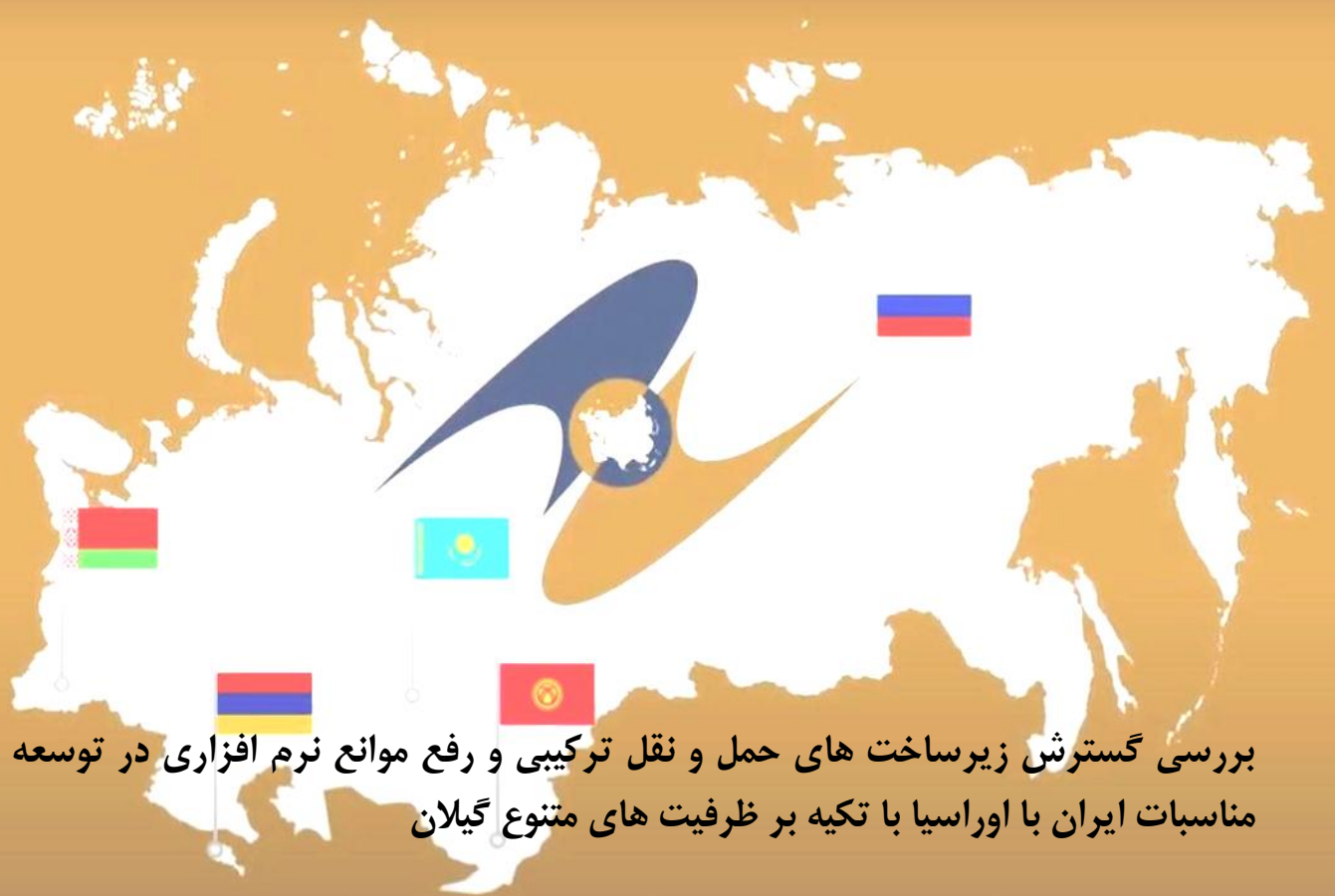




بررسی گسترش زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و رفع موانع نرم افزاری در توسعه
مناسبات ایران با اوراسیا با تکیه بر ظرفیت های متنوع گیلان

بهمن ۱۴۰۱



شناسنامه گزارش	
عنوان: بررسی گسترش زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و رفع موانع نرم افزاری در توسعه مناسبات ایران با اوراسیا با تکیه بر ظرفیت های متنوع گیلان	
ناظر طرح	نیما توکلی
پژوهشگران	یوسف گلشن – مجید حسینی صیادنورد
تاریخ انتشار	بهمن ۱۴۰۱
واژه های کلیدی	جهانی شدن، منطقه گرایی، ترانزیت، تجارت ترجیحی، کریدور شمال جنوب، اوراسیا، استان گیلان

تشکر و قدردانی:

از ریاست، اعضای هیأت رئیسه، و پرسنل خدوم اتاق بازرگانی گیلان، و همه عزیزانی که در نهادهای دولتی و بخش خصوصی استانی و کشوری، کارشناسان و صاحب نظران و اصحاب رسانه که در مسیر تهیه و تنظیم طرح تحقیقاتی پیش روی ظرف شش ماه گذشته ما را یاری و هدایتگر بودند.

فهرست مطالب:

۸	فصل اول: ادبیات تحقیق.....
۸	چکیده
۹	مقدمه
۱۱	فرضیه و سؤال تحقیق
۱۲	سؤالات فرعی
۱۲	پیشینه تحقیق
۱۳	معرفی ادبیات تحقیق و کلید واژه ها:
۱۳	۱: جهانی شدن
۱۷	۲: منطقه گرایی
۲۴	۳: ترانزیت
۲۸	۴: تجارت ترجیحی
۳۱	۵: کریدور شمال جنوب
۳۲	۶: اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۳۳	۷: استان گیلان
۳۵	فصل دوم: معرفی اتحادیه اقتصادی اوراسیا.....
۳۵	بخش اول: اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۳۵	۱-۱-۲: موقعیت جغرافیایی اوراسیا
۳۵	۲-۱-۲: تاریخچه تأسیس اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۳۵	۳-۱-۲: سیر تاریخی ایجاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۳۷	۴-۱-۲: ساختار و نهادهای مدیریتی اتحادیه
۳۸	۵-۱-۲: تصویر کلی توانمندی های اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۴۰	بخش دوم: بررسی منابع و ابعاد اوراسیا گرایی روسیه
۴۰	۱-۲-۲: دلایل مشارکت روسیه در ایجاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۴۲	۲-۲-۲: مناسبات چین و روسیه در اوراسیا
۴۴	۳-۲-۲: تصویر کلی از اقتصاد فدراسیون روسیه
۴۵	۴-۲-۲: تجارت خارجی روسیه
۴۶	۵-۲-۲: اقتصاد روسیه بعد از فروپاشی شوروی
۴۶	۶-۲-۲: اقتصاد روسیه بعد از تحریم های آمریکا و غرب
۴۷	۷-۲-۲: مناطق ویژه اقتصادی فدراسیون روسیه
۴۹	بخش سوم: توانمندی های اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۴۹	۱-۳-۲: نگاه اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۵۰	۲-۳-۲: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نگاه قزاقستان

- ۵۲ ۲-۳-۳: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نگاه روسیه سفید
- ۵۳ ۲-۳-۴: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از منظر قرقیزستان
- ۵۳ ۲-۳-۵: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نگاه ارمنستان
- ۵۴ ۲-۳-۶: مناسبات اقتصادی اوراسیا با دیگر کشورها و ایران
- ۵۵ ۲-۳-۷: موافقتنامه های اتحادیه اقتصادی اوراسیا با دیگر کشورها
- ۵۶ ۲-۳-۸: موافقتنامه تجارت آزاد اتحادیه اوراسیا با ویتنام
- ۵۶ ۲-۳-۹: موافقتنامه تجارت آزاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا با صربستان
- ۵۷ ۲-۳-۱۰: مذاکرات تجارت آزاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا با مصر
- ۵۷ ۲-۳-۱۱: مذاکرات اتحادیه اوراسیا و رژیم اشغالگر قدس جهت ایجاد منطقه تجارت آزاد
- ۵۸ ۲-۳-۱۲: مذاکرات تجارت آزاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا و هند
- ۵۸ ۲-۳-۱۳: اتحادیه اقتصادی اوراسیا و پاکستان
- ۵۸ ۲-۳-۱۴: چالش های اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا
- ۶۱ بخش چهارم: ایران و اوراسیا؛ از توافق موقت تا تجارت آزاد
- ۶۱ ۲-۴-۱: اهمیت همکاری ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا
- ۶۲ ۲-۴-۲: فرصتها و چالش های عضویت ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا
- ۶۶ ۲-۴-۳: بررسی اقلام مندرج در موافقتنامه تجارت ترجیحی بین ایران و اتحادیه اوراسیا
- ۶۸ ۲-۴-۴: مراودات ایران و کشورهای اوراسیا از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱
- ۷۱ ۲-۴-۵: تحلیل افق پیش روی همکاری ایران و اوراسیا
- ۷۲ بخش پنجم: فرصت های مکمل جهت بهره برداری حداکثری از اتحادیه اقتصادی اوراسیا
- ۷۲ ۲-۵-۱: اهمیت کریدورهای بین المللی
- ۷۴ ۲-۵-۲: کریدور شمال جنوب
- ۷۸ ۲-۵-۳: دلایل عدم عملیاتی شدن کریدور اقتصادی شمالی ایران
- ۷۹ ۲-۵-۴: کریدور چین-قزاقستان-ایران
- ۸۰ ۲-۵-۵: کریدور تراسیکا
- ۸۱ ۲-۵-۶: کریدور تسهیل شده گمرکی (کریدور سبز)
- ۸۴ ۲-۵-۷: رژیم حقوقی دریای خزر

۸۶ فصل سوم: استان گیلان، فرصت ها و چالش ها.....

- ۸۶ بخش اول: معرفی گیلان و توانمندی های استان
- ۸۶ ۳-۱-۱: شاخصها و آمارهای مهم اقتصادی استان
- ۸۷ ۳-۱-۲: شاخص های کلان اقتصادی گیلان
- ۸۸ ۳-۱-۳: شاخص تولید ناخالص داخلی و بازار کار
- ۸۸ ۳-۱-۴: ویژگی های متمایز اقتصادی و سرمایه گذاری استان گیلان
- ۸۹ بخش دوم: مزیت های زیرساختی استان گیلان
- ۹۰ ۳-۲-۱: فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت

۹۲	۳-۲-۲: شبکه ریلی و راه آهن استان گیلان
۹۳	۳-۲-۳: معرفی بنادر گیلان
۹۳	۳-۲-۳-۱: بندر انزلی
۹۶	۳-۲-۳-۲: بندر کاسپین
۹۷	۳-۲-۳-۳: بندر آستارا
۹۹	بخش سوم: ظرفیت ها و مزیت های استان در بخش کشاورزی
۱۰۱	بخش چهارم: ظرفیت ها و مزیت های استان در بخش صنعت و معدن
۱۰۴	بخش پنجم: ظرفیت ها و مزیت های استان در بخش گردشگری
۱۰۵	بخش ششم: ظرفیت ها و مزیت های تجاری - خدماتی استان گیلان
۱۰۶	بخش هفتم: ظرفیت ها و مزیت های منطقه آزاد انزلی در گیلان
۱۰۶	۳-۷-۱: تعریف مناطق آزاد تجاری و صنعتی
۱۰۶	۳-۷-۲: تاریخچه و روند شکل گیری منطقه آزاد انزلی
۱۰۷	۳-۷-۳: مزایا و مشوق های واردات کالای تجاری از طریق گمرک منطقه آزاد انزلی
۱۰۸	۳-۷-۴: مهمترین ظرفیت ها و فرصت های منطقه آزاد انزلی در توسعه مناسبات تجاری استان
۱۰۹	بخش هشتم: توانمندی های اتاق بازرگانی گیلان در ارتباط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۱۰۹	۳-۸-۱: اهداف و برنامه ها
۱۰۹	۳-۸-۲: اقدامات اتاق بازرگانی گیلان جهت توسعه روابط اقتصادی با اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۱۱۳	بخش نهم: معرفی ظرفیت های گمرکات استان گیلان
۱۱۳	۳-۹-۱: گمرک آستارا
۱۱۴	۳-۹-۲: گمرک انزلی
۱۱۵	۳-۹-۳: گمرک منطقه آزاد (حسن رود)
۱۱۶	بخش دهم: جایگاه اوراسیا در مبادلات گیلان
۱۱۸	بخش یازدهم: مبادلات گیلان با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا
۱۲۲	فصل چهارم: تجزیه و تحلیل پرسشنامه طرح پژوهشی.....
۱۲۲	بخش اول: تبیین پرسشنامه طرح پژوهشی
۱۲۸	بخش دوم: اطلاعات توصیفی
۱۳۳	بخش سوم: نتایج تحلیل آماری داده ها
۱۳۹	فصل پنجم: نتیجه گیری و پیشنهادات.....
۱۵۲	منابع و مآخذ.....

فصل اول: ادبیات تحقیق

چکیده:

ایران در سالهای اخیر عضویت در ائتلاف ها و پیمان های منطقه ای و فرامنطقه ای نظیر دی هشت، اکو، شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را به عنوان فرصتی برای گسترش روابط بین‌المللی و تقویت مراودات و توانمندی های اقتصاد خود در دوره تحریم‌ها در دستور کار خود قرار داده است. لذا فارغ از استلزامات ناشی از مقابله با محدودیت های بین‌المللی ایجاد شده در قالب تحریم های آمریکا و غرب، همکاری اقتصاد ایران با یک بلوک اقتصادی نظیر اتحادیه اقتصادی اوراسیا الگوی خوبی برای بهره‌برداری از فرصت ها و چالش های روندهای جهانی شدن و منطقه گرایی محسوب شده و در این میان استان گیلان با توجه به موقعیت استراتژیک خود به عنوان دروازه اصلی ورود و خروج کالاهای روسیه که مهمترین و بزرگترین عضو اتحادیه می باشد، در کنار دارا بودن مرز دریایی و ارتباطات با قزاقستان دومین اقتصاد قدرتمند اتحادیه مزبور و با بهره‌مندی از مزیت قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال جنوب، نه تنها از امکان ارائه انواع حمل و نقل ترکیبی (ریلی، زمینی، دریایی و هوایی) برخوردار بوده بلکه با تکمیل زیرساختهای حمل و نقل ترکیبی و رفع موانع نرم افزاری و تکیه بر توانمندی های متعدد تولیدی، صنعتی در زمینه های مختلف همچون فرآوری محصولات کشاورزی؛ در کنار وجود منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی، منطقه ویژه اقتصادی آستارا و سابقه مناسبات بازرگانی چندصد ساله می تواند به هاب مبادلات کالاهای کشورمان با اوراسیا تبدیل شده و همچنین پایه گذار مسیر ترانزیتی جدیدی برای گسترش مراودات اعضای این اتحادیه با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و غرب آسیا باشد.

براین اساس تحقیق پیش روی در آستانه توافق دو طرف برای اجرایی شدن موافقتنامه تجارت آزاد، در قالب پنج فصل (۱) ادبیات تحقیق، (۲) معرفی اتحادیه اقتصادی اوراسیا، (۳) استان گیلان؛ فرصت ها و چالش ها، (۴) تجزیه و تحلیل پرسشنامه طرح پژوهشی با محوریت واکاوی مهم ترین موانع و در نهایت (۵) نتیجه گیری؛ ابعاد مختلف و چگونگی تحقق این راهبرد را مورد بررسی قرار می دهد.

در فصل نخست ابتدا به ساکن به بیان اهمیت تحقیق پیش روی پرداخته و در ادامه کلید واژه های جهانی شدن، منطقه گرایی، ترانزیت، تجارت ترجیحی، کریدور شمال جنوب، اوراسیا و استان گیلان به منظور رسیدن به فهم مشترک در مبانی ادبیات تحقیق پیش روی تعریف و تبیین می شوند.

مقدمه:

قرار گرفتن ایران در منطقه ای ژئواستراتژیک و مسیرهای بین قاره ای و دسترسی به آبهای بین المللی در دو سوی شمالی و جنوبی خود، که می تواند در صورت فراهم نمودن ابزارهای لازم، به عنوان چهار راه اصلی کریدورهای بین المللی شرق به غرب، و شمال به جنوب به ایفای نقش پردازد؛ زمینه اتفاق نظر تمام تحلیلگران بین المللی درخصوص اهمیت ویژه کشورمان در حوزه های حمل و نقل، ترانزیت و مبادلات کالایی میان کشورهای حوزه اوراسیا و روسیه، چین، هند و جنوب آسیا با غرب این قاره و شرق و شمال اروپا را به وجود آورده است. ظرفیت و موقعیتی که در قالب پیمان های منطقه ای و فرامنطقه ای و انعقاد قراردادهای تجارت ترجیحی، همکاری های گمرکی و ترانزیتی باعث ایفای نقش بایسته کشورمان در معادلات اقتصادی-تجاری بین المللی ارزیابی می گردد.

در همین راستا متعاقب تأسیس اتحادیه اقتصادی اوراسیا، جمهوری اسلامی ایران نیز به همسایگان شمالی پیشنهاد عضویت به اتحادیه مزبور را مطرح نمود؛ این اتحادیه به عنوان یک نهاد همکاری اقتصادی میان منطقه ای و با هدف ایجاد همگرایی اقتصادی طی یک فرآیند حدود پنج ساله از اتحادیه گمرکی آغاز و از سال ۱۳۹۳ (اول ژانویه ۲۰۱۵) با عضویت کشورهای روسیه، بلاروس و قزاقستان در قالب یک اتحادیه اقتصادی شروع به فعالیت نمود و در سال ۱۳۹۴ (۲۰۱۵) نیز کشورهای ارمنستان و قرقیزستان به آن پیوستند.

لذا در پی درخواست های ایران پس از مذاکرات فشرده و ارزیابی کم و کیف اقلام و میزان تعرفه های ترجیحی، در ماه می ۲۰۱۸ میلادی (اردیبهشت ماه ۱۳۹۷) موافقت نامه ایجاد منطقه آزاد میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در قالب یک قرارداد تجارت ترجیحی موقت سه ساله، در شهر آستانه قزاقستان توسط وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت ایران امضاء و در ۱۹ خرداد ۱۳۹۸ نیز لایحه "موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو" در مجلس تصویب و سرانجام در مورخ ۱۳۹۸/۴/۵ پس از تأیید شورای نگهبان به قانون تبدیل و جهت اجرا به دولت ابلاغ گردید.

توافق مزبور که در مقدمه آن به مواردی از جمله افزایش روابط و همکاریهای سنتی چندجانبه بین طرفها؛ تمایل به ایجاد محیط و شرایط مناسب برای توسعه تجارت چندجانبه و روابط اقتصادی و ارتقای همکاریهای اقتصادی بین طرفها در زمینه های مورد علاقه متقابل، تشکیل یک منطقه بزرگ آزاد تجاری (به معنای تسهیل تجاری) بین ایران و اوراسیا، گسترش تجارت و همگرایی اقتصادی بین ایران و اوراسیا، نیاز به گسترش بیشتر روابط متقابل برپایه اعتماد متقابل، شفافیت و تسهیل تجاری و... اشاره شده از هفته اول آبان ۹۸ ماه به مدت سه سال به اجرا درآمد و طبق این توافق در خصوص اعمال معافیت های گمرکی (تعرفه ترجیحی) برای ۵۰۲ قلم کالا سهم اعضای اتحادیه اوراسیا و ۳۶۰ قلم کالا از سبد محصولات تولیدی ایرانی را شامل شد.

در همین راستا از ۱۸ مارس سال ۲۰۲۲ (اسفند ۱۴۰۰) اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ایران ضمن تمدید توافقنامه موقت منطقه آزاد تجاری توافق کردند فرآیند آماده سازی توافقنامه دائمی سرعت بخشیده شود، موضوعی که با امضای موافقتنامه با حضور رئیس سازمان توسعه تجارت و وزیر تجارت اوراسیا در دی ماه ۱۴۰۱ در تهران در مراحل پایانی کار جهت انعقاد توافق ایجاد منطقه آزاد تجاری میان طرفین قرار دارد و پیش بینی می شود در سال ۱۴۰۲ سازوکار عملیاتی شدن توافقنامه تجارت آزاد میان طرفین اجرایی گردد.

از مزایای پیوستن ایران به اتحادیه اقتصادی اوراسیا می توان به ایجاد ارتباط جهت اتصال به بازار افزون بر ۱۸۰ میلیون نفری کشورهای عضو اشاره کرد و این در حالی است که کشور روسیه به تنهایی، بزرگترین کشور عضو اتحادیه اوراسیا بازاری ۱۴۰ میلیون نفری پیش روی تجار ایرانی قرار داده است. نکته جالب توجه اینکه براساس آمار سازمان توسعه تجارت ایران، تولید ناخالص داخلی منطقه مزبور در مجموع ۱,۹ هزار میلیارد دلار بوده که ۳,۲ درصد GDP جهانی را به خود اختصاص داده است.

همچنین همکاری ایران با این بلوک اقتصادی با ارزش بیش از ۸۰۰ میلیارد دلار، نوید بخش توسعه تعاملات اقتصادی متقابل کشورمان با کشورهای مختلف دنیا و به خصوص همسایگان در شرایط تحریمی کنونی است.

در خصوص اهمیت گسترش تعاملات ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا ابتدا به ساکن باید متوجه این اصل بود که ایران طی سالهای اخیر با شدیدترین تحریمهای اقتصادی و بازرگانی ایالات متحده و متحدان آن مواجه شده، از همان آغاز تشکیل اتحادیه اوراسیا به اهمیت آن برای گسترش صادرات، تأمین کالاهای اساسی، توسعه صنعت گردشگری و افزایش درآمدهای حاصل از حمل و نقل بین المللی و مقابله با تحریم ها پی برد و با انعقاد موافقتنامه تجارت آزاد با کشورهای عضو این اتحادیه، گامهای مقدماتی مهمی را برای پیوستن به آن را بر می دارد.

بر اساس معاهده اتحادیه اقتصادی اوراسیا، کشورهای عضو به دنبال ایجاد یک بازار مالی مشترک در بخش های بانکی، بیمه و سهام به همراه یک نظام مالی فراملی تا سال ۲۰۲۵ می باشند. با عنایت به نارضایتی اعضای اتحادیه به ویژه ایران و روسیه از حاکمیت دلار در مبادلات بین المللی، به نظر می رسد در سیاست های پولی بین المللی، اعضای این اتحادیه با ایران هم سو و هم جهت بوده، موضوعی که در تقویت انگیزه ایران جهت تشکیل بلوک های همسو برای تقابل با یکجانبه گرایی آمریکای تحریم های آن کشور و شکست هیمنه حاکمیت دلار در بازارهای جهانی بسیار حائز اهمیت است.

با نگاهی به وضعیت ژئوپلتیک ایران می توان دریافت این کشور در کانون ذخایر انرژی هیدروکربنی و فسیلی جهان قرار گرفته که از دیدگاه ژئوانرژی، بهترین منطقه در جهان محسوب می شود. آمارها نشان می دهد حداقل ۶۷ درصد ذخایر نفتی و ۶۰ درصد ذخایر گازی جهان در منطقه ای موسوم به مدار بیضی انرژی هیدروکربنی قرار دارد که ایران کانون آن به شمار می آید.

علاوه بر این امر؛ موقعیت جغرافیایی کشورمان که از شمال با دریای کاسپین و از جنوب با تکیه بر دسترسی به خلیج فارس و دریای عمان؛ قابلیت و فرصت ارتباطات فراساحلی و بین المللی را برای کشورهای عضو اتحادیه مزبور در زمینه های مختلف حمل و نقلی و ترانزیت کالا، خدمات و همچنین سوآپ نفت، گاز و.... فراهم می کند. فی الواقع در این ارزیابی استان گیلان نقطه ثقل این ارتباطات محسوب می شود، موضوعی که به جایگاه ویژه آن در تجارت ایران با اوراسیا اعتبار متمایزی در سطح ملی و بین المللی بخشیده است.

آنچه در خصوص پژوهش پیش روی حائز اهمیت قلمداد می شود رویکرد دولت ایران و روسیه در خصوص تفویض برخی اختیارات به استان های مرزی با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. موضوعی که در پی افزایش دامنه و گستره تحریم های غرب علیه روسیه در پی جنگ این کشور با اوکراین، بر اهمیت توسعه روابط دو کشور در قالب این اتحادیه و در چارچوب روابط دو جانبه افزوده است. در همین راستا استان گیلان با بهره مندی از ظرفیت های متنوعی همچون نزدیکی به پایتخت و قطب های تولیدی-صنعتی کشور در استان های همجوار خود؛ برخورداری از گمرکات

فعال در انزلی، منطقه آزاد انزلی و منطقه ویژه اقتصادی آستارا؛ وجود مسیرهای ارتباطی دریایی در قالب بنادر انزلی، کاسپین و آستارا، جاده ای (مرز زمینی بندر آستارا)، امکان مبادله هوایی (فرودگاه سردار جنگل رشت) و ریلی (با اتصال بندر کاسپین و انزلی به خط ریل سراسری در رشت و در نهایت طرح ریلی آستارا) در کنار مراودات چند صد ساله که به تجار و بازرگانان گیلانی، آشنایی با فرهنگ تجاری کشورهای حاشیه دریای خزر به ویژه روسیه را عطا می کند.

براین اساس زمانی که فرصت های پیش گفته استان گیلان با مزیت برخورداری از منطقه آزاد انزلی، جایگاه برتر این استان در صنعت گردشگری، تولید و فرآوری تنوع گسترده ای از محصولات کشاورزی، شیلاتی، صنعتی، و... نقش محوری اتاق بازرگانی استان در امور تجاری با اوراسیا (براساس آمار گمرکات کشور) و وجود سرای تجاری ایرانیان در آستراخان که با مدیریت اتاق بازرگانی گیلان ایجاد شده، تجمیع گردد؛ گیلان را که همواره ایفاگر نقش دروازه ورود ایرانیان به روسیه و اوراسیا و برعکس را ایفا می کرده؛ به مرکز ثقل مناسبات کالایی دو طرف و ترانزیت کالایی کشورهای اوراسیا با جنوب خلیج فارس و اقیانوس هند از طریق کریدورهای جاده ابریشم جدید، چین، قزاقستان و ایران و شمال جنوب که دو مسیر اصلی آن از این استان عبور می نماید، تبدیل می کند. لذا گسترش زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و رفع موانع نرم افزاری تجارت با اوراسیا در گیلان به توسعه و ارتقاء هرچه بیش تر روابط ایران با اوراسیا منجر خواهد شد.

در نتیجه پژوهش کنونی براساس ظرفیت ها، مزیت ها و چالش های کنونی، فرصت های پیش روی ایران و اوراسیا با محوریت استان گیلان را در قالب یک طرح تحقیقی-تحلیلی با رویکرد آسیب شناسی و آینده پژوهانه در چارچوب تحقیقی میان رشته ای با تکیه بر نظریات روابط بین الملل، ژئوپلیتیک و اقتصاد سیاسی مورد مطالعه قرار می دهد و با عنایت به نظریات علمی، اطلاعات آماری، مستندات حقوقی-قانونی-قراردادی فی مابین ایران و کشورهای عضو، و تجزیه و تحلیل پرسشنامه علمی استخراج شده از پژوهش های صورت گرفته، افق های آینده روابط را براساس توانمندی های گیلان زمین ترسیم و پیشنهادات لازم را جهت بررسی و اجرا تقدیم حضور می دارد.

فرضیه و سؤال تحقیق:

فرضیه تحقیق براین امر بنا نهاده شده که باتوجه به ظرفیت ها و توانمندی های مختلف و موقعیت ژئواستراتژیک و ژئو اکونومیک استان گیلان، افزایش و توسعه زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و همچنین رفع موانع نرم افزاری در استان به توسعه و ارتقاء هرچه بیش تر روابط ایران با این اتحادیه منجر خواهد شد.

سؤال اصلی این است که آیا افزایش و توسعه زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و همچنین رفع موانع نرم افزاری استان گیلان، در مسیر گسترش مناسبات ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نقش محوری برخوردار می باشند؟ این اثرگذاری در چه میزانی است؟

سؤالات فرعی:

- (۱) موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک در استان گیلان چه جایگاهی در گسترش روابط ایران و اوراسیا دارند؟
- (۲) مهم ترین مزیت‌های گیلان در توسعه روابط جمهوری اسلامی ایران با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا چیست؟
- (۳) چرا به رغم ظرفیتهای کم نظیر گیلان در توسعه روابط با اوراسیا سهم این استان در تجارت با این کشورها با اجرایی شدن توافق افزایش مستمر نداشته است؟
- (۴) میزان اثرگذاری سیاست خارجی و داخلی کشور به همراه اثرات تحریمی و اثرات رقابتی کشورهای رقیب ایران در زمینه تحقق اهداف توسعه ای روابط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا چگونه ارزیابی می شود؟

پیشینه تحقیق:

در خصوص ابعاد مختلف، فرصت‌ها، چالش‌ها و مزیت‌های همکاری ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا مقالات و تحقیقات گسترده و متنوعی تا کنون صورت گرفته؛ اما وجه تمایز تحقیق پیش روی جامعیت و بررسی همه مولفه‌های موثر در دو قالب کلی سخت افزاری و نرم افزاری از یک سوی و تمرکز پژوهش بر شاخص‌های متنوع استان گیلان در این زمینه می باشد. این مهم زمانی اهمیت مضاعفی پیدا می کند که توجه داشته باشیم که گیلانیان از مزیت‌های رقابتی و نسبی متنوعی در راستای ایفای نقش محوری به منظور توسعه مراودات کشورمان با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا برخوردار بوده و به عبارتی دقیق، تحقیق پیش روی یک تحقیق علمی کاربردی است که می تواند در مسیر بهره برداری حداکثری از فرصت‌ها و تبدیل چالش‌ها به فرصت‌های جدید برای مناسبات بین المللی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران از آن استفاده نمود.

معرفی ادبیات تحقیق و کلید واژه ها:

مهمترین کلید واژه های مورد استناد در این پژوهش مشتمل بر کلمات جهانی شدن؛ منطقه گرایی؛ ترانزیت؛ تجارت ترجیحی؛ کریدور شمال جنوب؛ اتحادیه اقتصادی اوراسیا و استان گیلان است که در ادامه به تبیین تعاریف مورد نظر این تحقیق از هر کدام از موارد صدرا اشاره به منظور رسیدن به فهم مشترک از نگاه و شیوه تحقیق در حال استفاده، پرداخته می شود.

۱- جهانی شدن (Globalization)

جهانی شدن یا Globalization عبارت از روندی چند بعدی است که وابستگی متقابل میان منطقه های مختلف جهان و جنبه های گوناگون زندگی اجتماعی را به وجود می آورد. تعادل های نسبی درونی و گوناگونی های تمام جامعه، اعم از بسیار پیشرفته و عقب مانده در این روند عمیق زیرورو می شود. (وحید. ۱۳۷۶. ۵۲)

رولند رابرتسون جهانی شدن را پدیده تازه ای نمی داند و آن را یکی از مراحل تاریخی فشرده و پیچیده شدن جهان در نظر می گیرد. به نظر وی، دوره های پنج گانه تاریخی، که به جهانی شدن در عصر فعلی منتهی گردیده، از اوایل قرن نهم/ پانزدهم در اروپا آغاز و با شدت یافتن در طی زمان، کل جهان را دربر گرفته است. (منشی پوری. ج ۱. ۵۲۷۹)

جیمز میتلمن نیز در مورد خاستگاه جهانی شدن به سه نظریه اشاره کرده است. طبق نظریه نخست، جهانی شدن به دوران پیدایش تمدنها برمی گردد، یعنی به حداقل پنج هزار سال قبل. آشنایی افراد با یکدیگر از طریق فتوحات، تجارت و داد و ستد و مهاجرت، جهان را به مکان کوچک تری مبدل ساخت. شهرنشینی و ادیان نیز نقش مهمی در این روند ایفا کردند. طبق نظریه دوم، جهانی شدن ریشه در پیدایش سرمایه داری در اروپای قرن شانزدهم میلادی دارد. یعنی تحولات چشمگیر در زمینه رابطه نیروی کار و سرمایه به همراه نوآوریهای گوناگون در زمینه فناوری، سرمایه داری را قادر ساخت تا کل کره زمین را فراگیرد. بر اساس نظریه سوم نیز جهانی شدن تنها شکل جدیدی از نظام سرمایه داری است که تحت تأثیر تحولات اقتصادی در نظام بین المللی به ویژه پس از دهه ۱۹۷۰/۱۳۵۰ش، به شکل فعلی درآمده است. از این رو، وی مرحله نخست جهانی شدن یعنی دوران پیش از قرن شانزدهم/ دهم را جهانی شدن اولیه، دوران بعدی یعنی از پیدایش سرمایه داری تا اوایل دهه ۱۹۷۰/۱۳۵۰ش، را عصر جهانی شدن بینابینی و دوره سوم یعنی از اوایل ۱۹۷۰ میلادی تا زمان فعلی را زمان جهانی شدن تسریع یافته نامیده است. (Mittelman. 2000. 18-19)

گروهی از اندیشمندان دیگر نیز بر این باورند که جهانی شدن پدیده ای کاملاً جدید نیست؛ نخست آنکه جهانی شدن با دیگر نظریات اقتصادی (مانند نوین سازی، وابستگی متقابل و رشد و توسعه اقتصادی) مشترکات زیادی دارد. دوم آنکه بین نظریه جهانی شدن و برخی نظریات دیگر (مانند نظریه دهکده جهانی مارشال مک لوهان) شباهتهای زیادی وجود دارد. به اعتقاد مک لوهان، دستاوردهای بشر در زمینه ارتباطات الکترونیکی منجر به فشرده شدن زمان و مکان شده، به گونه ای که همه چیز هویت سنتی خود را از دست داده است. نظریه جان برتون مبنی بر جامعه جهانی نیز با جهانی شدن شباهت می یابد. به اعتقاد وی، نظام پیشین دولتها در حال منسوخ شدن بوده و بین بازیگران غیردولتی ارتباطات روزافزونی در حال شکل گیری است. (اسمیت و بیلینس. ۱۳۸۳. ۹-۱۰)

بک؛ نیز در تعریف جهانی شدن بین سه مفهوم جهانی بودن، جهانی گرایی و جهانی شدن تمایز قائل می‌شود. به اعتقاد وی، جهانی بودن به معنای زندگی کردن در یک جامعه جهانی است که در قالب آن حوادث و رخدادها، دیگر به نقطه خاصی محدود باقی نمی‌ماند و شکل جهانی می‌یابد. جهانی گرایی نیز به این مفهوم اشاره دارد که بازار جهانی آنقدر توانمند شده که می‌تواند جانشین هرگونه اقدام محلی یا ملی شود. جهانی شدن نیز اصطلاحی فراگیر است و به روندهایی اشاره دارد که از طریق آنها دولتها تحت تأثیر بازیگران فراملی با قدرتها و گرایش ها و هویت‌های متعدد، تضعیف و در یکدیگر ادغام می‌شوند. جهانی شدن را می‌توان روند تغییر تکاملی قلمداد کرد که با پیشرفت فناوری و علم در عصر نوین شکل می‌گیرد. (منشی پوری، همان. ۵۲۷۹)

آنتونی گیدنز جهانی شدن را از پیامدهای روند نوین سازی در نظر می‌گیرد و آن را تشدید مناسبات اجتماعی در سطح جهان می‌خواند که نقاط دور را به یکدیگر متصل می‌سازد؛ به گونه‌ای که حوادث یک نقطه از جهان تحت تأثیر حوادث نقطه‌ای دیگر با کیلومترها فاصله، شکل می‌گیرد. دیگر تحلیلگران تلاش نموده‌اند تعریفی جامع و مشابه از جهانی شدن ارائه دهند: «جهانی شدن به تکرار پیوندها و ارتباطات درونی بین دولتها و جوامع برمی‌گردد که نظام جهانی کنونی را شکل می‌دهد. جهانی شدن بیانگر روندی است که از طریق آن، حوادث، تصمیمات و فعالیتها در یک قسمت از جهان پیامدهای مهمی برای افراد و جوامع در بخشهای دوردست کره زمین به همراه دارد.» آنها همچنین دریافته‌اند که جهانی شدن دارای دو پدیده مجزا است؛ یعنی، دامنه یا گستره و شدت یا عمق جهانی شدن بیانگر یک روند می‌باشد که اغلب کره زمین را فرا می‌گیرد و دامنه فعالیت آن جهانی است. در این بستر، معانی ضمنی مفهوم جهانی شدن بر مکان نیز دلالت می‌کند (سیاست جهانی: جهانی شدن و دولت - ملت. ۶۴)، جوزف نای و رابرت کوهن نیز فهم جهانی شدن را در گرو تعریف مفاهیمی چون وابستگی متقابل و به‌ویژه جهانی گرایی می‌دانند. آنها جهانی گرایی را به انواعی چون جهانی گرایی اقتصادی، نظامی، زیست محیطی و اجتماعی و فرهنگی تقسیم می‌کنند و اهمیت یافتن بحث جهانی شدن را با اهمیت یافتن ابعاد متعدد جهانی گرایی مرتبط می‌دانند. (همان. ۱۹۱-۱۹۳)

یکی از مهم‌ترین نیروهای محرک پدیده جهانی شدن، انقلاب فناوری ارتباطات و اطلاعات بوده است. نخستین تأثیر این انقلاب، پدیده همگرایی است که نشان دهنده ارتباطات روزافزون و تنگاتنگ بین اقتصاد بخش های گوناگون جهان است که در آن شرکتها و صنایع کشورهای مختلف به‌طور مستمر به مبادلات تجاری می‌پردازند و این ارتباطات را مرزهای ملی و موانع تجاری محدود نمی‌کنند. فناوری ارتباطات و اطلاعات، بر رقابت پذیری یک کشور در دو سطح اقتصادی خرد و کلان تأثیر می‌گذارد، قدرت تولید را در بخش تولید، مدیریت و خدمات تقویت می‌کند و نوعی آزادی اقتصادی ایجاد می‌نماید که منجر به توسعه زیر ساختها خواهد شد. (هریسون، ۱۲۷ و ۱۳۷)

از بُعد اقتصادی نیز گروهی بر این باورند که نوعی اقتصاد فراملی و نوع جدیدی از تقسیم کار بین‌المللی در حال شکل‌گیری است که اقتصادهای ملی را در درون خود هضم می‌کند. اما برخی دیگر معتقدند که تعاملات اقتصادی فعلی در بهترین حالت فقط منجر به شکل‌گیری بلوکهای اقتصادی منطقه‌ای خواهد شد. به علاوه، تعدادی از صاحب‌نظران آن را نوعی امپریالیسم جدید در نظر گرفته‌اند که بی‌عدالتی را در بین کشورها افزایش می‌دهد. (هلد و مک‌گرو، ۱۳۸۸. ۱۸-۲۷؛ Hafman.2002.30)

بررسی برخی از تعاریف جهانی شدن نشان می‌دهد که صاحب‌نظران به این مفهوم با دو رویکرد کلی نگریسته‌اند: عده‌ای آن را به صورت یک روند (فرآیند) در نظر می‌گیرند و برخی دیگر آن را به صورت یک برنامه. طبق تعریف دوم، جهانی شدن طرح و برنامه تدوین شده قدرتهای غربی، به ویژه آمریکا، برای سلطه همه جانبه اقتصادی، سیاسی و

فرهنگی بر کشورهای جهان سوم است. برخی از صاحب‌نظران معتقدند که جهانی شدن پیامدهای جدی برای محیط زیست و ثبات اقتصاد جهانی به همراه داشته و به علاوه تاکنون در خدمت مردم فقیر جهان نبوده است. آنها بر این باورند که بخشی از این مشکلات و نابرابری اقتصادی ناشی از عملکرد سازمانهای اقتصادی بین‌المللی، مانند صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی و سازمان تجارت جهانی است که مدیریت این نهادها بیشتر زیر نظر و در خدمت کشورهای پیشرفته صنعتی بوده تا کشورهای در حال توسعه. (منشی‌پوری. همان. ۵۲۷۹)

یکی از پدیده‌های بسیار قابل توجه دهه‌های اخیر در اقتصاد جهانی، در هم آمیزی و ادغام متزاید اقتصادهای ملی در اقتصاد جهانی است که آثار آن را می‌توان در افزایش بازرگانی بین الملل، جهانی شدن تولید و جریان سرمایه گذاری مستقیم خارجی (FDI) ملاحظه کرد. در نیمه دوم دهه ۱۹۸۰ متوسط رشد سالانه مبادله کالا در سطح جهان دو برابر رشد تولید جهانی بوده که این نسبت در نیمه اول دهه ۱۹۹۰ به سه برابر افزایش یافته است. سرمایه گذاری مستقیم خارجی نیز شاهد رشدی چشمگیر بوده و در سال ۱۹۹۷ به ۴۰۰ میلیارد دلار بالغ گردیده که هفت برابر میزان آن در دهه ۱۹۷۰ است. انتقالات پرتفوی و دیگر اشکال کوتاه مدت سرمایه نیز از رشدی اساسی برخوردار گردیده و در ابتدای قرن بیست و یکم میزان ناخالص این جریانات سرمایه ای به بیش از ۲ تریلیون دلار در سال رسیده که تقریباً ۳ برابر مقدار آن در دهه ۱۹۸۰ می باشد. (گل محمدی. ۱۳۸۲. ۳۳) متعاقب مقررات زدایی در بازارهای مالی در سراسر جهان و تحول رو به گسترش تکنولوژی اطلاعات، بازارهای مالی نیز به سرعت آزادسازی شده اند و با بین المللی شدن روز افزون خدماتی چون بانکداری، بیمه، تبلیغات، حسابداری، ارتباطات و رسانه های همگانی الگوهای مصرف و تقاضا در سراسر جهان دگرگون گشته و با حضور گسترده شرکتهای چند ملیتی وسایل ادغام هر چه بیشتر در اقتصاد جهانی فراهم گردیده است. (همان. ۳۴)

اولین برداشت معمول از جهانی شدن اقتصاد، معنایی مترادف با "بین المللی شدن" است که رشد مبادلات و تعاملات بین المللی را مدنظر قرار می دهد. (همان. ۳۵-۳۴) در دومین کاربرد، جهانی شدن (اقتصاد) معادل "آزادسازی" ملاحظه شده است. در این نگرش، جهانی شدن به "فرایند حذف محدودیتهای تحمیل شده از ناحیه دولت بر روابط خارجی کشورها به منظور دستیابی به یک اقتصاد جهانی باز و بدون مرز اشاره دارد. به عبارتی دیگر، در این کاربرد، منظور از جهانی شدن فرایند ادغام در اقتصاد بین الملل می باشد. شواهدی از چنین جهانی شدن در دهه های اخیر را می توان در کاهش گسترده یا حتی حذف کامل موانع بر سر راه تجارت، محدودیتهای ارزشهای خارجی، کنترل سرمایه و نیز حذف روایید برای شهروندان برخی کشورها مشاهده نمود. (رجایی. ۱۳۸۲. ۶۰-۵۹)

صندوق بین المللی پول (IMF)، جهانی شدن را ((رشد وابستگی متقابل اقتصادی کشورها در سراسر جهان از طریق افزایش حجم و تنوع مبادلات کالا و خدمات و جریان سرمایه در ماوراء مرزها و همچنین از طریق پخش گسترده تر و سریعتر تکنولوژی)) تعریف می کند. (Clack. 1994) با توجه با تعاریف پیش گفته، جهانی شدن اقتصاد را می توان فرآیندی در نظر گرفت که در آن مرزهای اقتصادی میان کشورها هر روز کمرنگ تر می شود و تحرک روز افزون منابع، تکنولوژی، کالا، خدمات، سرمایه و حتی نیروی انسانی در ماوراء مرزها سهل تر صورت می گیرد و در نتیجه به افزایش تولید و مصرف در کشورها می انجامد.

براین اساس فرآیندهای جهانی شدن در زمینه‌های تولید کالا، حمل و نقل، ارتباطات و مبادلات مالی، توسعه یافته و به صورت آشکاری بر توسعه اقتصادی تأثیر گذاشته است. کشورها، مناطق و مراکز صنعتی برای توسعه، با حداقل ثابت نگاه داشتن ظرفیتهای اقتصادی خود، در حال رقابت‌اند. (نطق. ۱۳۷۸. ۲۲)

در نتیجه جهانی شدن یعنی گسترش و تعمیق پیوندها و وابستگی‌های متقابل در سطح جهان. اما در حوزه اقتصادی، جهانی شدن مفهوم خاصی دارد. در بسیاری از نظریه‌ها و تعاریف جهانی شدن بر عنصر اقتصادی این فرآیند تأکید شده و نظریه‌پردازان بسیاری، وجه غالب جهانی شدن را اقتصادی می‌دانند. از نظر تاریخی نیز تقدم و برتری به جهانی شدن اقتصادی تعلق دارد. فناوری نوین و نظام‌های سیاسی و اقتصادی جدید، از دانش و بینش غربی خلق و بازتولید شده و همه این نوآوری‌ها بر امید و آرزوی بهتری دامن زده است. امروزه در تمدن غربی، جهان غیر صنعتی وجود ندارد. در این تمدن همه در یک دهکده اقتصادی بسیار بزرگ که دارای ابعاد جهانی است، زیست می‌کنند. (کسمایی، ۱۳۷۰: ۱۰۱)

جهانی شدن اقتصاد یعنی اینکه فرآیند تولید و توزیع کالاها و خدمات در سطح جهانی و بدون توجه به مرزهای جغرافیایی سیاسی انجام می‌گیرد. باید متذکر شد جهانی شدن اقتصاد دو بعد دارد: بعد اول مفهوم گسترش جغرافیایی را دربر دارد. پس جهانی شدن اقتصاد، به‌طور فزاینده‌ای فضای جغرافیایی گسترده‌تری را اشغال می‌کند؛ در بعد دوم، جهانی شدن اقتصاد، مفهوم فزاینده‌ای را دارا می‌باشد که شدت فشرده شدن وابستگی‌ها، پیوندها و تعاملات بین اقتصادی را دربرمی‌گیرد. نتیجه وضعیت بالا این است که توان نظم بخشیدن به اقتصادهای ملی از بین می‌رود و نظام اقتصادی جهانی جایگزین آن می‌شود. (اخوان زنجانی، ۱۳۸۱: ۷۲)

در طی سه دهه گذشته، اقتصاد جهان به‌طور قابل توجهی به سمت جهانی شدن حرکت کرده است. ادغام فزاینده اقتصادهای ملی در بازارهای جهانی، حجم و ماهیت جریان‌های منابع بین‌المللی را تغییر داده است. به‌دلیل اینکه گسترش تجارت جهانی در اصل به‌وسیله بخش بانکی تأمین‌کننده منابع مالی معاملات بین‌المللی، محدود می‌شود؛ مقیاس، رقابت‌پذیری و پراکندگی بازارهای مالی و بین‌المللی منابع مالی را از اقتصادهای کم درآمد به اقتصادهای پیشرفته‌تر جهت می‌دهد. جهانی شدن بازارهای بین‌المللی، هزینه‌های معاملاتی تجاری را برای کشورهایی که دارای دسترسی به بازارهای بین‌المللی می‌باشند، کاهش می‌دهد و به‌عکس هزینه‌ها را برای کشورهایی که از منابع جهانی شدن محرومند، بالا می‌برد. (تودارو، ۱۳۸۲: ۵۵۳-۵۵۴) بنابراین خصوصیات جهانی شدن اقتصاد را می‌توان به شکل زیر برشمرد:

۱. جهانی شدن بازارهای مالی
۲. جهانی شدن استراتژی شرکت‌ها در درون یک بازار رقابتی
۳. انتشار فن‌آوری همراه با فرآیند تحقیق و توسعه در سطح جهان
۴. شکل‌گیری الگوهای مصرف جهانی همراه با بازارهای مصرفی جهان
۵. جایگزین شدن توان نظم بخشیدن به اقتصاد ملی، توسط اقتصاد سیاسی جهانی
۶. کاهش نقش دولت-ملت در طراحی قانون‌های تدبیر جهانی
۷. افزایش شکاف‌های طبقاتی در درون جوامع، اعم از توسعه‌یافته یا در حال توسعه
۸. حاشیه‌ای‌تر شدن جوامع کمتر توسعه‌یافته
۹. برتری سرمایه نسبت به نیروی کار و در نتیجه، تضعیف یا به‌طور دقیق‌تر، قدرت‌زدایی از تشکلات صنفی و کسانی که فاقد سرمایه‌اند و به‌شکلی در نوک پیکان تحولات سرمایه‌داری قرار نگرفته‌اند.

در اقتصاد جهانی شده (از لحاظ نظری) انتظار می‌رود، همچنان که ارزش واقعی متغیرهای کلیدی اقتصادی (تولید، قیمت‌ها، دستمزدها و نرخ‌های بهره) به رقابت جهانی پاسخ می‌دهند، نیروهای بازار جهانی بر شرایط اقتصادی ملی برتری یابند. الگوهای جهانی شدن اقتصادی معاصر، شبکه‌های نیرومند و پایداری را در سراسر مناطق اصلی جهان به

یکدیگر مرتبط کرده‌اند. سرنوشت اقتصادی این شبکه‌ها به شدت به هم پیوسته است؛ اگر چه ممکن است اقتصاد جهانی به اندازه قوی‌ترین اقتصادهای ملی، یکپارچه نباشند، ولی به نظر جهانی‌گرایان، گرایش‌های موجود به روشنی به تشدید یکپارچگی در داخل و میان مناطق اشاره می‌کند؛ برای مثال فعالیت بازارهای مالی، سبب همگرایی در نرخ بهره میان نظام‌های اقتصادی اصلی شده، در حالی که نظام‌های نرخ ارز ملی، بر اساس اصل نرخ‌های شناور تنظیم یافته‌اند. (هلد و مک گرو. ۱۳۸۲. ۶۲ و ۷۴)

۲- منطقه گرایی (Regionalism)

منطقه گرایی در روابط بین المللی به گسترش قابل ملاحظه همکاریهای سیاسی و اقتصادی میان دولتها و سایر بازیگران در نواحی جغرافیایی خاصی اشاره دارد. اصولاً منطقه به صورت ترکیبی از عوامل نزدیکی جغرافیایی، درجه بالای تعاملات، چارچوب‌های نهادی و هویت‌های فرهنگی مشترک تعریف می‌گردد. در اکثر مواقع منطقه گرایی برحسب درجه انسجام اجتماعی (زبان، قومیت، فرهنگ، تاریخ و آگاهی از میراث مشترک) و انسجام سازمانی (وجود نهادهای رسمی منطقه ای) تجزیه و تحلیل می‌شود.

ادبیات مربوط به سیستم‌های منطقه ای در دهه ۶۰ قرن بیستم میلادی در رشته روابط بین الملل گسترش یافت. اما در دهه‌های بعد تا فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی نسبت به این ادبیات کم توجهی صورت گرفت. همان گونه که باری بوزان بیان کرده علت این کم توجهی این بود که جنگ سرد موجب توجه زیاد به سطح نظام جهانی و بی توجهی به تنوع‌های موجود در میان سیستم‌های گوناگون منطقه ای شده بود. (Buzan, 2006, 35-45) در نظریه‌های روابط بین الملل و جغرافیای سیاسی؛ منطقه به عنوان پیوستگی متقابل تعدادی از کشورها اطلاق می‌شود که از جهت جغرافیایی و فرهنگی متجانس می‌باشند. به عبارت دیگر، تعدادی از کشورها از طریق تأسیس یک نهاد منطقه ای و همکاری در حوزه‌های مختلف به ایجاد و گسترش هویت مشترک مبادرت می‌نمایند. بیشتر صاحب نظران معیار قرابت جغرافیایی را جزو ارکان اصلی هر تعریفی از منطقه به شمار می‌آورند. در ادبیات روابط بین الملل، منطقه بودن استثناء شامل سرزمینهای چندین کشور می‌شود که به علت پیوندهای جغرافیایی مشترک به یکدیگر مربوط شده‌اند. (قوام. ۱۳۸۸، ۸۵-۷۸)

در مجموع منطقه را می‌توان در چارچوب یکی از اشکال و الگوهای زیر تعریف کرد:

۱- منطقه را می‌توان به عنوان واحدی جغرافیایی در نظر گرفت که حدود آن کم و بیش بر پایه مرزهای فیزیکی و مختصات اکولوژیک تعیین می‌شود. چنانکه گفته می‌شود محدوده اروپا حد فاصل اقیانوس اطلس و کوه‌های اورال را در بر می‌گیرد.

۲- منطقه را می‌توان به مثابه یک نظام اجتماعی متشکل از روابط فرا محل و فراملی گروه‌های انسانی به شمار آورد. در این نگرش، بستر مناسبی برای پیدایش مجموعه‌های امنیتی (به مفهوم درهم تنیدگی امنیت واحدهای تشکیل دهنده منطقه) فراهم می‌شود. اتحادیه اروپا را می‌توان مصداق خوبی در این باره عنوان کرد.

۳- منطقه را می‌توان در قالب همکاریهای سازماندهی شده در زمینه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در نظر گرفت. در این رویکرد، منطقه به عنوان مجموعه‌ای از کشورها تعریف می‌شود که عضو رسمی یک سازمان منطقه ای می‌باشند. مانند منطقه ای که کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (اکو ECO) در آن فعالیت می‌کنند.

این درحالی است که از لحاظ جغرافیایی سیاسی و انسانی به سرزمین این کشورها، منطقه اطلاق نمی شود. (حاجی حسینی، ۱۳۷۵، ۴-۳)

در ادبیات روابط بین الملل، منطقه گرایی هنگامی دارای کاربردی می باشد که براساس آن دولتهای واقع در یک منطقه جغرافیایی با علایق مشترک از طریق سازمان های منطقه ای با یکدیگر همکاری نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند. در همین راستا منطقه گرایی اقتصادی را تمایل گروهی از کشورها در یک محدوده جغرافیایی مشخص برای همگرایی اقتصادی بین خود تعریف کرده اند که از اولین نشانه های آن، انعقاد موافقتنامه های ترجیحی و رشد میزان تجارت و سرمایه گذاری بین آنها و در نهایت، تشکیل یک بلوک اقتصادی است.

برجسته شدن مسائل اقتصادی پس از فروپاشی شوروی و چرخش مولفه های قدرت ملی از نظامی به اقتصادی موجب گردید تا مسائل اقتصادی و همچنین توسعه آن در صدر توجهات سیاستمداران قرار گیرد؛ به گونه ای که برای دستیابی به چنین اهدافی حتی حاضر به انتقال قسمتی از قدرت خود به نهادها و یا سازمانهای بین المللی شده تا کشور خود را در مسیر رشد و بالندگی اقتصادی قرار دهند. در نتیجه از دهه های آخر قرن بیستم به این سو همکاریهای اقتصادی کشورها به شکلی متفاوت در قالب منطقه گرایی های نوین و یا عضویت در سازمانها و نهادهای بین المللی نمود یافته و در راستای آن میزان همکاری میان کشورها در حوزه های مختلف نیز گسترش یافت؛ به گونه ای که با توجه به شعله ورشدن روند جهانی شدن و وابستگی متقابل کشورها به یمن پیشرفت های تکنولوژیکی و پیدایش موج جدیدی از علوم اطلاعاتی و انفورماتیک، دیگر دولتها بدون تعامل با یکدیگر قادر به رفع نیازمندیهای خود در عصر پیشرفت تکنولوژی نبوده و نخواهند بود. لذا حیطه همکاری آنان نیز در قسمت های مختلف گسترش و از حوزه ای به حوزه دیگر تسری می یابد. همین تسری نیز خود موجب شکل گیری نهادها و سازمانهای جدید منطقه ای، فرامنطقه ای و جهانی می گردد که آنها نیز می توانند زمینه ساز پیدایش نهادهای دیگری باشند و امور همکاری میان کشورها را تنظیم نمایند. (توحیدفام، طهرانی زاده، ۱۳۸۸، ۶۷)

به عبارت دیگر، همکاری متقابل چند دولت واقع در یک حوزه جغرافیایی که دارای هدفهای مشترکی باشند مصداق منطقه گرایی است. منطقه گرایی معمولاً به سه شکل تجلی می یابد.

الف- سازوکارهای اتحاد نظامی مثل ناتو

ب- اتحادیه های اقتصادی مثل آسه آن

ج- گروه بندی های سیاسی از قبیل اتحادیه عرب (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۸۸، ۱۰۷)

از لحاظ تاریخی، منطقه گرایی را می توان به دو نوع مشخص سنتی و مدرن تقسیم نمود. این تفاوتها برای بررسی روند منطقه گرایی حائز اهمیت است، چراکه مقایسه اتحادیه قدیم و جدید با افق دید بلندتر و به گونه ای موثرتر امکان پذیر می سازد. تفاوتهای این دو، را در موارد زیر می توان برشمرد:

۱- منطقه گرایی سنتی (کلاسیک) اصرار خاصی بر برخی اهداف تک بعدی (از قبیل اهداف امنیتی یا بعضی مسائل اقتصادی) وجود داشت در حالی که منطقه گرایی به شکل جدید بسیار فراگیر بوده و اصولاً فرآیندی چند بعدی است در صورتی که اهدافی چون توسعه اقتصادی، تجاری، زیست محیطی، سیاسی، اجتماعی و امنیتی را در آن واحد در بر می گیرد.

۲- در گذشته منطقه گرایی محدود به روابط میان دولت ها بود. درحالیکه منطقه گرایی نوین بازیگران غیردولتی (نهادها، سازمانها و جنبش ها) را نیز در بر می گیرد. این دسته از بازیگران که اقدامات آنها را در سطوح مختلف نظام بین الملل اعمال می کند، نقش مهمی در منطقه گرایی نوین ایفا می کنند.

۳- در گذشته منطقه گرایی روندی بود که از بالا و معمولاً با مداخله یک قدرت بزرگ شکل می گرفت. منطقه گرایی جدید فرآیندی چند بعدی است که در آن همکاری دولت ها برای مقابله با مشکلات داخلی، منطقه ای و جهانی ضروری است.

۴- تعاملات منطقه ای در گذشته بیشتر درون گرایی و توأم با بی اعتمادی نسبت به متحدان بود، در شرایطی که برون گرایی و اعتقاد به وابستگی متقابل اقتصادی و امنیتی، ویژگی روند جدید منطقه گرایی است.

۵- نوع سنتی منطقه گرایی در فضای نظام دو قطبی شکل گرفته بود، ولی شکل جدید این روند در بستر نظام چند منظومه ای نمود می یابد که از جهاتی امر منطقه گرایی را سهل و از جهاتی دیگران را ممتنع نموده است. (بدرالزمان شهبازی، ۱۳۸۷، ۴۵-۳۸)

فواید منطقه گرایی را می توان از این قرار بیان کرد:

۱- مزایای تجاری:

ترتیبات منطقه ای با لغو محدودیت های تجاری، نظام هماهنگ تعرفه های گمرکی و غیره، زمینه مساعدی را برای تولید در مقیاس کلان و فروش در بازار منطقه به وجود می آورد و بستر مناسبی را برای رشد اقتصادی پویای منطقه فراهم می کند. در این میان تعرفه ها و حمل و نقل نقش بسزایی در قابلیت رقابت کالاها و خدمات در بازارهای مختلف دارد. در پیمانهای تجاری منطقه ای این دو هزینه تعیین کننده در قدرت رقابت، به لحاظ توافق میان کشورهای منطقه و فاصله نزدیک تر این کشورها به هم به حداقل ممکن می رسد و لذا تولیدکنندگان از قدرت و رقابت بیشتری برخوردار می شوند.

در همین زمینه دسترسی تولیدکنندگان خارج از بلوک به بازارهای منطقه، به لحاظ موانع تعرفه ای و غیر تعرفه ای و هزینه رو به افزایش حمل و نقل در مسافت های طولانی، دشوارتر می شود. از سوی دیگر، روند سرمایه گذاری در کشورهای بلوک که در قالب یک پیمان تجارت منطقه ای از بازاری مطمئن و در دسترس برخوردارند رو به افزایش می گذارد. به عبارت دیگر ترتیبات تجاری منطقه ای خود عاملی برای تشویق سرمایه گذاری و ایجاد فرصتهای شغلی تازه محسوب می شود. از همین رو، کشورهای درگیر در یک پیمان منطقه ای با استفاده از استعدادها و توانمندی های اقتصادی خود و توجه به مزیت های نسبی موجود و قابل خلق در چارچوب تجارت منطقه ای به سمت تولید کالاهای خاص برای عرضه در بازار منطقه ای گام بر می دارند. همچنین در طول زمان تخصص های ویژه ای در هر یک از کشورهای متعهد بروز می کند که از توان رقابت کافی در بازار نیز برخوردار می شوند.

از این رو پیمانهای منطقه ای قانند در تقسیم کار بین المللی نقش اساسی ایفا کنند. کارشناسان تجارت بین الملل، منطقه گرایی را بندرگاهی امن و به منزله ابزاری برای رویارویی با فراز و نشیب های بازارهای جهانی تلقی می کنند. آنها همچنین منطقه گرایی را دریچه ای برای اصلاحات خط مشی های داخلی می دانند. از سوی دیگر هنگامی که یک موافقتنامه تجاری منطقه ای شکل می گیرد، یا تعمیق پیدا می کند، هزینه های فرصت خارج ماندن از آن برای دیگر کشورها افزایش می یابد. زیرا کشورهای عضو در بلوک تجاری مورد نظر از مزایای خاص بازرگانی بهره مند می شوند که قدرت رقابت آنها را در بازار افزایش می دهد و لذا دیگر تولیدکنندگان در کشورهای خارج از این توافقنامه ها با دشواری رقابت در بازار منطقه مورد نظر روبه رو می شوند. هر اندازه این بازار بزرگتر و از قدرت خرید قویتر برخوردار باشد، هزینه فرصت خارج ماندن از آن بیشتر خواهد بود به ویژه آنکه بخشی از این بازار از قبل در اختیار صادر کنندگان خارج از منطقه باشد. به عبارتی دیگر، برای کشورهای خارج از ترتیبات تجارت منطقه ای ورود به بازار منطقه یا حفظ سهم گذشته از بازار مشکل تر خواهد شد. به این ترتیب، منطقه گرایی تأثیرات اقتصادی و تجاری فزاینده ای دارد که در حال حاضر دور ماندن از آن توجیه اقتصادی ندارد. (دیوید ریکاردو، ۱۳۷۴، ۶۳-۵۸)

۲- محافظت و بیمه شدن:

روش دیگری که موافقتنامه تجارت منطقه ای در رفاه اعضای آن می توان موثر باشد، فراهم کردن بیمه در برابر وقایع احتمالی آینده، حداقل برای یکی از آنها ارزیابی می شود. ممکن است کشورهای کوچکتر یک منطقه به دنبال پیوستن به یک موافقتنامه تجارت منطقه ای باشند تا در مقابل یک جنگ تجاری، که آنها احتمالاً بازندگان اصلی آن خواهند بود، بیمه شوند. انگیزه دیگر برای پیوستن به یک موافقتنامه تجارت منطقه ای می تواند به دست آوردن بیمه در برابر یک شرط تجاری قوی، که ممکن است مقتدرانه شرایط آن را تحمیل کند، باشد. این موارد به راحتی می تواند در متن یک موافقتنامه تجارت منطقه ای گنجانده شود.

۳- امنیت سیاسی:

از سوی دیگر کشورها ممکن است نسبت به تهدیدهای بالقوه و بالفعل از سوی کشورهای ثالث، از طریق ایجاد موافقتنامه های منطقه ای واکنش نشان دهند. به عنوان مثال، در این ارتباط گفته می شود که شورای همکاری خلیج فارس تا حدودی در واکنش به تهدیدهای بالقوه قدرتهای منطقه ایجاد شده است. یا انجمن آهن و فولاد اروپا در سال ۱۹۵۱ و جامعه اقتصادی اروپا در سال ۱۹۵۷ برای تقلیل تأثیرات جنگ در اروپا شکل گرفتند. همچنین سازمانهای همکاری های ملل آسیای جنوب شرقی (ASEAN) برای کاهش تنش های موجود بین کشورهای مالزی و اندونزی و تهدید کمونیسم و سرانجام مرکوسور که یک موافقتنامه تجارت منطقه ای بین کشورهای برزیل، آرژانتین، پاراگوئه و اروگوئه است، برای کاهش تنش های موجود بین کشورهای آرژانتین و برزیل که در واقع یک تهدید جدی برای اقتصاد و تجارت منطقه به حساب می آید، شکل گرفتند. مطالعات موجود نشان می دهد که حتی سازمان همکاری های اقتصادی آسیا و اقیانوسیه (APEC) و بازار کشورهای مرکزی (CACM) نیز در ابتدای شکل گیری چنین رویکردی داشتند. (Buzan, 2008, 35-45)

۴- قدرت چانه زنی:

تمایل به افزایش قدرت چانه زنی در برابر طرف ثالث (شرکای سیاسی و تجاری خارج از بلوک) معمولاً به عنوان یکی دیگر از دلایل گرایش کشورها به سمت همگرایی های منطقه ای مطرح می شود. دلیل نهفته در این مسئله است که در واقع کشورها به صورت گروهی از قدرت چانه زنی بالاتری نسبت به حالت انفرادی برخوردار می باشند. به این ترتیب، موافقتنامه تجارت منطقه ای روش مناسبی برای هماهنگ کردن مواضع آنها است. به عبارت دیگر، این امر می تواند هزینه های معامله برای رسیدن به موقعیت بهینه در مذاکرات تجاری را کاهش دهد. همچنین کشورها ممکن است خواهان پیوستن به یک موافقتنامه تجارت منطقه ای موجود باشند تا قدرت چانه زنی خود را با اعضای حاضر افزایش دهند. آشکارترین مثال در این مورد تمایل فزاینده بیشتر کشورهای عضو توافقنامه پیشین تجارت آزاد اروپا (EFTA) برای عضویت در اروپا است. (والرشتاین، ۱۳۸۸، ۱۱۵-۱۱۱)

۵- ابزار هماهنگی:

تبیین دیگری که از دیدگاه اقتصاد سیاسی برای منطقه گرایی قابل ارائه است، اینکه موافقتنامه های مذکور به عنوان ابزار هماهنگ کننده سیاستهای تجاری، برای کشورهایی که بر منافع آزادسازی اصرار می ورزند، ایفای نقش می کنند. مجدداً این سؤال مطرح می شود که چرا باید موافقتنامه های تجارت منطقه ای ابزار هماهنگی بهتری در مقایسه با موافقتنامه های چندجانبه نظیر سازمان تجارت جهانی باشند؟ در پاسخ گفته می شود، از آنجا که یکی از نگرانی های موجود در ارتباط با پیامدهای تجارت آزاد وجود عدم اطمینان است، بدین معنی که برندگان اصلی آزاد سازی تجاری چه کشورهایی خواهند بود، این عدم اطمینان درخصوص موافقتنامه های منطقه ای کمتری است. (سازمند، ۱۳۸۸، ۲۴۸-۲۴۵)

۶- دریافت و توزیع اطلاعات:

در دنیای ارتباطات، اطلاعات نقش محوری در برنامه ریزی های ملی ایفا می کند. اکثر سازمانهای منطقه ای با جمع آوری و پردازش اطلاعات مورد نیاز برای برنامه ریزی های ملی و بین المللی دسترسی بهتری پیدا می کنند.

۷- نقش تریبونی:

به این معنی است که برخی دولتها، خصوصاً دولتهای مخالف وضع موجود از سازمانهای منطقه ای به عنوان تریبونی جهت طرح نظریات خود بهره برداری می نمایند و به این ترتیب به مواضع خود مشروعیت بین المللی می دهند. در این خصوص می توان به اقدامات ایران بعد از انقلاب اسلامی در استفاده از تریبون سازمان کنفرانس اسلامی و دی هشت جهت طرح دیدگاههای خود اشاره کرد. (سازمند، ۱۳۸۸، ۶۵-۵۴)

با توجه به نکات ارائه شده این سؤالات مطرح می شود که ارتباط منطقه گرایی و جهانی شدن چگونه است؟ آیا این دو پدیده با یکدیگر مربوط می باشند؟ آیا متضاد یکدیگر بوده یا اینکه هم پوشان هستند؟ اگر در ارتباط با یکدیگر عمل می کنند، چگونه یکدیگر را تحت تأثیر قرار می دهند؟ و بالاخره اینکه جهانی شدن چقدر در تحول در نظریه های منطقه گرایی مؤثر است؟ در پاسخ به این سؤالات، سه گزینه در مورد رابطه متقابل بین جهانی شدن و منطقه گرایی به ویژه در بعد اقتصادی مطرح می شود (کاویز، ۱۹۹۸، ۶)

نخست: منطقه گرایی به عنوان بخشی از جهانی شدن

موافقین این رویکرد بر این باورند که امروزه منطقه گرایی یک نیروی قوی در فرآیند جهانی شدن است. اگر جهانی شدن به عنوان تراکم و به هم فشردگی زمانی و مکانی روابط در عرصه بین المللی معنی شود، منطقه گرایی را می توان جزیی از این فرآیند به شمار آورد. (Mittelman, Cox. 1996. 189)

موافقین این رویکرد با استفاده از شواهد تاریخی استدلال خود را مطرح می کنند. از نظر آنها همگرایی منطقه ای در اشکال مختلف آن، صدها سال وجود داشته است. در قرن بیستم دو موج عمده منطقه گرایی شکل گرفت. پس از جنگ جهانی دوم، تجارت بین الملل چالشها و تحولات چشمگیری را پشت سر گذاشت. سر برآوردن آمریکا به عنوان یک قدرت اقتصادی، دسترسی این کشور را به بازار سایر کشورها ضروری ساخت. از سوی دیگر، اوضاع اروپای بعد از جنگ، نظام جدید تجاری را اقتضاء می کرد. از این رو تماسها و رفت و آمدهای بسیاری به منظور بازسازی تجارت، سیاستگذاری و برنامه ریزی در این زمینه در میان آمریکا و اروپا (انگلستان) صورت گرفت. نتیجه این گفتگوهای سیاسی-اقتصادی تأسیس بانک بین المللی ترمیم و توسعه (بانک جهانی)، صندوق بین المللی پول و نیز موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) در سال ۱۹۴۷ بود. تجربه تلخ جنگ، انگیزه قوی را در اروپا برای تأمین صلح پایدار در اروپای متحد به وجود آورده بود. ایجاد کمیسیون اقتصادی اروپا در ۱۹۴۷ یکی از دستاوردهای یکپارچگی اقتصادی و سیاسی اروپا به شمار می آمد. این کمیسیون یکی از اولین تجربه ها در ایجاد سازمانهای منطقه ای بود. تشکیل جامعه اقتصادی اروپا در دهه ۱۹۶۰ به رونق و تمایل کشورهای در حال توسعه به طرح های منطقه گرایی منجر شد.

انگیزه اصلی این بود که راهبرد صنعتی شدن از راه جایگزینی واردات در یک مقیاس بزرگتر اقتصادی اجرا شود. موافقتنامه های همگرایی منطقه ای در دهه های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ بسیار حمایت گرایانه و دخالت گرا بودند و با شکست رو به رو شدند. این طرح ها به موج اول منطقه گرایی معروف شدند.

از اواخر دهه ۱۹۷۰ سیاستهای اقتصادی و تجاری برون گرایانه در دستور کار سیاستگذاران اقتصادی قرار گرفت. در دهه ۱۹۸۰ تغییر نگرشی در خصوص تجارت بین الملل و رقابت به وجود آمد و موج دوم منطقه گرایی آغاز شد. اتحادیه اروپا نقش اساسی در جراحی مجدد این موافقتنامه ها از راه آغاز مذاکره با کشورهای اروپای شرقی، مرکزی، کشورهای جنوب مدیترانه و افزایش اعضاء برای تشکیل منطقه تجارت آزاد داشت. در آمریکا منطقه تجارت آزاد بین

ایالات متحده و کانادا (۱۹۸۸) با ورود مکزیک در سال ۱۹۹۴ به منطقه تجارت آزاد امریکای شمالی (نفتا) تبدیل شد. مرکوسور در سال ۱۹۹۱ تشکیل گردید و تلاش هایی برای ایجاد یک منطقه تجارت آزاد قاره امریکا انجام گرفت. در آسیا جامعه ملل جنوب شرق آسیا موسوم به آسه آن همکاریهای ۲۵ ساله سیاسی خود را در سال ۱۹۹۲ با ایجاد یک منطقه تجارت آزاد گسترش داد؛ در آفریقا اقدام های مناسبی مانند ایجاد بازار مشترک جنوب و شرق آفریقا (COMESA) که شمالی ترین نقطه قاره را نیز شامل می شد و همچنین جامعه توسعه جنوب آفریقا (SADC) انجام شد. همه این عوامل جریانهای منطقه گرایی در دهه ۱۹۹۰ را شکل داد، به گونه ای که روند مسلط این دهه را می توان منطقه گرایی دانست. بر اساس گزارش سازمان جهانی تجارت، روند منطقه گرایی بعد از پایان سرد شدت بیشتری پیدا کرد. اما این منطقه گرایی با منطقه گرایی بعد از جنگ جهانی دوم تفاوت اصولی دارد. جریانه یکپارچگی اقتصادی جهانی به گونه ای است که کشورها احساس می کنند برای ورود به اقتصاد جهانی، ورود به پیمان های منطقه ای می تواند تسهیل کننده باشد. بدین ترتیب منطقه گرایی هم اکنون یکی از شاخص های مهم اقتصاد جهانی است که سیطره خود را در سطح ملی تحمیل کرده است.

بنابراین، از نظر طرفداران این دیدگاه، منطقه گرایی یک ابزار سیاستگذاری اقتصادی حکومتها در سراسر قرن بیستم بوده است. در دهه آخر قرن بیستم، در حدود ۹۰ درصد کشورها به عضویت سازمان تجارت جهانی درآمدند و در همان حال دست کم در یکی از ترتیبات تجاری منطقه ای نیز حضور یافته اند. نکته دیگر اینکه منطقه گرایی جدید بسیار فراگیر شده و حتی در میان کشورهایی هم که در سطوح مختلف توسعه اقتصادی قرار دارند، گسترش یافته است. نیروهایی که امروزه سبب منطقه گرایی شده اند، بسیار متفاوت از موج اول آن هستند.

بنابراین، از این منظر منطقه گرایی جدید به عنوان جزئی از فرآیند جهانی شدن و نه به عنوان تلاش برای جایگزینی آن فرآیند، برآورد می شود. (Bowles.82)

دوم: منطقه گرایی به عنوان چالش یا پاسخی به جهانی شدن

طرفداران این رویکرد بر این باورند که از سال ۱۹۴۵ جهانی شدن اقتصاد جهانی پیشرفت قابل توجهی داشته و در حوزه های تجارت، تولید و مالی، جهان بسیار درهم تنیده و همگرا شده است. جهانی شدن بازارهای مالی همراه با تأثیر بر مدیریت اقتصاد ملی، اقتدار و حاکمیت همه دولت-ملتها را تضعیف کرده و در این فرآیند نیروهای بازار و شرکتهای چندملیتی فشارهایی را بر اقتصادهای ملی ایجاد می کنند و الگوهای جدید وابستگی متقابل بین دولتها را شکل می دهند. این امر سبب همگرایی عمیق تر و آزادسازی تجارت خارجی می شود. در واکنش به چنین فشارهایی، دولت-ملتها یا سعی می کنند خود را سازگار سازند و همسو با این فرآیند حرکت نمایند و یا سعی می کنند آن را به چالش کشیده و در اوضاع به وجود آمده، بلوکهای تجاری منطقه ای تشکیل دهند. بنابراین، واکنش منفی به پدیده جهانی شدن به شکل ایجاد بلوکهای تجاری منطقه ای نمود می یابد. به تعبیری گفته می شود منطقه گرایی به عنوان ابزار تبعیض علیه کشورهای که عضو بلوکهای تجاری یک منطقه مشخص نمی باشند به کار می رود. (gilberto and momen.1998.7-8) بنابراین، واکنش منفی به پدیده جهانی شدن به شکل ایجاد بلوکهای منطقه ای نمود یافته و سبب ایجاد قواعد حمایتگرایی در قالب بلوکهای تجاری می شود.

بر اساس این دیدگاه، منطقه گرایی به نظم جهانی تکثرگرایانه تر که در آن الگوهای مجزا و متفاوت سازمانهای اجتماعی-اقتصادی شکل خواهد گرفت، منجر می شود. بر خلاف گرایش اول، حرکت به سمت منطقه گرایی ممکن است به علت واکنش یا چالشی برای قواعد جهانی شدن باشد. این واکنش می تواند هم با دغدغه های ملی گرایانه/مرکانتلیستی تهییج شده و هم با دغدغه های انسانگرایانه/تکثرگرایانه. براساس دغدغه های ملی گرایانه/مرکانتلیستی، بلوکها و موانع تجاری و چارچوبهای همگرایی مبتنی بر پیش فرضهای مرکانتلیستی عرضه می شود. به تعبیر دیگر

منطقه گرایی مخالف دیدگاه یکسان سازی منافع در اقتصاد جهانی، موافق چارچوب ها و گرایش های ملی و منطقه ای است. بر اساس دغدغه های انسانگرایانه/تکثرگرایانه نیز باید گفت حرکت به سوی ایجاد مناطق نیز ممکن است با انکار فرهنگ و ایدئولوژی عام جهانی و ترویج اشکال بدیل و یا کثرت گرایانه سازمانهای سیاسی و اجتماعی به جای دولت-ملتها در سطح منطقه ای تهییج شود. (همان: ۱۴)

سوم: منطقه گرایی و جهانی شدن به عنوان فرآیندهای موازی از این منظر، منطقه گرایی و جهانی شدن متضاد یکدیگر محسوب نمی شوند. جهانی شدن یک فرآیند برگشت ناپذیر نمی باشند، همانگونه که برخی از اقتصاددانان لیبرال بر آن تأکید دارند. همچنین همانگونه که برخی از نومرکانتلیستها استدلال کرده اند، با پایان جنگ سرد جهان به بلوکهای اقتصادی رقیب تبدیل نشد. بنابراین جهانی شدن و منطقه گرایی دو فرآیند موازی با یکدیگر است که به طور هم زمان شکل گرفته و یکدیگر را تقویت می کنند. مؤلفه های جهانی و منطقه ای به شدت در هم تنیده شده اند و این امر در حوزه اقتصاد سیاسی بسیار مشهود است.

همانطور که پیتز کاتزنشتاین اشاره می کند همگرایی منطقه ای می تواند به دو صورت دوزوره و دوفاکتو اتفاق بیافتد. نمونه دوزوره (رسمی) آن در منطقه اروپا در قالب اتحادیه اروپایی محقق شده و نمونه دوفاکتو (عملی) آن در منطقه آسیا در قالب آسه آن اتفاق افتاده است. بنابراین، منطقه گرایی های اقتصادی تنها بیانگر تلاش برای افزایش رشد اقتصادی یا اهداف اقتصادی دیگر نیست، بلکه همچنین بیانگر تلاش برای به دست آوردن میزانی از کنترل سیاسی بر فرآیندهای جهانی شدن اقتصادی است که ابزارهای سیاستگذاری ملی را کم تأثیر کرده است. بنابراین، آثار اقتصادی منطقه گرایی دوفاکتو یا دوزوره هم می تواند به رقابت بازار و آزادسازی تجاری کمک کند و هم می تواند موانعی آن را برای آن به وجود آورد. (Katzenstein.1996.4)

از نظر هواداران این رویکرد منطقه گرایی و جهانی شدن دو پدیده جدا و در همان حال مربوط با یکدیگر بوده و ابعاد متفاوت تحول معاصر نظم جهانی تلقی می شوند. (Bjorn hettne.2005.545) این گروه بر این باورند که در پی تغییرهای عمیقی که در سیاست، اقتصاد، امنیت جهانی، مسائل منطقه ای و تحول منظم و ساختاری که پس از جنگ سرد در روابط بین الملل ایجاد شده، مناطق به صورت نیروهای مستقل بین المللی درآمدند که هر یک منافع و ادعاهای مستقل خود را دارا می باشند. کشورها از یکسو در تضاد با جهانی شدن بوده و از سوی دیگر می خواهند با این روند یکپارچه شوند؛ بدین ترتیب فضای منطقه ای و منطقه گرایی، منطقه حائلی را میان کشورها و جهانی شدن قرار می دهد. (یانگ و دیگران، ۱۳۸۷: ۱۰) این گروه که افرادی چون اکسلاین، استالینگ و سیدری به آن تعلق دارند، موج جدید منطقه گرایی را به فراملی شدن اقتصاد جهانی یا پدیده جهانی شدن مربوط می دانند. از دیدگاه آنان همکاری های منطقه ای پاسخی به تقاضای توسعه ملی بوده که رشد و حیات آن با فشار متناقض گونه اقتصاد سیاسی جهانی و نظام های سیاسی-اجتماعی ملی تهدید شده است. بنابراین، دولتها با دو چالش مهم رو به رو بوده و تصور می شود که پروژه همگرایی منطقه ای ابزاری مناسب برای پاسخ به چالشهای گفته شده است. (Pizarro. 1999.10) از سوی دیگر منطقه گرایی جدید این فرصت را به اقتصادهای کوچک می دهد که گستره و سرعت فرآیند جهانی شدن را کاهش دهند و هزینه های همگرایی را به کمترین اندازه برسانند و به علاوه منافع حاصل از رشد اقتصاد جهانی را افزایش داده و ارتقاء بخشند. (همان: ۱۰)

در نهایت در راستای بررسی رابطه موافقتنامه های تجارت منطقه ای با میزان و سطح همگرایی در همکاری های منطقه می توان به نمونه های ذیل اشاره کرد:

۱) موافقتنامه های تجارت ترجیحی (PTAS) این نوع موافقتنامه ها در ابتدایی ترین سطح همگرایی قرار دارند و تحت آن کشورهای عضو موانع تجاری (معمولاً تعرفه ای) را بین خود کاهش می دهند. چنین تجارت ترجیحی معمولاً

محدود به بخشی از جریانهای تجاری بالفعل می شوند و اغلب دارای ترتیبات رفتار متقابل نمی باشند موافقتنامه های تجارت ترجیحی باعث می شود که کشورهای درحال توسعه به بازارهای صادراتی بزرگتر دست یابند و بنابراین به توسعه اقتصادی گسترده تری نایل شوند. البته در واقع موافقتنامه های تجارت ترجیحی بیان سیاسی روابط نزدیکتر اقتصادی مطلوب می باشد و احتمالاً می توانند در نقش کاتالیزوری برای ایجاد ارتباط آزاد بین اعضای آنها عمل کنند. (۲) موافقتنامه منطقه تجاری آزاد (FTA) ترتیبات دارای رفتار متقابل می باشند که به موجب آنها موانع تجاری (معمولاً تعرفه ها) بین کشورهای عضو از میان برداشته می شود. با این حال، هر عضو موانع تجاری خارجی خود را در برابر کشورهای غیرعضو خواهد داشت.

(۳) اتحادیه گمرکی (CU) سطح بعدی همگرایی اقتصادی، اتحادیه گمرکی می باشد. در یک اتحادیه گمرکی، کلیه اعضاء یک سیاست مشترک تجارت خارجی (یعنی رژیم تعرفه ای خارجی مشترک) را در پیش می گیرند.

(۴) بازار مشترک (CM) در سطح بالاتر همگرایی، بازار مشترک است که در آن کشورهای عضو متعهد به کاهش محدودیت تجاری بین اعضاء و افزایش محدودیتهای تجاری در قبال غیراعضاء بوده و تعرفه گمرکی را بین خود حذف نموده و سیاستهای یکسان گمرکی رانیز در پی می گیرند، اما نقل و انتقال آزادانه عوامل تولید (نیروی کار و سرمایه) را نیز تسهیل می کنند.

(۵) اتحادیه پولی (MC) اتحادیه پولی، بازار مشترکی است که در آن اعضاء توافق می کنند تا پول واحدی را به جریان اندازند، مثلاً می توان دلار کاراییب شرقی را نام برد. باید توجه داشت که «اتحادیه پولی» که چهارمین مرحله همگرایی اقتصادی است، با «اتحادیه اقتصادی و پولی» که پنجمین مرحله همگرایی اقتصادی است، اشتباه گرفته نشود.

(۶) اتحادیه کامل اقتصادی (اتحادیه اقتصادی و پولی) (EMU) این موافقتنامه که عالی ترین سطح همگرایی را در بردارد، یک اتحادیه پولی است که سیاستهای اقتصادی هماهنگ توسط یک اداره مرکزی تعیین و ابلاغ می شود. اتحادیه اروپایی (EU) یک نمونه عینی اتحادیه کامل اقتصادی است که در آن پول واحدی (یورو) نیز جریان دارد.

۳- ترانزیت (Transit)

از نظر لغوی، در فرهنگ فارسی معین ترانزیت به "عبور کالا از کشوری به کشور دیگر بدون پرداخت گمرک. بخشی از جابه جایی مسافر و کالا بین مبدأ و مقصد که مستلزم عبور از کشور ثالث باشد، گذری" معنی شده؛ در لغتنامه دهخدا مفهوم ترانزیت به این شکل معنی شده است: ترانزیت، مأخوذ از لاتین، به معنی عبور کالا از کشوری به کشور دیگر بدون پرداخت حقوق عبور.

در تبیین مفهوم ترانزیت باید چنین توضیح داد که از زمان های بسیار دور انسان ها برای تأمین نیازهای خود سفر کرده و در طول این سفرها کالاهای مورد نیاز خود را از سایر مناطق تهیه و خریداری می کردند. این در حالی است که امروزه نیز باتوجه به تغییر و تحولات تکنولوژیک حمل و نقلی در سطح جهانی، زمینه گسترش و افزایش میزان و حجم تبادل کالاها در حجم بسیار میان کشورها و حتی قاره ها فراهم شده؛ هر کشوری برای تأمین نیازهای خود یا مجبور به تولید آنها است و یا اینکه باید از تولیدات دیگر کشورها استفاده کند. در همین راستا کشورها با توجه به موقعیت و استراتژی های سیاسی، اقتصادی، جغرافیایی و فرهنگی خود از امکان تولید برخی محصولات برخوردار می باشند، در این میان تولید محصولات در صورتی که بیش از نیاز مصرفی باشد، به فرصتی برای درآمدزایی در آن کشور تبدیل می گردد. از سوی دیگر امکان ناتوانی، کم توانی و یا سودآور نبودن تولید برخی کالاها توسط کشورها

وجود دارد، این همان نقطه ای است که دولت‌ها را نیازمند به واردات از دیگران می‌کند. بر همین اساس رد و بدل شدن کالا بین کشورهای گوناگون را به طور کلی ترانزیت می‌گویند. در معنایی دیگر؛ ترانزیت عبارت از انتقال کالایی گمرک نشده از یک گمرک به گمرکی دیگر، که تحت نظارت گمرک صورت می‌گیرد. به معنای ساده تر، ترانزیت به ارسال کالا و یا اقلام دیگر اشاره دارد که از طرف فروشنده ارسال شده اند، اما هنوز به خریدار نرسیده و در مسیر رسیدن به مقصد قرار دارند.

ترانزیت شکل‌ها و روش‌های گوناگونی دارد؛ به عنوان مثال کشور "الف" محصولی را که در تولید آن به حد مازاد رسیده را به کشور "ب" صادر می‌کند و هم ارزش با آن محصول، از میان محصولاتی که کشور "ب" به عنوان کالای صادراتی عرضه کرده و در کشور "الف" مورد نیاز است وارد می‌کند. یا در شیوه ای دیگر، کشور "الف" از محصولات تولیدی کشور "ب" خریداری کرده و در ازای آن وجه نقد رایج جهانی یا ارز توافق شده را پرداخت می‌نماید. از دیگر روش‌های ترانزیت که به ندرت بین کشورها رخ می‌دهد به این صورت است که کشور "الف" کالایی را به کشور "ب" صادر و در مقابل از کالاهای صادراتی کشور "ج" با اعتبار ذخیره شده کشور "ب" که از قبل در کشور "ج" موجود است خریداری می‌کند با این شیوه هر سه کشور به منافع مد نظر خود خواهند رسید. البته برخی از کشورها نیز در موقعیت‌های استراتژیک قرار گرفته اند، به همین دلیل از آنها به عنوان راهی میانبر برای رسیدن کالا به مقصد استفاده می‌شود.

از آنجا که ترانزیت یک فعالیت بین‌المللی است، هر کشوری برای ترانزیت با سایر کشورها باید قوانین خود را با قوانین بین‌المللی تطبیق دهد. حوزه ترانزیت کالا در بین کشورهای مختلف بسیار رقابتی بوده و هر کشوری در تلاش است تا برای پیروزی و موفقیت در بازارهای بین‌المللی، قیمت ترانزیتی کالا را به صورت رقابتی تعیین کند. اگر کشوری قادر باشد از مزیت‌های رقابتی و توانایی‌های آن در زمینه ترانزیت به خوبی بهره‌برداری کند، می‌تواند سود خوبی را وارد چرخه اقتصادی خود کند.

معمولاً کشورها به دنبال ترانزیت با مناطق و کشورهایی می‌روند که هزینه‌های ترانزیت و حمل و نقل کالا برای آنها ارزان‌تر تمام شود. به عبارت دیگر یکی از موارد مهمی که کشورهای فعال در حوزه حمل و نقل بین‌المللی در نظر می‌گیرند، هزینه‌های حمل و نقل ارزان‌تر است. زیرا کشوری که حمل و نقل در آن گران تمام شود، مزیت رقابتی خود را در عرصه ترانزیت از دست خواهد داد. البته در حوزه ترانزیت، فقط ترانزیت خارجی و حمل و نقل بین‌المللی مطرح نمی‌باشد، چراکه بخش عظیمی از حوزه حمل و نقل به ترانزیت داخلی مربوط می‌شود. به طور کلی ترانزیت را می‌توان این‌گونه دسته‌بندی کرد:

• ترانزیت خارجی

اگر در زمان جابه‌جایی و حمل و نقل کالا، تعداد کشورهای درگیر در آن سه کشور یا بیشتر باشد، به آن ترانزیت خارجی گفته می‌شود. یعنی کالا از مبدأ تا مقصد سه کشور یا بیشتر را طی می‌کند. در این کشورها، کالای وارد شده باید در زمان مشخص و از طریق مرزهای گمرکی مشخص برای ورود، وارد شده و در طی زمان مشخصی نیز از این کشورها خارج شود.

• ترانزیت به خارج

در ترانزیت به خارج، یک مبدأ و یک مقصد وجود دارد. به این معنی طی آن کالای صادراتی از گمرک مبدأ با یک ارسال به گمرک مقصد که کشوری خارجی است، ارسال می‌شود.

• ترانزیت داخلی

اگر جابه جایی کالایی بین دو گمرک در یک کشور باشد و این جابه جایی به دلیل انجام تشریفات گمرکی صورت گرفته باشد، به آن ترانزیت داخلی گفته می شود. در ترانزیت داخلی، ابتدا در گمرک مبدأ کالایی که قرار است ترانزیت شود بررسی می شود. این بررسی به این منظور است که کالای ارسالی با کالایی که از قبل اظهار شده یکسان باشد و چیزی به آن اضافه نشده باشد. در صورت دیدن مغایرت، کالای مورد نظر قاچاق محسوب می شود. همچنین کالای ترانزیت شده باید در زمانی که مشخص شده به مقصد اعلام و اظهار گردیده برسد. در صورتی که در طی این مدت زمان به گمرک مقصد وارد نشود، کالای قاچاق محسوب می شود. اما اگر کالا در طول مسیر دچار حادثه و تصادف شده باشد، می توانند با در دست داشتن جریمه نیروی انتظامی حداکثر تا مدت ۵ روز از تاریخ قید شده در پروانه، کالای خود را ترخیص کنند.

• ترانزیت به داخل

زمانی که کالایی در یکی از گمرک های کشور وجود دارد، اما کارهای مربوط به ترخیص آن در گمرکی دیگر در همان کشور باید انجام شود، کالا را به گمرک دوم ارسال می شود. این جابه جایی کالا بین دو گمرک در یک کشور را ترانزیت به داخل می گویند. (WWW.tarabaran.com)

در ارتباط با نقش حمل و نقل در شاخص های اقتصادی باید اشاره کرد که حمل و نقل، به عنوان یکی از عوامل اصلی پویایی اقتصادی، نقش مهمی در زنجیره تأمین کالا و خدمات ایفا می نماید. ارتقای کارایی سیستم حمل و نقل، به عنوان گامی کلیدی در جهت اقتصادی و رقابت پذیر نمودن زنجیره تأمین کالا از اهمیت بالایی برخوردار است. حمل و نقل کالا از مبدأ به مقصد، می تواند به طور کامل با استفاده از یک نوع وسیله نقلیه انجام شود (همچون حمل کالا توسط کامیون از مبدأ تا مقصد در طریقه جاده ای) یا با استفاده از بیش از یک نوع وسیله نقلیه صورت پذیرد (همچون طریقه ترکیبی کالا توسط کامیون و قطار) (Reis, 2013.82) وجود بیش از یک طریق جهت حمل و نقل کالا از مبدأ به مقصد، می تواند سبب ایجاد بازار رقابت حمل و نقل کالا شود. شرکتهای فعال در حوزه تولید، توزیع و زنجیره تأمین انواع کالاها، بدون فراهم آوردن خدمات مطلوب حمل و نقل همچون قیمت مناسب حمل و زمان منطقی حمل و نقل کالا، قادر به ادامه رقابت اقتصادی با طریقه های مختلف موجود در بازار حمل و نقل کالا نمی باشند. (Shams et al. 2017.15)

بخش حمل و نقل به دلیل اهمیت ویژه و جایگاه مهمی که در اقتصاد جوامع بشری دارد یکی از شاخص های توسعه یافتگی کشورها محسوب می شود و پیشرفت و توسعه آن نقش مهمی در ایجاد تحول در سایر بخش های صنعتی، کشاورزی و تولیدی ایفا می کند تا جایی که امروزه بیشتر اندیشمندان و صاحب نظران عرصه اقتصادی، رشد و توسعه همه جانبه کشورها را مشروط به توسعه بخش حمل و نقل می دانند و این صنعت که خدمات آن به صورت واسطه ای و نهایی مورد استفاده قرار می گیرد را به عنوان محور فعالیت های اساسی و زیربنایی و لازمه تحول به حساب می آورند و ضعف در زیرساختهای حمل و نقل را یکی از عوامل مهم گرسنگی در جهان می دانند. هزینه بالای حمل تولیدات کشاورزی، تأخیرهای طولانی و زیانها و صدمات وارده به محصولات فسادپذیر، از جمله موانع مشهود و ملموس در راه افزایش غذا در جهان می باشند.

علاوه بر کشاورزی، بخش صنعت نیز به شدت از کمبود امکانات حمل و نقل آسیب پذیر است. کارخانه ها نیاز به تأمین منظم سوخت، مواد اولیه، قطعات یدکی و سیستم قابل اعتماد برای حمل محصولات تولید شده خود دارند. ضعف امکانات حمل و نقل داخلی حتی به موقعیت های جهانی بازار محصولات یک کشور صدمه وارد می کند. حمل و نقل و ارتباطات ضعیف، حفظ ملیت واحد را به طور جدی دچار مشکل می کند و از موانع عمده در راه حفظ امنیت

ملی به شمار می رود از سوی دیگر، افزایش هزینه های حمل و نقل، موجب افزایش قیمت بخش حمل و نقل می شود و از آنجا که خدمات بخش حمل و نقل به صورت واسطه ای و نهایی مورد استفاده سایر بخش های اقتصادی قرار می گیرد می تواند روی قیمت سایر بخش ها اثر گذارد و رفاه جامعه را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین بررسی میزان افزایش قیمت بخش های اقتصادی در نتیجه افزایش قیمت حمل و نقل مهم می باشد. (دهقان شبانی، زمستان ۱۳۹۹)

در عین حال صنعت حمل و نقل دارای نقش مهمی در رشد و توسعه اقتصادی است. بهبود توان کیفی و کمی تولید که در اثر ارتقاء سطح فناوری ایجاد می شود و وجود بازارهای مصرف اشباع نشده که با مبداهای تولید فاصله دارند، از یک سو و ضرورت حضور سریع و فعال تولیدکنندگان در بازارهای مصرف، اهمیت صنعت حمل و نقل را بیشتر آشکار می سازد. توسعه حمل و نقل موجب کاهش مسافت و همچنین کاهش هزینه های سفر می شود که باعث آزاد شدن سهم قابل توجهی از درآمد خانوار برای اهداف دیگر خواهد شد.

کوتاه شدن مسافت برای دولتها و عاملان اقتصادی نیز سودآور است، زیرا باعث کاهش مخارج عمومی سرانه برای خدمات حمل و نقل عمومی می گردد. (صفایی، ۱۳۹۴، ۱۸) در صورتی که حمل و نقل توسعه یابد دسترسی به منابع و بازارها فراهم شده و تولید و مبادله کالاها را آسانتر می نماید. در این صورت امکان استفاده از صرفه های ناشی از مقیاس تولید و بهره وری عوامل تولید ایجاد می شود. در نتیجه موجب کاهش قیمت نهاده ها و هزینه های تولید کالا و خدمات می شود. در این صورت است که رشد حمل و نقل موجب رشد اقتصادی کشور شود. رشد اقتصادی ناشی از توسعه حمل و نقل باعث کاهش نابرابری درآمدی بین خانوارهای شهری و روستایی می شود. علاوه بر زیرساختهای حمل و نقل که شامل جاده، راه آهن، فرودگاه، بندر، خطوط لوله و پایانه های حمل بار و مسافر است، تجهیزات مورد نیاز در انواع ناوگان حمل و نقل موجب تحریک دیگر بخش های اقتصادی می گردد. بنابراین تغییر قیمت بخش حمل و نقل و سرمایه گذاری در این بخش بر رفاه افراد جامعه تاثیر گذار است.

با توجه به اینکه خدمات بخش حمل و نقل به صورت نهایی و واسطه ای مورد استفاده قرار می گیرد باید به سرمایه گذاری و توسعه زیرساختهای حمل و نقل توجه کرد. همچنین با توجه به جایگاه بخش حمل و نقل در بین ۲۵ بخش اقتصادی دیگر (رتبه اول) و تأثیری که این بخش بر بخش های دیگر اقتصادی دارد، باید در تعیین قیمت بخش حمل و نقل دقت زیادی شود و این تغییر قیمت به نحوی باشد که کمترین اثر زیانبار را بر بخش های دیگر داشته باشد.

از سوی دیگر حمل و نقل محصولی از نوع خدمات است که تقاضا برای آن به تقاضا برای سایر محصولات (کالا و خدمات) بستگی داشته و عرضه آن نیز بر عرضه بسیاری از کالاها و خدمات دیگر تأثیر بسیاری دارد. ماهیت راهبردی خدمات صنعت حمل و نقل نقش عمده ای در فرآیند عمومی اقتصاد کشور، فعالیتهای بازرگانی داخلی، تجارت خارجی و گردشگری ایفاء می کند، به طوری که هر نوع نارسایی و بحران در آرایه آن به کل فعالیتهای اقتصادی کشور سرایت کرده و موجب کاهش رفاه اقتصادی مردم جامعه می شود. (Beizaee, 2003, 87) این صنعت برای انجام فعالیت اقتصادی خود در زمینه حمل و نقل، از عوامل تولیدی سرمایه، نیروی محرک و نیروی انسانی بهره گیری نموده و محصول خدماتی را به شیوه های گوناگون موتوری، غیرموتوری، ریلی، جاده ای، هوایی و آبی آرایه می دهد.

(Ketab-Jame Hami va Naghi, 2005)

در خصوص اهمیت ترانزیت و حمل و نقل باید تصریح کرد که امروزه ترانزیت به عنوان یکی از سودآورترین منابع درآمدی و تجارت به شمار می رود. اهمیت این صنعت به گونه ای است که به عنوان پلی برای نیل به توسعه پایدار نامبرده می شود. موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب جمهوری اسلامی ایران، مزایای ترانزیتی قابل توجهی را برای کشور به ارمغان آورده؛ به طوری که بهره برداری از آن از طریق گسترش مناسب زیرساختی و نرم افزاری شبکه

حمل و نقل باهدف ایجاد ارتباط مطمئن و کارآمد، افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه به را دنبال خواهد داشت. جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد. این کشورها جمعیت بزرگی در را خود جای داده که بازار مصرف قابل توجهی برای تولیدکنندگان محسوب می شوند و به دلیل در اختیار داشتن منابع بزرگ ملی، از درآمد بالایی نیز برخوردارند. این موضوع نیاز رو به رشد توسعه تجارت و ترانزیت در را منطقه روشن می سازد. (بازدار اردبیلی، پژمانزاد و شمسایی. زمستان ۱۴۰۰)

در چنین شرایطی، خلیج فارس در جنوب ایران و اتصال به کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان از یکسو و دریای خزر در شمال ایران و ارتباط با کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان از سوی دیگر، ایران به را پل ارتباط تجارتی میان این کشورها و همچنین کشورهای این منطقه با سایر مناطق جهان تبدیل کرده است.

در عین حال واقع شدن جمهوری اسلامی ایران در مرکزیت جغرافیائی کشورهای عضو سازمان همکاری اکو، قرابت با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، فرصتها و مزایای فراوانی برای ایران فراهم آورده که بهره برداری درست و به موقع از این فرصت ها با برقراری ارتباط حمل و نقلی مؤثر، ارزان، کارآمد و امن با کشورهای هدف می تواند نقش برجسته ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و در نتیجه توسعه ترانزیت ایفا نماید و از این طریق اثربخشی در موقعیت جغرافیایی و منحصربه فرد ترانزیتی ایران در توسعه همه جانبه کشور ایفای نقش نماید.

بنابراین فعال نمودن و بهره برداری حداکثری از کریدورهای ترانزیتی عبوری از کشورمان و استفاده کامل از ظرفیتهای ترانزیتی کشور می تواند ضمن کسب درآمدهای ارزی برای کشور موجب ایجاد اشتغال و توسعه صنعت حمل و نقل کشور گردد.

۴- تجارت ترجیحی (Preferential trade agreement)

پیش از پرداختن به مفهوم تجارت ترجیحی اشاره ای به معنای مفهوم گمرک می شود، چراکه ساز و کار تجارت ترجیحی نوعی همکاری در قالب نهاد گمرک محسوب می شود.

شورای همکاری گمرکی، گمرک را چنین تعریف نموده: «گمرک سازمانی است دولتی که مسئول اجرای قانون گمرک و وصول حقوق و عوارض ورودی و صدوری و همچنین واردات، ترانزیت و صادرات کالا می باشد». این اصطلاح به هریک از قسمتهای سازمان گمرک و یا ادارات اصلی یا تابعه آن نیز اطلاق می شود مثلاً در مورد مأمورین گمرک، حقوق و عوارض ورودی و صدوری و کنترل واردات یا صادرات یا هر امر دیگری که در حدود عملیات گمرکی باشد نیز به کار می رود مثل: مأمور گمرک، حقوق گمرکی، اداره گمرک و اظهار نامه گمرکی. با توجه به تعاریف به عمل آمده می توان گفت گمرک سازمانی است مالی و اقتصادی که از دیرزمان در کشورها وجود داشته و در هر زمان بنا به مقتضیات زمان و خواست حکومتهای شکل و سازمانی خاص به خود گرفته است تا به صورت فعلی درآمده است.

گمرک به طور قانونی فقط نقش تطبیق واردات و صادرات را با مقررات وضع شده برای واردات کالا و صادرات دارد. بنابراین در ورود یا صدور کالا فقط نقش گمرک آن است که:

- ۱- الزامات قانونی در ورود و صدور کالا توسط وارد کنندگان یا صادر کنندگان رعایت شود.
- ۲- محدودیتها و ممنوعیتهای وضع شده مراعات شود.
- ۳- معافیت ها و تخفیفهای توصیه شده به موجب قانون در صورت تطبیق مشخصات کالا، به وارد یا صادرکننده داده شود.

۴- حقوق و عوارضی که وضع شده را به طور صحیح وصول نماید.

اساساً گمرک نهادهای حیاتی برای "حاکمیت خوب" تأمین رفاه و کامیابی شهروندان و حفاظت از منافع جامعه محسوب می شود و نهاد بین المللی گمرک "سازمان جهانی گمرک" نام دارد که از طریق ایجاد و توسعه محیط گمرکی درستکار، شفاف و قابل پیش بینی به حمایت و حفاظت از اجتماع و ثروت اقتصاد ملی کمک می نماید. این امر به تجارت قانونی بین المللی رونق داده و این امکان را به وجود می آورد که در قبال کارهای غیرقانونی اقدامات مؤثری صورت گیرد.

سازمان جهانی گمرک، یک سازمان مستقل بین المللی است که بهبود کارایی و اثر بخشی گمرکات، مأموریت آن محسوب می شود. این سازمان در سال ۱۹۵۲ تحت عنوان شورای همکاری گمرکی تأسیس گردید و با دارا بودن ۱۸۰ دولت عضو، تنها سازمان جهانی ذیصلاح در امور گمرکی می باشد.

سازمان جهانی گمرک در راستای اجرای مأموریت خود:

ابزارهای بین المللی را برای به کارگیری هماهنگ و یکسان رویه ها و سیستم های کارا و ساده شده گمرکی حاکم بر نقل و انتقال کالاها، مسافران و وسائل نقلیه در طول مرزهای گمرکی ایجاد، حفظ، حمایت و گسترش می دهد. تلاشهای اعضا برای همگامی و پیروی از مقررات را از طریق کوشش درجهت به حداکثر رساندن سطح اثر بخشی همکاری اعضا با یکدیگر و با سازمانهای بین المللی باهدف مبارزه با تخلفات گمرکی و سایر تخلفات معاملاتی، تقویت می نماید.

از طریق گسترش ارتباطات و همکاریهای میان اعضا و با سایر سازمانهای بین المللی، ترویج درستکاری، توسعه منابع انسانی، شفاف سازی، بهبود مدیریت و روشهای کاری گمرکات و بهره گیری از بهترین شیوه ها، به اعضا در تلاشهای خود برای مواجهه با چالش های جدید محیط تجاری و تطابق با شرایط در حال تغییر، کمک می نماید. سازمان جهانی گمرک، اجلاسی است که در آن هیأتهای نمایندگی اعضا جمع آمده و می توانند موضوعات مختلف گمرکی در یک سطح برابر حل و فصل نمایند. هر عضو یک نماینده و یک رأی دارد. سازمان برای اعضای خود مجموعه ای از کنوانسیونها و سایر ابزارهای بین المللی را ارائه می کند. اعضای سازمان جهانی گمرک همچنین می توانند از مزایای کمکهای فنی و خدمات آموزشی که توسط دبیرخانه سازمان یا با مشارکت آن تدارک و ارائه می شود، بهره مند شوند.

سازمان جهانی گمرک توسط شورا و کمیسیون خط مشی گذاری (۲۴ عضو) و با مشاوره مالی از جانب کمیته مالی (۱۷ عضو) اداره می شود. سازمان جهانی گمرک به وسیله کمیته ها و دبیرخانه به کار خود ادامه می دهد و کارهایی را که شورا به طور سالانه به عنوان طرح راهبردی سازمان جهانی گمرک تصویب می کند، به انجام می رساند.

کمیته های اصلی سازمان جهانی گمرک عبارتند از:

کمیته فنی دائمی شامل کمیته فرعی مدیریت اطلاعات

کمیته اجرایی

کمیته سیستم هماهنگ HS شامل کمیته فرعی بازرنگری در سیستم هماهنگ و کمیته فرعی علمی.

کمیته تعیین ارزش گمرکی

کمیته فنی قواعد مبدأ

دبیرخانه (بهشتیان، ۱۳۸۳، ۱۴-۸)

در این میان گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال

حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است. گمرک جمهوری اسلامی ایران برای انجام وظایف قانونی خود، سطوح واحدهای اجرایی مورد نیاز را بدون رعایت ضوابط و تقسیمات کشوری و ماده (۳۰) قانون مدیریت خدمات کشوری، متناسب با حجم و نوع فعالیت‌ها تعیین می‌نماید.

تشکیلات گمرک و واحدهای اجرایی متناسب با وظایف و مأموریت‌های محوله توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران تهیه می‌شود و پس از تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران می‌رسد. گمرک جمهوری اسلامی ایران شامل ستاد مرکزی گمرک ایران و گمرک‌های اجرایی است.

در خصوص تجارت ترجیحی باید تصریح کرد، به دنبال افزایش چشمگیر صادرات و واردات در اقتصاد جهانی، توجه به موافقتنامه های تجارت ترجیحی (PTA2) در سطح جهان گسترش یافته است. موافقتنامه های تجارت ترجیحی (PTA) توافقاتی بین دو یا چند کشور است که در آنها تعرفه های وضع شده بر کالاهای تولید شده در کشورهای عضو، کمتر از تعرفه های وضع شده بر کالاهای تولید شده در کشورهای غیر عضو می باشد. (منطقی، تقوی، تیر ۱۳۸۷، ۱۸۱) در حال حاضر حدود ۹۷ درصد از کل تجارت جهانی متعلق به کشورهایی است که حداقل عضو یکی از موافقتنامه های تجارت ترجیحی می باشند، در حالیکه این نسبت در سال ۱۹۹۰ حدود ۷۲ درصد بوده است. نتایج و پیامدهای رفاهی آزادسازی های ناشی از موافقتنامه تجارت ترجیحی (PTA) بستگی به شرایط اقتصادی و سایر عوامل محیطی اعضا دارد. اگر (PTA) ها به گونه ای توسعه یابند که مزیت نسبی کشورها نسبت به همدیگر مشابه مزیت نسبی آنها نسبت به سایر کشورهای جهان باشد، آنگاه کمک این موافقتنامه ها به افزایش کارایی تجارت جهانی می تواند حداکثر شود. این مسئله زمانی بیشتر احتمال دارد، که اینگونه موافقتنامه ها سهم بزرگی از تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل دهد، نه هنگامی که تنها شامل چند کشور فقیر باشند. همین بحث در مورد مقیاس بازار و توانایی جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی کاربرد دارد. چرا که موافقتنامه های تجارت ترجیحی که شامل یک بازار کوچک هستند، نه می توانند از صرفه جویی های ناشی از مقیاس شبیه یک گروه بزرگتر از کشورها بهره مند شوند و نه می توانند جریانات ورودی سرمایه خارجی را همانند یک مجموعه متنوع تر از کشورها جذب نمایند.

پژوهش ها نشان می دهد که در طول تاریخ موافقتنامه های تجارت ترجیحی بیشتر موجب انحراف تجارت شده اند تا موجب ایجاد آن؛ به عبارت دیگر، تبعیض های مبتنی بر تعرفه، موجب می شود واردات از منابع کم هزینه تری که عضو موافقتنامه تجارت ترجیحی نمی باشند جای خود را به واردات پرهزینه تر از شرکای تجاری عضو موافقتنامه بدهد و این هزینه ها بر منافع حاصل از توزیع کارآمدتر محصولات میان اعضای موافقتنامه تجارت ترجیحی می چربد. به همین دلیل ممکن است تقسیم تولیدات در سطح جهان کمتر از آن چه در انواع چند جانبه آزادسازی تجارت مشاهده می شود کارآمد باشد. با این وجود امروزه موافقتنامه های تجارت ترجیحی هرچه بیش تری پیشنهاد می شود. اگر بتوان مقررات واحدی را تنظیم کرد که حاکم بر تمامی موافقت نامه های تجارت ترجیحی باشند، در این صورت تبعیض به کم ترین حد ممکن خواهد رسید. (گریفیتس، ۱۳۸۸، ۱۲۶) و در نتیجه در چنین حالتی انحراف مذکور در تجارت ناشی از چنین موافقتنامه هایی کمتر رخ خواهد. "اجاره" به دلیل اصل قانون بازده نهایی نزولی، رو به افزایش می گذارد و با توجه به اینکه دستمزد واقعی ثابت است، سهم سود از کل درآمد ملی مرتباً کاهش می یابد. (بابایی قانع، بهار ۱۴۰۱، ۱۵۴)

۵- کریدور شمال جنوب (The International North-South Transport Corridor)

کریدور شمال جنوب (INSTC) از مسیرهای راهبردی در نیم کره شرقی جهان است. که تحت تأثیر موقعیت استراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران مورد توجه کشورهای بزرگ جهان بوده و می باشد. موقعیت مناسب ریلی و جاده‌ای و دسترسی ایران به سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای عمان و سواحل دریای خزر بویژه در سال های اخیر بسیار مورد توجه تولیدکنندگان بزرگ اقتصادی جهان بوده است.

این کریدور یکی از مهم ترین شاهراه های ارتباطی از غرب تا جنوب آسیا به شمار می آید که در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری های حمل و نقلی تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر سپس از طریق روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا متصل می کند.

این راه گذر در عین حال مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا می باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزاتر است. کریدور شمال جنوب همچنین یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این راه گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می پردازند. اکنون این کریدور با پذیرش یازده عضو جدید گسترش یافته که این اعضاء شامل جمهوری آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان است، جمهوری اسلامی ایران هم به عنوان کشور امین انتخاب شده که وظیفه دارد طرف های متعهد را درباره پیوستن سایر کشورها به این موافقتنامه یا کناره گیری هر یک از طرف های متعهد از آن آگاه کند.

این راه گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می سازد. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راه گذر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

این پروژه یک مسیر ترانزیتی چندوجهی است؛ بدین معنا که دو حمل دریایی، یکی حمل دریایی خزر و دیگری حمل جنوب را شامل می شود و توسط یک بارنامه سراسری از طریق ترکیب خشکی و دریا انجام و کشتی به مقصد می رسد. کاهش هزینه های حمل شامل هزینه بنادر و گمرک، کاهش مدت زمان ماندگاری کانتینرها، سرعت در تحویل کالا؛ حذف خطر صاحبان کالا در حمل داخلی کانتینر پر و خالی، سند حمل معتبر جهت مسائل حقوقی و جبران خسارت احتمالی، تسریع در عملیات بانکی و افزایش اعتبار تجاری از مزایای بارنامه سراسری است. (خبرگزاری ایرنا. ۲۸ خرداد ۱۴۰۱)

۶- اتحادیه اقتصادی اوراسیا (Eurasian Economic Union)

ریشه نظری ایجاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا را باید در پیشنهاد نور سلطان نازربایف، رئیس‌جمهور وقت قزاقستان در سال ۱۹۹۴ در خصوص تکوین بلوک تجاری منطقه‌ای جستجو نمود. پس از طرح این پیشنهاد کشورهای بلاروس، قزاقستان، روسیه، قرقیزستان و تاجیکستان در سال ۲۰۰۰ جامعه اقتصادی اوراسیا را با هدف ایجاد بازار مشترک برای کشورهای عضو تأسیس کردند. هفت سال بعد روسیه، قزاقستان و بلاروس درباره تأسیس اتحادیه گمرکی میان خود به توافق رسیدند. دو سال بعد توافقاتی میان مسکو، آستانه و مینسک در خصوص ایجاد تعرفه گمرکی مشترک (ایجاد کد مشترک به جای قوانین داخلی) صورت پذیرفت که به امضای رؤسای جمهوری سه کشور رسید و بدین ترتیب، در سال ۲۰۱۰ اتحادیه گمرکی میان این سه کشور شکل گرفت. در ادامه ایده تأسیس فضای واحد اقتصادی موجب شد رؤسای جمهور روسیه، بلاروس و قزاقستان توافقنامه ایجاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا را در سال ۲۰۱۴ به امضاء رسانند که از ژانویه سال ۲۰۱۵ اجرایی گردید. دو عضو جدید اتحادیه یعنی ارمنستان و قرقیزستان به ترتیب در ۲ ژانویه ۲۰۱۵ و ۶ اوت ۲۰۱۵ به عضویت کامل اتحادیه اقتصادی اوراسیا درآمدند. در حال حاضر، اعضای این اتحادیه شامل روسیه، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و ارمنستان است که عضو اتحادیه گمرکی اوراسیا نیز می باشند.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا را با توجه به دستاوردهای اندکی که در جهت همگرایی اقتصادی اعضا کسب کرده را نمی‌توان سازمان اقتصادی قدرتمندی قلمداد نمود؛ با این حال با توجه به زمان کمی که از تأسیس آن می‌گذرد می‌توان گفت در تحقق اهداف اولیه مبنی بر جذاب ساختن بازار داخلی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و ایجاد شبکه‌ای از موافقتنامه‌های تجارت آزاد با سایر کشورها و مناطق مثل اتحادیه اروپا و چین موفق بوده است.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا از زمان تأسیس تاکنون رشد مثبت در تجارت و سرمایه‌گذاری مشترک را به خود دیده، با این حال رشد اقتصادی کشورهای عضو اتحادیه در سال‌های اخیر کاهش یافته است.

اگرچه هم‌اکنون تنها پنج کشور عضو این اتحادیه می باشند، اما بیش از ۴۰ کشور و سازمان بین‌المللی از جمله چین، اندونزی، کره جنوبی، هند، مصر، صربستان و حتی برخی کشورهای حوزه آمریکای لاتین برای فعالیت در چارچوب این اتحادیه اعلام آمادگی کرده‌اند.

هدف اصلی بنیانگذاران این پیمان مهم منطقه‌ای مقابله با دخالت‌های اقتصادی و سیاسی اتحادیه اروپا و کشورهای غربی در امور کشورهای آسیای مرکزی و سایر کشورهایی است که در آینده به این اتحادیه می‌پیوندند و در عین حال مهم‌ترین مأموریت و وظیفه اتحادیه ایجاد اصلاحات معنادار و کمک به دولت‌های عضو برای کشف و بهره‌برداری از پتانسیل‌های اقتصادی آنها تعریف شده؛ در این حالت است که اتحادیه کارایی و قابلیت‌های خود را به اثبات خواهد رساند. از سوی دیگر اهداف اتحادیه گمرکی شامل موارد ذیل عنوان شده:

ایجاد فضای واحد اقتصادی

توسعه بازار مشترک و دستیابی به حرکت آزاد کالا، سرمایه، خدمات و مردم در بازار واحد اعضا

کاهش قیمت کالاها با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل مواد خام

ترویج رقابت سالم در بازار مشترک

سیاست‌های مشترک در کشاورزی، انرژی، فناوری و حمل‌ونقل

در چارچوب اهداف بالا اولویت‌های زیر برای اتحادیه تعریف شده است:

حذف تعرفه‌های گمرکی داخلی کشورهای عضو

ایجاد تعرفه خارجی مشترک

ایجاد یک بازار واحد گسترده میان روسیه، قزاقستان و بلاروس. (www.economic.mfa.ir)

این اتحادیه دارای بیش از ۲۰ میلیون کیلومتر مربع وسعت و ۱۸۳ میلیون نفر جمعیت بوده و تولید ناخالص داخلی اعضای آن در حدود ۵ هزار میلیارد دلار (۴,۸ تریلیون دلار بنابر گزارش ITC) ارزیابی می‌شود. رتبه اول در تولید نفت، رتبه دوم در تولید گاز و رتبه چهارم در تولید برق می‌باشد که یکی از پر رونق‌ترین بازارهای سرمایه‌گذاری در جهان به شمار می‌آید. کشورهای متعددی از قاره‌های مختلف مذاکراتی را برای پیوستن به آن آغاز کرده‌اند یا انعقاد قرارداد تجارت آزاد با آن را دنبال می‌کنند که در میان آنها صربستان، ازبکستان، آلبانی، مقدونیه شمالی، هندوستان، ویتنام و برخی کشورهای آفریقایی و آمریکای لاتین دیده می‌شوند.

کارشناسان اقتصادی براین باورند که اگر جنگ تعرفه‌ای آمریکا با چین گسترش یابد و ایالات متحده بیش از پیش دستاوردهای سازمان تجارت جهانی (WTO) را پایمال کند، چین نیز به اتحادیه اقتصادی اوراسیا- که با اکثر اعضای آن پیوندهای نژادی، فرهنگی دیرینه دارد و عمده‌تأ در مسیر جاده ابریشم قرار دارند- خواهد پیوست و این منطقه را به بزرگ‌ترین قطب اقتصادی دهه آینده تبدیل خواهد کرد. (www.irna.ir)

۷- استان گیلان (Gilan Province)

استان سرسبز گیلان با ۲۵۳۰۶۸۶ نفر جمعیت و ۱۴ هزار و ۷۱۱ کیلومتر مربع مساحت از شمال دریای خزر با کشورهای روسیه، جمهوری آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان، از غرب استان با اردبیل، از جنوب با استان های زنجان و قزوین و از شرق با استان مازندران همسایه می‌باشد.

آب و هوای مناسب، خاک حاصلخیز، آب فراوان، تراکم بالای جمعیت، نیروی انسانی متخصص و ماهر از عمده ویژگی‌های این استان است و با ۲۷۰ کیلومتر نوار ساحلی دریای خزر از چابکسر تا آستارا، از بندرها و اسکله‌هایی نظیر انزلی، کاسپین، آستارا و کیاشهر همچنین از منطقه آزاد تجاری و صنعتی انزلی و منطقه ویژه اقتصادی آستارا برخوردار می‌باشد.

همجواری با بنادر آستراخان، سالیانکا، لاگان و ماخاچ قلعه (روسیه)، بنادر کراسنودسک و بکتاش (ترکمنستان)، بندر اکتائو (قزاقستان) و بندر باکو (آذربایجان)، امکان دسترسی به بازار ۳۰۰ میلیون نفری کشورهای آسیای میانه و قفقاز، برخورداری از سیلوها، انبارها و سردخانه‌های مناسب، نزدیکی به پایتخت و وجود آزادراه قزوین-رشت، بهره‌برداری کامل از خط ریلی راه آهن رشت-قزوین، بهره‌برداری کامل از خط ریلی راه آهن آستارا-آستارا (کشور آذربایجان)، طرح در حال احداث راه آهن قزوین-رشت-بندر انزلی-آستارا و وجود فرودگاه بین‌المللی سردار جنگل رشت و برخورداری از موقعیت ممتاز جغرفیایی و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال جنوب و برخورداری از منافع کریدور ترانسیکا موقعیت ممتازی را به استان گیلان در همجواری با کشورهای آسیای میانه و اروپا از طریق مرزهای خاکی و آبی داده است.

براساس گزارشات ستاد نظارت گمرکات گیلان مستقر در بندرانزلی، حجم تجارت خارجی بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا از طریق گمرکات گیلان از ابتدای سال ۱۳۹۹ الی مهرماه ۱۴۰۱ بالغ بر ۵ میلیون و ۶۵۸ هزارتن کالا به ارزش بالغ بر ۳ میلیارد و ۱۲ میلیون دلار بوده که از نظر وزن ۳۵ و ارزش حدود ۴۲ درصد کل مبادلات تجاری کشور با اتحادیه اقتصادی اوراسیا در همین مدت محسوب می شود.

بر اساس اعلام ستاد نظارت بر گمرکات گیلان و اداره کل گمرک بندر انزلی، ۶۵ درصد صادرات کالاهای ایران به روسیه از گیلان و از مرز آستارا صورت می گیرد و ۵۶ درصد کالاهای وارداتی روسیه از طریق بندرهای گیلان به ایران وارد می شود و در سال های اخیر با بهبود روابط اقتصادی ایران، روسیه و کشورهای CIS، حجم مبادلات کالا رو به افزایش است.

همچنین با عنایت به عضویت جمهوری اسلامی ایران در اتحادیه همکاری های اقتصادی اوراسیا و پیشنهاد تشکیل «میز اوراسیا» در استان گیلان و اینکه بیشترین مبادلات تجاری ایران با کشورهای عضو این اتحادیه از طریق این استان انجام می گیرد، تاکنون با پیگیری های نهادهای مسئول و اتاق بازرگانی گیلان فعالیتهای زیادی برای اجرایی شدن مفاد موافقتنامه اوراسیا انجام گرفته است. از جمله این اقدامات تشکیل کارگروهی از مدیران ذیربط استان به منظور بررسی مفاد این تفاهمنامه می باشد. همچنین استان گیلان در راستای اجرایی شدن تفاهمنامه گمرکی اوراسیا آمادگی ایجاد کمیته تخصصی برای به روز رسانی ارزش گذاری کالاهای صادراتی، که یکی از پیش نیازهای انجام تفاهمنامه است را داراست.

بر اساس گزارش اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی استان گیلان از زمان شروع اجرای موافقتنامه اتحادیه اوراسیا، ۱۰۰ هزار فرم «CT3» از سوی جمهوری اسلامی ایران برای تجار و بازرگانان جهت بهره گیری از مزایای تعرفه ترجیحی صادر شده که از این مقدار بیش از ۸۰ هزار فرم «CT3» توسط اتاق بازرگانی گیلان صادر شده، موضوعی که به نقش ارزنده گیلان در این زمینه اشاره دارد.

با وجود گذشت بیش از ۳ سال از عضویت موقت ایران در اتحادیه اوراسیا استفاده از تمامی این ظرفیت ها و ایفای نقش پررنگ در بازار اوراسیا توسط صادرکنندگان ایرانی و گیلانی به طور کامل تحقق نیافته و مورد بهره برداری قرار نگرفته و نکته حائز اهمیت که استان گیلان با بهره مندی از موقعیت جغرافیایی متمایز، وجود زیرساخت های مادی- غیرمادی و سابقه طولانی مدت در مبادلات تجاری با بازارهای مورد بحث از برتری قابل توجهی نسبت به سایر استانهای کشور در خصوص گسترش روابط اقتصادی با اتحادیه مزبور و به ویژه روسیه برخوردار می باشد؛ لذا نیاز است تا متولیان امر در محورهای میزان آشنایی با بازار اوراسیا؛ بازاریابی و ارتباطات؛ توسعه موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک؛ حمایت از تشکیلات منسجم صادرکنندگان؛ تقویت دیپلماسی اقتصادی و حمایت های داخلی از صادرات بیشتر از گذشته فعالیت نماید.

فصل دوم: اتحادیه اقتصادی اوراسیا

بخش اول: اتحادیه اقتصادی اوراسیا (Eurasian Economic Union)

۱-۱-۲: موقعیت جغرافیایی اوراسیا

از نظر جغرافیایی، اوراسیا به ابرخشی بسیار گسترده قاره اروپا و آسیا گفته می شود که از مرزهای غربی فرانسه و پرتغال تا مرزهای شرقی روسیه و چین و از کرانه های شمال روسیه تا کرانه های جنوب شبه قاره هند و ویتنام امتداد می یابد. در حقیقت، اوراسیا مشتمل بر ابرخشی میان اقیانوس اطلس از غرب و اقیانوس آرام از شرق و اقیانوس منجمد شمالی از شمال و اقیانوس هند از سمت جنوب است که بزرگترین خشکی پیوسته جهان است. این محدوده گسترده جغرافیایی اگرچه یک واحد کل جغرافیایی از نظر پیوستگی پهنه بزرگ خشکی بوده، اما از چندین منطقه جغرافیایی و ژئوپلیتیکی تشکیل شده که تفاوت آشکار ویژگیهای طبیعی و انسانی (سیاسی و فرهنگی) موجود موجب طبقه بندی و حوزه مطالعاتی مجزا مشتمل بر شرق آسیا، آسیای مرکزی، غرب آسیا، شبه قاره هند و منطقه خلیج فارس شده است. به جز در موارد اندک و در زمینه های طبیعی که اصطلاح اوراسیا برای سراسر خشکی پیوسته قاره اروپا و آسیا استفاده می شود، در بسیاری از موارد این اصطلاح برای منطقه سیاسی و ژئوپلیتیکی با مقیاس محدودتری به کار می رود. بنابراین اصطلاح اوراسیا بیشتر یک مفهوم در ادبیات جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیکی، و نظریه های ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک کلاسیک و نوین بسیار مورد توجه بوده است.

آشکار است مفهوم اوراسیا بیش از همه با محدوده جغرافیایی اتحاد جماهیر شوروی یا روسیه کنونی با ۱۴ کشور استقلال یافته از آن آمیخته است. این محدوده گسترده جغرافیایی را می توان به زیرمنطقه های کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، ترکمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان و ازبکستان)، منطقه قفقاز (ارمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان) و منطقه اروپای مرکزی شرقی (اوکراین، روسیه سفید و مولداوی) تقسیم کرد و هر یک از این گروه کشورها ممکن است تجانس بیشتری داشته و زمینه همگرایی در آنان بیشتر باشد، اما همواره در تأثیر کشور و قدرت بزرگ منطقه و هسته مرکزی قدرت در ساختار منطقه اوراسیا یعنی روسیه قرار دارند. (ویسی، تابستان ۱۴۰۰، ۳۷۸)

۲-۱-۲: تاریخچه تأسیس اتحادیه اقتصادی اوراسیا

۳-۱-۲: سیر تاریخی ایجاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا

در نتیجه تغییراتی چون فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، تأسیس سازمان جهانی تجارت و حرکت پرشتاب جهانی شدن، مسأله تنظیم روابط اقتصادی به مرکز دیپلماسی منتقل شده و موقعیتی همتراز موضوعات سیاسی پیدا کرده است. در عصر جهانی شدن، سیاست خارجی مبتنی بر الگوی دولت-ملت به چالش کشیده شده و به جهت ورود شمار فزاینده ای از بازیگران غیردولتی و حتی وزارتخانه های جدید به این حوزه، فضایی جدید به وجود آمده است. در چنین شرایطی، لازم است زمینه ها و ظرفیتهای سازمانی لازم برای تعامل با سایر بازیگران و کشورها به گونه ای افزایش یابد که کنش عملیاتی کشور در فضای پیچیده و مرزهای درهم تنیده اقتصادی و سیاسی امکان پذیر گردد. معیار

اصلی کشورها برای برقراری تعاملات اقتصادی در سطح منطقه، موقعیت جغرافیایی و همجوار بودن آنها است. در این سطح از دیپلماسی، کشورها با تشکیل نهاد منطقه ای تلاش می کنند، منافع اقتصادی خود را تأمین کنند. (صالحی، ۱۳۹۷: ۵۲)

پس از فروپاشی اتحاد شوروی در سال ۱۹۹۰ و دگرگونی جغرافیای سیاسی منطقه اوراسیا و پدید آمدن جمهوری های مستقل، گفتمان های هویتی روسیه و کشورهای تازه استقلال یافته که پیش از این در قالب یک «ما» معرفی می شدند اکنون باید به عنوان «آن ها» باز تعریف شده و جایگاه آنان در پیوستار «خود دیگری» تعریف شد و برای مهار آثار شرایط جدید هویتی پسا شوروی ایده همکاری و همگرایی اقتصادی میان کشورهای منطقه به رهبری روسیه آغاز شد.

نخستین بار رهبران سه کشور روسیه، روسیه سفید و اوکراین هسته اولیه اتحادیه کشورهای همسود (CIS) را به عنوان اولین قالب همگرایی سازمانی ایجاد نموده و پیامد آن جمهوریهای آسیای مرکزی، به عبارت دقیق ۱۲ جمهوری از ۱۵ جمهوری منفک از اتحاد شوروی، به جز جمهوریهای بالتیک: استونی، لیتوانی و لتونی به این اتحادیه پیوستند. در سالهای ۱۹۹۲ و ۱۹۹۳ همگرایی پسا شوروی آشکارا با کشورهای مستقل همسود هم پیوند بود. به طور کلی کشورهای مستقل همسود برای همکاری در زمینه های حمل و نقل و انتقال انرژی برق میان اعضا به وجود آمد که بیشتر برای همکاری و همگرایی فناوری شبکه حمل و نقل ریلی و جریان انرژی بود. اما خیلی زود پیمان کشورهای همسود به دلیل مشکلات و تنش های داخلی و مدنی کشورهای عضو و فرآیند سیاسی، اقتصادی، ملی گرایانه و واگرایی های تمدنی شکست خورد. (Vinokurov, 2018: 1-2)

ایده اتحادیه اوراسیایی را نخستین بار نورسلطان نظربایف، رئیس جمهور قزاقستان در مارس ۱۹۹۴ در مسکو مطرح کرد. او دو هدف مهم از ارائه این پیشنهاد را همگرایی عمیق اقتصادی و اتحاد دفاعی در منطقه بیان کرد. (Lagutina, 2019: 199) ملاحظه می شود که این پیشنهاد برپایه عمل گرایی اقتصادی با عدم استقبال و اشتیاق روسیه مواجه می شود و در عوض آنها به همگرایی های اقتصادی زیر منطقه ای با مشارکت تعداد اندکی از کشورهای منطقه که از نظر روسیه کشورهای وفادار به شمار می آمدند، توجه نشان می دادند. (سازمند، زمستان ۱۳۹۷: ۱۳۰) و در سال ۱۹۹۵ کشورهای روسیه، روسیه سفید و قزاقستان به عنوان هسته مرکزی همگرایی اوراسیایی، «پیمان اتحاد گمرکی» را امضاء کردند که عملیاتی نشد و با شکست مواجه گردید. همچنین در سال ۲۰۰۰ پنج کشور روسیه سفید، قزاقستان، قرقیزستان، روسیه و تاجیکستان «مجمع اقتصادی اوراسیایی» را تأسیس کردند. متعاقب آن در سال ۲۰۰۳ کشورهای روسیه سفید، قزاقستان، روسیه و اوکراین پیمانی برای شکل دادن به «فضای واحد اقتصادی» امضاء کردند که به دلیل رخداد انقلاب نارنجی در اوکراین این پیمان نیز مسکوت ماند.

در ادامه این مسیر و در اکتبر ۲۰۰۷ سه کشور روسیه، روسیه سفید و قزاقستان تفاهمنامه ایجاد سرزمین تجاری مشترک برای شکل گیری اتحادیه گمرکی را امضاء نمودند و در دسامبر ۲۰۰۹ سران سه کشور در شهر آلماتی ساختار و چارچوب برنامه عملیاتی اتحادیه گمرکی برای اجرا از ژوئن ۲۰۱۰ و اعمال فضای واحد اقتصادی از ابتدای سال ۲۰۱۲ را امضاء کردند. (Vinokurov, 2018: 6) بنابر این تا سال ۲۰۱۲ موافقتنامه های زیادی برای شکل گیری اتحاد گمرکی و فضای واحد اقتصادی میان تروئیکای اوراسیا یعنی روسیه، قزاقستان و روسیه سفید امضاء شد که همگرایی اقتصادی و هماهنگی سیاست کلان اقتصادی تا مهاجرت کارگری را در بر می گرفت. سرانجام رهبران سه کشور روسیه، قزاقستان و روسیه سفید در مه ۲۰۱۴ پیمان «اتحادیه اقتصادی اوراسیایی» را امضاء نمودند که اجرای آن از ابتدای سال ۲۰۱۵ براساس اتحادیه گمرکی سال ۲۰۱۰ و فضای واحد اقتصادی سال ۲۰۱۲ بود. با شروع اعمال

بلافاصله ارمنستان و تا مه ۲۰۱۵ نیز قرقیزستان به این اتحادیه ملحق شدند. (Filipowicz and Konopelko, 2016:35)

چنان که تشریح شد اتحادیه اقتصادی اوراسیا از ادغام اتحادیه گمرکی منطقه اوراسیا و نیز جامعه اقتصادی اوراسیا و به منظور مدرن سازی همه جانبه، همکاری و بهبود رقابت پذیری اقتصادهای ملی و ایجاد شرایط توسعه پایدار برای بهبود شرایط زندگی جمعیت کشورهای عضو ایجاد گردید و در عین حال، ایجاد فضای واحد اقتصادی، توسعه بازار مشترک و دستیابی به حرکت آزاد کالا، سرمایه، خدمات و مردم در بازار واحد کشورهای عضو، کاهش قیمت کالاها با کاهش هزینه های حمل و نقل مواد خام، ترویج رقابت سالم در بازار مشترک، سیاستهای مشترک در کشاورزی، انرژی، فناوری و حمل و نقل از مهمترین اهداف اتحادیه مزبور اعلام شده است.

۳-۱-۳: ساختار و نهادهای مدیریتی اتحادیه

۱- شورای عالی اقتصادی اوراسیا

عالی ترین نهاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا، شورای عالی اقتصادی (بین دولتی) اوراسیا است که شامل روسای جمهور کشورهای عضو اتحادیه می شود. جلسات آن حداقل یک بار در سال برگزار می شود. سران دولت های کشورهای عضو، عضو شورای اقتصادی بین الدولی اوراسیا می باشند. آن شورا تضمین اجرا و نظارت بر اجرای تصمیمات شورای عالی را در سطح روسای جمهور فراهم می کند، حکم کمیسیون اقتصادی اوراسیا را می دهد، و همچنین اختیارات تعیین استراتژی، جهت گیری ها و چشم اندازهای تشکیل و توسعه اتحادیه و اتخاذ تصمیمات در راستای اجرای اهداف اتحادیه را به خود اختصاص داده است. جلسات حداقل دو بار در سال برگزار می شود. ریاست شورای عالی و کمیسیون باید به صورت چرخشی و به ترتیب حروف الفبای روسی با ریاست یک کشور عضو ظرف یک سال تقویمی بدون حق تمدید به اجرا در می آید.

۲- کمیسیون اقتصادی اوراسیا

یک نهاد فعال دائمی نظارتی اتحادیه است که علاوه بر سیاست گمرکی اتحادیه، بلکه در مورد اقتصاد کلان، مقررات رقابت، سیاست انرژی و سیاست مالی اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز تصمیم گیری می کند. کمیسیون اوراسیا در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۲ به عنوان نهاد حاکمیتی فوق ملی در فضای اقتصادی اوراسیا تأسیس شد. این کمیسیون بخش های تابعه و ارگان های مشورتی را کنترل می کند. بخشهای آن در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۵ بسیار گسترش یافت و تعداد کارمندان بین المللی از ۱۵۰ به ۱۲۰۰ نفر افزایش پیدا کرد. کمیسیون اقتصادی اوراسیا، رکن اجرایی اتحادیه بوده که مقر این کمیسیون به عنوان سازمان نظارتی بر اتحادیه گمرکی، در مسکو قرار دارد، متشکل از ده نفر است که از هر پنج کشور عضو، دو نفر نماینده در آن حضور دارند. در کمیسیون اقتصادی اوراسیا بیش از یک هزار نفر از متخصصان مربوطه مشغول به فعالیت هستند.

تصمیمات کمیسیون اقتصادی اوراسیا در صورتی که توسط دو سوم آراء در هیأت ده نفره تصویب شود، برای تمامی کشورهای عضو الزام آور خواهد بود. با این حال، هر یک از اعضا از طریق کمیسیون شورای اقتصادی اوراسیا که شامل معاونان نخست وزیران کشورهای عضو است، دارای حق وتو می باشند. در صورتی که میان اعضا در خصوص موضوعی اختلاف وجود داشته باشد، موضوع اختلاف به نخست وزیران کشورهای عضو که دو بار در سال در قالب شورای بین دولتی اوراسیا با یکدیگر ملاقات می کنند، ارسال می شود. محل اقامت کمیسیون شهر مسکو، فدراسیون روسیه بوده و کمیسیون اقتصادی اوراسیا از دو نهاد "شورا" و "کنگره"، تشکیل شده است.

شورا

این شورا از معاونین نخست وزیر کشورهای عضو تشکیل شده است. شورای کمیسیون بر روند ادغام در اتحادیه نظارت می کند و مسئولیت مدیریت کلی کمیسیون اوراسیا را بر عهده دارد. این کمیسیون را با تصویب پیش نویس بودجه اتحادیه، حداکثر تعداد پرسنل و شرایط لازم برای کارمندان کمیسیون نظارت می کند. شورا هر سه ماه یکبار تشکیل جلسه می دهد.

این بخش همچنین موارد همکاری گمرکی، تجارت و توسعه ادغام اوراسیا را مورد بررسی قرار می دهد. این شورا به طور منظم در مورد جنبه های مهم EAEU بحث می کند و با نمایندگان تجاری کشورهای عضو ملاقات می کند.

کنگره

این هیأت از ده کمیسر تشکیل شده که یکی از آنها رییس هیأت مدیره است. هر کشور عضو دو کمیسر را در اختیار هیأت کمیسیون اوراسیا قرار می دهد که مدیریت عملیاتی را انجام می دهند و بر کارهای روزمره کمیسیون اوراسیا نظارت می کنند هر ده کمیسر توسط شورای عالی اوراسیا برای یک دوره چهار ساله قابل تمدید منصوب می شوند. کمیسرها همچنین وضعیت وزرای فدرال را در کشورهای متبوع خود دریافت می کنند.

هیأت کمیسیون در واقع دستگاه اجرایی کمیسیون است. جلسات این هیأت حداقل هر هفته یکبار تشکیل می شود و مسئولیت اداره روزانه اتحادیه اقتصادی اوراسیا را بر عهده دارد. این فعالیت طیف گسترده ای از جمله نظارت بر اجرای معاهدات، ارائه گزارش های پیشرفت سالانه و ارائه توصیه ها را در بر می گیرد. هیأت مدیره همچنین به کشورهای عضو در حل و فصل اختلافات کمک کرده و پیش نویس بودجه اتحادیه را انجام می دهد. بخشی از فعالیت های آن شامل واسطه گری بین بخش های کمیسیون و سران کشورهای عضو است.

۳- دادگاه اتحادیه اقتصادی اوراسیا

دادگاه اتحادیه اقتصادی اوراسیا جایگاه دادگاه اتحادیه اروپا را در اتحادیه اقتصادی اوراسیا (دادگاه EurAsEC) دارا می باشد که از سال ۲۰۱۵ این دادگاه مسئول حل اختلاف و تفسیر نظم قانونی در اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. مقرر استقرار این نهاد در مینسک بلاروس (روسیه سفید) است. دادگاه متشکل از دو قاضی از هر کشور عضو می باشد که توسط روسای دولت های کشورهای عضو منصوب می شود. دوره نمایندگی آنها ۹ سال است.

۵-۱-۲: تصویر کلی توانمندی های اتحادیه اقتصادی اوراسیا

اتحادیه اقتصادی اوراسیایی یکی از بزرگترین اتحادیه های منطقه ای است که نزدیک ۱۵ درصد از خشکی های جهان (۲۰ میلیون کیلومترمربع) با جمعیت حدود ۱۸۳ میلیون نفر و ۲,۴ درصد از جمعیت جهان را در بر می گیرد. حدود ۱۵ درصد از تولید نفت جهان (استخراج نفت ۶۰۷,۵ میلیون تن، جایگاه اول جهان و ۱۴,۶٪ تولید جهانی)، ۱۹,۵ درصد از تولید گاز طبیعی جهان (۶۸۲,۶ میلیارد متر مکعب، جایگاه دوم جهان)، ۷,۱ درصد از محصولات لبنی جهان، ۳,۷٪ تولید صنعتی جهانی با ۱,۳ تریلیون دلار، (۵,۵ درصد از تولید محصولات کشاورزی جهان، ۱۴۴,۱ میلیارد دلار)، ۲,۲ درصد از تولیدات صنعتی جهان (About the Eurasian Economic Union, 2020) و ۲,۲ تریلیون دلار (۳,۲٪ تولید ناخالص داخلی جهان را در اختیار دارد). (World Economic Outlook Database, 2020) در تولید فولاد ۷۶,۹ میلیون تن، جایگاه پنجم جهانی و ۴,۵٪ تولید جهانی، تولید انرژی برق با ۱۲۱۰,۲ میلیارد کیلووات ساعت، جایگاه چهارم در جهان و ۵,۱٪ تولید جهانی، در زمینه کشت غله و حبوبات ۱۳۴ میلیون تن، جایگاه پنجم در جهان و ۵,۵٪ تولید جهانی، در شاخص زیرساختی نیز طول مسیرهای راه آهن ۱۰۷ هزار کیلومتر و طول راه های خورویی نیز ۱۶۰۵,۹ هزار کیلومتر که به ترتیب جایگاه های سوم و پنجم جهان را به خود اختصاص داده اند.

برخی صاحب نظران اذعان دارند از نظر اقتصادی، اعضای اتحادیه مکمل های اقتصادی خوبی برای یکدیگر نمی باشند. مهمترین شریکهای اقتصادی کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیایی، اتحادیه اروپا (۵۳ درصد صادرات و ۴۱ درصد واردات) و چین (۱۳ درصد صادرات و ۲۳ درصد واردات) هستند. (The Eurasian Economic Union Facts and Figures, 2019:22-23) از میان ارزش کالاهای صادراتی اتحادیه اقتصادی اوراسیایی ۵۹ درصد از صادرات مربوط به حامل های انرژی می شود. (Eurasian Economic Integration, 2017:39) براساس گزارش بانک توسعه اوراسیایی، ۹۲ درصد از سهم تجاری کشورهای اتحادیه با کشورهای خارج از اتحادیه است و فقط ۸ درصد مربوط به تجارت داخلی میان کشورهای عضو است. (Eurasian Economic Integration, 2019:27-28) در این شاخص در مقایسه با اتحادیه اروپا نسبت تجارت میان اعضای اتحادیه اروپا ۶۴ درصد است. (Giucci, 2018: 5)

نکته جالب توجه اینکه اعضای اتحادیه (روسیه و قزاقستان) از نظر منابع و تولید انرژی هیدروکربنی دارای وضعیت بسیار مناسبی است، اما براساس اساسنامه اتحادیه، حامل های انرژی مشمول تعرفه های ترجیحی و حذف گمرکی نمی شوند و سیاستگذاری در این حوزه را به سال ۲۰۲۵ موکول کرده اند.

کشورهای عضو اتحادیه	روسیه، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، بلاروس	کشورهای عمده صادرکننده به اوراسیا:	چین، آلمان، آمریکا، فرانسه، ایتالیا، ترکیه
شکل گیری اتحادیه	جامعه اقتصادی: ۱۰ اکتبر ۲۰۰۰ اتحادیه گمرکی: اول جولای ۲۰۱۱ اتحادیه اقتصادی: اول ژانویه ۲۰	کشورهای عمده واردکننده به اوراسیا:	هلند، چین، آلمان، ترکیه، ایتالیا، سوئیس، انگلیس
رئیس اتحادیه	Tirgan Sargysyan	کالاهای عمده وارداتی اوراسیا از جهان	دستگاههای برقی روشنایی برای وسایل نقلیه، دارو برای پیشگیری و درمان بیماری، ماشین آلات برای مایع کردن گازها، ماشینهای خودکار داده پرداز (کامپیوتر)، خودرو سواری با حجم بیش از ۲۵۰۰ سی سی، سایر ماشین آلات و تجهیزات آزمایشگاهی
وزیر تجارت اتحادیه	Veronika Nikishina	کالاهای عمده صادراتی اوراسیا به جهان	نفت و روغنهای نفتی، میعانات گازی، زغال سنگ، گندم، کاتد و قطعات کاتد
وزیر صنعت و صنایع کشاورزی	Sergey Sidorsiy	کالاهای عمده وارداتی اوراسیا از ایران	کیوی، پسته درون غلاف سخت، مس، مات، کشمش، خیار و خیارشور، سیمان پرتلند
مساحت	۲۰۲۹۲۴۸ (کیلومتر مربع)	کالاهای عمده صادراتی اوراسیا به ایران	جو، محصولات تخت نورد شده از آهن و فولاد، روغن آفتابگردان، ذرت، چوب اره شده از انواع کاج
جمعیت ۲۰۱۶	۱۸۳٫۸ میلیون نفر ۲٫۶ درصد از جمعیت جهان	میانگین کل تعرفه	۶٫۵
تولید ناخالص داخلی (GDP) (PPP)	۴٫۴۷ تریلیون دلار	میانگین تعرفه کالاهای کشاورزی	۸٫۶
درآمد سرانه	۲۴۸۰۰ دلار	میانگین تعرفه کالاهای صنعتی	۵٫۹
نرخ بیکاری	۵٫۴ درصد	موافقتنامه با سایر کشورها	موافقتنامه تجارت آزاد با ویتنام: از ۵ اکتبر ۲۰۱۶ اجرایی شد

(www.eaeunion.org)

بخش دوم: بررسی منابع و ابعاد اوراسیا گرایی روسیه

۱-۲-۲: دلایل مشارکت روسیه در ایجاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا

بسیاری از پژوهشگران در هنگام تحلیل سیاست روسیه در ارتباط با جمهوریهای پیشین شوروی به عوامل ژئوپلیتیکی پایدار مؤثر بر سیاست خارجی این کشور توجه می کنند. به گفته مانکف (۲۰۰۹) نخستین کشورهایی که در معرض تأثیر این سیاست مدعیانه روسیه قرار می گیرند، جمهوریهای پیشین شوروی می باشند که نباید به سکوی پرتاب نیروهای متخاصم روسیه تبدیل شوند. به باور وی، روسیه هنوز بسیار به برداشت سنتی ژئوپلیتیکی از روابط بین الملل پایبند است. اتحادیه اقتصادی اوراسیائی از جدیدترین بازنمایی های سیاست روسیه در قبال جمهوریهای پیشین شوروی است.

از بیرون هم به طور معمول به روسیه به عنوان کشوری استثنایی نگاه می شود؛ کشوری که در خانواده ملت های غربی به شکل ضروری خودی به شمار نمی رود، اما در چشم ملت های غیرغربی اروپایی به نظر می رسد. روسیه از بیشتر تغییرها و دگرگونی های قاره اروپا استثناء شده یا با تأخیر و به شکل ناقص و متفاوت آنها را تجربه کرده است. ویژگی های جغرافیایی و اقلیمی بر فرآیندهای تاریخی تأثیر گذاشته و ویژگی های ژئوپلیتیکی سرزمین روسیه را به ارمغان آورده اند. فرهنگ سیاسی و هویت خاص شکل گرفته بر اثر این عوامل، همواره بر گزینه های پیش روی سیاست خارجی این کشور و محدوده مانور سیاستگذاران تأثیرگذارند. خودپنداره دولت روس به عنوان قدرتی بزرگ است که قلمرو سیاست های ممکن را مشخص می کند و بهای مادی برخی از اقدام های برخاسته از ایده های هویتی را توجیه می کند. (Valizadeh & Alizadeh, 2018: 525-526)

اوراسیاگرایی پس از فروپاشی اتحاد شوروی، شاخه های مختلفی را در برمی گیرد که همه آنها منظومه روسیه و کشورهای اوراسیایی را بدیل ژئوپلیتیکی و تمدنی منظومه آتلانتیکی می دانند. این شاخه ها از نظر شدت درجه ای که غرب را محکوم می کنند با یکدیگر متفاوتند، اما همه آنها جهان را از نظر ژئوپلیتیکی چندقطبی و دارای تمدن های متعدد می دانند. (Sakwa, 2015: 57)

از نظر بسیاری از تحلیلگران غربی مانند روی آلیسون، کارکرد اصلی سازمان های منطقه ای روس محور فراهم کردن نوعی «همگرایی حمایتی» برای رهبران اقتدارگرا و شکلی از همبستگی جمعی سیاسی با روسیه است که سپری در برابر غرب به شمار می رود و حاکمیت ملی و بقای رژیم های سیاسی را در دولتهای ضعیف حفظ می کند. (Ziegler, 2016: 558) همچنین نگرانی روسیه از سیطره اقتصادی چین که به بزرگترین شریک اقتصادی بسیاری از همسایگان روسیه تبدیل شده، بر منطقه خارج نزدیک نیز تا اندازه ای در تلاش برای همگرایی اقتصادی منطقه ای در چارچوب اتحادیه اوراسیائی نقش داشته، تا از این راه نفوذ اقتصادی چین کنترل شود و کاهش یابد. (KhitakhunovMukhamediyev & Pomfret, 2017: 61-63)

روسیه در فضای پساشوروی دستکم برای یک دهه به دنبال روابط نزدیکتر با اقمار شوروی سابق نبود، این کشور طی دهه ۹۰ میلادی اگرچه به لحاظ اقتصادی در موضع ضعف قرار داشت اما همسایگان آن ضعیف تر بودند و بنابراین مسکو قادر بود برای تأثیرگذاری بر تحولات در همسایگی خود کماکان بر بر وزن نظام سیاسی و اقتصادی خود تکیه کند. تنها با شروع هزاره جدید میلادی بود که جایگاه روسیه در این منطقه رو به بی ثباتی گذاشت، یعنی زمانیکه دولت ها و سازمان های غربی شروع به تاخت و تاز در این منطقه نمودند. در همین اثنا بود که دولت های بالتیک در سال ۲۰۰۴ به عضویت ناتو درآمدند، اتحادیه اروپا به طور جدی وارد فضای کشورهای پساکمونیزمی شد، نخستین

خطوط نفت و گاز واقع در کشورهای پیرامون روسیه به کمک شرکت های خارجی ساخته شد و از سمت شرق نیز چین به لحاظ اقتصادی پا به عرصه بازی در آسیای مرکزی گذاشت.

بروز بحران اوکراین در بهار ۲۰۱۴ محرک اصلی عبور روسیه از خط مشی سودمند دوجانبه گرایی در مناسبات با کشورهای پساکمونستی و پذیرش توافقات نهادی لازم از سوی این کشور برای آغاز اتحادیه اقتصادی اوراسیا محسوب می شود. ولادیمیر پوتین پس از الحاق کریمه و چالش با غرب نیازمند توسل به ابزاری بود تا وجهه ژئوپلیتیک روسیه را در برابر مخاطبان داخلی و بین المللی در مواجهه با انزوای بین المللی و رکود اقتصادی حفظ نماید.

همچنین تبعات جنگ نظامی سال گذشته روسیه و اوکراین بر منطقه تجاری اوراسیا در عصر جهانی شدن اوضاع منطقه ای و جهانی در هم تنیده شده است. لذا یکی از مناطقی که بیشترین آسیب را در نتیجه اعمال تحریم های غرب علیه روسیه متحمل می شود، منطقه اوراسیا است و تبعات این جنگ می تواند اقتصاد کشورهای این منطقه را تضعیف نماید که با تبعات بیماری مهلک کرونا نیز در حال دست و پنجه نرم کردن هستند. با آغاز عملیات نظامی روسیه علیه اوکراین در تاریخ 24 فوریه 2022 فشارهای دیپلماتیک، تهدیدها و تحریم های بین المللی علیه روسیه افزایش یافت و تحریم های شدید اقتصادی علیه مسکو آغاز شد. (موسسه مطالعات راهبردی شرق، ۱۴۰۱)

تصمیم روسیه مبنی بر تقویت همگرایی اقتصادی منطقه ای در دوران ریاست جمهوری پوتین در واقع، واکنشی به این روندها بود. بنابراین واضح است که آمال رهبری روسیه برای همگرایی منطقه ای بسیار فراتر از کسب مزایای اقتصادی است.

منافع اولیه روسیه تا به امروز در وجه اقتصادی این همگرایی نبوده؛ به گونه ای که تجارت با دولتهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا طی ماههای ژانویه تا سپتامبر ۲۰۱۸ تنها ۸،۵ درصد از کل تجارت جهانی روسیه را شامل شده است. (EEC, 21 November 2019:47) این سهم، اگرچه طی مدت زمانی که از تأسیس این اتحادیه می گذرد در مجموع رو به افزایش بوده اما هیچگاه چشمگیر نبوده است. این میزان در سال های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۰ به ترتیب ۹ و ۷،۳ درصد بوده است. (EEC, 21 November 2019:47; Vinokurov, 2017:62) البته با جنگ اخیر اوکراین تحریم ها علیه روسیه گسترده تر شده و انگیزه های اقتصادی این کشور در مواجهه با اتحادیه اقتصادی اوراسیا برای کاهش اثرات و پیامدهای ناشی از فشارهای تحریمی به شدت افزایش یافته است.

در مقابل، اتحادیه اقتصادی اوراسیا دستاوردهای ژئوپلیتیک گسترده ای برای روسیه با خود به همراه دارد. روسیه با تأسیس این اتحادیه به دنبال افزایش اعتبار سیاسی خود در امور جهانی بوده؛ اگرچه به طور کلی با تأسیس اتحادیه اقتصادی اوراسیا تعرفه ها به طور چشم گیری برای دولت های غیر عضو و بنابراین حمایت از تولیدات منطقه ای افزایش یافته اما از نقطه نظر مسکو، ایجاد این سازمان منطقه ای در حدی نیست که جهانی سازی را تحت تأثیر قرار دهد. در مقابل از نظر روسیه ایجاد سازمان های اقتصادی یا منطقه ای می باید تجارت جهانی و وابستگی متقابل را تسهیل نمایند.

برای روسیه، اتحادیه اقتصادی اوراسیا بیشتر معنا و ارزشی سیاسی دارد تا اینکه دارای مفهومی اقتصادی باشد و سودهای کلی اقتصادی آن برای روس ها هنوز به شکل کامل مشخص نشده است. (Roberts, 2014:2) روسیه از مشوق های متعددی برای اقناع همسایگان خود جهت عضویت در EUU استفاده نموده، در همین راستا دولتهای عضو این اتحادیه همچون روسیه سفید و قرقیزستان واجد شرایط دریافت سوبسید برای قیمت های گاز از سوی روسیه می شوند. (Courtney, 2015: 2) از چنین مشوق های پرهزینه می توان دریافت که هدف روسیه از تشکیل این اتحادیه نباید ابتدا به ساکن یک هدف اقتصادی باشد. پوتین در سال ۲۰۱۱ اعلام کرد که اتحادیه اقتصادی اوراسیا

یک مجمع فراملیتی قدرتمند است که می‌تواند به یکی از قطب‌ها در جهان مدرن تبدیل شود و به‌عنوان پلی کارآمد بین اروپا و منطقه پویای آسیا - پاسیفیک عمل کند. (Financial Times: January 8th 2015)

روسیه همچنین با توجه به تجربه اوکراین تمایل دارد تا هر کشور دیگری در منطقه را که متمایل به حرکت سمت اتحاد با اروپا باشد را به‌وسیله ابزارهای همین اتحادیه اوراسیایی تنبیه کند. البته اگر دیگر کشورهای عضو مانند روسیه سفید و ارمنستان، خواستار هماهنگی و منطبق بودن با ترتیبات ژئوپلیتیک روس‌ها در روابط تجاری خود نسبت به کشورهای غیر عضو اتحادیه باشند، بسیار محتمل است که این دولت‌ها خواستار دریافت حقوق و سودهای ویژه‌ای در مقابل وفاداری ژئوپلیتیک خود درون رژیم اقتصادی مشترک شوند. (Dragneva and Wolczuk, 2014: 8)

بسیاری از مشکلات مربوط به مهاجرت نیروی کار به روسیه در چارچوب EUU قابل حل است. چنین راه‌حلی می‌تواند بر جریان مهاجران کار قانونی به روسیه تأثیر گذارد. (Aleksanyan, 2015: 16)

از منظر امنیتی EUU یک هم‌پوشانی گسترده با عضویت کشورهای منطقه در سازمان پیمان امنیت دسته‌جمعی دارد که البته بیشتر گرایش به‌سوی منطقه آسیای مرکزی دارند. (Laruelle, 2015: 17) در حقیقت روسیه راهبر امنیتی گسترده‌ای در منطقه خود دارا می‌باشد؛ اما هنوز قادر به جایگاه یک شریک جدی در حوزه اقتصاد برای متحدین امنیتی خویش نائل نیامده است. در ضمن مفهوم اوراسیایی روس‌ها در تضاد با مفهوم جهان روسی آنها است و این تضاد جنبه‌های متعدد دارد. اگر جهان روسی تنها برای تعریف صدای روسیه در جهان بکار رفته، پس پروژه اتحادیه اوراسیایی بخشی از مفهوم جهان روسی خواهد بود. این بخش متمرکز بر همسایگان روسیه و پیگیر راهبردهای اقتصادی مشترک است. (Laruelle, 2015: 18) بنابراین روس‌ها در حقیقت بین سیاست و اقتصاد با ماهیت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در گذار راهبردی هستند تا سرانجام بتوانند نقش محوری خود را در این اتحادیه بازی کنند.

۲-۲-۲: مناسبات چین و روسیه در اوراسیا

در چارچوب اقتصاد سیاسی بین الملل، یافته‌های آماری جاری نشان می‌دهند دگرگونی‌هایی در موقعیت و رتبه بندی اقتصادهای برتر جهان به وقوع پیوسته است. مهمترین علائم این تحولات طی سال‌های اخیر، نرخ رشد اندک برای کشورهای توسعه یافته عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) و هفت کشور صنعتی (G7) و نرخ‌های رشد بالاتر برای کشورهای در حال توسعه و اقتصادهای نوظهور به ویژه کشورهای عضو بریکس (برزیل، روسیه، هند، چین، آفریقای جنوبی) می‌باشد. در نتیجه این تحولات، پیش‌بینی می‌شود حداقل در نیمه اول قرن بیست و یکم، مرکز ثقل اقتصاد جهان از غرب به شرق منتقل شود و فصل جدیدی در تاریخ اقتصاد کلان بین الملل آغاز گردد که در آن ترکیب ۱۰ قدرت برتر اقتصادی، کاملاً متفاوت با وضعیت قرن بیستم خواهد بود. در افق ۲۰۵۰ چین، آمریکا و هند سه اقتصاد برتر جهان با فاصله قابل توجه نسبت به سایر کشورها خواهند بود و به ترتیب تولید ناخالص داخلی آنها برحسب شاخص برابری نرخ ارز؛ ۵۳، ۴۱ و ۲۷ تریلیون دلار افزایش خواهد یافت. (قاسمیان، ۱۳۹۵: ۱)

بر پایه مطالعات انجام شده توسط مؤسسه PWC اقتصاد جهان طی سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۵۰ به طور متوسط سالیانه ۳ درصد رشد خواهد داشت. تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۲۰۳۷ دو برابر ۲۰۱۴ و در سال ۲۰۵۰ نسبت به ۲۰۱۴ سه برابر خواهد شد. یافته‌های اخیر نشانگر تنزل جایگاه اقتصادهای برتر کنونی و ارتقای رتبه اقتصادهای نوظهور است. برهمن اساس مرکز ثقل اقتصاد جهانی در حال چرخش از آمریکای شمالی، اروپای غربی و ژاپن به سمت چین، هند، روسیه، برزیل و سایر کشورهای حوزه آسیا و به تعبیری از جوامع توسعه یافته به مناطق در حال توسعه متمایل می‌شود.

در چنین بستری آسیای مرکزی از مناطقی است که در کانون توجه این نوع از دیپلماسی قرار گرفته، زیرا نخست این منطقه توانمندی اقتصادی، بی نیازی انرژی و گستردگی منابع طبیعی زیادی برخوردار بوده؛ دوم، بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی فضای جدیدی از نظر ارتباطات بر این منطقه حاکم شده؛ سوم، تمرکز در آسیای مرکزی ساده ترین و کمترین هزینه را برای عمق حیاتی و راهبردی روسیه در شمال و چین در جنوب شرقی در پی خواهد داشت، زیرا تسلط و کنترل بر این منطقه امکان کنترل نفت و گاز و مواد معدنی و منابع کشاورزی را برای قدرت های منطقه ای و فرامنطقه ای فراهم کرده و زمینه اتصال شبه قاره هند به روسیه و چین را فراهم می کند. در نتیجه این عوامل به همراه ضعف اقتصادی و همچنین کمبود نیروی متخصص در منطقه سبب شده تا کشورهای آسیای مرکزی پذیرای طرح ها و برنامه های اقتصادی مانند «اتحادیه اقتصادی اوراسیا»، «طرح انتقال انرژی» و طرح ابتکار «کمربند و راه» بوده و در عین حال روسیه و چین راضی به انجام چنین فعالیتهای اقتصادی باشند.

با وجود این، انرژی بیش از همه بر روابط این دو کشور در سالهای گذشته تأثیر گذاشته است. چین دارای اقتصاد رو به رشدی بوده و این اقتصاد به شدت به واردات انرژی وابسته است. بر این اساس می توان گفت در آینده، موضوع انرژی و منطقه آسیای مرکزی از عامل ها و حوزه های مهم تأثیرگذار بر همکاری چین و روسیه محسوب خواهد شد. انرژی این منطقه از این نظر برای چین اهمیت دارد که آنها می توانند به کمک خطوط لوله نه چندان طولانی، نفت و گاز کشورهای آسیای مرکزی را با امنیت و سرعت مناسب به چین انتقال دهند. در مقابل، روسیه نیز همچنان نسبت به حضور دیگر کشورها در این منطقه به عنوان کشورهای خارج نزدیک خود حساس است. با توجه به اینکه روسها با کشورهای آسیای مرکزی در زمینه نفت و گاز رقابت دارند، ترجیح می دهند حضور دیگر کشورها، به ویژه چین از راه آنها صورت گیرد تا نسبت به همه امور در حال جریان در منطقه آگاه باشند. (Smith Stegen and Kuszniir, 2015:10)

یکی از جلوه های مهم دیپلماسی فعال چین در جستجوی تداوم رشد اقتصادی و امنیت انرژی در قالب ابتکار بازگرداندن جاده ابریشم پدیدار شده، این ابتکار بیش از ۷۰ کشور را در برمی گیرد و هزینه اجرای آن یک هزار میلیارد دلار در حدود ۹۰۰ طرح مختلف برآورد شده است. (Belt and Road Initiative, 2020) در راستای اجرای این طرح قرار است با ایجاد زیرساختهای گسترده حمل و نقل شبکه ای پیوندها میان اقتصاد چین با کشورهای مورد نظر برقرار شود. این خطوط ارتباطی برای نقل و انتقال کالا و مسافر طراحی شده اند و به موازات این خطوط که برای استفاده های چندمنظوره ساخته خواهد شد، طرح های گسترده ای برای ایجاد خطوط لوله انتقال انرژی نیز در نظر گرفته شده است. (Mirtorabi and Torki, 2019: 209)

به طور کلی، این طرح شامل شش راهروی اصلی اقتصادی است که مسیرهای اقتصادی چین و پاکستان، راهروی اقتصادی چین و آسیای مرکزی و غرب آسیا، گذرگاه اقتصادی بنگلادش و چین و هند و میانمار همچنین راهروی اقتصادی چین مغولستان و روسیه هدف های امنیت انرژی را دنبال می کنند. در واقع در هر شش راهروی اقتصادی مورد نظر در ابتکار «یک کمربند و یک راه»، هدفهای انرژی مورد نظر قرار گرفته اند، اما طرح های مورد نظر در چهار راهروی پیش گفته، به طور مستقیم و به شکلی گسترده، موضوع عرضه انرژی به چین را دنبال می کنند. (Li, 2016:8-15)

پدیدارشدن چین به عنوان بازیگر اصلی در بخش های انرژی و زیرساخت منطقه، به همراه حضور روزافزون خود به عنوان وام دهنده اصلی آسیای مرکزی و روسیه، دارای پیامدهای سیاسی عمیقی می باشد که از جهت نظری باید به مسکو مربوط است. در این مدل تعاملی ارتباط چین و روسیه بسیار درخور توجه بوده؛ چین بزرگترین واردکننده منابع انرژی و روسیه بزرگترین صادرکننده این منابع می باشد. از سویی دستیابی به منابع انرژی و ایجاد راهروهای انرژی

یکی از مهمترین هدفهای ابتکار یک کمر بند و یک راه چین است. این موضوع نتوانسته رقابت میان این کشورها را در حوزه انرژی تبدیل به فرصتی کامل برای همکاری نموده و مجموعه ای از عامل های تضعیف کننده نیز بر روابط چین و روسیه در حوزه انرژی تأثیرگذار بوده اند و مانع همکاریهای گسترده دو کشور در این حوزه شده اند. یکی از این موانع، سیاست محوری چین در زمینه تنوع بخشیدن به منابع تأمین انرژی خود و پرهیز از اتکاء به منبعی واحد است. (Jian, 2014: 38) با توجه به اینکه روسیه بارها از اهرم صادرات انرژی برای فشار به کشورهای مختلف استفاده کرده و همچنین تجربه گذشته چین در اتکا به اتحاد شوروی، به کارگرفتن چنین سیاستی از سوی چین منطقی و دوراندیشانه است. عامل تضعیف کننده دیگر روابط انرژی چین و روسیه تمایل چین به سهم گرفتن از تأسیسات و منابع انرژی کشورهایی است که از آنها انرژی وارد می کند. چراکه روسیه چندان تمایل ندارد به سهم کردن گسترده چینی ها در منابع و تأسیسات نفت و گاز خود و همچنین منابع و تأسیسات کشورهای آسیای مرکزی که سالها شرکتهای روسی در آنجا نفوذ داشته اند و اکنون با رقیب قدرتمندی به نام چین روبه رو شده اند. البته در سالهای اخیر به دلیل رکود در فروش انرژی روسیه به کشورهای اروپایی و وضع تحریم های غرب علیه روسیه موضع روسیه در این مورد تا حدی تعدیل شده است. (Sajadpoor and Khalili, 2018: 17)

در پایان باید تصریح کرد با توجه به اینکه روسیه و چین به طور مشترک با رویکردهای یکجانبه گرایانه آمریکا در آسیای مرکزی مخالف می باشند بنابراین واکنش های اولیه مسکو و پکن نسبت به اقدام های یکدیگر در این منطقه محتاطانه بود و به نظر می رسد چین برای بازیگری در این منطقه ملاحظات در زمینه عدم ایجاد تصور تهدید برای روسیه را درک کرده و حضور صرفاً تجاری و اقتصادی را برای خود تعریف کرده است.

۳-۲-۲: تصویر کلی از اقتصاد فدراسیون روسیه

روسیه بزرگترین کشور جهان و یازدهمین اقتصاد بزرگ دنیا است که با ۱۴ کشور آسیایی و اروپایی مرز زمینی و با کشورهای پیرامون دریای برینگ، دریای ژاپن، دریای خزر، دریای سیاه و دریای بالتیک ارتباط دریایی دارد. روسیه اقتصادی کالا محور دارد و انرژی مهمترین بخش اقتصاد روسیه را تشکیل می دهد به طوری که آن را به بزرگترین تولید کننده نفت جهان تبدیل کرده که ۲۰ الی ۲۵ درصد تولید ناخالص داخلی، ۶۵ درصد کل صادرات و ۳۰ درصد بودجه دولت روسیه را شامل می شود.

وسعت روسیه و مرزهای آبی آن موجب شده تا این کشور دارای بنادر زیاد و پر اهمیتی باشد. این کشور دارای ۱۰۲ هزار کیلومتر راه آبی بوده که ۳۳ هزار کیلومتر آن قابل کشتیرانی است و در حدود ۴۲ هزار کیلومتر مرز آبی در سواحل سه اقیانوس دارا می باشد که نقش عمده ای در حمل و نقل بین المللی کالا ایفا می کنند. بنادر نووروسیسک و توآپسه در دریای سیاه، بندر تاگنروک در دریای آزوف، بنادر سن پترزبورگ، کالینگراد، بالتیسک و وی بورگ در دریای بالتیک قرار دارند. در دریای سفید بندر آرخانگلسک تنها شهر بندری شمالی روسیه است و از آنجایی که تمام سال کشتیرانی در آن بدون مشکل انجام می شود در جهان معروف است. ولادی وستوک و ناخودکا نیز دو بندر در دریای ژاپن می باشد.

از سوی دیگر روسیه در دریای خزر نیز دارای بنادر آستراخان و ماخاچ قلعه است، دو بندری که برای ایران مهم به حساب می آیند که علاوه بر روابط تجاری می توانند برای دو کشور موقعیت های گردشگری دریایی را به وجود آورند. نکته حائز اهمیت در خصوص اقتصاد روسیه اینکه، روسیه در حال حاضر به عنوان یک کشور توسعه یافته طبقه بندی نمی شود، اگرچه زمانی در کنار ایالات متحده به عنوان یک ابر قدرت جهانی سلطنت می کرد. اقتصاد این کشور با

فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۱ از هم پاشید. با این حال اقتصاد روسیه از سال ۲۰۲۱، پنجمین اقتصاد بزرگ اروپا و یازدهمین اقتصاد بزرگ جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.

طی سالهای بعد از فروپاشی شوروی، اقتصاد روسیه به تدریج از یک اقتصاد برنامه ریزی شده به یک اقتصاد بازار محور تبدیل شده؛ این کشور دارای منابع طبیعی عظیم، به ویژه نفت و گاز طبیعی است. جغرافیای وسیع روسیه عامل مهمی در فعالیت اقتصادی آن است و این کشور سهم بزرگی از منابع طبیعی جهان را در اختیار دارد. برهمن اساس به عنوان یک ابرقدرت انرژی توصیف شده؛ زیرا دارای بزرگترین ذخایر گاز طبیعی و بزرگترین صادرکننده آن در جهان، دومین ذخایر بزرگ زغال سنگ، هشتمین ذخایر بزرگ نفت می باشد. از منظر بهره مندی از ذخایر ارز خارجی، روسیه دارای پنجمین ذخایر بزرگ جهان است. این کشور با نیروی کار تقریباً ۷۰ میلیون نفری ششمین نیروی کار بزرگ جهان را در اختیار دارد. روسیه دارای صنعت تسلیحاتی بزرگ و پیشرفته می باشد که قادر به طراحی و تولید تجهیزات نظامی با فناوری پیشرفته بوده و براین اساس دومین صادرکننده بزرگ تسلیحات در جهان است. روسیه همچنین دارای پنجمین میلیاردرهای جهان است. بخش نفت و گاز تقریباً ۴۰ درصد از درآمدهای بودجه فدرال روسیه و ۶۰ درصد از صادرات آن را در سال ۲۰۱۹ به خود اختصاص داده است. در سال ۲۰۱۹، وزارت منابع طبیعی و محیط زیست ارزش منابع طبیعی را ۶۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشور برآورد کرد و این در حالی است که ۴۹,۴ درصد یا حدود ۸۰۹۰۹۰۰۰۰ هکتار از روسیه تحت پوشش جنگلی می باشد، موضوعی که نقش بسزایی در اقتصاد روسیه دارد.

روسیه یکی از کمترین بدهی های خارجی را در میان اقتصادهای بزرگ به خود اختصاص داده، اگرچه نابرابری درآمد خانوار و ثروت آن یکی از بالاترین ها در میان کشورهای توسعه یافته است. پس از حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲، این کشور با تحریم های متعددی از سوی جهان غرب و متحدانش مواجه شده، اقدامی که به عنوان یک جنگ همه جانبه اقتصادی و مالی برای انزوای اقتصاد روسیه از سیستم مالی جهانی توصیف می شود.

میزان آزادی اقتصاد روسیه ۵۶,۱ است که اقتصاد این کشور را در رتبه ۱۱۳ در شاخص سال ۲۰۲۲ قرار می دهد. روسیه در بین ۴۵ کشور منطقه اروپا در رتبه ۴۳ قرار دارد و امتیاز کلی آن کمتر از میانگین منطقه ای و جهانی است. طی پنج سال گذشته، اقتصاد روسیه در سال های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ تقویت، در سال ۲۰۱۹ کند و در سال ۲۰۲۰ با رشد منفی مواجه شد. در عین حال با بهبود قیمت های جهانی نفت در سال ۲۰۲۱ رشد این کشور از سر گرفته شد.

نرخ تورم سالانه روسیه در آوریل ۲۰۲۲ از ۱۶,۷ درصد در ماه قبل به ۱۷,۸ درصد افزایش یافت. این بالاترین میزان از ژانویه سال ۲۰۰۲، در بحبوحه تحریم های بی سابقه غرب علیه کشور به دلیل جنگ با اوکراین بود. قیمت ها برای مواد غذایی و نوشیدنی های غیر الکلی به شدت افزایش یافت (۲۰,۴۸٪ در مقابل ۱۷,۹۹٪ در ماه مارس). محصولات غیر غذایی (۲۰,۱۹٪ در مقابل ۲۰,۳۴٪) و خدمات (۱۰,۸۷٪ در مقابل ۹,۹۴٪). به صورت ماهانه، قیمت ها ۱,۵۶ درصد افزایش یافت که نسبت به ۷,۶۱ درصد در ماه قبل که شدیدترین افزایش از سال ۱۹۹۹ بود، به شدت کاهش یافت.

۴-۲-۲: تجارت خارجی روسیه

چین کشوری است که هم دارای مرز مشترک طولانی با روسیه بوده و هم در اقتصاد آن نیز بسیار سهیم است به گونه ای که براساس داده های سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۱۸ بیشترین میزان صادرات کالا از روسیه به چین صورت می گیرد، در نتیجه در همین سال حدود ۱۲,۴۷ درصد از کالاهای صادراتی روسیه به چین صادر شده است.

بعد از چین بیشترین میزان کالاهای صادراتی روسیه به ترتیب به کشورهای آلمان (۹,۶۷ درصد)، هلند (۷,۵۹ درصد)، ترکیه (۴,۷۵ درصد)، کره جنوبی (۴ درصد)، ایتالیا (۳,۶۵ درصد) آمریکا (۳ درصد) و قزاقستان (۲,۸۸ درصد) بوده است.

نکته جالب توجه اینکه در تأمین نیازهای وارداتی روسیه، چین باز نقش تعیین کننده‌ای بازی می‌کند. این کشور حدود ۲۱,۹۳ درصد از کالاهای وارداتی روسیه را تأمین می‌کند که رقم بسیار قابل توجهی است. با نگاهی به نقشه وارداتی روسیه در سال ۲۰۱۸ می‌توان گفت که شرکاء وارداتی آن همان کشورهایی هستند که در بحث صادرات نیز شریک هستند.

علاوه بر چین، بیشترین میزان نیازهای وارداتی فدراسیون روسیه به ترتیب از کشورهای آلمان (۱۰,۷۱ درصد)، آمریکا (۵,۳۳ درصد)، ایتالیا (۴,۴۵ درصد)، فرانسه (۴ درصد)، ژاپن (۳,۷۰ درصد)، کره جنوبی (۲,۹۴ درصد)، اکراین (۲,۲۳ درصد) و برخی کشورهای دیگر است. در این میان ایران نقش چندان قابل توجهی در تأمین نیازهای وارداتی روسیه ندارد که انتظار می‌رود با فعال تر شدن اتحادیه اوراسیا، این روند بهبود پیدا کند.

روسیه در سال ۲۰۱۸ مقدار ۲۳۸,۲ میلیارد دلار از کشورهای مختلف جهان کالا وارد نمود که نسبت به سال قبل از آن مقداری افزایش را تجربه کرده است. واردات روسیه حدود ۱,۳ درصد از واردات کل جهان را به خود اختصاص داده است. از این مقدار به میزان ۴۷,۱ درصد از کشورهای اروپایی، ۴۲,۲ درصد از کشورهای آسیایی، ۳,۱ درصد از کشورهای آمریکای لاتین و ۱,۲ درصد از آفریقا وارد شده است. بنابراین کشورهای اروپایی و آسیایی در واردات به ترکیه با یکدیگر رقابت نزدیکی دارند.

۵-۲-۲: اقتصاد روسیه بعد از فروپاشی شوروی

فاسخوتدینو (۲۰۱۵) اقتصاد روسیه را یک اقتصاد منبع محور می‌داند با این ویژگی که از سال ۲۰۰۲ سهم صنایع کارخانه ای از تولید ناخالص داخلی از ۱۷ درصد به ۱۵ درصد کاهش یافته و در مقابل سهم صنایع استخراجی از ۷ به ۱۱ درصد افزایش یافته به طوری که اقتصاد روسیه طی ده سال اخیر وابستگی فزاینده ای به منابع داشته است. (خدمات آمار ایالتی فدرال روسیه، به نقل از فاسخوتدینو، ۲۰۱۵) صنعت استخراج به تولید منابع طبیعی مربوط می شود و فعالیت هایی از جمله برداشت نفت، فلزات، زغال سنگ، سنگ و غیره از زمین را شامل می شود. (لغتنامه کمبریج، ۲۰۱۸) فاسخوتدینو (۲۰۱۵) ویژگی ساختاری اقتصاد روسیه را بر مبنای این شاخص ها می‌داند: ۱- اقتصاد روستایی ۴ تا ۶ درصد؛ ۲- تولید مواد (به غیر از اقتصاد روستایی) ۳۰ تا ۳۵ درصد؛ ۳- خدمات ۶۳ تا ۶۸ درصد. در عین حال در کشورهای توسعه یافته سهم اقتصاد روستایی ۳ تا ۴ درصد؛ تولید مواد ۳۰ تا ۳۳ درصد؛ و خدمات ۶۴ تا ۶۷ درصد است. بنابراین ساختار اقتصاد روسیه تا حد زیادی از ساختار اقتصادی کشورهای توسعه یافته متفاوت نیست، اما یک تفاوت در ساختار صادرات (سهم بالای صادرات کالاهای خام) و ساختار واردات (سهم بالای واردات فناوری پیشرفته) وجود دارد.

۶-۲-۲: اقتصاد روسیه بعد از تحریم های آمریکا و غرب

با گذشت بیش از ۹ ماه از جنگ روسیه و اوکراین (از اسفند ۱۴۰۰، مارس ۲۰۲۲) خسارت وارده به یازدهمین اقتصاد بزرگ جهان (روسیه) قابل توجه بوده، گسترش دامنه تحریم ها به نظام بانکی، بخش انرژی (نفت و گاز) و بخش های مختلف اقتصادی این کشور را با مشکلات اقتصادی مواجه کرده، در واقع بعد از الحاق کریمه در سال ۲۰۱۴ میلادی، اروپا و ایالات متحده تحریم های اقتصادی محسوسی را علیه روسیه وضع کردند؛ موضوعی که برای این کشور مشکلات اقتصادی متعددی را در سطح داخلی و در مناسبات برون مرزی به وجود آورد، در همین راستا و براساس پیش‌بینی سازمان همکاری و توسعه اقتصادی نشان می‌دهد اقتصاد روسیه در سال ۲۰۲۳ میلادی روند نزولی ۵,۶ درصدی را تجربه خواهد کرد.

نکته جالب توجه در فرآیندهای تحریمی اعمال شده از سوی غرب (اتحادیه اروپا و آمریکا) واکنش های روسیه است؛ چراکه بعد از اعمال برخی تحریم ها علیه کشور چین، دو دولت چین و روسیه را به سیاست «دلارزدایی» در تجارت خارجی خود و به خصوص در مبادلات دوجانبه هدایت کرد. به طوری که برای اولین بار، در سه ماهه اول سال ۲۰۲۰ میلادی میزان استفاده از دلار در مبادلات بین چین و روسیه به زیر ۵۰ درصد کاهش یافت. این درحالی بود که یورو ۳۰ درصد و پول های ملی دو کشور ۲۴ درصد از منابع پرداختی در مبادلات دوطرفه را به خود اختصاص دادند. از سوی دیگر تحریم های روسیه زمینه ساز ایجاد مشکلاتی برای کشورهای غربی شده و این مهم ناشی از این واقعیت است که تا پیش از تحریم های اخیر، روسیه پنجمین شریک بزرگ تجاری اروپا بود. ۳۷۰۳ درصد از کل تجارت این کشور با اتحادیه اروپا انجام می گرفت. در این میان، ۲۶ درصد از نفت اروپا و ۴۰ درصد از گاز مورد استفاده آن از روسیه تأمین می گردید که هرگونه افزایش قیمت تأثیر مستقیمی بر شهروندان اروپایی خواهد داشت. از سوی دیگر در سال ۲۰۲۱ میلادی، ۸۲ درصد از کل مبادلات تجاری بین روسیه و ایالات متحده شامل واردات از روسیه بوده، که بیش ترین صادرات روسیه به آمریکا، گازوئیل و انواع دیگر سوخت (۲۱ درصد از کل واردات گازوئیل آمریکا از روسیه انجام می شود) همچون نفت و پلاتین خام به چشم می خورد. در مقابل، بخش عمده واردات روسیه از آمریکا هواپیمای مسافربری و قطعات آن، قطعات وسایل موتوری، و وسایل نقلیه بوده است.

۷-۲-۲: مناطق ویژه اقتصادی فدراسیون روسیه

پس از بحران اقتصادی ۱۹۹۸ دولت روسیه انبارهای معاف از عوارض گمرکی و مناطق اقتصادی را مجاز شناخت. در این مناطق عوارض گمرکی دریافت نمی شود و معاملات عمده فروشی مجاز اما خرده فروشی ممنوع و مدت انبار کردن کالا نامحدود است.

این انبارها و مناطق گمرکی آزاد در مناطقی مثل فرودگاه ها، بندر، راه آهن و ترمینال های باربری وجود دارند. در فدراسیون روسیه تنها منطقه کالینینگراد است که از نوعی از مقررات مناطق آزاد بهره می برد و در واقع عدم موفقیت این منطقه در جذب سرمایه گذاری بر رویکرد کلی روسیه نسبت به مناطق آزاد تأثیرگذار بوده و باعث شد روسیه به مناطق ویژه اقتصادی توجه ویژه تری بکند.

مناطق ویژه اقتصادی مناطقی مطلوب برای کسب و کار می باشند که مزایا و معافیت های مالیاتی و گمرکی ارائه داده و دارای زیر ساخت های مناسبی می باشند. دولت روسیه در سال ۲۰۰۵ قانون تأسیس مناطق ویژه اقتصادی که بر ساخت مناطق تولید صنعتی و مناطق متمرکز بر تحقیق و توسعه و فناوری های پیشرفته، ناظر است را برای یک دوره ۱۲ ساله تصویب کرد و آژانس مدیریت مناطق ویژه اقتصادی فدراسیون روسیه، را مسئول اجرای مناطق ساخت و در همین راستا تعداد مناطق ویژه اقتصادی این کشور به ۳۳ منطقه تحت قانون فدرال FZ_۱۱۶ بالغ شده است. در همین راستا فدراسیون روسیه به ۱۲ منطقه اقتصادی تقسیم می شود که هر یک از واحدهای فدرال در داخل یکی از آنها قرار می گیرند. مناطق اقتصادی برای سهولت در برنامه ریزی های اقتصادی و بررسی های آماری به تقسیمات کشوری فدراسیون روسیه افزوده شده اند.

دولت در هر منطقه ویژه اقتصادی، بسته هایی از مشوق های مالیاتی و ترجیحات گمرکی را در اختیار سرمایه گذاران قرار می دهد، همچنین دسترسی به زیرساخت های مهندسی، حمل و نقل و تجاری را تضمین می کند. هزینه سرمایه گذاران در اجرای پروژه های این مناطق به طور متوسط ۳۰ درصد کمتر از شاخص های کل روسیه است. مناطق ویژه اقتصادی برای شرکت های روسی به منزله تحقق پروژه های بلندپروازانه و ورود به بازارهای خارجی است. مناطق

ویژه اقتصادی در روسیه به چهار نوع تولیدی-صنعتی، تحقیق و توسعه، گردشگری و بندری تقسیم شده که هر یک برنامه‌ریزی و اهداف متفاوتی را دنبال می‌کنند. از میان این مناطق ویژه اقتصادی، دو منطقه لوتوس آستراخان و بندر ماخاچ قلعه از آنجایی که در دریای خزر قرار گرفته‌اند و روابط تجاری با ایران دارند از اهمیت ویژه‌ای برای ایران برخوردارند.

بخش سوم: توانمندی های اتحادیه اقتصادی اوراسیا

۱-۳-۲: نگاه اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا

نگاه کشورهای عضو و ناظران بیرونی به ماهیت اتحادیه اقتصادی اوراسیا می تواند متناسب با منظره‌هایی که هریک از این کشورها برای منافع خود دارند متغیر باشد. کشورهای روسیه، قزاقستان و روسیه سفید در حقیقت اعضای اصلی تشکیل دهنده اتحادیه اقتصادی اوراسیا بوده و پیوستن ارمنستان و سپس قرقیزستان به این اتحادیه، رفته رفته دورنمای راهبردی آن را واضح تر می سازد. به دنبال تشکیل رسمی اتحادیه اقتصادی اوراسیا در ژانویه ۲۰۱۵ رسانه های روسی این رخداد را تحولی بزرگ در اقتصاد قلمداد کرده و کوشیدند آن ها را یک متغیر مهم در عرصه روابط تجاری معرفی کنند؛ به گونه ای که خبرگزاری اسپوتنیک تشکیل EUU را تولد یک غول اقتصادی جدید قلمداد کرد. (Sputnik News, 2nd January 2015)

دیدگاه های عمدتاً اروپایی و غربی از آن روی که یکپارچگی فضای پسا شوروی را محور آرزوهایی می دانند که پوتین مدت ها است در سر می پروراند، تأسیس EUU را به هدف بازنمایش قله این تلاش ها در جهت گردآوردن همسایگان روسیه تحت رهبری مسکو تعریف می کنند. اروپاییان این اتحادیه را بنابر گفته لاوروف عناصری برای ساختن پل میان اروپا و منطقه آسیا- پاسیفیک می دانند و معتقدند که این اتحادیه می تواند موجب گسترش گفت وگوهای روسیه - غرب فراتر از نهادهای پس از جنگ سرد باشد. (Dobbs, 2015: 3)

مؤسسان اتحادیه اقتصادی اوراسیا تصمیم دارند که از آن، یک سازمان بین المللی به هدف یکپارچگی اقتصادی منطقه ای ایجاد نمایند که البته باید «شخصیت حقوقی بین المللی» پیدا کند. در حقیقت این سازمان می خواهد تا یک عنصر معنادار در معماری و ساختار اقتصادی جهان باشد. معاهده EUU معین کرده که این اتحادیه باید درون قلمرو خود به اجرای فعالیت های بین المللی پردازد و البته این فعالیت ها باهدف حل مشکلاتی انجام می شود که اتحادیه با آن ها مواجه خواهد بود. به عنوان بخشی از این فعالیت ها، اتحادیه می تواند حق مشارکت در همکاری های بین المللی با دولت ها، سازمان های بین المللی و مجموعه های یکپارچگی بین المللی را داشته و افزون بر آن قادر باشد به صورت مستقل یا مشترک همراه با دولت های عضو در حوزه قلمروی خود معاهدات بین المللی منعقد نماید. (Eurasian Economic Commission, 2015: 17) معاهده EUU نه فقط اصول کلی برای همکاری گسترده تر بین امضاء کنندگان خود را تعیین می کند، بلکه حوزه های دقیقی را که همکاری در آنها رخ می دهد نیز مشخص می نماید. این مسئله از راه تعیین اولویت ها و تاریخ گذاری برای رسیدن به اهداف صورت می پذیرد. با تعیین این زمان ها، امضاء کنندگان معاهده توافق کرده اند تا برای رسیدن به هدف طرح شده در اولویت ها، تمام موانع موجود فنی، مدیریتی و هرگونه مانعی که بر سر راه تجارت آزاد قرار گیرد را حذف نمایند. (Chufrin, 2015: 4) در این میان اجرای مفهوم بازارهای مشترک در شناخت اولویت های اتحادیه بسیار مؤثر است. این بازارها، فضاهای نوینی از یکپارچگی و تعامل بین دولت های عضو در اتحادیه اقتصادی اوراسیا می باشند. (Eurasian Economic Commission, 2015: 16)

معاهده اتحادیه اقتصادی اوراسیا به تعریف اولویت های اصلی در زمینه سیاست های حمل و نقل، تشکیل و اجرای یک سیاست کشاورزی مورد پذیرش همه و نیز تعریف اهداف بلندمدت و اهداف عملیاتی برای سیاست های صنعتی در اتحادیه بر اساس اصول و سازوکارهای همکاری صنعتی اقدام کرده و مقرر شده که توسعه و اجرای سیاست ها در زمینه تجارت و مبادله، گمرک و تعرفه ها، رقابت در مالکیت عمومی، حمل و نقل و زیرساخت ها، توسعه کسب و کار، تنظیمات فنی و سایر حوزه ها باید منافع مربوط به توسعه صنعتی در کشورهای عضو را در نظر داشته باشد. از آنجا که تصور عملکرد مؤثر در اتحادیه اقتصادی اوراسیا بدون به کارگرفتن سیاست های منسجم در زمینه اقتصاد کلان

غیرممکن است، این سیاست‌ها که شامل توسعه و اجرای کنش‌های مشترک از سوی دولت‌های عضو در اتحادیه می‌شود، باهدف به‌دست‌آوردن توسعه اقتصادی متوازن در اتحادیه تنظیم شده است. (Eurasian Economic Commission, 2015: 17 & 18)

اگرچه کشور ثالثی مانند ایران در صورت تمایل به به‌کارگرفتن سیاست‌های همکاری‌جویانه در این چارچوب با مفهوم واحدی به اسم اتحادیه اقتصادی اوراسیا مواجه است که ماهیتی مستقل دارد؛ اما بدون شناخت منافع و دیدگاه‌های هریک از اعضای اتحادیه نمی‌تواند برای خود به‌عنوان کشور ثالث جایگاه مناسبی باز کند. در این میان به دلیل پرداخت به دلایل ایجابی مشارکت روسیه در اتحادیه اقتصادی اوراسیا به نقطه نظرات دیگر کشورهای عضو در این ارتباط پرداخته می‌شود.

۲-۳-۲: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نگاه قزاقستان

کشور قزاقستان با وسعت ۲ میلیون و ۷۲۴ هزار کیلومتر مربع نهمین کشور پهناور دنیا و دومین جمهوری بزرگ اتحاد جماهیر شوروی سابق است که بزرگترین کشور محصور جهان قلمداد می‌شود که با جمعیت حدود ۱۹ میلیون نفری از کم تراکم‌ترین کشورها می‌باشد.

ارزش تولیدات داخلی این کشور در حدود ۱۸۰ میلیارد دلار بوده که قزاقستان را پنجاه و سومین اقتصاد دنیا در سال ۲۰۱۹ قرار داده است دولت قزاقستان ظرف حدود دو دهه اخیر اقدام به اجرای سه مرحله برنامه‌های صنعتی نموده که ماحصل این برنامه افزایش حجم تولیدات صنعتی قزاق‌ها به ۳,۵ برابر (حدود ۱۶ میلیارد دلار) است.

اقتصاد جمهوری قزاقستان به شدت به صادرات نفت و منابع معدنی وابسته است. دولت این کشور در سال‌های اخیر تلاش‌هایی در عرصه متنوع‌سازی اقتصاد به عمل آورد و در این روند برای محدود کردن کسری بودجه عمومی، سیاست ادغام مالی را در دستور کار گذاشت.

قزاقستان از منابع طبیعی متعدد بهره می‌برد. ذخایر عمده نفت، گاز طبیعی، ذغال سنگ، سنگ آهن، منگنز، سنگ کروم، نیکل، کبالت، مس، سرب، روی، بوکسیت یا اورانیوم است. این کشور همچنین دارای توانمندی‌های خوبی در حوزه کشاورزی بوده (رتبه ششم جهان)، مرکب از اراضی قابل کشت و مراتع می‌باشد. این بخش ۴,۴٪ از تولید ناخالص داخلی را تشکیل داده و ۱۴,۹٪ از جمعیت شاغل در این بخش مشغول به کار هستند. بیش از نیمی از محصولات کشاورزی و گیاهی شامل غلات از جمله گندم، دانه روغنی و جو می‌باشد. نکته جالب توجه اینکه قزاقستان یکی از تولیدکنندگان برتر گندم در جهان محسوب می‌شود و همچنین پرورش دام و صنایع لبنی سهم قابل توجهی از بخش کشاورزی را به خود اختصاص داده است.

در عین حال بخش حمل و نقل یکی دیگر از بخش‌های مهمی است که بخش اعظمی از تولید ناخالص داخلی قزاقستان را به خود اختصاص داده؛ این بخش در سال‌های اخیر رشد قابل ملاحظه‌ای کرده و به طور پیوسته در حال رشد است. برهمن اساس بخش حمل و نقل قزاقستان ۵۷,۴٪ تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد و ۶۳,۸٪ از جمعیت شاغل را به خدمت گرفته است. بخش مالی، حمل و نقل و فناوری اصلی‌ترین خدمات تولید شده در کشور است.

بخش صنعت در چند سال اخیر در قزاقستان رشد قابل ملاحظه‌ای یافته است، اکنون ۳۳,۵٪ از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد و ۲۱,۴٪ از جمعیت شاغل را به خود اختصاص می‌دهد. صنعت ذوب فلزات آهنی و غیر آهنی، تولید هیدروکربن، منسوجات، مواد شیمیایی و داروها و کودهای اصلی محصولات اصلی صنعتی است.

بخش بازرگانی و صادرات منابع معدنی یکی دیگر از منابع صادراتی کشور و به ویژه بخش سرمایه گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۹ بویژه در بخش نفت و معدن کاهش یافته است و دولت قزاقستان را وادار به اتخاذ سیاست ورود به تامین منابع ارزی از ذخیره‌های خود در خارج نموده است. (WWW.economic.mfa.gov.ir)

مهمترین مسئله‌ای که قزاقستان را در مورد EUU به خود مشغول کرده، لزوم تمرکز صرف این اتحادیه بر ابعاد اقتصادی است. (Jones, 2014:8) قزاقستان به عنوان یک عضو مؤثر می‌کوشد تا ضریب اقتصادی شدن اتحادیه را ارتقاء بخشد. قزاقستان دارای منافع بسیار مهمی در همکاری اقتصادی منطقه‌ای و همچنین حمل و نقل بدون محدودیت در اوراسیا می‌باشد. بانک توسعه اوراسیایی EUU که در آلماتی است منبعی برای سرمایه‌گذاری باهدف تسریع رشد اقتصادی و تجارت درون اتحادیه‌ای به‌شمار می‌رود و یک صندوق برای پروژه‌های یکپارچه‌سازی اوراسیایی محسوب می‌شود. (Courtney, 2015: 2)

از سوی دیگر تشکیل اتحادیه اقتصادی اوراسیا، می‌تواند اهداف دیگری را نیز برای آستانه به همراه داشته باشد:

- دسترسی موفق اقتصاد قزاقستان به بازارهای EUU با جمعیتی ۱۷۰ میلیون نفره
- به تحرک درآوردن تجارت مرزی با روسیه

- توانمندی شرکت‌های قزاق برای دسترسی به بازارها باهدف بستن قراردادهای دولتی در روسیه و روسیه سفید

- تشکیل مسیرهای حمل و نقل و راه‌های لجستیک نه فقط در بعد منطقه‌ای بلکه در ابعاد جهانی

- ساخت یک فضای یکدست برای نقل و انتقال آزاد سرمایه، خدمات و نیروی کار

- شکل‌دهی به یک بازار مالی واحد تا پیش از سال ۲۰۲۵

- تضمین دسترسی به زیرساخت‌های انرژی، افزون بر دسترسی به سیستم‌های انتقال گاز، نفت و محصولات نفتی تا

سال ۲۰۲۵ بر اساس بازار واحد نفت و گاز. (Satpayev, 2015: 12 & 13)

مسئله انتقال نفت برای این کشور بسیار حائز اهمیت بوده و البته مسیر انتقال نفت قزاقستان از قلمرو روسیه می‌گذرد. از سویی قزاقستان بنابر راهبرد ملی نوین خود باید در سال ۲۰۲۵ به لیست ۳۰ کشور بسیار توسعه یافته اضافه شود؛ بنابراین قزاقستان به دنبال تنوع بخشی صادرات خود به اروپا است و در نتیجه به دلیل پروژه «غرب چین - غرب اروپا» که سرانجام به روسیه و روسیه سفید می‌رسد، این کشور به شدت به روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیازمند است.

(Mukhamediyev and Khitakhunov, 2015:7)

نکته جالب توجه اینکه قزاقستان تنها کشوری در حوزه EUU است که بحث‌های بسیار مهمی بین موافقان و مخالفان یکپارچگی با روسیه در آن جریان دارد. اقتصاددانان بدبین نیز معتقدند که مدل بهینه برای سیاست خارجی قزاقستان، ائتلاف اقتصادی با دولت‌های منفرد نیست بلکه به جای آن باید به همکاری با دولت‌های مختلف در

جهت‌های متفاوت اقدام کند که در مفهوم مشارکت دور قابل طرح است. (Satpayev, 2015:13)

براساس آماری که از سوی بخش خصوصی قزاقستان در ماه فوریه سال ۲۰۲۲ منتشر شد، تراز تجاری قزاقستان با اتحادیه اقتصادی اوراسیا از ابتدای تأسیس اتحادیه تاکنون منفی بوده و بین ۶,۵ تا ۸,۷ میلیارد دلار گزارش شده است. از نگاه بخش خصوصی قزاقستان، اهم چالش‌های اتحادیه اقتصادی اوراسیا شامل موارد زیر می‌گردد: نیاز به مکانیزم تنظیم کننده فراملی، ضرورت بهبود کیفیت اجرای تصمیمات اتحادیه در سطح ملی و لزوم گسترش حمایت عمومی در کشورهای اتحادیه.

یکی از مواردی که به عنوان نقطه ضعف اتحادیه اقتصادی اوراسیا از سوی مقام‌های قزاق عنوان شده، افزایش موانع تجاری در چارچوب اتحادیه در مقایسه با ابتدای تأسیس این نهاد می‌باشد. از دید قزاقستان با اینکه پیشرفت‌هایی در زمینه تدوین جهت گیری‌های استراتژیک همگرایی در چارچوب اتحادیه تا سال ۲۰۲۵، در زمینه برداشتن موانع بازار

واحد اتحادیه و ارائه نظام تسویه انتقال تعرفه‌های گمرکی با ارزهای ملی میان اعضای اتحادیه و تشکیل اکوسیستمی شامل کریدورهای حمل و نقل دیجیتال و موضوعات مشابه به دست آمده، اما در خصوص هموار کردن مسیر همکاری‌های اقتصادی و تجاری اتحادیه به طور ملموس چندان موفق نبود.

۳-۲: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نگاه روسیه سفید

کشور بلاروس با مساحت ۲۰۷ هزار و ۶۰۰ کیلومتر مربع با جمعیتی در حدود ۹,۴ میلیون نفر در اروپای شرقی و در مرز آسیا و اروپا قرار گرفته است. بلاروس دارای یک اقتصاد دولتی بوده که براین اساس حدود ۸۰ درصد از بخش های صنعتی و کشاورزی تحت مدیریت دولت می باشند.

بلاروس با بیش از ۶۸ میلیارد دلار ارزش تولیدات ناخالص داخلی، در صنایع متالورژی، مهندسی مکانیک، از جمله تراکتور و کشاورزی، اتومبیل، ساخت دستگاه و صنعت ابزار، ابزار ساخت، رادیو، الکترونیکی، اپتیکی مکانیکی صنعت؛ و فلزکاری، شیمیایی و پتروشیمی، صنعت نور، صنایع غذایی؛ مشغول به فعالیت می باشد عمده صادرات آن مشتمل بر محصولات معدنی، صنایع شیمیایی، لاستیک، اتومبیل، تجهیزات و وسایل نقلیه، فلزات غیر آهنی و محصولات از آن‌ها، محصولات مواد غذایی و مواد خام کشاورزی؛ است و در عین حال محصولات معدنی، اتومبیل، تجهیزات و وسایل نقلیه، محصولات الکترونیک و...سبد کالاهای وارداتی این کشور است.

روسیه سفید نیز مانند قزاقستان در این فرایند یکپارچگی بر نادرست بودن سیاسی سازی EEU پا فشاری می کند. در همین راستا، روسیه سفید هم پیشنهاد روسیه مبنی بر تشکیل پارلمان اوراسیایی را رد کرد. از سوی دیگر با تشکیل EEU بازارهای روسیه می تواند در دست رقیبان روسیه سفید قرار گیرد و این فشار اقتصادی منجر به ورشکستگی شرکت‌های روسیه سفید شود. این اتفاق می‌تواند فشارهای سیاسی داخل روسیه سفید را برای تجدیدنظر در مورد عضویت در EEU برانگیزد یا در نهایت به درخواست این کشور از روسیه برای جبران مالی این فرآیند ختم گردد. اگر این وضعیت رخ دهد، نفوذ بیشتر شرکت‌های دولتی روس در اقتصاد روسیه سفید تسهیل خواهد شد. (Eastern Europe Studies Centre, 2012:14)

علت اصلی عضویت بلاروس در اتحادیه اقتصادی اوراسیا، وابستگی شدید اقتصادی این کشور به روسیه است. حتی گفته می‌شود تداوم حضور لوکاشنکو در رأس هرم سیاسی بلاروس، حمایت اقتصادی روسیه از این کشور در قبال حفظ اتحاد بلاروس با روسیه است. مهمترین عنصر تعیین کننده برای بلاروس در اتحادیه اقتصادی اوراسیا استفاده این کشور از نفت ارزان قیمت وارداتی از روسیه و تبدیل آن به سوخت برای صدور به اروپا بوده است. مطابق با برخی از برآوردها سود ناشی از گاز ارزان قیمت، فرآوری نفت روسیه و صدور مجدد نفت و محصولات نفتی روسیه توسط بلاروس، ۱۰ درصد یا میزان بیشتری از تولید ناخالص داخلی بلاروس را تشکیل می دهد.

افزون بر آن اقتصادهای قزاقستان و روسیه از منظر بین‌المللی به عنوان اقتصادهای بازار آزاد شناخته می‌شوند اما اقتصاد روسیه سفید هنوز یک اقتصاد دولتی است. در عین حال اقتصاد روسیه سفید وارث یک سیستم صنعتی توسعه یافته است که از دوران اتحاد شوروی برجای مانده درحالی که اقتصادهای روس و قزاق بیشتر ماهیتی مبتنی بر صدور مواد خام دارند. (Sivickiy, 2015, 17) در حقیقت مقامات روسیه سفید از خود می‌پرسند، ضمن داشتن روابط با روسیه به عنوان کشوری که ۴۵ درصد صادرات به بازارهای آن و ۵۰ درصد واردات آنها نیز از کشور روسیه است، آیا می‌توانند تمامی مشکلات اقتصادی خود را در قالب محدودسازی روابط اقتصادی و اتکا صرف به روسیه و اتحادیه اوراسیا حل کنند؟ (Dobbs, 2015: 5)

۴-۳-۲: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از منظر قرقیزستان

قرقیزستان کشوری با مساحت بالغ بر ۱۹۹ هزار ۹۵۱ کیلومتر مربع، کشوری محصور در خشکی است که در قلب آسیای مرکزی واقع شده و این کشور را به هشتادششمین کشور جهان به لحاظ وسعت تبدیل کرده است. جمعیت این کشور در سال ۲۰۱۹ در حدود ۶،۵ میلیون نفر بوده است. ارزش تولیدات داخلی این کشور بالغ بر ۸،۵ میلیارد دلار می باشد

این کشور نسبتاً فقیر و اقتصادش بر پایه کشاورزی استوار است. مهمترین محصولات کشاورزی این کشور عبارتند از توتون، پنبه، سبزیجات، سیب زمینی، غلات، میوه، گوسفند، بز، گاو و پشم است. صنایع کوچک موجود در قرقیزستان شامل پارچه بافی فرآوری مواد غذایی، سیمان، کفش، اثاثیه منزل، موتورهای الکتریکی، طلا و دیگر فلزات می باشد. اقتصاد جمهوری قرقیزستان کشاورزی محور است و ۳۳٪ تولید ناخالص ملی (GDP) از این بخش تأمین می شود و بخش صنعت ۲۰٪ تولید ناخالص ملی را تأمین می کند.

قرقیزستان اولین کشور از جمهوری های آسیای مرکزی بود که از حوزه روبل روسیه خارج شد و دولت قرقیزستان واحد پول "صوم" را جایگزین روبل نمود. اجزای صوم "تین" است. قرقیزستان نخستین کشور همسود (مشترک المنافع) است که به عضویت در سازمان تجارت جهانی درآمد. در واقع شاید یکی از مهم ترین وجه تمایزات این کشور با دیگر کشورهای آسیای مرکزی، اتخاذ خط مشی های اقتصادی لیبرالی است.

مهمترین صادرات قرقیزستان پنبه، پشم، گوشت، تنباکو، طلا، جیوه، اورانیوم، گاز طبیعی، انرژی برق آبی، ماشین آلات و کفش است.

چند انگیزه مهم، قرقیزستان را به تداوم عضویت در اتحادیه اقتصادی اوراسیا وادار می کند. یکی از مهمترین انگیزه ها وجود چندصد هزار کارگر مهاجر قرقیزی در روسیه است که یک سوم تولید ناخالص ملی قرقیزستان را تأمین می کنند. نکته مهم دیگر اینکه تأمین سوخت مورد نیاز قرقیزستان از سوی روسیه انجام می شود. "گازپروم" عملاً خدمات گازرسانی قرقیزستان را در اختیار دارد. همچنین واردات نفت هم از قزاقستان و هم از روسیه توسط این کشور صورت می گیرد.

مساله مهم دیگر، صادرات مجدد کالاهای چینی از قرقیزستان به روسیه و قزاقستان است که به لحاظ تجاری درآمد قابل توجهی را برای این کشور دربردارد.

۵-۳-۲: اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نگاه ارمنستان

مساحت ارمنستان ۲۹ هزار و ۷۴۳ کیلومتر مربع با جمعیتی بیشتر از ۳ میلیون نفر؛ که در جنوب قفقاز واقع شده، واحد پولی ارمنستان درام می باشد ارزش تولید ناخالص داخلی این کشور ۱۳،۸۶ میلیارد دلار بوده است.

قبل از استقلال ارمنستان (سال ۱۹۹۰ میلادی) اقتصاد این کشور اقتصادی صنعت محور بود؛ که می توان به صنایعی همچون تولید مواد شیمیایی، تولید ماشین آلات صنعتی، فراوری مواد غذایی، نساجی، تولید رزین و الکترونیک اشاره کرد. نکته حائز اهمیت اینکه به دلیل وابستگی به تأمین مواد اولیه از خارج، عملاً این کشور در حوزه صنایع پیش گفته با ضعف مواجه گردید و بعد از استقلال صنایع مرتبط با کشاورزی و ساختمان موتور محرکه رشد اقتصادی و اشتغالزایی ارمنستان شده است.

ارمنستان دارای ذخایر معدنی از قبیل مس، روی، طلا، سنگ مرمر، بوکسیت و مولیبدن می باشد که در آمد خارجی و سرمایه گذاری های زیادی را به خود اختصاص داده است. در خصوص بخش صنعتی ارمنستان نیز باید به صنعت نساجی، صنایع شیمیایی، تولید الومینیوم اشاره نمود که ۱۰ درصد اقتصاد ارمنستان را به خود اختصاص داده است. درآمد کشور ارمنستان از طریق صادرات کالا از جمله الماس (پرداخت و صادرات مجدد آن) و دیگر مواد معدنی مانند: سنگ، مس، قطعات فلزی، ماشین آلات و تجهیزات، نوشیدنی و مواد غذایی تأمین می شود. به طور کلی صنایع مختلف (تولید مواد شیمیایی، قطعات و ابزار الکترونیکی، ماشین آلات، مواد غذایی، لاستیک، پوشاک، صنایع دفاعی و...) و همچنین کشاورزی و محصولات آن مهم ترین بخش های اقتصادی ارمنستان به شمار می آید و بخش اصلی درآمد کشور از این طریق تأمین می شود. کشاورزی ۴۴ درصد از نیروی کار و صنایع ۴۲ درصد از نیروی کار را به خود اختصاص می دهند.

بعلاوه کمک های ارامنه خارج از کشور (اسپیورک ارمنی) در قالب های مختلف ونیز کمک و اعطای وام کشورها، سازمانها و نهادهای مالی نظیر روسیه، آمریکا، بانک جهانی، صندوق بین المللی پول، بانک توسعه و ترمیم اروپا، اتحادیه اروپا و... از دیگر منابع مالی ارمنستان به حساب می آیند. نکته حائز اهمیت درخصوص ارمنستان تنش ها و جنگ های این کشور با جمهوری آذربایجان، تغییرات سرزمینی و مشکلات پیش روی این کشور در ارتباط با ترکیه می باشد که در معادلات منطقه ای و بین المللی آن اثرگذار بوده و زمینه نفوذ بیش از پیش روسیه در این کشور شده است. براساس آمار ارائه شده از سوی نخست وزیر ارمنستان، درسه ماه اول ۲۰۱۹ نرخ رشد اقتصادی این کشور درمیان کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا و جامعه مشترک المنافع از همه کشورهای دیگر عضو بیشتر بوده و در طول ۵ سال عضویت ارمنستان، صادرات این کشور به سایر کشورهای اتحادیه دوبرابر شده و شاخصهای آن از قرقیزستان هم بالاتر رفته است. اوج تجارت ارمنستان با اتحادیه اوراسیا در سال ۲۰۱۸ بوده که در این دوران حدود ۲ میلیارد دلار کالا با سایر اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا مبادله کرده و در سال ۲۰۱۹ هم میزان مبادلات ارمنستان با اتحادیه از ۲ میلیارد دلار فراتر رفته است.

به لحاظ ترانزیت هم ارمنستان از عضویت در اتحادیه بهره مند شده و همین موقعیت ترانزیت برای سایر کشورهای عضو اتحادیه هم سودمند بوده است. باتوجه به موافقتنامه منعقد شده میان ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، کالاهای ایرانی به قیمت ارزان تری به کشورهای عضو اتحادیه وارد می شود و بهره گیری ارمنستان از موقعیت ترانزیت در اینجا هم آشکار است. یکی از مشکلات مهم تجار ارمنی برای صادرات به روسیه نبود راههای ارتباطی قابل اتکا و متنوع برای ارسال کالا به روسیه است. چون به ویژه "آبخازیه" در این مسیر به عنوان یک مانع بزرگ عمل می کند. در شاخص سرمایه گذاری مستقیم خارجی، روسیه در ارمنستان از جایگاه مهمی برخوردار است. مجموع FDI روسیه در ارمنستان طبق آمار آنکتاب حدود ۲/۵ میلیارد دلار می باشد که بیش از ۵۰ درصد سرمایه گذاری مستقیم خارجی در ارمنستان را شامل می شود.

۶-۳-۲: مناسبات اقتصادی اوراسیا با دیگر کشورها و ایران

در خصوص وضعیت تجارت خارجی اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال ۲۰۱۸ یعنی سال آغاز همکاری ایران با اتحادیه مزبور از این قرار است که در شاخص صادرات رقم صادر شده ۵۴۸ میلیارد دلار و واردات کشورهای عضو در این مدت ۳۱۹ میلیارد دلار بوده، در نتیجه دارای تراز تجاری مثبت ۲۲۹ میلیارد دلاری بوده اند. در مقابل ایران در طول سال ۲۰۱۸ موفق به صدور ۹۷ میلیارد دلار محصول و کالا به بازارهای جهانی شده و ۴۱ میلیارد دلار نیز واردات داشته که بیانگر تراز مثبت ۵۶ میلیارد دلار است.

وضعیت تجارت خارجی اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال ۲۰۱۸

ردیف	کشور	ارزش صادرات (میلیارد دلار)	سهم از کل اتحادیه (درصد)	کالاهای عمده صادراتی
۱	روسیه	۴۴۹	۸۱,۹۶	سوخت های معدنی؛ آهن و فولاد؛ غلات؛ سنگ ها و فلزات قیمتی؛ ماشین آلات صنعتی؛ چوب و مصنوعات آن
۲	قزاقستان	۶۱	۱۱,۱۲	سوخت های معدنی؛ آهن و فولاد؛ مس و مصنوعات آن؛ مواد شیمیایی معدنی؛ سنگ معدن؛ غلات
۳	بلاروس	۳۴	۶,۱۵	سوخت های معدنی؛ کود؛ وسایل نقلیه؛ لبنیات و تخم مرغ؛ چوب و مصنوعات از آن؛ ماشین آلات صنعتی
۴	ارمنستان	۲,۴	۰,۴۳	سنگ معدن؛ سنگ ها و فلزات قیمتی؛ دخانیات؛ نوشیدنی ها؛ پوشاک؛ آهن و فولاد
۵	قرقیزستان	۱,۸	۰,۳۳	سنگ ها و فلزات قیمتی؛ پوشاک و ملزومات آن؛ سوخت های معدنی؛ مس و مصنوعات آن؛ سبزیجات و غده های گیاهی
	مجموع	۵۴۸	۱۰۰,۰۰	

وضعیت واردات کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از جهان در سال ۲۰۱۸

ردیف	کشور	ارزش واردات (میلیارد دلار)	سهم از کل اتحادیه (درصد)	کالاهای عمده وارداتی
۱	روسیه	۲۳۸	۷۴,۶	ماشین آلات صنعتی؛ لوازم برقی؛ وسایل نقلیه؛ محصولات دارویی؛ پلاستیک و مصنوعات آن
۲	قزاقستان	۳۸	۱۲,۰۳	ماشین آلات صنعتی؛ لوازم برقی؛ مصنوعات از آهن و فولاد؛ وسایل نقلیه؛ سوخت ها و روغن های معدنی؛ پلاستیک و مصنوعات آن
۳	بلاروس	۳۲	۱۰,۱۹	سوخت های معدنی؛ ماشین آلات صنعتی؛ لوازم برقی؛ وسایل نقلیه؛ آهن و فولاد
۴	ارمنستان	۵,۳	۱,۶۶	سوخت های معدنی؛ ماشین آلات صنعتی؛ لوازم برقی؛ سنگ ها و فلزات گرانبها؛ وسایل نقلیه
۵	قرقیزستان	۴,۸	۱,۵۲	سوخت های معدنی؛ ماشین آلات صنعتی؛ کفش؛ لوازم برقی؛ پوشاک؛ آهن و فولاد
	مجموع	۳۱۹	۱۰۰,۰۰	

منبع (ITC)

۷-۳-۲: موافقتنامه های اتحادیه اقتصادی اوراسیا با دیگر کشورها

اتحادیه اقتصادی اوراسیا سیاست گسترش اعضاء و برقراری ارتباط با سایر کشورها در قالب موافقتنامه تجارت ترجیحی یا موافقتنامه تجارت آزاد را در اهداف کلان خود قرار داده و از لحاظ جغرافیایی نیز رو به گسترش بوده است. علاوه بر الحاق قرقیزستان و ارمنستان در سال ۲۰۱۵، مولداوی در می ۲۰۱۸ به عنوان عضو ناظر به این اتحادیه پیوست (EEC, 14 May 2018) در همین راستا کشورهای ویتنام، سنگاپور، صربستان دارای موافقتنامه و ترتیبات تجارت آزاد با این اتحادیه بوده و مصر، رژیم اشغالگر قدس، اردن، تایلند، ازبکستان و آرژانتین نیز در حال مذاکره به همین منظور می باشند.

نکته جالب توجه اینکه اتحادیه اقتصادی اوراسیا از آن جهت که با موفقیت با برخی کشورهای دیگر همچون چین مذاکرات تجارت آزاد را انجام داده (Shuiyu and Nan, 2018) از وجهه بین المللی مناسبی برخوردار است. در همین راستا، اتحادیه اقتصادی اوراسیا در می ۲۰۱۸ نخستین موافقتنامه مهم اقتصادی و تجاری را با چین به امضاء رساند که گام مهمی به سوی موافقتنامه تجارت آزاد محسوب می شود. (Shuiyu and Nan, 2018) این اتحادیه همچنین موافقتنامه موقتی در همان تاریخ با ایران منعقد کردند که هدف از آن ایجاد منطقه تجارت آزاد کامل تا سه سال بعد از اجرای توافق فی مابین است. این اتحادیه در سال ۲۰۱۶ با ویتنام قرارداد تجارت آزاد به امضاء رساند. (EEC, 16 August 2016) و هم اکنون درحال مذاکره برای قراردادهای تجارت آزاد و اقتصادی با هند، سنگاپور، مصر و صربستان است. (EEC, 23.November 2016) برخی دیگر از کشورها همچون هند، پاکستان، بنگلادش، کامبوج، اندونزی، فلیپین، کره جنوبی، تایلند، تونس، مغولستان و سوریه و برخی از کشورهای آمریکای لاتین نیز علاقه مند به همکاری با این اتحادیه هستند.

۸-۳-۲: موافقتنامه تجارت آزاد اتحادیه اوراسیا با ویتنام

در مسیر توسعه روابط اتحادیه اقتصادی اوراسیا با کشورهای عضو آسه آن، این نهاد در سال ۲۰۱۵ موافقتنامه تجارت آزاد با ویتنام منعقد نمود و متوسط تعرفه‌های گمرکی ویتنام برای کالاهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا از ۱۰ درصد به یک درصد کاهش یافت.

پیش از امضای موافقتنامه، میزان رشد تجاری دو جانبه در دوره ۲۰۱۱-۲۰۱۵ حدود ۵ درصد بود اما بعد از اجرایی شدن موافقتنامه این رقم به ۳۰ درصد افزایش یافت. حجم تجارت ویتنام و اوراسیا در سال ۲۰۱۴ حدود ۴ میلیارد دلار بوده که در سال ۲۰۱۹ به رقم ۱۰,۴ میلیارد دلار رسیده که نسبت به سال ۲۰۱۸ بیش از ۲۰,۵ درصد افزایش داشته و افق پیش بینی شده تا سال ۲۰۳۰ افزایش مناسبات به ۳۰ میلیارد دلار است. نکته جالب توجه اینکه حدود ۹۰ درصد تجارت ویتنام با اتحادیه اوراسیا به روسیه اختصاص دارد و این کشور همچنان بزرگترین شریک تجاری ویتنام در این اتحادیه به شمار می رود.

واردات اصلی ویتنام از اتحادیه اوراسیا شامل بنزین، روغن، فولاد، انواع کود و ماشین آلات است. عمده ترین کالاهای صادراتی ویتنام به اتحادیه شامل قطعات تلفن، وسایل الکترونیکی، رایانه، پوشاک و کفش، میوه، سبزیجات، قهوه، مغز بادام هندی و غذاهای دریایی است.

فهرست کالاهای ممنوعه وارداتی به ویتنام در ۱۴ ردیف کالایی از قبیل تجهیزات نظامی، مواد شیمیایی، تجهیزات پزشکی، کالاهای نساجی، محصولات فرهنگی با ممنوعیت پخش محصولات فناوری و... در موافقتنامه مورد نظر ذکر شده؛ برخی از کالاها نیز در این موافقتنامه مشمول کاهش تعرفه نمی شوند که شامل احشاء خوراکی حیوانات (گاو)، بذر برنج، قطعات گوسفند، شکلات و سایر فرآورده های خوراکی دارای کاکائو و... می باشد.

۹-۳-۲: موافقتنامه تجارت آزاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا با صربستان

متن موافقتنامه تجارت آزاد صربستان با اتحادیه اقتصادی اوراسیا در اکتبر ۲۰۱۹ به امضاء رسید. متن موافقتنامه تجارت آزاد صربستان با اتحادیه اقتصادی اوراسیا با رعایت قوانین سازمان تجارت جهانی صورت گرفت. صربستان پیش از شروع مذاکرات با اتحادیه، دارای موافقتنامه تجارت آزاد با روسیه، بلاروس و قزاقستان بود که ۹۹ درصد

کالاها را پوشش می‌داد. لذا هدف از شروع مذاکرات تجارت آزاد با اتحادیه اقتصادی اوراسیا گسترش حوزه موافقت‌نامه به قرقیزستان و ارمنستان و گسترش لیست کالا عنوان شده است. روسیه بزرگ‌ترین شریک تجاری صربستان در منطقه محسوب می‌شود که طی روند مذاکرات صربستان با اتحادیه اقتصادی اوراسیا نقش تعیین‌کننده‌ای داشته که علی‌رغم برخی مسائل پیش آمده از سوی کشورهای چون بلاروس در قبال کالاهایی که دارای مزیت رقابتی در بازار روسیه می‌باشند، موضوع با اعمال نفوذ روسیه و سهمیه‌بندی مسئله برطرف گردید.

۱۰-۳-۲: مذاکرات تجارت آزاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا با مصر

مذاکرات تجارت آزاد مصر با اتحادیه اقتصادی اوراسیا از سال ۲۰۱۴ شروع و "سند چارچوب کلی" در اکتبر ۲۰۱۸ میان طرفین منعقد شد. دولت مصر علاوه بر سازوکار مذاکرات دوجانبه و کمیته کارشناسی، اقدام به تأسیس دفتر بازرگانی در مسکو، نمود و از آن نیز برای تسهیل و تسریع امور الحاق بهره می‌گیرد. دو طرف برای پیشبرد همکاری فی‌مابین، گروهی به نام «مجمع بازرگانان مصری-اوراسیایی» ایجاد نمودند.

دو طرف همچنین از راهکار برگزاری هفته‌های «صنعتی» یا «بازرگانی» در مصر و به‌موازات آن، «مجمع صنایع روسیه و آفریقا» در جهت تحقق اهداف خویش بهره می‌گیرند. برنامه برگزاری نمایشگاه‌های مختلف نیز جهت تسهیل ارتباطات دو و چندجانبه تعریف شده است.

حذف موانع گمرکی و رفع سایر مشکلات در مناسبات بازرگانی جهت آزادسازی تجارت، تبیین قواعد مبدأ و تسهیل امور تجاری، تدابیر ناظر بر بهداشت و سلامت محصولات تجاری، تعیین معیارهای حقوق مالکیت فکری و معنوی، تبادل قوانین تجاری و بازرگانی، توسعه همکاریهای در حوزه تجارت الکترونیک و کمک به مصر در عرصه اقتصاد دیجیتال و توسعه صادرات و واردات فی‌مابین با اعمال تعرفه‌های ویژه گمرکی مهمترین اهداف مذاکرات تجارت آزاد مصر و اتحادیه مذکور است.

دولت مصر درصدد است تا حجم مبادلات تجاری خود را با این اتحادیه به حدود ۱۵,۷ میلیارد دلار برساند (سال ۲۰۱۸، این رقم در حدود ۳,۵ میلیارد دلار بود). واردات مصر از آن اتحادیه عمدتاً شامل میوه و سبزیجات، مواد پتروشیمی، پوشاک و منسوجات بوده صادرات مصر نیز شامل مواد غذایی، انواع روغن نباتی، سنگ آهن، ابزارآلات و تجهیزات است.

۱۱-۳-۲: مذاکرات اتحادیه اوراسیا و رژیم اشغالگر قدس جهت ایجاد منطقه تجارت آزاد

در ژانویه ۲۰۲۰ "سرگئی لاوروف" وزیر خارجه روسیه اعلام نمود که مذاکرات اوراسیا با مصر به موازات مذاکرات مشابه با «اسرائیل» در جریان است. وی بدون ارائه جزئیات بیشتری در این رابطه، صرفاً بر اهمیت شراکت و همکاری اوراسیا با دو طرف یاد شده تأکید ورزید. در همین راستا "ولادیمیر لیبیوکی" مدیرکل آکادمی اتحادیه اقتصادی اوراسیا انعقاد قرارداد منطقه تجارت آزاد با اسرائیل و مصر را منوط به "برخی شروط متقابل" عنوان کرد که عدم تعارض با محصولات و تولیدات مشابه داخلی یکی از این موارد اعلام گردید. انعقاد قرارداد با اسرائیل و مصر، صرفاً به حوزه اقتصادی محدود نگردیده و تحولات و تعاملات سیاسی را هم شامل خواهد گشت. جایگاه مصر به‌خاطر محیط و مناسبات عربی آن در مقایسه با طرف اسرائیلی در زمینه همکاری اقتصادی دارای برتری نسبی است.

۱۲-۳-۲: مذاکرات تجارت آزاد اتحادیه اقتصادی اوراسیا و هند

توافقنامه تجارت آزاد بین هند و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال ۲۰۲۱ منعقد و هنوز عملیاتی نشده، توافقنامه‌ای که تحرک اقتصادی بزرگی برای هند و روسیه ارزیابی می‌شود، چراکه روسیه بزرگ‌ترین شریک تجاری هند در میان کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. حجم معاملات تجاری هند و اتحادیه اقتصادی اوراسیا بالغ بر ۱۳٫۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ بوده که به گفته نیکولای کوداشف سفیر هند در روسیه ایجاد یک منطقه آزاد تجاری بین دو طرف باعث افزایش حجم معاملات تجاری دو کشور به ۱۵ میلیارد دلار می‌شود.

با توجه به نگرانی‌های هند از رقابت شرکت‌های چینی در بازارهای هدف هند، امضای یک توافقنامه تجارت آزاد بین هند و اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند دسترسی جدیدی به بازارهای خارجی را برای این کشور فراهم نماید. نکته جالب توجه برای تقویت جایگاه کشورمان در مناسبات هند و اوراسیا این واقعیت است که روسیه و هند همچنین از طریق کریدور شمال و جنوب که ایران عبور می‌کند به یکدیگر وصل می‌شوند.

از سوی دیگر توافق تجارت آزاد با اتحادیه اقتصادی اوراسیا برای هند بسیار استراتژیک بوده و فرصت مناسبی برای صادرات اقلامی مانند انواع دارو، چای، سبزیجات کنسرو شده، انگور، کشمش، برنج قهوه، ادویه‌جات و... برای شرکت‌های هندی فراهم می‌کند.

۱۳-۳-۲: اتحادیه اقتصادی اوراسیا و پاکستان

پاکستان با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا مانند قزاقستان (در زمینه آموزش پزشکی)، بلاروس (در زمینه سرمایه‌گذاری مشترک تجاری در صنعت نساجی، ادوات کشاورزی، بهداشت، داروسازی و معدن) و قرقیزستان (از طریق برنامه انتقال برق) از روابط نزدیکی برخوردار بوده و در دوره اخیر ارتباطات خود را با روسیه (در زمینه حمل‌ونقل ریلی، انرژی و مانورهای دریای مشترک) بهبود بخشیده است. از سوی دیگر پاکستان می‌تواند به‌عنوان حلقه ارتباط اتحادیه اقتصادی اوراسیا با ابتکار کمربند-جاده نقش مؤثری داشته باشد. موقعیت برجسته این کشور از طریق کریدور اقتصادی چین-پاکستان در پروژه مزبور می‌تواند آسیای میانه را به منطقه سین کیانگ چین متصل نماید. در عین حال ارتباط با پاکستان کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا که محصور در خشکی می‌باشند را به بندر گوادر پاکستان متصل کرده و موجبات بهره‌برداری از فرصت تجارت ارزان دریایی برای اعضای اتحادیه می‌شود.

نکته حائز اهمیت اینکه پاکستان به‌عنوان پنجمین بازار بزرگ جهان با ۲۲۰ میلیون جمعیت، ظرفیت مناسبی برای انرژی، محصولات نفتی، مس، فولاد، سنگ معدن، مواد شیمیایی، ماشین‌آلات الکترونیکی، فلزات و سنگ‌های قیمتی اتحادیه اقتصادی اوراسیا تلقی می‌شود و در مقابل سبزیجات، میوه، برنج، چای، منسوجات و... نیز می‌تواند از اقلام جذاب صادراتی این کشور به اتحادیه باشد.

۱۴-۳-۲: چالش‌های اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا

تجزیه و تحلیل حجم و نوع صادرات در مقابل حجم کلی واردات کشورهای عضو اتحادیه نشانگر آن است که اعضای این اتحادیه عموماً مصرف‌کننده کالاهای مصرفی، محصولات کشاورزی و تولیدات صنعتی بوده و صادرات کشورهای عضو مشتمل بر محصولات خام معدنی و هیدروکربنی همچون انواع فلزات معدنی، نفت و گاز با حجم پایین فرآوری و صنعتی‌سازی است. این بدان مفهوم می‌باشد که کشورهای عضو اتحادیه را باید بازیگرانی با

موقعیت نیمه پیرامونی در نظام جهانی تلقی نمود که هم سطحی از صنعتی سازی (با فناوری پایین) را تجربه می کنند و هم صادرکننده مواد خام و نیروی کار به کشورهای صنعتی و پیشرفته جهان می باشند. جدول زیر اقلام صادراتی و وارداتی کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا را نشان می دهد.

جدول شماره: اقلام صادراتی و وارداتی اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا

کشور	عمده صادرات به بازارهای جهانی	عمده واردات از بازارهای جهانی
روسیه	نفت خام، گاز طبیعی، چوب، پتروشیمی، کودهای معدنی، فلزات	ماشین آلات صنعتی و کشاورزی، دارو و تجهیزات پزشکی و خودرو
قزاقستان	نفت، گاز، اورانیوم، کک نفتی، قیر، مس و نقره	دستگاههای مخابراتی، وسایل نقلیه، فولاد، دارو و محصولات کشاورزی
قرقیزستان	فلزاتی همچون طلا، مس، نفت، پنبه، سبزیجات و دارو	قند، شکر، شکلات، گندم، دارو و البسه
ارمنستان	سیگار، طلا، آلومینیوم، کنسانتره مس، الکل، مواد معدنی، فراورده های غذایی	گاز، نفت، داروهای ترکیبی، تلفن همراه، گندم، ماشین آلات صنعتی و الماس تراش نشده
بلاروس	لاستیک، لبنیات، چوب، گوشت و فراوردههای گوشتی، ماشین آلات کشاورزی و کودهای شیمیایی	نفت، گاز طبیعی، دارو، مقاطع تخت فلزی، وسایل نقلیه، دستگاههای تلفن، میوه و محصولات پتروشیمیایی

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران، (۱۳۹۸)

اتحادیه گمرکی اوراسیایی و اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نظر منطق اقتصادی و طراحی نهادی تا اندازه ای با الهام از تجربه اتحادیه اروپا شکل گرفته، پوتین این الهام گرفتن را تصدیق و ادعا کرده که همگرایی در اتحادیه اقتصادی اوراسیا با سرعتی بیشتر از اتحادیه اروپا و بدون تکرار اشتباههای آن، اتفاق می افتد. (Cadier, 2014:81) طراحی نهادی و چشم انداز الهام گرفته شده از اتحادیه اروپا تا حدی می تواند بازتاب دهنده نیت های دولت روسیه در مورد فراهم کردن چارچوبی نهادی برای ایفای نقش قدرت بزرگ باشد. درعین حال اتحادیه مزبور شامل کشورهای پساشوروی با نهادهای ناقص بازار و عقب ماندگی فنی است. همچنین اتحادیه اوراسیا از ترکیب بسیار نامتوازی برخوردار است به این معنا که ۸۶ درصد تولید ناخالص داخلی و ۸۴ درصد جمعیت متعلق به روسیه می باشند.

برخی تحلیلگران شاغل در مراکز پژوهشی غربی معتقدند که فارغ از اهداف و زمینه ها و انتفاع اقتصادی، بررسی موشکافانه تر روابط اتحادیه اوراسیا با جهان خارج نشان می دهد که این اتحادیه به طور کاملاً آشکاری عمدتاً در خدمت منافع راهبردی روسیه است. آمار جاری مبادلات اتحادیه نشان می دهد که بعید به نظر می رسد مناسبات تجاری اتحادیه با جهان خارج، رشد چندانی پیدا کند. همچنین هرگونه پیوند کارکردی اتحادیه با دنیای خارج در چارچوب انگیزه های سیاسی روسیه صورت می گیرد. به طوری که باوجود برابری اسمی، اصل قوام بخش همگرایی در چارچوب اتحادیه اقتصادی اوراسیا، قدرت ژئوپلیتیک و اقتصادی است. روسیه به طور مکرر رفتار هژمونیک خود را در درون اتحادیه به نمایش می گذارد و قراردادهای دوجانبه ای که این کشور با اعضای اتحادیه منعقد ساخته است، طراحی رسمی اتحادیه اقتصادی اوراسیا را تحت الشعاع قرار داده است. (اتاق بازرگانی آذربایجان شرقی، اتحادیه اقتصادی اوراسیا: اهداف، اولویت ها و چالش ها)

همچنین دیگر اعضای اتحادیه ثروتمند نبوده و اقتصاد آنها مکمل یکدیگر نمی باشد. بنابراین امکان بروز تنش های سیاسی پیرامون انتقال دستاوردهای اقتصادی وجود دارد. اقتصاد روسیه هم به اندازه ای پیشرفته نیست که قادر باشد برای دیگر اعضاء نقش مثبتی مشابه آمریکا و کانادا برای مکزیک در نفتا، یا کشورهای اروپای غربی برای اروپای شرقی و مرکزی در اتحادیه اروپا ایفا نماید. (Dreyer&Popescu, 2014:2&4) یکی از مشکلات بزرگ اتحادیه اقتصادی اوراسیا، عدم تناسب است. هنگامی که اندازه اقتصاد اعضای یک اتحادیه مشابه یکدیگر می باشد، شانس

موفقیت آن اتحادیه بیشتر ارزیابی می شود. اما زمانی که تناسب وجود داشته باشد، رسیدن به اجماع در مورد تعدیل حاکمیت و اختیارسپاری به نهادهای فراملی آسان تر شده و در غیر این صورت، بعید است کشوری که اندازه اقتصاد آن دهها برابر دیگران حاکمیت خود را در نهادهای فراملی سرمایه گذاری کند و به احتمال زیاد در تشکل پدیدآمده، نقش مسلط خواهد داشت. (Papava, 2017: 165) از سوی دیگر اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا کشورهای نیمه صنعتی با سطوح متفاوت توسعه اقتصادی می باشند. روسیه و قزاقستان با افزایش قیمت انرژی پس از سال ۲۰۰۰ موفق شدند رفاه اجتماعی مردم را افزایش دهند. سطح تولید ناخالص داخلی سرانه این دو کشور بالاتر از میانگین جهانی است. اما این شاخص در کشورهای روسیه سفید، قرقیزستان و ارمنستان بسیار پایین تر از میانگین جهانی است. (Pomfret, Khitakhunov, Mukhamediyev 2017: 63.)

از دیدگاه اقتصادی، اتحادیه اقتصادی اوراسیا هنوز دارای پیچیدگی های زیادی دارد است. اتحادیه اقتصادی اوراسیا امکان حرکت آزاد کالا، سرمایه، خدمات و نیروی کار را فراهم می کند، زمینه را برای یکسان سازی سیاستهای مربوط ترابری، کشاورزی و انرژی ایجاد نموده و راهکارهایی برای واحد پول مشترک و همگرایی بیشتر در آینده اندیشیده است. اما اتحادیه با وجود وفور منابع طبیعی و مواد خام، هنوز یک بخش مالی توسعه یافته و قابلیت های تکنولوژیک پیشرفته ندارد و تحریم های غرب علیه روسیه و کاهش قیمت جهانی انرژی به این مشکل دامن می زند. (Sergi, 2018: 55)

بحران اوکراین موجب شده اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا و نامزدهای عضویت، از روسیه امتیازهای فراوانی در ازای حمایتشان از همگرایی در قالب این اتحادیه طلب کنند. روسیه سفید در آستانه امضای پیمان اتحادیه اقتصادی اوراسیا، وامی دو میلیارد دلاری از روسیه دریافت نمود. قرقیزستان نیز به دلیل زیان ناشی از افزایش تعرفه واردات کالاهای چینی، از روسیه طلب خسارتی یک میلیارد دلاری کرد. (Krickovic & Bratersky. 2016. 191) از شروع فعالیت اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سالهای ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ سهم تجارت میان کشورهای عضو در عمل تغییر نکرده و همان ۸ درصد باقی مانده است. (Eurasian Economic Integration, 2019: 27-28) اگرچه از نظر حجم و ارزش مقداری افزایش یافته، درصد و سهم آن به نسبت کل تجارت خارجی کشورهای عضو تغییری نیافته است. این مقدار اندک نیز میان روسیه با اعضای دیگر است. میان ارمنستان و قرقیزستان یا میان قرقیزستان و روسیه سفید در عمل هیچ روابط اقتصادی وجود ندارد. بنابراین زمینه و توان بالایی برای فعالیتهای تجاری و بازرگانی میان اعضای اتحادیه وجود ندارد.

نکته با اهمیت اینکه در میان چندین طرح همگرایی در منطقه اوراسیا، اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نظر ساختار و مأموریت های تعریف شده، تقریباً پیچیده ترین و دقیقترین است. برخلاف دیگر طرح های همگرایی پسا شوروی، این اتحادیه دارای یک سامانه پیشرفته تصمیم گیری می باشد. کمیسیون اقتصادی اوراسیا هم در چارچوب اتحادیه یک نهاد فراملی به نسبت قدرتمند است. تکامل فرآیند همگرایی در اوراسیای مرکزی که اتحادیه اقتصادی اوراسیا جدیدترین جلوه آن است از وجود برنامه های گسترده مبتنی بر اراده سیاسی جدی خبر می دهد.

بخش چهارم: ایران و اوراسیا؛ از توافق موقت تا تجارت آزاد

ایران تاکنون چند موافقتنامه ترجیحی یا تجارت آزاد را اجرایی کرده است. پیش از انعقاد موافقتنامه تجارت ترجیحی با اوراسیا، ایران طی سال های ۱۳۹۶-۱۳۸۴ با کشورهای ازبکستان، بوسنی و هرزگوین، پاکستان، ترکیه، تونس، کوبا و همچنین پنج کشور عضو (D8)؛ یعنی مالزی، نیجریه، ترکیه، اندونزی و پاکستان، موافقتنامه تجارت ترجیحی منعقد کرده و افزون بر آن، دارای یک موافقتنامه تجارت آزاد با سوریه بوده که همگی برقرار است. (عسگری، ۱۳۹۸، ۸۹)

در خصوص "موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین ج.ا.ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو" شامل کشورهای روسیه، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان و بلاروس، باید اشاره کرد که این موافقتنامه بعد از تصویب خردادماه سال ۱۳۹۸ مجلس و شورای نگهبان؛ از آبانماه همان سال به اجرا درآمد. موضوع تشکیل این موافقتنامه در سال ۱۳۹۴ و در چارچوب امکان سنجی انعقاد موافقتنامه تجارت آزاد/ترجیحی بین دو طرف مطرح گردید که به دلیل طولانی بودن روند مذاکرات مربوط به موافقتنامه تجارت آزاد، مطابق توافق اولیه، مقرر شد موافقتنامه موقتی (Interim Agreement) شامل تعدادی از اقلام برای اعطای ترجیحات تعرفه ای میان طرفین به امضا رسد.

موافقتنامه مزبور پس از قریب به سه سال مذاکره به نتیجه رسید و در اردیبهشت سال ۱۳۹۷ توسط وزیر وقت وزارت صنعت، معدن، تجارت ایران و مقامات کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا امضاء شد. این موافقتنامه در واقع موافقتنامه ای موقت در راستای تشکیل ترتیبات تجارت آزاد میان ج.ا.ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا است و دوره اعتبار موافقتنامه، سه سال (قابل تمدید) در نظر گرفته شد تا متعاقب آن مذاکرات برای تبدیل این موافقتنامه به توافق تجارت آزاد انجام شود.

بر اساس این توافق، مقرر شد پس از یکسال از اجرای موافقتنامه، مذاکرات برای تدوین موافقتنامه تجارت آزاد مابین دو طرف آغاز شود. مجوز شروع مذاکرات این اتحادیه از سوی سران اوراسیا در تاریخ ۲۱ آذر ۱۳۹۹ تصویب شده و تا دی ماه سال ۱۴۰۱ پس از برگزاری ۳۰ نشست تخصصی توافق برای انعقاد قرارداد ایجاد منطقه آزاد تجاری میان ایران و اوراسیا حاصل شده و تا نیمه نخست سال ۲۰۲۳ (اوایل سال ۱۴۰۲) توافقنامه مزبور به امضای مدیران دو طرف رسیده و اجرایی می شود.

در این میان میرهادی سیدی، سرپرست گروه مذاکره کننده ایران با اتحادیه اوراسیا در خبری که خبرگزاری تسنیم به تاریخ ۱۸ آذرماه ۱۴۰۱ آن را منتشر ساخت از نهایی شدن مذاکرات ایران و اوراسیا بر سر موافقتنامه تجارت آزاد و تحت پوشش این موافقتنامه قرار گرفتن بیش از ۷۵۰۰ قلم کالا خبر داد و گفت: از حیث پوشش کالایی، این موافقتنامه بزرگترین پوشش کالایی را دارد، طرف اوراسیایی حدود ۹۵ درصد اقلام را تحت پوشش موافقتنامه قرار داده و براساس چنین توافقی اجازه می دهید که رقابت در این کالاها شکل گیرد و دو طرف در حد توانایی های رقابتی خود از بازار همدیگر استفاده می کنند. تعدادی از این اقلام بلافاصله صفر می شود و تعدادی به تدریج صفر می شود.

۱-۴-۲: اهمیت همکاری ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا

موافقتنامه موقت مذکور برای گذار به یک موافقتنامه تجارت آزاد است؛ موافقتنامه های تجارت آزاد منعقد توسط اتحادیه اوراسیا سطوح متفاوتی از تفصیل و آزادسازی را در برمی گیرند که در یک طرف آن موافقتنامه جامع همکاری سنگاپور و در طرف دیگر آن موافقتنامه کالایی و غیرتفصیلی صربستان قرار می گیرد و موافقتنامه ویتنام که وضعیتی میانه دارد از بیشترین مشابهت با مفاد موافقتنامه ایران برخوردار است. به علاوه، دو موافقتنامه ای که علاوه

بر تجارت کالایی، تجارت خدمات را هم شامل می شوند تنها به توافق با یکی از کشورهای ۵ گانه عضو اتحادیه دست یافته اند.

تفصیل بی سابقه تعهدات در قالب مفاد جدید مندرج در موافقتنامه که عمدتاً برگرفته از مقررات سازمان جهانی تجارت بوده، ضرورت ویژه ای را برای توسعه ظرفیتهای اجرایی کشور به منظور اجرای کامل تعهدات و برخورداری از حقوق مترتب بر موافقتنامه ایجاد کرده است. از جمله این مفاد جدید می توان به مقررات قواعد مبدأ اشاره کرد که در این موافقتنامه شکل تازه ای یافته و به علاوه ظرفیتهای نهادی کشورمان در این خصوص که بیانگر اهمیت اساسی در اعطا و دریافت ترجیحات می باشد از ضعف مفرطی رنج می برد. دیگر مقوله ای که ضعف ظرفیت های نهادی کشور که در موافقتنامه آشکار بوده مفاد مربوط به اقدامات دفاع تجاری است که با تفصیل زیادی در موافقتنامه به آن پرداخته شده ولی متأسفانه مقتضیات اجرای آنها در کشور در مراحل ابتدایی قرار دارد.

از منظر اقتصاد سیاسی موافقتنامه مذکور را می توان سیاسی ترین موافقتنامه تجاری ایران نامید به طوری که تمایل و ضرورت سیاسی در پیش برد آن نقش کلیدی داشته، با توجه به تحولات صورت گرفته در زمینه عدم توافق در اجرای برجام، ایران به طور فزاینده ای به سوی روسیه و چین گرایش پیدا کرده و گسترش روابط تجاری یکی از ابزارهای مهم تسهیل روند گرایش به شرق از سوی ایران ارزیابی می شود.

بنابراین راهبرد ایران به عنوان بخشی از سیاست نگاه به شرق قابل مفهوم بندی است و در آینده نیز نظام سیاسی کشور از تثبیت و دائمی شدن آن حمایت خواهد کرد. همچنین موافقتنامه مورد نظر از دیدگاه فراهم آوردن زیرساختهای نرم همگرایی منطقه ای به ویژه زیرساختهای نرم کریدور شمال جنوب نیز از اهمیت فراوانی برخوردار می باشد، به حدی که مهمترین مزیت ژئواکونومیک ایران در اوراسیا مبدل شدن به دروازه تعامل دو اقتصاد بزرگ هند و روسیه است. از این رو هند در پی ایجاد ترتیبات تجاری با اتحادیه اوراسیا برآمده و این تحول می تواند کلیت این موافقتنامه و اهمیت آن را برای ایران باز تعریف نماید. (عسگری ارجنکی. ۱۴۰۰. ۳۹-۴۵)

۲-۴-۲: فرصتها و چالش های عضویت ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا

عضویت ایران در اتحادیه مزبور ظرفیتهای مناسبی برای دو طرف فراهم می کند. ایران می تواند با استفاده از امتیازات تعرفه ای و گمرکی از مزیت های ترانزیتی و اهرم های مقابله با تحریم ها، به طور مثال در واردات کالاهای اساسی مصرفی همچون غلات، روغن خوراکی، گوشت، گندم و... استفاده نماید. در مقابل کشورهای اتحادیه نیز از ظرفیت حضور در بازار غنی ایران، اتصال نهایی کریدور شمال جنوب و کاهش تعرفه های تجاری بهرهمند خواهند شد.

پس از خروج آمریکا از توافق هسته ای و اعمال تحریم های اقتصادی جدید، ایران، روسیه را (که ۸۴ درصد تولید ناخالص داخلی کل اتحادیه اقتصاد اوراسیا را تشکیل می دهد) در رأس دیپلماسی اقتصادی خود قرار داده تا روابط اقتصادی را با آن تقویت نماید. به همین دلیل ایران سعی دارد صادرات غیرنفتی خود را به روسیه و در صورت امکان به سایر کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا افزایش دهد.

بررسی آمارهای پایه زیرساختی ایران در حوزه هایی همچون تولید انرژی، ارتباطات و اتصالات و تولیدات صنعتی نشان از ویژگی هم تکمیلی نسبی اقتصاد ایران و کشورهای عضو اتحادیه می دهد. هم پوشانی تولیدات ایران و این کشورها در حوزه تولید محصولات هیدروکربنی به عنوان مهمترین بخش درآمدی اقتصاد، مهمترین ضعف روساختی روابط دوجانبه است. اما در طرف مقابل، دسترسی ویژه ایران به کریدورهای ترانزیتی شرق-غرب و شمال جنوب و

امکان اتصال خلیج فارس به آسیای مرکزی برجسته ترین مزیت ایران برای کشورهای اتحادیه به شمار می آید. درکنار این مؤلفه، تولید انواع فرآورده های پتروشیمی و مقاطع فولادی در کنار صادرات بخشی از محصولات مصرفی کشاورزی هم تکمیلی اقتصادی ایران با کشورهای عضو را نشان می دهد.

از سوی دیگر با عنایت به اینکه اتحادیه اوراسیا با کاهش استفاده از ارز بین المللی، یعنی دلار، سهم پرداختی تجاری با ارز ملی را به ۷۰ درصد افزایش داده، می توان به کاهش استفاده از دلار در مبادلات تجاری خوش بین بود. براین اساس عضویت در این اتحادیه در شرایط کنونی تحریم می تواند نقش مؤثری در عبور از تنگنای اقتصادی ایران ایفا نموده و امکان استفاده از تعرفه های تجاری فرصت سرمایه گذاری و صادرات و تسهیل روابط اقتصادی با اعضای این اتحادیه را فراهم کند. ایران نیز از نقش کلیدی در شاهراه های موجود منطقه یعنی جاده ابریشم، راه آهن سراسری آسیا، ترانسیک و کریدور شمال و جنوب برای کشورهای فوق، برخوردار می باشد.

اقتصاد ایران و کشورهای حوزه آسیای مرکزی و قفقاز از توان هم تکمیلی جدی برخوردارند. کاهش تعرفه ها موجب افزایش سود صادرکنندگان از اوراسیا به ایران می شود. در این موافقتنامه مقرر شده، تعرفه صادرات محصولات به ایران به ۴ درصد و یا کمتر از آن کاهش یابد که این امر نقش به سزایی در گسترش مراودات تجاری ایران و کشورهای عضو اتحادیه دارد. گسترش همکاری های گمرکی همچون ایجاد پنجره واحد گمرکی می تواند، بسترساز رشد شتابدار همکاری های دوطرفه شود. حمل و نقل و اتصال منطقه اوراسیا به شرق و جنوب غرب آسیا، از مهمترین دستاوردهای کشورهای عضو اتحادیه در همکاری با ایران است. کاهش مسیرهای ترانزیتی از چین و هند به کشورهای روسیه، ارمنستان، بلاروس، قزاقستان و قرقیزستان و دسترسی این کشورها به آب های آزاد خلیج فارس از ظرفیت بالقوه گسترش تجارت جهانی منطقه حکایت دارد. (www.economic.mfa.ir)

عمده اقلام صادراتی کشورهای عضو اتحادیه مواد خام معدنی و انرژی است. ایران و روسیه دو قدرت اصلی گازی جهان با حجم تجمعی بیش از ۶۰ تریلیون متر مکعب در کنار قزاقستان می توانند معادلات آینده این کالای استراتژیک را در اختیار داشته باشد. به طوری که ایران با ۱۵۵ میلیارد بشکه ذخیره نفت خام در کنار روسیه و قزاقستان بزرگترین ذخیره انرژی جهان را در دست دارند. (OPEC, 2020) در این حوزه ظرفیتهای بالقوه ای وجود دارد؛ از جمله تشکیل کنسرسیومی از کشورهای اوراسیایی جهت تولید و صادرات انرژی و بازاریابی مشترک که موجب افزایش قدرت سیاسی-اقتصادی اتحادیه در جهان می شود. در حوزه تجاری بر اساس بررسی های آماری صورت گرفته با اینکه تولیدات و صادرات کشورهای عضو دارای هم تکمیلی کامل نیست، اما در برخی حوزه ها ظرفیت های متقابل مثبتی میان ایران و اتحادیه وجود دارد. به طور مثال ایران در تولید سیفی جات و میوه دارای مزیت تولیدی بالایی است، در حالیکه اتحادیه اوراسیا می تواند نیاز بازار ایران به کالاهای اساسی همچون دانه های روغنی، گوشت، گندم و جو را برآورده نماید.

در زمینه همکاری های گمرکی کاهش تعرفه ۵۰۲ قلم کالا برای ایران که به طور عمده شامل محصولات کشاورزی مواد خام معدنی و محصولات غذایی است به گسترش سطح تجارت ایران و اتحادیه منجر گردید. تعمیق همکاری های گمرکی از جمله از طریق یکسان سازی استانداردها، قواعد و رویه های گمرکی بسترهای لازم برای تحول تجارت ایران با این منطقه را فراهم می کند. شبکه ترانزیتی اوراسیا تنها به ارتباطات درون این اتحادیه محدود نمی شود. عبور کریدور یک کمربند یک جاده چین از مسیر کشورهای عضو و نیاز به استفاده از کریدور شمال جنوب، سبب وابستگی گسترده تر این کشورها به شبکه های ارتباطی-ترانزیتی ایران شده؛ در مقابل، زمینه های دسترسی ایران به سایر کشورهای منطقه و شمال اروپا از جمله امتیازات همکاری ایران با این اتحادیه محسوب می شود.

در بخش انرژی، جمهوری اسلامی ایران می تواند طیف وسیعی از اقدامات را به منظور رفع موانع تحریمی و پی ریزی همکاری بلندمدت تعقیب نماید. به عنوان مثال می توان به سنکرون سازی شبکه برق با کشورهای قفقاز جنوبی و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا در جهت گسترش صادرات برق و کنترل نوسانات شبکه، استفاده از ظرفیت بازارهای صادراتی کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا برای بازصادرات فرآورده های نفتی و پتروشیمی و واردات ماشین آلات، مواد اولیه و مجوزهای موردنیاز تولیدی جهت مقابله با تحریم های یکجانبه ایالات متحده امریکا اشاره کرد. اما مهمترین چالش های پیش روی از قرار ذیل است:

(۱) تحریم ها؛ پس از بازگشت تحریم های بین المللی و ایجاد محدودیتهای بانکی، ارتباطات تجاری ایران با جهان به میزان قابل ملاحظه ای کاهش یافت. تعهد بخش های خصوصی و بانکهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رعایت تحریم های یک جانبه آمریکا باعث می شود امکان انتقال پول و انجام مبادلات مالی و بانکی با مشکل مواجه شوند. این مشکل می تواند ناشی از ضعف در دیپلماسی اقتصادی کشور باشد. از سوی دیگر فروشگاههای بزرگ لوازم مصرفی در کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، عمدتاً شعبی از فروشگاههای اروپایی می باشند که از سیاستهای تحریمی پیروی کرده و برای تأمین نیازهای خود از ایران، ملاحظات کشورهای متبوع خود را در نظر می گیرند.

در این میان امکان صادرات و واردات مجدد کالاهای تحریمی اخذ مجوزهایی که ممنوعیت ارائه به ایران را دارا می باشند، ایجاد بازارهای جدید صادراتی و وارداتی در زمره مهمترین زمینه های همکاری ایران با این اتحادیه محسوب می شود، اگرچه باید اشاره کرد که اتصال ۱۰۶ بانک غیر روسی در ۱۳ کشور به همراه همه شعب بانک های روسیه به سپام ایران می تواند مبادلات طرفها را از سوئیفت بی نیاز کند و همچنین به دلیل شفافیت پایین و سطح نازل نظارت در این کشورها سطح تأثیر تحریم های آمریکا در این اتحادیه بسیار پایین است.

(۲) همگرا نبودن کامل اعضای اتحادیه؛ از سوی دیگر با وجود ایجاد منطقه آزاد تجاری و توافق بر سر کاهش تعرفه ها در سال ۲۰۱۵ کشورهای اتحادیه کماکان روند همگرایی و توسعه همکاریهای گمرکی را طی نکرده اند. به طور مثال در سال ۲۰۱۶ نوعی اختلاف تجاری میان روسیه و قزاقستان بر سر تعرفه صادرات گوشت، میوه و لبنیات از قزاقستان به روسیه به وجود آمد. در سال ۲۰۱۷ نیز قزاقستان به کلی واردات از قرقیزستان را ممنوع نمود. (Giucci, 2018:12) این مسائل نشان دهنده عدم تکمیل فرآیند ذهنی همگرایی اقتصادی میان اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا است.

(۳) حضور رژیم صهیونیستی در اتحادیه؛ تلاش رژیم صهیونیستی برای حضور در این اتحادیه سومین چالش محسوب می شود؛ چراکه از سال ۲۰۱۶ مذاکراتی برای همکاری در حوزه کاهش تعرفه تجاری با روسیه آغاز نموده که در سپتامبر ۲۰۱۸ تبدیل به مذاکرات ۵ کشور عضو با این رژیم در مسکو شد. این رژیم با هدف عضویت در این اتحادیه در تلاش است سطح روابط تجاری خود را با اعضاء ارتقا دهد. (بهمن، فوریه ۲۰۱۹) در صورت عضویت رژیم صهیونیستی در اتحادیه اقتصادی اوراسیا این احتمال وجود دارد تعهدات ایران و سایر اعضای اتحادیه با محدودیتهایی مواجه شود. با اتخاذ رویکردی جامع نگر چالشهای موجود در رابطه با همکاری ایران و اتحادیه در حوزه گمرکی و ایجاد منطقه آزاد تجاری را می توان به دو دسته ساختاری و کارگزاری تقسیم نمود. چالش های ساختاری به طور کلی، مربوط به زیرساختهای فیزیکی و نرم افزاری کلیت اعضای اتحادیه اوراسیا می شود و چالشهای کارگزاری در ارتباط با کنشهای اعضاء و بازیگران منتفع معنا می یابد.

(۴) پایین بودن میزان تجارت میان اعضای اتحادیه؛ سهم پایین تجارت میان اعضای اتحادیه چهارمین چالش ساختاری همکاری تجاری ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا به شمار می آید. به نحوی که تنها ۲،۶٪ تجارت اعضاء در درون اتحادیه انجام می شود. (اتاق تعاون ایران، ۱۲ آبان ۱۳۹۸) هم تکمیل نبودن ساختار اقتصاد کشورهای عضو و

اتکا بر فروش مواد خام معدنی و هیدروکربنی، وابستگی آسیب زای کلیت اتحادیه به توانایی مالی و پشتیبانی روسیه، فقدان وجود روابط کارگزاری بانکی مؤثر که قادر به گسترش سطح ارتباط مالی ایران با دنیای خارج باشد، فقدان زیرساختهای ارتباطی لازم برای همکاری از جمله بنادر مجهز، خطوط هوایی و ریلی، نگاه بدبینانه به اتحادیه از طرف جهان غرب و برخی کشورهای آسیایی به عنوان عرصه برای احیای اتحاد جماهیر شوروی، عدم هماهنگی در حوزه وضع و اجرای برخی استانداردهای گمرکی در بخش مواد غذایی و برخی کالاهای صنعتی میان ایران و اتحادیه، عدم وجود سازوکار مشخص اتحادیه در پذیرش اعضای جدید و همکاری موضوعی با بازیگران فرامنطقه ای سایر چالشهای ساختاری همکاری تجاری ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا محسوب می شوند.

۵) تمایل همکاری بیشتر با رقبای منطقه ای ایران در اتحادیه؛ در میان چالشهای کارگزاری همکاری تجاری ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز می توان به مواردی چون تمایل اعضای اتحادیه به تجارت با چین، اتحادیه اروپا و آ.سه. آن در برابر تلاش برای رشد همگرایی درون منطقه ای، وجود رقبای قدرتمند در بازار اتحادیه همچون چین، هند، ترکیه، اتحادیه اروپا و برخی کشورهای شرق آسیایی، هدفگذاری رژیم صهیونیستی جهت عضویت در این اتحادیه در میان مدت، سطح ناچیز همکاری اقتصادی با برخی از کشورهای عضو به ویژه بلاروس و قرقیزستان با سایر اعضا، تداوم نوعی از حمایت-گرایی اقتصادی در میان کشورهای عضو با وجود توافق بر سر ایجاد منطقه آزاد تجاری و کاهش تعرفه ها، وجود اختلافات سیاسی شدید میان برخی از اعضای اتحادیه همچون قرقیزستان و قزاقستان. (کولایی و کوزه گر کالجی. ۱۳۹۸. ۱۳۴) عدم تجاری سازی تولیدات در ایران و صادرات به صورت سنتی به ویژه در حوزه کشاورزی اشاره کرد.

۶) ساختار سنتی تولید و صادرات ایران؛ در طرف ایران باید اشاره کرد که توجه به کیفیت بازارهای جهانی و همچنین توجه به اصول تجارت بین الملل در ایران تاکنون شکل نگرفته و همین ظرفیت موجود نیز پاسخگوی تأمین نیازهای بازار کشورهای عضو این اتحادیه نیست. به عنوان مثال تا زمانی که تولید محصولات کشاورزی در ایران را با اصول تولید انبوه، بسته بندی و همچنین نگهداری و صادرات متأثر از فناوریهای نوین تجهیز و به روز رسانی نشود، نمی توان انتظار داشت جایگاه مناسبی را در بازارهای این اتحادیه و سایر کشورها برای خود کسب نماید.

۷) زیرساختهای تجاری و ریلی نامناسب ایران؛ تولیدکنندگان ایرانی به روشهای سنتی تولیدات خود را به بازار ارسال می کنند که مسلماً برای بازارهایی در مسافتهای طولانی (حداقل ۳۰۰۰ کیلومتر) مناسب نمی باشند. حوزه های مختلف مانند محصولات کشاورزی، شبکه های حمل و نقل کانتینری، شبکه کامل ریلی، تکنولوژیهای مدرن در حوزه بسته بندی، استانداردهای جهانی در تولید محصولات لبنی، محصولات گلخانه ای و پایانه های صادراتی از مواردی می باشند که تاکنون در کشور توسعه کافی نیافته و نمی توانند برای صادرات محصولات باکیفیت و همچنین حفظ کیفیت اولیه تا رسیدن به بازار مصرف نقش اساسی ایفا نمایند. به عبارت دیگر اگرچه برخی محصولات کشاورزی ایرانی به بازار اتحادیه اقتصادی اوراسیا می رسند، ولی متأسفانه موفق به ایجاد شبکه ای منسجم و منظم برای مسیر صادراتی نشده اند.

در این راستا محصولات کشاورزی باید از بازارهای دیگری که ایران در بین شرکای تجاری خود در جهان دارد به سمت اوراسیا بالاخص روسیه تغییر جهت صادراتی دهند و این به معنای آن است که علاوه بر حفظ بازارهای قبلی به بازارهای جدیدی که روسیه به روی ایران گشوده است نیز باید توجه کرد.

۳-۴-۲: بررسی اقلام مندرج در موافقتنامه تجارت ترجیحی بین ایران و اتحادیه اوراسیا

نکته حائز اهمیت اینکه موافقتنامه موقت کنونی مفصل ترین و جامع ترین موافقت نامه تجاری است که تاکنون ایران منعقد کرده که شامل ۹ فصل: قواعد عمومی، تجارت کالا، چاره کارهای تجاری، موانع فنی فرا راه تجارت، اقدامات بهداشتی و بهداشت گیاهی، قواعد مبدأ، تسهیل تجاری، حل و فصل اختلافات و مقررات پایانی است. همانند سایر موافقتنامه های ترجیحات تجاری، دو فهرست کالایی شامل ترجیحات اعطایی طرفین پیوست موافقتنامه مذکور بوده که تعداد اقلام مشمول اعطای ترجیحات توسط کشورمان به اوراسیا ۳۶۰ قلم و اقلام اعطایی اوراسیا ۵۰۲ قلم کالا است. مطابق فهرست اعطایی اوراسیا تعرفه ۱۷۵ ردیف کالا از جمله انواع فرش دستباف و ماشینی، پسته، انواع میگو، میوه هایی مانند پرتقال و لیمو، سبزیجات، خرما، بیسکویت و شیرینی، برخی محصولات از پلیمرهای پروپیلن، ورق های پلاستیکی، محصولات بهداشتی و... صفر شد.

فهرست امتیازات اعطایی ایران و اوراسیا

کشور	کل اقلام مشمول		
	کل اقلام	کشاورزی	صنعتی
اعطایی ایران (HS ۸ رقمی)	۳۶۰	۹۷	۲۶۳
اعطایی اوراسیا (HS ۱۰ رقمی)	۵۰۲	۱۲۶	۳۷۶
مجموع	۸۶۲	۲۲۳	۶۳۹

منبع: سازمان توسعه تجارت؛ میز اوراسیا- گزارش اردیبهشت ۹۸

فهرست اعطایی اوراسیا به تفکیک گروه های کالایی

گروه های کالایی	متوسط نرخ تعرفه اوراسیا	متوسط نرخ تعرفه بعد از کاهش
حیوانات زنده؛ محصولات حیوانی	۵,۴	۰,۸
فلزات معمولی و مصنوعات آنها	۱۰,۰	۵,۴
ماشین آلات و وسایل مکانیکی؛ ادوات برقی؛ اجزا و قطعات آنها؛ دستگاه های ضبط و پخش صوت؛ دستگاه های ضبط و پخش صوت و تصویر تلویزیون؛ و اجزا و قطعات و متفرقات این دستگاه ها	۵,۵	۲,۷
محصولات صنایع شیمیایی یا صنایع وابسته به آن	۵,۱	۰,۷
صنایع غذایی؛ نوشابه ها؛ آبگون های الکلی و سرکه ها؛ توتون و تنباکو و بددل سداخته آنها	۱۰,۰	۵
محصولات معدنی	۵	۲,۷
محصولات نباتی	۸,۵	۴,۲
مروارید طبیعی یا پرورده؛ سنگ های گرانبها یا نیمه گرانبها	۱۴,۱	۱۱,۴
مصنوعات از سنگ، گچ، سیمان، پنبه نسوز؛ میکا یا از مواد همانند؛ محصولات سدرامیکی؛ شیشده و مصنوعات از شیشه	۹,۶	۳,۱
مواد پلاستیکی و اشیاء ساخته شده از این مواد؛ کاتوچو و اشیاء ساخته شده از آن	۶,۳	۲,۹
مواد نسجی و مصنوعات از این مواد	۳,۵	۰,۱
وسایل نقلیه زمینی، هوایی، آبی و تجهیزات ترابری مربوط به آنها	۲,۶	۰

منبع: سازمان توسعه تجارت؛ میز اوراسیا- گزارش اردیبهشت ۹۸

فهرست اعطایی ایران به تفکیک گروه های کالایی

گروه های کالایی	متوسط نرخ تعرفه ایران	متوسط نرخ تعرفه
دستگاه های اپتیک، عکاسی، سینماتوگرافی	۳۹,۲	۲۸,۲
چربی ها و روغن های حیوانی یا نباتی؛ فرآورده های حاصل از تفکیک آنها	۲۰,۰	۱۰,۰
چوب و اشیاء چوبی؛ ذغال چوب؛ چوب پنبه و اشیاء چوب پنبه ای؛ مصنوعات حصیر بافی یا سبد بافی	۹,۶	۷,۳
حیوانات زنده؛ محصولات حیوانی	۲۰,۷	۱۱,۶
خمیر چوب یا سایر مواد الیافی سلولزی؛ کاغذ یا مقوا برای بازیافت؛ کاغذ مقوا و اشیاء ساخته شده از آنها	۱۴,۲	۱۲,۹
فلزات معمولی و مصنوعات آنها	۱۹,۹	۱۳,۶
ماشین آلات و وسایل مکانیکی؛ ادوات برقی؛ اجزا و قطعات آنها	۱۴,۵	۱۰,۹
محصولات صنایع شیمیایی یا صنایع وابسته به آن	۲۱,۸	۱۴,۵
محصولات صنایع غذایی؛ نوشابه ها، آبگون های الکلی و سرکه ها؛ توتون و تنباکو و بدل ساخته آنها	۳۲,۴	۱۲,۳
محصولات معدنی	۵	۵
محصولات نباتی	۱۸,۳	۱۲,۱
مروارید طبیعی یا پرورده، سنگ های گرانبها یا نیمه گرانبها، فلزات گرانبها، فلزات دارای روکش یا پوشش از فلزات گرانبها	۱۳,۸	۱۳,۸
مواد پلاستیکی و اشیاء ساخته شد از این مواد؛ کائوچو و اشیاء ساخته شده از کائوچو	۸,۳	۸
مواد نسجی و مصنوعات از این مواد	۴۲,۲	۲۰,۳
وسایل نقلیه زمینی، هوایی، آبی و تجهیزات ترابری مربوط به آنها	۵,۵	۴,۹

منبع: سازمان توسعه تجارت؛ میز اوراسیا- گزارش اردیبهشت ۹۸

در سال ۲۰۱۸ میزان واردات اتحادیه اوراسیا ۳۱۸ میلیارد دلار بود که از این میزان، سهم واردات از ایران ۹۱۵ میلیون دلار بوده است (۰,۳ درصد کل واردات اتحادیه اوراسیا سهم ایران است) از واردات ۲۳۸ میلیارد دلاری اوراسیا مربوط به واردات روسیه و از طرفی ۵۳۳ میلیون دلار از کل صادرات ایران به اوراسیا صادرات به روسیه است (سهم ایران در بازار روسیه ۰,۲ درصد است). بیشترین تجارت ایران با کشورهای عضو این اتحادیه مربوط به تجارت با ارمنستان در آن مقطع می باشد که سهم ایران در تجارت این کشور ۶ درصد و معادل ۲۷۰ میلیون دلار صادرات در سال است. سهم صادرات کشاورزی از ۹۱۵ میلیون دلار صادرات غیرنفتی ایران به اتحادیه اقتصادی اوراسیا حدود ۴۶۰ میلیون دلار است که ذیل موافقتنامه تعهدات تعرفه ای قرار گرفته؛ به عبارتی ایران برای ۵۰۲ قلم کالای صادراتی به اوراسیا تعهد تعرفه ای از این کشورها اخذ کرده که در مجموع ۵۰ درصد کل صادرات را شامل می شود. در مقابل ۵۰۲ قلم کالایی که ایران برای صادرات به اوراسیا تخفیف تعرفه ای دریافت نموده، ایران نیز به ۳۶۰ قلم کالای وارداتی از اتحادیه اوراسیا تعهد ترجیح تعرفه ای داده است. این ۳۶۰ قلم کالا شامل ۲۶۲ کالای صنعتی و ۹۸ قلم کالای کشاورزی است. ایران ۳۳ درصد تعرفه واردات کالا از اوراسیا را کاهش داده و ۳۸ کد تعرفه را تغییر نداده است. بیشترین واردات ما از اوراسیا گوشت گاو و گوسفند، جو، ذرت روغن و کنجاله است. تعرفه واردات گوشت گاو از اوراسیا به ایران از ۲۶ به ۱۰ درصد کاهش یافته و در مقابل تعرفه واردات گوشت گوسفند تغییر نکرده و همان ۵ درصد است.

از ۹۱ میلیون دلار صادرات گوشت گوسفند اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ۸۷ میلیون دلار از این صادرات را ایران جذب کرده، در عین حال از مجموعه کالاهایی که تعرفه واردات آن بدون تغییر مانده، جو است. ایران ۴۶۰ میلیون دلار، در ۲۰۱۸ واردات جو با تعرفه ۵ درصد از اوراسیا وارد کرده است.

سبزیجات، میوه، صنایع غذایی، ماهی، میگو و گل بیشترین حجم از کالاهایی است که ایران می تواند به اتحادیه اوراسیا صادر کند. تعرفه صادرات میگو صفر خواهد بود. گل و شاخه های سربریده از مهمترین کالاهای وارداتی اوراسیا است که ۳۵۰ میلیون دلار ارزش دارد. همچنین تعرفه واردات گل از ایران ۳۳ درصد کاهش یافته است.

بررسی کارشناسی اقلامی که مشمول موافقتنامه تجارت ترجیحی بین ایران و اتحادیه اوراسیا شده اند، نشان می دهد ارزش واردات اقلامی که مشمول امتیازات اعطایی ایران به اوراسیا شده اند، بیش از ارزش صادرات اقلامی است که مشمول امتیازات اعطایی اوراسیا به ایران می باشند و سهم آنها از ارزش کل واردات کشور به مراتب بالاتر از سهم کالاهایی است که مشمول امتیازات اعطایی اوراسیا به ایران از کل ارزش صادرات ایران می باشد. به عبارت دقیق تر از میان کدهای تعرفه هشت رقمی مشمول تخفیفات ترجیحی اعطایی اوراسیا به ایران، تنها در ۱۶ کد تعرفه، کشورهای اوراسیا جزو سه مقصد عمده صادراتی ایران در سال ۱۳۹۷ بوده اند. در سایر اقلام، کشورهای اوراسیا یا اساساً جزو مقاصد صادراتی ایران نبوده و یا سهم آنها از صادرات ایران در آن محصول پایین بوده است.

۴-۴-۲: مرادوات ایران و کشورهای اوراسیا از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱:

به گزارش منابع اتحادیه اقتصادی اوراسیا، گردش تجاری این اتحادیه با ایران در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۵,۰۳۷ میلیارد دلار بوده است در حالیکه ۴ سال پیش از این تاریخ و هنگام امضای توافقنامه تجارت آزاد، حجم تجارت متقابل بین اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ایران حدوداً ۲,۷ میلیارد دلار بود.

میوه، خشکبار، صیفی جات، سبزیجات، محصولات غذایی نظیر پسته، فلفل فرنگی، سیب، کیوی، زردآلو، کاهو کروی، خیار و خیار ترشی کشمش، فرش، انواع میگو، رب گوجه فرنگی و گوجه فرنگی گلخانه ای و... محصولات پلی استرل، رنگ ها و معدنی و سرامیکی، و میله های آهنی یا فولادی، بیش ترین کالاهایی است که از ایران به مقصد اوراسیا صادر می شود.

در نقطه مقابل نیز گندم و جو، روغن دانه آفتابگردان، ذرت دامی، محصولات چوبی، نیمه تمام آهن یا فولاد، خطوط راه آهن، کاغذ روزنامه، گوشت، ماشین آلات و دستگاه های برقی و اجزا و قطعات آنها نیز بیشترین کالاهای وارد شده از اوراسیا است.

بنابر مصاحبه رییس کل وقت گمرک ایران (علی رضا تقدسی) حجم تجارت خارجی بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا در پنج ماهه سال ۱۴۰۱ به رقم یک میلیارد و ۳۲۶ میلیون و ۳۹۴ هزار دلار رسید. در ۵ ماهه اول سال ۱۴۰۱ صادرات کشورمان به کشورهای عضو این اتحادیه حدود ۵۲۲ میلیون و ۱۴۱ هزار دلار ارتقا یافت که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۵ درصد رشد داشته است.

بیشترین میزان کالاهای صادراتی ایران به اوراسیا در ۵ ماهه سال ۱۴۰۱ را به ترتیب به مقصد کشورهای فدراسیون روسیه، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان و بلاروس بوده و در این مدت میزان صادرات ایران به فدراسیون روسیه ۲۹۱ میلیون و ۲۲۸ هزار دلار، ارمنستان ۱۴۴ میلیون و ۱۰۱ هزار دلار، قزاقستان ۶۱ میلیون و ۲۰۶ هزار دلار، قرقیزستان ۱۸ میلیون و ۴۲۶ هزار دلار و بلاروس ۷ میلیون و ۱۷۸ هزار دلار بوده است.

در همین مدت واردات ایران از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا به حدود ۸۰۴ میلیون و ۲۵۳ هزار دلار رسیده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۴۳ درصد رشد داشته؛ که به ترتیب فدراسیون روسیه با ۷۱۵ میلیون و ۳۶۰ هزار دلار، قزاقستان ۷۸ میلیون و ۴۲۳ هزار دلار، بلاروس ۳ میلیون و ۸۸۷ هزار دلار، ارمنستان ۳ میلیون و ۸۶۲ هزار دلار و قرقیزستان با ۲ میلیون و ۷۱۹ هزار دلار اولین تا پنجمین کشور مبدأ کالاهای وارداتی ایران بوده اند.

	۱۳۹۸ (ارزش دلار)	۱۳۹۹ (ارزش دلار)	۱۴۰۰ (ارزش دلار)
صادرات	۱,۰۷۸,۵۸۸,۴۴۴	۱,۰۴۲,۷۸۷,۷۷۰	۱,۱۶۵,۴۰۲,۷۹۳
واردات	۱,۳۴۸,۱۷۱,۳۶۵	۱,۱۳۹,۳۷۴,۸۶۱	۱,۷۷۵,۹۹۹,۲۵۰
جمع کل	۲,۴۲۶,۷۵۹,۸۰۹	۲,۱۸۲,۱۶۲,۶۳۱	۲,۹۴۱,۴۰۲,۰۴۳

منبع گمرک. ج.ا. ایران

باعنایت به اینکه عملاً دوازده ماهه سال ۱۳۹۹ نخستین سال شمسی (علی رغم اجرای آن از آبان ۱۳۹۸) می باشد؛ ابتدا مسیر مرداودات طی شده در سال ۹۹ اظهار می شود. براین اساس در سال ۱۳۹۹ به دلیل توقف تجارت در مرزها و محدودیت های کرونایی و تشدید تحریم ها در ارزش واردات و صادرات با کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا به ترتیب ۱۵ و ۳ درصد کاهش ایجاد شد، در کارنامه تجارت خارجی کشور نیز در این سال کاهشی بیشتر از ۱۵ درصد را شاهد بودیم.

اما در سال ۹۹ تجارت کشورمان با اتحادیه گمرکی و اقتصادی اوراسیا، جمعاً حدود ۵ میلیون و ۱۷۵ هزارتن کالا به ارزش ۲ میلیارد و ۱۸۲ میلیون و ۱۶۲ هزار دلار بوده که ۳ میلیون و ۴۴ هزارتن کالا به ارزش ۱ میلیارد و ۱۳۹ میلیون و ۳۷۴ هزار دلار واردات کشورمان از این پنج کشور بوده که ۵۲ درصد کل تجارت با این اتحادیه است و ۲ میلیون و ۶۷۰ هزار تن به ارزش یک میلیارد و ۴۲ میلیون و ۷۸۷ هزار دلار و سهمی برابر با ۴۸ درصد کل تجارت کشورمان با این اتحادیه نیز صادرات کالاهای ایرانی بوده است.

در بخش صادرات روسیه با ۵۰۳,۴۸۰,۱۹۷ دلار در جایگاه دهم، ارمنستان با ۳۰۴,۵۱۸,۳۳۵ دلار در جایگاه سیزدهم، قزاقستان با ۱۶۷,۸۷۴,۶۹۶ میلیون دلار در جایگاه هفدهم و قرقیزستان با ۴۵,۹۷۷,۹۸۶ میلیون دلار در جایگاه چهارم و بلاروس با ۲۰,۹۳۶,۲۸۳ میلیون دلار در جایگاه پنجاه و سوم شرکای تجاری ایران قرار دارد.

صادرات جمهوری اسلامی ایران به مقصد کشورهای اوراسیا در سال ۱۳۹۹

نام کشور	وزن (کیلوگرم)	ارزش (دلار)	جایگاه کشورهای طرف معامله
فدراسیون روسیه	۱,۰۵۰,۳۸۶,۴۰۰	۵۰۳,۴۸۰,۱۹۷	۱۰
ارمنستان	۱,۲۴۵,۸۷۲,۶۹۲	۳۰۴,۵۱۸,۳۳۵	۱۳
قزاقستان	۳۳۷,۸۳۳,۳۹۳	۱۶۷,۸۷۴,۶۹۶	۱۷
قرقیزستان	۲۹,۳۵۴,۳۰۸	۴۵,۹۷۷,۹۸۶	۴۰
بلاروس	۶,۴۲۸,۶۴۷	۴۵,۹۷۷,۹۸۶	۵۳

منبع گمرک. ج.ا. ایران

از سوی دیگر و در شاخص کشورهایی که ایران از آنها کالا وارد می کند فدراسیون روسیه با ۱,۰۷۰,۲۵۶,۲۶۲ دلار در رتبه ششم، قزاقستان ۳۷,۳۶۴,۳۲۷ دلار در رتبه چهارم و سوم، ارمنستان با ۱۷,۳۱۹,۱۱۲ دلار در رتبه پنجاه و پنجم، بلاروس با ۸,۹۹۳,۰۱۵ دلار در رتبه شصت و چهارم، و قرقیزستان با ۵,۴۴۲,۱۴۵ دلار در رتبه هفتاد و هشتم قرار دارند.

واردات جمهوری اسلامی ایران از مقصد کشورهای اوراسیا در سال ۱۳۹۹

نام کشور	وزن (کیلوگرم)	ارزش (دلار)	جایگاه کشورهای طرف معامله
فدراسیون روسیه	۲,۹۳۳,۴۵۸,۴۶۴	۱,۰۷۰,۲۵۶,۲۶۲	۶
قزاقستان	۸۹,۹۶۶,۴۵۴	۳۷,۳۶۴,۳۲۷	۴۳
ارمنستان	۷,۱۱۱,۲۰۷	۱۷,۳۱۹,۱۱۲	۵۵
بلاروس	۴,۱۴۳,۷۵۲	۸,۹۹۳,۰۱۵	۶۴
قرقیزستان	۱۰,۲۹۹,۰۸۹	۵,۴۴۲,۱۴۵	۷۸

منبع گمرک. ج.ا. ایران

از سوی دیگر تجارت کشورمان با پنج کشور عضو اتحادیه گمرکی و اقتصادی اوراسیا در سال ۱۴۰۰، از رشد خوبی برخوردار بوده به نحوی که در ارزش واردات و صادرات کالاهای غیرنفتی با کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا به ترتیب ۵۵,۹ درصد و ۱۱,۸ درصد افزایش را تجربه کردیم.

در این سال به صورت مجموع حدود ۶ میلیون و ۷۸۱ هزارتن کالا به ارزش ۲ میلیارد و ۹۴۱ میلیون و ۴۰۲ هزار دلار؛ که ۴ میلیون و ۱۶ هزارتن آن به ارزش ۱ میلیارد و ۷۷۵ میلیون و ۹۹۹ هزار دلار واردات کشورمان از این پنج کشور بوده که ۶۰ درصد کل تجارت ایران با اتحادیه را تشکیل می دهد و ۲ میلیون و ۶۷۰ هزار تن به ارزش ۱ میلیارد و ۱۶۵ میلیون دلار و سهمی برابر با ۴۰ درصد کل تجارتان با این اتحادیه نیز صادرات کالاهای ایرانی بوده است.

در این جدول، روسیه با ۵۷۸,۵۹۱,۳۹۰ دلار در جایگاه یازدهم از شرکای تجاری ایران قرار دارد، ارمنستان با ۳۰۴,۱۰۳,۸۲۴ در جایگاه شانزدهم، قزاقستان با ۱۸۶,۸۹۲,۱۵۸ دلار در جایگاه بیست و دوم و قرقیزستان با ۷۸,۸۹۱,۶۵۹ دلار در جایگاه سی و نهم و بلاروس با ۱۶,۹۲۳,۷۶۲ دلار در رتبه پنجاه و نهم قرار دارد.

صادرات جمهوری اسلامی ایران به مقصد کشورهای اوراسیا در سال ۱۴۰۰

نام کشور	وزن (کیلوگرم)	ارزش (دلار)	جایگاه کشورهای طرف معامله
فدراسیون روسیه	۱,۱۴۰,۰۲۹,۱۴۴	۵۷۸,۵۹۱,۳۹۰	۱۱
ارمنستان	۱,۰۵۴,۰۱۶,۰۷۴	۳۰۴,۱۰۳,۸۲۴	۱۶
قزاقستان	۵۱۲,۵۲۵,۹۳۸	۱۸۶,۸۹۲,۱۵۸	۲۲
قرقیزستان	۴۵,۹۲۵,۷۸۹	۷۸,۸۹۱,۶۵۹	۳۹
بلاروس	۱۱,۹۵۶,۸۳۹	۱۶,۹۲۳,۷۶۲	۵۹

منبع گمرک. ج.ا. ایران

نکته حائز اهمیت اینکه طی سال ۱۴۰۰ هیچ کدام از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا جز ۱۰ کشور نخست مقصد صادرات کالاهای ایران نبودند و میزان صادرات ایران به هر کدام از کشورهای چین، عراق، ترکیه، امارات متحده عربی و افغانستان به تنهایی از مجموع ۵ کشور اوراسیایی بیش تر است.

در سال گذشته از نظر واردات نیز فدراسیون روسیه با ۱,۶۶۴,۴۲۱,۴۲۲ دلار در رتبه پنجم شرکای تجاری ایران قرار داشته، قزاقستان ۷۸,۶۸۳,۳۸۷ دلار در رتبه سی و نهم، ارمنستان با ۲۰,۱۹۵,۵۴۳ دلار در رتبه پنجاه و ششم، بلاروس با ۹,۷۱۶,۵۵۴ دلار در رتبه شصت و پنجم و قرقیزستان با ۲,۹۸۲,۳۴۴ دلار در رتبه هشتادویکم می باشند.

۵-۴-۲: تحلیل افق پیش روی همکاری ایران و اوراسیا

ایران یک موافقتنامه تجارت ترجیحی با پوشش محدود با اتحادیه اقتصادی اوراسیا را از سال ۱۳۹۸ اجرایی کرده؛ زمان اجرای موافقتنامه، مجموع حجم تجارت دو طرف ۲،۵ میلیارد دلار بود که هم اکنون این عدد به بیش از ۵ میلیارد دلار بالغ شده است. به راحتی نمی‌توان حجم تجارت ایران با اتحادیه اوراسیا را پیش بینی کرد اما طی یک تا دو ماه نیمه دوم سال ۱۴۰۱ تجارت بین دو طرف افزایش قابل توجهی داشته و با توافقات صورت گرفته در زمینه اجرایی شدن تجارت آزاد در سال ۱۴۰۲ برآوردهای مطالعاتی نشان می‌دهد زمینه و فرصت رشد حجم تجارت بین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا تا نزدیک به ۳۰ میلیارد دلار وجود دارد. درچنین شرایطی علیرغم اینکه ایران می‌تواند عمده نیازهای وارداتی برخی از کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا را تأمین نماید، اما بنا به برخی دلایل ازجمله قیمت تمام شده بالای محصولات ایرانی در قیاس با محصولات مشابه صادره دیگر کشورها به بازار اوراسیا، کمبودهای موجود در زیرساختهای حمل و نقل و لجستیک، عدم ثبات در قوانین و مقررات حوزه صادرات، ضعف دیپلماسی تجاری و وجود تحریم؛ باعث می‌شود که علی‌رغم توانمندی‌های متنوع محصولات و کالاهای ایرانی، عمده نیازهای وارداتی کشورهای عضو این اتحادیه از کشورهایی غیر از ایران تأمین می‌شود. از طرفی مستندات آماری حاکی از آن است که طی سالهای اخیر، ایران جزء مقاصد عمده صادراتی کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا نبوده و این مسئله مستلزم کالبدشکافی علل و عوامل این عدم تعامل در حوزه تجارت میان دو طرف می‌باشد. بررسیهای این گزارش نشان می‌دهد، علیرغم همگرایی کم عمق و پایین بودن شاخص اکمال تجاری کشور ایران با کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، تاکنون بیش از ۱۴ موافقتنامه با کشورهای عضو این اتحادیه در زمینه بازرگانی منعقد شده است. البته موانعی در توسعه روابط بین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا مؤثر بوده اند که می‌توان به عدم تطابق نیازهای طرفین، اثرپذیری از تحریم‌ها، ساختار سنتی تولید و صادرات ایران، زیرساختهای تجاری و ریلی نامناسب ایران و... اشاره کرد.

در خصوص اثرات مثبت چنین مدلی از همکاری اقتصادی باید تصریح کرد که بیش از ۵۰ درصد صادرات در جهان تحت موافقتنامه‌هایی از این دست صورت می‌گیرد، برای مثال کشور ترکیه با حدود ۲۱ کشور توافقنامه تجارت آزاد و با تعرفه صفر دارد. این رقم هم‌اکنون برای کشورمان حدود ۵ درصد است، موضوعی که بیانگر عقب ماندگی کشورمان از میانگین جهانی است.

بخش پنجم: فرصت های مکمل جهت بهره برداری حداکثری از اتحادیه اقتصادی اوراسیا

۱-۵-۲: اهمیت کریدورهای بین المللی

امروزه به دلیل روابط تجاری گسترده تر در سطح جهانی و شدت رقابت جهت کسب بازارهای جدید، ترانزیت اهمیت بیشتری یافته است. به طوریکه، کشورهای زیادی با برنامه ریزی و استفاده بهینه از موقعیتها و امکانات ترانزیت، به درآمدهای هنگفتی از این راه دست یافته اند.

ایران از جمله کشورهایی است که به دلیل موقعیت استراتژیک و جغرافیای خاص خود، از جایگاه ویژه ای در ارتباطات تجاری و ترانزیت برخوردار است، تا جایی که محل گذر چندین کریدور مهم بین المللی، از جمله کریدورهای شمال جنوب، شرق-غرب، جنوب آسیا و تراسیکا که چهار کریدور مهم ارتباطی جهان می باشند و همچنین مسیر تجاری جدید چین-قزاقستان-ایران که به دنبال ایفای نقش به عنوان بخش فرعی طرح یک کمربند یک جاده چین است. این کریدورها، فرصت های زیادی را در اختیار کشور قرار داده اند تا با استفاده بهینه از آنها به کسب درآمد ارزی و رشد اقتصادی دست یافته و جایگزینی مناسب نیز برای صادرات نفتی باشند. در شرایطی که تجارت کشورها به هم گره خورده و وابستگی متقابل بین کشور ما و کشورهای منطقه رخ می دهد، طبیعی است که فرصت های ترانزیتی شکل گیرد چرا که ایران به یک دریا در شمال و دو دریا جنوب متصل است و تعدادی از کشورهای همسایه محصور در خشکی می توانند از این فرصت استفاده کنند. در تبیین جایگاه ایران در کریدورهای حمل و نقلی منطقه باید به این نکته توجه داشت که حدود ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریاها صورت می گیرد. (www.pmo.ir)

جغرافیای ایران و موقعیت ژئوپلیتیکی آن، اهمیت ویژه ای به کشور به لحاظ موقعیت ها و مزیت های ترانزیت بار در اقتصاد جهانی بخشیده؛ شبکه های ارتباطی ریلی، جاده ای و هوایی ایران، پتانسیل های ارزشمند و یک فرصت استثنایی و بی نظیر اقتصادی و تجاری برای کشور محسوب می شوند. در این میان متأسفانه علی رغم قرارگیری ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال جنوب، کریدور اقتصادی چین-آسیای میانه-آسیای غربی، کریدورهای حمل و نقلی تعریف شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی اکو مانند کریدور اسلام آباد-تهران-استانبول، و کریدور ایران-عراق-سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق العاده نشده است. عدم توجه لازم به ظرفیت های ترانزیتی ایران درحالی است که این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد کشور، می تواند ارزش راهبردی برای کشور داشته باشد، چراکه موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد و کاهش تحریم پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت. درحالیکه، رقبای ایران در حال گسترش قدرت خود از طریق توسعه ناوگان حمل و نقل، تعریف مسیرهای ترانزیتی جدید و به موازات مسیرهای موجود و ارتقای جایگاه خود در کریدورهای تجاری می باشند، اگر سیاستگذاران و متصدیان امر، چالش های پیش روی ناوگان حمل و نقل و تجارت خارجی کشور را برطرف نکنند، ایران از رقابت جهانی حذف می شود؛ چراکه، دنیا معطل ایران نمی شود و راه های ترانزیتی جایگزین پیدا می کند. آمار و ارقام نشان می دهد که در سالهای اخیر ایران در مسیر ترانزیت از رقبای منطقه ای جامانده است. شرایطی که طی دو سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰ به دلیل تحریم و کرونا شدت گرفته و میزان ترانزیت کشور را بیش از ۵۰ درصد کاهش داده است. در دوره ۸ ساله ۹۲-۹۹ تنها یکبار، در سال ۱۳۹۳ میزان ترانزیت کشور به مرز ۱۳ میلیون تن رسیده است. (www.otaghiranonline.ir/news/40282)

تقریباً عمده این میزان بار نیز سهم بخش جاده ای کشور بوده و بخش ریلی تقریباً سهم چندانی در عملکرد ترانزیتی نداشته است. کشور در چند سال گذشته، با روند نزولی میزان ترانزیت روبه رو بوده، به طوریکه میزان کاهش در دو سال منتهی به ۱۴۰۰ شدیدتر شده و بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است. روند موجود اگرچه متأثر از تحریمها و وقوع بحران کرونا بوده، ولی ارتباط مستقیم و معناداری نیز با نظام برنامه ریزی و مدیریتی کشور دارد.

اهمیت موقعیت ژئواکونومی ایران برای حوزه اوراسیا(به ویژه کشورهای آسیای میانه) به حدی است که کارشناسان جهانی و استراتژیهای توسعه، نقش رهبری و پیشتازی ایران را برای آسیای میانه محرز می دانند. پنج کشور آسیای میانه همجوار سرزمین وسیع روسیه، فاقد امکان دسترسی مستقیم به آبهای آزاد بوده و جز محدود کشورهای محصور در خشکی می باشند، متوسط فاصله پایتخت آنها(به استثناء ترکمنستان) از نزدیکترین بندر حدود ۳۰۰۰ کیلومتر است. چهار کشور از این پنج کشور برای رسیدن به آبهای آزاد باید از قلمرو یک کشور دیگر عبور کنند. از آنجا که توسعه اقتصادی و رفاه اقتصادی در آسیای میانه به گسترش تجارت خارجی مستقیم با بقیه کشورهای جهان بستگی دارد و از طرف دیگر پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، سهم تجارت هر یک از این پنج کشور با کشورهای مشترک المنافع کاهنده بوده و این روند ادامه خواهد یافت لذا آسیای میانه برای توسعه تجارت خارجی خود با جهان ناچار به استفاده از مسیرهای ترانزیت کالا از قلمرو سایر کشورها، علاوه بر مسیر سنتی روسیه خواهد بود و کشور ایران یکی از مهم ترین مسیرها محسوب می شود.

در این میان با بررسی شاخه شرقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب که تماماً از خاک ایران عبور کرده و زمینه ساز اتصال کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آبهای آزاد است، در خواهیم یافت هیچ مسیر رقیبی برای این کریدور ترانزیتی وجود نداشته و کشور ایران در این زمینه از مزیت مطلق برخوردار است.

همچنین، با فرض اینکه کالاهای عبوری از ایران در مسیر بندر عباس تا بندر امیرآباد و بالعکس(که هم اکنون زیرساخت آن آماده بهره برداری است) جابجا شوند و حمل کالا بر عهده شبکه ریلی باشد، با توجه به تعرفه های اعلام شده توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای حمل کالاهای ترانزیتی، به ازای هر ۱۰ میلیون تن کالای جابجا شده ۰.۹ میلیارد دلار درآمدهای حاصل از کرایه حمل افزایش خواهد یافت که باید به این مبلغ درآمدهای گمرکی و دیگر درآمدها را نیز اضافه کرد. همچنین در زمینه نیروی کار برای ساخت، تعمیر و نگهداری و ارائه خدمات حمل و نقلی و جابه جایی این میزان کالا از کشور ۶۵ هزار شغل را به صورت مستقیم ایجاد می کند.

براساس پژوهش های انجام شده، اگرچه موقعیت ژئوپلیتیکی اهمیت ویژه ای به لحاظ ترانزیت بار در اقتصاد جهان به آن بخشیده است، اما در سالهای اخیر به موازات عملکرد ترانزیتی ناموفق و در مقابل فعالیت گسترده و سرمایه گذاری سنگین رقبای منطقه ای، ایران به سرعت به حاشیه رانده خواهد شد. با توجه به موقعیت ویژه جغرافیائی ایران در منطقه و دسترسی که از سمت غرب و شمال به قاره اروپا، روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر و از جنوب به خلیج فارس، دریای عمان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی از جمله چین برخوردار است، می توان آن را به عنوان شاهراه تجارت بین المللی محسوب نمود. بنابراین کریدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین المللی از اهمیت بالایی برخوردار بوده و بررسی کریدورهای تجاری به عنوان یکی از ظرفیتهای مهم کشور در جهت زدودن مشکلات و اتخاذ تدابیری برای استفاده از این ظرفیتهای بسیار مهم است.

۲-۵-۲: کریدور شمال جنوب (International North-South Transport Corridor)

به دلیل قرار گرفتن استان گیلان در کریدور شمال جنوب و نقش محوری این مسیر ترانزیتی بین المللی در توسعه مراودات کشورمان با اتحادیه اقتصادی اوراسیا، به ابعاد مختلف کریدور شمال جنوب پرداخته می شود. در خصوص سابقه و پیش نیازهای تأسیس کریدور شمال جنوب باید تصریح کرد که با عنایت به توجه جهانی در زمینه حمل و نقل زمینی آسیا و اقیانوسیه و برنامه ریزی برای توسعه هماهنگ آن از اواخر دهه ۱۹۶۰ میلادی آغاز شد. اولین فعالیت های متشکل بین المللی در این زمینه از سوی کمیسیون اقتصادی-اجتماعی برای آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) آغاز شد. ارتباط تجاری ملل شرق و غرب (آسیا و اروپا) از طریق پروژه راه آهن و بزرگراه سراسری آسیا اولین پروژه های مطرح شد، اما هیچگاه به اجرا درآمد.

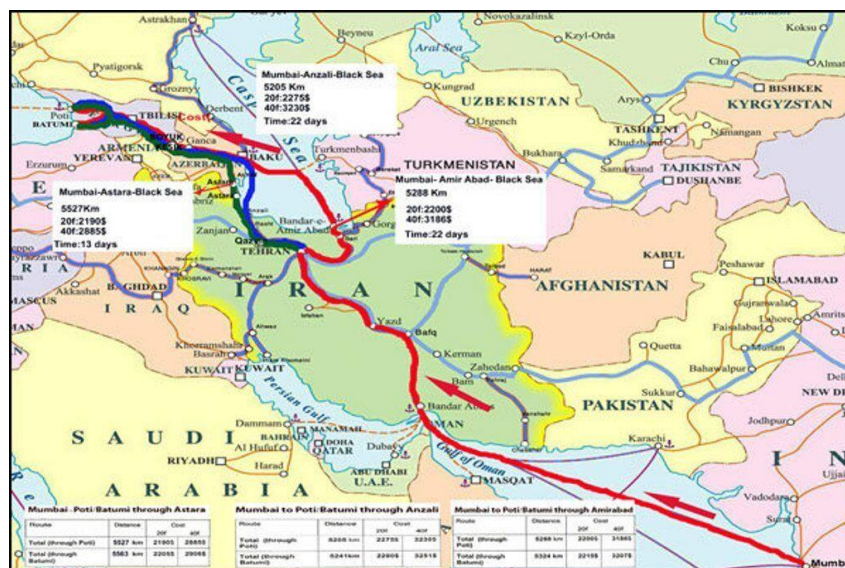
با توسعه و رشد وضعیت اقتصادی کشورهای جنوب شرقی و شرق آسیا در اواسط دهه ۸۰ قرن بیستم میلادی، حجم تجارت آسیا و اروپا به ۱۵۰۰ میلیارد دلار (یک سوم از حجم تجارت جهانی) رسید. رشد اقتصادی در آسیا و فروپاشی نظام های متمرکز اقتصادی موجب شد تا سازمان ملل متحد و اسکاپ پروژه توسعه شبکه حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید) را در دهه ۹۰ با هدف روان سازی جریان تجارت در آسیا و اروپا در دستور کار قرار دهند. در پروژه حمل و نقل آلتید، سه کریدور شمالی، جنوبی و مرکزی پیشنهاد شد که هر سه جهت شرقی-غربی داشتند.

کریدور شمالی به موازات راه آهن سراسری سیبری و از طریق قزاقستان، روسیه و روسیه سفید به اروپای متصل شده، کریدور مرکزی با عبور از ترکمنستان و دریای خزر به قفقاز و بنادر شمالی دریای سیاه و از آنجا به اروپای مرکزی وصل می گردید. کریدور جنوبی آلتید با عبور از ترکمنستان و شمال ایران به ترکیه، بلغارستان و سایر نقاط اروپا می رسید.

تحولات دهه ۹۰، که با فروپاشی شوروی آغاز شد و با ایجاد کشورهای جدید در آسیا و اروپای شرقی و شکل گیری بازارهای جدید در این قاره ادامه یافت، مشکلاتی در زمینه سرمایه گذاری در مسیر آلتید به وجود آورد. این مشکلات موجب شد کمیسیون اروپا در سال ۱۹۹۳ کریدور حمل و نقل اروپا، قفقاز و آسیای میانه را که از دریای خزر و دریای سیاه عبور می کرد و به کریدور "تراسیکا" موسوم بود، پیشنهاد کند. تراسیکا جهت شرقی-غربی داشت و از نظر مسیر کریدور تراسیکا شامل ده مسیر در مرکز و جنوب اروپا است که شبکه ای از حمل و نقل چند وجهی را تشکیل می دهد. در سال ۱۹۹۸ اتحادیه بین المللی راه آهن ها، مسیر ترانزیتی ریلی "جاده ابریشم" را معرفی کرد. این کریدور از چین آغاز و با عبور از کشورهای آسیای میانه، از سرخس-رازی در خاک ایران به ترکیه و از آنجا به اروپا متصل می شود.

در این میان کریدور حمل و نقل بین المللی شمال جنوب در سال ۱۹۹۳ از سوی وزرای حمل و نقل کشورهای اروپا، در اجلاس کمیسیون اروپا در هلستینکی معرفی شد. این مسیر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا برقرار می کند. تا پیش از شکل گیری این کریدور، صاحبان کالا و بازرگانان حوزه خلیج فارس برای ارسال کالاهای خود به اروپای مرکزی، شمال اروپا و روسیه از مسیر دریا و آبهای آزاد استفاده می کردند. در این مسیر کالاهای از اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج عدن دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه حمل می شوند. کالاهایی هم که مقصد نهایی آنها جنوب روسیه و اوکراین است از طریق دریای سیاه به بندر اودسا منتقل می گردند. کالاهایی که مقصد آنها اروپای شمالی یا شمال روسیه است نیز با گذر از تنگه جبل الطارق، اقیانوس اطلس، دریای مانس و دریای بالتیک به شمال اروپا، هلستینکی یا بندر سن پترزبورگ انتقال می یابند. با این حال استفاده از کریدور شمال جنوب نسبت به مسیر سنتی ترانزیت کالا از طریق کانال سوئز موجب دو برابر شدن سرعت حمل و نقل کالا بین دو قاره می شود.

بخشی از کریدور شمال جنوب از خاک ایران می‌گذرد، با تکمیل راه‌آهن قزوین - آستارا و اتصال بندر چابهار به خط ریلی سراسری در قلمرو ایران - امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه هم مسیر می‌شود. چند وجهی بودن، ارزان بودن و کوتاه‌تر بودن کریدور شمال جنوب موجب برتری این مسیر نسبت به راه‌های دیگر حمل و نقل میان آسیا و اروپا شده، از سوی دیگر تقاطع‌های متعددی این مسیر با کریدورهای آسیای میانه و اروپا از جمله تراسیکا و آلتید، مزیت مهم دیگری است.



کریدور شمال جنوب

از ابتدای سده بیست و یکم، دولت هند به دنبال احیاء و تقویت روابط خود با ایران و جمهوری‌های آسیای مرکزی و ماورای خزر بوده است. استراتژی نگاه به شمال هند با مانعی به نام پاکستان، دشمن دیرینه هند، برخورد داشت. بر این اساس، هند سرزمین ایران را برای اتصال به شمال و منطقه اوراسیا انتخاب کرد. پس از اینکه سده‌ها و دهه‌ها اتصال و دسترسی به منطقه قلب اوراسیا از سمت جنوب به شمال یک مسئله بود، سه دولت هند، ایران، و روسیه در ۱۰ سپتامبر سال ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ گرد هم آمدند و توافقنامه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال جنوب، که به عنوان یک سازوکار ترکیبی حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، و آبی را جهت ارتقای همکاری‌های ترانزیتی از بمبئی تا سن پترزبورگ امضاء کردند (Catman.2018.73). علاوه بر سه عضو اصلی، این کریدور دارای یازده عضو ناظر می‌باشد که شامل جمهوری‌های آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، و کشورهای ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه، و بلغارستان است. مسیر کریدور به طول ۷۲۰۰ کیلومتر شامل مسیر جاده‌ای، راه‌آهن، و راه دریایی می‌باشد که در مقایسه با مسیر دریای سرخ و کانال سوئز به منظور کاهش هزینه‌ها و زمان نقل و انتقال کالا مابین آسیا و اروپا طراحی شده است. بر طبق برآوردی که در سال ۲۰۱۴ با انتقال محموله‌هایی از بندر بمبئی هند به بندر آستاراخان روسیه از مسیر بندرعباس و بندرانزلی و نیز بمبئی به باکو از مسیر بندرعباس صورت گرفت، به ازای هر محموله ۱۵ تنی، هزینه حمل و نقل ۲۵۰۰ دلار در مقایسه با مسیرهای سنتی کاهش پیدا می‌کند. همچنین، مسیر ۱۱۶۰۰ کیلومتری هند برای دسترسی به اروپا از طریق کانال سوئز و یا مسیر ۱۸۵۰۰ کیلومتری از طریق کیپ تاون در آفریقای جنوبی، به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش پیدا خواهد کرد. به لحاظ زمانی نیز مسیر گذرگاه، فاصله رسیدن کالاها از روسیه به بمبئی را به ۲۲ روز می‌رساند که تقریباً نصف میزان زمان ۴۰ روز از مسیر سنتی کانال سوئز است. اهمیت این مسأله زمانی آشکارتر می‌شود که با پیوستن بلاروس، ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی به این طرح در آینده

هند می تواند از طریق این گذرگاه به صورت امن و با صرف هزینه و زمان کمتر، به بازار منطقه و اروپا متصل شود و امکان مشابهی نیز برای روسیه و کشورهای آسیای مرکزی در صادرات کالا به هند فراهم خواهد آمد. (کریدورهای منطقه ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران. تیرماه ۱۴۰۱. مرکز پژوهشهای اتاق ایران)

پیش از مذاقه در منافع ناشی از ایفای نقش ایران در کریدور شمال جنوب باید اشاره نمود که اواخر شهریور ۱۴۰۱ ایران به عضویت کامل سازمان همکاری شانگهای درآمد. عضویت کامل ایران در سازمان همکاری شانگهای نقش کشورمان را در ۳ طرح زیرساختی یک کمر بند یک جاده چین، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدور شمال جنوب بیش از پیش پررنگ نموده؛ طرح های کلیدی که در حوزه اتصالات زیرساختی می توانند در تقویت منافع مشترک کشورهای در حال توسعه و تقویت صلح در این منطقه نقش ایفا کنند.

نکته مهم اینکه ایران، حلقه وصل ۳ طرح زیرساختی فوق است. ایران می تواند از طریق کریدور شمال جنوب حلقه وصل جنوب و شمال اوراسیا باشد و آسیای مرکزی و روسیه را به هند پیوند دهد.

از سوی دیگر کریدور شمال جنوب می تواند زیرساخت همگرایی در قالب «اوراسیای بزرگ» را تقویت کند. در واقع ایران با بهره گیری از موقعیت استراتژیک خود در آسیا می تواند بازیگری مهم در پیشبرد طرح های اقتصادی و توسعه محور کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای و اتحادیه اوراسیا ایفای نقش نماید. بر همین اساس جمهوری اسلامی ایران در قالب برنامه های توسعه ای خود اقدام به ایجاد و توسعه خطوط حمل و نقل ریلی و جاده ای خود نموده است.

مزیت های کریدور شمال جنوب تنها در کوتاه تر و ارزان تر شدن مسیر عبور خلاصه نمی شود. هم اکنون، یک چهارم از جمعیت دنیا یعنی ۱/۵ میلیارد نفر در سه کشور تأسیس کننده کریدور شمال جنوب زندگی می کنند که همین موضوع هم موقعیت خاصی به این کریدور می دهد.

شاخه های شمال غربی و شمال شرقی کریدور ریلی شمال-جنوب دارای فعالیت بیشتری بوده اما آنچه حائز اهمیت می باشد، کریدور ریلی بندرعباس-قزوین-رشت-آستارا و رشت به بندر انزلی است. حلقه مفقوده این کریدور، راه آهن رشت به انزلی (کاسپین و بندر انزلی) و رشت-آستارا است، چرا که راه آهن آستارا (ایران)-آستارا (جمهوری آذربایجان) فعال بوده و اگر قطعه رشت به انزلی و آستارا متصل شود، این کریدور با تقاضای بسیار زیادی از سوی جمهوری آذربایجان، گرجستان، بلاروس، روسیه و حتی فنلاند مواجه می شود. البته تنش ها میان آذربایجان و ارمنستان در چند ماه گذشته و ایجاد درگیری مجدد در بخش یراسخ ارمنستان که قطعه ای از مسیر مورد توافق طرف ها برای برقراری خط ریلی شمال-جنوب بوده و مورد تأکید مقامات دیپلماتیک جمهوری اسلامی واقع شده، نشان دهنده سیاست رقابت منفی توسط جبهه ترکی-آذربایجانی در تصاحب کریدورها می باشد.

با این تفاسیر، به گفته کارشناسان بهترین گزینه در دسترس جهت شکل دهی کریدور صادراتی و ترانزیتی مابین ایران و روسیه، دریای خزر ارزیابی می شود که در این خصوص نقش استان گیلان بیش از پیش اهمیت ملی و بین المللی پیدا می کند. ایران و روسیه به لحاظ دریایی با یکدیگر هم مرز بوده و کارشکنی های همسایگان شمالی نمی تواند خللی در ترانزیت دریایی فی مابین ایجاد کند. با این حال کشتیرانی تجاری ایران در دریای خزر از نظر تعداد و تنوع کشتی های مورد استفاده به اندازه ای توسعه پیدا نکرده تا بتوان بار صادراتی و ترانزیتی با روسیه را به آن واگذار کرد و نیاز است با اتخاذ سیاست های مناسب این مشکل برطرف شود.

این راهگذر، می تواند یک جایگزین برای مسیر مدیترانه-کانال سوئز باشد که به روسیه اجازه می دهد آب های تحت تسلط رقبای غربی خود را دور زند. دور زدن کانال سوئز همچنین می تواند به کشورهایی که از طریق کریدور حمل و نقل بین المللی شمال جنوب، تجارت می کنند کمک کند تا از تأخیر در نقاط بن بست، مانند آبراه تحت کنترل مصر

که محل ترانزیت تقریباً همه کالاهایی که به اروپا حمل می‌شود از جمله محصولات نفتی، جلوگیری نمایند. ترافیک در کانال سوئز به احتمال زیاد افزایش می‌یابد زیرا نگرانی‌های سیاسی، اکنون نیاز به مشارکت در حوزه انرژی در اروپا را ملزم می‌کند و از آنجایی که اتحادیه اروپا به دنبال فروشندگان جدید برای جایگزینی نفت و گاز روسیه است، تعداد محموله‌ها افزایش خواهد یافت.

از سوی دیگر کریدور مزبور فرصتی برای کسب و کار جدید ارزیابی می‌شود، روسیه در بحبوحه تحریم‌های غرب که اقتصاد این کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد، به دنبال فرصتی برای راه اندازی مشاغل جدید است. در همین راستا، اواسط جون (اواخر خرداد ۱۴۰۱)، روسیه فرآیند عملیاتی سازی کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال جنوب را از طریق انتقال محموله‌های ورقه‌های چوبی از مسیر سن پترزبورگ، آستراخان، بندر انزلی، بندرعباس و موندرا در گجرات هند، در دستور کار قرار داد.

در ارتباط با دلایل اهمیت کریدور شمال جنوب برای کشور هند باید تصریح کرد که این کشور مسیر توسعه روابط با کشورهای حاشیه دریای خزر (آسیای میانه و قفقاز) و اوراسیا راهبرد افزایش مناسبات با کشورهایی که نقش محوری در این مسیر برای آن کشور ایفا می‌کنند را در دستور کار قرار داده است. در این چارچوب هند به فراتر از خویش به عنوان یک قدرت منطقه‌ای می‌اندیشد. سه دهه رشد مستمر اقتصادی و نیازهای مبرم یک ششم جمعیت جهان متمرکز در هند، سبب افزایش توجه این کشور به اهداف اقتصادی، سیاسی، امنیتی و فرهنگی در محیط پیرامونی هند شامل آسیای مرکزی شده است به عنوان یک قدرت تأثیرگذار شده است.

اهمیت آسیای مرکزی برای هند به چند دلیل است؛ در مرحله اول افراطی‌گری اسلامی در منطقه آسیای مرکزی و ترس از سرایت آن به مناطق پیرامونی این کشور، حضور رقبا و دشمنانی چون چین و پاکستان در منطقه از جمله این مشکلات است.

نکته حائز اهمیت اینکه در آسیای مرکزی، هند در تلاش است تا خود را به عنوان الگوی موفقیت‌آمیز گذار سیاسی - اقتصادی معرفی نماید که نسبت به مدل چینی دارای تبعات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی فرهنگی کمتری است. همچنین تأمین نیازهای مقطعی هند از سوی کشورهای آسیای مرکزی به ویژه صنعت و فناوری به جای مانده از شوروی سابق همچنان می‌تواند بخشی از نیازهای هند را برآورده کند. برای مثال، هند مذاکراتی در ارتباط با خرید هواپیما از کارخانه حمل و نقل هوایی تاپو ازبکستان و همچنین خرید احتمالی قطعات تولیدی اژدر از قرقیزستان و قزاقستان، یا موافقتنامه‌های مربوط به همکاری فضایی با قزاقستان را امضاء کرده است. (Laruelle, 2010, 20-)

(21)

از سوی دیگر راهبرد بلندمدت هند، حضور در کلان منطقه اوراسیا در قالبی فراتر از اوراسیای مرکزی به ویژه برای مقابله با ابتکار یک کمربند و یک جاده چین، از طریق اجرایی کردن کریدور حمل و نقل شمال جنوب قابل ارزیابی بوده که هدفش ارتباط بهتر هند با ایران، روسیه، قفقاز، آسیای مرکزی و اروپای شرقی در بلندمدت است.

آنچه برای موفقیت کریدور مزبور مهم می‌باشد همکاری میان ایران، روسیه و هند است. در آوریل ۲۰۱۸ سه کشور به منظور تسریع در اجرای کریدور شمال جنوب کنار هم قرار گرفتند. به هرحال این مسیر می‌تواند طی ۱۶ تا ۲۰ روز کالاهای هندی را به روسیه منتقل کند. (Singh and Singh. Russian council. 2016)

و در نهایت آنچه باید ذکر شود اینکه هند به دنبال پیوستن به اتحادیه اقتصادی اوراسیا است؛ چراکه با پیوستن به این اتحادیه امکان دسترسی به کالاهای سراسر آن فضای جغرافیایی از طریق تعرفه یکسان امکان پذیر است. با پیوستن به این اتحادیه هند اجازه خواهد داشت تا از شبکه ریلی و جاده‌ای داخلی اتحادیه بهره‌برداری نماید.

برای دستیابی به این هدف، هند قراردادهایی مانند کریدور حمل و نقل بین المللی شمال جنوب و توسعه بندر چابهار حمل و نقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای مرکزی معرفی شده است. هزینه های حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال جنوب، نسبت به مسیرهای سنتی تا ۴۰٪ کوتاه تر و ۳۰٪ ارزان تر از مسیر کانال سوئز است. (سینگ روی، ۱۳۸۰: ۵۵)

بااین وجود، هند علیرغم وابستگی ژئوپلیتیکی (به عنوان تنها مسیر دسترسی هند به آسیای مرکزی) به ایران برای دسترسی به آسیای مرکزی در مرحله اول و سپس حضور در کلان منطقه اوراسیا با چالش های کمبود ظرفیتهای و منابع مالی؛ عدم محرز شدن نظام حقوقی دریای خزر و عدم تکمیل مسیرهای ریلی داخلی ایران مواجه است. (Volkhonsky.Rbth.2016) از سوی دیگر مجوزهای گمرکی مابین کشورها و وجود تحریم های امریکا علیه ایران از مهمترین موانع پیش روی حضور و عزم جدی هند برای افزایش بهره برداری از فرصت های ترانزیتی کریدور شمال جنوبی محسوب می شود. (Martin, Michael F. & Et al, 2014: 3)

۳-۵-۲: دلایل عدم عملیاتی شدن کریدور اقتصادی شمالی ایران

در خصوص دلایل عدم اجرایی شدن کریدور شمال جنوب می توان به مواردی همچون نبود عزم جدی در کشورهای روسیه و هند در گذشته، عدم جدیت در دولت ایران برای تکمیل زیرساخت ها و تکمیل زیرساخت های مورد نیاز جهت اجرایی شدن کریدور مزبور که منجر به در اولویت چندم قرار گرفتن بهره برداری از مسیر ترانزیتی مورد بحث از سوی دو کشور اصلی بهره بردار قرار گرفته باید اشاره کرد.

در مورد گذرگاه شمال جنوب هیچ چیز واضح تر از این نیست که دستگاه سیاستگذاری ایران نیاز دارد تا با بسیج منابع، خط آهن مسیر رشت انزلی (بندرکاسپین و بندرانزلی) و آستارا را تکمیل کرده و سریع تر ترانزیت کالا از این مسیر را عملیاتی نماید. نیاز روسیه به این مسیر به دنبال بحران اوکراین بهترین شرایط را برای این کار فراهم نموده و به ویژه، استفاده از خط اعتباری ارزی چهار میلیارد دلاری روسیه به ایران می تواند راهگشا باشد.

از سوی دیگر کمبود ظرفیت و سرعت پایین تردد کشتی های باری در محدوده دریای خزر، راننده محور بودن نظام حمل و نقل جاده ای کشور، تکمیل نشدن مسیر ریلی رشت به بنادر کاسپین، انزلی و آستارا، عدم اتصال راه آهن سراسری به بندر شهید بهشتی چابهار، گرانی کرایه حمل ریلی محمولات کانتینری ترانزیتی در شبکه راه آهن، کندی سیر و حرکت قطارهای باری به همراه تحریم های امریکا از مهمترین دلایل عدم بهره برداری کریدور شمال جنوب ظرف حدود دو دهه گذشته محسوب می شوند. از سویی علاوه بر مشکلات ارتباطی فدراسیون روسیه و تمایل هند برای فعال سازی این مسیر، طی دو سال اخیر چند روز مسیر کانال سوئز مسدود گردید، موضوعی که بر اهمیت و نقش گذرگاه شمال جنوب افزوده است.

۴-۵-۲: کریدور چین-قزاقستان-ایران

سازمان منطقه آزاد انزلی با توجه به ظرفیت های زیرساختی خود در حوزه حمل و نقلی همچون وجود مجتمع بندری کاسپین و بندر انزلی و مزیت های قانونی جهت حضور و فعالیت شرکت های خارجی در این منطقه، از سال ۱۳۹۶ اقدام به برنامه ریزی، مذاکره، جلسات کاری و انعقاد قرارداد و تفاهمنامه های متعدد با اتاق های بازرگانی، بخش خصوصی و دولتی ایران، قزاقستان و چین به منظور ایجاد مسیر تجاری جدیدی مابین ایران و چین نمود. مسیر ترانزیتی فوق به عنوان یک کریدور ترکیبی محسوب می شود که از نقاط شرقی و غربی چین آغاز شده و با طی کردن مسیرهای ریلی این کشور به جمهوری قزاقستان رسیده و از بندر اکتائو کالاها وارد مجتمع بندری کاسپین می شود.



کریدور چین-قزاقستان-ایران

کریدور مزبور تیرماه سال ۱۳۹۷ با حضور معاون اول رییس جمهور به صورت رسمی در مدار خدمات رسانی قرار گرفت، زمینه کاهش زمان و هزینه حمل و نقل کالایی میان دو کشور ایران و چین را مابین ۲۰ تا ۳۰ درصد فراهم نموده و در عین حال قادر است به عنوان یک مسیر تجاری جدید جهت تأمین مواد اولیه واحدهای تولیدی-صنعتی کشور و کالاهای اساسی مورد نیاز به ایفای نقش پرداخته، موضوعی که در قالب شاخص های پدافند غیرعامل ظرفیت ها و فرصت های قابل توجهی برای تنوع بخشی به مسیرها تجاری کشور با کشورهای هدف و همچنین کاهش اثرات تحریمی اعمال شده علیه مبادلات اقتصادی کشورمان عمل نماید.

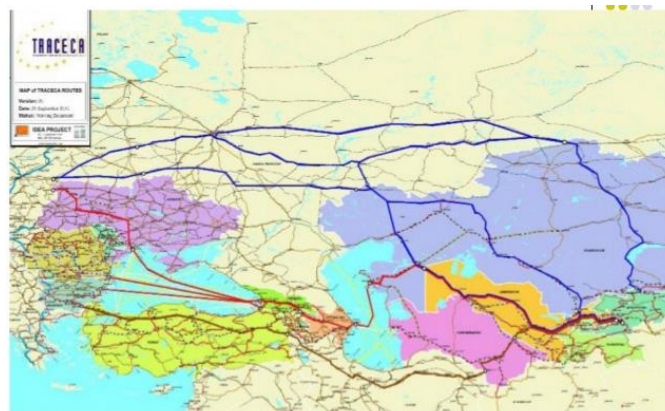
مزیت مضاعف مسیر تجاری فوق، قابلیت عمل به عنوان بخش فرعی طرح یک کمربند یک جاده چین در ارتباط با کشورهای غرب آسیا و جنوب خلیج فارس است که بر توانمندی های درآمدی و بهره برداری از توانمندی های ترانزیت بین المللی ایران افزوده و در عین حال زمینه گسترش همکاری های منطقه ای با کشورهای اوراسیا (قزاقستان)، شانگهای (چین) و غرب آسیا را فراهم می کند.

از دستاوردهای جالب توجه مسیر چین-قزاقستان-ایران، عملکرد قابل قبول در جهت تأمین کالاهای اساسی و مواد اولیه مورد نیاز کارخانجات داخلی است که می توان به سهم حدود ۳۰ درصدی در روغن خوراکی مصرفی کشور و قطعات مورد نیازهای شرکت های خودروسازی کشورمان اشاره کرد.

بنابر آخرین مصاحبه معاون بندری سازمان منطقه آزاد انزلی تا ابتدای اسفندماه سال ۱۴۰۱، ۱۷۷ فروند کشتی از کریدور مزبور اقدام به واردات و ترانزیت کالا نموده که سهم حمل و نقل کانتینری به عنوان الگوی رو به رشد حمل و نقلی در دریای خزر TEU ۱۴۶۰۰ می باشد.

۵-۵-۲: کریدور تراسیکا TRACECA

کریدور تراسیکا سازوکار حمل و نقل ترکیبی در منطقه آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی است، که نقش مهمی در احیای یکی از مسیرهای راه تاریخی ابریشم ایفا می کند و شاخه جنوبی این کریدور از ایران معرفی شده که از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می شود. کریدور تراسیکا شامل سیستم حمل و نقل ترکیبی در منطقه آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی است، که نقش مهمی در احیای یکی از مسیرهای راه تاریخی ابریشم ایفا می کند. در حال حاضر کشورهای بلغارستان، مولداوی، رومانی، اوکراین و ترکیه در اروپا، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، و گرجستان در قفقاز جنوبی، ایران، تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان در آسیای مرکزی عضو این کریدور می باشند.



کریدور تراسیکا

برنامه تراسیکا اولین بار در سال ۱۹۹۳ در کنفرانسی در بروکسل با حضور وزرای تجارت و حمل و نقل ۸ کشور (ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان) به منظور حل مشکلات حمل و نقل و تجارت منطقه مطرح شد. هدف این برنامه که از طرف اتحادیه اروپا با سرمایه اولیه ۱۵ میلیون یورو پشتیبانی مالی می شد، توسعه کریدور حمل و نقلی از اروپا، به سمت دریای سیاه، قفقاز، دریای خزر، و آسیای مرکزی بود.

توسعه برنامه مذکور در قالب ۴ کارگروه جاده‌ای، ریلی، دریایی، و تسهیل تجارت که وظیفه شناسایی و تأیید پروژه‌های مناسب برای سرمایه‌گذاری اتحادیه اروپا را بر عهده داشت، انجام گرفت. تصمیم نهایی کارگروه‌های مذکور بر اختصاص سرمایه جذب شده از طرف اتحادیه اروپا به یک مسیر مشخص بود.

بر این اساس توسعه سایر مسیرهای کریدور از طریق سرمایه‌گذاری‌های برنامه TACIS و دیگر سرمایه‌گذاران منظور شده بود. بین سالهای ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۸ اوکراین، مولداوی و مغولستان به این برنامه ملحق شدند. در سال ۱۹۹۸ و در قالب کنفرانس بین‌المللی احیای راه تاریخی ابریشم در باکو توافقنامه چندجانبه تراسیکا با حضور کشورهای عضو امضاء شد و طی سالهای بعد توافقنامه‌های متعددی در اجلاس‌های سالیانه این راهگذر بین‌المللی منعقد گردید.

از آنجا که قسمت عمده‌ای از مسیر کریدور تراسیکا از دریای خزر و دریای سیاه می‌گذرد، سهم بخش دریایی این کریدور قابل توجه است. در این کریدور تمامی مدهای حمل و نقلی به خصوص سه مسیر دریایی، ریلی و جاده‌ای فعال

بوده و سهم بخش ریلی در تمامی کشورهای عضو به غیر از ترکیه نسبت به بخش جاده‌ای بیشتر است. در حال حاضر کریدور در مسیر اصلی تعریف شده آن، که از اروپای شرقی به سمت قفقاز و سپس آسیای مرکزی امتداد دارد، فعال بوده و حجم قابل توجهی از ترانزیت کشورهای قفقاز مختص به این کریدور است. بر همین اساس حجم بار تراسیکا در آذربایجان سالانه حدود ۵۵ میلیون تن گزارش شده است، که حدود ۱۰-۱۲ میلیون تن آن را ترانزیت در بر می‌گیرد.

درخصوص نقش ایران در تراسیکا باید تصریح کرد، همانگونه که از نام کریدور (کریدور حمل‌ونقلی اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی) مشخص است، ایران در برنامه‌های اولیه این کریدور مطرح نبوده، به عبارت دیگر مسیر اصلی این کریدور از قفقاز گذشته و از طریق دریای خزر قفقاز و آسیای مرکزی را به هم متصل می‌کند. با پیوستن ایران به این توافقنامه در سال ۲۰۰۹ تنها مسیر جاده‌ای و ریلی در این محدوده مطرح شد. علاوه بر آن با عضویت ایران در کریدور تراسیکا راه برای عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان که مایل به پیوستن به این کریدور می‌باشند، هموار شد. با پیوستن ایران به این کریدور بین‌المللی، مسیر جنوبی این کریدور برای ارسال کالا از اروپا به کشورهای آسیای مرکزی و چین بهبود می‌یابد. شاخه جنوبی این کریدور از ایران معرفی شده که از مرز ترکمنستان وارد ایران و سپس از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می‌شود. در صورت پیوستن افغانستان و پاکستان به این کریدور و افزایش مبادلات این کشورها با کشورهای شرق اروپا، بخش بیشتری از مسیرهای ایران در این کریدور فعال خواهند شد. خط مشی برنامه‌ها و پروژه‌های آتی کریدور تراسیکا را می‌توان از استراتژی این کریدور تا افق ۲۰۲۶ استنباط کرد. استراتژی ۲۰۲۶ تراسیکا با نگرشی مبتنی بر توسعه و بهبود زیرساخت‌های نرم‌افزاری به زمینه‌های تسهیل قوانین تجارت بین‌المللی، افزایش سرعت و کاهش زمان حمل، ترغیب به مشارکت بخش خصوصی، و توسعه زیرساخت‌ها بخصوص در بنادر اشاره دارد. استراتژی‌های مذکور در قالب تنظیم قوانین یکسان در سراسر کریدور، پیاده‌سازی موثر پنجره واحد در کشورها، اجرای سیستم اظهارنامه الکترونیکی، کانتینری شدن بارها، افزایش تجهیزات حمل‌ونقل ترکیبی و غیره قابل انجام خواهد بود.

۶-۵-۲: کریدور تسهیل شده گمرکی (کریدور سبز)

بعد از فرصت همکاری در قالب اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدورهای بین‌المللی، سومین فرصت جهت تسهیل و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای کشورمان با اعضای اتحادیه مزبور به ویژه روسیه، کریدور تسهیل شده گمرکی یعنی کریدور سبز است که در اردیبهشت سال ۱۳۹۵ موافقتنامه همکاری متقابل در امور گمرکی میان ایران و روسیه در قالب کریدور سبز گمرکی، بین رؤسای کل گمرکات دو کشور امضاء شد. هدف از امضای این تفاهمنامه ضرورت توسعه تجارت بین دو کشور از طریق تسریع در انجام تشریفات گمرکی، افزایش حجم تجارت و ایجاد شرایط مطلوب برای فعالان تجاری و توسعه همکاری‌های گمرکی به ویژه در زمینه تبادل الکترونیکی اطلاعات و افزایش کارایی کنترل‌های گمرکی اعلام شد. در قالب تفاهمنامه مزبور مقرر شد کنترل‌های فیزیکی در گمرکات دو کشور برای تجارت خوش سابقه حذف و در صورت نیاز در سریع‌ترین زمان ممکن انجام گیرد و پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مشمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت تعیین شده انجام شود.

بر اساس این کریدور اهم مواردی که باید مورد توجه قرار گیرند عبارت‌اند از: تبادل اطلاعات مربوط به کالاها و وسایل حمل و نقل فعالان حوزه تجارت خارجی بین دو کشور، استفاده داوطلبانه از این پروژه برای فعالان تجارت

خارجی ایران و روسیه، تبادل فهرست فعالان تجارت خارجی مشمول این پروژه که دارای ریسک پایین تخلفات گمرکی باشند. چارچوب این پروژه بر مبنای شفافیت، قابل پیش بینی بودن و غیر تبعیض آمیز است. در واقع، کریدور تسهیل شده گمرکی ابتکار عملی بود که گمرک روسیه برای گسترش و تسهیل تجارت با کشورهای همسایه و منطقه بالاخص کشورهای که دارای ظرفیت و پتانسیل خوبی در حوزه تجارت می باشند، ایجاد کرد. کشور روسیه در این طرح سازوکاری را طراحی کرد تا بتواند برای کشورهایی که با آنها دارای مراودات تجاری است تسهیلاتی فراهم کند. بر اساس کریدور سبز گمرکی، قیمتهای صادراتی کالاهای ایرانی برای گمرک روسیه ارسال می شود، ترجمه قیمت و ارزش کالاهای صادراتی ایران نیز به زبان روسی قابلیت دسترسی دارد تا مأموران گمرک روسیه با مراجعه به آن، قیمتها را برآورد نموده و با اظهار گمرکی که واردکننده کالای ایرانی در گمرک مقصد انجام می دهد، به صحت قیمتهای محصولات پی برده و روند کار تسهیل شود. در این راستا، طرف روس خواستار معرفی بازرگانان و فعالین اقتصادی برای استفاده از این تسهیلات شده و از طرف ایران نیز یک فهرست شامل ۲۰ مجموعه تجاری و تولیدی به گمرک روسیه معرفی شد. گمرک روسیه نیز بر اساس معیارها و شاخص های موجود به بررسی این فهرست پرداخت و سلسله شروطی را قائل شد. البته این شروط گمرک روسیه از نگاه شرکت های ایرانی نسبتاً سخت گیرانه قلمداد می شد. از جمله شروط گمرک روسیه آن بود که شرکتی که معرفی می شود، باید دارای پتانسیل های قوی صادراتی بوده و قادر باشد در سطح گسترده با کشور روسیه مراودات تجاری داشته یا به عبارت دیگر افراد و شرکتهایی که فعالیت بازرگانی کمتری دارند و در اصطلاح خرده پا محسوب می شوند، حتی الامکان وارد این چرخه نگردند.

لذا بعضاً شرایطی که شرکتهای معرفی شده دارا بودند، نیز مورد پذیرش آنها واقع نمی شد. از شروط دیگر این بود که شرکتهای ایرانی باید شرکای تجاری روس خود را نیز معرفی کنند، بدین معنا که یک شرکت ایرانی که به مقصد روسیه صادرات دارد، باید مشخصات کامل خریدار یا واردکننده را اعلام کند. این مسئله نیز بنا به دلایلی از طرف صادرکنندگان کشور قابل پذیرش نبود. چراکه دارای این نگرانی بودند که اطاعات تجاری آنها مورد سوءاستفاده دیگران قرار گیرد. در عین حال شریک یا واردکننده روسی نیز که از سمت شرکتهای ایرانی معرفی می شدند، از لحاظ سابقه فعالیت، باید دارای ریسک پایین تلقی می شدند. بنابراین نه تنها شرکت ایرانی مورد بررسی قرار می گرفت تا مشخص شود سابقه تخلف صادراتی نداشته، بلکه طرفهای روس آنان نیز که واردکننده کالای ایرانی بودند، مورد بررسی قرار می گرفتند تا برای مثال تخلف گمرکی در طول فعالیتهای شرکت وجود نداشته باشد.

لازم به ذکر است، بحث قاچاق و تخلف گمرکی و به دنبال آن جرایم گمرکی از شاخصهای بسیار مهم برای تعیین اعتبار تجار و صادرکنندگان بوده، مباحثی که گمرک روسیه بسیار حساس است. به طوریکه، در نهایت از مجموع شرکتهایی که به گمرک روسیه معرفی شدند، تنها چهار شرکت موفق به اخذ استانداردها شده و پذیرفته شدند.

در خصوص مزایای استفاده از کریدور سبز گمرکی باید تصریح کرد که از حوزه های مهم و اثرگذار در صادرات، بحث تشریفات گمرکی است. تهیه اسناد و مدارک ارسال کالا برای گمرکات در کشورهای مبدأ و مقصد، زمان بازرسی و ترخیص کالا و هزینه های آن، از مهمترین سازوکارهای گمرکی است که انعقاد موافقتنامه های مختلف گمرکی با کشورهای هدف، می تواند تسهیل کننده امر صادرات باشد. یکی از پیشنهادات اصلی در این باره ایجاد و احیای ظرفیت کریدور سبز گمرکی با روسیه است. برای گسترش هر چه بیشتر روابط تجاری و اقتصادی میان جمهوری اسامی ایران با دیگر کشورها بالاخص کشورهای همسایه نیاز است تشریفات گمرکی در گمرکات کشورمان و همچنین در گمرکات کشور مقصد تسهیل شود.

بر اساس کریدور سبز گمرکی میان دو طرف، کالای ایرانی در گمرک روسیه برای ترخیص، اولویت دار شده و انجام کنترل‌های فیزیکی حذف می‌شود. همچنین پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکتها با حداقل اسناد به منظور تسهیل مبادله کالاهای تجاری بین دو طرف از دیگر ویژگیهای این تفاهمنامه به شمار می‌آید. تسریع بازرسی و ترخیص کالا و محموله های ایرانی در گمرک روسیه به ویژه سرعت در صادرات محصولات کشاورزی ایران به روسیه از دیگر مزایای این تفاهمنامه است. بر اساس این تفاهمنامه، کنترل های فیزیکی در گمرکات دو کشور برای تجار خوش سابقه حذف و در صورت نیاز در سریع ترین زمان ممکن صورت خواهد گرفت و پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مشمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت تعیین شده، انجام خواهد شد.

به طور کلی، از مهمترین مباحث در بحث تجارت، زمان و هزینه است. چراکه کاهش زمان و هزینه صادراتی، تجارت موفق تری انجام خواهد شد. از لحاظ زمان در کریدور سبز گمرکی، پذیرش کالاهای صادراتی در خارج از نوبت و با سرعت بیشتری انجام می‌شود. برای مثال اگر ۱۰۰ کامیون در صف گمرک باشند، کامیونی که حامل محموله شرکتی است که در کریدور سبز به ثبت رسیده، خارج از صف وارد گمرک شده و تشریفات گمرکی آن در سریع ترین زمان انجام خواهد شد. این مزیت در مسیر زمینی وجود دارد. در مسیر دریایی نیز، پس از بارگیری کالا در بنادر شمالی کشورمان و سپس تخلیه در بنادر جنوبی روسیه، محموله شرکت‌هایی که از کریدور سبز استفاده می‌کنند در اولویت انجام تشریفات گمرکی و بارگیری مجدد برای انتقال به شهرهای دیگر روسیه قرار می‌گیرد.

بر اساس گذرگاه سبز که از بزرگترین اسناد همکاری تاریخ گمرکی ایران و روسیه به شمار می‌رود، روند اداری صادرات محصولات کشاورزی فاسد شدنی ایران در اولویت کاری گمرک روسیه قرار گرفته و افزون بر این نیز در گذرگاه سبز گمرکی این کشور ترخیص خواهد شد و گمرک ایران هم متعهد شده، اطلاعات و ارزش گمرکی کالاها را ارسال نماید تا نسبت به ترخیص سریع محصولات کشاورزی ایران اقدام شود. از سوی دیگر، تفاهم گذرگاه سبز سبب می‌شود ارزش گذاری اجناس توسط گمرکات دو کشور مورد قبول طرف مقابل قرار گیرد که این امر می‌تواند گام موثری برای صادرات و واقعی کردن قیمت کالاهای صادراتی باشد. بدین ترتیب، فرصت های فراهم شده از طریق کریدور سبز سبب تشویق تولیدکنندگان ایرانی برای صادرات بیشتر می‌شود.

در خصوص مهمترین موانع پیش روی گسترش کریدور سبز گمرکی باید تصریح کرد که متأسفانه بحث این کریدور در میان بازرگانان و فعالین اقتصادی حوزه روسیه فراگیر نشد. علت آن هم این بود که شروط گمرک روسیه را سختگیرانه تلقی می‌کردند و بسیاری از صادرکنندگان ما تمایل به مشارکت در این موضوع نداشتند. علاوه برای، میان بعضی از تجار و صادرکنندگان ایرانی رقابت منفی و مخرب در کشورهای مقصد وجود دارد که این امر باعث بروز مشکلات جدی می‌شود. بدین مفهوم که با پیشنهاد قیمت پایین تر نسبت به رقبا سعی در به دست آوردن سهم بازار دارند؛ موضوع دیگر عدم ثبات در کیفیت کالاهای صادراتی بعضی از محصولات است.

برای مثال در مراحل اول محصولات دستچین و نمونه صادر می‌شود اما در مراحل بعد محصولات با کیفیت پایین تر ارسال می‌گردد. این معضل نیز متأسفانه در صادرات بلند مدت و برند ساخت ایران اثرات سوء بر جا می‌گذارد.

۷-۵-۲: رژیم حقوقی دریای خزر

رژیم حقوقی دریای خزر یکی دیگر از فرصت ها و چالش های پیش روی توسعه همکاری های کشورمان با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای حاشیه بزرگترین دریاچه جهان محسوب می شود به ویژه که دو کشور روسیه و قزاقستان در این وضعیت دارای موقعیت مشابه کشورمان می باشند.

در خصوص تعیین رژیم حقوقی دریای خزر باید به توافق کشورهای ساحلی این دریا اشاره کرد که سران کشورهای ساحلی دریای خزر روز یکشنبه ۲۱ مرداد ۱۳۹۷ در شهر بندری آکتائو قزاقستان به همراه وزیران امور خارجه این کشورها، کنوانسیون خزر را امضاء کردند. این معاهده مهم سرانجام بعد از ۲۱ سال مذاکرات در سطح معاونین وزرای امور خارجه و نمایندگان ویژه کشورها در امور خزر به راهکارهای اصولی دست یافت که از یک سال و نیم پیش از آن وارد مرحله تازه ای شده بود. در این مرحله تمام پنج کشور پذیرفتند طبق آنچه تاکنون در پنج اجلاس سران در تهران، عشق آباد، باکو و آستاراخان روسیه و آکتائو قزاقستان به دست آمده بود، متن پذیرفته شده در اجلاس وزرای امور خارجه در بهمن ماه ۱۳۹۵ را کاملتر و تأیید کنند.

بر اساس این متن موضوع تعیین خطوط مرزی و مبدأ سرزمین های مجاور خزر، در بخش جنوبی بین ایران و جمهوری آذربایجان از یک سو و بین ایران و ترکمنستان از سوی دیگر موکول به مذاکرات آتی بین این سه کشور شد. در عین حال مقرر گردید زمانی که مذاکرات به این سه کشور به نتیجه رسید، مواد توافق شده با جلب توافق هر پنج کشور، به کنوانسیون خزر اضافه شود. در اجلاس آکتائو، علاوه بر کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر، شش موافقتنامه دیگر به امضاء رسید که هر کدام از آنها می تواند زمینه های مناسبی برای همکاری های آینده بین پنج کشور فراهم کند.

امضای کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر همچون قانون اساسی دریای خزر یا تعیین چارچوب کلی همکاریها میان کشورهای ساحلی و با هدف توسعه و تقویت همکاری میان طرفها و تسهیل پیشرفت و همکاری در دریای خزر، فضای مثبت و بسترهای لازم را برای تقویت همگرایی و همکاری میان کشورهای ساحلی فراهم نموده است. در اجلاس آکتائو، علاوه بر کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر، شش موافقتنامه دیگر به امضاء رسید که هر کدام از آنها می تواند، زمینه های مناسبی برای همکاریهای آینده میان پنج کشور فراهم کند. سخنان روسای جمهور پنج کشور ساحلی پس از امضای کنوانسیون مبنی بر اینکه تاریخی بودن کنوانسیون و بیانگر سطح عالی اعتماد و همکاری میان پنج کشور ساحلی دریای خزر و اینکه سند حاکی از تمایل کشورهای ساحلی برای همکاریهای نزدیک بوده، موید آن است که امضای کنوانسیون مانند قانون اساسی منطقه ای (Phoebe Greenwood, 2018:1) و یک پیروزی دیپلماتیک اقدامی رو به جلو و مناسب برای گسترش همکاری میان کشورهای ساحلی محسوب می شود. موضوعاتی کلیدی که در این کنوانسیون مدنظر قرار گرفته، شامل رژیم حقوقی آبها، بستر و زیر بستر، بهره برداری از منابع طبیعی دریای خزر و بستر آن، رژیم جامع ماهی گیری، دریانوردی در دریای خزر، ترانزیت از/به دریاهای آزاد، حفاظت از محیط زیست و تنوع زیست دریای خزر و سازوکار حل اختلافات می باشد. (Müller Daniel and Ketevan Betanel, 2018) کشورهای ساحلی در پرتو اجرای این کنوانسیون قادرند، دریای خزر را به قطب دیگری از همکاریهای منطقه ای تبدیل نموده، بحرانهای آتی را مدیریت و از منابع و فرصتهای موجود در دریای خزر به نفع ملت های خود استفاده نمایند.

از ویژگی های مهم تاثیرگذار بر همکاری میان کشورهای ساحلی طبق ماده ۱۰ کنوانسیون، اجازه دسترسی کشورهای ساحلی از دریای خزر به سایر دریاها و اقیانوس های جهان می باشد. این موضوع برای کشورهای ساحلی محصور در

خشکی بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا دسترسی این کشورها به دریاهای آزاد و کشتیرانی از راه کانال ولگا-دن به دریای سیاه و دریاهای آزاد موجب خروج از تنگنای ترانزیتی و فعال شدن مسیر ترانزیت دریای خزر- ولگا- دن- دریای سیاه در آینده خواهد شد. آزادی دریانوردی در خارج از آبهای سرزمینی و حق دسترسی آزاد از دریای خزر به سایر دریاها و اقیانوس جهانی و بالعکس به منظور ارتقای تجارت بین المللی و توسعه اقتصادی موجب گسترش بیش از پیش همکاریها میان پنج کشور ساحلی دریای خزر می شود. در همین رابطه همکاری برای ایجاد زیرساختهای حمل و نقل چند وجهی، ترانزیت، گسترش صادرات انرژی و احداث خطوط ارتباطی و مخابراتی از جمله برنامه های آتی کشورهای ساحلی می باشد. به عنوان مثال، روسیه در نوامبر سال ۲۰۱۷ استراتژی توسعه بنادر خود در دریای خزر (بنادر آستراخان، اولیا، ماخاچ قلعه و احداث بندر در آبهای عمیق تا سال ۲۰۲۵) جاده ها، خطوط ریلی راه آهن برای سفرهای تفریحی تا سال ۲۰۳۰ تصویب نمود. هدف این استراتژی ایجاد کریدور حمل و نقلی و لجستیکی پایدار، توسعه گردشگری و بازرگانی با ایران، هندوستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس است. (Suleymanov, 2019)

فصل سوم استان گیلان و اتحادیه اقتصادی اوراسیا

بخش اول: معرفی گیلان و توانمندی های استان

استان گیلان دارای آب و هوایی معتدل و مدیترانه ای بوده، استانی سرسبز با کوه های پوشیده از جنگل های انبوه است. آب و هوای مناسب، خاک حاصلخیز، آب فراوان، تراکم بالای جمعیت، نیروی انسانی متخصص و ماهر از عمده ویژگی های آن است. این استان در ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه طول شرقی از نصف النهار قرار گرفته است. آب و هوای استان معتدل می باشد که ناشی از تاثیر آب و هوای کوهستانی البرز و دریای خزر است. به دلیل همجواری با دریای خزر منطقه ای با رطوبت زیاد بوده به حدی که رطوبت نسبی آن بین ۴۰ تا ۱۰۰ درصد در نوسان است و در عین حال بیشترین ریزش باران استان گیلان و کشور در شهر بندرانزلی و حداقل میزان بارش در سطح استان گیلان در حوالی رودبار، لوشان و منجیل صورت می گیرد. نکته جالب توجه اینکه گیلان با متوسط بارش ۱۱۰۰ میلی متر دارای بیشترین میزان نزول باران در سطح کشور است. گیلان از شمال به دریای کاسپین و کشورهای حاشیه این دریا یعنی روسیه، جمهوری آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان، از غرب استان اردبیل، از جنوب نیز با استان های زنجان و قزوین، از شرق نیز به استان مازندران همسایه می باشد.

استان گیلان با مساحت ۱۴۰۴۲ کیلومترمربع، چهارمین استان کم وسعت ایران می باشد و بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ با بالغ بر ۲ میلیون و ۵۳۰ هزار نفر معادل ۳٫۵ درصد از جمعیت ایران را به خود اختصاص داده است. طبق سرشماری سال ۱۳۹۵، ۶۳ درصد جمعیت گیلان زمین، شهرنشین و ۳۷ درصد روستانشین می باشند. متوسط رشد سالانه جمعیت نیز ۰٫۴ درصد است. در عین حال با میزان تراکم نسبی جمعیت در استان ۱۸۰٫۲ نفر در هر کیلومتر مربع بعد از استان های تهران و البرز، سومین استان از نظر تراکم جمعیتی است و از بعد خانوار تعداد اعضای خانواده در استان گیلان به طور متوسط برابر ۳ نفر در هر خانوار می باشد.

عوامل متعددی مانند آب و هوای مساعد، خاک مرطوب و حاصل خیز، وجود شبکه های آب روان دائمی و امکانات کشاورزی فراوان و متنوع و بهره مندی از مسیرهای مواصلاتی گسترده و نزدیکی به پایتخت سبب ایجاد تراکم شدید جمعیتی در این استان گردیده است.

گیلان از منظر تقسیمات سیاسی دارای ۱۷ شهرستان، ۴۴ بخش، ۵۳ شهر، ۱۰۹ دهستان و ۲۶۹۴ آبادی بوده و شهرستان های این استان مشتمل بر آستارا، آستانه اشرفیه، املش، بندرانزلی، تالش، خمام، رشت، رودبار، رودسر، رضوانشهر، سیاهکل، شفت، صومعه سرا، فومن، لاهیجان، لنگرود و ماسال است. (www.gilan.ir)

۱-۳-۱: شاخص ها و آمارهای مهم اقتصادی استان

استان گیلان در زمینه تولید و فرآوری محصولات مختلف کشاورزی، دامپروری و شیلاتی از جایگاه قابل توجهی در سطح کشور برخوردار بوده و در زمینه های مختلف صنعت گردشگری از قبیل طبیعت گردی (اکوتوریسم)، گردشگری دریایی، ورزشی، درمانی، تجاری (بازرگانی)، فرهنگی و نمایشگاهی- جشنواره ای دارای ظرفیت کم نظیری است. بر اساس شاخص های قدرت انتشار و حساسیت که بیانگر جایگاه برتر و توانایی بالاتر بخش های اقتصادی در درونی کردن نظام تولید و فرآیند تولیدی است، بخش های «کشاورزی، شکار و جنگلداری»، «صنعت-ساخت»، «تأمین برق، گاز و آب» و «حمل و نقل و انبارداری و ارتباطات» از بخش های استراتژیک استان محسوب می شوند

که در فرآیند تولید خود قادرند بخش های پستین و پیشین را به تحرک وادارند. در این میان و درخصوص شاخص نسبت صادرات به ارزش افزوده، بیشترین نسبت متعلق به بخش «صنعت-ساخت» است.(چکیده مطالعات طرح آمایش استان گیلان. ۱۳۹۸)

در شاخص نرخ مشارکت اقتصادی استان نیز در تابستان سال ۱۴۰۱، به میزان ۴۶٫۱ درصد و نرخ مشارکت اقتصادی کل کشور در این بازه به میزان ۴۱ درصد بوده است. از سوی دیگر استان گیلان در ارزیابی شاخص بهبود فضای کسب و کار در بهار ۱۴۰۱ با عدد ۶٫۰۳ در رتبه چهاردهم کشور قرار دارد.

در این میان سهم استان گیلان از تولید ناخالص داخلی کشور (GDP) در سال ۱۳۹۹ معادل ۲٫۱۲ درصد برابر با ۱۶۰۹٫۳۹۲٫۷۹۳ میلیون ریال بوده است.(بخش کشاورزی ۱۲درصد-بخش صنعت و معدن ۲۰٫۴درصد-بخش خدمات ۶۷٫۶) (www.gilan.ir)

سهم اشتغال استان در بخش های مختلف

۲۵٫۶	درصد	سهم بخش کشاورزی در اشتغال
۲۶٫۳	درصد	سهم بخش صنعت و معدن در اشتغال
۴۸٫۱	درصد	سهم بخش خدمات در اشتغال

۳-۱-۲: شاخص های کلان اقتصادی گیلان

اطلاعات عمومی و اقتصادی استان گیلان		
عنوان	وضعیت	
متوسط هزینه های خالص سالانه یک خانوار شهری (۱۳۹۹)	۵۴۰ میلیون ریال	
متوسط هزینه های خالص سالانه یک خانوار روستایی (۱۳۹۹)	۳۲۰ میلیون ریال	
ضریب جینی-۱۳۹۹	۰٫۳۲۹ (شهری)	ضریب جینی-۱۳۹۹
تعداد شهرک ها و نواحی صنعتی	۳۶	
تعداد شهرک های کشاورزی استان	۵	
تعداد مناطق آزاد تجاری و صنعتی	۱ عدد، شامل منطقه آزاد انزلی	
تعداد مناطق ویژه اقتصادی	۲: شامل آستارا و لاهیجان که در دست انجام است (پیشنهاد ایجاد مناطق ویژه چمخاله، فومن و شفت، طالش نیز مطرح گردیده است)	
تعداد مناطق کمتر توسعه یافته	۱۳ منطقه	
تعداد پارک های علم و فناوری	۸ واحد شهرستانی	
تعداد مراکز رشد علم و فناوری	۱۲ واحد	
تعداد مراکز نوآوری	۲ واحد	
تعداد خانه های خلاق	۱ واحد	
تعداد کارخانه های نوآوری	۱ واحد	
میزان صادرات	۷۳۹	میلیون دلار (۱۴۰۰)
میزان واردات	۱۱۴۶	میلیون دلار (۱۴۰۰)

(www.mpogl.ir)

۳-۱-۳: شاخص تولید ناخالص داخلی و بازار کار

براساس آخرین نتایج حساب های منطقه ای مرکز آمار ایران، در سال ۱۳۹۹ تولید ناخالص داخلی استان گیلان به قیمت ثابت ۱۳۹۹ معادل ۱۴۸ هزار میلیارد ریال بوده، بر این اساس سهم استان در تولید ناخالص داخلی کشور ۲,۱ درصد بوده است.

در ارتباط با شاخص نرخ بیکاری استان باید اشاره داشت که این میزان در تابستان سال ۱۴۰۱، به میزان ۷,۸ درصد بوده که از میانگین کل کشور ۱,۱ درصد (۸,۹ درصد) کمتر بوده است. متوسط هزینه های خالص سالانه یک خانوار شهری در سال ۱۳۹۹ مبلغ ۵۴ میلیون تومان و در یک خانوار روستایی مبلغ ۳۲ میلیون تومان بوده است. متوسط درآمدهای های خالص سالانه یک خانوار شهری در سال ۱۳۹۹ بر حسب انواع منابع تأمین درآمد مبلغ ۶۹,۷ میلیون تومان و در یک خانوار روستایی مبلغ ۴۰,۹ میلیون تومان بوده و در پایان بر اساس اعلام مرکز آمار ایران، ضریب جینی خانوارهای کل استان در سال ۹۹ استان، معادل ۰,۳۲۹ بوده است. (www.mpogl.ir)

۳-۱-۴: ویژگی های متمایز اقتصادی و سرمایه گذاری استان گیلان

ویژگی های متمایز اقتصادی و سرمایه گذاری گیلان را می توان مشتمل بر موقعیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومی که مهمترین شاخص آن قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی (شمال جنوب، تراسیکا و...); واقع شدن در سواحل دریای خزر و همسایگی با کشورهای ساحلی بزرگترین دریاچه جهان، همجواری با بنادرآستراخان، لاگان و ماخاچ قلعه (روسیه)، بنادر کراسنودسک و بکتاش (ترکمنستان)، بندر اکتائو (قزاقستان) و بندر باکو (آذربایجان)، امکان دسترسی متنوع دریایی، هوایی و زمینی به بازار ۳۰۰ میلیون نفری کشورهای آسیای میانه و قفقاز اشاره کرد.

از سوی دیگر بهره مندی از انواع زیرساخت های لازم مسیرهای مواصلاتی جاده ای-توبانی، ریلی، دریایی و هوایی با استانداردهای بین المللی؛ وجود منابع انرژی مصرفی ارزان نظیر آب، برق، گاز و... وجود شرکت های سهامی کشت و صنعت و دامپروری سفیدرود و کرم ابریشم به عنوان مراکز عمده کشاورزی؛ نزدیکی به پایتخت کشور و نقاط پرتراکم جمعیتی-تولیدی-صنعتی-کشاورزی ایران؛ بر این اهمیت افزوده است. همچنین گیلان قطب گردشگری کشور است که دارای توانمندی های زیادی در صنایع مختلف تولیدات صنعتی، دارویی، دانش بنیان، فولادی، غذایی و قطعه سازی خودرو می باشد. از سوی دیگر استان بهره مند از مزیت منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی و منطقه ویژه اقتصادی آستارا بوده که تکمیل کننده این توانمندی ها وجود نیروهای انسانی متخصص و ماهر به واسطه فعالیت دانشگاهها و مراکز آموزش فنی-حرفه ای و مؤسسات تحقیقاتی در زمینه های مختلف صنعتی و کشاورزی است.

همچنین وجود اراضی کشاورزی مرغوب در سطح استان با ظرفیت بالای تولید سالانه محصولات کشاورزی؛ موقعیت ممتاز طبیعی و زیست محیطی؛ مجاورت با دریا، رشته کوه های البرز و دیگر اکوسیستم های بارزش که در ایجاد ارزش افزوده بهره برداری از اراضی کشاورزی از نقش ویژه ای برخوردار می باشد؛ تنوع اقلیمی و شرایط اکولوژیکی و منابع غنی آبهای سطحی و پوشش گیاهی؛ داشتن اقلیم مساعد برای کاشت، داشت و برداشت انواع محصولات کشاورزی در یک سال زراعی و در نهایت امکان تولید محصولات باغی مرغوب و باکیفیت بالا و دارای قابلیت صادراتی (نظیر کیوی، چای، مرکبات) از مهم ترین مزایای استان در بخش کشاورزی است. (www.mpogl.ir)



بخش دوم: مزیت های زیرساختی استان گیلان

در خصوص مهمترین امکانات زیرساخت استان که به عنوان مزیت در زمینه فعالیت های ترانزیتی و تجاری با کشورهای حوزه دریای خزر و اوراسیا محسوب می شوند می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱: برخورداری از موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال جنوب و بهره مندی از منافع کریدور تراسیکا و مسیر ترانزیتی جدید چین-قزاقستان-ایران

۲: همجواری با کشورهای آسیای میانه از طریق زمینی، هوایی و دریایی

۳: وجود اولین منطقه آزاد تجاری صنعتی شمال کشور (منطقه آزاد انزلی) و منطقه ویژه اقتصادی آستارا و در حال احداث لاهیجان

۴: بهره مندی از امکانات بندری و کشتیرانی تجاری در بندر انزلی با وجود تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری، انبارها و سیلو، که این بندر را به بزرگترین بندر ایرانی حاشیه دریای خزر و سومین بندر بزرگ ایران تبدیل نموده؛ بندر انزلی یکی از بنادر مهم و فعال در حاشیه جنوبی دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری می باشد

۵: افتتاح و شروع به کار بندر کاسپین در محدوده منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی با ایجاد بندری عظیم و مدرن از نسل سوم بنادر که تاکنون ۴ پست از ۲۲ پست آن با ظرفیت ۲ میلیون تن در سال در حال فعالیت است

۶: وجود بندر منطقه ویژه آستارا به عنوان نخستین بندر بخش خصوصی کشور نزدیکترین و مقرون به صرفه ترین مسیر و حلقه اتصال تجارت و ترانزیت کالا بین سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا

۷: وجود دو گمرک منطقه آزاد انزلی و انزلی در بندر انزلی و یک گمرک در بندر آستارا و همچنین گمرک فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت

۸: فعالیت ۳ نیروگاه سوخت فسیلی و ۳ نیروگاه تجدید پذیر برای تولید برق و شبکه های وسیع توزیع و انتقال برق در استان، به طوری که استان گیلان با دارا بودن ۲۸۱۶ مگاوات ظرفیت تولید برق کشور، صادر کننده برق به سایر استان ها می باشد

۹: طرح در حال احداث نمایشگاه دائمی عرضه خدمات و کالا و پایانه صادراتی گل و گیاه

۱۰: بهره‌مندی از مخازن ذخیره سوخت تا ۲۰۰ میلیون لیتر، نفت سفید، بنزین و نفت گاز جهت سوخت رسانی به گیلان، اردبیل و غرب مازندران

۱۱: وجود خط لوله انتقال گاز ۴۲ و ۳۰ اینچی که تأمین‌کننده مناسبی برای مصارف خانگی، صنعتی و تجاری استان می‌باشد

۱۲: وجود بزرگراه قزوین-رشت که در ادامه به انزلی و آستارا جهت توسعه محورهای مواصلاتی به ترکیه و اروپا، و جمهوری آذربایجان و قفقاز ختم می‌شود

۱۳: بهره‌برداری کامل از خط ریلی راه آهن رشت-قزوین و طرح در حال تکمیل اتصال منطقه آزاد انزلی به خط ریل سراسری کشور

۱۴: بهره‌برداری کامل از خط ریلی راه آهن آستارا-آستارا (کشور آذربایجان)

۱۵: طرح در حال احداث راه آهن قزوین-رشت-بندر انزلی-آستارا و پیش‌بینی طرح احداث راه آهن رشت-ساری به همراه طرح احداث بزرگراه نوار جنوبی دریای خزر (گیلان-مازندران)

۱۶: وجود فرودگاه بین‌المللی سردار جنگل رشت با یک باند ۴۵ متری به طول ۲۹۵۰ متر که با اجرای طرح توسعه فرودگاه، امکان فرود هواپیماهای پهن‌پیکر ایرباس نیز فراهم می‌گردد

۱۷: برخورداری از سیلوها، انبارها و سردخانه‌های مناسب در سطح شهرستان‌های بندری و شهرک‌های صنعتی استان و فاصله چند کیلومتری و حداکثر چند ده کیلومتری قطب‌های تولیدی-صنعتی استان با بنادر و نقطه صفر مرزی با جمهوری آذربایجان به یک وجه تمایز استان در سطح کشور تبدیل شده به این معنا که به دلیل نزدیکی مبادی ورودی کالا و مواد اولیه (بنادر و گمرکات) به مراکز تولیدی استان، و برعکس فاصله نزدیک تا این نقاط، هزینه حمل و نقل به عنوان یکی از شاخص‌های مهم ایجاد ارزش افزوده در هر گونه فعالیت تولیدی، در مقایسه با سایر نقاط کشور کاهش پیدا کرده و این مهم به ظرفیت و مزیت مناسبی برای رقابت‌پذیری با محصولات تولیدی دیگر کشورها در بازارهای اوراسیا تبدیل می‌کند

۱۸: استان گیلان با قابلیت‌های متنوع کشاورزی دارای رتبه اول کشور در تولید چای، فندق، بادام زمینی، پیله ابریشم، کیلکا، ماهیان استخوانی و صنوبر و رتبه دوم کشور در تولید برنج، آبی پروری، خاویار و جوجه یکروزه و یکی از تولیدکنندگان برتر در تولید زیتون، مرغ گوشتی، مرکبات و عسل کشورمان است. (www.mpogl.ir)

۱-۲-۳: فرودگاه بین‌المللی سردار جنگل رشت

در طول سالهای ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۰ در استان گیلان و شهر رشت، جهت تسریع حمل و نقل استان، تصمیم بر راه‌اندازی یک فرودگاه در این شهر گرفته شد. این فرودگاه در ۷ کیلومتری جاده رشت به سمت بندر انزلی و ۱۵ کیلومتری منطقه آزاد انزلی قرار گرفته؛ فرودگاه مزبور در واقع در تاریخ ۱۸ خرداد سال ۱۳۲۶ به کوشش محمود ضرابی، نماینده رسمی اداره هواپیمایی کشوری-وزارت راه و شهرسازی، در استان گیلان با امکانات حمل و نقل بار و مسافر به صورت رسمی افتتاح شد.

در سال ۱۳۴۷، بعد از چند سال غیرفعال بودن، فرودگاه جدید به صورت رسمی افتتاح گردید و به عنوان فرودگاهی مدرن در زمان خود شروع به فعالیت نمود. اگرچه فرودگاه بین‌المللی رشت به خاطر ارتفاع از سطح دریا و سوخت‌گیری و تنها مسیر برای تردد خطوط پروازی کناره دریای خزر، به عنوان مقرون به صرفه‌ترین هاب پروازی کشورهای حوزه کشورهای اسکاندیناوی و اروپای مرکزی قلمداد می‌شود اما به دلیل شرایط تحریمی اعمال شده

امکان خدماتدهی برای پروازهای ترانزیتی برای آن فراهم نمی باشد. فرودگاه رشت از لحاظ دسترسی به مرکز شهر رشت و همچنین فاصله اندک نزدیک به قطب اقتصادی تجاری استان یعنی منطقه آزاد انزلی و بندر انزلی به عنوان یکی از بهترین و اقتصادی ترین فرودگاه های ایران از لحاظ راه های دسترسی آسان محسوب می گردد. با توجه به موقعیت قرارگیری جغرافیایی فرودگاه رشت در مرکز استان گیلان، این فرودگاه کلیه سفرهای هوایی تمامی شهرهای استان و استان های همسایه می باشد.

مساحت کل فرودگاه برابر با ۲۲۰ هکتار و در حال توسعه به حدود ۳۸۰ هکتار بالغ می شود. این فرودگاه به سیستم های ارتباطی دقیق و مجهز کمک ناوبری مجهز می باشد.

مقاصد هوایی فرودگاه بین المللی رشت شامل فرودگاه هایی همچون: فرودگاه مهرآباد تهران، مشهد، اصفهان، کیش، عسلویه، اهواز، و فرودگاه های بین المللی استانبول، بصره و بغداد است. همچنین شرکت های هواپیمایی فعال در فرودگاه بین المللی رشت عبارتند از: ایران ایر، تابان، زاگرس، کاسپین، آسمان، نفت، کیش، بوراجت، هواپیمایی عراق. در خصوص اطلاعات فرودگاه بین المللی رشت می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

نام فرودگاه بین المللی رشت: Rasht Airport

کد یاتا: RAS

کد ایکائو: OIGG

ارتفاع از سطح دریا: ۴۰ متر

ترمینال ها: ۳ ترمینال مجزا

شماره تلفن اطلاعات پروازها: ۱۹۹

در سال ۱۳۹۲، ترمینال مسافری به مساحت ۶ هزار مترمربع در فرودگاه افتتاح گردید. ترمینال جدید با استفاده از طراحی مدرن و تسهیلات رفاهی مناسب ساخته شده و به عنوان ترمینال داخلی مورد استفاده قرار می گیرد. ترمینال پروازهای خارجی این فرودگاه پس از بهره برداری از ترمینال جدید که به پروازهای داخلی اختصاص داده شد.

ترمینال خارجی همان ترمینال قدیمی فرودگاه رشت است که در سال ۱۳۴۷ ساخته شد. این ترمینال بعد از بازسازی برای انجام پروازهای خارجی مورد استفاده قرار گرفت. ترمینال VIP، ساختمان تشریفات فرودگاه است که در محیطی به مساحت ۳۳۰ متر مربع ساخته شده، در پایانه VIP، مراحل ورود و خروج مسافران ویژه و پروازهای مخصوص دولتی و حتی پروازهای تجاری به صورت اختصاصی و با رعایت کامل آداب تشریفات انجام می گیرد.

در ارتباط با فرودگاه بین المللی سردار جنگل باید تصریح کرد که با فراهم نمودن امکان نشست هواپیماهای ایرباس و بوئینگ پهن پیکر که در مسیرهای ترانزیت بین المللی در حال تردد می باشند، و استقرار گمرک ۲۴ ساعته، ایجاد پایانه بار، ۲۴ ساعته نبودن فرودگاه و صدور روادید فرودگاهی زمینه های عمده توسعه و استفاده از ظرفیت های این فرودگاه فراهم می شود. (فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت)

۲-۳: شبکه ریلی و راه آهن استان گیلان

با وجود اینکه حدود یک قرن از تأسیس راه آهن سراسری در ایران می‌گذرد ولی استان گیلان به شبکه ریل کشوری وصل نبود، سرانجام با توجه به تقاضای رو به افزایش مسافری و زمینه‌های مناسب جهت بهره‌برداری ترانزیتی در مسیر فعال سازی کریدور شمال جنوب و نقل و انتقال کالا از مبادی جنوبی و مرکزی ایران جهت صادرات و ترانزیت به کشورهای حاشیه دریای خزر و اوراسیا، احداث راه آهن از سال ۱۳۸۵ آغاز و اواخر اسفند ۱۳۹۷ به بهره‌برداری رسیده و در نهایت نوروز ۱۳۹۸ اولین مسافران در مسیر تهران-رشت وارد ایستگاه راه آهن رشت شدند.

راه آهن قزوین-رشت به صورت یک خطه، با سرعت ۱۶۰ کیلومتر برای قطارهای مسافری و ۱۲۰ کیلومتر در ساعت قادر است سالانه ۱۰ میلیون تن بار حمل و سه میلیون و ۸۰۰ هزار مسافر جابه‌جا نماید.

این خط آهن در ادامه به دو شاخه اصلی رشت-بندر انزلی و رشت-آستارا و یک شاخه فرعی رشت-منطقه آزاد انزلی تقسیم می‌شود.

عملیات اجرایی پروژه راه آهن رشت به بندرکاسپین به طول ۳۷ کیلومتر با پیشرفت فیزیکی زیرسازی ۸۳ درصد و روسازی ۳۰ درصد به دلیل کمبود اعتبارات بارها وعده افتتاح آن در دولت‌های مختلف به تعویق افتاده و با کندی چشمگیری در دست اجرا می‌باشد. تاکنون ۱۴ کیلومتر از پروژه راه آهن رشت-کاسپین ریل گذاری شده و در صورت تأمین اعتبار کامل ۱۲۵۰ میلیارد تومانی، در تابستان سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری می‌رسد.

نکته حائز اهمیت اینکه راه آهن رشت-آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر به عنوان یکی از ۵ پروژه اولویت‌دار ریلی کشور در ۱۰ کیلومتر ابتدایی مسیر به صورت دو خطه در قالب قطعه (۵-الف) راه آهن قزوین-رشت-انزلی در حال اجرا است که کلیدی‌ترین طرح ریلی کشور شناخته شده چراکه امکان گسترش مبادلات تجاری و بازرگانی به کشورهای آسیای میانه، قفقاز و کشورهای اروپایی از طریق راه آهن جمهوری آذربایجان تا بنادر باطومی و پوتی در دریای سیاه را فراهم می‌کند.

برای تکمیل راه آهن رشت-آستارا هزینه ۸۰۰ میلیون یورویی برآورد شده و با توجه به اظهار تمایل روسیه برای مشارکت در تکمیل این پروژه ریلی به عنوان حلقه مفقوده ریلی کریدور شمال جنوب، جلسات مشترکی از سوی مدیران وزارت راه و شهرسازی برای حضور و سرمایه‌گذاری مسکو در این پروژه برگزار شده؛ اگرچه معاونین وزارتخانه مزبور از مدل‌های دیگری برای احداث این طرح همچون فاینانس خارجی و داخلی، تهاتر نفت و بهره‌گیری از ظرفیت شرکت‌های مجری ایرانی عنوان کرده است. (خبرگزاری ایسنا. ۲۲ آذر ۱۴۰۱)

خط آهن رشت-آستارا در سال اول بهره‌برداری ۴,۵ میلیون تن بار و ۲۵۰ هزار نفر مسافر را جابجا می‌کند و در سال بیستم بهره‌برداری نیز این ظرفیت به ۱۱ میلیون تن بار و ۵۰۰ هزار نفر مسافر می‌رسد.

نکته جالب توجه اینکه با تکمیل مسیر راه آهن آستارا-رشت در کریدور شمال جنوب در کشور می‌توان آستارا را به یکی از هاب‌های اصلی لجستیک کشور تبدیل کرد و با توجه به اینکه راه آهن بندر کاسپین-رشت در حال احداث است می‌توان هاب رشت را نیز به عنوان مرکز لجستیکی دیگری تعریف کرد و به این ترتیب کالاهای کشورهای اوراسیا و اروپا و قفقاز از دو طریق ریلی و دریایی از طریق گیلان، جهت ترانزیت به کشور ایران وارد شده و سپس به آبهای آزاد جنوب ایران برای ارسال به هند و چین انتقال یابند.

با بهره‌برداری از این طرح‌ها استان گیلان به عنوان درگاه استراتژیک حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و ترکیبی می‌تواند، تأثیر قابل توجهی در توسعه گردشگری، ترانزیت و رشد حجم تجارت در کشورهای منطقه و مسیر شمال جنوب برعهده گیرد.

اتصال خطوط ریلی ایران به آذربایجان، خط ریلی پنج هزار و ۲۰۰ کیلومتری هندوستان تا بندر هلسینکی در اروپای شمالی را به هم وصل می کند که با این اتصال حمل بار در کریدور شمال جنوب از ۴۵ روز به ۲۰ روز کاهش پیدا می کند و طول مسیر نیز حدود ۲۰۰۰ کیلومتر کوتاه خواهد شد، بنابراین اتفاقی بزرگ در حمل و نقل ریلی محسوب می شود.

۳-۲-۳: معرفی بنادر گیلان

گیلان با وجود سه بندر مهم انزلی، آستارا و کاسپین جمعاً با ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۱۵ میلیون تن (در هر شیف کاری) از استانهای مهم و راهبردی کشور در این زمینه محسوب می شود. موقعیت راهبردی این بنادر و قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال جنوب، زیر ساختهای مناسب نظیر انبارهای چند منظوره، تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری و سیستم ترافیک دریایی، موقعیت مناسب جغرافیایی و نزدیکی به استانهای صنعتی تهران، البرز، قزوین، زنجان، آذربایجان (شرقی و غربی) این استان را از سایر نقاط کشور در شاخص های حمل و نقل دریایی متمایز کرده و جایگاه ویژه ای به آن بخشیده است.

برخوردار از موقعیت استراتژیک و شرایط ژئواستراتژیک و نزدیکی به بنادر با اهمیت حاشیه دریای خزر همچون بنادر آستراخان و ماخاچ کالا در روسیه، ترکمن باشی در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در جمهوری آذربایجان اهمیت و جایگاه ویژه ای به بنادر گیلان بویژه مجتمع بندری انزلی داده است.

ظرفیت های ترانزیتی و صادراتی بنادر گیلان همچون قرارگیری در مسیر شاهراه های ترانزیتی از جمله کریدورهای شمال جنوب و شرق غرب موجب شده بنادر گیلان تأثیر بسزایی در رونق اقتصادی کشور داشته باشند.

در صورت اتصال ریلی بندر شهید رجایی در جنوب به بنادر گیلان و ارتباط بیشتر ایران با کشورهای نظیر هند (چهارمین قدرت اقتصادی جهان) و روسیه در شمال شرق اروپا و تأمین زیرساخت ها؛ فضا برای گسترش تجارت و ترانزیت کالا فراهم شده و بازرگانان بسیاری از خدمات بندری بنادر گیلان بهره مند می شوند.

۱-۳-۲-۳: بندر انزلی

خلیج انزلی از دو منظر مورد توجه دریانوردان بوده: ۱- موقعیت طبیعی خلیج و کانال انزلی ۲- موقعیت جغرافیایی انزلی و نزدیکی آن به مراکز تجاری گیلان. این بندر در سال ۱۳۰۶ که تحت مدیریت کشور روسیه بود، به مقامات دولتی وقت تحویل داده شد و در سال ۱۳۰۱ نیز اولین کشتی مدرن توسط آلمانیها از اروپا به بندر انزلی آورده شد. در سال ۱۸۹۵ میلادی برابر با ۱۲۷۴ خورشیدی کار بنای موج شکن غازیان به طول ۷۵۰ متر و موج شکن انزلی به طول ۵۲۰ متر شروع و در سال ۱۹۱۴ میلادی برابر ۱۲۹۳ خورشیدی پروژه احداث موج شکن ها پایان یافت.

بندر انزلی با دارا بودن قدمتی دیرینه و منحصر به فرد یکی از مناطق فعال در ارتباط با کشورهای حاشیه دریای خزر و بزرگترین بندر حاشیه شمالی ایران می باشد که علاوه بر داشتن جاذبه های گردشگری به دلیل واقع شدن در مسیر ارتباطی اروپا - آسیا از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است با عنایت به سرمایه گذاریهای بعمل آمده در زمینه ایجاد زیر ساختهای مناسب، وجود انبارهای چندمنظوره و ترمینالهای متنوع و خرید مدرن ترین تجهیزات تخلیه و بارگیری به عنوان اولین منطقه مجهز به سیستم ترافیک دریایی این بندر را از بنادر موجود در سطح کشور و منطقه متمایز نموده است.

این بندر با استفاده از فناوری اطلاعات تمام تشریفات بندری و گمرکی را از طریق شبکه رایانه ای مشترک بندر و گمرک به صورت مکانیزه انجام می دهد و زیرساختهای لازم را جهت تحقق سیاست داد و ستد الکترونیکی فراهم نموده و همواره در این خصوص جزء بنادر پیشرو کشور محسوب می شود.

ناوگان کشتیرانی ایران، سومین کشور از نظر ظرفیت ناوگان و دومین کشور از نظر ظرفیت ناوگان تجاری مربوط به کالای عمومی در دریای خزر است و با ۴۲ فروند کشتی در دریای خزر در حال فعالیت بوده و به عملیات جابه جایی کالا مشغول است. از این تعداد ۲۴ فروند مربوط شرکت کشتیرانی دریای خزر و ۱۸ فروند توسط بخش خصوصی و شرکت های حمل و نقل دریایی اداره می شوند، نکته حائز اهمیت اینکه هم اکنون تعداد ۲۸۴ فروند کشتی در دریای خزر تردد می کنند که از این تعداد، ناوگان تجاری، نفتی و مسافری کشورهای حاشیه خزر مشتمل بر ۱۸۷ فروند کشتی حمل کالای عمومی، ۶۸ فروند کشتی حمل کالای مایع، نفتی و تانکر، پنج فروند کشتی رو رو، ۱۴ فروند کشتی های واگن بر یا فری و ۱۰ فروند کشتی مسافری است در حال حاضر جمهوری اسلامی ایران فاقد کشتی های رورو، فری یا واگن بر و همچنین مسافری در دریای خزر می باشد و تنها کشتی مسافری ایران در دریای خزر کشتی میرزا کوچک خان بوده که به دلیل عمر بسیار زیاد خود غیر قابل استفاده دریانوردی است.

ظرفیت های بندر و دریانوردی استان گیلان در یک نگاه

محورهای دریایی تجاری و ترانزیتی ساختار نظام دریامحور استان گیلان در افق سال ۱۴۱۵	
نام محور دریایی	سیاست فضایی
انزلی - ترکمن باشی	ایجاد و توسعه فضایی
انزلی - آکئو	پالایش و بهبود فضایی
انزلی - ماخاچ کالا-آستراخان	پالایش و بهبود فضایی
انزلی - باکو	ایجاد و توسعه فضایی
آستارا- باکو	پالایش و بهبود فضایی
آستارا - انزلی	ایجاد و توسعه فضایی
انزلی - نوشهر و امیرآباد	ایجاد و توسعه فضایی

(منبع اداره کل بندر و دریانوردی گیلان)

در خصوص قابلیت ها و مزیت های بندر انزلی می توان به موارد ذیل اشاره کرد: برخورداری از مزایا و تسهیلات قانونی منطقه آزاد تجاری- صنعتی کشور (به دلیل واقع شدن در محدوده منطقه آزاد انزلی)؛ قرار گرفتن در مسیر اصلی کریدورهای بین المللی ترانزیت کالا (شمال جنوب و شرق-غرب و...)؛ دسترسی سریع و آسان مراکز داخلی به مواد اولیه وارداتی، تحویل و تحول کالا در کمترین زمان؛ دارا بودن شرایط مناسب برای واردات، صادرات و ترانزیت انواع کالاها؛ بهره مندی از تجهیزات پیشرفته برای تخلیه و بارگیری انواع کالاها؛ مرکز؛ واردات انواع کالاهای فلزی و چوبی در شمال کشور؛ دسترسی و نزدیکی به بنادر اروپایی؛ امکان سوآپ نفت و گاز دریای خزر؛ دارا بودن ترمینال مسافرت دریایی (منبع اداره کل بندر و دریانوردی گیلان)

امکانات و زیرساخت های بندری:

مسطح کل بندر (هکتار)	مسطح کل محوطه های بارانداز (هکتار)	مسطح انبار مسقف (هزار متر مربع)	ظرفیت سیلو ها	ظرفیت مخازن روغن خوراکی	اسکله			
					تعداد (پست)	کاربری	طول (متر)	عمق آبخور (متر)
۱۴۲	۲۰	۷۲	۱۴۶۰۰۰ تن	۱۶۰۰۰ تن	۹	عمومی و کانتینری	۱۳۹۸	۵
					۳	عمومی و کانتینری	۵۹۳	۶
					۱	غلات	۱۹۰	۶
					۱	نفتی	۱۸۳	۵
					۲	دلفین	۴۰۰	۶
					۱	مسافری	۱۰۴	۴ و نیم

ردیف	نام دسته تجهیز	تجهیزات اداره کل (بندر)	تجهیزات بخش خصوصی
۱	تاپ لیفتراک	—	۲
۲	کشنده تراکتور	—	۱۱
۳	ترانستینر	—	۱
۴	جرثقیل ریلی ساحلی	۴	۷
۵	انواع جرثقیل موبایل ساحلی	۲	۳
۶	ریج استاکر	—	۲
۷	کفی کشنده تراکتور	—	۱۱
۸	لیفتراک	—	۲۱
۹	مکنده غلات	۲	۳
۱۰	انواع جرثقیل محوطه ای	۳	۳
۱۱	تاگ مستر	—	۲۰
۱۲	آلودر	—	—
۱۳	بارج	۳	—
۱۴	قایق خدمات	۲	۱
15	قایق تجسس و نجات	۳	—
۱۶	لایروب	۳	—
۱۷	یدک کش	۵	—
۱۸	راهنما بر	۲	—
۱۹	هیدروگراف	1	—

(منبع اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان)

خدمات تخلیه و بارگیری و نگهداری انواع کالا و کانتینر، جابجایی مسافر از/به کشتی های تجاری و مسافربری را می توان به فله خشک، غلات، روغن خوراکی، کالای عمومی، کالای کانتینری، نفتی و مسافر دریایی، خدمات انبارداری انواع کالاها در سیلو ها، مخازن، انبارهای سرپوشیده، اماکن روباز بندری از قبیل: انواع غلات(گندم، جو، ذرت، کنجاله سویه، کنجاله پنبه و...)، انواع روغن مایع خوراکی، بنزین، گازوییل، نفتا و...، انواع کالاهای عمومی(چوب و الوار، آهن آلات، لوازم یدکی و...)، انواع کانتینر های معمولی، کانتینرهای یخچالدار و....

۲-۳-۲: بندر کاسپین

مصوبه ایجاد مجتمع بندری کاسپین در محدوده منطقه آزاد انزلی در سفرهای استانی دولت نهم تصویب و فرایند احداث آن از سال ۱۳۸۸ آغاز شد و از بهار سال ۱۳۹۶ نخستین پست اسکله آن که توسط سازمان منطقه آزاد انزلی از محل منابع داخلی آن نهاد احداث شده بود به صورت رسمی با حضور رئیس جمهور دولت یازدهم شروع به فعالیت نمود. مهمترین دلایل احداث چنین بندری را باید در عدم توانمندی خدمات رسانی بندر انزلی به کشتی های بالای ۵ هزار تن، قرار گرفتن بندر انزلی در مرکز شهر انزلی، و همچنین نیازهای رو به گسترش بازارهای حمل و نقلی و ترانزیتی استان و کشور در ارتباط با کریدورهای بین المللی و توسعه روابط با کشورهای حاشیه دریای خزر بود. بر این اساس عملیات ایجاد مجتمع بندری کاسپین در فضایی به مساحت بالغ بر ۵۰۰ هکتار در منطقه آزاد انزلی در حال انجام می باشد که تا کنون ۴ پست از اسکله های آن، مشتمل بر یک اسکله دلفین و سه پست اسکله کارگو مورد بهره برداری قرار گرفته، بندری که به دلیل آبخور بالای حوضچه آرامش خود می تواند میزبان تمام کشتی های در حال تردد در دریای خزر باشد.

از نکات جالب توجه این مجتمع بندری باید مشارکت سرمایه گذار بخش خصوصی در فرایند ساخت و بهره برداری از ۴ پست اسکله آن می باشد، و این مهم که احداث و ارائه خدمات بندری از سوی بخش خصوصی صورت می گیرد، در نوع خود در بنادر ایران بی نظیر است. از سوی دیگر با توجه به اظهار نظر وزیر راه شهرسازی، تابستان ۱۴۰۲ این مجتمع بندری به خط ریل سراسری متصل شده و همزمان طرح زیرساختی مهم احداث اسکله رو رو، که در حال تکمیل می باشد نیز مورد بهره برداری قرار می گیرد. مهمترین ویژگی های بندر کاسپین از قرار ذیل است:

در فاز نخست ۱۴ پست اسکله از ۲۲ پست اسکله آن مشتمل بر ۱۲ اسکله جنرال کارگو و یک پست اسکله دلفین و رو رو، مورد بهره برداری قرار می گیرد و این در حالی است که میزان تخلیه و بارگیری ۲۲ پست اسکله این مجتمع بندری در هر شیفت کاری ۱۵ میلیون تن در طول سال خواهد بود.

انبارهای مسقف در حال بهره برداری و ساخت آن بالغ بر ۵۰ هزار متر مربع، انبارهای رو باز شامل ۱۱ هکتار؛ دارای ۶۵ هزار متر مکعب مخازن روغن خوراکی و ۱۴ هزار متر مکعب در حال ساخت. بهره مندی از ۴۵ هزار تن سیلوی غلات.

وجه تمایز بندر کاسپین با سایر بنادر ایرانی دریای خزر وجود دو شهرک صنعتی در پسرکرانه آن و طرح در حال احداث سومین شهرک منطقه آزاد انزلی در فضای پسرکرانه این بندر است؛ به عبارتی مجموع پهنه بندی های صنعتی که در پسرکرانه این مجتمع بندری قرار دارند هم اکنون ۶۰ هکتار بوده که با بهره برداری از سومین شهرک صنعتی، این فضا به افزون بر ۱۱۰ هکتار بالغ خواهد شد. براین اساس مجتمع بندری کاسپین از مجموعه بنادر نسل سوم محسوب می شود که علاوه بر ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کالا، ترانزیت بین المللی، ارائه خدمات فنی-مهندسی-لجستیک دریایی در شاخص تولید و فرآوری کالا نیز مشغول به فعالیت است؛ موضوعی که در سایر بنادر ایران مسبوق به سابقه نیست. در واقع به دلیل فاصله چند صدمتری مبادی ورودی-خروجی کالا(اسکله های بندر) با کارخانجات منطقه، زمانی که با مزایا و معافیت های قانونی این منطقه آزاد تجمیع گردد، زمینه کاهش هزینه های تولید و امکان رقابت به عنوان کالای صادراتی در بازار کشورهای همسایه و فرامنطقه ای را فراهم خواهد ساخت.

از سویی مجتمع بندری کاسپین نخستین بندر ایرانی دریای خزر است که در جوار موج شکن شرقی خود دارای اسکله مارینای است، این اسکله در نوع خود در دریای خزر بی نظیر بوده و بزرگترین اسکله تفریحی و گردشگری در این

پهنه آبی ایران می باشد. طول موج شکن شمالی آن ۳۹۰ متر، موج شکن شرقی نیز ۳۰۰ متر، و حوضچه آرامش مارینا نیز در فضایی به مساحت ۷ هکتار ایجاد می شود.

اسکله های این اسکله تفریحی، قابلیت پهلو گیری چهار نوع شناور تفریحی از ۷ تا ۲۵ متر را دارا خواهد بود که از قرار ذیل است:

تیپ A: 280 فروند

تیپ B: 28 فروند

تیپ: 10 C: فروند

تیپ D: 6 فروند

فضای پس کرانه اسکله مارینا دارای بخش ها و امکانات خدماتی و رفاهی مشتمل بر فروشگاه تجهیزات دریانوردی و شناورهای مسافری، تعمیر و نگهداری شناور، ساختمان های اداری، خدماتی و پارکینگ در مساحت ۴ هکتار ایجاد شده با سرمایه گذاران بخش خصوصی ایجاد و در حال بهره برداری به عنوان یک مرکز تفریحات و ورزش های آبی- ساحلی است. (www.anzalifz.ir)

۳-۲-۳: بندر آستارا

بندر چند منظوره آستارا با وسعت ۶۰ هکتار در استان گیلان و نقطه مرزی با جمهوری آذربایجان در ساحل غربی دریای خزر، در فاصله ۵۰۰ کیلومتری تهران، ۱۸۹ کیلومتری تا مرکز استان گیلان-رشت- قرار دارد و فاصله آن تا اولین فرودگاه ۶۸ کیلومتر است. در عین حال به عنوان نخستین بندر بخش خصوصی کشور نزدیکترین و مقرون به صرفه ترین مسیر و حلقه اتصال ترانزیت کالا بین سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا است. حجم تخلیه و بارگیری سالیانه ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا برای این بندر پیش بینی شده و یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن آن با یک اسکله اختصاصی به تخلیه و بارگیری سوخت و مواد نفتی مربوط می شود و ۲ میلیون تن نیز به سایر کالاها اختصاص خواهد یافت.

در خصوص قابلیت ها و مزیت ها بندر آستارا باید تصریح کرد: برخورداری از مزایا و تسهیلات قانونی مناطق ویژه اقتصادی بندری؛ نزدیکترین بندر به کشورهای حاشیه دریای خزر، قفقاز و آسیای میانه و نزدیک ترین و مناسب ترین بندر جهت ترانزیت سوخت به کشور عراق؛ تنها بندر دارای مرز گمرکی خشکی و دریایی؛ نزدیکترین بندر به استانهای شمال غربی و غرب کشور؛ ایمن ترین بندر از لحاظ شرایط طبیعی جغرافیایی (پناهگاه طبیعی)؛ قابلیت ایجاد بازارهای جدید شامل بازار مشترک با کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، ارمنستان و روسیه؛ شمالی ترین بندر کشور در نقطه صفر مرزی در حاشیه دریای خزر از مهمترین مزیت های این بندر ایرانی در سواحل دریای خزر است.

امکانات و زیرساخت ها:

مساحت کل (بندر) هکتار	مساحت کل محوطه های بارانداز (هکتار)	مساحت انبار مسقف (هزار مترمربع)	سیلوی غلات		اسکله		ظرفیت پذیرش کالا (هزار تن)
			تعداد (پست)	کاربری	طول (متر)	عمق آبخور (متر)	
۶۱	۷	۱۰ انبار + ۴ هکتار	۱۶۰۰۰ تن موجود ۱۶۰۰۰ تن در حال ساخت	۲ جنرال کارگو	۲۸۵	۳/۹	۹۵۰

تعداد تجهیزات خشکی - دستگاه

نوع تجهیز	جرثقیل	انواع لیفتراک	کشنده حمل (تاگ مستر، کمپرسی)	انواع کفی	لودر	کمپرسی	مکنده	ریج استاکر
سازمان	۰	۰	۰	۰	۱	۰	۰	-
بخش غیر دولتی	۱۴	۲۱	۱۴	۱۴	۵	۳	۱	۱
جمع	۱۴	۲۱	۱۴	۱۴	۶	۳	۱	۱

(منبع اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان)

تعداد تجهیزات دریایی - فروند

نوع تجهیز	شناور راهنما بر	قایق SAR	یدک کش	لایروب
نوع مالکیت				
سازمان	۱	۱	۰	۰
بخش غیردولتی	۰	۰	۲	۱
جمع	۱	۱	۲	۱

(منبع اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان)

خدمات تخلیه و بارگیری و نگهداری انواع کالا و کانتینر از/به کشتی های تجاری از قبیل فله خشک، غلات، کالای عمومی، کالای کانتینری و همچنین ارائه خدمات انبارداری انواع کالاها در سیلو ها انبارهای سرپوشیده، اماکن رو باز بندری از قبیل نگهداری و انبارداری انواع غلات (گندم، جو، ذرت، کنجاله سویه، کنجاله پنبه و...); انبارداری انواع کالاهای عمومی (چوب و الوار، آهن آلات، لوازم یدکی و...); انبارداری انواع کانتینرهای معمولی، کانتینرهای یخچالدار و..... از جمله خدمات بندری در حال ارائه در بندر آستارا است.

بخش سوم: ظرفیت ها و مزیت های استان در بخش کشاورزی

استان گیلان با دارا بودن مساحت حدود ۱۴۰۴۲,۳ کیلومترمربع فقط ۰,۹ درصد از مساحت کشور را به خود اختصاص داده و از نظر مساحت دومین استان کوچک کشور محسوب می گردد، اما با دارا بودن حدود ۳۰ درصد از پهنه بندی دارای کاربری کشاورزی نسبت به کل وسعت استان، رتبه چهارم را در سطح کشور به خود اختصاص داده است.

استان گیلان از قطب های مهم کشاورزی کشور است. مجموع مساحت اراضی کشاورزی آن حدود ۴۳۰۷۲۵ هکتار می باشد که شامل ۳۱۵۶۹۲ هکتار اراضی زراعی و ۱۱۵۰۳۳ هکتار اراضی باغی است. وسعت مراتع ۲۴۴۹۸۶ هکتار و وسعت جنگل ۵۶۴۷۱۲ هکتار می باشد. نسبت مساحت جنگل، مرتع، اراضی زراعی و باغی به کل مساحت استان برابر ۸۸,۳۲ درصد می باشد؛ در واقع ۱۱,۶۸ درصد مساحت استان غیر قابل کشاورزی است.

میزان کل تولید محصولات کشاورزی استان ۲,۹۷ میلیون تن (شامل ۱۶۸۲۶۳۶ تن محصولات زراعی، ۶۷۵۴۲۵ تن محصولات باغی، ۵۶۲۱۴۸ تن محصولات دامی، ۵۳۷۴۶ تن آبزیان و ۴۹۳ تن پیله تر ابریشم) با ارزش تولید بالغ بر ۳۰۰۹۳۸ میلیارد ریال است. از محصولات تولیدی سالم و ارگانیک استان می توان فندق، چای، بادام زمینی و گل گاوزبان را نام برد.

میزان صادرات محصولات کشاورزی از گمرکات گیلان برابر ۴۱۶,۵۲ میلیون دلار و میزان سرمایه گذاری در بخش کشاورزی برابر ۲۸۱۰ میلیارد ریال است.

رتبه محصولات زراعی، باغی، دام و شیلات استان گیلان در کشور	
رتبه اول تولید کشور	چای، فندق، پیله ابریشم، کیلکا و ماهیان استخوانی، صنوبر کاری، گل گاوزبان، مرغ اجداد گوشتی، مرغ بومی
رتبه دوم تولید کشور	برنج، بادام زمینی، کیوی، آبی پرووری، خاویار، مرغ مادر گوشتی، گاو بومی
رتبه سوم تولید کشور	جوجه کشی، زیتون
رتبه پنجم تولید کشور	گوشت مرغ، مرکبات

(منبع سازمان جهاد کشاورزی گیلان)

رتبه اول کشور در تولید تولید بادام زمینی (۱۰۸۳۰ تن)، برگ سبز چای (۱۳۵۰۰۰ تن)، فندق (۱۶۴۴۱ تن)، شیر و گوشت گاو بومی، گوشت سایر ماکیان (۱۲۷۹۳ تن)، مرغ اجداد گوشتی ۱۳۶ هزار قطعه، چوب صنوبر؛ همچنین رتبه دوم کشور در تولید شلتوک (۱۰۹۵۴۴۲ تن)، کیوی (۱۹۰۰۰۰ تن)، مرغ مادر گوشتی با ۹۳ واحد و ظرفیت ۳,۶ میلیون قطعه در هر دوره، گوشت مرغ صنعتی (۱۹۰۲۳۴ تن)، ظرفیت تولید جوجه یکروزه ۶۱۱ میلیون قطعه

سایر تولیدات مهم استان عبارتند از: تولید گل گاوزبان (۴۵۰ تن)، زیتون (۱۸۰۸۰ تن) رتبه چهارم کشور، مرکبات (۱۹۰۱۵۹ تن) رتبه پنجم کشور، گوشت قرمز (۲۸۹۳۷ تن) رتبه چهاردهم کشور، شیر (۲۹۷۵۳۷ تن) رتبه دوازدهم کشور، تخم مرغ (۲۲۶۳۹ تن)، گوشت شتر مرغ حدود ۵۰ تن، گوشت بوقلمون ۱۲۷۸ تن رتبه ۷ کشور، میزان کندوی زنبور عسل ۳۴۸۳۲۲ کلنی با تولید عسل (۶۰۷۵ تن) رتبه چهارم کشور، تولید آبزیان ۵۳۷۴۶ تن (صید ۶۹۱۲ تن، پرورش ۴۶۸۳۴ تن در حدود ۶۲۰۰ واحد)

اما در شاخص های تولیدات کشاورزی گیلان دارای جایگاه خوبی در سطح کشور است؛ براین اساس در تولیدات گیاهی: میزان تولید محصولات زراعی ۵,۱ میلیون تن، در تولید محصولات باغی این میزان ۶۱,۰ میلیون تن و در زمینه ارتقاء ضریب مکانیزاسیون استان به رقم ۱,۵۵ اسب بخار در هکتار است.

در بخش صنایع کشاورزی: در حوزه فرآوری محصولات کشاورزی این میزان ۱۰۵ هزار تن بوده و در عین حال حدود ۲,۲۶ درصد کل شاغلین استان در بخش کشاورزی فعالیت می کنند.

سهم ارزش افزوده بخش کشاورزی در تولید ناخالص داخلی استان حدود ۱۸ درصد است در حالیکه این سهم در کشور ۱۱ درصد می باشد. از این لحاظ استان گیلان رتبه دهم کشور را به خود اختصاص داده است.

تعداد کارخانه های شالیکوبی فعال و نیمه فعال استان ۱۵۶۵ واحد با اشتغال ۷۵۰۰ نفر و سایر صنایع تبدیلی کشاورزی حدود ۱۰۴ واحد با اشتغال ۱۶۰۵ نفر است. از سوی دیگر تعداد ۷ کارخانه تولید آرد با ظرفیت ۷۲۵۰۰ تن گندم - تولید آرد یارانه ای نیز در سال گذشته ۲۱۴۱۹۴ تن بوده است. (منبع سازمان جهاد کشاورزی گیلان)

بخش چهارم: ظرفیت ها و مزیت های استان در بخش صنعت و معدن

صنعت و معدن گیلان دارای پیشینه ای تاریخی است که طبق اسناد و مدارک موجود عصر نوین آن با احداث کارخانه ابریشم کشی رشت و چای در لاهیجان و چند واحد صنعتی در بندر انزلی در حدود ۱۲۰ سال قبل آغاز شده و به مرور با تکیه بر مزیت های طبیعی به ویژه کشاورزی در زمینه ابریشم، چای، کنف، برنج، زیتون و بالاخره نساجی گسترش یافته است. در سال های اخیر واحدهای متعددی در صنایع دارویی، فولادی، محصولات کانی غیر فلزی، بهداشتی، الکترونیک، غذایی، آشامیدنی و سلولزی در این استان احداث و مورد بهره برداری قرار گرفته؛ در همین راستا استان گیلان دارای ۳۶ شهرک و ناحیه صنعتی مصوب شده است که از این تعداد ۳۳ شهرک با مساحت ۱۷۱۶ هکتار در حال بهره برداری و فعالیت می باشند.

استان گیلان در تولید انواع داروهای ضدسرطان، انواع دارو، فرآوری محصولات کشاورزی مانند چای، زیتون و برنج، لوازم خانگی کوچک انواع لامپ رشته ای و کم مصرف، اوراق فشرده چوبی (نئوپان و MDF)، ماشین آلات صنایع غذایی، فولاد خام و انواع مقاطع فولادی، محصولات شیمیایی خانگی و خودرویی، بافندگی انواع پارچه و ریسندگی انواع نخ پنبه ای و الیاف مصنوعی و کیسه های بافته شده پلی پروپیلن ده محصول برتر استان هستند. همچنین محصولات تولیدی یا فرآوری شده در استان گیلان دارای مزیت نسبی برای صادرات محصولات زراعی و باغی (مرکبات، کیوی، زیتون، فندق، بادام، صیفی جات)، خشکبار (بسته بندی)، محصولات پروتئینی (گوشت قرمز، گوشت سفید و ماهی)، لبنیات، کلینگر، صنایع غذایی، مصالح ساختمانی، نساجی، شیشه و آینه، محصولات پلاستیکی و ملامین، مواد معدنی و کالاهای صنعتی، نخ و پنبه پلی استر، صنایع شیمیایی و سلولزی، ماشین آلات خط تولید کیک و کلوچه، مواد شوینده، انواع کالاهای بتنی، انواع لوله و اتصالات پی وی سی، چای سیاه، سبز و کیسه ای، انواع ساپورت های ارتوپدی و درمانی، رادیاتور و پکیج های گرمایشی و سرمایشی، قطعات خودرو، محصولات پزشکی و دارو و... می باشند.

کشورهای هدف صادراتی دارای اولویت محصولات و کالاهای تولیدی استان گیلان شامل کشورهای ترکیه، روسیه، جمهوری آذربایجان، عراق، گرجستان، قزاقستان، ترکمنستان، پاکستان، مجارستان، اوکراین، ارمنستان، امارات عربی، افغانستان، قطر، مالزی، عمان، لبنان، تونس، بحرین، قرقیزستان، بلاروس و تاجیکستان می باشند.

بخشی از شاخص های آماری توانمندی های اقتصادی استان در بخش صنعت از قرار ذیل است:

- * در گیلان ۳۱۰۸ واحد صنعتی با سرمایه گذاری ۷۸۰۰ میلیارد تومان و اشتغال ۸۸ هزار نفر وجود دارد.
- * ارزش افزوده بخش صنعت، معدن و تجارت استان ۲,۴ درصد از کل ارزش افزوده این بخش در کشور است.
- * تعداد ۱۱۸۲ طرح نیمه تمام و در دست اجرا با سرمایه گذاری بالغ بر ۱۶ هزار میلیارد تومان در گیلان در دست اجرا است.
- * وجود شهر صنعتی رشت به مساحت ۶۲۱ هکتار و ۳۶ شهرک و ناحیه صنعتی با مساحت ۱۸۳۱ هکتار و استقرار ۹۶۳ واحد تولیدی.

* استان گیلان در زمینه تولید برخی محصولات مهم صنعتی دارای جایگاه ویژه ای در کشور می باشد از جمله اینکه در حال حاضر میزان تولید سالیانه سیمان در استان حدود ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن، محصولات فولادی ۴ میلیون تن،

فولاد خام ۸۰۰ هزار تن که از این نظر گیلان جزو ۴ استان اول کشور می باشد و همچنین تولید انواع کاشی و سرامیک میزان تولید کارخانجات استان ۹ میلیون متر مربع است.

* در عین حال گیلان با ظرفیت تولید سالیانه بیش از ۱ میلیون و ۱۰۰ هزار تن میلگرد فولادی در میان ۶ استان برتر کشور در این نوع تولید قرار دارد. همچنین در تولید ورقهای فولادی این استان با دارا بودن ظرفیت تولید ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن در سال در بین ۵ استان برتر کشوری است.

* در حوزه تولید قطعات خودرو، استان گیلان با دارا بودن ۳۰ واحد تولیدی که شامل ۱۰ واحد بزرگ و ۲۰ واحد متوسط کوچک می شود جایگاه درخور توجهی در کشور دارد. عمده تولیدات این واحدها مشتمل بر دیسک و صفحه کلاچ، کمک فتر، قطعات جلوبندی، اجزاء الکترونیکی خودرو، اجزاء پلاستیکی خودرو و محصولات شیمیایی مرتبط بوده که این استان را به چهارمین استان برتر کشور در زمینه قطعه سازی خودرو تبدیل نموده است.

* استان گیلان دارای بیشترین میزان تولید محصولات دخانی در کشور بوده و در زمینه تولید محصولات دارویی، قطعات خودرو و محصولات نساجی جزو استانهای برتر کشور می باشد.

* تا پایان سال ۱۴۰۰، ۱۰۰ واحد معدنی در استان گیلان ثبت گردیده که ۴۵ معدن آن فعال و ۵۵ معدن غیر فعال می باشند که مقدار و ارزش تولیدات مواد معدنی معادن در حال بهره برداری استان به مقدار ۶۰۷۵ هزار تن و به ارزش ۶۶۶۰۸۹ میلیون ریال است. مواد معدنی مهمی همچون سنگ آهک، میکا، مارن، سیلیس، مرمیت، گابرو و سرب در کنار سایر مواد معدنی نظیر انواع سنگهای ساختمانی، شن و ماسه کوهی، سنگ لاشه و ... از آنها استخراج می گردد که ماده اولیه مورد نیاز در بسیاری از صنایع فعال استان می باشد. مقدار و ارزش تولیدات مواد معدنی معادن در حال بهره برداری استان به مقدار ۶۰۷۵ هزار تن و به ارزش ۶۶۶۰۸۹ میلیون ریال است.

* در زمینه تولید رادیاتور آلومینیومی با ظرفیت تولید سالیانه حدود ۱۳۶۰۰ هزار پره و داشتن سهم ۵۴٪ تولید کشوری و کسب رتبه اول کشوری نویدبخش تبدیل شدن این استان به یکی از قطبهای تولید این محصول در کشور می باشد.

* استان گیلان در حوزه صنایع چوبی و سلولزی با میزان تولید ۶۵۵ هزار مترمربع که به حدود ۹۰۰ هزار مترمربع بالغ شده، یکی از قطب های صنعت سلولزی کشور تبدیل شده؛ در این میان نکته جالب توجه اینکه در زمینه ایجاد صنایع تبدیل ضایعات محصولات کشاورزی به محصولات با ارزش صنعتی نظیر خمیر کاغذ، کاغذ تیشو، ظروف یکبار مصرف، تبدیل مرکبات به کنسانتره، صنایع نوین نساجی و صنایع معدنی از جمله ظرفیت های سرمایه گذاری استان است.

* در زمینه تولید محصولات نساجی و پوشاک نیز گیلان دارای ۲۴۰ واحد صنعتی کوچک، متوسط و بزرگ فعال بوده و عمده تولیدات این واحدها شامل الیاف پلی پروپیلن، انواع نخ پنبه ای، تاپس اکریلیک، پارچه پنبه ای، الیاف مصنوعی و انواع پوشاک است و در این حوزه استان گیلان جزء ۶ استان برتر محسوب می شود.

* در حوزه داروسازی، این استان از مهمترین استانها در کشور محسوب می شود، به گونه ای که اولین کارخانه تولید آنتی بیوتیک های ضد سرطان در خاورمیانه در گیلان راه اندازی گردید. همچنین وجود برخی واحدهای دارویی مطرح کشور در استان از جمله سبحان دارو، کاسپین تأمین، بهوزان و... استان گیلان را به قطب تولید انواع قرص، محلول های دارویی، شربت دارویی، ژل دارویی، انواع پماد، کرم و قطره های دارویی تبدیل نموده است.

* در زمینه تولید محصولات غذایی استان گیلان با توجه به قابلیت های فراوان بخش کشاورزی از استانهای مطرح کشور به شمار می آید. هم اکنون بیش از ۳۰۰ واحد صنعتی صنایع غذایی و تبدیلی بخش کشاورزی تولید و فرآوری چای، برنج، زیتون، فرآورده های لبنی، ماءالشعیر، آب معدنی، کنسروجات و... در زیر مجموعه سازمان صنایع و معادن

مشغول به فعالیت می‌باشند. همچنین گیلان از سالیان دور به عنوان قطب تولید شیرینی جات، به ویژه کیک و کلوچه در کشور محسوب می‌شده و توسعه صنایع مرتبط با این محصولات این استان را به قطب اصلی تولید و صادرات انواع کیک و کلوچه در منطقه تبدیل نموده است.

* در زمینه های تولید فرآورده های داروی گیاهی ۶ واحد تولیدی استان ۵۷۷۵ تن دارای ظرفیت تولید بوده، در تولید روغن نباتی ۱۷ واحد تولید ۹۷۰۰۰ تن تولید نموده و ۱۰ واحد تولید روغن موتور و روغن صنعتی ۶۵۴۶۰ تن تولید می کنند.

در همین راستا باید متذکر شد که تعداد واحدهای سردخانه ای در حال بهره برداری ۱۲ عدد با ظرفیت ۲۲۸۵۰ تن شامل ۱۸۵۰۰ تن بالای صفر درجه و ۴۳۵۰ تن زیر صفر درجه و ۱۶ واحد سردخانه در حال احداث به ظرفیت ۵۰۸۶۰ تن، شامل ۹۰۰۰ تن بالای صفر و ۴۱۸۶۰ تن دومداره. (سردخانه های دو مداره معمولاً ۲۵ درصد برای محصولات دام و طیور و شیلاتی می باشند) (اداره کل صنعت، معدن، تجارت استان گیلان)

بخش پنجم: ظرفیت ها و مزیت های استان در بخش گردشگری

استان گیلان به علت قرار گرفتن در جوار دریای خزر و نیز تنوع گسترده ای از جنگل های انبوه و قله مرتفع سلسله جبال البرز، دارای قابلیت های بسیاری برای جلب گردشگران داخلی و خارجی به خصوص گردشگران طبیعت گرا است. به دلیل وجود کوهستان ها و راه های صعب العبور، رودخانه های خروشان و دره های عمیق، امکان اجرای تورهای طبیعت گرد، ماجراجویانه و به دلیل وجود کوهپایه ها و راه های سهل العبور، امکان اجرای تورهای خاص پیاده روی در استان فراهم است.

روستاهای استان گیلان دارای توان محیطی بالا برای گسترش توریسم روستایی و نیز تغییر کارکردهای تک بعدی فعالیت کشاورزی به ترکیبی از فعالیتهای زراعی و غیرزراعی است. به علاوه روستاهای استان، واجد ظرفیت بالا در زمینه حضور و مشارکت روستاییان در اداره امور روستا و نیز گسترش فعالیتهای مکمل توسعه روستایی از راه مکان یابی برای ایجاد نواحی صنعتی می باشد.

به دلیل پراکندگی وسیع مناطق روستایی و همچنین وجود روستاهای کوهپایه ای، روستاهای مجاور باغ های چای و مرکبات، روستاهای مجاور آبگیرها، رودخانه ها، تالاب ها و سواحل دریای خزر و نیز روستاهای واقع در ارتفاعات، امکان راه اندازی توریسم روستایی و اجرای تورهای گردشگری روستایی موجود است. از سوی دیگر وجود سواحل طولانی دریای خزر و نیز رودخانه ها و آبشارهای پرآب، موقعیت مناسبی برای توسعه توریسم دریایی، اجرای تورهای دریا و همچنین تورهای گردشگری، ماهیگیری و به علت وجود حیات وحش متنوع، قابلیت اجرای تورهای شکار نیز مهیا است.

به علت وجود تنوع فرهنگی و نیز آثار تاریخی، امکان اجرای تورهای علمی، تحقیقاتی و فرهنگی و به دلیل وجود آب و هوای معتدل، امکان جلب گردشگران مناطق غیرمعتدل نیز فراهم است.

مناطق روستایی استان گیلان، با ایجاد مراکز بازاری و انجام عملیات مبادله محصولات، همواره نقش مهمی در تأمین نیازهای اقتصادی و اجتماعی مناطق اطراف خود داشته است. در بازارهای هفتگی روستایی استان که در یکی از روزهای هفته برگزار می شود، روستاییان نزدیک به شهرها و دیگر نقاط روستایی، اقدام به خرید و فروش محصولات مورد نیاز و همچنین محصولات تولیدی خود می کنند. بازارهای هفتگی، عامل اصلی برقراری ارتباط محکم بین شهرها و روستاهای منطقه می باشد.

در حال حاضر استان گیلان دارای ۱۱۶۵ طرح گردشگری فعال بوده که عبارتند از ۷۹ هتل، ۲۰ هتل آپارتمان، ۷۱ مجتمع گردشگری، ۴۵ مهمانپذیر، ۱۹۶ پذیرایی بین راهی، ۷۵۴ مسافر کاشانه

نکته جالب توجه اینکه استان گیلان براساس آمار و گزارش های وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، با حضور بیش از ۱۵ میلیون گردشگر در طول سال یکی از پنج قطب اصلی گردشگری کشور محسوب می شود که در تمام طول سال به ویژه ایام تعطیلات نوروزی و تابستان با انبوهی از مسافرین مواجه است. (اداره کل میراث فرهنگی، میراث فرهنگی، گردشگری استان گیلان)

بخش ششم: ظرفیت ها و مزیت های تجاری - خدماتی استان گیلان:

- ۱- برخورداری از شبکه وسیع مؤسسات مالی، پولی و اعتباری (دولتی و خصوصی)
- ۲- امکان تأسیس بانک و مؤسسات مالی خارجی در منطقه آزاد انزلی
- ۳- وجود تشکل های دولتی و خصوصی در حوزه خدمات بازرگانی و اقتصادی نظیر اتاق بازرگانی و صنایع و معادن، خانه صنعت، انجمن مدیران صنایع و ...
- ۴- وجود دو اداره گمرک در انزلی و یک اداره در بندر آستارا و همچنین گمرک فرودگاه رشت
- ۵- فعالیت دو بندر انزلی و کاسپین به همراه بندر آستارا در استان گیلان
- ۶- برخورداری از سیلوها، انبارهای روباز و مسقف و سردخانه های مناسب
- ۷- وجود مرکز خدمات سرمایه گذاری و شرکت های مدیریت صادرات در استان
- ۸- بهره مندی از مراکز تجاری بزرگ در منطقه آزاد انزلی و شهرهای دیگر استان
- ۹- امکان واگذاری زمین برای سرمایه گذاری فعالیتهای اقتصادی
- ۱۰- ارائه تسهیلات برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی در بخشهای مختلف اقتصادی
- ۱۱- عرضه خدمات مشاوره ای، پشتیبانی و مساعدت در راستای اخذ مجوزهای لازم
- ۱۲- فعالیت تالار بورس رشت و تالار بورس کالا در منطقه آزاد انزلی
- ۱۳- وجود مرکز نمایشگاهی منطقه آزاد انزلی
- ۱۴- بهره مندی از قوانین و مقررات منطقه آزاد انزلی جهت هر گونه فعالیت و سرمایه گذاری خارجی و داخلی
- ۱۵- وجود منابع معدنی و نیمه صنعتی
- ۱۶- ایجاد تسهیلات لازم در ترانزیت، حمل و نقل داخلی-خارجی کالاهای تولیدی، نیمه ساخته و مواد خام
- ۱۷- فراهم نمودن زمینه مناسب جهت همکاری تشکل های دولتی و خصوصی در حوزه خدمات بازرگانی و اقتصادی نظیر اتاق بازرگانی و صنایع و معادن، خانه صنعت، انجمن مدیران صنایع و اتحادیه بازرگانان با سرمایه گذاران. (اداره کل صنعت، معدن، تجارت استان گیلان)

بخش هفتم: ظرفیت ها و مزیت های منطقه آزاد انزلی در گیلان

۱-۷-۳: تعریف مناطق آزاد تجاری و صنعتی

مناطق آزاد محدوده‌های جغرافیایی است که با هدف حمایت از صنعت داخلی و تسهیل واردات، صادرات و ترانزیت کالا غالباً در نزدیکی مرزها و مبادی گمرکی ایجاد شده و دارای قوانین و تشریفات گمرکی محدود و ساده‌تری نسبت به سرزمین اصلی می باشند. این محدوده‌ها از شمول بسیاری از قوانین سرزمین اصلی خارج می باشند و به دلیل تسهیلات، امکانات، معافیت‌ها و امتیازهای در نظر گرفته شده برای آنها، می‌توانند بستر مناسبی را برای تولیدکنندگان کالاهای صادراتی، بازرگانان و فعالان صنعت ترانزیت ایجاد کنند.

تمرکز اصلی در توسعه این مناطق، بر تشویق صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی، جذب سرمایه و فناوری‌های خارجی، تقویت کانال‌های ترانزیتی و تقویت جایگاه کشور در عرصه تجارت بین‌الملل است.

مزایای سرمایه‌گذاری و فعالیت در مناطق آزاد تجاری و صنعتی ایران از قرار ذیل می باشد:

مدیریت هر منطقه آزاد بر عهده یک سازمان واحد، تحت عنوان سازمان منطقه آزاد است و همین موضوع باعث می‌شود شرایط و روند سرمایه‌گذاری و تأسیس کسب و کار، در مناطق آزاد ایران بسیار سریع‌تر و ساده‌تر از سرزمین اصلی باشد. از سویی، به عنوان برخی از مزایای سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد ایران می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

(۱) امکان ثبت و مالکیت صد درصدی شرکت توسط افراد یا شرکت‌هایی با تابعیت غیر ایرانی

(۲) آزادی کامل در ورود و خروج سرمایه و سود حاصل از فعالیت‌های اقتصادی

(۳) دسترسی لجستیکی ویژه به کانال‌های ترانزیتی آسیا و اروپا

(۴) معافیت گمرکی و تشریفات ساده‌تر در واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات تولید

(۵) معافیت گمرکی و تشریفات ساده‌تر در صادرات و بازصادرات کالا

(۶) معافیت از پرداخت مالیات بر درآمد و دارایی‌ها به مدت ۲۰ سال از زمان تأسیس

(۷) سادگی در صدور روادید برای اتباع خارجی مشغول به کار در این مناطق

(۸) تبعیت از قوانین کار مخصوص مناطق آزاد تجاری و صنعتی

(۹) بهره‌مندی از خدمات بانکی و پولی انعطاف‌پذیر و مبادلات ارزی آسان از طریق بانک‌های ایرانی و شعب آنها در منطقه و کشورهای خارجی

کیش، قشم، چابهار، ارس، انزلی، اروند، ماکو و شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)، در حال حاضر هشت منطقه آزاد تجاری-صنعتی ایران را تشکیل می‌دهند.

علاوه بر کلیات و اهداف کلان یاد شده، هر یک از این مناطق، با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی، اقلیمی و اجتماعی، اهداف و مأموریت‌های مخصوص به خود را دنبال می‌کنند که در صفحه اختصاصی هر منطقه قابل مشاهده است.

۲-۷-۳: تاریخچه و روند شکل‌گیری منطقه آزاد انزلی

منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی اهدافی نظیر: «عمران و آبادانی و ارائه خدمات عمومی، رشد و توسعه اقتصاد، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، تشویق تولید و صادرات کالا، ورود و حضور فعال در بازارهای منطقه ای و جهانی، جذب فناوری‌های جدید و انتقال علم و دانش فنی به عوامل تولید داخلی همسو با توسعه علمی و فناوری جهانی، تسریع در فرایندهای تجاری، اقتصادی و فناوری(کاتالیزور) با ایجاد بستر

مناسب جهت انجام آزمایشی طرح ها و تعمیم آن به سرتاسر کشور» که رسالت تعامل فعال با جهان؛ منطبق با سند چشم انداز بیست ساله کشور را دنبال می نماید.

بر اثر تحولات صورت گرفته پس از فروپاشی شوروی و در پی تغییر و تحولات ساختاری روابط بین الملل منطقه قفقاز و کشورهای حاشیه دریای خزر در معادلات منطقه ای و جهانی دارای اهمیت ویژه ای شد؛ امری که با دوران پس از جنگ تحمیلی در ایران و آغاز عصر سازندگی کشور همزمان گردید، عصری که ایران به دنبال ورود به اقتصاد جهانی و اخذ سرمایه و به تبع آن دانش و تکنولوژی جدید بود؛ هدفی که دولت وقت با ایجاد مناطق آزاد کشور در پی تحقق آن بود. براین اساس پس از سفر رییس جمهوری وقت به شهرستان انزلی و با توجه به خواست همگانی و طبق مصوبه هیأت دولت در سال ۷۵ منطقه ویژه اقتصادی بندرانزلی در دو بخش جداگانه تعیین گردید و در سال ۸۲ منطقه ویژه اقتصادی انزلی به منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی ارتقاء پیدا کرد و در سال ۸۳ نیز اساسنامه سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی مورد تصویب هیأت وزیران قرار گرفت و محدوده آن نیز در سال ۸۴ از طرف هیأت وزیران تعیین و ابلاغ شد که بر اساس آن منطقه آزاد انزلی در سه بخش و محدوده مجزای بندری؛ اداره کل بنادر و کشتیرانی استان، شهرک صنعتی انزلی و محدوده منطقه ویژه اقتصادی سابق انزلی با مساحت ۳۲۰۰ هکتار خشکی و تا عمق ۲ کیلومتر از دریا در طول ۲۰ کیلومتر از حاشیه دریای خزر را شامل شد.

از اردیبهشت ۱۳۹۳ تا بهمن ماه ۱۳۹۸ محدوده این منطقه به ۹۴۰۰ هکتار افزایش پیدا کرد که علاوه بر تالاب بوجاق، فرودگاه بین المللی سردار جنگل را نیز شامل می گردید، که طی این مدت ابتدا به ۸۶۰۹ هکتار و در نهایت در سال ۱۳۹۸، به ۲۲۵۰ هکتار کاهش پیدا کرد. گرچه با موافقت دولت و مجلس شورای اسلامی محدوده این منطقه به بیش از ۱۰ هزار هکتار بالغ می شود؛ اما این لایحه جهت اعمال نیازمند تصویب در مجمع تشخیص مصلحت نظام است. (www.anzalifz.ir)

۳-۷-۳: مزایا و مشوق های واردات کالای تجاری از طریق گمرک منطقه آزاد انزلی

* طبق مصوبه هیأت محترم دولت، کلیه کالاهای دارای سود بازرگانی از مسیر گمرک منطقه آزاد انزلی ترخیص شده معادل ۱۵ درصد سود بازرگانی حقوق ورودی آن کالاها به عنوان عوارض توسط مناطق آزاد وصول می گردد و این عوارض طبق توافق با صاحبان کالا و براساس مبدأ حمل، ارزش و نوع کالا قابل کاهش می باشد به نحوی که این کاهش می تواند برای تجار توجیه اقتصادی و سود داشته باشد.

* معافیت ۳ ماهه از هزینه انبارداری کالاهای تجاری که به صورت کانتینر وارد انبار گمرک گلشن می شود

* اخذ ضمانتنامه بانکی از محل عوارض سهم سازمان به صورت ۳ الی ۵ ماه

* استفاده از معافیت مالیات بر ارزش افزوده در زمان ترخیص کالا معادل ۱۵ درصد کاهش سود بازرگانی توسط گمرک مستقر

* دسترسی سهل و آسان به انواع وسایل نقلیه باری اعم از تریلر و کامیون جهت حمل کالا و کانتینر در بندر انزلی به نقاط کشور

* امکان استفاده از رویه ترانزیت خارجی و کارنه تیر جهت حمل کالا به گمرکات گلشن و انزلی

* حضور نماینده استاندارد در منطقه جهت تسهیل و تسریع در انجام عملیات استاندارد کالا

* امکان کاهش تخفیف عوارض سازمان در زمان ترخیص از زمان سند ترخیص، بدون فرآیند وصول و استرداد

* همیاری و همکاری با تجار در رفع موانع و مشکلات احتمالی توسط تیم گمرکی و بازاریابی سازمان

* تسهیل و تسریع در ترخیص کالا توسط گمرک و عدم متروکه شدن کالا

- * مزایای واردات کالا جهت عرضه در حوزه مسافری
- * ورود کالا بدون ثبت سفارش به حوزه غرفه های تجاری
- * اخذ عوارض مناسب حداقل ۲ الی ۱۰ درصد ارزش سیف
- * محاسبه عوارض با حداقل ارزش کالا
- * ترخیص کالا در سریعترین زمان ممکن بدون بروکراسی اداری
- * ترخیص کالا بدون داشتن کارت بازرگانی و صرفاً با مجوز فعالیت
- * امکان خرید کالا با قیمت بسیار مناسب و کمتر از داخل کشور با استفاده از معافیت مسافری و اخذ کارت سبز مسافری
- * معاف از مالیات بر ارزش افزوده در ترخیص کالا
- * معاف از مالیات مستقیم برای فعالیت در مجتمع های تجاری
- * دسترسی به انبار کانتینری و در اختیار قرار گرفتن کالا با کانتینر بعد از ترخیص و انتقال کالا به میزان مورد نیاز به غرفه ها
- * ترخیص کالا با حداقل اسناد گمرکی (www.anzalifz.ir)

۴-۷-۳: مهمترین ظرفیت ها و فرصت های منطقه آزاد انزلی در توسعه مناسبات تجاری استان

منطقه آزاد انزلی با دارا بودن مزایا و معافیت های متنوع که نزدیک به رژیم های حقوقی حمایت از سرمایه گذاران در سطح بین المللی است، یکی از مزایای منحصر به فرد استان گیلان برای جذب و حضور سرمایه گذاران خارجی محسوب می شود. اساساً در ارزیابی های بین المللی انتخاب یک منطقه از استانی خاص در هر کشوری توسط دولت آن کشور، مبین ظرفیت ها و توانمندی های آن استان در معادلات اقتصادی و تجارت منطقه ای و بین المللی قلمداد می گردد. در همین راستا وجود منطقه آزاد به عنوان یک سازوکار معافیت گمرک پایه، مزیتی مضاعف بر مزایا استان بوده چراکه استان گیلان ظرف دو دهه اخیر اقدام به ایجاد یک بندر جدید، طرح توسعه اصلی ترین بندر خود و تغییر کاربری بندر آستارا به تجاری نموده، در عین حال نه تنها استان به شبکه بزرگراهی کشور که به پایتخت ایران وصل می شود متصل شده بلکه شاهد اتصال مرکز استان به شبکه ریلی ایران هستیم. به این زیرساخت ها باید طرح توسعه فرودگاه بین المللی رشت را نیز اضافه کرد.

در ادامه مسیر پیش گفته با گذشت حدود ۲۶ سال از تولد منطقه ویژه اقتصادی انزلی در معادلات اقتصادی استان و گذر از عمر ۱۶ ساله تبدیل آن به منطقه آزاد انزلی، باید تصریح کرد ظرف بیش از دو دهه فعالیت این عنصر مهم از زیرساخت های حقوقی-گمرکی در همکاری های اقتصادی منطقه ای، ادبیات و مفاهیم مترتب بر آن به یک فرهنگ مقبول در سطح استان تبدیل شده و ظرف سالهای اخیر تلاش های مضاعفی جهت ایفای نقش موثر در مسیر توسعه مناسبات و تنوع بخشی به بسته کالاهای صادراتی کشورمان ایفا کرده و با اتصال منطقه آزاد انزلی به خط ریل سراسری، بهره برداری از اسکله رو رو، و افزایش محدوده جغرافیایی آن به اراضی فرودگاهی رشت و شهرکهای صنعتی سپیدرود رشت، ضیابر صومعه سرا و خمیران انزلی، و بهره مندی از زیرساخت هایی همچون مجتمع بندری کاسپین با پس کرانه مناسب چند صدهتکاری، مرکز برگزاری نمایشگاهی و مجتمع های تجاری متعدد در کنار امکانات تفریحی-گردشگری-ورزشی مناسب؛ در افق پیش روی مناسبات ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا نخستین منطقه آزاد شمال ایران نقش بیشتری در گسترش مناسبات کشورمان با اتحادیه مزبور برعهده خواهد داشت.

(www.anzalifz.ir)

بخش هشتم: توانمندی های اتاق بازرگانی گیلان در ارتباط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا

۱-۸-۳: اهداف و برنامه ها

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی گیلان به منظور فراهم آوردن موجبات رشد و توسعه اقتصادی کشور در دامنه فعالیت های اتاق اعم از صدور کارت عضویت و بازرگانی، صدور گواهی مبدأ، تأمین نیازمندی های قانونی بنگاه های اقتصادی و حل مشکلات در قالب کمیسیون ها و دبیرخانه شورای مرکزی دولت و بخش خصوصی، هیأت های حل اختلاف مالیاتی و تأمین اجتماعی مرکز داوری و آموزش اعضاء و پرسنل در سطوح مختلف در قالب برگزاری دوره های آموزشی، سمینارها، کارگاه ها و همایش ها و کمک به فرآیند صادرات به عنوان یکی از قدیمی ترین اتاق های بازرگانی ایران، در راستای رسالت تاریخی، ملی و بین المللی خود همسو با برنامه اتاق های بازرگانی جهان، استیفای حقوق قانونی فعالان اقتصادی و چالاک نمودن نقش پارلمان بخش خصوصی در فرآیند تصمیم سازی های ملی و منطقه ای را مأموریت اصلی خود قلمداد می کند. این مأموریت خطیر نیازمند ساماندهی سازنده، همراه با کیفیتی ممتاز است. لذا خط مشی کیفیت اتاق در راستای ارتقای جایگاه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی گیلان در سطح ملی و جهانی برای تحقق اهداف کلان ترسیم و خدمات خود را بر اساس استاندارد مدیریت کیفیت ISO 9001:2015 با به کارگیری آخرین استانداردها و دانش فنی و مدیریتی به روز، ارایه می نماید و بهبود مستمر اثر بخشی سیستم های مدیریتی و کاهش ریسک ها و استفاده بهینه از فرصت ها همچنین تأمین رضایت مشتریان را از مهمترین اهداف خود می داند.

۲-۸-۳: اقدامات اتاق بازرگانی گیلان جهت توسعه روابط اقتصادی با کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا

استان های مرزی در صادرات به کشورهای همسایه همواره پیشرو و فعال بوده اند و در عرصه ایجاد پیوند اقتصادی و توسعه صادرات غیرنفتی و جذب سرمایه گذارهای خارجی نیز همیشه نقش آفرین بوده و می باشند. در همین راستا از روزهای نخست تشکیل اتحادیه اقتصادی اوراسیا، تجار و صادرکنندگان اتاق های بازرگانی شمال کشور با محوریت اتاق گیلان، موضوع درخواست عضویت ایران در این اتحادیه را از دولت و کمیسیون های مشترک همکاری های اقتصادی و تجاری ایران و روسیه را مطالبه و با پیگیری های کمیسیون و اتاق مشترک دو کشور ایران به عضویت آن درآمد.

تلاش های زیادی برای استقرار دبیرخانه اوراسیا در استان گیلان انجام گرفت، اما به دلیل اینکه بسیاری از تصمیمات باید در سطح ملی و کشوری اتخاذ گردد، این امر میسر نگردید و به ایجاد میز دبیرخانه اوراسیا در حوزه نظارت گمرکات استان و تشکیل کارگروهی به همین نام در منطقه آزاد انزلی به منظور هم افزایی نهادهای بخش دولتی و خصوصی استان در مسیر بهره برداری حداکثری از فرصت ها، ایجاد هماهنگی میان نهادهای و برون رفت از چالش های پیش روی منجر گردید. استان گیلان در این راستا فعالیت هایی را در خصوص بهره مندی از مزایای عضویت در این اتحادیه انجام داده است. یکی از اهداف اصلی عضویت در این اتحادیه استفاده از تعرفه های ترجیحی است. بر اساس گزارش اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی استان گیلان از زمان شروع اجرای موافقتنامه اتحادیه اوراسیا بیش از ۱۰۰ هزار فرم «CT3» از سوی ایران برای تجار و بازرگانان جهت بهره گیری از مزایای تعرفه ترجیحی صادر شده است که از این مقدار بیش از ۸۰ هزار فرم «CT3» توسط اتاق بازرگانی گیلان صادر شده است. آماری که مبین عملکرد موفق استان نسبت به سایر استان ها بوده و ثابت می کند تجار و بازرگانان استان گیلان بیشترین بهره مندی و نقش را در مسیر استفاده حداکثری از چنین ظرفیت و فرصت همکاری اقتصادی بین المللی ایفا کرده اند. در همین

راستا اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی استان با مسئولین مربوطه در آستراخان روسیه در قالب جلسات کاری متعدد اقدام به تشکیل کارگروه مشاوره در آستراخان جهت ارائه خدمات مشاوره ای به فعالین اقتصادی کشورمان نموده است.

برهمن اساس و با عنایت به اینکه تکمیل زیرساخت های لازم جهت هر گونه فعالیت اقتصادی، الزامی حیاتی است مجموعه نهادهای استان گیلان طرح های متنوعی را در دستور کار خود قرار داده اند که مهمترین آنها از قرار ذیل است:

(۱) «تکمیل راه آهن رشت-بندر کاسپین»، «ساخت راه آهن رشت-آستارا»، «فعالیت کشتی های رو-رو» و «به کارگیری کانتینرهای یخچال دار» در دریای خزر می توانند به عنوان زیرساخت های لازم، نقش بسیار مؤثری در توسعه روابط اقتصادی با کشورهای عضو این اتحادیه ایفا نمایند. موضوعی که در سفر اسفندماه ۱۴۰۰ رییس جمهور به استان بر لزوم سرعت بخشی در تکمیل طرح های زیرساختی حوزه های ترانزیتی استان تصریح شد و امید می رود تا بهار سال ۱۴۰۲ و در گام نخست از این طرح بزرگ ملی، شاهد اتصال بندر کاسپین به خط ریل سراسری باشیم.

(۲) از سال ۹۷ تاکنون استانداری گیلان با هماهنگی و همکاری اتاق بازرگانی و سازمان صمت برای کارکنان دولت، تاجار و بازرگانان «دوره های آموزشی در خصوص توافقنامه اوراسیا» برگزار نموده و همچنین با تشکیل «کارگروه مشترک با همتایان خارجی برای رفع موانع احتمالی» و با حضور سازمان صمت، اتاق بازرگانی و منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی جهت برپایی نمایشگاه واقعی و مجازی مشترک با کشورهای عضو اتحادیه برای معرفی محصولات و روش های جدید بازاریابی و ورود به بازارهای جامعه هدف، در دستور کار قرار گرفت.

(۳) منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی به عنوان تنها منطقه آزاد شمال کشور در سال های اخیر با سرعت در حال توسعه و ایجاد فرصت ها و مزیت های جدید سرمایه گذاری است، منطقه ای که یکی از مهمترین فرصت ها و مزیت های توسعه همکاری اقتصادی بین المللی در استان محسوب می شود. منطقه آزاد انزلی با توجه به وجود معافیت های گمرکی و مالیاتی و سایر تمهیدات قانونی می تواند در تقویت نقش استان گیلان در «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» و در توسعه مناسبات تجاری و اقتصادی با کشورهای عضو این اتحادیه نقش مؤثری داشته و به عنوان هاب لجستیکی ارتباطات موضوع این موافقتنامه عمل نماید.

(۴) تشکیل میز اوراسیا و کارگروه فنی مرتبط با همکاری های اقتصادی اوراسیا در استان گیلان با عضویت ۱۳ دستگاه مرتبط و بررسی موضوعات مختلف و ایجاد هماهنگی های بین دستگاهی در راستای کمک به چگونگی بهره مندی فرصت اوراسیا در کشور.

(۵) پیگیری و اقدامات مؤثر اتاق بازرگانی استان گیلان برای تهیه فرم A

(۶) برگزاری دوره های آموزشی در خصوص ابعاد مختلف توافقنامه اوراسیا برای کارکنان دولت، تاجار و بازرگانان، توسط سازمان صمت با همکاری اتاق بازرگانی استان.

(۷) تشکیل کارگروه فعال سازی کریدور شمال جنوب با مشارکت اتاق بازرگانی گیلان، مناطق آزاد انزلی، چابهار، ویژه لوتوس و فعالین اقتصادی هندی و روسیه

(۸) انعقاد تفاهمنامه مابین منطقه آزاد انزلی و منطقه ویژه لوتوس آستراخان و اوکائو قزاقستان جهت تسهیل و توسعه مراودات تجاری

(۹) ایجاد مسیر جدید تجاری مابین ایران و چین، توسط سازمان منطقه آزاد انزلی که با همکاری اتاق بازرگانی استان مشغول فعالیت است

۱۰) در خصوص روند توانمندسازی استان‌ها برای توسعه مراودات همه‌جانبه با کشورهای همسایه لازم به ذکر است که استان گیلان با استفاده از ظرفیت تفاهم‌نامه تجاری «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» و توانمندی بخش خصوصی و اتاق بازرگانی استان مبادرت به انجام مراودات گسترده‌ای با کشورهای همسایه، علی‌الخصوص با استان‌های جنوبی روسیه نموده که می‌توان به اعزام هیأت‌های تجاری استان و کشور به روسیه و بالعکس فعالین اقتصادی آن کشور به گیلان و سایر استانهای کشورمان اشاره کرد. در همین راستا، اقدامات و برنامه‌های استان برای توسعه با همسایگان با اولویت کشورهای فدراسیون روسیه، جمهوری آذربایجان، جمهوری قزاقستان و جمهوری ارمنستان به شرح ذیل است:

الف) فدراسیون روسیه:

استان گیلان دارای رابطه دیرینه و تاریخی با روسیه بوده به حدی که ۴۰۰ سال پیش در آستراخان «سرای گیلانیان» وجود داشته است. عمده رابطه گیلان با مناطق جنوبی روسیه با استان‌های آستراخان، ولگاگرد، ساراتوف و جمهوری‌های داغستان و کالمیکیا می‌باشد. استان گیلان سهم بسزایی در رشد مبادلات تجاری بین دو کشور برعهده داشته، موضوعی که در آمار مبادلات تجاری کشورمان قابل استناد است.

در راستای توسعه روابط استان گیلان و آستراخان در ۲۵ سال اخیر استانداران وقت به تناوب از استان‌های یکدیگر بازدید و توافقنامه‌هایی را امضاء نموده اند که بخش‌هایی از آنها اجرا شده و برخی از بندهای آنها در حال اجرا است. بی‌تردید افتتاح و شروع به فعالیت «سرای تجاری ایرانیان در آستراخان» در آبان‌ماه سال ۱۳۹۶ با حضور مقامات عالی‌رتبه جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه بعد از یکصد سال غیر فعال بودن، نقطه عطفی در عملیاتی نمودن روند ارتقای سطح روابط اقتصادی و تجاری ایران و روسیه محسوب می‌شود؛ امری که توسط اتاق بازرگانی گیلان با حمایت و پشتیبانی استانداری گیلان انجام گرفت.

از سوی دیگر در راستای تحکیم روابط دوستی ایران و روسیه، «مجسمه عمرخیام» در مرداد ۱۳۹۵ با حضور استانداران وقت گیلان و آستراخان در شهر آستراخان نصب گردید. این مجسمه برنزی ۴/۵ متری که توسط اتاق بازرگانی گیلان و پشتیبانی استانداری گیلان ساخته شده از نمادها و یادگارهای فرهنگی استان گیلان در روسیه می‌باشد.

در این میان و در تاریخ ۸ اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۳ شهرهای رشت و آستراخان براساس موافقتنامه‌ای خواهرخواندگی خود را اعلام نمودند. در چارچوب این موافقتنامه، یکی از بلوارهای شهر رشت به نام «آستراخان» نامگذاری شده است. با توجه به شرایط شیوع کروناویروس و اعمال محدودیت کشورها برای پذیرش و اعزام هیأت، جلسات کاری متعددی میان مسئولین استانی با طرف روس خود به صورت ویدئوکنفرانس برگزار شد و از بهار سال ۱۴۰۱ و با کاهش میزان همه‌گیری بیماری کرونا، استمرار و گسترش برگزاری جلسات و مذاکرات حضوری و همکاری نمایشگاهی در دستور کار قرار گرفت.

ب) جمهوری قزاقستان:

برپایی نمایشگاه بزرگی از محصولات ایرانی در شهر آکتائو مرکز استان مانگیستائو با محوریت استان گیلان در اوایل دهه ۷۰ شمسی نخستین سابقه همکاری استان گیلان با این کشور است. سفر هیأتی از تجار و هنرمندان گیلانی به آکتائو در تابستان ۱۳۸۴ جهت شرکت در جشنواره تجاری، اقتصادی و فرهنگی «خزر دریای دوستی» دیگر اقدام استان در این راستا ارزیابی می‌شود.

از سوی دیگر طی سال‌های ۱۳۸۶، ۱۳۹۳ و ۱۳۹۶، به ترتیب مراد عبدلرحمانوف معاون وقت استاندار مانگیستائو، امیربیگ تولیگنف مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی آکتائو و کریم کوکرکیایف استاندار ژامبیل در رأس هیأت‌های اقتصادی از استان گیلان دیدار کرده و با مدیران استانی به بحث و تبادل نظر پرداختند.

در این میان منطقه آزاد انزلی اقدام به انعقاد تفاهمنامه همکاری و راه اندازی کریدور چین-قزاقستان-ایران با همکاری کشور مزبور نموده که فصل جدیدی در روابط استان با جمهوری قزاقستان ارزیابی می شود.

ج) جمهوری ارمنستان:

سفر رسمی دکتر محمدعلی نجفی استاندار وقت گیلان و هیأت همراه به جمهوری ارمنستان به دعوت استاندار آراغات در اسفند ماه ۱۳۹۴ نخستین همکاری بلندپایه مسئولین گیلانی با جمهوری ارمنستان بعد از استقلال آن کشور بود و این در حالی است که استان گیلان به دلیل دارا بودن جمعیتی از ارامنه، از سابقه خوبی در روابط اجتماعی و اقتصادی با مردمان آن کشور برخوردار می باشد.

بعد از این سفر، آرتاشس تومانیان سفیر جمهوری ارمنستان در ایران و گاریک سرکیسیان استاندار آراغات و هیأت همراه به ترتیب در خرداد ۱۳۹۶ و شهریور ۱۳۹۷ از استان گیلان بازدید به عمل آوردند.

تشکیل «کارگروه توسعه روابط اقتصادی استان گیلان و ارمنستان» با حضور جمعی از فعالین اقتصادی استان با دبیری اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی گیلان و امضای یادداشت تفاهمنامه همکاری فی مابین اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان گیلان و اتاق صنایع و بازرگانی ایروان به همراه سفر چندین هیأت تجاری و اقتصادی از اتاق بازرگانی استان گیلان به کشور ارمنستان و پذیرش هیأت‌های تجاری و اقتصادی از جمهوری ارمنستان، در کنار تهیه و تدوین کتابچه آشنایی با گیلان به دو زبان فارسی و روسی، مذاکره با طرف ارمنی برای تجهیز غرفه گیلان شناسی در مسجد کبود ایروان و صادرات چای از استان توسط تجار ایرانی به ارمنستان از دیگر اقدامات استان گیلان طی این مدت محسوب می شود. (اتاق بازرگانی گیلان)

بخش نهم: معرفی ظرفیت های گمرکات استان گیلان

گمرکات گیلان در طول تاریخ همواره به عنوان دروازه ورود به اروپا و شاه‌رگ اتصال شمال به جنوب کشور محسوب شده، گمرک ایران سازمانی دولتی زیرمجموعه وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور از نقش محوری و هماهنگ‌کننده در مبادی ورودی و خروجی کشور برخوردار می باشد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور-ترانزیت- کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است و با همگامی و اجرای برنامه‌های کلان گمرک ایران با ارائه بهترین و مناسب‌ترین خدمات به تجار و بازرگانان همواره یکی از گمرکات پیشرو در ارائه رویه‌های نوین تشریفات گمرکی و مکانیزاسیون بوده است.

هر یک از استانهای کشور دارای گمرکات مختلفی می باشند که برای ترخیص کالاهای مشخصی انتخاب شده اند. از آنجایی که استان گیلان در جوار دریای خزر قرار دارد با دارا بودن منطقه آزاد تجاری صنعتی از ظرفیت و مزیت های قابل توجهی در حوزه های گمرکی برخوردار است.

تعداد و نام گمرکات استان به ترتیب بیشترین فعالیت با در نظر گرفتن تمام رویه ها عبارتند از:

الف) ستاد نظارت گمرکات استان گیلان و اداره کل گمرک بندرانزلی مستقر در بندرانزلی

ب) اداره کل گمرک آستارا شامل گمرک منطقه ویژه

ج) گمرک حسن رود، مستقر در منطقه آزاد انزلی

خ) گمرک امانات پستی رشت مستقر در اداره کل پست رشت

د) گمرک امانات پستی انزلی مستقر در اداره پست بندرانزلی

در سالهای اخیر ستاد نظارت گمرکات استان گیلان به لحاظ رشد قابل توجه مبادلات تجاری با کشورهای حاشیه دریای خزر و اوراسیا که ناشی از افزایش امکانات زیرساختی و شاخص های اقتصادی و راه اندازی پروژه عظیم مجتمع بندری کاسپین به عنوان یک بندر نسل سوم، در کنار افزایش مبادی ورودی و خروجی رسمی از دو مرز به پنج مرز (ریلی آستارا، منطقه آزاد حسن رود (کاسپین)، منطقه ویژه آستارا، منطقه آزاد بندر انزلی و مرز ریلی راه آهن رشت) و همچنین فعال بودن چندین مرکز تجاری با حدود ۳۰۰۰ واحد صنعتی بزرگ و ارائه خدمات به ۱۵۰۰۰ خودرو با پلاک منطقه آزاد؛ افزایش انبارهای اختصاصی تحت کلید گمرک؛ توسعه نقش فعال در مسیر تأمین کالاهای اساسی به ویژه غلات و روغن، و پهلوی گرفتن کشتی های حامل کالاهای تجاری و اساسی و مواد اولیه کارخانجات کشور با در نظر گرفتن موافقتنامه های صورت گرفته فی مابین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و موافقتنامه های سازمان همکاری اقتصادی اکو؛ اتصال راه آهن رشت به بندر کاسپین و قرار گرفتن در کریدور شمال جنوب و در نتیجه افزایش حجم صادرات و واردات از مبادی رسمی کشور در استان گیلان به ویژه بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی نقشی اساسی ایفا می کند که از ثمرات آن رشد ارائه خدمات گمرکی به میزان چند برابر سالهای گذشته بوده است.

۱-۹-۳: گمرک آستارا

در حال حاضر اداره کل گمرک آستارا به عنوان بزرگترین گمرک زمینی شمال کشور و بال غربی (زمینی) کریدور شمال جنوب؛ علاوه بر ارائه خدمات مختلف گمرکی، در زمینه امور مسافری نیز فعالیت می نماید. بیشترین حجم صادرات استان نیز از این گمرک به جمهوری آذربایجان، روسیه و دیگر کشورها صادر می گردد. قدمت ساختمان گمرک آستارابه حدود ۱۰۰ سال قبل برمی گردد. محصولات کشاورزی، سیمان، گچ، انواع شوینده ها، انواع مواد

غذایی، محصولات شیمیایی، پارچه ها، صنایع دستی، فرشها، موکت، انواع لباس، کیف و کفش، مصالح ساختمانی، مصنوعات پلاستیکی، انواع کالاهای صنعتی، تمامی مصنوعات فلزی از جمله مهمترین کالاهای عبوری از این مسیر گمرکی است.

برخی از فعالیتهای صورت گرفته در گمرک آستارا:

- ۱- ارتقاء گمرک آستارا به اداره کل گمرک آستارا
- ۲- اجرای طرح آسیکودا (نگار)
- ۳- ایجاد اتوماسیون اداری و دبیرخانه سیستمی
- ۴- افزایش میزان صادرات، واردات، ترانزیت و درآمد
- ۵- تفویض اختیارات تخلیه و بارگیری، انبارداری، استاندارد و آزمایشگاه ها به دیگر سازمانها
- ۶- نصب تجهیزات x-ray به منظور کنترل نامحسوس جهت جلوگیری از قاچاق کالا و تسریع و دقت بیشتر در بازرسی کالا در درب خروج
- ۷- بهسازی محوطه تخلیه و بارگیری گمرک آستارا
- ۸- بهسازی منازل سازمانی
- ۹- ارائه خدمات مطلوب جهت صادرات چمدانی از گمرک آستارا به عنوان گمرک اول کشور با اختصاص بیش از ۴۵ درصد از کل صادرات چمدانی کشور

۲-۹-۳: گمرک انزلی

گمرک انزلی به عنوان مهمترین گمرک شمالی ایران در حاشیه دریای خزر با واقع شدن در کریدور شمال جنوب و همسایگی دریایی با کشورهای روسیه، قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان از طریق راهاندازی و اجرای برنامههای مختلف سیستمی طی این سالها گامهای بسیار بلندی جهت ارائه خدمات گمرکی (واردات قطعی، صادرات قطعی، ترانزیت داخلی، خارجی و کارنه تیر، ورود موقت، امانات پستی، مبادلات مرزنیسان) به صورت مکانیزه برداشته است. عمده ترین کالاهای وارداتی این گمرک مشتمل بر آهن آلات، انواع چوب و تخته، ماشین آلات و برخی اقلام صنعتی دیگر و همچنین عمده کالاهای صادراتی شامل مواد معدنی، محصولات کشاورزی، مواد غذایی، صنایع دستی، کالاهای صنعتی، مصالح ساختمانی، مواد شیمیایی می باشد. کشورهای مبدأ واردات نیز روسیه، قزاقستان، امارت متحده عربی، آلمان، سوئیس و... می باشند.

برخی از فعالیتهای صورت گرفته در گمرک انزلی:

گمرک انزلی در طول تاریخ به عنوان دروازه ورود ایران به اروپا از طریق دریای کاسپین و شاهرگ کریدور شمال به جنوب شناخته می شد که ظرف سالهای اخیر اقدانات ذیل جهت تسهیل و تسریع در فرآیندهای خدمت رسانی گمرکی در آن به اجرا درآمده است.

۱- اجرای طرح آسیکودا (Asucuda) (نگار)

۲- مانیفست تحت وب

۳- اجرای برنامه انتخاب مسیر کالا

۴- راه اندازی سیستم اظهار الکترونیکی کالا

۵- بهره مندی از عملیات ارزیابی سیار

۶- اتوماسیون اداری و دبیرخانه تحت وب

- ۷- راه اندازی سیستم تلفن گویا
- ۸- راه اندازی سیستم کیوسک اطلاع رسانی و نظرسنجی مکانیزه
- ۹- سیستم یکپارچه توزین
- ۱۰- پیاده سازی سیستم مدیریت کیفیت براساس استانداردهای جهانی ایزو در روبه های واردات، صادرات و ترانزیت
- ۱۱- طراحی سیستم مکانیزه بازیابی و جمع آوری اظهارنامه
- ۱۲- طراحی سیستم بخشنامه ها
- ۱۳- افزایش میزان درآمدهای وصولی از محل حقوق گمرکی
- ۱۴- تفویض اختیارات تخلیه و بارگیری، انبارداری، استاندارد و آزمایشگاه ها به دیگر سازمانها
- ۱۵- افزایش انبارهای اختصاصی تحت کلید گمرک بندر انزلی
- ۱۶- ارائه خدمات ۲۴ ساعته به محموله های ترانزیت سوخت و برخی کالاهای استراتژیک
- ۱۷- فعالیتهای عمرانی.

۳-۹-۳: گمرک منطقه آزاد (حسن رود)

در سال ۱۳۷۸ گمرک منطقه ویژه حسن رود به منظور ارائه خدمات گمرکی در تأمین تحقق اهداف و سیاستهای دولت در زمینه تجارت منطقه با مد نظر قراردادان تحول اداری و مکانیزاسیون با استقرار سیستم آسیکودا در تمام روبه ها به عنوان اولین گمرک مکانیزه مناطق ویژه و آزاد با کمترین پرسنل تأسیس گردید که پس از ارتقاء منطقه ویژه به عنوان منطقه آزاد تجاری صنعتی این گمرک نیز در سال ۱۳۸۷ با ارتقاء به اداره گمرک منطقه آزاد حسن رود نقش مؤثری در ارائه خدمات مطلوب گمرکی و توسعه کسب و کار استان ایفاء نموده و می نماید. (حوزه نظارت گمرکات گیلان) ظرف سالهای اخیر و با توسعه فعالیتهای خدمات رسانی این اداره گمرکی که به دلیل افزایش صادرات، واردات و ترانزیت کالا از طریق منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین حاصل شده، در قالب همکاری سازمان منطقه آزاد انزلی با گمرکات کشور و به منظور گسترش و تنوع بخشی همه گونه خدمات گمرکی، اقدامات اولیه جهت ارتقای این اداره به اداره کل صورت گرفته و امید می رود در آینده نزدیک شاهد تبدیل گمرک حسن رود منطقه آزاد انزلی به اداره کل و رشد میزان و حجم خدمات رسانی نهاد گمرک در این منطقه باشیم.

بخش دهم: جایگاه اوراسیا در مبادلات گیلان

در سال ۱۴۰۰ صادرات استان به میزان ۱ میلیون و ۱۸۷ هزار تن و به ارزش ۷۲۹ میلیون دلار شامل محصولات نباتی، معدنی و مصنوعات آن، محصولات شیمیایی، پلاستیکی، و صنایع غذایی بوده که نسبت به مدت مشابه در سال گذشته از نظر وزنی ۱ درصد و از نظر ارزش دلاری ۱۰ درصد افزایش داشته که از این میزان ۷۲۲ هزار تن کالا به ارزش ۳۴۷ میلیون دلار از گمرکات گیلان به کشورهای مقصد اوراسیا صادر شد که از نظر وزن ۵ درصد و ارزش دلاری ۱۳ درصد کاهش یافته است.

همچنین طی سال ۱۴۰۰ واردات استان به میزان یک میلیون و ۵۶۵ هزار تن کالا به ارزش یک میلیارد و ۱۴۹ میلیون دلار شامل کالاهای اساسی غلات، گوشت، روغن، چوب و تخته، محصولات شیمیایی، کاغذ و مقوا و خمیرچوب و ماشین آلات و لوازم و قطعات آن و... بوده که نسبت به مدت مشابه در سال گذشته از نظر وزنی ۸ درصد کاهش و از نظر ارزش دلاری ۱۹ درصد افزایش داشته است.

در همین مدت واردات ایران از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از طریق گمرکات گیلان ۱ میلیون و ۴۵۹ هزار تن کالا به ارزش ۸۵۷ میلیون و ۸۴۶ هزار دلار رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن ۸ درصد کاهش و ارزش ۲۰ درصد افزایش داشته است.

صادرات استان در سال گذشته، عمدتاً به روسیه، آذربایجان، قزاقستان، گرجستان، افغانستان، اوکراین، ترکمنستان و بلاروس و کالاهای وارداتی عمدتاً از کشورهای روسیه، قزاقستان، چین، جمهوری آذربایجان، امارات متحده عربی، اوکراین، ترکیه، اکوادور و... از گمرکات استان گیلان ترخیص شد.

اوراسیا		مجموع کشورها		نوع دوره
واردات	صادرات	واردات	صادرات	
۲۰٪	۱۳٪-	۱۹٪	۱۰٪	سال ۱۴۰۰
۴٪-	۸٪-	۵٪	۳۰٪	سال ۱۴۰۱ (۷ ماهه)

(منبع حوزه نظارت گمرکات گیلان)

در هفت ماهه نخست ۱۴۰۱ نیز میزان صادرات قطعی کالاهای غیرنفتی گمرکات استان گیلان به وزن ۶۳۹ هزار تن و به ارزش ۴۶۷ میلیون دلار می باشد که نسبت به مدت مشابه قبل از لحاظ وزنی ۷ درصد و ارزی ۳۰ درصد افزایش داشته است از این میزان سهم کشورهای اوراسیا ۳۶۶ هزار تن کالا به ارزش ۱۸۱ میلیون و ۱۱۰ هزار دلار می باشد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن تفاوتی نداشته اما از نظر ارزش ۸ درصد کاهش داشته است.

عمده ترین کالاهای صادراتی استان عبارتند از محصولات نباتی (میوه ها شامل سیب، کیوی، پرتقال، خرما، کشمش و... و همچنین سبزیجات، صیفی جات، چای و...)، محصولات معدنی و مصنوعات از آن (از جمله سیمان، سنگ نمک، سنگ ساختمانی، سرامیک، شیشه، خاک، بنتونیت و...)، مفتول مسی، محصولات شیمیایی، پلاستیکی و صنایع غذایی (بیسکویت، کلوچه، ویفر، رب گوجه فرنگی، کنسنتره و...) می باشد.

صادرات استان عمدتاً به کشور روسیه، امارات متحده عربی، آذربایجان، قزاقستان، گرجستان، افغانستان، اوکراین، ترکمنستان و بلاروس... بوده است.

در همین مدت واردات قطعی از گمرکات استان معادل ۸۲۴ هزارتن و به ارزش ۷۲۷ میلیون دلار می باشد که نسبت به مدت مشابه سال قبل از نظر وزنی ۱۹ درصد و از لحاظ ارزی ۵ درصد کاهش داشته است. از این ۷۶۲ هزارتن کالا به ارزش ۵۱۲ میلیون و ۹۰۲ هزار دلار سهم واردات کشورهای اوراسیا بود که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن ۲۰ درصد و ارزش ۴ درصد کاهش داشته است.

با عنایت به آمار ترکیب کالایی در سال جاری عمده واردات از گمرکات گیلان به واردات کالاهای اساسی شامل غلات (جو، ذرت دامی، گندم، کنجاله و...) و گوشت و روغن اختصاص یافته است. سایر کالاها شامل چوب و تخته، محصولات شیمیایی کاغذ و مقوا و خمیرچوب و ماشین آلات و لوازم و قطعات آن و... می باشد.

کالاهای وارداتی عمدتاً از کشورهای روسیه، قزاقستان، چین، آذربایجان، امارات متحده عربی، اوکراین، ترکیه، اکوادور و از گمرکات استان گیلان ترخیص می گردد.

بخش یازدهم: مبادلات گیلان با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا

براساس گزارشات ستاد نظارت گمرکات گیلان مستقر در بندرانزلی، حجم تجارت خارجی بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا از طریق گمرکات گیلان از ابتدای سال ۱۳۹۹ الی مهرماه ۱۴۰۱ بالغ بر ۵ میلیون و ۶۵۸ هزارتن کالا به ارزش بالغ بر ۳ میلیارد و ۱۲ میلیون دلار بوده که از نظر وزن ۳۵ درصد و ارزش حدود ۴۲ درصد کل مبادلات تجاری کشور با اتحادیه اقتصادی اوراسیا در همین مدت محسوب می شود.

سهم گمرکات گیلان در صادرات کشور به اوراسیا

ردیف	سال	گمرکات استان گیلان		مجموع گمرکات کشور		سهم گیلان	
		وزن kg	ارزش دلاری	وزن kg	ارزش دلاری	وزنی	دلاری
۱	۱۳۹۹	۷۶۴۶۸۲,۴۰۶	۳۹۹,۲۴۲,۰۵۴	۲,۶۷۰,۱۷۵,۴۴۰	۱,۰۴۲,۷۸۷,۷۷۰	۲۹٪	۳۸٪
۲	۱۴۰۰	۷۲۲,۶۹۴,۲۴۲	۳۴۷,۳۳۹,۴۴۶	۲,۷۶۴,۴۵۳,۴۸۴	۱,۱۶۵,۴۰۲,۷۹۳	۲۶٪	۳۰٪
۳	هفت ماه ۱۴۰۱	۳۶۶,۳۵۶,۷۶۸	۱۸۱,۱۱۰,۳۱۱	۱,۷۵۸,۷۴۷,۸۲۴	۱,۰۴۴,۵۶۱,۲۰۴	۲۲٪	۱۷٪
۴	جمع کل	۱,۸۵۳,۷۳۳,۴۱۶	۹۲۷,۶۸۱,۸۰۹	۷,۱۹۳,۳۷۶,۷۴۸	۳,۲۵۲,۷۵۱,۷۶۷	۲۶٪	۲۸,۵٪

سهم گمرکات گیلان در واردات کشور از اوراسیا

ردیف	نام کشور مقصد	گمرکات گیلان		گمرکات کشور		سهم گیلان	
		وزن kg	ارزش دلاری	وزن kg	ارزش دلاری	وزنی	دلاری
۱	۱۳۹۹	۱,۵۸۲,۰۵۲,۶۲۳	۷۱۴,۵۳۳,۸۴۷	۳,۰۴۴,۹۷۸,۹۶۶	۱,۱۳۹,۳۷۴,۸۶۱	۵۱٪	۶۲٪
۲	۱۴۰۰	۱,۴۵۹,۷۹۹,۰۳۹	۸۵۷,۸۴۶,۱۱۷	۴,۰۱۶,۸۳۳,۹۲۹	۱,۷۷۵,۹۹۹,۲۵۰	۳۶٪	۴۸٪
۳	هفت ماهه ۱۴۰۱	۷۶۲,۴۸۰,۰۷۹	۵۱۲,۹۰۲,۷۳۳	۱,۷۵۸,۷۴۷,۸۲۴	۱,۰۴۴,۵۶۱,۲۰۴	۴۳٪	۴۹٪
۴	جمع کل	۳,۸۰۴,۳۳۱,۷۴۱	۲,۰۸۵,۲۸۲,۶۹۷	۸,۸۲۰,۵۶۰,۷۱۹	۳,۹۵۹,۹۳۵,۳۱۵	۴۳٪	۵۳٪

(منبع حوزه نظارت گمرکات گیلان)

مبادلات استان گیلان با کشورهای اوراسیا در سال ۱۴۰۰:

بر اساس گزارش ستاد نظارت گمرکات گیلان حجم تجارت خارجی بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا از طریق این گمرکات در سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۲ میلیون و ۱۸۲ هزارتن کالا به ارزش ۱ میلیارد و ۲۰۵ میلیون دلار رسید. که از نظر وزن ۷۹ درصد و ارزش ۶۴ درصد کل مبادلات گمرکات گیلان محسوب می شود. در سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۷۲۲ هزارتن کالا به ارزش ۳۴۷ میلیون دلار از گمرکات گیلان به کشورهای مقصد اوراسیا صادر شد که از نظر وزن ۵ درصد و ارزش دلاری ۱۳ درصد کاهش یافته است. عمده صادرات استان در این سال شامل محصولات نباتی، معدنی، صنایع غذایی، نساجی و پلاستیکی بوده که به کشورهای روسیه، آذربایجان، قزاقستان و گرجستان و... صادر شده است.

بیشترین میزان کالاهای صادراتی در این مدت به ترتیب از گمرک آستارا (۵۶۷ هزارتن معادل ۷۸,۵٪) گمرک بندرانزلی (۱۵۲ هزارتن معادل ۲۱٪) و گمرک حسن رود منطقه آزاد (۲۲۱۸ تن معادل ۰,۵ درصد) می باشد.

صادرات گمرکات استان به مقصد کشورهای اتحادیه اوراسیا در سالهای ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰

ردیف	نام کشور مقصد	سال ۱۴۰۰		سال ۱۳۹۹		درصد تغییرات	
		وزن kg	ارزش دلاری	وزن kg	ارزش دلاری	وزنی	دلاری
۱	روسیه	۶۵۵,۳۶۹,۴۰۰	۳۱۵,۳۱۵,۵۲۷	۶۹۱,۳۵۹,۵۷۰	۳۴۹,۳۳۳,۰۶۷	٪ -۵	٪ -۱۰
۲	قزاقستان	۵۸,۸۰۸,۴۵۲	۲۶,۰۷۲,۸۳۳	۷۰,۱۸۳,۶۳۶	۴۶,۸۱۷,۰۵۸	٪ -۱۶	٪ -۴۴
۳	بلاروس	۶,۴۴۰,۶۱۹	۳,۳۷۱,۴۵۸	۱,۷۱۵,۳۶۴	۱,۴۶۷,۰۲۸	٪ ۲۷۵	٪ ۱۳۰
۴	ارمنستان	۱,۴۹۱,۴۹۳	۲,۲۹۴,۹۰۸	۵۸۲,۲۲۸	۹۶۱,۶۳۲	٪ ۱۵۶	٪ ۱۳۹
۵	قرقیزستان	۵۸۴,۳۷۹	۲۷۴,۷۲۰	۸۴۱,۶۰۸	۶۷۳,۲۶۹	٪ -۳۱	٪ -۵۹
۶	جمع کل	۷۲۲,۶۹۴,۲۴۲	۳۴۷,۳۲۹,۴۴۶	۷۶۴,۶۸۲,۴۰۶	۳۹۹,۲۴۲,۰۵۴	٪ -۵	٪ -۱۳

در همین مدت واردات ایران از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از طریق گمرکات گیلان ۱ میلیون و ۴۵۹ هزارتن کالا به ارزش ۸۵۷ میلیون و ۸۴۶ هزار دلار رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن ۸ درصد کاهش و ارزش ۲۰ درصد افزایش داشته است.

فدراسیون روسیه با ۷۳۸ میلیون دلار، قزاقستان ۱۱۵ میلیون دلار، بلاروس ۴ میلیون و ۶۳۶ هزار دلار و قرقیزستان سه کشوری بودند که سال ۱۴۰۰ از طریق گمرکات گیلان به کشور کالا صادر کرده اند.

همچنین بیشترین میزان کالاهای وارداتی در این مدت به ترتیب از گمرک بندرانزلی (۹۸۶ هزارتن معادل ۶۷٪) گمرک حسن رود (۲۸۶ هزارتن تن معادل ۲۰٪) و گمرک آستارا (۱۸۶ هزارتن معادل ۱۳٪) بوده است.

واردات گمرکات استان از مبدأ کشورهای اتحادیه اوراسیا در سالهای ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰

ردیف	نام کشور مقصد	سال ۱۴۰۰		سال ۱۳۹۹		درصد تغییرات	
		وزن kg	ارزش دلاری	وزن kg	ارزش دلاری	وزنی	دلاری
۱	روسیه	۱,۰۸۷,۰۶۵,۹۹۴	۷۳۸,۱۳۹,۵۰۲	۱,۴۵۳,۶۳۷,۰۰۶	۶۸۰,۳۳۲,۱۴۱	٪ -۲۵	٪ ۸
۲	قزاقستان	۳۷۱,۶۲۲,۹۵۵	۱۱۵,۰۷۰,۴۰۳	۱۲۵,۷۳۸,۱۸۶	۲۶,۶۲۶,۶۳۹	٪ ۱۹۶	٪ ۳۳۲
۳	بلاروس	۱,۱۱۰,۰۹۰	۴۶۳۶,۲۱۳	۱,۹۷۲,۴۷۷	۶,۷۲۳,۶۲۵	٪ -۴۴	٪ -۳۱
۴	ارمنستان	۰	۰	۰	۰	۰	۰
۵	قرقیزستان	۰	۰	۷۰۴,۹۵۴	۸۵۱,۴۴۲	٪ -۱۰۰	٪ -۱۰۰
۶	جمع کل	۱,۴۵۹,۷۹۹,۰۳۹	۸۵۷,۸۴۶,۱۱۷	۱,۵۸۲,۰۵۲,۶۲۳	۷۱۴,۵۳۳,۸۴۷	٪ -۸	٪ ۲۰

مبادلات استان گیلان با کشورهای اوراسیا در هفت ماهه سال ۱۴۰۱ حجم تجارت خارجی بین ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا از طریق گمرکات گیلان از ابتدای امسال تا پایان مهرماه بالغ بر ۱ میلیون و ۱۲۸ هزارتن کالا به ارزش ۶۹۴ میلیون دلار رسید که از نظر وزن ۷۷ درصد و ارزش ۵۸ درصد کل مبادلات گمرکات گیلان محسوب می شود.

از این میزان، صادرات کشورمان به کشورهای عضو این اتحادیه ۳۶۶ هزارتن کالا به ارزش ۱۸۱ میلیون و ۱۱۰ هزار دلار بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن تفاوتی نداشته اما از نظر ارزش ۸ درصد کاهش داشته است.

فدراسیون روسیه بالغ بر ۱۶۰ میلیون دلار، قزاقستان ۱۳ میلیون و ۷۷۷ هزار دلار، بلاروس ۵ میلیون دلار، ارمنستان ۱ میلیون و ۷۹۴ هزاردلار و قرقیزستان ۲۷۸ هزاردلار کالا از گمرکات گیلان وارد کرده اند. بیشترین میزان کالاهای صادراتی در این مدت به ترتیب از گمرک آستارا (۲۷۹ هزارتن معادل ۷۶٪)، گمرک بندرانزلی (۷۶ هزارتن معادل ۲۱٪)، گمرک منطقه ویژه آستارا (حدود ۹ هزارتن معادل ۲٫۵٪) و گمرک حسن رود منطقه آزاد (۱۲۰۰ تن معادل ۰٫۵ درصد) می باشد.

آمار صادرات از گمرکات گیلان به اوراسیا در تاریخ ۱۴۰۱/۱/۱ تا ۱۴۰۱/۷/۲۵

ردیف	کشور	هفت ماهه نخست ۱۴۰۱		هفت ماهه نخست ۱۴۰۰		درصد تغییرات	
		وزن kg	ارزش دلاری	وزن kg	ارزش دلاری	وزنی	دلاری
۱	روسیه	۳۱۹،۴۸۹،۳۲۲	۱۶۰،۱۸۲،۶۶۸	۳۳۴،۱۱۰،۷۲۹	۱۸۱،۸۱۹،۲۵۵	۴ - %	۱۲ %
۲	قزاقستان	۳۳،۴۰۶،۹۷۵	۱۳،۷۷۷،۵۱۹	۳۱،۰۹۵،۷۵۳	۱۲،۴۶۶،۴۰۵	۷ %	۱۱ %
۳	بلاروس	۱۱،۵۳۸،۰۳۷	۵،۰۷۷،۵۱۳	۱،۳۳۹،۱۴۵	۱،۱۴۰،۲۸۵	۷۶۲ %	۳۴۵ %
۴	ارمنستان	۱،۲۲۴،۸۴۱	۱،۷۹۴،۰۶۶	۷۸۷،۹۷۰	۱،۳۲۳،۰۲۱	۵۵ %	۳۶ %
۵	قرقیزستان	۶۹۷،۶۰۳	۲۷۸،۵۴۴	۳۳۹،۸۱۰	۹۴،۶۰۸	۱۰۵ %	۱۹۴ %
۶	جمع کل	۳۶۶،۳۵۶،۷۷۸	۱۸۱،۱۱۰،۳۱۱	۳۶۷،۶۷۳،۴۰۸	۱۹۶،۸۴۳،۵۷۴	۰ %	۸ - %

(منبع حوزه نظارت گمرکات گیلان)

در همین مدت واردات ایران از کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از طریق گمرکات گیلان ۷۶۲ هزارتن کالا به ارزش ۵۱۲ میلیون و ۹۰۲ هزار دلار رسیده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن ۲۰ درصد و ارزش ۴ درصد کاهش داشته است.

فدراسیون روسیه با ۴۳۴ میلیون دلار، قزاقستان ۷۶ میلیون دلار، بلاروس ۱ میلیون و ۴۹۵ هزار دلار و قرقیزستان با ۱۶۱ هزار دلار اولین تا چهارمین کشور مبدأ کالاهای وارداتی بوده اند.

همچنین بیشترین میزان کالاهای وارداتی در این مدت به ترتیب از گمرک بندرانزلی (۴۹۱ هزارتن معادل ۶۴٪)، گمرک حسن رود (۱۷۳ هزارتن تن معادل ۲۳٪)، گمرک آستارا (۵۷ هزارتن معادل ۷٫۵٪)، منطقه ویژه آستارا (۴۰ هزارتن معادل ۵٫۵ درصد) می باشد.

آمار واردات از کشور مبدأ اوراسیا به گمرکات گیلان در تاریخ ۱۴۰۱/۱/۱ تا ۱۴۰۱/۷/۲۵

ردیف	کشور	هفت ماهه نخست ۱۴۰۱		هفت ماهه نخست ۱۴۰۰		درصد تغییرات	
		وزن kg	ارزش دلاری	وزن kg	ارزش دلاری	وزنی	دلاری
۱	روسیه	۵۵۶,۱۴۵,۸۰۶	۴۳۴,۵۹۰,۴۸۳	۷۱۱,۰۸۱,۰۱۸	۴۵۸,۰۹۸,۸۷۳	٪ -۲۲	٪ -۵
۲	قزاقستان	۲۰۵,۳۸۸,۷۴۲	۷۶,۶۵۵,۱۳۱	۲۴۶,۱۶۵,۹۰۳	۷۴,۰۶۷,۶۳۲	٪ -۱۷	٪ ۳
۳	بلاروس	۸۱۳,۵۳۱	۱,۴۹۵,۴۹۱	۵۹۵,۲۸۷	۳,۹۶۵,۲۰۳	٪ ۳۷	٪ -۶۲
۴	ارمنستان	۰	۰	۰	۰	۰	۰
۵	قرقیزستان	۱۳۲,۰۰۰	۱۶۱,۶۲۸	۰	۰	۰	۰
۶	جمع کل	۷۶۲,۴۸۰,۰۷۹	۵۱۲,۹۰۲,۷۳۳	۹۵۷,۸۴۲,۲۰۸	۵۳۶,۱۳۱,۷۰۸	٪ -۲۰	٪ -۴

(منبع حوزه نظارت گمرکات گیلان)

فصل چهارم: پرسشنامه بررسی نقش گسترش زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و رفع موانع نرم افزاری در توسعه مناسبات ایران و اوراسیا

بخش اول: تبیین پرسشنامه طرح پژوهشی

باعنایت به تغییر و تحولات صورت گرفته در همکاری کشورمان با کشورهای همسایه و تقویت محور شرق در دیپلماسی اقتصادی به ویژه تلاش به منظور بازتعریف مناسبات گمرکی جهت عضویت جمهوری اسلامی ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا، و این نکته حائز اهمیت که استان گیلان با بهره مندی از موقعیت جغرافیایی متمایز، وجود زیرساخت های مادی-غیرمادی و سابقه طولانی مدت در مبادلات تجاری با بازارهای مورد بحث از برتری قابل توجهی نسبت به سایر استانهای کشور در خصوص گسترش روابط اقتصادی با اتحادیه مزبور و به ویژه روسیه برخوردار است؛ اما در سالیان اخیر به رغم اینکه استان گیلان در نخستین سال اجرای توافق، رشد چشمگیری در صادرات به کشورهای اوراسیا داشته اما نتوانسته این سهم را ارتقاء بخشد.

گیلان در بخش صادرات در سال ۱۳۹۸ بیست و پنج درصد، در سال ۱۳۹۹ سی و هشت درصد، در سال ۱۴۰۰ سی و یک درصد و در هفت ماه نخست سال ۱۴۰۱، هفده درصد از کل سهم تجارت ایران با کشورهای اوراسیا را داشته است. البته عمده صادرات گیلان به اوراسیا در نیمه دوم سال به وقوع می پیوندد که قطعاً نسبت به آمار هفت ماه نخست ۱۴۰۱ افزایش خوبی خواهد داشت.

به نظر می رسد فعال شدن استانهای دیگر در بهره مندی از مزایای تجارت با کشورهای اوراسیا و مشکلات سخت افزاری و نرم افزاری موجود در استان در این زمینه موثر بوده است. بر همین اساس یک سؤال مهم مطرح می شود؛ چرا به رغم ظرفیتهای کم نظیر گیلان در توسعه روابط با اوراسیا سهم این استان در تجارت با این کشورها با اجرایی شدن توافق افزایش مستمر نداشته است؟

پس از مشاهدات و بررسی های میدانی از زیرساختهای مهم استان، مصاحبه با افراد تاثیرگذار، گزارش رسمی دستگاه های اجرایی مرتبط و بهره گیری از پژوهش های صورت گرفته و نتایج حاصله در پژوهش کنونی ۴۹ عامل مهم شناسایی و با استفاده از این متغیرها پرسشنامه ای در هشت شاخص کلان ۱: میزان آشنایی با بازار اوراسیا ۲: بازاریابی و ارتباطات ۳: موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک ۴: عدم وجود تشکیلات منسجم صادرکنندگان ۵: تورم و افزایش هزینه های تولید ۶: دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی ۷: حمایت های داخلی از صادرات ۸: تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان دسته بندی و مابین ۴۰ فعال اقتصادی، رسانه ای و کارمند دولتی مرتبط با این حوزه توزیع گردید، لذا پرسشنامه مذکور در مسیر تجزیه و تحلیل تأثیر گسترش زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی و رفع موانع نرم افزاری در توسعه مناسبات ایران با کشورهای اوراسیا با تکیه بر ظرفیت های متنوع گیلان به شرح ذیل تهیه و تنظیم شده است.

ردیف	موضوع	متغیرها	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
۱	میزان آشنایی با بازار اوراسیا	نبود راهبرد مناسب و شناخت ناکافی از بازار اوراسیا و نحوه ورود به آن					
		عدم اطلاع تجار از لیست کالاهایی که در حوزه اوراسیا مشمول تعرفه ترجیحی می شوند					
		ناآگاهی با قوانین و قواعد تجارت بین الملل و قوانین و مقررات سازمان های دخیل در صادرات و واردات کشور					
		عدم تدوین و شفاف سازی قوانین گمرکی و مرزی کشورهای عضو					
		عدم شناسایی کامل و تخصصی ظرفیتهای کشورهای عضو این اتحادیه					
۲	بازاریابی و ارتباطات	ضعف بازاریابی در تجارت بین الملل و عدم توانایی شناسایی مشتریان					
		کیفیت پایین محصولات ایرانی و بسته بندی					
		عدم تمایل و انگیزه تجار اوراسیا					
		عدم مدیریت بازار در راستای حفظ مشتریان					
		ضعف برگزاری نمایشگاه های تخصصی مشترک در کشورهای عضو					
		فقدان نماینده های مورد اعتماد کافی در بازار اوراسیا					
۳	موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	مشکلات ساختاری حمل و نقل و لجستیک و ناکافی بودن خدمات حمل و نقل به بازار					
		مناسب نبودن زیر ساخت مبادی ورودی و خروجی استان بویژه پایانه های صادراتی و پایانه ریلی و عدم تکمیل زیرساخت های مورد نیاز					
		مشکلات تخلیه و بارگیری در بنادر استان گیلان و پایانه های ریلی بدلیل مستهلک بودن و کمبود تجهیزات					
		کمبود انبار جهت نگهداری موردی کالاهای صادراتی و فقدان انبارهای سردخانه ای در مبادی رسمی استان					
		پایین بودن ابزارها و تجهیزات کنترلی در مبادی رسمی استان					
		کمبود کشتی های رورو و کانتینر یخچال دار					
		عدم تجهیز محوطه ریلی آستارا به دستگاه پرتو نگاری و سایر دستگاه های کنترلی و دستگاه توزین ریلی جهت توزین و کنترل کالاهای حمل شده با واگن					
		قرار گرفتن محوطه گمرک و پایانه مرزی آستارا و بندرانزلی در بافت شهری.					
		نبود پایانه صادراتی مناسب در استان، شرایط سستی و قدیمی حمل و نقل کانتینری و لزوم ساماندهی آن.					
		کمبود نیروی انسانی در مبادی رسمی با نظر به فعالیت شبانه روزی گمرکات					
		کمبود پسرکرانه و وسعت منطقه آزاد انزلی					

					فقدان تجهیزات مورد نیاز برای کنترل کیفی دقیق کالاها		
					۲۴ ساعت نبودن گمرکات		
					عدم اتصال خط ریلی به بندر انزلی و منطقه آزاد		
					بالاترکلیف بودن ساخت خط ریلی رشت به آستارا		
					عدم تعریف گمرک فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت جهت ارائه خدمات به رویه های تجاری بویژه ورود و صدور قطعی کالاها		
					عدم انسجام و هماهنگی بین صادرکنندگان در ورود به بازار	عدم وجود تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۴
					پیگیری رفع مشکلات تعاونی های مرزنشینان		
					عدم بهره گیری شایسته از جایگاه اتاق بازرگانی در حوزه های نظارت و پایش		
					نبود تشکل های منسجم شرکت های حمل و نقل کامیون داران		
					مغفول ماندن نقش شرکت های مدیریت صادرات		
					افزایش مستمر قیمت کالا و خدمات در مقایسه با کشورهای رقیب، قدرت رقابتی صادرکنندگان را کاهش می دهد	تورم و افزایش هزینه های تولید	۵
					هزینه های بالای حمل و نقل کالا برای صادرات		
					قیمت بالای تمام شده محصولات ایرانی		
					ناهماهنگی وزارت خارجه با وزارتخانه های کمیسیون های مشترک با کشورهای عضو	دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۶
					نیاز به تجدید نظر در فهرست کالاهای مورد توافق اتحادیه		
					حمایتهای حقوقی ناکافی از صادرکنندگان در بازار اوراسیا		
					عدم بهره مندی مناسب از معافیت های تعرفه ای حاکم بر اوراسیا		
					اثربخشی کشورهای عضو اتحادیه از تحریم های غرب		
					طولانی بودن و بوروکراسی ها و کاغذبازی ها و رویه های پیچیده گمرک	حمایت های داخلی از صادرات	۷
					قوانین و بخشنامه های متعدد و متناقض بازرگانی خارجی کشور		
					رویه های غلط در مشوق های صادراتی		
					وجود ضعف اجرایی درخصوص نحوه تعیین ارزش کالاهای وارداتی و استفاده از روش های نامناسب برای تعیین ارزش در گمرک		
					عدم هماهنگی منطقه آزاد انزلی با دستگاه های اجرایی استان گیلان در حمایت از تجار		
					قاچاق کالا و تحدید مزیت های رقابتی		
					وجود رقابت شدید در بازارهای صادراتی	تعرفه های	۸

					عمده نیازهای وارداتی کشورهای عضو غیر از ایران	ترجیحی و رقابت صادرکنندگان
					تامین می شود محدود بودن فهرست کالاهای مورد هدف تفاهمنامه اوراسیا	

در شاخص میزان آشنایی با بازار اوراسیا محورهای نبود راهبرد مناسب و شناخت ناکافی از بازار اوراسیا و نحوه ورود به آن، عدم اطلاع تجار از لیست کالاهایی که در حوزه اوراسیا مشمول تعرفه ترجیحی می شوند، ناآگاهی با قوانین و قواعد تجارت بین الملل و قوانین و مقررات سازمان های دخیل در صادرات و واردات کشور، عدم تدوین و شفاف سازی قوانین گمرکی و مرزی کشورهای عضو و عدم شناسایی کامل و تخصصی ظرفیتهای کشورهای عضو اتحادیه به عنوان عوامل موثر بر شاخص فوق از صاحب نظران مورد پرسش قرار گرفت.

از سوی دیگر در شاخص بازاریابی و ارتباطات که دومین مولفه تعیین یافته به عنوان یک عامل موثر در بررسی سوژه تحقیق صورت گرفته؛ ضعف بازاریابی در تجارت بین الملل و عدم توانایی شناسایی مشتریان، کیفیت پایین محصولات ایرانی و بسته بندی، عدم تمایل و انگیزه تجار اوراسیا، عدم مدیریت بازار در راستای حفظ مشتریان، ضعف برگزاری نمایشگاه های تخصصی مشترک در کشورهای عضو، فقدان نماینده های (حقیقی و حقوقی) مورد اعتماد و مشرف در بازار اوراسیا به عنوانی مهمترین متغیرهای این شاخص انتخاب و جهت پرسش به مصاحبه شوندگان عرضه شده است.

در این میان موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک؛ که یکی از اساسی ترین پایه های پرسشگری این طرح تحقیقاتی محسوب می شود، عوامل ذیل به عنوان مهمترین مسائل و مشکلات پیش روی توسعه تجارت با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا در استان گیلان احصاء و مورد تجزیه و تحلیل افراد قرار گرفته:

مشکلات ساختاری حمل و نقل و لجستیک و ناکافی بودن خدمات حمل و نقل به بازار، مناسب نبودن زیر ساخت مبادی ورودی و خروجی استان بویژه پایانه های صادراتی و پایانه ریلی و عدم تکمیل زیرساخت های مورد نیاز، مشکلات تخلیه و بارگیری در بنادر استان گیلان و پایانه های ریلی بدلیل مستهلک بودن و کمبود تجهیزات، کمبود انبار جهت نگهداری موردی کالاهای صادراتی و فقدان انبارهای سردخانه ای در مبادی رسمی استان، پایین بودن ابزارها و تجهیزات کنترلی در مبادی رسمی استان، کمبود کشتی های رورو و کانتینربر یخچال دار، عدم تجهیز محوطه ریلی آستارا به دستگاه پرتو نگاری و سایر دستگاه های کنترلی و دستگاه توزین ریلی جهت توزین و کنترل کالاهای حمل شده با واگن، قرار گرفتن محوطه گمرک و پایانه مرزی آستارا و بندرانزلی در بافت شهری، نبود پایانه صادراتی مناسب در استان، شرایط سنتی و قدیمی حمل و نقل کانتینری و لزوم ساماندهی آن، کمبود نیروی انسانی در مبادی رسمی با نظر به فعالیت شبانه روزی گمرکات، کمبود پسرکانه و وسعت منطقه آزاد انزلی، فقدان تجهیزات موردنیاز برای کنترل کیفی دقیق کالاهای ۲۴ ساعت نبودن گمرکات، عدم اتصال خط ریلی به بندر انزلی و منطقه آزاد، بالاترین بودن ساخت خط ریلی رشت به آستارا و عدم تعریف گمرک فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت جهت ارائه خدمات به رویه های تجاری بویژه ورود و صدور قطعی کالاهای.

و اما عدم وجود تشکیلات منسجم صادرکنندگان چهارمین مولفه در گسترش مناسبات با اتحادیه اقتصادی اورپا انتخاب شده موضوعی که در فرآیند هم افزایی و همکاری میان فعالین اقتصادی این بازار در قالب فعالیت های نهادی و تشکل های صنفی نقش موثری در بهره برداری از این فرصت تجاری حائز اهمیت ویژه ای است که مهمترین عوامل اثرگذار مورد پرسش قرار گرفته شده شامل عدم انسجام و هماهنگی بین صادرکنندگان در ورود به بازار، پیگیری رفع مشکلات تعاونی های مرزنشینان، عدم بهره گیری شایسته از جایگاه اتاق بازرگانی در حوزه های نظارت و پایش، نبود تشکل های منسجم شرکتهای حمل و نقل کامیون داران و در نهایت مغفول ماندن نقش شرکتهای مدیریت صادرات؛ می باشند.

پنجمین شاخص انتخاب شده، تورم و افزایش هزینه های تولید است در دسته بندی عوامل نرم افزاری قرار می گیرد؛ متغیرهای ذیل به عنوان عوامل متشکله این شاخص انتخاب شده:

افزایش مستمر قیمت کالا و خدمات در مقایسه با کشورهای رقیب، قدرت رقابتی صادرکنندگان را کاهش می دهد، هزینه های بالای حمل و نقل کالا برای صادرات و قیمت بالای تمام شده محصولات ایرانی.

شاخص دیگر که در دسته بندی عوامل نرم افزاری جای می گیرد دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی است که به عنوان یک شاخص اثرگذار در مناسبات بین المللی با ایفاگری محوری دولتمردان نقش اساسی در بسترسازی، تسهیل گری و رژیم سازی در فرآیندهای همکاری بخش خصوصی ارزیابی می شود در متغیرهای ناهماهنگی وزارت خارجه با وزارتخانه های کمپسیون های مشترک با کشورهای عضو، نیاز به تجدید نظر در فهرست کالاهای مورد توافق اتحادیه، حمایت های حقوقی ناکافی از صادرکنندگان در بازار اوراسیا، عدم بهره مندی مناسب از معافیت های تعرفه ای حاکم بر اوراسیا و اثرپذیری کشورهای عضو اتحادیه از تحریم های غرب؛ تعیین یافته و مورد پرسش قرار گرفته شده است.

شاخص هفتم، حمایت های داخلی از صادرات؛ است که براساس تحقیقات و مطالعات صورت گرفته در متغیرهای ذیل قابل دسته بندی می باشد:

طولانی بودن و بوروکراسی ها و کاغذبازی ها و رویه های پیچیده گمرک، قوانین و بخشنامه های متعدد و متناقض بازرگانی خارجی کشور، رویه های غلط در مشوق های صادراتی، وجود ضعف اجرایی درخصوص نحوه تعیین ارزش کالاهای وارداتی و استفاده از روش های نامناسب برای تعیین ارزش در گمرک، عدم هماهنگی منطقه آزاد انزلی با دستگاه های اجرایی استان گیلان در حمایت از تجار و همچنین قاچاق کالا و تحدید مزیت های رقابتی.

آخرین شاخص برگزیده و اثرگذار بر توسعه مناسبات تجاری از طریق استان گیلان با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا تحت عنوان تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان، مشخص گردیده که مشتمل بر متغیرهای وجود رقابت شدید در بازارهای صادراتی، عمده نیازهای وارداتی کشورهای عضو غیر از ایران تأمین می شود و محدود بودن فهرست کالاهای مورد هدف تفاهمنامه اوراسیا؛ جهت پرسش از صاحب نظران و افراد در ارتباط با موضوعات اقتصادی مرتبط به اتحادیه اقتصادی اوراسیا انتخاب شده است.

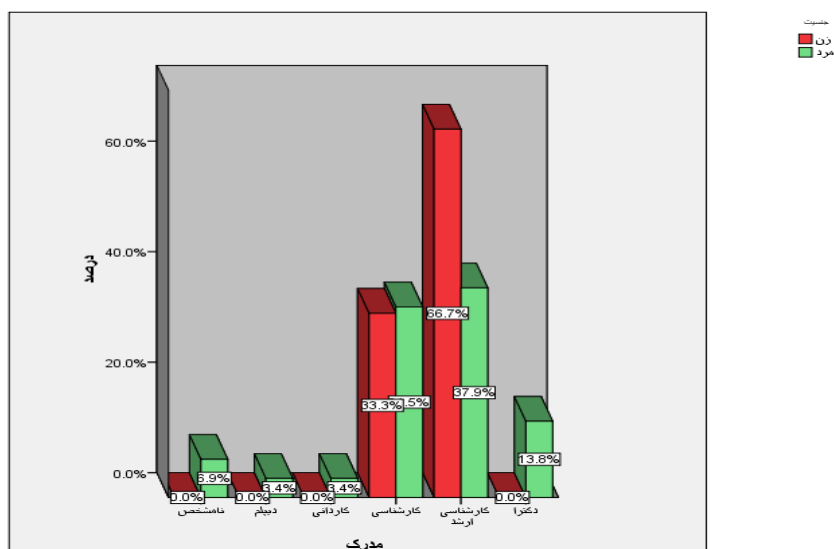
در خصوص ۴۹ متغیر حول محور ۸ شاخص تعیین یافته باید تصریح کرد که هر یک از خرده مقیاسها در راستای شناخت شرایط کنونی متغیرهای مورد مطالعه و نقاط ضعف آنها تنظیم گردید. از سوی دیگر پرسشنامه ها در اختیار افرادی قرار گرفت که در این حوزه در قالب فعالیت تجاری، نیروی های مشغول به کار در سازمان های دولتی در حال خدمات رسانی به بخش خصوصی یا دولتی طرف کار با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و همچنین خبرنگارانی که در این حوزه مشغول به فعالیت می باشند، قرار گرفت و ضمن ارزیابی کلی پاسخهای جمع آوری شده، در چند گروه، نظرات افراد با توجه به، داشتن یا نداشتن سابقه فعالیت با اوراسیا، اشتغال در بخش خصوصی یا نهاد دولتی و همچنین از دیدگاه پاسخ دهندگان زن و مرد با یکدیگر مقایسه شد. در ادامه ابتدا نتایج مربوط به داده های اولیه و سپس تحلیل های آماری ارائه می گردد.

در خصوص دلیل انتخاب آزمون "ضریب همبستگی پیرسون" باید گفت با عنایت به اینکه اطلاعات تحقیق پس از کدگذاری به صورت داده های کمی پیوسته در سطح مقیاس فاصله ای درآمد و نوع پرسش پژوهش، از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد.

ضریب همبستگی یک شاخص عددی است که شدت و جهت رابطه بین دو متغیر را نشان می دهد. در این میان ضریب همبستگی پیرسون رایج ترین و سودمندترین نوع ضریب همبستگی است که در پژوهش مورد بهره برداری قرار گرفت. در این روش یک اندازه و شاخص عددی از میزان رابطه میان دو مجموعه نمره در دامنه حداکثر صفر تا مثبت و منفی یک را ارائه می کند که براین اساس علامت مثبت بیانگر رابطه مثبت و علامت منفی نیز نشان دهنده همبستگی منفی میان متغیرها می باشد.

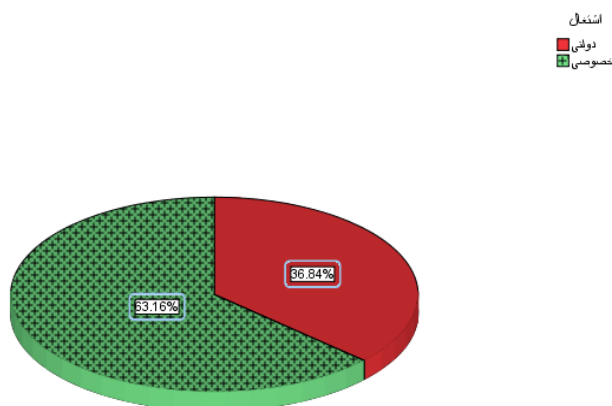
از سوی دیگر در ارتباط با چرایی استفاده از روش آزمون "یومان ویت نی" همچون آزمون ضریب همبستگی پیرسون نوع اطلاعات تحقیق در انتخاب روش دوم موثر بوده و این در حالی است که در آزمون دوم با عنایت به اینکه افراد در دو گروه مورد مقایسه ی دارای ارتباط و یا بدون ارتباط با بازار اتحادیه اقتصادی اوراسیا از نظر تعداد برابر نبودند، و به در نتیجه از آزمون یومان ویت نی در تحقیق پیش روی نیز استفاده شد. لازم به ذکر است که در دو پرسش دیگر پژوهش نیز ملاکهای لازم برای آزمون آماری یومان ویتنی صدق می کرد.

بخش دوم: اطلاعات توصیفی



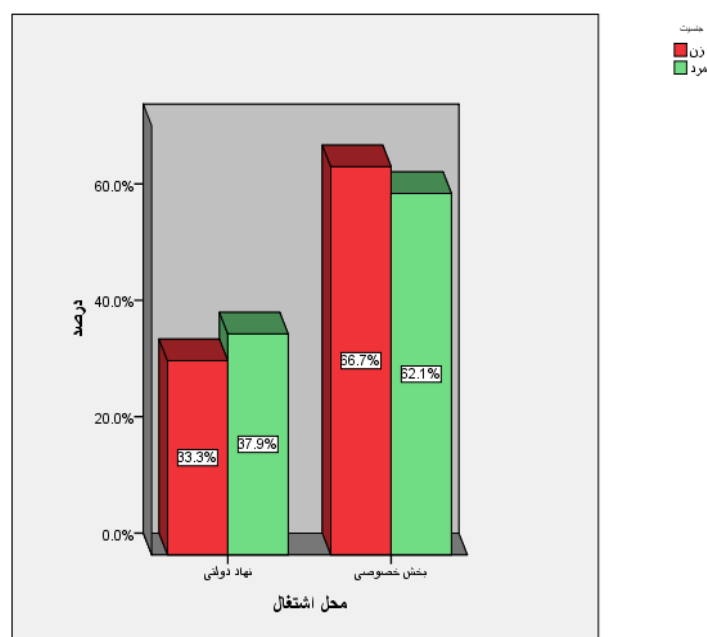
نمودار ۱ وضعیت توزیع مدرک تحصیلی در دو جنس.

همانطور که نمودار فوق نشان می دهد بالاترین و پایین ترین مدرک تحصیلی مربوط به پاسخ دهندگان مرد در مقاطع دکتر و دیپلم بوده است. ۶۶,۷ درصد زنان پاسخ دهنده مدرک کارشناسی ارشد و سایر آنان در مقطع کارشناسی بوده اند.



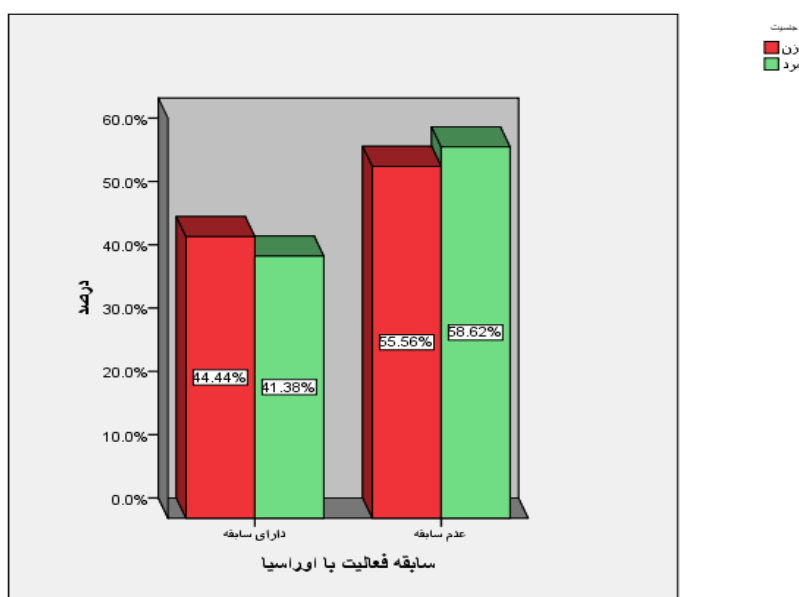
نمودار ۲ توزیع محل اشتغال پاسخ دهندگان به تفکیک نهاد دولتی و بخش خصوصی

براساس نمودار دوم ۶۳,۱۶ درصد از پاسخ دهندگان در بخش خصوصی مشغول به فعالیت بوده اند و سایرین در نهادهای دولت کار می کرده اند.



نمودار ۳. محل اشتغال پاسخ دهندگان به تفکیک جنسیت.

طبق اطلاعات نمایش داده شده در نمودار ۳، در هر دو جنس میزان اشتغال افراد در بخش خصوصی بیش از نهادهای دولتی بوده؛ به نحوی که میزان اشتغال زنان در بخش خصوصی دو برابر این رقم در بخش دولتی بوده است. این تفاوت در مردان کمی حدود ۴ درصد کمتر از زنان بوده است.



نمودار ۴ سابقه فعالیت با اوراسیا به تفکیک جنسیت.

چهارمین نمودار مبین این واقعیت است که درصد مردان و زنان بدون سابقه در میان فعالین اقتصادی اتاق بازرگانی استان گیلان، چند نهاد دولتی استان و فعالین رسانه ای استانی و کشوری، فعالیت با اوراسیا بیش از افراد دارای سابقه می باشد.

جدول ۱ توزیع داده های اولیه مربوط به کلیه پاسخ دهندگان

متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	تعداد	مقدار بیشینه	مقدار کمینه	دامنه
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	۱۱,۳۷	۳,۵۱	۳۸	۱۶	۰	۱۶
۲. بازاریابی و ارتباطات	۱۴,۶۱	۳,۸۵	۳۸	۲۳	۸	۱۵
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	۴۳,۲۴	۸,۷۹	۳۸	۶۱	۱۸	۴۳
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۱۲,۳۷	۳,۳۴	۳۸	۱۸	۵	۳
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	۹,۵	۲,۲۳	۳۸	۱۲	۳	۹
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۱۴,۷۱	۳,۴۲	۳۸	۲۰	۷	۱۳
۷. حمایت های داخلی از صادرات	۱۷,۴۷	۳,۲۷	۳۸	۲۴	۱۰	۱۴
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	۷,۷۱	۲,۷	۳۸	۱۲	۱	۱۱

در اولین جدول شاخص های میزان آشنایی با بازار اوراسیا، بازاریابی و ارتباطات، موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک، تشکیلات منسجم صادرکنندگان، تورم و افزایش هزینه های تولید، دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی، حمایت های داخلی از صادرات، تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان دسته بندی شده است.

جدول ۲ توزیع داده های پاسخ دهندگان به تفکیک داشتن یا نداشتن سابقه فعالیت پاسخ دهندگان با اوراسیا.

متغیرها	تعداد	میانگین	انحراف استاندارد
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	۱۶	۱۱,۴۴	۲,۰۳
	۲۲	۱۱,۳۲	۴,۳۳
۲. بازاریابی و ارتباطات	۱۶	۱۳,۱۲	۲,۹۶
	۲۲	۱۵,۶۸	۴,۱۲
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	۱۶	۴۵	۴,۳۵
	۲۲	۴۱,۹۵	۱۰,۸۸
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۱۶	۱۱,۱۹	۳,۲۱
	۲۲	۱۳,۲۳	۳,۲۴
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	۱۶	۹	۲,۲۸
	۲۲	۹,۸۶	۲,۱۷
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۱۶	۱۴,۳۸	۳,۱۸
	۲۲	۱۴,۹۵	۳,۶۵
۷. حمایت های داخلی از صادرات	۱۶	۱۷,۱۲	۲,۵۳
	۲۲	۱۷,۷۳	۳,۷۶
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	۱۶	۷,۸۳	۲,۰۳
	۲۲	۷,۹۵	۳,۰۵

در دومین جدول توزیع داده های پاسخ دهندگان به تفکیک داشتن یا نداشتن سابقه فعالیت پاسخ دهندگان با اوراسیا تعیین یافته است.

جدول ۳ توزیع داده های پاسخ دهندگان به تفکیک اشتغال پاسخ دهندگان در بخش خصوصی و دولتی.

متغیرها	تعداد	میانگین	انحراف استاندارد
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	۱۴	۱۲,۵۷	۳,۵
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۱۰,۶۷	۳,۳۸
۲. بازاریابی و ارتباطات	۱۴	۱۵,۵	۴,۲
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۱۴,۰۸	۳,۶۲
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	۱۴	۴۳,۵	۱۱,۴۹
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۴۳,۰۸	۷,۰۳
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۱۴	۱۲,۸۶	۳,۵۷
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۱۲,۰۸	۳,۲۴
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	۱۴	۹,۲۹	۲,۵۶
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۹,۶۲	۲,۰۶
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۱۴	۱۴,۲۱	۴,۱۷
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۱۵	۲,۹۶
۷. حمایت های داخلی از صادرات	۱۴	۱۸,۴۳	۳,۶۳
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۱۶,۹۲	۲,۹۸
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	۱۴	۸,۷۱	۲,۷
بخش دولتی			
بخش خصوصی	۲۴	۷,۱۲	۲,۵

در جدول سوم توزیع داده های پاسخ دهندگان به تفکیک اشتغال پاسخ دهندگان در بخش خصوصی و دولتی مورد بررسی آماری قرار گرفته است.

جدول ۴ توزیع داده های پاسخ دهندگان از دیدگاه زنان و مردان پاسخ دهنده به پرسشنامه.

متغیرها	تعداد	میانگین	انحراف استاندارد
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	پاسخ دهندگان زن	۹	۱۱,۵۶
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۳,۵
۲. بازاریابی و ارتباطات	پاسخ دهندگان زن	۹	۱۶,۶۷
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۳,۸۶
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	پاسخ دهندگان زن	۹	۴۹,۸۹
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۸,۲۹
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	پاسخ دهندگان زن	۹	۱۳,۴۴
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۳,۲۹
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	پاسخ دهندگان زن	۹	۱۰,۳۳
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۲,۴۲
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	پاسخ دهندگان زن	۹	۱۴,۸۹
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۳,۴۵
۷. حمایت های داخلی از صادرات	پاسخ دهندگان زن	۹	۱۸
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۳,۴
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	پاسخ دهندگان زن	۹	۸,۸۹
	پاسخ دهندگان مرد	۲۹	۲,۶۶

در چهارمین جدول توزیع داده های پاسخ دهندگان از دیدگاه زنان و مردان پاسخ دهنده به پرسشنامه بررسی آماری شده است.

بخش سوم: نتایج تحلیل آماری داده ها

در ادامه ابتدا میزان ارتباط بین متغیرها در نمرات کل پاسخ دهندگان، با توجه به توزیع خطی، با استفاده از آزمون همبستگی پیرسون نشان داده می شود. از سوی دیگر داده های جداول آمار توصیفی، تفاوت‌هایی را بین نمرات پاسخ دهندگان در گروه های تفکیک شده از نظر متغیر فعالیت با اوراسیا، محل اشتغال و همچنین جنسیت نشان می دهد. برای آن که مشخص شود این تفاوت ها معنادار بوده یا خیر با توجه به ویژگی های داده های به دست آمده از آزمون "یو مان ویتنی" استفاده شد. نتایج حاصل از این آزمون های آماری در جداول ذیل ارائه شده است.

جدول ۵ نتایج حاصل از آزمون همبستگی پیرسون نمرات کلیه پاسخ دهندگان در هریک از خرده مقیاس های مورد مطالعه

متغیر	۱.میزان آشنایی با بازار اوراسیا	۲.بازاریابی و ارتباطات	۳.موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	۴.تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۵.تورم و افزایش هزینه های تولید	۶.دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۷.حمایت های داخلی از صادرات	۸.تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان
۱.میزان آشنایی با بازار اوراسیا	1	R=0.41 Sig=0.01 *	R=0.14 Sig=0.41	R=0.18 Sig=0.27	R=0.05 Sig=0.71	R=0.14 Sig=0.4	R=0.56 Sig=0.0001 *	R=0.44 Sig=0.005 *
۲.بازاریابی و ارتباطات		۱	R=0.32 Sig=0.05 *	R=0.64 Sig=0.0001 *	R=0.27 Sig=0.11	R=0.57 Sig=0.0001 *	R=0.4 Sig=0.01 *	R=0.58 Sig=0.0001 *
۳.موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک			1	R=0.24 Sig=0.15	R=0.41 Sig=0.01 *	R=0.22 Sig=0.19	R=0.25 Sig=0.14	R=0.48 Sig=0.002 *
۴.تشکیلات منسجم صادرکنندگان				1	R=0.33 Sig=0.05 *	R=0.59 Sig=0.0001 *	R=0.53 Sig=0.001 *	R=0.28 Sig=0.01 *
۵.تورم و افزایش هزینه های تولید					1	R=0.3 Sig=0.07	R=0.39 Sig=0.02 *	R=0.52 Sig=0.001 *
۶.دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی						1	R=0.45 Sig=0.005 *	R=0.34 Sig=0.04 *
۷.حمایت های داخلی از صادرات								R=0.46 Sig=0.003 *
۸.تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان								۱

براساس آنچه جدول نتایج آزمون همبستگی پیرسون نشان می دهد، ارتباط بین نمرات حاصل از داده ها در برخی موارد معنادار است که میزان و سطح معناداری آنها نیز ذکر شده است. کلیه خانه های مشخص شده با نماد * معنادار بودن نتایج را نشان می دهند.

جدول ۶ نتایج از آزمون یو مان ویتنی در بررسی نمرات هر یک از خرده مقیاس های مورد مطالعه با توجه به سابقه فعالیت در اوراسیا

متغیر	تعداد	میانگین رتبه ها	یو مان ویتنی	سطح معناداری
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	۱۶	۱۷,۸۸	۱۵۰	۰,۴۴
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۰,۶۸		
۲. بازاریابی و ارتباطات	۱۶	۱۵,۳۴	۱۰۹	۰,۰۵ *
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۲,۵۲		
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	۱۶	۲۱,۶۲	۱۴۲	۰,۳۲
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۱۷,۹۵		
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۱۶	۱۵,۸۱	۱۱۷	۰,۰۸
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۲,۱۸		
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	۱۶	۱۶,۷۲	۱۳۱,۵	۰,۱۸
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۱,۵۲		
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۱۶	۱۷,۸۴	۱۴۹,۵	۰,۴۳
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۰,۷		
۷. حمایت های داخلی از صادرات	۱۶	۱۷,۹۴	۱۵۱	۰,۴۶
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۰,۶۴		
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	۱۶	۱۷,۵۳	۱۴۴	۰,۳۵
بدون سابقه فعالیت با اوراسیا	۲۲	۲۰,۹۳		

همانطور که در جدول نیز نشان داده شده نتایج بیانگر آن است که افراد بدون سابقه فعالیت با اوراسیا به شکل معناداری بیش از افراد با سابقه در این زمینه به مشکلات مربوط به بازاریابی و ارتباطات در این زمینه اشاره کردند. ($U=109, N1=16, N2=22, P=0.05$). در سایر موارد علی رغم تفاوت ظاهری، میزان "یو مان ویتنی" به دست آمده معنادار نشد؛ تفاوت بارزی بین نظرات دو گروه وجود نداشت.

جدول ۷ نتایج از آزمون یو مان ویتنی در بررسی نمرات هر یک از خرده مقیاس های مورد مطالعه با توجه به محل اشتغال

متغیر	تعداد	میانگین رتبه ها	یو مان ویتنی	سطح معناداری
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	بخش دولتی ۱۴	۲۵,۰۴	۹۰,۵	۰,۰۱۸ *
	بخش خصوصی ۲۴	۱۶,۲۷		
۲. بازاریابی و ارتباطات	بخش دولتی ۱۴	۲۱,۶۱	۱۳۸,۵	۰,۳۷
	بخش خصوصی ۲۴	۱۸,۲۷		
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	بخش دولتی ۱۴	۲۰,۳۶	۱۵۶	۰,۷۲
	بخش خصوصی ۲۴	۱۹		
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	بخش دولتی ۱۴	۲۱,۶۸	۱۳۷,۵	۰,۳۵
	بخش خصوصی ۲۴	۱۸,۲۳		
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	بخش دولتی ۱۴	۱۸,۹۳	۱۶۰	۰,۸۱
	بخش خصوصی ۲۴	۱۹,۸۳		
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	بخش دولتی ۱۴	۱۹,۰۴	۱۶۱	۰,۸۴
	بخش خصوصی ۲۴	۱۹,۷۷		
۷. حمایت های داخلی از صادرات	بخش دولتی ۱۴	۲۲,۶۱	۱۲۴,۵	۰,۱۹
	بخش خصوصی ۲۴	۱۷,۶۹		
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	بخش دولتی ۱۴	۲۳,۸۹	۱۰۶,۵	۰,۶۱
	بخش خصوصی ۲۴	۱۶,۹۴		

براساس نتایج آزمون "یو مان ویتنی" افراد شاغل در نهادهای دولتی بیش از افراد شاغل در بخش خصوصی بر مشکلات ناشی از عدم آشنایی با بازار اوراسیا تاکید داشتند ($U=90.5, N1=14, N2=24, P=0.018$). در سایر ارزیابی های انجام شده در این بخش، تفاوت معناداری بین نمرات دو گروه وجود نداشت.

جدول ۸ نتایج از آزمون یو مان ویتنی در بررسی نمرات هر یک از خرده مقیاس های مورد مطالعه به تفکیک جنسیت

متغیر	تعداد	میانگین رتبه ها	یو مان ویتنی	سطح معناداری
۱. میزان آشنایی با بازار اوراسیا	۹	۲۰,۳۳	۱۲۳	۰,۷۹
	۲۹	۱۹,۲۴		
۲. بازاریابی و ارتباطات	۹	۲۶,۱۱	۷۱	* ۰,۰۴
	۲۹	۱۷,۴۵		
۳. موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک	۹	۲۷,۶۱	۵۷,۵	* ۰,۰۱
	۲۹	۱۶,۹۸		
۴. تشکیلات منسجم صادرکنندگان	۹	۲۲,۸۹	۱۰۰	۰,۳
	۲۹	۱۸,۴۵		
۵. تورم و افزایش هزینه های تولید	۹	۲۲,۷۸	۱۰۱	۰,۳
	۲۹	۱۸,۴۸		
۶. دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی	۹	۱۹,۷۲	۱۲۸,۵	۰,۹۵
	۲۹	۱۹,۴۳		
۷. حمایت های داخلی از صادرات	۹	۲۰,۷۲	۱۱۹,۵	۰,۷
	۲۹	۱۹,۱۲		
۸. تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان	۹	۲۴,۷۲	۸۳,۵	۰,۱
	۲۹	۱۷,۸۸		

طبق نتایج فوق در دو زمینه بازاریابی و ارتباطات ($U=71, N1=9, N2=29, P=0.04$) و همچنین موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک ($U=57.5, N1=9, N2=29, P=0.01$). پاسخ دهندگان زن بیش از پاسخ دهندگان مرد به مشکلات تاکید داشتند. در سایر خرده مقیاسهای مورد مطالعه تفاوت معناداری مشاهده نشد.

براساس نتایج حاصله از پاسخ های ارائه شده در قالب پرسشنامه پیش روی دو عامل "زیرساخت های حمل و نقل ترکیبی" و "موانع نرم افزاری" از محوریت و نقش اساسی در توسعه مناسبات ایران با کشورهای اوراسیا با تاکید بر جایگاه استان گیلان برخوردار است.

در نتیجه از منظر صاحب نظران و افراد درگیر در موضوعات مرتبط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک با ۴۳,۲۴ درصد بیشترین تاثیر را در بهره گیری از ظرفیتهای فراهم شده این اتحادیه را دارا است از میان شانزده متغیر احصاء شده این بخش هفت متغیر (۱) بلا تکلیف بودن ساخت خط ریلی رشت به آستارا، (۲) عدم اتصال خط ریلی به بندر انزلی و منطقه آزاد، (۳) مشکلات ساختاری حمل و نقل و لجستیک و ناکافی بودن خدمات حمل و نقل به بازار، (۴) عدم تعریف گمرک فرودگاه بین المللی سردار جنگل رشت جهت ارائه خدمات به رویه های تجاری بویژه ورود و صدور قطعی کالاها، (۵) مناسب نبودن زیر ساخت مبادی ورودی و خروجی استان بویژه پایانه

های صادراتی و پایانه ریلی و عدم تکمیل زیرساخت های مورد نیاز، ۶) عدم تجهیز محوطه ریلی آستارا به دستگاه پرتو نگاری و سایر دستگاه های کنترلی و دستگاه توزین ریلی جهت توزین و کنترل کالاهای حمل شده با واگن و در نهایت ۷) کمبود کشتی های رورو و کانتینربر یخچال دار؛ از بیشترین نقش جهت اثرگذاری بر توسعه مناسبات فی مابین ایران و روسیه بامحوریت استان گیلان برخوردار می باشند.

نکته جالب توجه اینکه شاخص حمایت های داخلی از صادرات با ۱۷,۴۷ درصد دومین مولفه تعیین یافته از سوی پاسخ دهندگان است؛ که در این شاخص کلان نیز قوانین و بخشنامه های متعدد و متناقض بازرگانی خارجی کشور به عنوان نخستین متغیر، طولانی بودن و بوروکراسی ها و کاغذبازی ها و رویه های پیچیده گمرک و رویه های غلط در مشوق های صادراتی به صورت مشترک دومین متغیر، و در نهایت وجود ضعف اجرایی درخصوص نحوه تعیین ارزش کالاهای وارداتی و استفاده از روش های نامناسب برای تعیین ارزش در گمرک، سومین متغیر اثرگذار در مسیر توسعه مناسبات ایران با کشورهای اوراسیا با تکیه بر ظرفیت های متنوع گیلان انتخاب شده اند.

در سومین شاخص تاثیرگذار در پژوهش پیش روی نیز که دیپلماسی و مسائل اقتصاد سیاسی با ۱۴,۷۱ درصد مشخص شده؛ متغیرهای ذیل دارای بیشترین اثر از سوی پرسشگران انتخاب شده است:

۱) اثرپذیری کشورهای عضو اتحادیه از تحریم های غرب، ۲) به صورت مشترک مابین حمایت های حقوقی ناکافی از صادرکنندگان در بازار اوراسیا و عدم بهره مندی مناسب از معافیت های تعرفه ای حاکم بر اوراسیا بوده و ۳) ناهماهنگی وزارت خارجه با وزارتخانه های کمیسیون های مشترک با کشورهای عضو

در چهارمین شاخص تاثیر گذار که بازاریابی و ارتباطات با ۱۴,۶۱ درصد می باشد سه متغیری که بیشترین اثر ممکن را بر توسعه روابط با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا از خود برجای می گذارد از قرار ذیل است:

۱) ضعف بازاریابی در تجارت بین الملل و عدم توانایی شناسایی مشتریان، ۲) به صورت مشترک میان دو متغیر کیفیت پایین محصولات ایرانی و بسته بندی و همچنین فقدان نماینده های مورد اعتماد کافی در بازار اوراسیا، ۳) دو متغیر عدم مدیریت بازار در راستای حفظ مشتریان و ضعف برگزاری نمایشگاه های تخصصی مشترک در کشورهای عضو.

در شاخص پنجم نیز یعنی عدم وجود تشکیلات منسجم صادرکنندگان با ۱۲,۳۷ درصد؛ متغیرهای عدم انسجام و هماهنگی بین صادرکنندگان در ورود به بازار، نبود تشکل های منسجم شرکت های حمل و نقل کامیون داران، و عدم بهره گیری شایسته از جایگاه اتاق بازرگانی در حوزه های نظارت و پایش؛ سه متغیر دارای بیشترین اثر از سوی شرکت کنندگان در پرسشنامه پیش روی معرفی شده اند.

از منظر پاسخ دهندگان میزان آشنایی با بازار اوراسیا با ۱۱,۳۷ درصد ششمین شاخص تاثیرگذار بود که این بخش نیز سه متغیر اصلی که بیشترین اثرگذاری را از سوی پاسخ دهندگان دریافت نمود به ترتیب شامل عدم تدوین و شفاف سازی قوانین گمرکی و مرزی کشورهای عضو، نبود راهبرد مناسب و شناخت ناکافی از بازار اوراسیا و نحوه ورود به آن، و در نهایت عدم شناسایی کامل و تخصصی ظرفیتهای کشورهای عضو این اتحادیه؛ می باشند.

هفتمین شاخص هم با ۹,۵ درصد تورم و افزایش هزینه های تولید است که افراد حاضر در این پرسشنامه به ترتیب افزایش مستمر قیمت کالا و خدمات در مقایسه با کشورهای رقیب، قدرت رقابتی صادرکنندگان را کاهش می دهد، هزینه های بالای حمل و نقل کالا برای صادرات، و قیمت بالای تمام شده محصولات ایرانی؛ به باور پاسخ دهندگان به ترتیب دارای بیشترین نقش می باشند.

و اما در هشتمین و آخرین شاخص یعنی تعرفه های ترجیحی و رقابت صادرکنندگان نیز با ۷,۷۱ درصد؛ متغیرهای عمده نیازهای وارداتی کشورهای عضو غیر از ایران تامین می شود، محدود بودن فهرست کالاهای مورد هدف تفاهمنامه اوراسیا و وجود رقابت شدید در بازارهای صادراتی به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری در مسیر توسعه مناسبات اقتصادی با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا با محوریت استان گیلان را تشکیل می دهند.

فصل پنجم نتیجه گیری و پیشنهادات

در خصوص اهمیت تحقیق پیش روی باید تصریح کرد که موافقتنامه همکاری تجاری ایران و اوراسیا علی رغم پررنگ بودن امر سیاسی در کنار مسائل اقتصادی، که میل به بهره برداری از ظرفیت ها، فرصت ها و مزیت های متنوع ژئواستراتژیک و ژئواکونومی را برای جمهوری اسلامی ایران نمایان تر و حائز اهمیت بیشتری نموده؛ دولت ایران راهبرد گسترش مناسبات با شرق (چین و روسیه) و همچنین کشورهای همسایه خود و تقویت مزیت های رقابتی خویش در کریدورهای بین المللی (شمال جنوب، تراسیکا و چین-قزاقستان-ایران) و سازمان های همکاری منطقه ای (اگو، شانگهای، دی هشت، اتحادیه اقتصادی اوراسیا) را به عنوان یک راهبرد سیاست های همکاری اقتصادی در دستور کار خود قرار داده است.

بی تردید در مسیر تحقیق پیش روی که یکی از دو متغیر اصلی (تکمیل و توسعه زیرساخت های حمل و نقلی و رفع موانع نرم افزاری) خود را معطوف به استان گیلان نموده آنچه دارای اهمیت است؛ رویکرد دولتهای ایران و روسیه در زمینه واگذاری اختیارات بیشتر به استان های مرزی دو کشور جهت توسعه همکاری های اقتصادی، تجاری با اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا می باشد. موضوعی که استان گیلان با تمرکز بر توانمندی های استانداری و سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی قابل احصاء دارد.

در این میان استان گیلان به دلیل موقعیت ویژه خود در کریدورهای بین المللی شمال جنوب، تراسیکا و چین-قزاقستان-ایران (به عنوان بخش فرعی مسیر یک کمربند یک جاده) و بهره مندی از زیرساخت های مناسب حمل و نقلی و مزایا و معافیت های قانونی موجود در منطقه آزاد که فرصت مناسبی برای افزایش حضور شرکت های خارجی را فراهم می نماید؛ از قابلیت و امکان متمایز در ایجاد ارزش افزوده همکاری ترانزیتی مابین کشورهای روسیه و هند در چارچوب کریدور شمال جنوب، چین و ترکیه با بهره گیری از کریدور چین-قزاقستان-ایران؛ برخوردار می باشد، و پژوهش پیش روی به منظور بررسی فرصتها و چالشها و سازوکارهای بهره برداری حداکثری از مزیت های رقابتی و تبدیل چالش ها به فرصت های جدید گیلان و کشورمان در مسیر توسعه روابط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا صورت گرفته شده است.

براین اساس باید تصریح کرد؛ همان گونه که در نتایج پرسشنامه فصل چهارم تشریح شد از منظر صاحب نظران و افراد درگیر در موضوعات مرتبط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا در گیلان، موارد زیرساختی، عمرانی و لجستیک با ۴۳،۲۴ درصد بیشترین تأثیر را در بهره گیری از ظرفیتهای فراهم شده این اتحادیه دارا است. در همین رابطه تأخیر در اجرای پروژه هایی نظیر اتصال خط ریلی سراسری به منطقه آزاد انزلی، بندرانزلی و آستارا، و همچنین ضعف زیرساختهای جاده ای، هوایی، بندری و گمرکی نه تنها تجارت گیلانی ها با کشورهای اوراسیا را تحت تأثیر قرار داده بلکه حتی به تضعیف جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران و عدم تکمیل کریدور شمال و جنوب منجر شده است.

با عنایت به عبور هشت گذرگاه ترانزیتی عمده از خاک کشور و یا محیط پیرامونی آن و اینکه برخی از این گذرگاهها در زمره بزرگترین پروژههای ارتباطی دوران معاصر محسوب می شوند که در قالب یک کریدور حمل و نقل ترکیبی تجارت دریایی را به ترانزیت و تولید در خشکی پیوند می زنند و از این روی، شناخت ظرفیتهای و محدودیتهای آنها از اهمیت بالایی برای اقتصاد و تجارت کشور برخوردار است. به عبارتی اگر مسیرهای ترانزیتی همچون یک کمربند

یک راه، شمال جنوب، تراسیکا، چین-قزاقستان-ایران و استانبول-تهران-اسلام آباد با عبور از کشورمان به مزیت رقابتی ایران تبدیل شده؛ در مقابل گذرگاههای چین-پاکستان،خلیج فارس-مدیترانه، فرا افغان، زنگزور، ترانس کاسپین به عنوان کریدورهای رقیب کشورمان محسوب می شوند.

در همین راستا باید تصریح کرد به موازات عدم برنامه ریزی برای فعالسازی این ظرفیت، مزیت و فرصت جایگاه ویژه کشورمان در کریدورهای بین المللی، شاهد فعالیت و سرمایه گذاری سنگین رقبای منطقه ای و فعال شدن کریدورهای موازی ایران مانند: ۱. ایجاد مسیر ترانزیتی با اتصال بندر ترکمن باشی در ترکمنستان به بندر باکو در آذربایجان از طریق ایجاد خط کشتیرانی در عرض دریای خزر؛ ۲. توافقنامه لاجورد و اتصال کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به یکدیگر؛ ۳. اتصال ریلی باکو-تفلیس-قارص؛ ۴. سرمایه گذاری گسترده چین ذیل ابتکار یک کمربند و یک جاده در کریدور اقتصادی چین-پاکستان(CPEC)؛ ۵. برنامه ریزی ترکیه برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی و کمرنگ کردن نقش ایران در آن؛ می باشیم که تهدیدی جدی برای مزیت های نسبی ایران به حساب می آید.

باید توجه داشت که دور زدن ایران توسط کریدورهای رقیب کشورهای همسایه، تهدیدی جدی برای مزیت های نسبی ایران ارزیابی می شود چراکه اگر کریدورهای ترانزیتی منطقه ای و جهانی را به مثابه یک میدان نفتی مشترک میان کشورها قلمداد کنیم، می توان گفت که کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد و فعال سازی کریدورهای دیگر، در حال بهره برداری از این فرصت و ربودن سهم ایران از این میدان نفتی مشترک می باشند. طرفه اینکه چنین موضوعی علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد، قادر است برای کشور ارزش راهبردی داشته باشد؛ چراکه گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران را پدید خواهد آورد و کاهش تحریم پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت.

نکته حائز اهمیت اینکه کشور ما برای ایفای نقش در کریدور بین المللی شمال جنوب جهت ترانزیت کالا از ترکیه تا روسیه و آسیای مرکزی به بنادر جنوب کشور و از آنجا به کشورهای آسیایی، خصوصاً هند و چین، باید چندین پروژه خط آهن همچون چابهار به زاهدان، رشت به انزلی و آستارا را عملیاتی می کرد، اما هیچ کدام از آنها پیشرفت چشمگیری نداشته اند.

با عنایت به ارزیابی های کارشناسی صورت گرفته ظرفیت ترانزیت کریدور شمال - جنوب ۳۰ میلیون تن در سال است. در حالیکه عملاً هنوز این مسیر ترانزیتی به دلیل عدم تمیل زیرساخت های حمل و نقل ریلی ایران مورد بهره برداری قرار نگرفته است.

نکته جالب توجه اینکه چنین امری موجب از دست رفتن ۲۰ میلیارد دلار درآمد غیر مستقیم ترانزیت شده است. درآمد مستقیم هر تن ترانزیت ۱۰۰ تا ۲۵۰ دلار و هر کانتینر ۵۰۰ دلار است و با عنایت به اینکه درآمد ناخالص ترانزیت هر کانتینر حدود ۵ هزار دلار می باشد و عواید ترانزیتی هر کشتی ترانزیتی اقیانوس پیما نیز برای کشور ۶۵۰ هزار دلار است که تقریباً معادل فروش ۸ هزار بشکه نفت محسوب می شود. طرفه اینکه علی رغم کمبودهای موجود و تحریم

کشورمان در بخش حمل دریایی، در ۸ ماهه سال ۱۴۰۱ بیشتر از کل سال گذشته ترانزیت صورت گرفته و ترانزیت ۱,۵ میلیون TEU کانتینر در سال گذشته در ۸ ماهه امسال به ۲ میلیون TEU رسیده است.

تأکیدی دیگر براین ادعا پژوهش صورت گرفته توسط بازوی پژوهشی اتاق بازرگانی ایران است که ظرفیت درآمدزایی بخش ترانزیت برای اقتصاد ایران را تا ۱۱ میلیارد دلار برآورد کرده و تصریح نمود که علاوه بر تحریم ها، ناهماهنگی های داخلی موجبات عدم استفاده از این ظرفیت ها برای اقتصاد کشورمان شده است.

در خصوص اهمیت و نقش کریدور شمال جنوب باید تصریح کرد کریدور مزبور تنها مسیر ترانزیتی عبوری از ایران است که می تواند از فشارها و تحریمهای غرب خارج شده و به نفع منافع ملی ارزش افزوده و سود ایجاد کند. در این میان به دنبال تهاجم روسیه به اوکراین هم در کوتاه مدت مسیرهای ارتباطی میان روسیه و اروپا که از طریق آن به بازارهای جهانی متصل می گردید را به چالش کشیده و اهمیت بازارهای آسیا و به ویژه هند را برای این کشور افزایش یافته؛ بنابراین، ایران می تواند از انگیزه های جدید دولت روسیه برای تکمیل و توسعه سریع این مسیر ترانزیتی و سرمایه گذاری آن در فرآیند ساخت راه آهن رشت-آستارا نهایت بهره را به دست آورد.

نباید از خاطر برد که پیش از این کشورهای روسیه و جمهوری آذربایجان و حتی چین برای مشارکت در ساخت این مسیر ریلی اعلام آمادگی کرده اند اما تاکنون گام های عملی و جدی برداشته نشده تا حلقه گمشده کریدور شمال جنوب بعد از دو دهه تکمیل شود اما با توجه به شرایط خاص این پروژه و اهمیت آن در کریدور شمال جنوب، کشور روسیه دوباره به همکاری در تکمیل این خط ریلی تمایل نشان داده است.

آنچه حائز اهمیت می باشد اینکه، منابع اعتباری راه آهن رشت به آستارا به سه روش از قابلیت تأمین برخوردار می باشد که یکی از آنها فاینانس با جمهوری فدراتیو روسیه است.

دومین روش تأمین منابع اعتباری استفاده از ماده ۵۶ یعنی فاینانس داخلی است که شامل ظرفیت بانک ها و موسسات اعتباری معتبر داخلی می شود و سومین روش هم تهاتر نفت است. البته بخشی از تأمین کسری اعتبارات نیز بودجه عمرانی کشور است که محدودیت هایی دارد.

از سویی در داخل کشور نیز قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء(ص)، به عنوان مهم ترین و بزرگ ترین اجراکننده پروژه های عمرانی کشور، یکی از گزینه ها برای اجرای کل پروژه راه آهن رشت-آستارا است.

در این میان به گفته خیرالله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی احداث ریل رشت-آستارا به ۲۵ هزار میلیارد تومان معادل ۸۰۰ میلیون یورو منابع مالی نیاز دارد. هم اکنون عملیات زیرسازی ۱۰ کیلومتر مسیر از سمت رشت در شرف پایان و آماده ریل گذاری بوده و عملیات زیرسازی ۱۱,۵ کیلومتر مسیر از سمت آستارا نیز آغاز شده است. یک دوره چهار ساله برای اتمام این پروژه برنامه ریزی شده که برای رسیدن به آن باید منابع مالی این طرح در تمام خط آهن رشت-آستارا در سال اول بهره برداری ۴,۵ میلیون تن بار و ۲۵۰ هزار نفر مسافر را جابه جا می کند و در سال بیستم بهره برداری نیز این ظرفیت به ۱۱ میلیون تن بار و ۵۰۰ هزار نفر مسافر بالغ می شود.

همان‌طور که اشاره شد فرسایش منزلت ژئواکونومی ایران به دلیل تعلل ایران در تکمیل کریدورهای بین‌المللی و جدیت همسایگان با سرعت زیادی در حال وقوع است و متأسفانه بخش بزرگی از ارزش و مزیت سرزمینی ایران که در حال از دست رفتن می‌باشد، از امکان برگشت‌ناپذیر بودن برخوردار است. لذا در فقدان عدم آغاز اجرای راه آهن رشت آستارا، سرعت بخشیدن به عملیات اجرایی پروژه راه آهن رشت به بندرکاسپین می‌تواند بسیار مهم باشد این خط ریلی به طول ۳۷ کیلومتر با قابلیت جابجایی سالانه ۱۰ میلیون تن بار و سه میلیون و ۸۰۰ هزار مسافر که از نظر ایجاد یک کریدور ریلی جدید برای صادرات و واردات کشور از خلیج فارس تا دریای خزر و همچنین حمل و نقل ترکیبی و ترانزیت کالا از هلسینکی فنلاند تا هند بسیار مهم است، با پیشرفت فیزیکی زیرسازی ۸۳ درصد و روسازی ۳۰ درصد به دلیل کمبود اعتبارات بارها وعده افتتاح آن در دولت‌های مختلف به تعویق افتاده و با کندی چشمگیری در دست اجرا می‌باشد.

تاکنون ۱۴ کیلومتر از پروژه راه آهن رشت-کاسپین ریل‌گذاری شده و در صورت تأمین اعتبار کامل ۱۲۵۰ میلیارد تومانی در بهار سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری می‌رسد.

دیگر طرح زیرساختی حائز اهمیت تکمیل ۸ کیلومتر باقی‌مانده آزاد راه رشت - قزوین که بخشی از مسیر کریدور شمال جنوب در بخش جاده ای بوده و یکی از مهمترین محورهای ارتباطی کشور محسوب می‌شود؛ تکمیل این پروژه نیز در دولت‌های مختلف وعده داده شد اما هنوز به سرانجام نرسیده است. تاکنون ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار از منابع دولتی در این پروژه، هزینه شده و حدود ۵۰۰ میلیارد تومان برای بهره‌برداری باقیمانده پروژه آزادراه رشت-قزوین که ۸۲ درصد پیشرفت کار دارد اعتبار مورد نیاز است.

در میان زیرساخت‌های ترانزیتی استان که نیازمند تکمیل و توسعه می‌باشد، گمرک آستارا است. با عنایت به اینکه حدود ۸۰ درصد صادرات گیلان از طریق مرز زمینی آستارا صورت می‌گیرد -تنها نقطه در کشور که دارای مرز دریایی و زمینی با اروپا و قفقاز می‌باشد- لذا حل برخی از مشکلات زیرساختی آن در تسهیل تجارت با اوراسیا بسیار مهم است. ضعف زیرساخت‌ها در این شهرستان مرزی سبب شده تا همه ساله با شروع فصل صادرات محصولات کشاورزی و تقریباً دو ماه قبل از آغاز سال نو میلادی، اوج تردد بار از پایانه مرزی آستارا شروع و تا پایان اسفند ماه موجب افزایش تردد کامیون‌ها و شاهد ازدحام آنان در این مسیر باشیم که این روند مشکلاتی هم برای صادرکنندگان و هم برای شهروندان به وجود می‌آورد.

در پاییز و زمستان ۱۴۰۱ نیز تجمع هزار و ۵۰۰ کامیون و تریلی ترانزیتی در پشت پایانه مرزی آستارا و کم بودن ظرفیت پل قدیمی بین دو کشور منجر به بازتاب‌های منفی رسانه‌ای متعدد شد. لذا برای کاهش مشکلات، سامانه نوبت‌دهی الکترونیکی در پایانه به بهره‌برداری رسید. اگرچه برای حل اساسی مشکل باید در کوتاه مدت پل قدیمی مقاوم‌سازی، پل جدید اتومبیل‌رو کشور نیز افتتاح، پایانه به محل جدید منتقل، محوطه‌سازی و تجهیز گمرک و توسعه بارانداز ریلی سرعت یافته و نسبت به احداث تیرپارک اقدامات لازم انجام پذیرد.

تسریع در اجرای تعهدات کشورمان در ساخت پل اتومبیل‌رو جمهوری ایران و آذربایجان که پس از پل‌های ترانزیتی تاریخی و پل ریلی، سومین پل مشترک و بین‌المللی دو کشور همسایه در شهرستان مرزی بندر آستارا خواهد بود

بسیار ضروری بوده، شایان ذکر است پل جاده‌ای (اتومبیل‌رو) آستارای جمهوری اسلامی ایران و آستارای جمهوری آذربایجان با هدف اتصال به محور بزرگراهی ترانزیت بین‌المللی دو کشور (اتوبان باکو به رشت و قزوین) به طول ۸۹ متر و عرض ۳۰٫۶۰ متر با همکاری وزارت راه و شهرسازی ایران و وزارت حمل و نقل، ارتباطات و فناوری‌های پیشرفته جمهوری آذربایجان و همچنین آژانس ایالتی راه‌های اتومبیل‌رویی این کشور بر روی رودخانه مرزی آستاراچای از بهمن ماه ۱۴۰۰ در حال احداث است.

با عنایت به اینکه ساخت پل با ۸۵ درصد پیشرفت در حال انجام بوده و تا ابتدای سال ۱۴۰۲ در قسمت جمهوری آذربایجان عملیات آن پایان خواهد یافت. لذا ضروری است متولیان امر هرچه سریع‌تر نسبت به ایجاد زیرساز و احداث اتوبان ورودی ماشین‌های ترانزیت به طول ۱۴۰۰ متر و احداث تیرپارک اقدام عاجل را انجام دهند.

این پل مرزی در حد فاصل ۵۰ متری ضلع شمالی پل ریلی آستارا به عنوان یک پل اتومبیل‌رو در حال احداث است که با احداث آن بزرگراه آستارا - آستارا و همچنین مسیر آستارا به باکو تکمیل شده و این بزرگراه از باکو به خطوط زمینی ایران به عنوان مسیری جدید متصل خواهد شد و این مسیر ارتباطی ترانزیت کالا از جمهوری اسلامی ایران به جمهوری آذربایجان، کشورهای حاشیه دریای خزر (قفقاز و آسیای میانه)، اوراسیا و اروپا را تسهیل و دسترسی این قبیل کشورها را به خلیج فارس و دریای عمان تأمین خواهد کرد.

در خصوص اهمیت تغییر استراتژی ترانزیتی کشورمان به اوراسیا از زمین (کامیون) به سمت تجارت دریامحور باید توجه داشت در صورتی که به دنبال افزایش میزان کامیون‌های ورودی به نقطه مرزی باشیم، با مشکلات موجود که زمان ماندگاری کامیون‌های پشت مرز را به چندین روز افزایش داده، در بهترین حالت ۲۵۰ دستگاه کامیون از این طریق تردد می‌کند و این مهم مشکلات عدیده‌ای در اجرای تعهدات به خریداران در بازارهای مصرف و نگاهداری کالاها به وجود آورده؛ در نتیجه اولویت مسیرهای تجاری ایران با روسیه باید از طریق دریا و بنادر به منظور افزایش میزان، حجم، و کاهش زمان و هزینه‌های حمل و نقل کالا، باشد.

از سوی دیگر از لحاظ استراتژیک نیز، استفاده از توانمندی‌های حمل و نقل دریایی و تقویت بنادر استان و استقرار کشتی‌های رورو می‌تواند از آسیب‌پذیری کشور در برابر تهدیدات تغییرات احتمالی ژئوپلیتیکی منطقه ناشی از تحولات آذربایجان و ارمنستان و محدودیت‌های ایجاد شده احتمالی در مسیرهای ترانزیتی جاده‌ای از مرز آستارا در صورت تیرگی روابط با آذربایجان کاسته و زمینه کاهش هزینه‌ها و زمان قل و انتقال کالا به ویژه محصولات کشاورزی ایران به روسیه را فراهم نماید.

به رغم چنین مزیت‌هایی که توسعه دریامحور هم از لحاظ اقتصادی و امنیتی برای کشورمان بسیار سودآور است اما از ظرفیت ۱۵ میلیون تنی تخلیه و بارگیری کالا در بنادر استان به دلیل ضعف‌های متعدد بویژه شاخص عملکرد لجستیک تجاری، حداکثر در سال حدود ۲ میلیون تن استفاده می‌شود.

متأسفانه علاوه بر موارد پیش گفته کماکان بسیاری از کالاهای فله‌ای و کانتینری توسط کریدور شمال جنوب جذب نشده و مشکلات زیرساختی مانند کمبود ظرفیت و سرعت پایین کشتی‌های باری در دریای کاسپین، بر تأثیرات منفی تکمیل نشدن مسیر ریلی رشت به انزلی و آستارا و سرعت پایین تخلیه و بارگیری کالا و افزوده است.

در ارتباط با مهمترین چالشهای پیش روی کریدور شمال جنوب در برابر مسیر ترانزیتی کانال سوئز که سودای رقابت با آن را دارد، علیرغم پیشرفت‌ها، مسائل فنی مربوط به راه آهن در منطقه، فقدان تعرفه‌های هماهنگ، رویه کاغذی زیاد در نهادهای همکار مربوط به کریدور و تأخیر در دیجیتالی شدن، فرآیند کنترل مرزها، هماهنگ سازی رویه‌های گمرکی و سیاست‌های تعرفه‌ای بخشی از چالش‌های راه اندازی این کریدور بوده است.

تنش‌های سیاسی و نظامی بین ایران و باکو نیز باعث کاهش توجه به مسیر غربی این کریدور شده، همچنین، سرد شدن روابط جمهوری آذربایجان با هند و حتی کشورمان مانعی جدی برای توجه جدی به راه اندازی این کریدور است؛ در عین حال تعلل های ایران ظرف دو دهه اخیر منجر به ارزیابی مسیرهای جایگزین برای نقل و انتقال کالاهای هندی به بازارهای آسیای میانه و قفقاز، شده است.

دومین کریدور ایجاد و فعال شده توسط گیلانیان، مسیر ترانزیتی چین-قزاقستان-ایران است که توسط سازمان منطقه آزاد انزلی با همکاری نهادهای دولتی و بخش خصوصی از سال ۱۳۹۷ شروع به کار نموده و علی رغم اینکه موفق به ایفای نقش در واردات حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد از روغن خوراکی کشور شده، اما در برابر برخی مشکلات پیش آمده از سوی ذی نفعان کریدورهای رقیب، اثربخشی برخی کشورهای منطقه از تحریم های آمریکا و هزینه زیاد حمل و نقل ریلی میان چین-قزاقستان، و هزینه بالای حمل و نقل دریایی میان اکتائو تا بندر انزلی در مقابل هزینه های به مراتب کمتر دریافتی در کریدورهای رقیب با مشکل مواجه شده است.

آخرین مسئله حائز اهمیت در شاخص اثرگذار در حوزه های زیرساختی در مسیر بهره برداری حداکثری از کریدور شمال جنوب کمبود کشتی های تجاری در دریای خزر است. به دلیل انتقال بخشی از ناوگان کشتیرانی مشغول به تردد روسیه در دریای خزر به دریای سیاه به منظور پوشش مشکلات تحریمی غرب علیه این کشور و به موازات آن افزایش میزان حمل و نقل کالا میان کشورهای دریای خزر با محوریت ایران و روسیه، شاهد بروز مشکلاتی در شبکه تأمین کشتیرانی می باشیم، موضوعی که از طریق اجرای دیپلماسی هوشمندانه در قالب همکاری وزارت امور خارجه، وزارت راه و شهرسازی، استانداری گیلان و سازمان منطقه آزاد انزلی زمینه کاهش هزینه های حمل و نقل توسط شرکت های فعال در این مسیر فراهم شده تا شاهد رونق مجدد و پیش گرفتن در جذب بارهای ترانزیتی از مبدأ چین به کشورهای غرب آسیا و برعکس باشیم.

در خصوص مهمترین چالش ها و مسائل پیش روی بهره برداری حداکثری از کریدور شمال جنوب می توان به موارد ذیل نیز اشاره کرد:

اولین و مهمترین چالش، تعداد کم ناوگان کشتیرانی ایران در دریای خزر است. اگرچه ۵۳ فروند کشتی ایرانی در دریای خزر فعال هستند، اما با توجه به روند رو به افزایش صادرات و واردات ایران و روسیه، حداقل ۱۰۰ فروند کشتی مورد نیاز است.

در همین راستا در دسامبر ۲۰۲۲، تعداد ۸ فروند شناور جدید به ناوگان خطوط کشتیرانی ایران در دریای خزر اضافه شد که تعداد کشتی‌های ایرانی را به ۶۱ فروند افزایش داد. در این راستا ساخت کشتی‌های ۵ هزار تنی برای افزایش

حجم مبادلات تجاری بین دو کشور بسیار مهم است و صنعت کشتی سازی روسیه در آستاراخان می تواند نقش مهمی در افزایش ظرفیت کشتیرانی ایران در دریای خزر داشته باشد.

چالش دوم، تعداد کم «کشتی های رول آف» یا همان "رو رو" در تجارت دریایی ایران و روسیه در دریای خزر است. در حالی که روسیه ۱۹ کشتی رورو و جمهوری آذربایجان ۱۰ فروند از این کشتی در دریای خزر دارد، کشتیرانی ایران فاقد چنین ظرفیتی است. برای حل این مشکل، در تیرماه ۱۴۰۱ قرارداد ساخت دو فروند کشتی رو رو توسط شرکت صنعتی دریایی ایران به سفارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به امضاء رسید.

طول این کشتی ها با ظرفیت ۴ هزار تن، ۱۴۰ متر است که حداکثر طول کشتی هایی است که می توانند در دریای خزر و رودخانه ولگا حرکت کنند. از این شناورهای چند منظوره می توان برای حمل کانتینر، چوب، اتومبیل و ... استفاده کرد.

به رغم اینکه اولویت پهلودهی کشتی های رو رو بدون انتظار نوبت به اسکله ها، تخفیف ۸۰ درصدی حقوق و عوارض بندری، تخفیف ۶۰ درصدی هزینه باربری و معافیت انبارداری کامیونهای مذکور و فعالیت شبانه روز از جمله حمایت ها و مشوق های اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان است اما در همین راستا اهم مشکلات به شرح ذیل منجر به عدم استقبال شرکت ها و رانندگان کامیونهای ترانزیتی و صادراتی شده است.

۱- عدم مالکیت ایرانی کشتی رو رو

۲- عدم مشارکت فعال سازمانها و ارگانهای ذی مدخل در توسعه حمل نقل دریایی کامیون های ترانزیتی و یا صادراتی با کشتی های رو رو

۳- نبود پارکینگ مناسب برای اسقرار موقت کامیونهای ترانزیتی در شهرستانهای بندر انزلی و بندر آستارا و همچنین عدم تسهیلات رفاهی برای رانندگان داخلی و خارجی

۴- نارضایتی شدید رانندگان از محدودیت اختصاص سوخت یارانه ای

۵- عدم استقبال شرکت های کشتیرانی داخلی از چارتر نمودن کشتی های رو رو علی الخصوص شرکت کشتیرانی دریایی خزر و متعاقب آن عدم ارایه بر نامه زمانی منظم ورود و خروج کشتی های رو رو

۶- نبود متولی پیگیری کامیونها و تریلی های ترانزیتی و تجمیع و بر نامه ریزی آنها در بازه زمانی مشخص جهت اعلام به گمرک و با رگیری به کشتی رو رو، در حال حاضر رانندگان و یا شرکت های صادرکننده هر کدام مجزا به دنبال اخذ مجوز های گمرکی و گذر نامه و سوخت می باشد

۷- مشکلات در تمدید ویزای رانندگان جهت تردد با کشتی های رو رو

چالش سوم معطوف به مشخص نبودن زمان و روز حرکت کشتی ها است. در واقع هم اکنون مسیرهای زمینی از جمله آستارا-اباکو-داغستان ممکن است گران تر باشد، اما ساده تر و راحت تر نسبت به مسیرهای دریایی استان گیلان

عمل می کنند. چراکه برنامه ریزی منظم تردد کشتی ها به بازرگانان وجود ندارد و در عین حال دو طرفه نبودن بار (رفت و برگشت) زمینه افزایش هزینه حمل و نقل را فراهم می نماید.

چالش چهارم یخ زدگی وضعیت بندر آستراخان در فصل زمستان است. در چنین شرایطی محدودیت های جدی برای رسیدن کشتی ها به بندر وجود دارد. بهترین گزینه جایگزین برای کشتی های ایرانی و روسی بندر ماخاچ کالا است که در زمستان با مشکل یخ زدگی مواجه نیست. در واقع ماخاچ کالا تنها بندر روسیه است که می تواند در تمام طول سال میزبان کشتی های ایرانی باشد و تقویت تجارت دریایی از طریق این بندر به کاهش بیش از ۳۰ درصدی هزینه و مدت زمان حمل کالا از ایران به مسکو در مقایسه با حمل و نقل جاده ای از مرز آذربایجان کمک می کند.

چالش پنجم مساله کم کاری در لایروبی در رودخانه ولگا و کانال ولگا-دن از طرف کشور روسیه است که باعث کم عمق شدن مسیر آبی آن شده و همین امر حرکت کشتی ها را از طریق ولگا و کانال ولگا-دن با مشکلات بیشتری مواجه کرده است. به همین دلیل کشتی ها باید در آب نشست ۳,۷ متری حرکت کنند که باعث می شود کشتی ها تنها با ۷۰ درصد ظرفیت بارگیری شوند. بنابراین لایروبی رودخانه ولگا و کانال ولگا-دون برای آب نشست ۴,۵ متری به منظور تردد کشتی ها با ظرفیت کامل باری ضروری است.

این در حالی است که روسها اعلام کرده اند که پروژه بازسازی کانال دریای ولگا-کاسپین در سال ۲۰۲۳-۲۴ آغاز می شود و تا سال ۲۰۲۸ تکمیل خواهد شد.

چالش ششم اینکه برخلاف بنادر آستراخان و ماخاچ کالا که به راه آهن سراسری روسیه دسترسی دارند، تنها یک بندر ایرانی در دریای خزر یعنی امیرآباد در استان مازندران به شبکه ریلی دسترسی مستقیم دارد. از این رو، سایر بنادر ایران از عدم دسترسی به شبکه ریلی رنج می برند که نقطه ضعف مهمی در «حمل و نقل چند وجهی» محسوب می شود. طرفه اینکه دو بندر از سه بندر استان گیلان، یعنی بنادر انزلی و آستارا با توسعه روند شهری در دهه های گذشته در بافت شهری خود قرار گرفته و این مهم در شاخص های پدافند غیرعامل به عنوان یک نقطه ضعف محسوب شده و امکان توسعه فعالیت های بندری را برای آنها سخت نموده است.

چالش هفتم ناشی از عوامل تورمی و افزایش مستمر هزینه های تولید و خدمات در اقتصاد ایران ظرف چندسال اخیر است، موضوعی که در مقایسه با کشورهای رقیب، قدرت رقابتی کالاها و محصولات صادراتی ایرانی در مقایسه با نمونه های تولیدی دیگر کشورها را کاهش می دهد، به عبارتی هزینه های بالای حمل و نقل کالا برای صادرات و قیمت بالای تمام شده محصولات ایرانی در بازارهای مصرف خارجی به یکی از عوامل کاهش اقبال به این کالاها محسوب می شود.

با عنایت به مباحث مطرح شده در خصوص فرصت ها و چالش های پیش روی توسعه روابط و بهره برداری حداکثری از ظرفیت ها و فرصت های گیلان در ارتباط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا می توان پیشنهادات ذیل را که بخشی از آنها درون استانی و برخی نیز نیاز به پیگیری در سطوح ملی است جهت اجرا در دستور کار قرار داد:

- تسریع در تکمیل و راه اندازی راهگذر بین المللی شمال جنوب از طریق اتصال ریلی به بنادر منطقه آزاد، انزلی و آستارا

- ایجاد و توسعه خطوط کشتیرانی منظم باری و حتی مسافری در بنادر گیلان جهت نقل و انتقال کالا به بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر
- توسعه کمی و کیفی ناوگان حمل و نقل دریایی ایران در دریای خزر با انواع کشتی های جدید به ویژه کشتی های کانتینربر، یخچال دار و رو رو باتوجه به نیازهای رو به رشد صادراتی و حمل و نقل ترانزیت کالا در دریای خزر
- ایجاد و افزایش انبارهای سردخانه ای در مبادی رسمی ورودی-خروجی کالا در استان(بنادر انزلی، کاسپین، آستارا) و مرز زمینی(آستارا) جهت ارائه خدمات نگهداری محصولات فاسدشدنی
- ارتقای سطح کمی و کیفی ابزارها و تجهیزات کنترلی در مبادی رسمی ورودی-خروجی استان جهت تسهیل و سرعت بخشی به خدمات رسانی به بازرگانان ایرانی و خارجی
- عملیاتی شدن توافق دو کشور ایران و روسیه و همچنین استفاده از ظرفیت کنوانسیون حقوقی دریای خزر جهت تردد کشتی های ایرانی در رود و کانال ولگا - دن
- افزایش حضور، مشارکت و سرمایه گذاری شرکت های دولتی(کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دریای خزر) و بخش خصوصی ایرانی در بنادر کشور روسیه در دریای خزر و همچنین تعمیم این امر به بنادر دیگر کشورها در این دریا به منظور تسهیل و توسعه همکاری های ترانزیتی و ایفای نقش بیشتر ایران در شبکه حمل و نقلی و ترانزیتی دریای خزر
- ایجاد شرکت کشتی سازی مشترک در کشور روسیه به منظور بهره گیری از ظرفیت طراحی و ساخت کشتی شرکت های روس در راستای افزایش ناوگان حمل و نقل دریایی ایرانی در دریای خزر
- عملیاتی سازی راهبرد دو کشور در ایفای نقش بیشتر استان های مرزی جهت توسعه روابط ایران و روسیه که براساس آن در مباحث مختلف به استانداران جنوبی روسیه و شمالی ایران در مسیر گسترش روابط فی مابین تفویض اختیار بیشتری اعطاء گردد.
- حمایت کامل استانداری جهت مدیریت راهبردی و متمرکز نهادهای استانی و ملی جهت مشارکت فعال و چشمگیر در راستای تسهیل و تسریع در حمل کالا و کامیون با کشتی رو رو
- از ظرفیت منطقه آزاد تجاری صنعتی انزلی به عنوان تنها منطقه آزاد حاشیه دریای خزر از لحاظ ورود کالا بدون عوارض و تبدیل آن به محصول نهایی و ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد آن، استفاده گردد. مکمل این طرح ورود کالاهای ایرانی به گمرکات منطقه ویژه اقتصادی «لوتوس» آستراخان و استفاده از ظرفیتهای موجود و بالقوه آنها است.
- تبدیل «سرای تجاری ایرانیان در آستراخان» که اخیراً تأسیس شده، به محل دائمی نمایش و عرضه کالاهای ایرانی و ایجاد میز مذاکره دائمی در آن مرکز برای تبادل اطلاعات بین تجار دو کشور و امضای تفاهمنامه ها. ضمناً منطقه آزاد انزلی آمادگی واگذاری عرصه برای ایجاد سرای تجاری کشور روسیه را در ایران دارد.

- به موازات تأسیس سرای تجاری ایرانیان در آستراخان، موضوع ایجاد یک «مرکز لجستیکی در آستراخان» در کنار راه‌های مواصلاتی اصلی به ویژه در جوار ایستگاه‌های راه آهن جهت نگهداری کالاهای تولید ایران و سپس ارسال آن به سایر مناطق روسیه قرار گیرد. (موضوعی که موافقت‌های اولیه ایجاد آن مابین اتاق بازرگانی گیلان و طرف روسی انجام شده است)

- ایجاد شعبات دیگر سرای تجاری ایرانیان در کشورهای دیگر اوراسیا و حاشیه دریای خزر

- استفاده از ابزارهای مصون از تحریم به منظور تسویه تراکنش‌های ارزی نظیر اتصال بانکهای کشورهای طرف معامله به سپام (شبکه پیام رسان بانکی ایران)

- افتتاح شعب بانک های کشورهای عضو و یا بانک های آف شور در منطقه آزاد انزلی

- تسهیل در انجام عملیات مالی صادرکنندگان و گسترش خدمات شبکه بانکی کشورمان در کشورهای مورد نظر و گسترش فعالیت های بانکی، مالی میربیزنس بانک با اولویت حمایت از صادرات به بازار روسیه و حمایت از بازرگانانی که اقدام به تأمین کالاهای اساسی کشور می کنند

- ایجاد پرواز مستقیم مستمر میان رشت، باکو، آستراخان به منظور تداوم مراودات تجاری و گردشگری

- در راستای تسهیل تردد و گسترش همکاری های اقتصادی لغو کامل ویزا حداقل برای تجار و بازرگانان ایرانی با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا ضروری است

- ثبات دستورالعمل ها و آیین نامه های تجاری جهت برنامه ریزی منظم و مناسب صادراتی

- ارایه اطلاعات لازم به همراه جزییات بازارهای کشورهای همسایه توسط رایزنان بازرگانی به بازرگانان به منظور شناخت دقیق صادرکنندگان کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا از وسعت بازار ایران

- بهره برداری از ظرفیت های میزبانی و همکاری فعالین اقتصادی بخش خصوصی در قالب «اجلاس شورای بین المللی همکاریهای تجاری اتاقهای بازرگانی و صنعت کشورهای منطقه دریای خزر» (ICBC)

- برگزاری نمایشگاه های تخصصی و اختصاصی جمهوری اسلامی ایران و استان گیلان در کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا و حاشیه دریای خزر

- ارتقای مستمر کیفیت کالا و محصولات ایرانی به همراه افزایش سطح کیفی صنعت بسته بندی کالاهای ایرانی با توجه به سلیقه بازارهای در کشورهای اوراسیا

- میزبانی از نمایشگاه توانمندی های کشورهای مزبور در منطقه آزاد انزلی و مرکز نمایشگاهی شهرستان رشت

- برگزاری تورهای تجاری با همکاری سازمان های ذی نفع و مشارکت فعالین اقتصادی بخش خصوصی استان به منظور آشنایی بیشتر جهت ایجاد و گسترش سرمایه گذاری های مشترک با محوریت سفارتخانه های ایران در کشورهای همسایه، استانداری گیلان، سازمان منطقه آزاد انزلی و اتاق بازرگانی گیلان

- ایجاد و تقویت تشکل های صادراتی تحت عنوان شرکت مدیریت صادرات به منظور تقسیم کار حرفه ای، شناسایی دقیق بازارهای هدف و مسئولیت پذیری در قبال کیفیت و ارائه خدمات پس از فروش
- بهره برداری از بازاریابی علمی-پژوهشی با انجام مطالعات میدانی بازارهای مصرف که نمونه های موفق آن در تجارت بین الملل در راستای شناسایی علایق مشتریان وجود دارد
- فعالیت شرکت ها و نماینده های(حقیقی و حقوقی) مورد اعتماد و مشرف در بازار اوراسیا جهت نمایندگی و پیگیری امور مختلف مربوط به فعالین اقتصادی ایرانی به عنوان یکی از پیش نیازهای حضور موفق در بازار مصرف کشورهای دیگر
- ایجاد پایانه صادراتی استان در منطقه آزاد انزلی به منظور مدیریت، تمرکز و راهبری صادرات کالاها و محصولات گیلانی و ایرانی، صادرات مجدد، ترانزیت کالاها کشورهای که قابلیت بهره گیری از فرصت کریدورهای عبوری از استان گیلان را دارا می باشند
- برگزاری دوره های آموزشی زبان و ادبیات روسی برای فعالین اقتصادی استان و کشور به عنوان زبان رایج کشورهای حاشیه دریای خزر و اوراسیا
- انعقاد توافقنامه تجارت ترجیحی با دیگر کشورهای حاشیه دریای خزر(ترکمنستان و جمهوری آذربایجان)
- تهیه نقشه راه و برنامه ملی برای جهت بخشی و تعیین اولویت های سرمایه گذاری در توسعه کریدورهای ترانزیتی، بر اساس سناریوهای محتمل از تحولات آینده داخلی و بین المللی
- توسعه دیپلماسی حمل و نقل با محوریت وزارت راه و شهرسازی و مشارکت اتاق بازرگانی، سازمان منطقه آزاد انزلی و شرکت های مدیریت حمل و نقل
- پیگیری های ملی برای تمرکز امور مرتبط با صادرات در یک نهاد خاص و ایجاد نظام و متولی واحد برای بخش حمل و نقل کشور، تجمیع وظایف حمل و نقلی در یک وزارتخانه، ایجاد ستاد ترانزیت، اصلاح احکام مرتبط با حمل و نقل در قانون تعزیرات حکومتی و قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، واگذاری نقش ویژه به گمرک، به روز بودن رانندگان و شرکتهای حمل و نقل با توجه به قوانین و مقررات بین المللی، اعتماد به شرکتهای بین المللی حمل و نقل
- ایجاد مشوق های لازم از جمله اختصاص سوخت مصرفی یارانه ای به رانندگان تریلی های صادراتی و ترانزیتی
- ارتقاء ساختار گمرک حسن رود به اداره کل با توجه به افزایش حجم کاری در منطقه آزاد انزلی
- تعریف گمرک فرودگاه بین المللی سردارجنگل رشت جهت ارائه خدمات به رویه های تجاری ورود-صدور قطعی کالاها
- مقاوم سازی و تعریض پل فعلی و سرعت بخشیدن به فرآیند تکمیل پل جدید اتومبیل رو در مرز آستارا
- تسریع در افتتاح پل جدید اتومبیل رو دو کشور در آستارا و انتقال پایانه به محل جدید

-تکمیل فازهای ۳و۲ طرح جامع محوطه سازی و تجهیز گمرک

- افزایش نیروی انسانی و ساعات خدمات دهی توسط سایر دستگاه ها و نهادهای خدمات رسان همچون گذرنامه، مرزبانی، استاندارد، دامپزشکی، قرنطینه و....

- تفکیک مبادی ورود و خروج کامیون‌ها، خودروهای سبک و عابرین در مرز، تقویت زیرساخت‌های پست کنترل مرزی از جمله فنس‌کشی و نصب دوربین‌های مداربسته مسیر ریلی، فعال‌سازی دستگاه ایکس‌ری مسافری و باری، دستگاه توزین ریلی در مرز آستارا و سایر تجهیزات و امکانات تسهیل‌کننده تردد در مرز

- تبدیل پایانه بار آستارا به پسرکانه پایانه مرزی و انتقال بخشی از فعالیت های پایانه مرزی به این مکان

- انتقال پایانه مرزی آستارا به مکان جدید جنب پل اتومبیل رو با هدف کاهش زمان ایستایی ناوگان حمل و نقل بین‌المللی در فضای شهری

در پایان باید به موارد ذیل به عنوان تکمله طرح پژوهشی اشاره نمود؛ ابتدا به ساکن اینکه پیش بینی شده با اجرای موافقتنامه تجارت آزاد ایران و اوراسیا در سال ۱۴۰۲ حجم تجارت در ۲ تا ۳ سال آینده به ۳۰ الی ۳۵ میلیارد دلار افزایش می یابد و همه کارگزاران و ذی نفعان موظف به بهره برداری از این فرصت و نیازهای به وجود آمده در راستای تأمین منافع بازرگانان و به تبع آن منافع اقتصادی و رونق استان می باشند. به عنوان مثال به رغم ظرفیت‌ها و فرصت‌های خوب برای ایرانیان، به از سهم ۶۷ میلیارد دلاری واردات کالاهای کشاورزی و غذایی روسیه، کشورمان حدود نیم درصد از این میزان را به خود اختصاص داده است. در حالیکه استان گیلان با ظرفیتهای متنوع کشاورزی به تنهایی ظرفیت این را دارد که بخش زیادی از این نقش را ایفاء کند.

لذا با تکمیل، به روز رسانی و ارتقای میزان بهره وری در شاخص های زیرساخت های سخت افزاری و نرم افزاری، در حوزه های مختلف لجستیکی، استان گیلان می تواند نقش محوری در بهره برداری از ظرفیت های و فرصت های موجود در ارتباط با اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدورهای عبوری به ایفای نقش پردازد.

در عین حال موضوع مهمی که سالها است دست اندرکاران بخش خصوصی و دولتی در استان برآن تاکید دارند این است که سیاست‌گذاران ملی اجرای پروژه های کلان در گیلان را به صورت ویژه نگریسته و محدود به پروژه های یک استان ندانند؛ طرح‌های زیرساختی نظیر نوسازی ناوگان کشتیرانی داخلی، تکمیل مسیر ریلی رشت به منطقه آزاد انزلی و انزلی، ایجاد اسکله‌های رو رو در بنادر گیلان، احداث مسیر ریلی رشت به آستارا و توسعه مسیرهای هوایی فرودگاه بین‌المللی رشت، توسعه گمرکات و...جهت توسعه مناسبات با بازارهای حوزه دریای خزر باید در اولویت ملی قرار گیرند و فی الواقع بیشتر از گیلانی ها این عزم و اراده و مطالبه باید در سطح کلان ملی و حتی بین‌المللی وجود داشته باشد.

استان گیلان با توجه به توانمندی های مختلف ترانزیتی، حمل و نقلی مطرح شده؛ با بهره مندی از مزیتی همچون فاصله اندک میان شهرک های صنعتی، مراکز و قطب های تولیدی-صنعتی-کشاورزی-شیلاتی با مبادی ورودی خروجی کالا -بنادر و مرز زمینی آستارا- استان که در کشورمان تقریباً بی نظیر و در خاورمیانه نیز کم نظیر محسوب

می شود به وجه تمایز استان در کاهش هزینه تمام شده تولید و فرآوری کالا و محصولات تولیدی گیلانیان نسبت به سایر استان های ایران تبدیل می شود. نکته جالب توجه اینکه استان گیلان با وجود مزیت مضاعف منطقه آزاد تجاری صنعتی که فرصت کم نظیری برای فرصت سازی جهت حضور سرمایه گذاران خارجی و امکان سازی برای برقراری مناسبات تجاری میان کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت بین المللی با بهره گیری از مزایا و معافیت های قانونی خود، می تواند به نقش بی بدیل خود در تجاری سازی تولیدات صنعتی، کشاورزی ایران و ایفای نقشی که در قرون گذشته در مسیر توسعه مناسبات بین المللی کشورمان با اوراسیا و شرق آسیا، ایجادگر ارزش های جدید همکاری های اقتصادی بین المللی برای اقتصاد و تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران باشد.

برهمن اساس امید می رود، با افزایش توجهات استانی و ملی به مزیتها و توانمندی های گیلان در عرصه مناسبات بین المللی کشورمان، بتوان شرایط مطلوب را برای توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران با کشورهای هدف را بیش از پیش به وجود آورد.

منابع و مأخذ:

الف: منابع فارسی

- ۱- احمدی پور، زهراء؛ لشکری تفرشی، احسان؛ قنبری، قاسم. ژئوپلیتیک دریای خزر. چاپ اول، تهران. نشر سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- ۲- اداره بازرگانی صمت استان گیلان. توانمندی های استان برای تجارت با اوراسیا. خرداد ۱۳۹۹.
- ۳- اسمیت، استیو؛ بلیس، جان، مترجم: ابوالقاسم راه چمنی و دیگران. جهانی شدن سیاست: روابط بین الملل در عصر نوین. تهران. نشر ابرار معاصر تهران. ۱۳۸۹.
- ۴- اعظمی، هادی، و همکاران. آسیب شناسی عدم توفیق چند ماه اخیر ایران در مبادلات تجاری با اوراسیا. همایش بین المللی اتحادیه اقتصادی اوراسیا و نقش ژئوپلیتیک مناطق آزاد در توسعه روابط منطقه ای. ۱۳۹۹.
- ۵- امیراحمدیان، بهرام؛ گودرزی، مهناز. دریای خزر: منافع روسیه و امنیت ایران. چاپ اول. نشر قومس. ۱۳۸۹.
- ۶- بابایی قانع، مژگان. بررسی عملکرد منطقه یک در تجارت خارجی کشور و نقش آن در تجارت ترجیحی. معاونت اقتصادی اداره کل امور اقتصادی و دارایی استان گیلان. فروردین ۱۴۰۱.
- ۷- بازدار اردبیلی، پریسا؛ پژمانزاد، پیمان؛ شمسایی، سکینه. بررسی نقش بازارهای منطقه و ای بین المللی در جذب حمل جاده ای کشور. فصلنامه علمی پژوهشنامه حمل و نقل، سال هجدهم، دوره چهارم، شماره ۶۹ زمستان ۱۴۰۰.
- ۸- بروجرودی، رحیمی. جهانی سازی. چاپ اول. تهران. نشر دانشگاه تهران. ۱۳۸۹.
- ۹- بوزان، باری. مردم. ترجمه پژوهشکده مطالعات راهبردی، دولتها و هراس. تهران. نشر پژوهشکده مطالعات راهبردی. چاپ اول. ۱۳۷۸.
- ۱۰- توحیدی، زهرا. روند همگرایی اقتصادی در جنوب آسیا؛ با تأکید بر سارک. تهران، نشر مرکز مطالعات استراتژیک. چاپ اول. ۱۳۸۶.
- ۱۱- توحید فام، محمد؛ طهرانی زاده، نیلوفر. نئولیبرالیسم و همگرایی جهانی. فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری. بهار و تابستان ۱۳۸۸. شماره ۱۱.
- ۱۲- دوئرتی، جیمز و فالتزگراف، رابرت. مترجمان علیرضا طیب و وحید بزرگی. تهران، نشر قومس. چاپ اول. ۱۳۷۲.
- ۱۳- جلالی فر، سید جلیل. مجموعه قوانین و مقررات تجاری اوراسیا. اتاق بازرگانی ایران. انتشارات ورجاوند. ۱۳۹۷.
- ۱۴- حاجی یوسفی، امیر محمد. سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در پرتو تحولات منطقه ای. چاپ دوم، تهران. نشر وزارت امور خارجه. ۱۳۸۴.
- ۱۵- راهنمای جامع موافقتنامه تجارت ترجیحی بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، معاونت بین الملل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، ۱۳۹۸.

- ۱۶- رفیعی امام، محبوبه. روابط تجاری ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا. اتاق بازرگانی صنایع و معائن کشاورزی البرز. اردیبهشت ۱۴۰۱.
- ۱۷- رحیم بروجردی، علیرضا. همگرایی اقتصادی: ترتیبات تجاری منطقه ای و بازارهای مشترک. انتشارات سمت، ۱۳۸۵.
- ۱۸- ساروخانی، باقر. درآمدی بر دایره المعارف علوم اجتماعی. تهران. نشر کیهان. چاپ اول. ۱۳۷۵.
- ۱۹- سازمند، بهاره. منطقه گرایی و هویت مشترک در جنوب شرق آسیا. چاپ اول. تهران. نشر وزارت امور خارجه. ۱۳۸۸.
- ۲۰- سعیدی، اعظم. بررسی چالشهای صادرات میوه و تره بار استان گیلان به اوراسیا (تاکید بر کیوی). معاونت اقتصادی اداره کل امور اقتصادی و دارایی استان گیلان. زمستان ۱۳۹۹.
- ۲۱- سیف زاده، سید حسین، نظریه پردازی در روابط بین الملل: مبانی و قالبهای فکری. تهران. نشر سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت). چاپ اول. ۱۳۸۱.
- ۲۲- صابر، مجید. نگاه ایران به دریای خزر: اعتماد سازی، امنیت و ثبات. فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز. شماره ۶۰. زمستان ۱۳۸۶.
- ۲۳- عبدالله خانی، علی. نظریه های امنیت. تهران. نشر موسسه ابرار معاصر تهران. چاپ دوم. ۱۳۸۹.
- ۲۴- عزیززاده، شیوا. کارکرد اتحادیه اقتصادی اوراسیائی در پرتو نقش قدرت بزرگ در ذهنیت روسی. فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی، شماره ۲. پاییز و زمستان ۱۴۰۰.
- ۲۵- علویان، مرتضی. حسن نیا، لیلا. نواوراسیاگرایی و سیاست خارجی روسیه نسبت به ایران. فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی، شماره ۲. پاییز و زمستان ۱۳۹۸.
- ۲۶- طاهری، ابراهیم. راهبرد شبکه سازی و جایگاه ج.ا.ا در سیاست خارجی هند در اوراسیا. فصلنامه تحقیقات سیاسی و بین المللی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرضا. شماره ۴۹. زمستان ۱۴۰۰.
- ۲۷- کولائی، الهه؛ گودرزی، مهناز. دریای خزر: چالش ها و چشم اندازها. تهران. نشر میزان. چاپ اول. ۱۳۹۲.
- ۲۸- کولایی، الهه؛ کاویانی فر، پیمان. تأثیر عوامل بین المللی بر روابط اقتصادی ایران و روسیه. فصلنامه سیاست جهانی. شماره سوم. پاییز ۱۴۰۰.
- ۲۹- کیوان، وحید. جهانی شدن جدید سرمایه داری و جهان سوم. تهران. توسعه. ۱۳۷۶.
- ۳۰- گل محمدی، احمد. جهانی شدن فرهنگ، هویت. تهران. نشر نی. ۱۳۸۱.
- ۳۱- مرکز پژوهش های مجلس، وضعیت تجارت و ظرفیت های همکاری های اقتصادی دوجانبه ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، سال ۱۳۹۹

- ۳۲- مشیرزاده، حمیرا. تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل. تهران. نشر سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت). چاپ اول. ۱۳۸۵.
- ۳۳- معاونت اقتصاد و امور بین‌الملل اتاق تعاون ایران. فرصت‌های تجاری ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا. آبان ۱۳۹۸.
- ۳۴- مقدم، فرشته. رویکرد سیاست خارجی روسیه در خاورمیانه. فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز. شماره ۵۰، تابستان ۱۳۸۴.
- ۳۵- ملک حسینی، سید حسین؛ زمانی، زهرا؛ مبینی دهکردی، مصطفی. مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران با تمرکز بر کریدور تسهیل شده گمرکی ایران و روسیه. اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان. اسفند ۱۴۰۰
- ۳۶- میرترابی، سید سعید. هفت قاعده سیاست خارجی، پژوهشنامه علوم سیاسی، سال هشتم، شماره ۱. زمستان ۱۳۹۱.
- ۳۷- مهکویی، حجت؛ گودرزی مهناز. تأثیر اتحادیه اقتصادی اوراسیا بر موقعیت ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۸
- ۳۸- نوروزی و همکاران. «چالش‌ها و چشم انداز کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال و جنوب)»، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان؛ زمستان ۱۳۹۸.
- ۳۹- نوری، علیرضا. ایران، روسیه و همگرایی اوراسیایی؛ منافع منطقه‌گرایی فعال. فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۳۹۸.
- ۴۰- والرش‌تاین، ایمنیوئل موریس. مترجم پیروز ایزدی. سیاست و فرهنگ در نظام متحول جهانی (ژئوپلیتیک و ژئوکالچر). نشر نی. ۱۳۸۸.
- ۴۱- واعظی، محمود. ژئوپلیتیک بحران در آسیای مرکزی و قفقاز (بنیان‌ها و بازیگران). تهران. نشر وزارت امور خارجه. چاپ اول. ۱۳۸۶.
- ۴۲- واعظی، طیبه؛ خزائی، امید. ابتکار یک کمر بند و یک راه؛ تقویت رقابت یا همکاری چین و روسیه در آسیای مرکزی در حوزه انرژی (۲۰۱۹-۲۰۱۴). فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی. شماره ۱. بهار و تابستان ۱۴۰۰.
- ۴۳- وانگ، جیمیان. مترجم: بدرالزمان شهیدی. ظهور منطقه‌گرایی آسیایی و تحول در نظام بین‌الملل اندیشه‌ها و دیدگاه‌های علمی چین. تهران. وزارت امور خارجه. چاپ اول. ۱۳۷۸.
- ۴۴- ویسی، هادی. اتحادیه اقتصادی اوراسیایی و منطقه‌گرایی ایران. مطالعات اوراسیای مرکزی، دوره ۱۴ شماره ۱ بهار و تابستان ۱۴۰۰
- ۴۵- مرکز پژوهش‌های مجلس توسعه کریدورهای منطقه‌ای. توسعه کریدورهای ترانزیتی، ضرورت سرمایه‌گذاری در مسیر بهینه و مطمئن، گزارش سوم خرداد ۱۴۰۰
- ۴۶- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان گیلان. چکیده مطالعات آمایش استان گیلان. سال ۱۳۹۸.

ب: پرتال های اطلاع رسانی:

- ۱- پرتال گمرک ایران (<https://www.irica.ir>)
- ۲- سازمان بنادر و دریانوردی (<https://www.pmo.ir>)
- ۳- وزارت راه و شهرسازی (<https://www.mrud.ir>)
- ۴- اتاق بازرگانی ایران (<https://iccima.ir>)
- ۵- اتاق بازرگانی تهران (<https://tccim.ir>)
- ۶- اتاق بازرگانی گیلان (<http://iccimguil.ir>)
- ۷- مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (<https://rc.majlis.ir/fa>)
- ۸- پرتال وزارت امور خارجه (<https://mfa.gov.ir>)
- ۹- پرتال سازمان توسعه تجارت (<https://tpo.ir>)
- ۱۰- پرتال سازمان منطقه آزاد انزلی (<http://anzalifz.ir>)
- ۱۱- استانداری گیلان (<https://www.gilan.ir>)
- ۱۲- شرکت شهرک های صنعتی استان گیلان
(<http://gilan.isipo.ir/index.jsp?fkeyid=&siteid=1&pageid=599&ostan=&code=24>)
- ۱۳- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گیلان (<https://www.mpogl.ir>)
- ۱۴- اداره کل صنعت، معدن، تجارت (صمت) استان گیلان (<https://gil.mimt.gov.ir>)
- ۱۵- اداره کل میراث فرهنگی، میراث فرهنگی، گردشگری استان گیلان (<https://gilan.mcth.ir>)
- ۱۶- سازمان جهاد کشاورزی استان گیلان (<https://jkgc.ir>)
- ۱۷- پرتال سازمان جهانی تجارت (<https://intracen.org>)
- ۱۸- پرتال اتحادیه اقتصادی اوراسیا (<http://www.eaeunion.org>)

- 1- Barry Buzan . Rethinking Hedley Bull on the Institutions of International Society . In The Anarchical Society in a Globalized World. Richard Little, John Williams. Palgrave Macmillan London. 2006
- 2- Busygina, Irina. Filippov, Mikhail. Russia and the Eurasian Economic Union: Conflicting Incentives for an Institutional Compromise. Higher School of Economics Research Paper No. WP BRP 31/IR/2018
- 3- Valizadeh ,Akbar, Alizadeh, Shiva. The Armenian Diaspora and Iran's Foreign Policy. Journal of Iran and Central Eurasia Studies, Summer 2019. 2(1)