

نقش سازمان همکاری شانگهای در توسعه روابط دریایی کشور

ایران دومین کشور دریای خزر از نظر تعداد ناوگان تجاری است، اما سهم کشور از تجارت دریایی در بنادر شمالی ناچیز است.

به گزارش سایت خبری پرسون، حجت الاسلام سید ابراهیم رئیسی امروز ۲۵ شهریور برای حضور در اجلاس سران سازمان همکاری‌های شانگهای وارد دوشنبه پایتخت تاجیکستان شد.

جمهوری اسلامی ایران با تعدادی از این کشورها روابط تجاری دریایی از طریق دریای خزر، دریای عمان و خلیج فارس دارد.

هرچند که پیمان همکاری‌های شانگهای در ابتدای آن (سال ۲۰۰۱)، بیشتر به دلیل و بر مبنای ایجاد تعامل بیشتر میان کشورهای عضو در زمینه موضوعات امنیتی و توسعه همکاری‌های چند جانبه برای حل و فصل مسائل مرزی، حفظ امنیت در حوزه‌های مبارزه با جرایم سازمان یافته، جلوگیری از گسترش ناامنی‌ها، پیشگیری و مقابله با افراط گرایی و تهدیدهای امنیتی نوظهور ناشی از گروه‌های تروریستی و مبارزه با قاچاق مواد مخدر شکل گرفت و سازمان یافت، اما در ادامه به عنوان یک پلتفرم پویا و فعال، وارد مرحله جدیدی از استفاده بیشتر از سایر ظرفیت‌ها و فرصت‌های موجود توسط کشورهای حاضر در این سازمان شد و بیش از پیش در حال تکامل است.

در همین ارتباط و فارغ از اهمیت‌های سیاسی، امنیتی و بین المللی این سازمان در حوزه تعاملات بین المللی، می‌توان به اهمیت روزافزون حوزه اقتصادی و تجارت این ساختار برای کشورهای مرتبط اشاره کرد.

سهم ناچیز ایران از تجارت دریای خزر

عبدالله جعفری رئیس اداره توافقنامه‌های بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی با بر شمردن موارد پر اهمیت اقتصادی این اتحادیه اظهار کرد: اعضای سازمان همکاری شانگهای با دارا بودن بیش از ۲۵ درصد از تولید ناخالص ملی دنیا، حضور ۴ کشور از اعضای این سازمان در جمع قدرت‌های اتمی دنیا، عضویت دو کشور برتر اقتصاد دنیا از منظر قدرت اقتصادی در این سازمان و عضویت چین و روسیه به عنوان ۲ عضو از ۵ عضو دائم شورای امنیت سازمان ملل نشان دهنده اهمیت این سازمان است.

وی افزود: سازمان شانگهای با دارا بودن جمعیتی بالغ بر ۳ میلیارد نفر در حوزه کشورهای عضو که حدود ۴۰ درصد جمعیت دنیا را در بر می‌گیرد، حجم تجارت خارجی بالغ بر ۴۰ تریلیون دلار در میان کشورهای عضو و پهنای جغرافیایی بالغ بر ۳۵ میلیون کیلومتر مربعی دارد؛ همین مسائل برای درک اهمیت بالای این سازمان کافی است.

کارشناس مسائل بین الملل ادامه داد: جمهوری اسلامی ایران با در نظر گرفتن شرایط فعلی در مقابله با تحریم‌های آمریکا، تحولات اخیر ایجاد شده در افغانستان و عزم جدی دولت سیزدهم و تیم اقتصادی آن برای بازپایی شرایط اقتصادی کشور، احیای فرصت‌های اقتصادی و تجاری از دست رفته طی سالهای گذشته و به نوعی برای دستیابی و دسترسی به گستره و توان طیف مذاکراتی، به ترمیم شرایط موجود و افزایش تبادلات تجاری و توسعه همکاری‌های اقتصادی نیازمند و لازم است از فرصت‌های پیش آمده در قالب نشست‌های بین المللی و انجام مذاکرات لازم با سران کشورهای حاضر در این اجلاس حتی به صورت همکاری‌های دوجانبه به نحو مناسب استفاده کند.

هم کشورهای شرقی سازمان برای ما اهمیت دارند هم کشورهای حاشیه خزر

وی به اهمیت بهره گیری بیشتر از ظرفیت‌های اقتصادی در حوزه حمل و نقل و ترانزیت در چهارراه ارتباطی شرق، غرب-شمال-جنوب اشاره و تأکید کرد: ایجاد نگاهی ویژه به توسعه همکاری‌های مشترک در دو محور: ۱. کشورهای حوزه شرق (به خصوص چین و هند به عنوان دو عضو مهم این سازمان) و ۲. کشورهای حوزه اوراسیا (به خصوص کشورهای حاشیه دریای خزر)، می‌تواند شیوه‌ای مؤثر و راهگشا برای برون رفت از تنگناهای اقتصادی موجود و گشودن پنجره‌ای از امید برای گشایش‌های لازم در مسیر افزایش تجارت و بهبود وضعیت اقتصاد کشور باشد.

عبور پروژه راه ابریشم از خاک ایران، به قدرت اقتصادی منطقه‌ای ما کمک می‌کند

جعفری یادآور شد: با توجه به اینکه دو طرح بزرگ: ۱. پروژه راه ابریشم و ۲. اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نتایج و به نوعی زاده فعالیت‌های این سازمان که به عنوان یکی از توانمندترین بلوک‌های جهان به لحاظ قدرت اقتصادی و اهمیت راهبردی می‌باشد و هر دوی آنها نیز تأثیری شگرف بر اقتصاد ایران خواهند داشت، می‌توان به جذابیت و مطلوبیت استفاده چین از زیر ساخت‌های حمل و نقلی و ترانزیت کالا از ایران با استفاده از ظرفیت‌های دریایی و بنادر، راه آهن و جاده‌ای کشور برای سهولت و دسترسی به بازار کشورهای آسیای مرکزی برشمرد که با رشد اقتصادی ۳.۲ درصدی خود طی سال ۲۰۲۰ حجم تجارتی بالغ بر ۹۰ میلیارد دلار را با کشورهای این منطقه تجربه کرده است.

این مقام مسئول در سازمان بنادر تصریح کرد: همچنین همانگونه که در حیطه محور دوم اشاره شده با توجه ویژه به پتانسیل‌های حمل و نقلی از طریق دریای خزر، می‌توان از امکانات و ظرفیت‌های ایجاد شده در بنادر شمالی کشور جهت تبیین نقشه راه، افزایش میزان تعاملات تجاری و استفاده هر چه بیشتر از برنامه‌های حمل و نقل ترکیبی با کشورهای حاشیه خزر، کشورهای حوزه CIS و اوراسیا استفاده کرد.

کریدورهای حمل و نقلی فعال در دریای خزر

وی سپس به اهمیت روابط تجاری در دریای خزر پرداخت و در خصوص برشمردن مزایای آن گفت: دریای خزر به عنوان بزرگترین دریاچه جهان با ۳۸۰ هزار کیلومتر مربع وسعت، ۶۵۰۰ کیلومتر طول ساحل و با در بر گرفتن ۵ کشور، ۲۰ استان و یا ایالت، بیش از ۷۰ شهر و جمعیتی بالغ بر ۱۷ میلیون نفر در حاشیه خود، در مسیر اصلی کریدورهای حمل و نقلی و ترانزیتی معتبر و قدیمی همچون کریدور شمال & جنوب (INSTC)، کریدور دریای خزر- دریای سیاه (BSCS)، ترانس کاسپین (TITR) و همچنین ایفای نقش محوری و کانونی در سایر مسیرهای جدید و کریدورهای نوظهور ایجاد شده، قرار گرفته است.

به گفته کارشناس بین الملل، دریای خزر با دارا بودن منابع بسیار عظیم انرژی و ذخایر هیدروکربنی شامل منابع نفتی با تخمین بیش از ۵۰ میلیارد بشکه نفت و نیز دارا بودن ذخایر گاز طبیعی برابر با ۲۵۷ هزار میلیارد فوت مکعب که پیش بینی می‌شود اکتشافات آتی، قطعاً بر ظرفیت‌های موجود خواهد افزود.

کشورهای حاشیه دریای خزر چند بندر و ناوگان دارند؟

وی به وجود بیش از ۲۰ بندر بین المللی و پایانه در کشورهای حاشیه خزر اشاره و تصریح کرد: بنادر حاشیه خزر با دارا بودن ظرفیت عملیاتی حدود ۱۴۰ میلیون تن، عملکرد تجاری بیش از ۳۰ میلیون تن طی سال ۲۰۲۰ و همچنین با ظرفیت ناوگان کشتیرانی تجاری در حدود ۳۰۰ فروند کشتی فعال شامل ناوگان روسیه با ۱۵۰ فروند، ناوگان ایران با ۶۰ فروند و سه کشور دیگر جمعاً حدود ۹۰ فروند، ظرفیت بالایی برای توسعه روابط تجاری دریایی هستند.

بهبود تراز تجارت در دریای خزر به سود ایران/ واردات کشورهای خزر: ۵۰۰ میلیارد دلار

جعفری بیان کرد: وجود ظرفیت‌های بالا و بازار بسیار مناسب موجود در کشورهای همسایه برای کالاها و محصولات ایرانی که با تبادل ۶ میلیون و ۲۴۲ هزار تن کالا در سال ۱۳۹۹ منجر به ثبت تجارت غیر نفتی ۲.۵ میلیارد دلاری برای ایران با کشورهای حاشیه خزر شده و این امر حاکی از بهبود تراز تجاری به نفع ایران است اما روند مذکور علی رغم مثبت بودن و با توجه به وجود بازار ۵۰۰ میلیارد دلاری در مجموع واردات کشورهای فوق، بسیار ناچیز بوده و با توجه به تمامی ظرفیت‌های موجود در کشور چه در زمینه تجارت و چه در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقلی و امکانات و توانمندی‌های بنادر کشور، همچنان می‌تواند و باید بهتر شود.

همکاری با سازمان شانگهای، فقط «حمل و نقل» نیست

جعفری خاطرنشان کرد: ورای اهمیت موضوعات اقتصادی در چارچوب برنامه‌های سازمان همکاری شانگهای و توجه به مقوله حمل و نقل و ایجاد شرایط مطلوب ترانزیتی برای توسعه تجارت ایران، می‌توان به سایر ظرفیت‌های دیگر این سازمان در زمینه‌های علمی و فنی، فرهنگی، کشاورزی، گردشگری و ایجاد شرایط مطلوب در زمینه همکاری‌های گمرکی با کشورهای عضو و ناظر اشاره نمود که این مهم با توجه به موافقت نامه‌های همکاری و برنامه‌های اقدام غیر امنیتی که در میان اعضا گروه و ناظرین آن به امضا رسیده است، می‌تواند در قالب «برنامه توسعه میان مدت شانگهای» که جزئی از پیمان بلند مدت آن است، پیگیری و محقق شود.

منبع: مهر