

«آیمک» فراتر از پروژه ژئوپلیتیک

پروژه آی‌مک بخشی از طرح صلح آبراهام یا طرح I2U2 است که علاوه بر آورده اقتصادی ۴۷ هزار میلیارد دلاری، نگاه امنیتی دارد

رقابتی‌اش سهم خواهد داشت. البته مسائلی مثل موضوعات سیاسی و دیپلماتیک سهمی از آن تجارت جدید را دنبال می‌کند. وی افزود: اراده کشورها برای اینکه در این نظم جدید یک جانی مناسبتی داشته باشند، اراده اولیه‌ای است که منجر به تولد کریدورها می‌شود یا بعضی قدرت‌ها به دنبال این هژمونی هستند، پس سعی می‌کنند در این نظم جدید جایی داشته باشند. این کارشناس حمل‌ونقل بین‌الملل ادامه داد: باید بینیم فلسفه شکل‌گیری کریدورها به چه شکل است. من از فرمایش مقام معظم رهبری استفاده می‌کنم. ایشان در دیداری که سال ۱۴۰۱ به مناسبت ۱۳۰۰ سال تولد امام‌زاده‌ها، می‌فرمایند: کشور ما هم از لحاظ نیروی انسانی امتیاز دارد. ایران هم از لحاظ نیروهای طبیعی امتیاز دارد، هم از لحاظ موقعیت جغرافیایی. ما چهارراه ارتباطات شرق و غرب و شمال و جنوبیم. شما روی نقشه نگاه کنید، نقشه دنیا را نگاه کنید؛ ما در یک نقطه حساس هستیم. شرق و غرب از ما می‌توانند عبور کنند؛ شمال و جنوب هم از ما می‌توانند عبور کنند.

گروه اقتصادی: آی‌مک در نشست چهارجانبه‌ای که سال ۲۰۲۲ در پی عادی‌سازی روابط بین امارات عربی متحده و رژیم اسرائیل شکل گرفت، این نشست با حضور سرن ایالات متحده آمریکا، امارات عربی متحده، اسرائیل و هند در بحبوحه سفر برنامه‌ریزی شده جو بایدن، رئیس‌جمهوری ایالات متحده آمریکا به غرب آسیا برگزار شد و توافق چهارجانبه در راستای توافقنامه صلح آبراهام پای‌ریزی شد که توانسته بود تا آن زمان روابط اسرائیل و ۳ کشور عربی از جمله امارات، مراکش و بحرین را عادی‌سازی کند. محمدمهدی حدیدی، مدیر کل معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «وطن امروز» درباره بیانات مقام معظم رهبری در خطبه عربی نماز جمعه نصر و هشدار ایشان درباره طرح غربی که با دور زدن ایران قصد انتقال انرژی از سرزمین‌های اشغالی به اروپا را دارد، گفت: بحث کریدورها هم در داخل کشور و هم در سطح منطقه و فرمانطقه موضوع داغی است و برای صحبت از کریدور باید ۲ مفهوم را به اندازه کافی درک کنیم.

وی افزود: ما می‌توانیم یک معبر ترانزیت بسیار پیشرفته و خوبی در دنیا باشیم که البته احتیاج دارد به خطوط راه‌آهن، خطوط ریلی و جاده. نمی‌شود این حجم از ترانزیت بدون زیرساخت‌های حمل‌ونقلی انجام شود. من بارها درباره خطوط ریلی تأکید کرده‌ام.

وی ادامه داد: اول مفهوم ژئوپلیتیک حمل و نقل و درهم‌تنیدگی مسائل ژئوپلیتیک با موضوعات حمل‌ونقل و اینکه به چه نحو است و دوم اینکه سیاست‌های کشور و رقبا و شرکای ما در این حوزه به چه شکل است؟ این کارشناس حمل‌ونقل توضیح داد: کریدورها بر اساس موافقتنامه بین چند دولت شکل می‌گیرند که منافع مشترک ترانزیتی دارند. البته از حیث منافع ترانزیتی ممکن است کمتر منافع داشته باشند ولی این امکان هم وجود دارد که در فرم توسعه‌های برخی کشورها بتوانند بیشتر منافع را در یک کریدور با هم داشته باشند.

خواهد شد. حدیدی با اشاره به اینکه در این پروژه یک جاه‌طلبی ژئوپلیتیکی بیشتر دیده می‌شود تا یک طرح حمل‌ونقلی و جدا از اینکه مقام معظم رهبری اشاره کردند این کریدور از لحاظ امنیتی به مشکل خورده، گفت: خود این خط ریلی هنوز کامل نشده و مشکلات زیرساختی دارد. از نگاه ایران این کریدور یک کریدور محتمل است و حتی در حال تأسیس هم به حساب نمی‌آید. وی در ادامه گفت: کریدورها عرصه رقابت‌ها و روایت‌هاست و در این عرصه همیشه روایت است که دست بالا و برنده را دارد، فارغ از اینکه از لحاظ فنی به چه صورت باشد. در مباحث کریدوری شما با صاحبان بار و بازیگران لجستیک طرف هستید و برای موفقیت در این عرصه ۴ عامل مهم روبروی شماست. وی با اشاره به امنیت، زمان، هزینه و مسافت، این اصول را اصول چهارگانه کریدورها دانست و افزود: شما اگر این عوامل را رقابتی کنید، بار به سمت شما می‌آید. در صورت فقدان هر یک از این فاکتورها شما بخشی از ترانزیت هدف را از دست خواهید داد.

اتصالات نرم‌افزاری بحث تعرفه‌های هماهنگ و یکسان را نیز داشته باشند تا بحث‌های تجارت آزاد بین آنها شکل بگیرد. صرفاً موضوع حمل‌ونقلی در طرح‌های کریدوری مطرح نیست. این کارشناس اقتصاد بین‌الملل افزود: یک بحث دیگر هم بحث ژئوپلیتیک حمل‌ونقل است که یک پرسش اینجا شکل می‌گیرد؛ فلسفه اصلی شکل‌گیری یک کریدور که بر اساس توافق چند دولت شکل می‌گیرد چیست؟ آیا نقطه آغاز یک کریدور قالب سیاسی آن است یا قالب تجاری و حمل‌ونقلی؟ مثلاً نقطه شروع این کریدور شمال - جنوب ما سیاسی بوده یا یک نیاز تجاری - اقتصادی بوده است؟ این سؤال‌ها را باید در چنین مباحثی همیشه مدنظر داشت. وی در ادامه افزود: درباره کریدور آی‌مک به نظر می‌رسد نقطه شروع یک قالب سیاسی بوده باشد. این کریدور یک دالان اقتصادی از خلیج فارس و مدیترانه است که به آن خط ریلی صلح هم گفته می‌شود.

پروژه آی‌مک چرا برای ایران مهم است؟ وی توضیح داد: بخشی از پروژه آی‌مک که به نام هند، عرب، مدیترانه یا همان آی‌مک شناخته می‌شود همین دالان اقتصادی خلیج فارس - مدیترانه است که پیش از طرح موضوع کریدور هند، عرب، مدیترانه نیز مطرح بود؛ بخشی که به ما مربوط است همین بخش غرب آسیایی این کریدور است که خود این کریدور را برای اتصال سواحل غربی هند به مدیترانه و خاک اروپا آماده کرده است. البته باید متذکر شد که این کریدور فعلاً در حد یک ایده است. فارغ از عملیات غرور‌آفرین توفان الاقصی و اتفاقاتی که مقام معظم رهبری هم به آن اشاره داشتند، در این مطلب فقط به بعد فنی فارغ از آنکه بخش سیاسی به چه صورت است خواهیم پرداخت.

این کارشناس حمل‌ونقل تأکید کرد: البته مطالعات زیادی درباره پیش‌بینی آینده تجارت جهان انجام شده است. به طور کلی امروز که جهان شاهد رشد و پویایی کشور چین و رشدی که کشورهای آسمان دارند است، بسیاری اعتقاد دارند برنده آینده تجارت دنیا حداقل در ۱۵ تا ۲۰ سال آینده این کشورها هستند. بالاخره این توسعه مراودات تجاری و این نظم جدید نیاز به یک پشتیبانی لجستیکی و حمل‌ونقلی دارد. حدیدی بیان کرد: اینجاست که کریدورها مفهوم پیدا می‌کنند؛ یعنی کریدورهای که پایین‌ترین سطح‌شان کریدورهای ترانزیتی است. اینها ارتقا پیدا می‌کنند و می‌شوند کریدورهای لجستیکی، کریدورهای اقتصادی و کریدورهای توسعه‌ای که تمام شئون توسعه را دربر می‌گیرند.

هدف کریدورها اتصال هاب‌های مهم اقتصادی و سیاسی است این کارشناس اقتصاد در ادامه با اشاره به اینکه این کریدورها اتصال هاب‌های مهم اقتصادی و سیاسی و امنیتی هستند، گفت: البته ما در ادبیات سازمان تجارت جهانی از عبارت WTO یا جهان شهرها یا گلوبال‌سیتی‌ها استفاده می‌کنیم. این گلوبال‌سیتی‌ها می‌خواهند این مراکز را به هم وصل کنند. برای همین است که لازم است کشورها نقش مناسبتی در نظم جدید داشته باشند و خود مفهوم کریدورها صرفاً هم یک بحث اتصالات زیرساختی نیست. علاوه بر این باید

پروژه آی‌مک بخشی از طرح صلح آبراهام وی درباره پیش‌زمینه‌های کریدور آی‌مک توضیح داد: پروژه آی‌مک بخشی از طرح صلح آبراهام یا طرح I2U2 است. در واقع این طرح آی‌مک پیوست اقتصادی طرح صلح آبراهام است.

مدیرکل حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی گفت: این پروژه (آیمک) بر اساس یک نگرش آمریکایی است و کشورهای عضو I2U2 آمریکا، هند، رژیم اشغالگر قدس و امارات عربی متحده هستند. وی با اشاره به سوابق این کشورها برای پایه‌ریزی این طرح گفت: در همین راستا نشست چهارجانبه‌ای سال ۲۰۲۲ در پی عادی‌سازی روابط بین امارات عربی متحده و رژیم اسرائیل شکل گرفت. این نشست با حضور سرن ایالات متحده آمریکا، امارات عربی متحده، اسرائیل و هند در بحبوحه سفر برنامه‌ریزی شده جو بایدن، رئیس‌جمهوری ایالات متحده آمریکا به غرب آسیا برگزار شد. این نشست و توافق چهارجانبه در راستای توافقنامه صلح آبراهام پایه‌ریزی شد که توانسته بود تا آن زمان روابط اسرائیل و ۲ کشور عربی از جمله امارات، مراکش و بحرین را عادی‌سازی کند. وی در ادامه با اشاره به اینکه این نشست چهارجانبه با رونمایی از I2U2 به پایان رسید، افزود: این توافقنامه در ۶ محور تنظیم شده بود. یکی از آنها حمل‌ونقل و ترانزیت بود و مواردی مانند سرمایه‌گذاری در هند و انتقال فناوری و سرمایه‌گذاری در بحث امنیت غذایی از دیگر موارد این توافقنامه بود. حدیدی گفت: کریدور آی‌مک ریشه‌های اقتصادی هم دارد اما اجرای این پروژه به دلایل زیادی از جمله تشدید تنش در غرب آسیا فعلاً به‌هم‌خورده و با فرمایشاتی که حضرت آقا داشتند نیز بعید است این کریدور شکل گیرد.

آورده ۴۷ هزار میلیارد دلاری آی‌مک برای شرکا وی با اشاره به این موضوع که منطقه آزاد تجاری آی‌مک قرار بود آورده اقتصادی ۴۷ هزار میلیارد دلاری

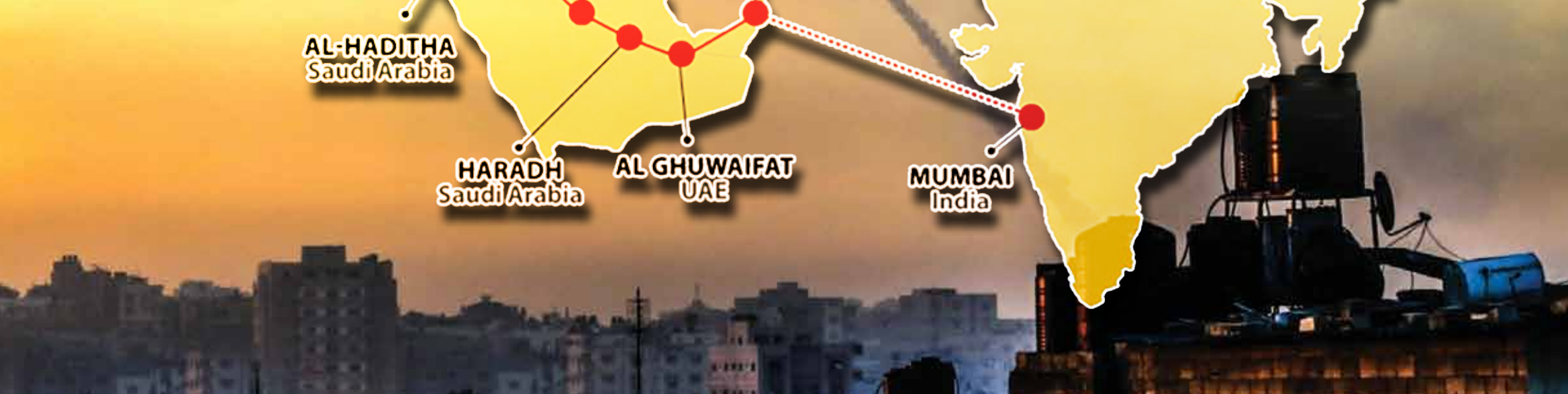
برای شرکای آن را داشته باشد، گفت: ایجاد همبستگی اقتصادی بین این کشورها از طریق ایجاد رژیم‌های تعرفه‌های استاندارد سیستم‌های حمل‌ونقل متنوع و کم‌هزینه بود که هنوز راه زیادی تا رسیدن به آن باقی مانده است و باید تأکید کرد رسیدن به این اهداف آنقدرها هم سهل‌الوصول نیست. حدیدی با تأکید بر اهمیت کریدور شمال - جنوب گفت: کشور ما ظرفیت‌های زیادی در کریدور شرق و غرب داریم. در این خصوص هم مزیت‌های زیادی داریم که برای همه ثابت شده است، حتی کشورهای جنوب خلیج فارس هم به این مزایا معترفند. وی توضیح داد: کشور ما فارغ از شعارهایی که داده می‌شود وقتی به واقعیت نگاه می‌کنیم از هر حیث یک موقعیت منحصربه‌فرد ژئوپلیتیکی دارد که به عنوان مزیت نسبی به آن نگاه می‌شود. ما باید مزیت‌های رقابتی مان را زیاد کنیم که در برنامه هفتم هم سرفصل خاصی به آن اختصاص داده شده است؛ مثل ستاد ملی گذر مشوق‌ها و حمایت‌ها که بتوانیم جهشی داشته باشیم.

این کارشناس حمل‌ونقل گفت: سال گذشته ۱۶،۳ میلیون تن بار از کشور ما ترانزیت شده است که ۱،۸ میلیون تن ریلی و ۱۴،۵ میلیون تن جاده‌ای بوده است. هدف گذاری ما طبق قانون برنامه هفتم پیشرفت کشور، ۴۰ میلیون تن ترانزیت است که از طریق بهبود فرآیندهای ترانزیت در هم در قلمرو و هم در مرزها و توسعه دیپلماسی حمل‌ونقل که هم در زمان دولت شهید رئیسی در اولویت بود و هم در دولت دکتر پزشکیان در اولویت است، قابل دستیابی است. دیپلماسی دو و چندجانبه حمل‌ونقلی بویژه با همسایگان

که پیشرفت خوبی هم حاصل شده از جمله جهش ترانزیتی سال گذشته حاصل همین عوامل بود.

ظرفیت ترانزیتی ایران قابل دور زدن نیست این مدیر وزارت راه و شهرسازی گفت: پس از ۴۰ میلیون تن، ظرفیت‌های ۵۰ یا ۶۰ یا حتی ۱۰۰ میلیون تن را برای سال‌های آینده و بعد از تکمیل زیرساخت‌ها در برنامه داریم. ما با مشوق‌ها و حمایت‌ها، ترانزیت از کشور را رقابتی می‌کنیم. حدیدی افزود: تا ۵ سال آینده اگر ایران ترانزیت را رقابتی کند هیچ کشوری و هیچ قلمرویی نمی‌تواند قلمرو جمهوری اسلامی ایران را با این همه ظرفیت بویژه ظرفیت‌هایی که هنوز آزاد نشده دور بزند. ۲۰ سال قبل، زمانی که هیلاری کلینتون وزیر خارجه آمریکا بود، ایده ایران صفر (ایران زیرو) مطرح شد اما دیدیم که این طرح‌ها فرجامی نداشت و به عنوان مثال در سال گذشته جهش ترانزیتی داشتیم.

این مدیر وزارت راه و شهرسازی در پایان گفت: من بحث دور زدن ایران را جنگ شناختی می‌دانم که غرب به راه انداخته است ولی ما باید باور داشته باشیم و واقعیت‌ها را ببینیم. واقعیت این است که یک تاجر اگر حتی یک دلار به‌صرفه باشد کاری به مسائل سیاسی دنیا ندارد. ما باید نقش‌مان را در زنجیره تأمین جهانی تقویت کنیم و ان‌شاءالله به اهداف برنامه هفتم پیشرفت دست یابیم.



کریدور آی‌مک ریشه‌های اقتصادی هم دارد اما اجرای این پروژه به دلایل زیادی از جمله تشدید تنش در غرب آسیا فعلاً به‌هم‌خورده و با فرمایشاتی که حضرت آقا داشتند نیز بعید است این کریدور شکل گیرد؛ ایجاد همبستگی اقتصادی بین این کشورها از طریق ایجاد رژیم‌های تعرفه‌های استاندارد سیستم‌های حمل‌ونقل متنوع و کم‌هزینه بود که هنوز راه زیادی تا رسیدن به آن باقی مانده است