

منطقه آزاد چابهار، حلقه اتصال اوراسیا به آب‌های اقیانوسی

از مهم‌ترین اتحادیه‌های اقتصادی منطقه که در همین راستا تشکیل شده و می‌تواند نقش مؤثری در توسعه روابط تجاری ایران با کشورهای حوزه قفقاز ایفا نماید، اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. این اتحادیه که فعالیت خود را به‌طور رسمی با 5 کشور عضو شامل روسیه، بلاروس، قزاقستان، ارمنستان و قرقیزستان از سال 2015 آغاز نموده است، تاکنون موضوعاتی از جمله مسائل اقتصادی، سیاسی و امنیتی را مورد توجه قرار داده و هدف از آن ایجاد فضای واحد اقتصادی، توسعه بازار مشترک و دستیابی به حرکت آزاد کالا، سرمایه، خدمات و مردم در بازار واحد کشورهای عضو، کاهش قیمت کالاها با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل مواد خام، ترویج رقابت سالم در بازار مشترک، سیاست‌های مشترک در کشاورزی، انرژی، فناوری و حمل‌ونقل اعلام گردیده است. کشورهای عضو اوراسیا هم‌اکنون 20 میلیون کیلومتر مربع مساحت و بیش از 180 میلیون نفر جمعیت دارند.

شورای عالی اقتصادی اوراسیا، مهم‌ترین رکن اتحادیه اقتصادی اوراسیا است که از سران کشورهای عضو تشکیل شده است. دومین رکن اتحادیه، شورای بین دولتی اوراسیا است که اعضای آن، نخست وزیران کشورهای عضو هستند.

کمیسیون اقتصادی اوراسیا، رکن اجرایی اتحادیه است. مقر این کمیسیون به‌عنوان سازمان نظارتی بر اتحادیه گمرکی، در مسکو قرار دارد، متشکل از ده نفر است که از هر پنج کشور عضو، دو نفر نماینده در آن حضور دارد. در کمیسیون اقتصادی اوراسیا بیش از یک هزار نفر از متخصصان مربوطه مشغول به فعالیت هستند.

تصمیمات کمیسیون اقتصادی اوراسیا در صورتی که توسط دوسوم آراء در هیئت دهنفره تصویب شود، برای تمامی کشورهای عضو الزام‌آور خواهد بود. با این حال، هر یک از اعضا از طریق کمیسیون شورای اقتصادی اوراسیا که شامل معاونان نخست وزیران کشورهای عضو است، دارای حق وتو هستند. در صورتی که میان اعضا در خصوص موضوعی اختلاف وجود داشته باشد، موضوع اختلاف به نخست وزیران کشورهای عضو که دو بار در سال در قالب شورای بین دولتی اوراسیا با یکدیگر ملاقات می‌کنند، ارسال می‌شود. معمولاً موضوعات خطیر و بحث‌برانگیز به شورای عالی اقتصادی اوراسیا، که سالانه در سطح سران برگزار می‌شود، ارجاع داده می‌شود. همچنین یک نهاد قضایی تحت عنوان دادگاه اتحادیه اقتصادی اوراسیا وجود دارد که به حل اختلاف و تفسیر مسائل حقوقی اتحادیه می‌پردازد.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا با جمعیتی بالغ بر 182.7 میلیون نفر، 2.7 تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی و 1.3 تریلیون دلار تولیدات صنعتی دارد و همچنین تجارت خارجی کشورهای عضو با خارج از اتحادیه بالغ بر 877 میلیارد دلار یعنی برابر 3.7 صادرات و 2.3 واردات کل جهان است.

همچنین اتحادیه اقتصادی اوراسیا دارای سهم 20.7 درصد از تولید گاز طبیعی در جهان، سهم 14.6 درصد از تولید جهانی نفت، سهم تولید 5.5 درصد از کشاورزی جهان و 3.7 درصد تولیدات صنعتی جهان را داراست. محصولات کشاورزی، مواد غذایی، ماشین‌آلات، انرژی عمده کالاهای صادراتی اعضای اتحادیه است.

در تاریخ 5 تیرماه سال 1398 سخنگوی شورای نگهبان از تصویب لایحه یک فوریتی موافقت‌نامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری، میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در جلسه این شورا خبر داد و همچنین موافقت‌نامه تجاری میان ایران و کشورهای عضو اوراسیا از آبان‌ماه 1398 وارد فاز عملیاتی گردیده است.

در متن این موافقت‌نامه بر اهمیت افزایش روابط دوستی دیرینه و همکاری‌های سنتی چندجانبه میان جمهوری اسلامی ایران و اعضای اتحادیه اوراسیا و تمایل به ایجاد محیط و شرایط مناسب برای توسعه تجارت دوجانبه، روابط اقتصادی و ارتقای همکاری اقتصادی در زمینه‌های موردعلاقه متقابل میان همه طرف‌ها تأکید شده است.

در این سند آمده است: این موافقت‌نامه نخستین گام برای همگرایی تجاری و اقتصادی بیشتر میان ایران و اوراسیا و کشورهای عضو آن

خواهد بود و تشکیل منطقه بزرگ آزاد تجاری میان ایران و اوراسیا و اعضای آن به عنوان هدف اصلی این موافقت‌نامه تعیین شده است. در این موافقت‌نامه همچنین بر نیاز به گسترش بیشتر روابط متقابل میان طرف‌ها بر پایه اعتماد متقابل، شفافیت و تسهیل تجاری، حمایت از الحاق سریع به سازمان تجارت جهانی و تصدیق مراتب عضویت ایران و اتحادیه اوراسیا تأکید و اعلام شده است؛ این اقدام سبب ایجاد شرایط مناسب برای افزایش همگرایی آنان در نظام تجارت چندجانبه خواهد شد و همکاری میان طرف‌های این موافقت‌نامه را گسترش خواهد داد.

از اهداف مهم این اتحادیه اقتصادی، تسهیل تجارت، ایجاد بازار مشترک در حوزه کشورهای مستقل هم‌سود عضو، حذف تدریجی قوانین گمرکی در داخل اتحادیه، برقراری تعرفه خارجی مشترک در میان کشورهای عضو و هماهنگ‌سازی تشریفات گمرکی می‌باشد. با توجه به تنوع بازار و تنوع منابع موجود در کشورهای عضو این اتحادیه، پیوستن به آن یک فرصت قابل‌توجه برای اقتصاد ایران ایجاد می‌کند و می‌توان از این طریق، بخشی از اثر تحریم‌ها را جبران کرد. از جمله مزیت‌های پیوستن ایران به این قرارداد، می‌توان به تخفیف‌های تعرفه‌ای برای صادرکنندگان ایرانی به کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا اشاره کرد. همچنین از آنجا که اتحادیه اوراسیا با کاهش استفاده از دلار، سهم پرداخت‌های تجاری با ارز ملی را به ۷۰ درصد افزایش داده، می‌توان به کاهش استفاده از دلار در مبادلات تجاری خوش‌بین بود.

با عنایت به مذاکرات انجام‌شده در سال‌های گذشته و توافق ایجاد منطقه موقت آزاد تجاری مشترک بین ایران و کشورهای عضو، می‌توانیم برای تسهیل و افزایش مبادلات کالا میان ایران و کشورهای عضو، اقدامات مؤثری انجام دهیم. ایران می‌تواند با ایجاد پل ارتباطی به بازار بیش از ۱۸۰ میلیون نفری و بالقوه کشورهای عضو و بازار ۳۰۰ میلیونی کشورهای حاشیه خزر، برای افزایش صادرات کشور حساب ویژه‌ای باز نماید و این امر نشان‌دهنده آینده روشن و مؤثر این اتحادیه در اقتصاد جهانی می‌باشد.

پیوستن ایران به اتحادیه اقتصادی اوراسیا منجر به جهش بزرگی در صادرات نفتی و از آن مهم‌تر، غیرنفتی ایران خواهد شد. این اتحادیه قابلیت تبدیل شدن به بازاری بزرگ و مطمئن برای کالاهای صادراتی ایران را دارد. از سوی دیگر به دلیل نزدیکی و دسترسی کشورمان به اتحادیه اقتصادی اوراسیا، امکان گسترش همکاری‌ها در بخش‌های مختلف اقتصادی فراهم است.

از مزیت‌های بسیار مهم ایران برای کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، نقش کلیدی ایران در شاهراه‌های موجود منطقه یعنی جاده ابریشم، راه‌آهن سراسری آسیا و کریدور شمال-جنوب می‌باشد. تقویت ارتباط با ایران برای اعضای اتحادیه اوراسیا دارای اهمیت است، چراکه ایران با توجه به اهداف سیاسی مشترک با اغلب کشورهای عضو و همچنین قرار گرفتن در بهترین موقعیت ترانزیتی، یعنی قرار داشتن میان دریای خزر در شمال و خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند در جنوب و همچنین قرار گرفتن در موقعیت ترانزیتی شرق به غرب، می‌تواند مسیری مناسب برای ترانزیت کالاهای موردنیاز و همچنین محصولات کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا باشد.

آنچه برای ایران حائز اهمیت است، برنامه‌ریزی صحیح جهت استفاده حداکثری از مزیت‌های بالفعل و بالقوه در کشور برای دستیابی حداکثری به منافع ملی می‌باشد. با عنایت به موافقت‌نامه تشکیل منطقه آزاد موقت بین ایران و کشورهای عضو، یکی از مزیت‌های مهم ایران در خصوص تسریع و تقویت همکاری با اوراسیا، مناطق آزاد انزلی، ارس، ماکو و چابهار و مناطق ویژه اقتصادی امیرآباد و شهید رجایی می‌باشند.

مناطق آزاد شمالی ایران به جهت داشتن مرزهای زمینی و دریایی با کشورهای عضو و بهره‌گیری از زیرساخت‌های مناسب بندری، جاده‌ای و ریلی، با استفاده از معافیت‌های قانونی برای تسهیل مبادلات کالایی، می‌توانند نقش مؤثری در افزایش حجم مبادلات کالا و به تبع آن حضور فعالان اقتصادی داخلی و خارجی در این مناطق باشند. مناطق آزاد ایران در شمال کشور به دلیل قرار گرفتن در قطب‌های کشاورزی ایران، می‌توانند با مشوق‌های خود، در جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به‌ویژه در بخش صنایع تبدیلی کشاورزی، با توجه به نیاز کشورهای عضو اوراسیا، برنامه‌ریزی و اقدام نمایند. همچنین با توجه به قرار گرفتن مناطق آزاد انزلی و چابهار در مسیر کریدور شمال-جنوب و فعال‌سازی این کریدور در سال‌های جاری، می‌توان از ظرفیت‌های قانونی این مناطق آزاد جهت افزایش ترانزیت کالا استفاده نمود.

به‌زعم تمامی کارشناسان، روابط ایران و کشورهای حوزه قفقاز و روسیه از سده 1100 شمسی و همزمان با دوران صفویه شکل گرفت که براساس آن، استان‌های مختلف ایران دارای مراوده‌های متنوعی با استان‌های جنوبی روسیه بودند، که بر همین اساس نیز ایرانیان از 245 سال پیش در آستراخان دارای کاروانسرای تجاری بودند.

در مقابل روس‌ها نیز از دوره تزاری، سودای اتصال به آب‌های گرم خلیج فارس، دریای عمان و سپس اقیانوس هند و شرق دور را در سر داشتند، موضوعی که به‌صورت دوجانبه با استقبال آن سرزمین‌ها همراه بود؛ نکته جالب‌توجه اینکه تمامی این حلقه‌های ترانزیت کالا میان این مناطق، از طریق ایران قابل احصاء بود.

با عنایت به اینکه کشورمان از طریق توسعه صادرات و پیوندهای اقتصادی با کشورهای همسایه می‌تواند اقتصاد خود را قوی کرده و از منابع درآمدی تک‌محصولی خارج شود، ایجاد مناطق آزاد در جنوب و شمال کشور را باید در همین چارچوب ارزیابی کرد، مناطقی که تسهیل‌کننده تجارت، ترانزیت و صادرات مجدد بوده و آمارهای عملکرد این مناطق نیز گواه نقش مثبت آنها در این مهم است.

هند در سال 2018 حدود 80 میلیون تن کانتینر کالا با کشورهای اروپایی و روسیه مبادله کالایی داشته، که این حجم کالا از مسیر کانال سوئز حمل و نقل شده، براساس توافقات صورت گرفته، مقرر شده 10 درصد از این حجم از مسیر کریدور شمال-جنوب منتقل شود.

براساس منابع آماری، حجم مراودات سال گذشته روسیه با کشورهای جنوب شرق آسیا، هند و بنگلادش بالغ بر 44 میلیارد دلار و به وزن 60 میلیون تن بوده؛ قابل‌تصور است که این آمار در کنار میزان مبادلات کشورهای مزبور با اروپایی‌ها، بسیار بیشتر از این خواهد بود؛ در نتیجه کریدور شمال-جنوب می‌تواند در زمینه جذب بخشی (10 درصد) از بار مزبور به ایفای نقش بپردازد.

عدم اتصال مناطق آزاد انزلی و چابهار به شبکه ریلی کشور و نبود کشتی‌رو-رو مهم‌ترین مشکلات زیرساختی در مسیر عملیاتی‌سازی کریدور شمال-جنوب و ارتباط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا است؛ به همین منظور تسریع در اتصال دو پهنه آبی شمال و جنوب کشور به خط ریل سراسری، موضوعی که دولت نیز بعد از سال‌ها در این جهت گام برداشته، مهم‌ترین اولویت در جهت رفع مشکلات فوق است. از سوی دیگر اجرای ماده 10 و 11 منشور اقتصاد مقاومتی که مشتمل بر پیوندهای اقتصادی با کشورهای همسایه و به بهره‌گیری از ظرفیت‌های مناطق آزاد اشاره دارد، باید موردتوجه مسئولین قرار گیرد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار:

ضرورت توسعه خدمات لجستیک در جهت موفقیت توافق‌نامه اوراسیا

رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار بایان اینکه به دلیل اهمیت قیمت تمام‌شده کالا، به دنبال حمل‌ونقل ترکیبی هستیم، گفت: فقط در صورتی از موافقت‌نامه‌ها بهره‌بردار می‌شویم که بتوانیم زیرساخت حمل‌ونقلی خوبی را فراهم کرده و در کاهش قیمت تمام‌شده کالا سهم داشته باشیم.

عبدالرحیم کردی در همایش مناطق آزاد، ویژه و توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه، افزود: در دو دهه اخیر با تحولاتی که از طریق ارتباطات در دنیا شکل گرفته و ارتباطات بین‌قاره‌ای ممکن شده است، هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل اهمیت ویژه‌ای یافته است. تولیدکنندگان نیز به دنبال این هستند که در کمترین زمان و با کمترین هزینه به بازارهای مصرف برسند.

وی با اشاره به ابتکار حمل‌ونقلی چین در زمینه جاده ابریشم اذعان نمود: به همین دلیل است در فضایی که چین، استراتژی توسعه صنعتی را مطرح می‌کند و به دنبال قدرت برتر دنیا شدن در سال ۲۰۳۰ است، ابتکار جاده ابریشم را پیش می‌گیرد. این اهمیت جغرافیا است.

رئیس هیئت‌مدیره سازمان منطقه آزاد چابهار گفت: روسیه در تلاش است تا از طریق ایران با شرق آسیا و آفریقا ارتباط برقرار کند. کشورهای آسیای میانه در شمال ایران به‌شدت در تلاشند تا از مسیر کوتاه و زمان مناسب به آب‌های آزاد برسند.

کردی افزود: از طرف دیگر به دلیل اهمیت قیمت تمام‌شده کالا، به دنبال حمل‌ونقل ترکیبی هستیم. شاید روزی همه به فکر این بودند که با کشتی از یک مبدأ بارشان را مستقیم به مقصد برسانند، اما اکنون حاضرند که برای کوتاه شدن زمان، چند بار حمل‌ونقل را تغییر دهند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار ادامه داد: ما در این فضا، به جغرافیای ارزشمند ایران کمتر توجه کرده‌ایم، درحالی‌که در طول

تاریخ همیشه کاروانسراهای ما بخشی از این تاریخ و تمدن بودند. دلیل حضور پایدار آنها، خدمات لجستیکی و حمل و نقل بوده است. وی تأکید کرد: برای موفقیت در توافق نامه اوراسیا و بهره‌گیری از فضای رقابت بین‌المللی، باید خدمات حمل و نقل و لجستیک را به بهترین شکل توسعه داد. یکی از این کریدورهای بسیار مهم، کریدور جنوب به شمال است که از چابهار شروع می‌شود. کردی ادامه داد: ما روی خدمات لجستیکی تمرکز کرده‌ایم. اگر بتوانیم نرم‌افزاری طراحی کنیم که اتلاف وقت را کاهش دهد، هزینه‌ها را کاهش داده و زمان را کوتاه کرده‌ایم.

رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در پایان تأکید کرد: فقط در صورتی از این موافقت‌نامه‌ها بهره‌مند می‌شویم، که زیرساخت حمل و نقلی خوبی را فراهم کرده و بتوانیم در کاهش قیمت تمام‌شده کالا سهم داشته باشیم. آنچه مسلم است، توسعه زیرساخت‌های امروزی چابهار زمینه را برای استفاده حداکثری از این جغرافیا فراهم می‌کند.

معاون حمل و نقل و ترانزیت سازمان منطقه آزاد چابهار:

چابهار، امن‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر به آسیای میانه و افغانستان

معاون حمل و نقل و ترانزیت سازمان منطقه آزاد چابهار با تأکید بر اهمیت توسعه محور جنوب-شمال گفت: مسیر مهیاست، اما ضعف‌های جدی دارد که اگر رفع شود، ۵۵ درصد از خاک ایران احیاء شده و مردمان این مسیر از مزایای آن بهره‌مند شوند. سعید چلندری در همایش مناطق آزاد، ویژه و توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه، اظهار داشت: بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور است که پتانسیل چهار شیوه حمل و نقلی ترکیبی را دارد. این بندر در جنوب شرقی ایران و جنوب عمان واقع شده و ۱۲۰ کیلومتر مرز خشکی و ۱۵۰ کیلومتر مرز دریایی دارد.

وی با اشاره به اهمیت ترانزیتی چابهار تصریح کرد: این بندر محل تلاقی دو کریدور جهان شمال- جنوب و شرق- غرب و امن‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر به آسیای میانه و افغانستان است.

چلندری با تشریح ظرفیت‌های این بندر گفت: در دی‌ماه امسال میانگین حدود ۹۰ تریلر بار از شهید کلانتری خارج شده و در بندر شهید بهشتی این رقم دو برابر بوده است.

معاون سازمان منطقه آزاد چابهار مناسب نبودن راه‌ها و مقررات بین‌المللی را مشکلات اساسی دانست و اذعان داشت: برای رفت و آمد تجار اهمیت قائلیم و باید این مشکلات برطرف شود.

چلندری همچنین با انتقاد از فقدان تصمیم‌گیری واحد گفت: درباره استانداردهای ارسال محموله بار باید یک مرجع تصمیم‌گیری کند.

وی با اشاره به تأثیر حمل و نقل و لجستیک در قیمت تمام‌شده کالا افزود: این موضوع ۴۰ درصد قیمت کالا را به خود اختصاص می‌دهد. چین به‌عنوان ابرقدرت اقتصادی تمام فعالیت خود را بر جاده و کمر بند متمرکز کرده است.

معاون حمل و نقل و ترانزیت سازمان منطقه آزاد چابهار تصریح کرد: متولی این توسعه در کشور وزارت راه است، در حالی که بسیاری از سندها و دستور کارها مربوط به مناطق آزاد می‌شود، اما آنها نقشی در تصمیم‌گیری ندارند. در این زمینه خواستار تشکیل شورای لجستیک در مناطق آزاد و دخیل بودن آنها در سیاست‌گذاری هستیم.

معاون بندری و لجستیک سازمان منطقه آزاد چابهار:

ایجاد شرکت‌های بین‌المللی، سبب‌ساز توسعه پایدار اتحادیه اوراسیا

معاون بندری و لجستیک سازمان منطقه آزاد چابهار در همایش مناطق آزاد، ویژه و توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه، با اشاره به اهمیت لجستیک بین‌الملل و تجربه موفق کشورهای اروپایی برای ایجاد یک اتحادیه گمرکی و سپس اتحادیه تجاری و اقتصادی گفت: اتحادیه اوراسیا باید ساختار گمرکی خود را به شکل تجاری و اقتصادی تغییر بدهد و برای این کار می‌توان تجربه‌ها و نمونه‌های موفق دنیا را که از آن جمله اتحادیه اروپاست، مورد مطالعه قرارداد.

به گفته حاجی ابراهیمی کشورهای اروپایی وقتی یاد گرفتند امکانات همدیگر را به اشتراک بگذارند، به دستاوردهای زیادی رسیدند که

یکی از آنها درآمدزایی بود.

وی با تأکید بر اینکه ترانزیت می‌تواند برای کشورهای اوراسیا درآمدزایی کند، اظهار داشت: آنچه باعث شده کشورهای اوراسیا نتوانند آنطور که باید از امکانات هم استفاده کنند، این است که ما ساختارها و زیرساخت‌های مشترک نداریم، از طرف دیگر تفاوت‌های فرهنگی و مسائل اجتماعی هم چالش‌هایی را ایجاد کرده‌اند، اما می‌توانیم با پیدا کردن نقاط مشترک فرهنگی و اجتماعی شرایطی را ایجاد کنیم که همکاری‌های اقتصادی شکل بگیرد.

معاون بندری و لجستیک سازمان منطقه آزاد چابهار، تبدیل شرکت‌های ملی را به شرکت‌های بین‌المللی، چندملیتی و جهانی یکی از مهم‌ترین راهکارهایی دانست که می‌تواند به توسعه پایدار کشورهای عضو اوراسیا کمک کند؛ کاری که به گفته وی سخت است اما به شرط داشتن برنامه‌های بلندمدت و راهکارهای مناسب انجام‌شدنی است.

سخن پایانی

در کنار همه امور فوق، باید به مقوله تقویت و بهبود فرهنگ پذیرش سرمایه‌گذار در بین مدیران و کارشناسان سازمان‌های مرتبط در راستای تغییر نگاه موجود به فعالان اقتصادی به‌عنوان سربازان جنگ اقتصادی، توجه ویژه‌ای نماییم. باید بپذیریم هرچقدر زیرساخت‌ها و قوانین مصوب اقتصادی تسریع و تسهیل‌کننده باشند، نیروهای انسانی اجراکننده با درک مناسب از وضعیت اقتصادی کشور، آگاه به نیاز فعالان اقتصادی داخلی و خارجی و شرایط بین‌المللی می‌توانند در رسیدن به اهداف ترسیم‌شده نقش کلیدی و حیاتی داشته باشند. لذا انتظار می‌رود دولت در راستای تحقق حداکثری منافع ملی از روابط اقتصادی با کشورهای اوراسیا، از توان حداکثری مناطق آزاد موجود استفاده نموده و برنامه‌ریزی مناسب جهت ارتقای فرهنگ جذب سرمایه‌گذار در بین نیروی انسانی در دستگاه‌های اجرایی مرتبط را در دستورکار قرار دهد.

گزارش: فریبا شیخی

