

ترانزیت پیشران توسعه کشور

مقدمه

- قرن نوزدهم در منطقه غرب و مرکز آسیا حول یک مفهوم استعاری خلاصه می‌شود: "بازی بزرگ". این رقابت ژئوپلیتیکی در دو مفهوم "قلمرو" و دست یابی بر "مرزها" استوار بود. اما بازی بزرگ قرن حاضر متفاوت تر از خلفش می‌باشد، هم به دلیل تعدد بازیگران حاضر و هم پیشرفت های شگرف تکنولوژیکی. از این رو فضای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی قرن حاضر بر شبکه‌ای از پل ها و کریدورهای ارتباطی فیزیکی و مجازی در سطوح منطقه‌ای و بین المللی نمایان شده است که می‌توان گفت رقابت های این قرن در کلمه "شبکه سازی" خلاصه می‌شود که نمود عینی آن را می‌توان در ابر پروژه "یک کمربند یک راه" چین و "بازسازی جهان بهتر" سران جی ۷ می‌توان گفت هر کشوری برای خود گنجینه‌ای دارد و گنجینه کشور ایران نیز موقعیت ویژه جغرافیایی اش می‌باشد. ایران دارای موقعیت ویژه تمدنی - تاریخی، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی می‌باشد که باید در زمینه سیاست خارجی رویکردهای مختلفی از قبیل اتکاء به داخل، فراهم کردن زیرساخت های لازم، سیاست همسایگی، ایجاد پیمان های منطقه‌ای و ... اتخاذ کند، بنابراین این موقعیت و جایگاه ویژه ایران ظرفیتی بالا در ابعادی مختلفی به ایران داده است.

ایران با توجه به تجربه تلخ جنگ تحمیلی (طولانی ترین جنگ قرن بیستم) و تجربه های تاریخی دیگری همانند تحریم های بین المللی این تجربه را به دست آورده است که باید ذهنیت استراتژیکی فعالی داشته باشد ، از این رو ایران باید توجه ویژه ای به دو مقوله داشته باشد : رابطه دولت - ملت و سیاست همسایگی. شرق عالم و جهان اوراسیایی همیشه یکی از نقاط حساس و تاثیرگذار در طول تاریخ بوده است که ایران نیز یکی از مهم ترین و حساس ترین نقاط این تقسیم بندی ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی می باشد همچنین این کشور یکی از کشورهای مهم در خوانش های کشور چین در مسیر راه ابریشم باستانی و راه ابریشم جدید نیز می باشد . ایران هم نیز با تکیه بر استراتژی نگاه به شرق و روابط با همسایگان در تلاش می باشد تا فضایی جدید برای خود ایجاد کند . از این رو " ایران با دارا بودن یک درصد از جمعیت جهان ، دارای هفت درصد از ذخایر معدنی جهان است . منابع عظیم زیرزمینی ، موقعیت استثنائی جغرافیای میان شرق و غرب و شمال و جنوب ، بازار بزرگ ملی ، بازار بزرگ منطقه ای با داشتن ۱۵ همسایه با ۶۰۰ میلیون جمعیت ، سواحل دریایی طولانی حاصلخیزی زمین با محصولات متنوع کشاورزی و باغی ، اقتصاد بزرگ و متنوع ، بخش هایی از ظرفیت های کشور است.

نگاهی کلی به حجم

ترانزیتی ایران

- اگر بخواهیم یک نگاه گذرا و کلی به حجم ترانزیت در ایران بکنیم ، حجم کل ترانزیت ایران در بالاترین حد به ۱۴ میلیون تن در سال رسیده است . در حال حاضر حدود ۱۳ تن می باشد . اگر بخواهیم نگاهی به چین بیندازیم ، حجم ترانزیت چین به اروپا از مسیر کریدورهای شرق به غرب ۶۰ میلیون تن است که ایران با ظرفیت فعلی اش می تواند حداقل ۱۵ درصد از این رقم را عبور دهد، یعنی حدود ۱۰ میلیون تن. کشور روسیه ۳۵ میلیون تن ترانزیت با جنوب آسیا مخصوصا هند دارد که ایران می تواند ۱۰ درصد از این حجم ترانزیت را عبور دهد. اگر ایران بتواند رقم ترانزیت را برساند به بیش از ۲۵ میلیون تن در آمد نزدیک به ۳ میلیارد دلار به صورت مستقیم کسب می کند که علاوه بر در آمد مستقیم ایجاد اشتغال پایدار هم صورت می گیرد. اگر یک نگاه استراتژیک به سند آمایش داشته باشیم باید نقاط و مناطقی که پتانسیل هاب شدن و توانایی صادرات مجدد را دارند مورد مطالعه دقیق قرار بگیرند که بتوانیم حجم ترانزیت را نقطه به نقطه افزایش دهیم.

نگاهی اجمالی به

کریدورهای رقید

- کریدور لاجورد (Trans Caspian) هدف این کریدور، تامین نیازهای افغانستان، وارد کردن آسیای مرکزی در تجارت منطقه ای و فرا منطقه ای و در سطحی گسترده تر انتقال بارهای چین به اروپا.
- کریدور چین - پاکستان هدف این کریدور اتصال چین از طریق بندر گوادر پاکستان به اقیانوس هند و دسترسی به کشورهای اروپایی و آفریقای.
- راه آهن صلح - هدف این کریدور اتصال کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس از طریق سرزمین های اشغالی به دریای مدیترانه تا بدین طریق بتوانند وابستگی این کشورها به خلیج فارس را کم کنند.
- کریدور ترکیه - چین با هدف انتقال بار چین به اروپا با محوریت ترکیه و تامین نیازهای کشورهای آسیای مرکزی.
- کریدور عرب - مد (Arab - Med) هدف این کریدور اتصال هند به کشورهای اروپایی از طریق کشورهای عربی و رژیم اشغالگر و هم چنین تمرکز زدایی از کانال سوئز می باشد.

الف) چالش ها و ضرورت های کریدوری شدن ایران

- الزامات کلی
- تکمیل هژمونی زیرساختی کشور
- تدوین قوانین تسهیل گر

ب) کریدورهای توسعه ای ایران

- مجموعه ای از زیر ساخت های سخت افزاری و نرم افزاری یکپارچه مورد نیاز است که در جهت پیشرفت و توسعه امنیتی، اقتصادی و اجتماعی جمهوری اسلامی ایران و به طور مخصوص مناطق مرزی مورد استفاده قرار گیرد. کریدور های دیگری نیز مانند کریدور ایران عراق، توافق نامه ایران افغانستان ازبکستان، کریدور افغانستان، ایران، ترکیه وجود دارند که اکثر این کریدورها دارای پشتوانه قانونی هستند و بر سر آنها توافق شده است. نقدی که امروز بعد از بیست و یک سال از شکل گیری کریدور شمال جنوب وارد می باشد این است که دیگر مسئله ما در کریدور شمال جنوب این نیست که امروز باری را از هند بیاوریم بندر عباس و از آنجا با راه آهن ببریم به سن پترزبورگ. این ایده، ایده شکل گیری کریدور بود و منطبق بر نیازهای بیست و یک سال قبل در حالی که نیاز امروز ما متفاوت با آن دوره است. به همین دلیل ما باید با نگاهی فراتر از تک به تک دیدن این کریدورها، نگاه شبکه ای به آنها داشته باشیم. امروز همه کشورها دیگر نگاه مسیری ندارند بلکه نگاه شبکه ای به ترانزیتشان دارند.

بر همین اساس ایده ای مطرح شد به عنوان کریدور توسعه ای ایران که این کریدور عملاً حوزه‌های تمدنی را به هم پیوند می‌دهد، یعنی از طریق تجارت و حمل و نقل حوزه‌های تمدنی ای که در این منطقه وجود دارند را به یکدیگر پیوند می‌دهد. حوزه تمدنی ایران حوزه تمدنی وسیعی است در حالی که ما خودمان نسبت به آن خیلی حساس نیستیم و شاید برایمان مهم نباشد در حالی که این حوزه تمدنی و حوزه‌های تمدنی دیگر در مورد کریدور ها فرصت بسیار مناسبی است که باید مورد استفاده قرار گیرد. **منظور از کریدور توسعه ای مجموعه ای از زیرساختهای سخت افزاری و نرم افزاری یکپارچه است که به ابزاری برای توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه جغرافیایی تبدیل می‌شود.** مسیر حمل و نقلی پایین ترین سطح توسعه است. در مسیر حمل و نقلی شهر مبدأ و شهر مقصد به واسطه پایانه بودن برای تخلیه و بارگیری توسعه پیدا می‌کند و یک اتفاق اقتصادی آنجا می‌افتد و این مسئله فقط مبدأ و مقصد را پوشش می‌دهد. اما اگر کمی موانع تجارت را بین نقطه مبدا و نقطه مقصد برداشته شود در این صورت غیر از اینکه نقطه مبدا و نقطه مقصد توسعه پیدا می‌کنند، محدوده آنها نیز به توسعه می‌رسند.



ج) اهداف

- همسویی با جریان های اقتصادی جهانی
- ارتقا جایگاه ژئوپلتیک و ژئواکونومیک ایران
- ایجاد پیوندهای تجاری و اقتصادی منطقه ای، در راستای سیاست همسایگی

د) چالش ها

• چالش ها در دو سطح احصا شده اند:

• قانونی

• زیر ساختی

قانونی

زیر ساختی

- قوانین گمرکی و تاخیر در ترخیص کالا
- نهادهای مختلف (وزارت راه، وزارت اقتصاد، غذا و دارو، استاندارد، وزارت صمت، مرزبانی، ستاد مبارزه با قاچاق و...) در مرزها و ایجاد موانع متعدد برای عبور کالا
- عدم هماهنگی مرزها با بانک مرکزی و تعلق در نقل و انتقالات مالی
- نگاه دولت به مرزها به عنوان مبادی درآمد زایی
- عدم پیوستن به اتحادیه های منطقه ای و به تبع آن عدم پذیرش قوانین و تعرفه های تجاری مورد توافق آن ها
- معارض داشتن زمین ها و جلوگیری از سرمایه گذاری های مورد نیاز
- عدم قیمت گذاری و تعرفه گذاری های ثابت و متناسب با قیمت های جهانی
- تکمیل نبودن شبکه ریلی در راستای کریدورهای تجاری
- ظرفیت پایین کشتی های دریای خزر، که باعث شده از میزان ۵۰ میلیون تن بار عبوری این مسیر، کمتر از ۱۰ درصد سهم بنادر ایران شود
- کمبود یا عدم وجود کانتینرهای یخچالی در بنادر
- مسدود بودن نقل و انتقالات مالی و بانکی

پیشنهاد‌های برنامه ریزی جهت تحقق کریدورهای توسعه ای ایران در کوتاه مدت

- تولید ادبیات از طریق برگزاری رویدادها
- سیاست گذاری از طریق نهاد ها و سازمانهای ذیربط و ذی نفوذ منجمله سازمان برنامه و بودجه
- تشکیل سازمان ملی کریدورها

پیشنهاد های عملیاتی و اولویت سنجی در کوتاه مدت

- معرفی کریدور شمال - جنوب با دو شاخه در شمال کشور
با توجه به آنکه جمهوری اسلامی از سه جهت با دریای خزر مرز دارد، لذا اصلی ترین بازیگر و تعیین کننده خزر، ایران است.
لذا در اینخصوص لازم است که کریدورهای خود را هم در غرب، هم جنوب و هم شرق خزر تعریف نماید.
آستارا، امیرآباد و انزلی، اینچه برون
- اتصال ایران به دریای سیاه از طریق مرز نوردوز و کشور ارمنستان
- سوآپ گازی از ترکمنستان به ترکیه
- ایجاد ریل اینچه برون، گنبد، آزادشهر، شاهرود

نتیجه

توجه ویژه به راه اندازی کریدورهای توسعه ای ایران با تکیه بر سه مسیر اصلی :

- نخست) کریدور تاریخی شمال
- اتصال چین و آسیای میانه به سمت مدیترانه
- دوم) کریدور شمال جنوب
- اتصال جنوب شرق آسیا به اروپا و روسیه
- سوم) کریدور ابتکاری ایران
- اتصال آسیای میانه به سمت آبهای گرم جنوب