

تقویت دیپلماسی با هم‌افزایی مزیت ترانزیتی مناطق آزاد

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از اقتصاد۲۴ - با عنایت به این ظرفیت تجارت جهانی، قاعدتا باید موضوع ترانزیت و حمل‌ونقل، از ارزشمندی اقتصادی و اهمیت راهبردی فراوانی برخوردار باشد و به همین جهت، ایفای نقش در شبکه ترانزیت و لجستیک جهانی، یک هدف مهم برای بسیاری از کشورهای جهان است.

در این میان ایران در یک موقعیت استراتژیک مناسب جغرافیایی از نظر اتصال شرق به غرب و شمال به جنوب دنیا قرار دارد؛ اما متأسفانه سهم ایران از بازار ترانزیت جهان، بسیار نامتناسب بوده و عمده آن هم از مسیر جاده‌ای صورت می‌گیرد.

دلایل بسیاری برای عدم موفقیت ایران در کسب موقعیت بین‌المللی ممتاز در حوزه ترانزیت و لجستیک وجود دارد؛ همان‌طور که عوامل متعددی در توسعه بخش ترانزیت موثر است، عواملی نظیر: هزینه، زمان، مسافت، امنیت، قوانین و مقررات و همچنین دارا بودن زیرساخت‌های مناسب مبادی ورودی و خروجی کالا و...

به صورت خلاصه اگر بخواهیم به دلایل ناموفق بودن ایران در توسعه بخش ترانزیت اشاره کنیم، بی‌تردید ضعف زیرساخت‌ها، اولین و مهم‌ترین عامل است. زیرساخت‌های فیزیکی به معنی توسعه راه‌ها، حمل‌ونقل ریلی و هوایی، توسعه فرودگاهی، ایجاد بنادر، توسعه کمی و کیفی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی است. البته ضعف زیرساخت‌ها هم دلایل دیگری دارند که ضعف مدیریت کلان در حوزه توسعه و اولویت‌های آن، ضعف منابع مالی، ضعف در مدیریت پروژه‌های عمرانی کشور، کمبودهای فنی و تکنولوژیک و تحریم می‌تواند مهم‌ترین آن‌ها باشد. به هر حال وجود سیستم حمل‌ونقل پیشرفته و متصل بودن به شبکه ترانزیت بین‌المللی به عنوان یکی از مهم‌ترین بنیان‌های توسعه اقتصادی کشورها ذکر می‌شود و کشور ما علی‌رغم ظرفیت‌های ذاتی خود، متأسفانه در این حوزه توفیق چشم‌گیری نداشته است.

خوشبختانه دولت سیزدهم ظاهراً در تلاش است در قالب توسعه دیپلماسی اقتصادی با همسایگان ایران، به موضوع افزایش همکاری‌های دو یا چندجانبه در حوزه ترانزیت و تجارت به صورت جدی پرداخت نماید و اخیراً مقرر شده در چند سال آتی حدود ۲۰ میلیارد دلار در زیرساخت‌های ترانزیتی و حمل‌ونقل ایران برای بهره‌مندی از ظرفیت‌های ترانزیتی کشورهای حوزه سازمان شانگ‌های و بالاخص چین سرمایه‌گذاری صورت گیرد. طی چند روزه گذشته نیز نخستین اجلاس وزرای ایران با کشورهای ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان درباره همکاری‌های ترانزیتی برگزار گردید.

شه‌ریار افندی‌زاده معاون حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی در این ارتباط گفته است: به‌واسطه شکل‌گیری فضای سازنده و تعاملی فعلی در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت میان اعضای اجلاس، به‌ویژه فی مابین جمهوری اسلامی ایران با هر یک از اعضا در چارچوب روابط دوجانبه و همچنین توافقات چندجانبه ایران با دیگر کشورها، فصل نوین و روزهای شکوفایی همکاری‌های حمل‌ونقل و ترانزیتی در حال رقم خوردن است.

وی اظهار داشته است: در چارچوب گسترش این دست همکاری‌ها، زمینه‌های مطلوب برای هم‌افزایی موقعیت جغرافیایی، زیرساخت‌ها و امکانات حمل‌ونقلی ما، بهره‌مندی کلیه بازیگران عرصه حمل‌ونقل، لجستیک، تجارت و اقتصاد کشورهای متبوع ما، بیش از پیش در این پهنه جغرافیایی فراهم می‌گردد.

افندی‌زاده این اجلاس را در امتداد نشست اخیر سران شانگ‌های در سمرقند و مذاکرات انجام شده بین وزرای حمل‌ونقل کشورهای حاضر در اجلاس دانسته و ابراز امیدواری کرده که این اجلاس، منجر به تبیین و تصویب تصمیمات هوشمندانه و هدفمند جهت اقدام

مشترک با همکاری مشترک همه اعضا شود.

شکوفایی مناطق آزاد ایران با تحقق مدیریت یکپارچه

معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، همکاری ترانزیتی سالانه ۲۰ میلیون تن کالا بین ایران و ۵ کشور ترکمنستان، جمهوری قزاقستان، جمهوری ازبکستان، جمهوری تاجیکستان و جمهوری قرقیزستان را به عنوان هدف گذاری میان مدت، قابل انجام دانسته است.

اما ورای تمام این اظهارات و برنامه های در دست اقدام ملی در حوزه توسعه بخش ترانزیت و لجستیک ایران، نمی توان شرایط نامناسب امروز کشور در این حوزه را کتمان کرد و مهم ترین دلیل آن هم ضعف زیرساخت است. اما در بخش زیرساخت ها، توسعه کمی و کیفی مناطق آزاد به عنوان مبادی ورودی و خروجی در شبکه ترانزیت کشور، نقش و جایگاه بسیار ویژه ای دارند. مناطق آزاد دقیقاً در مفاصل ارتباطات و اتصالات راهبردی کشور قرار گرفته اند که هر کدام می توانند دروازه ورود و خروج به یک محدوده اقتصادی مجزا و پرفریت باشند و هم راستا با پویش های تجاری و ترانزیتی جهانی عمل کرده و در جذب جریان های تجاری و ترانزیتی بین المللی با استفاده از امکانات قانونی و زیرساختی شان بسیار موثر و موفق عمل کنند.

با وجود این که همه ساله در جدول آمار هزینه و بودجه مناطق آزاد، بودجه هزینه های عمرانی و زیربنایی بیشترین سهم را دارد و خصوصاً ایجاد و توسعه مسیرهای مواصلاتی درون منطقه ای در این مناطق از اولویت دارترین برنامه های سازمان های مناطق آزاد در معاونت های عمرانی و زیربنایی است؛ اما این فعالیت های ارزشمند و توسعه زیرساخت های ارتباطی درون منطقه ای و گاه بیرون از آن، با صرف بودجه های کلان، به نظر می رسد بدون داشتن نقشه راه کلان جهت پیوستگی قابل اعتماد به شبکه ترانزیتی- ارتباطی ملی و بین المللی انجام می گیرد؛ چرا که مناطق آزاد امروز نه تنها در ساختار حمل و نقل کشور نقش و جایگاه قابل ملاحظه ای ندارند، بلکه حتی در کمال تاسف باید گفت به دلیل نبود راهبرد و ساختار تشکیلاتی منسج در مدیریت عالی و سازمان های مناطق آزاد، ایفای نقش در شبکه ملی ترانزیتی که دارای اعتبار و شناسنامه بین المللی باشد، اصلاً جزو برنامه های مناطق آزاد نیست؛ حتی اگر ترانزیت و حمل و نقل بخش عمده فلسفه وجودی مناطق آزاد و تعیین کننده در کارکردهای آنها باشد!

دسترسی به شبکه بین المللی حمل و نقل، اغلب مهم ترین عامل تعیین کننده در مکان یابی نهادهای اقتصادی در دنیا خصوصاً در ارتباط با مناطق آزاد است. با نگاهی کلی به موقعیت جغرافیایی مناطق آزاد موفق در جهان هم این موضوع را تایید می کند که تمام این مناطق در مسیرهای دسترسی ویژه از نظر تجاری و ارتباطی قرار دارند. عمده این مناطق در محورهای ارتباطی دریای پناه هستند؛ زیرا بخش اعظمی از تجارت جهانی از طریق مسیرهای دریایی انجام می شود. این امر مهم در مورد مناطق آزاد ایران نیز لحاظ شده است و این مناطق در بهترین موقعیت های دسترسی قرار دارند.

مناطق آزاد جنوبی ایران یعنی چابهار، کیش، قشم و اروند دریای پناه هستند. چابهار در کنار تنها بندر اقیانوسی ایران واقع شده است و می تواند کشورهای جنوب شرق آسیا و شبه قاره را به کشورهای حوزه اوراسیا متصل نماید. در این رابطه طبق توافق نامه سه جانبه هند، ایران و روسیه مقرر بود محور ترانزیتی شمال- جنوب با مرکزیت چابهار فعال شود و به عنوان یکی از پرفریت ترین محورهای ترانزیتی جهان مورد اذعان کارشناسان اقتصادی و فعالین تجاری جهان بود. همچنین به جهت علاقه مندی هند برای توسعه روابط تجاری با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی، می بایست چابهار به عنوان هاب لجستیک و ترانزیت تجاری بین هند و کشورهای یاد شده عمل می نمود. اما متأسفانه به دلایل مختلف از جمله سنگ اندازی همسایه شرقی (پاکستان)، تعلل نهادهای داخلی در توسعه زیرساخت های بندری و ترانزیت ترکیبی (جاده و راه آهن)، عدم جدیت هندی ها در عمل به تعهدات به دلیل واهمه از تحریم ها حتی با وجود معافیت چابهار از تحریم های امریکا، نبود استراتژی اصولی و برنامه اجرایی قوی در مدیریت منطقه آزاد چابهار و... این اهداف مهم و ملی

متأسفانه محقق نشده است و چابهار فقط در عرصه شعار توانسته است عنوان «تنها بندر اقیانوسی ایران» را تصاحب نماید و کریدور شمال-جنوب همچنان و صرفاً بر روی کاغذ فعال است!

منطقه آزاد کیش می‌توانست بدیل مناطق آزاد جنوب در خلیج فارس در جهت توسعه تجارت در ایران باشد که باز هم به دلیل تحریم و تعلل‌های بلاوجه نتوانست پتانسیل‌های منطقه‌ای خود را فعال کند و امروز به ایفای نقش در قالب یک مقصد توریستی نسبتاً گران‌قیمت داخلی بسنده کرده است.

منطقه آزاد قشم که در جوار تنگه استراتژیک هرمز واقع شده و قرار بود مرکز پشتیبانی، تنظیم و تقویت کریدور ترانزیتی دریای خلیج فارس باشد و به عنوان یکی از مبادی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب عمل کند و از طریق پل خلیج فارس به سرزمین اصلی برای توسعه ترانزیت ترکیبی بین‌المللی وصل شود، امروز دارای چنین موقعیتی نیست.

منطقه آزاد اروند با ساختار صنعتی، اقتصادی، جمعیتی و ظرفیت جغرافیایی خاص خود می‌توانست به عنوان یکی از مهم‌ترین مبادی کریدور چندوجهی شرق-غرب کشور باشد و در قالب راهبرد «یک راه، یک کمر بند» چین یعنی جاده ابریشم جدید، دارای جایگاه باشد؛ اما امروز اصلاً چیزی نیست که باید باشد.

مناطق آزاد نیمه شمالی هم موقعیتی بهتر از نیمه جنوبی ندارند و نسبتی منطقی و واقعی میان شعارها و عملکردها وجود ندارد. منطقه آزاد انزلی، ارس، ماکو امروز در کدام کریدور مهم بین‌المللی و حتی ملی دارای جایگاه درخوری هستند؟

این وضعیت نامطلوب مناطق آزاد ایران در یکی از اساسی‌ترین کارویژه‌های خود، باعث گردیده است در گزارش پیش‌روی و در گفتگو با مسئولین و کارشناسان مناطق آزاد به بررسی موضوع «مناطق آزاد، ترانزیت و لجستیک بین‌المللی» بپردازیم که در ادامه ملاحظه می‌فرمایید.