنوب ایران می‌تواند به توسعه صادرات غیرنفتی خود بپردازد.

۲-۵. فرصت‌های کارآفرینی و اشتغال‌زایی

همان‌طور که در بخش پیشین شرح داده شد بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل باعث ایجاد یا ارتقای کارایی بازارها، دستیابی به منافع ناشی از تجارت گسترش ادغام‌های منطقه‌ای و بهبود بازارهای عوامل تولید یعنی سرمایه و نیروی انسانی می‌شود که نتیجه کلی آن رشد بهره‌وری است. دلیل اصلی این رشد ناشی از تخصیص بهینه‌تر منابع در اقتصاد است که بر اساس صرفه‌های اقتصادی، حجم، وسعت، انباشتگی و تراکم شبکه‌های حمل‌ونقل شکل می‌گیرد که نتیجه ترکیبی این‌گونه اثرات در رشد اقتصادی بالاتر که به صورت تغییرات در اشتغال تولید و بهره‌وری اندازه‌گیری شده



است، نمایان می‌شود بنابراین، اشتغال‌زا بودن توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در دو سطح قابل طرح و بررسی است. سطح نخست اثرات مستقیم حمل‌ونقل بر ایجاد شغل‌های پایدار را در برمی‌گیرد و در سطح دوم حمل‌ونقل با سازوکار القایی و تحریک بخش تولید، زمینه‌ساز جذب بیشتر نیروی انسانی را فراهم می‌آورد که در تحلیل نهایی اثرات اشتغال‌زای کریدور شمال-جنوب نیز می‌بایست به هر دو سطح توجه نمود (شریفی، ۱۳۹۰: ۲۱۰).

از آنجایی که عمده تمرکز کریدور شمال-جنوب بر پایه حمل‌ونقل زمینی اعم از جاده‌ای و ریلی تعریف شده است پیش‌بینی می‌شود که نیروی انسانی در مقایسه با انواع دیگر حمل‌ونقل همچون هوایی بیش از سرمایه در توسعه و راه‌اندازی آن نقش‌آفرین باشد. ضریب اشتغال‌زایی مستقیم وضعیت فرایند تولید بخش‌ها را بر اساس کاربری یا سرمایه‌بری نشان می‌دهد. بر این اساس زیر بخش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و انبارداری و خدمات پشتیبان حمل‌ونقل در زمره زیر بخش‌های کاربر طبقه‌بندی می‌شوند و در مقابل زیر بخش‌های حمل‌ونقلی دیگری نیز همچون لوله‌ای و هوایی وجود دارند که سرمایه‌بر به شمار می‌روند. (بهروزی فر، ۱۳۸۳: ۵۳).

۲-۶. توسعه بندر چابهار

به نوشته پایگاه خبری تحلیلی «South Asian Voices» جمهوری اسلامی ایران نقش کلیدی را در کریدور به‌ویژه در زمینه ارتقای منافع کشورهای شرقی در منطقه آسیای میانه و در مقابل اقدامات چین دارد. به همین دلیل، چند سال قبل هند با سرمایه‌گذاری ۶۳۵ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار دریای عمان که تنها بندر ایرانی با دسترسی مستقیم به اقیانوس هند است وارد عمل شد. این بندر هند را قادر می‌سازد تا به اوراسیا متصل شود و کالای خود را از این طریق به آسیا و اروپا راحت‌تر صادر کند. طبق این گزارش، چابهار کمتر از ۳۰۰ کیلومتر با گوادر (بندر بزرگ تجاری پاکستان که بخشی از CPEC چین است) فاصله دارد. دهلی‌نو سرمایه‌گذاری سنگین چین در گوادر را بخشی از سیاست محاصره استراتژیک پکن علیه خود می‌داند. به همین دلیل هند به دنبال آن بوده تا با سرمایه‌گذاری در چابهار هم با بندر گوادر رقابت کند و هم پاکستان را که مانع دسترسی آن به افغانستان و آسیای مرکزی می‌شود، دور بزند (Chalikyan & Tashjian, 2021).

در این راستا، ایران و هند پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان و کریدور هند، ایران - افغانستان را هم طراحی کردند که به هندوستان مسیر تجارت دریایی-زمینی مناسبی را به سمت افغانستان هم



می‌دهد. با این حال با گذشت چند سال هند نتوانست همچون رقیب چینی خود در توسعه سریع چابهار اقدام چشمگیری را انجام دهد به همین دلیل ایران شرکای بهتر داخلی و خارجی را برای انجام پروژه‌ها برگزید.

با این حال طبق گزارش فوق، اجرای شمال - جنوب یک پیروزی استراتژیک برای هند در مقابل چین در منطقه خواهد بود. این طرح ایران را هم قادر می‌سازد که موقعیت خود را در آسیای مرکزی تقویت کند، جایی که ترکیه و عربستان سعودی نیز تلاش گسترده‌ای را برای ورود به آن آغاز کرده‌اند. چابهار نیز سال‌های اخیر به بخش مهمی از کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب تبدیل شده است. البته این پروژه به دلیل بدعهدی دهلی نو به بهانه تحریم‌های آمریکا در سال‌های گذشته به خوبی پیشرفت نکرد و هندوستان در اجرای برخی تعهدات و پروژه‌های وابسته آن گونه که قول داده بود، عمل نکرد؛ اما اکنون این کشور سعی دارد همکاری در این پروژه را از سر بگیرد.

یکی از کشورهای به شدت مشتاق برای همکاری در کریدور شمال جنوب، ازبکستان است که به تازگی به توافقی با مسئولان جمهوری اسلامی در زمینه استفاده از ظرفیت‌های چابهار دست یافته است. به نوشته «CASPIANNEWS» نمایندگان تجاری این کشور متشکل از معاون سرمایه‌گذاری و بازرگانی خارجی در کنار معاون وزیر حمل و نقل آن کشور با مشاهده روند کند تکمیل پروژه از سوی هندی‌ها، پیشنهاد ایجاد مرکز لجستیکی در بندر چابهار در جنوب شرقی ایران را به منظور افزایش ترانزیت کالاهای این کشور از خاک ایران ارائه کرده است. مقامات ایران نیز ضمن ابراز آمادگی تهران برای اتصال ازبکستان به آب‌های آزاد از سرمایه‌گذاری شرکت‌های ازبکستانی در بنادر شمالی و جنوبی کشور استقبال کردند. (خبرگزاری ایرنا، ۱۴۰۰/۱۲/۷).

۳. چالش‌های کریدور شمال - جنوب برای ایران

❖ تحریم‌های بین‌المللی؛ کریدور شمال - جنوب یک شبکه چندوجهی از مسیرهای کشتیرانی، ریلی و جاده‌ای است؛ اما تاکنون کالاهای زیادی جذب INSTC نشده و مشکلات زیرساختی نیز وجود دارد و تحریم‌ها علیه ایران و روسیه موانعی ایجاد کرده است. به دلیل محدودیت‌های اقتصادی غرب، ادامه مسیر INSTC تا هلسینکی فنلاند امکان‌پذیر نیست. رقبای ایران سرمایه‌گذاری‌های سنگینی برای فعال‌سازی کریدورهای



دیگر انجام می‌دهند؛ جدای از برنامه‌های ترکیه برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی، برخی کشورها در حال دور زدن ایران هستند؛

❖ رقابت‌های ترانزیتی؛ عراق با پروژه ترانزیتی ۱۷ میلیارد دلاری خود یعنی راه توسعه عراق (توسعه خطوط راه‌آهن و جاده‌های ترانزیتی از بندر فاو عراق به بندر مرسین ترکیه) نیز رقیب INSTC است. افزایش تنش بین تهران و باکو، سرد شدن روابط آذربایجان با هند و چالش‌های ارمنی - آذری نیز موانعی بر سر راه محور غربی INSTC است. تداوم چالش‌های فنی و زیرساختی این مسیر نیز توجه بازیگرانی مانند هند را برای ترانزیت از خاور دور روسیه، مسیر ترکیه یا کریدور میانی شرق به غرب را به خود جلب کرده است؛

❖ مسائل فنی؛ مسائل فنی مربوط به راه‌آهن، تسهیل و تسریع تشریفات گمرکی، تعرفه‌ها، دیجیتالی شدن، رویه‌های کنترل مرزی، هماهنگ‌سازی رویه‌های گمرکی و سیاست‌های تعرفه‌ای کشورها نیز باید حل شود. جاده‌های ایران توسعه یافته‌اند، اما بیشتر خطوط ریلی ایران نیاز به توسعه دارند. بنادر ایران برای رشد ۲۰ تا ۶۰ میلیون تنی، نیاز بسیار بالایی به زیرساخت‌ها و تجهیزات لجستیکی، بازسازی و توسعه انبارها دارند. کمبود واگن‌های ترانزیتی و عدم سرمایه‌گذاری، تأخیر در تکمیل پروژه‌ها و تکمیل نشدن راه‌آهن در برخی مسیرهای راهبردی، مشکلات زیادی برای کارایی بیشتر کریدور شمال - جنوب ایجاد کرده است (ورستان، ۱۴۰۲).

❖ چالش‌های سیاسی؛ چالش‌های سیاسی میان برخی کشورهای منطقه هم مانعی برای کریدور محسوب می‌شود. تنش‌های سیاسی و نظامی که یک سال قبل بین ایران و باکو رخ داد این تهدید را برجسته ساخت که ممکن است دولت باکو در مسیر تکمیل و بهره‌برداری از پروژه در مواقع حساس مشکلات بزرگ‌تری را ایجاد کند. ایران و دیگر کشورهای اصلی کریدور تصمیم گرفتند تا مسیر ریلی جایگزینی را هم برای آن از طریق ارمنستان و گرجستان طراحی کنند. همچنین ایران و روسیه نیز از مهرماه گذشته توافقی را انجام دادند تا با استفاده از مسیر دریایی، هرگونه مانع‌آفرینی از سوی دولت باکو را دور بزنند. بسیاری از کارشناسان تأکید دارند استفاده از حمل‌ونقل دریایی ارزان‌ترین شیوه ترانزیت کالا در جهان به شمار می‌رود که بدون ایجاد زیرساخت‌های پرزحمت و هزینه‌دار مانند ساخت ریل آهن می‌تواند با استفاده از ظرفیت‌های بندری و مسیرهای آبی به حمل



کالا و مسافر اقدام کرد. در مورد روسیه این موضوع بیشتر حائز اهمیت است زیرا وسعت زیاد این کشور انتقال کالا از چند مسیر دریایی به بنادر مختلف را به صرفه‌تر می‌کند. بر اساس توافق چند ماه قبل قرار شد کالاها از مسیر ایران از طریق مسیرهای دریایی به کشورهای شمال دریای خزر همچون روسیه و قزاقستان صادر شوند. در این چهارچوب شش خط منظم از بنادر شمالی ایران به مقصد بندرهای آستراخان و ماخاچ قلعه در روسیه و بندر اکتائو در قزاقستان مورد استفاده قرار می‌گیرند (خبرگزاری ایرنا، ۱۴۰۰/۱۲/۷).

❖ چالش‌های محیط‌زیستی؛ ترکیب مسائل محیط‌زیستی و تحقق کریدور شمال - جنوب در ایران می‌تواند چالش‌هایی را ایجاد کند که به مانع تحقق این کریدور مبدل شوند که در زیر به تفصیل برخی از این چالش‌ها می‌پردازیم:

➤ آلودگی هوا و آب؛ آلودگی هوا و آب در مناطق اطراف مسیر کریدور شمال - جنوب ممکن است به‌عنوان یک موانع محیط‌زیستی مطرح شود. آلودگی هوا و آب می‌تواند تأثیر مستقیم بر سلامت افراد و جانوران داشته باشد و آلودگی محیطی ممکن است تأثیرات زیست‌محیطی را تحت تأثیر قرار دهد و به تنوع زیستی و اکوسیستم‌های منطقه آسیب بزند؛

➤ تخریب محیط‌زیست؛ احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه جاده‌ها و راه‌آهن‌ها، ممکن است به تخریب مناطق طبیعی و حفاظت‌شده منجر شود که ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل ممکن است به تخریب اکوسیستم‌های طبیعی منجر شود که این امر بر تعادل محیط‌زیست منطقه تأثیر می‌گذارد؛

➤ نیاز به آب در ساخت‌وسازها؛ احداث جاده‌ها، راه‌آهن‌ها و بنادر نیاز به مصرف زیادی از منابع آب دارد که این ممکن است در مناطقی با مشکل کمبود آب به چالش بکشد که احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقل ممکن است تأثیرات منفی بر منابع آب زیرزمینی داشته باشد و باعث کاهش سطح آب زیرزمینی شود؛

➤ تأثیرات تغییرات اقلیمی؛ تغییرات اقلیمی ممکن است به شدیدتر شدن شرایط محیطی و آب‌وهوایی در مناطق اطراف کریدور شمال - جنوب منجر شده و احتمالاً به تغییر در مسیرهای حمل‌ونقل و ترتیبات جغرافیایی باشد که تغییرات



اقلیمی ممکن است باعث افزایش حوادث طبیعی مانند سیلاب، زلزله و تنش‌های دیگر شود که بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ایمنی مسیر تأثیر می‌گذارد؛

➤ ناپایداری اقتصادی و اجتماعی؛ ممکن است ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل در برخی مناطق باعث افت اقتصاد محلی و کاهش فرصت‌های شغلی شود که تغییر در زیرساخت‌ها و حرکت جمعیت ممکن است به تغییرات جدی در جوامع محلی منجر شود که نیازمند برنامه‌ریزی مناسب برای اداره این تغییرات است؛ بنابراین، توجه به این چالش‌ها و اجرای برنامه‌ها و سیاست‌های مناسب برای حفاظت از محیط‌زیست و توسعه پایدار می‌تواند به تحقق کریدور شمال - جنوب در ایران کمک کند.

جمع‌بندی و پیشنهاد

جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند است که با گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود به نحو مطلوب استفاده نماید. سواحل جنوبی کشور به‌خصوص سواحل دریای عمان با دسترسی مستقیم کشور، به دریاهای آزاد و اقیانوس‌های پهناور توان بالقوه بسیاری در زمینه ترانزیت کالا در اختیار ایران قرار می‌دهد. همچنین قرارگیری ایران در مسیر چهار کریدور مهم جهان به‌ویژه کریدور شمال - جنوب در توسعه اقتصادی کشور نقش بسزایی ایفا می‌نماید.

بر اساس نظریه، ارتباطات گسترش حمل‌ونقل و مسئله ترانزیت که به شرایط ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مناطق مختلف بستگی دارد که می‌تواند از طریق همکاری در قالب طرح‌های مشترک حمل‌ونقلی و ترانزیتی سبب شکل‌گیری منافع مشترک اقتصادی در بین اعضای این‌گونه طرح‌ها و نیز ورود دولت‌ها به‌نوعی همکاری و هم‌گرایی اقتصادی و در ادامه هم‌گرایی سیاسی شود که در پویایی سیاست خارجی کشورها با یکدیگر مؤثر خواهد بود.

جمهوری اسلامی ایران از حیث موقعیت ژئواکونومیک در خصوص ترابری زمینی، همواره دارای مزیت نسبی بوده و فعالیت کریدور شمال - جنوب موجب افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران در منطقه اوراسیا می‌گردد که اثرات مثبت خود را هم در سیاست خارجی و هم در اقتصاد ملی



سراژیر خواهد نمود. کریدور شمال - جنوب به صورت عاملی مستقیم و به مثابه تسهیلگر ارتباطات اقتصادی، توانایی زمینه سازی توسعه اقتصادی را داراست که فارغ از ثمرات اقتصادی مستقیم این طرح می تواند درازمدت ضریب اطمینان و امنیت اقتصاد ملی را تقویت نماید.

پیشنهاها

به دلیل ارتباط میان اقتصاد قدرت ملی و سیاست خارجی، فعال شدن ظرفیت کامل این کریدور و بهره مندی ایران از سود ناشی از مبادلات تجاری، آن نه تنها موجب افزایش درآمدهای اقتصادی است، بلکه این سود مستقیماً به دستگاه های سیاست خارجی تزریق می شود، به همین جهت برخی پیشنهادها در جهت توسعه و تحقق کریدور شمال - جنوب در اینجا بیان می شود:

- ✓ توسعه کریدور شمال - جنوب به عنوان یک برنامه راهبردی در دستور کار سیاست خارجی کشور قرار گرفته و از گره زدن این موضوع با سایر موضوعات منطقه ای و بین المللی جداً خودداری شود؛
- ✓ مقاومت سازی در برابر تحریم ها: توسعه برنامه های مقاومت در برابر تحریم ها و افزایش همکاری با کشورهایی که مختلف از نظر اقتصادی و سیاسی می توانند به ایران کمک کنند؛
- ✓ سرمایه گذاری در زیرساخت ها: سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل و نقل، از جمله راه آهن، جاده، بنادر و فرودگاه ها به منظور بهبود دسترسی و افزایش توانایی حمل و نقل در سراسر کریدور؛
- ✓ تسهیلات و افتتاح مرزها: ارتقای تسهیلات گمرکی و ساخت مرزهای مدرن و کارآمد جهت تسهیل در تبادلات تجاری و حمل و نقل؛
- ✓ همکاری با کشورهای همسایه: تقویت همکاری با کشورهای همسایه، به ویژه روسیه، جمهوری آذربایجان، ترکیه و ارمنستان جهت تسهیل حمل و نقل و تجارت؛
- ✓ توسعه تکنولوژی: استفاده از تکنولوژی های نوین در حوزه حمل و نقل، ارتباطات و امور گمرکی به منظور بهبود کارایی و کاهش هزینه ها؛
- ✓ ترویج همکاری بین المللی: ترویج همکاری بین المللی با سازمان ها و کشورهای مختلف به منظور حل چالش ها و تسهیل روند تحقق کریدور شمال - جنوب؛

- ✓ توسعه مناطق مرتبط: ارتقای زیرساخت‌ها، خدمات و فرصت‌های اقتصادی در مناطق مختلفی که به‌عنوان قسمت از کریدور در نظر گرفته شده‌اند؛
- ✓ مدیریت محیط‌زیست: اجرای طرح‌ها و برنامه‌های محیط‌زیستی جهت کاهش تأثیرات منفی حمل‌ونقل بر محیط‌زیست، به‌ویژه در مناطق حساس؛
- ✓ توسعه همکاری‌های بازرگانی: تشویق به توسعه تجارت و همکاری‌های بازرگانی با کشورهای مختلف جهت افزایش تبادلات تجاری و افزایش درآمد کشور؛
- ✓ آموزش و توسعه منابع انسانی: آموزش و توسعه مهارت‌های لازم برای بهره‌مندی از فناوری‌های جدید و بهبود مدیریت در حوزه حمل‌ونقل و تجارت؛
- ✓ تکمیل و یا ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت تقویت کریدور شمال - جنوب اعم از بنادر، امکانات جاده‌ای و ریلی و فرودگاهی و امکانات رفاهی و کنسولی برای تجار؛
- ✓ تصویب قوانین مورد نیاز تسهیل در امر ترانزیت کالا و همچنین هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات کشور با شرایط کشورهای عضو این کریدور؛
- ✓ بنابراین، مجموع این اقدامات می‌تواند کمک کنند تا ایران به‌عنوان یک هاب حمل‌ونقل مهم در منطقه به نقشی برجسته‌تر برسد و تأثیر مثبتی در اقتصاد و توسعه منطقه داشته باشد.



فهرست منابع

- بابازاده، محمد؛ قدیمی، خلیل (۱۳۸۸)، تأثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی در ایران، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۵۰.
- بهروزی‌فر، مرتضی (۱۳۸۳)، ایران تحریم‌های آمریکا و بازار جهانی انرژی، فصلنامه مطالعات خاورمیانه، شماره ۳.
- جهرمی، یگانه موسوی و همکاران (۱۳۸۷)، اثر سرمایه‌گذاری دولت در زیرساخت حمل‌ونقل بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و رشد اقتصادی در ایران، پژوهشنامه حمل‌ونقل دوره ۵، شماره ۴.
- خبرگزاری ایرنا (۱۴۰۰)، ایران نقطه تلاقی کریدور شمال- جنوب و کمربند شرق- غرب، در تاریخ: ۷ اسفند ۱۴۰۰.
- خدیوفر، شهریار (۱۳۹۸)، جاده راه نجات کریدور، هفته‌نامه حمل‌ونقل شماره، ۲۰۸.
- رجب نسب، حمید (۱۳۸۰)، بررسی تئوریک، توسعه گوناگونی قومی و همبستگی ملی، فصلنامه مطالعات ملی، دوره ۳، شماره ۹.
- شریفی، نورالدین (۱۳۹۰)، جایگاه حمل‌ونقل و تأثیر آن بر دیگر بخش‌های اقتصاد کشور یک تحلیل داده ستانده، فصلنامه پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، دوره ۲، شماره ۵.
- طغیانی، مهدی؛ درخشان، مرتضی (۱۳۹۳)، تحلیل عوامل تأثیرگذاری تحریم‌های اقتصادی بر ایران و راهکارهای مقابله با آن، فصلنامه راهبرد، دوره ۲۳.
- عدالتیان، جمشید؛ معینی، رضا (۱۳۹۸)، کریدور شمال، جنوب فرصت‌سازی برای آینده، روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۴۶۶۹، ۹ مرداد ۱۳۹۸.
- مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۱)، تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، چاپ هفتم، تهران: نشر سمت.
- نهاوندیان، محمد و همکاران (۱۳۹۰)، جابه‌جایی شرکای تجاری به‌عنوان ابزاری برای کاهش پیامدهای منفی تحریم‌های اقتصادی، فصلنامه پژوهش‌های مدیریت منابع سازمانی، دوره ۱، شماره ۴.
- ورستا، توحید (۱۴۰۲)، فرصت‌ها و چالش‌های ایران در توسعه کریدور شمال- جنوب، سایت مسیر اقتصاد.
- ولی زاده، اکبر (۱۳۹۰)، رهافت‌ها و نظریه‌های کارایی تحریم در اقتصاد سیاسی بین‌المللی، فصلنامه سیاست، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دوره، ۴۱، شماره، ۱.

References

- Chalikyan, Nvard and Yeghia Tashjian (2021), “Geopolitics of the North-South Transport Corridor”, South Asian Voices, Date: 21 June 2021, Available at: <https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transport-corridor/>