

با جدی شدن کریدور شمال – جنوب طرح دوزدن ژئوپلیتیک ایران که توسط غرب طراحی شده بود عملاً شکست می خورد

ایران دوباره چهارراه می شود



علی ملکی
صورتکار گروه سیاست

راه اندازی کامل کریدور شمال – جنوب از آن دست پروژه های ضد مداخله گر است که می تواند چرت های دونالد ترامپ را برای همیشه از سرش بپراند. این کریدور بین المللی از مهم ترین پروژه های ژئوپلیتیکی و اقتصادی اوراسیا در دهه های اخیر است. مسیری ترانزیتی که هدف آن اتصال جنوب آسیا به روسیه، قفقاز و اروپا از طریق شبکه ای از راه های دریایی، ریلی و جاده ای است. کریدور شمال – جنوب راهی جایگزین و کوتاه تر برای انتقال کالا میان هند و ارو با محسوب می شود؛ مسیری که در مقایسه با مسیر سنتی کانال سوئز، هم «زمان حمل و نقل» را کاهش می دهد و هم «هزینه ها» را حداقل ۳۰ تا درصد پایین می آورد.

کمرنگ شدن روابط هند با آمریکا، مناقشات پوتین و ترامپ بر سر بحران اوکراین و تشدید فشارهای غرب علیه ایران، انگیزه سه ضلع اصلی پروژه برای بهره برداری کامل از آن را تحت تأثیر قرار داده است. از سوی دیگر تهران در طول ماه های اخیر هیئت های بلندپایه ای به کشورهای مرتبط اعزام کرده که تازم ترین آن ها سفرهای مسعود پزشکیان، رئیس جمهور کشورمان به روسیه، بلاروس، ترکمنستان و قزاقستان است.

ایده از کجا آمد؟

ایده اولیه کریدور شمال– جنوب در اوایل دهه ۲۰۰۰ و با ابتکار ایران، روسیه و هند شکل گرفت. هدف سه کشور این بود که با ایجاد یک مسیر امن، سریع و مقرون به صرفه، وابستگی تجارت منطقه ای به گذرگاه های تحت نفوذ غرب را کاهش دهند. به مرور زمان، کشورهای دیگری مانند جمهوری آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، بلاروس و حتی برخی کشورهای آسیای مرکزی و حوزه خلیج فارس نیز به این طرح پیوستند و آن را به پروژه ای چندلایه و فرامنطقه ای تبدیل کردند.

کریدور شمال جنوب می تواند طرح های غربی و به ویژه آمریکایی برای منطقه را با موانع جدی روبه رو کند و از این جهت بررسی ابعاد و موانع آن ضرورت پیدا کرده است.

ایران؛ قلب کریدور

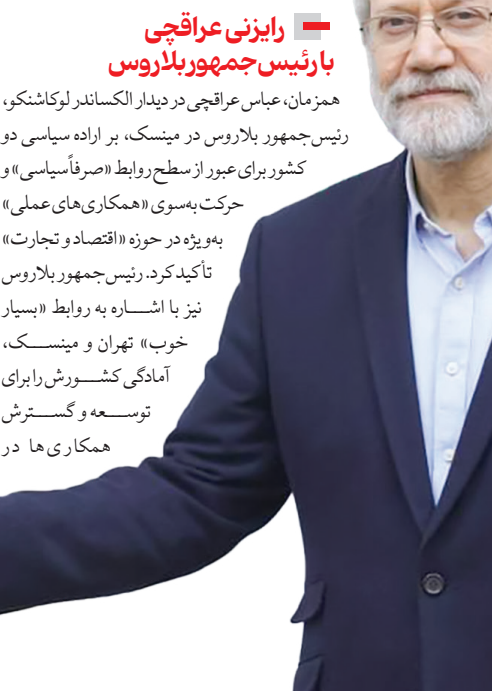
در قلب این کریدور، ایران نقشی محوری و غیر قابل جایگزین دارد. موقعیت جغرافیایی کشورمان به گونه ای است که عملاً حلقه اتصال جنوب به شمال این مسیر محسوب می شود؛ از بنادر جنوبی مانند بندرعباس و چابهار که کالاهای از هند و اقیانوس هند وارد می شوند، تا مرزهای شمالی کشور که به جمهوری آذربایجان، روسیه و دریای خزر متصل اند. کریدور شمال– جنوب بدون عبور از خاک ایران، یا به طور کامل شکل نمی گیرد یا کارایی اقتصادی خود را از دست می دهد. این کریدور برای ایران اهمی راهبردی بسرای تقویت جایگاه اقتصادی و سیاسی کشور در منطقه و حتی جهان است. توسعه زیرساخت های ریلی و بندری، افزایش درآمدهای ترانزیتی، ایجاد اشتغال و کاهش

اثر تحریم ها از طریق پیوند خوردن به شبکه های تجاری منطقه ای، تنها بخشی از مزایای این پروژه برای تهران به شمار می رود. در شرایطی که نظم جهانی در حال گذار است و مسیر های سنتی تجارت با چالش های امنیتی و سیاسی روبه رو شده اند، کریدور شمال– جنوب می تواند ایران را به یکی از گلوگاه های اصلی تجارت اوراسیا تبدیل کند؛ نقشی که هم از منظر اقتصادی و هم از منظر ژئوپلیتیکی، اهمیت فزاینده ای دارد.

دیپلماسی از شمال تا جنوب

تصمیم ایران برای عبور دادن کریدور شمال – جنوب از فاز وعده به مرحله اجرا حالا وارد ساحت رسمی و اجرایی جدی تری شده است. دیدار علی لاریجانی با ویتالی سلاویف، معاون نخست وزیر روسیه، در دبیرخانه شورای عالی امنیت ملی را باید نشانه ای از این موضوع دانست. در این دیدار، کریدور شمال – جنوب به عنوان مؤلفه ای تعیین کننده در معادلات قدرت و اتصال منطقه ای مورد بررسی قرار گرفت؛ مسیری که قرار است ایران و روسیه را در قالب یک راهبرد مشترک، به «شبکه ای مستقل از تجارت و ترانزیت» متصل کند. لاریجانی بسا تأکید بر تصمیم قطعی تهران برای عملیاتی سازی این کریدور، اعلام کرد که در بازه ای کوتاه، موانع اجرایی و نهادی بر طرف و چهارچوب های حقوقی لازم برای تثبیت پروژه نهایی خواهد شد.

نقله ثقل این موضع گیری، اعلام تملک تمامی اراضی واقع در مسیر کریدور تا پایان سال بود؛ تصمیمی که با پیگیری مستقیم رئیس جمهور قرار است پروژه را از بن بست های اداری و تعلل های مزمن خارج کند. در مقابل، معاون نخست وزیر روسیه نیز با استقبال از رویکرد قاطع ایران، آمادگی مسکو برای تسریع روند اجرایی و ورود هر چه سریع تر پروژه به فاز عملیاتی را اعلام کرد. تأکید دو طرف بر فعال سازی «ساز و کار های پیگیری مستمر در سطح عالی»، نشان می دهد کریدور شمال– جنوب دیگر یک طرح بلند مدت روی کاغذ نیست، بلکه به بخشی از راهبرد مشترک تهران و مسکو برای بازتعریف مسیر های اتصال منطقه ای و کاهش وابستگی به کانال های تحت کنترل غرب تبدیل شده است.



محمد باقر قزوینی، رئیس هیئت مدیره شرکت توسعه و عمران کریدور شمال جنوب، با محمد باقر قزوینی، رئیس هیئت مدیره شرکت توسعه و عمران کریدور شمال جنوب، در تهران.

تراز پرداخت، اولویت اقتصاد ایران

اگر ارز حذف شود، فردا قیمت ها تغییر نخواهد کرد. دو تحقیق جداگانه در بانک مرکزی انجام شده است: یکی در زمان ارز ۴۲۰۰ و دیگری در زمان ارز ۲۸۵۰۰؛ دوره های همتی در سال ۹۸ و دوره فردین در آخر ۱۴۰۱. این تحقیقات نشان می دهد که ارز ترجیحی بر گروه های کالایی اثر مستقیم ندارد. ممکن است برای برخی گروه ها اثر داشته باشد، اما به دلیل شکل خاص تجارت آن کالا، نمی توان تخصیص داد. این هم یکی دیگر از موضوعات ذیل مفهوم تراز پرداخت است.

نکته بعدی این است که اعداد تازه گزارش شده در تراز پرداخت در حساب کالایی، الزاماً گزارش درستی نیستند. یک عدد کلی وضعیت واقعی کالاهایی که صادر می کنید به قیمت حقیقی نیست به کالاهایی که وارد می کنید به قیمت حقیقی را نشان نمی دهد. با در نظر گرفتن روندها و هزینه های وارداتی که شما به خاطر دوزدن تحریم ها پرداخت می کنید، شاخص سبد کالاهای صادراتی نسبت به سبد کالای وارداتی که به صورت خلاصه «رابطه مبادله» نامیده می شود، به شدت کاهش یافته است. یعنی وقتی که صادر می کنید، ارزشی کمتری دارد، کالاهایی که وارد می کنید، ارزش بیشتری دارند و هم زمان هزینه های صادرات و واردات بسیار بالا رفته است که عمدتاً به دلیل تصمیم شما برای دوزدن تحریم هاست. در نتیجه، بخش مهمی از حساب جاری مثبت شما عملاً قفل شده و شکل رسوب تراستی پیدا کرده که مهم ترین شکل خروج سرمایه است.

بحران تراز پرداخت با حذف ارز ترجیحی حل نمی شود

حالا دوباره به موضوع می پردازیم. چیزی که ما در حساب سالانه می بینیم، در واقع به صورت فصلی و با شوک های پشت سرهم رخ می دهد. فرض کنید در حوزه حساب سرمایه، گروه کالای اساسی و قطعات خودرو و موبایل را بررسی می کنیم. اگر واردات خودرو را ۶۰ تا ۷۰ درصد پوشش دهید اما در حوزه کالای اساسی، چون تصمیم گرفته اید از مسیر معافیت های آمریکا استفاده کنید، این معافیت ها به طور مکرر با ایجاد شوک های مقطعی در خرید شما به عنوان ابزار کنترل مورد استفاده قرار می گیرند. وقتی سال را نگاه می کنید، یک عدد واردات در گزارش جهاد کشاورزی وجود دارد که غلط نیست، اما فقط یک حس کلی به شما می دهد. دقیق تر که نگاه کنیم، اگر مثلاً واردات دو هفته به دلیل مشکل تسویه کار عقب بیفتد، کل بازار با قیمت مصرف کننده بالاتر مواجه می شود. وقتی واردات مجدداً انجام شود، قیمت ها به سطح قبلی برمی گردند، زیرا کل زنجیره به سایه ای از قیمت بالاتر عادت کرده است. استفاده از ارز ترجیحی برای کالای اساسی فی ذات تصمیم اشتباهی است. این تصمیم باعث اختلال در کشاورزی می شود و تقاضای القایی قابل توجهی ایجاد می کند، اما نباید این اثر را بزرگ نمایا کرد.

نیز با ابراز خرسندی از روند رو به رشد روابط دو جانبه، برگزاری اخیر کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و بلاروس در تهران را گامی مهم در جهت «فعال سازی

ظرفیت های اقتصادی دو کشور» دانست و بر عزم تهران برای پیگیری و اجرای «تقاهمات صورت گرفته» تأکید کرد. به گفته عراقچی، گسترش «مرادوات اقتصادی و تجاری»، محور اصلی مرحله جدید روابط میان دو کشور خواهد بود.

عایدی سالانه دو میلیارد دلاری برای ایران

کریدور شمال– جنوب در صورت تکمیل و بهره برداری کامل، می تواند یکی از پرسودترین دارایی های ژئو اقتصادی ایران باشد؛ مسیری ۷۲۰۰ کیلومتری که بخش عمده آن از خاک ایران عبور می کند. طبق محاسبات منتشرشده در گزارش های پیشین «فرهیختگان»، ظرفیت ترانزیت سالانه ۳۰ میلیون تن کالا را به تنهایی دارد. بر طبق این آمار، اگر برای هر تن کالای عبوری به طور متوسط «۷۰ دلار» عوارض و هزینه ترانزیتی در نظر گرفته شود، تحقق کامل این ظرفیت به درآمد سالانه حدود «۲٫۸ میلیارد دلار» برای ایران منجر خواهد شد؛ رقمی کسه صرفاً از محل عبور کالا و بدون احتساب منافع جانبی لجستیکی، صنعتی و اشتغال زایی به دست می آید. مبنای این برآورد، مقایسه عملکرد فعلی ایران با ظرفیت بالقوه کریدور است. در حال حاضر، سهم ایران از ترانزیت این مسیر حدود «۲ میلیون تن» است، در حالی که زیرساخت های موجود امکان افزایش آن تا «۲۰ میلیون تن» در افق کوتاه مدت را فراهم می کند که در این سطح نیز درآمدی در حدود «۱٫۴ میلیارد دلار» در سال قابل تحقق است. در افق میان مدت و با توسعه زیرساخت های ریلی، بندری و لجستیکی، کارشناسان امکان افزایش ترانزیت عبوری از خاک ایران به «۱۰۰ میلیون تن» طی ۱۰ سال را محتمل می دانند، ظرفیتی که می تواند حدود ۷ میلیارد دلار درآمد سالانه وارد چرخه اقتصاد کشور کند. حتی در سناریوی بلند مدت، با تکمیل شبکه های ریلی و مراکز لجستیک، ظرفیت بالقوه ایران تا ۳۰۰ میلیون تن ترانزیت برآورد شده که ارزش آوری سالانه ای نزدیک به «۲۰ میلیارد دلار» و ایجاد حدود «یک میلیون شغل» مستقیم و غیرمستقیم را به همراه دارد.

کاهش ۵۰ درصدی هزینه ترانزیت
جذابیت این کریدور فقط به منافع ایران محدود نمی شود. بر اساس آزمایش های عملی انجام شده، مسیر شمال– جنوب هزینه حمل کالا میان هند و روسیه را نسبت به مسیر کانال سوئز ۳۰ تا ۵۰ درصد کاهش می دهد و زمان انتقال را از حدود ۴۰ روز به ۲۲ روز می رساند. همچنین طول مسیر از ۱۱ هزار و ۶۰۰ کیلومتر (سوئز) به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش می یابد؛ مزیتی که برای روسیه در اثای جنگ اوکراین و برای کشورهای آسیای میانه که دسترسی به دریا ندارند، اهمیتی راهبردی دارد.
با این حال تکمیل حلقه حیاتی

رشت– آستارا (۱۶۲ کیلومتر)، توسعه خطوط فرعی ریلی، ایجاد مراکز لجستیک و مهم تر از همه تمرکز مدیریتی در حوزه ترانزیت. در حال حاضر، دخالت بیش از ۱۵ نهاد داخلی در تصمیم گیری های ترانزیتی، مهم ترین مانع بالفعل شدن این مزیت ژئو اقتصادی معرفی شده است. بر این اساس، کریدور شمال– جنوب تنها زمانی به منبع پایدار درآمد و قدرت برای ایران تبدیل می شود که از یک «مسیر عبوری» به یک کریدور توسعه ای با مدیریت متمرکز و نگاه شبکه ای ارتقا یابد.

موانع داخلی و خارجی

با وجود ظرفیت بالای کریدور شمال– جنوب برای تبدیل شدن به یکی از موتورهای درآمدی ایران، مجموعه ای از موانع داخلی و سیاستی طی دو دهه گذشته مانع از بالفعل شدن این مزیت شده است. موانعی که وزن آن ها به مراتب بیش از محدودیت های خارجی ارزیابی می شود.

۱. ناتمام ماندن زیرساخت های کلیدی: باقی ماندن حلقه ۱۶۲ کیلومتری راه آهن رشت– آستارا، عملاً پیوستگی ریلی کریدور را مختل کرده و ایران را از ایفای نقش کامل در این مسیر محروم ساخته است. اجرای کند پروژه های ریلی اولویت دار و کمبود منابع مالی پایدار، این مشکل را مزمن کرده است.

۲. پراکندگی نهادی و فقدان مدیریت متمرکز ترانزیت: در حال حاضر بیش از ۱۵ نهاد مختلف به صورت مستقیم در حوزه ترانزیت دخالت دارند و هر یک با اعمال رویه ها و ملاحظات مستقل، به آشفتگی نهادی و افزایش هزینه و زمان عبور کالا دامن می زنند. نبود یک نهاد بالادستی نظیر «سازمان ملی کریدور ها» باعث شده تصمیم گیری ها مقطعی، سلیقه ای و فاقد راهبرد واحد باشد.

۳. ضعف ساختاری شبکه ریلی کشور: نسبت خطوط فرعی تجاری به خطوط اصلی در ایران حدود ۹ درصد است، در حالی که برای جذب بارهای عمده و اتصال مراکز تولید به کریدور، این نسبت باید دست کم به «۳۵ درصد» برسد. این ضعف باعث شده بخش قابل توجهی از بارها، امکان اتصال به شبکه ریلی و بهره گیری از مزیت ترانزیتی ایران را نداشته باشند.

۴. عدم توازن سیاستی به ضرر حمل و نقل ریلی: طی دو دهه اخیر، ترابری جاده ای با یارانه های گسترده سوخت و حمایت های نهادی رشد کرده، در حالی که سهم حمل و نقل ریلی از ترابری زمینی از «۱۸/۵ درصد به حدود ۱۰ درصد» کاهش یافته است.

۵. موانع نرم افزاری و مقرراتی: این موانع شامل پیچیدگی های گمرکی، مشکلات بانکی و بیمه ای ناشی از تحریم ها و باقی ماندن چالش هایی چون FATF است که جذابیت مسیر ایران را برای شرکای خارجی کاهش داده است. تا زمانی که این موانع به صورت هم زمان و ساختاری برطرف نشوند، کریدور شمال– جنوب از ظرفیت بالقوه خود فاصله خواهد داشت و به یک مزیت نیمه فعال محدود می ماند.

۶. ناهماهنگی در سیاست های ارزی: ناهماهنگی در سیاست های ارزی، به ویژه در زمینه تخصیص ارز ترجیحی، مانع از تحقق مزایای کریدور می شود.

۷. ضعف زیرساخت های ترانزیت: ضعف زیرساخت های ترانزیت، به ویژه در زمینه حمل و نقل ریلی، مانع از تحقق ظرفیت های کریدور می شود.

۸. ناهماهنگی در سیاست های مالی: ناهماهنگی در سیاست های مالی، به ویژه در زمینه تخصیص اعتبارات، مانع از تحقق مزایای کریدور می شود.

تراز پرداخت هدف است

پس عملاً تراز پرداخت ها چیزی است که هم زیرساخت گفت وگوی امنیتی، هم زیرساخت کنترل تورم احساس شده و هم زیرساخت ورودی یک برنامه توسعه صنعتی به شمار می آید. بنابراین، پرداخت ها هدف نیستند؛ بلکه تراز پرداخت با همه درهم تنیدگی اش، نشان دهنده تأمین مالی و سایر وجوهی است که قبلاً به آن ها اشاره کردم. برای کنترل تورم در ایران، اساساً کتاب بسیار قابل توجهی تحت عنوان «سیاست پولی در ایران» وجود دارد که به طور جامع ادبیات را مرور کرده و سپس به تحلیل مفصل وضعیت ایران پرداخته است. خروجی این کتاب که من آن را می پذیرم، این است که بانک مرکزی برای کنترل تورم نیازمند کنترل هم زمان نرخ ارز و کل های پولی است. تأکید می کنم که منظور، هم نرخ بهره و هم حجم نقدینگی است. هر دو این ها با همدیگر و با همه اجزا به شدت به هم وابسته اند. وقتی نرخ ها به صورت درونزا جهش پیدا می کنند، ناچارید به نیاز بازار پاسخ دهید و نمی توانید به صورت جداگانه و مستقل نرخ ارز با حجم پول را مدیریت کنید. این وابستگی در اجزای تراز پرداخت به ویژه در ایران بسیار مشهود است.

تصور اینکه تراز پرداخت فقط نرخ ارز است، غلط است. به خصوص وقتی بازگرگی به نام «تراسیتی» در شبکه ارزی شما حضور دارد که حساسیتی به قیمت ارز ندارد، زیرا سودش در حداکثر رسوب و به دلار است. همچنین، ماراذهایی که ایجاد می کنید به راحتی تحریم پذیر است و در در مدل معافیت های طرف آمریکایی قرار دارد و هر زمان که بخواهید آن را مراد دل کنید، نه فقط در بخش دولتی، بنابراین نگه داشتن مازاد در چنین شرایطی معنای واقعی ندارد. این بدان معنا نیست که رویکرد پولی، نرخ ارز یا سایر شاخص ها ناانیده گرفته شده اند؛ بلکه یک لایه دیگر بر محدودیت ها اضافه شده است. به عنوان کشوری که نمی تواند بهی خارجی داشته باشد، ناچارید پرداخت های خود را از طریق یک حساب تجاری مثبت تأمین مالی کنید، به ویژه برای کالاهای مبتنی بر انرژی. در چنین شرایطی بخش های مختلف تراز پرداخت با یکدیگر در تعامل و اثر متقابل هستند. ثبات در یک بخش، اثرات مثبتی در بخش دیگر ایجاد می کند. بنابراین تراز پرداخت تنها ابزاری کنترل تورم یا نرخ ارز نیست، بلکه یک زیرساخت جدید و حیاتی برای پرداخت های خارجی و مدیریت حساس کشور در جهان امروز به شمار می آید.

فرهیختگان

فرهیختگان

چهارشنبه ۲۶ آذر ۱۴۰۴

شماره ۴۵۸۴

FARHIKHTEGANDAILY.COM

FARHIKHTEGANONLINE



فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان

فرهیختگان