



دالان های بین المللی خارجی و داخلی

مهندس محمودی

در اواخر دهه ی ۷۰ میلادی چند اتفاق مهم جهانی روی داد. چین درهای اقتصادی را به روی غرب باز کرد و طی ۴ دهه ی بعدی رشدی سریع و مستمر اقتصادی را تجربه کرد. در ایران نیز انقلاب اسلامی برپا گردید. متعاقب آن نظام پادشاهی در افغانستان با یک کودتا برچیده شد و اندکی بعد شوروی به افغانستان حمله کرد. این حمله موجب تحمیل هزینه های گزاف بر اقتصاد این کشور شد. چند سالی نپایید که شوروی پس از تحمل دهه ها رکود اقتصادی شدید، با دو مرحله فروپاشی روبرو شد. مرحله اول انحلال پیمان ورشو و استقلال کشورهای اروپای شرقی که در نهایت به فرو ریختن دیوار برلین انجامید. مرحله دوم نیز سقوط ایڈنولوژی کمونیستی و جدایی قهری ۱۲ کشور تشکیل دهنده ی شوروی از یکدیگر بود. از آن پس جهان به راهی برگشت ناپذیر قدم گذارد. دنیای دو قطبی متخاصم به تک قطبی تغییر شکل یافت.

رهبان کشورهای تازه استقلال یافته منطقه ی شمال ایران شامل ۳ کشور قفقازی (گرجستان، ارمنستان و آذربایجان) و ۵ کشور شرق دریای خزر (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و تاجیکستان)، راهبردهای تازه ای را پی گرفتند. به جز گرجستان، بقیه کشورها به آبهای آزاد راه نداشتند. در آغاز فرض بر این بود که به دلیل محصور بودن این گونه کشورها در خشکی، آنها به کشورهای دارای دسترسی به آبهای آزاد وابستگی اقتصادی خواهند داشت. اما جریان واقعی تجارت به سمتی دیگر حرکت کرد. آنها با گسترش راههای جاده ای و ریلی در سطح ملی و اتصال به کلیه سرزمین های اطراف، توانستند گزینه های متنوعی از مسیرها را برای امور واردات، صادرات و ترانزیت کالاهای خود فراهم کنند. در این مرحله کشورهایی که دسترسی به آبهای آزاد داشتند، در راستای افزایش سهم خود از ترانزیت

کالا و برای جلب نظر آنها، رقابت زیادی را با یکدیگر آغاز کردند. سقوط شوروی هنگامی اتفاق افتاد که چین تنها یک دهه از سیاست یک کشور با دو نظام اقتصادی را تجربه کرده بود و به راهی می رفت تا به تدریج به موتور اقتصاد بین الملل مبدل شود. رشد سریع و حیرت آور چین، گسترش حمل و نقل های زمینی به سمت غرب و اروپا را ایجاد می کرد. دو دهه بعد طرح عظیم یک کمربند یک راه به جهان و به ویژه کشورهای تازه استقلال یافته ی شرق و غرب دریایچه ی خزر پیشنهاد گردید که به گرمی پذیرفته شد. بدین ترتیب راه های ملی به تدریج در قالب دالان های بین المللی توسعه یافتند. بزرگترین برندگان این مسابقه، روسیه، قزاقستان و آذربایجان بودند. مدیران حمل و نقل ریلی ایران با بی توجهی به دالان های شرقی- غربی در حال شکل گیری در کشورهای شمالی، اجازه دادند که دالان میانه ی دریایچه ی خزر شکل بگیرد و گوی سبقت را از گذرگاه قدیمی و تماما ریلی ایران بریابد.

اما تک قطبی شدن جهان، باعث پیگیری دورویکرد متفاوت در خاور میانه شد. سقوط یک مجموعه از کشورها به حالت اغتشاشات و تنازعات بی پایان درونی و ایجاد حفره های امنیتی از یک طرف، و شکوفایی اقتصادی ۵ کشور حوزه ی خلیج فارس از طرف دیگر بود. طی یک دهه اخیر بخش مهمی از درآمدهای گزاف کشورهای گروه دوم، صرف خرید تسلیحات، تزریق منابع مالی و برپایی جنگ های نیابتی در کشورهای گروه اول می شده است.

در حوزه ی حمل و نقل، ساخت بنادر و فرودگاه های بین المللی و راه اندازی خطوط کشتیرانی و هواپیمایی عظیم، ثمره ی این نوع توسعه در بین کشورهای خلیج فارس بود.

اما امکان بروز ناامنی از سوی ایران و لزوم گسترش روز افزون اقتصاد حوزه خلیج فارس، برخی از کشورهای عربی این حوزه را بر آن داشت تا با ساخت

خطوط لوله ی پر ظرفیت (مثل خط لوله های امارات متحده ی عربی و عربستان سعودی از خلیج فارس به دریای عمان و دریای سرخ) و همچنین احداث راه های ریلی و جاده های پر ظرفیت، سطح ضربه پذیری خود را در شرایط ناامنی های منطقه ای به حداقل برسانند. ولی راه اندازی همین دالان ها خود باعث ایجاد خطری بالقوه برای رقابت پذیری کلیه اقتصادهای رو به رشد حوزه خلیج فارس شده است.

توافق کشورهای حوزه ی خلیج فارس و کشور اردن برای ساخت یک ابرحلقه (رینگ) ریلی به دور شبه جزیره عربستان، ناشی از همکاری بین این دول بوده است. در این راستا بخش هایی از این ابرحلقه ریلی ساخته شده است. اما تلاش برای ایجاد دالان ریلی بین خلیج فارس و دریای سرخ توسط عربستان سعودی و یک دالان ریلی بین خلیج فارس و مدیترانه با همکاری ترکیه یا سوریه توسط عراق، از جمله مخاطرات اقتصادی برای بنادر پُر تعداد کشورهای حوزه ی خلیج فارس به شمار می رود.

مدیران کشور ایران طی سه دهه ی اخیر از دور شاهد جنبش های اقتصادی مهم (به ویژه در امر حمل و نقل) در شمال و جنوب کشور خود بوده اند. با وجود اینکه همواره ایران در طول تاریخ از موقعیت جغرافیایی و اقتصادی بسیار خوبی برخوردار بوده، مدیران ذیربط واکنش مناسبی به این تحولات نشان نداده اند. این بی توجهی، نقش تعیین کننده ای در زمینه از دست دادن جایگاه و سهم اقتصادی ایران در سطح جهان داشته است. لذا باید قبل از آنکه به کلی دیر شود، فکر اقدامات عاجلی برای ورود مجدد به صحنه های بین المللی بشود.

در حوزه ی حمل و نقل ریلی، سطح غفلت ها بسیار زیاد بوده است: از بی توجهی به توسعه ی دالان های ترانزیتی تا سرمایه گذاری در خطوط داخلی فاقد بازدهی اقتصادی- اجتماعی. بنابراین برای بهبود شرایط حاضر، ابتدا باید در

نحوه سرمایه گذاری های فعلی تحول اساسی ایجاد گردد. به نظر می رسد که در این راستا باید موارد زیر انجام پذیرد:

- ✓ امر سرمایه گذاری برای تداوم ساخت کلیه ی خطوط بی حاصل اکیدا متوقف شود. در این رابطه می بایست بدوا سازوکار قانونی ویژه ای تدوین و به تصویب بالاترین سطوح تصمیم گیری کشور برسد تا پس از آن مقامات ستادی، محلی و نمایندگان مجلس ذیربط دیگر نتوانند در سرمایه گذاری های زیرساخت ریلی مداخله کنند.
- ✓ به جز چند مورد خاص، سرمایه گذاری ها عمدتا بر روی احداث دالانهای بین المللی متمرکز شود:

 - خطوط تک خطه در طول دالان ها به دو خطه ی تراکبندی شده تبدیل شود.
 - کلیه خطوط مقفوده در طول دالان های بین المللی احداث شوند.
 - ✓ طرح های سرمایه گذاری برای احداث خطوط ریلی باید اولویت بندی شوند و بر اساس آن و متناسب با بودجه تخصیصی، صرفا مواردی انتخاب گردند که حداکثر ظرف ۵ سال به بهره برداری می رسند.
 - ✓ از آنجایی که روابط بین ایران کشورهای حوزه ی خلیج فارس کماکان پرتنش است، لاقال سطح روابط اقتصادی با کشورهای هند و عضو آسه آن در جنوب کشور و کلیه ی کشورهای CIS) و ترکیه در شمال کشور توسط تحرکات دیپلماتیک بهبود قابل توجهی یابند.
 - ✓ خط کشتیرانی بین بندرانزلی تا آستاراخان در دریایچه ی خزر برقرار شود (که خوشبختانه اخیرا این موضوع اتفاق افتاده است).
 - خاطر نشان می سازد که علاقه مندان می توانند به تفصیل مصادیق مشخصات رشد دالان های بین المللی خارجی و داخلی در حوزه های خلیج فارس، شرق و غرب دریایچه ی خزر و همچنین نحوه ی تعاملات کشورهای مختلف با بازارهای خلیج فارس، هند، آسه آن و چین را در سلسله مقالاتی که توسط این انجمن در حال تدوین و انتشار است، دنبال کنند.