

بررسی تاثیر راه آهن پاکستان - ایران - ترکیه بر اقتصاد منطقه ای پاکستان

نوع مقاله: پژوهشی

DOR: 20.1001.1.15601986.1400.28.3.2.5

ابوزر پورادیب*

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۱۲

چکیده

این مقاله با هدف بررسی تاثیر راه آهن ITI بر تحقق ارتباطات و پیشبرد سیاست های اقتصادی پاکستان در چارچوب سازمان همکاری های اقتصادی (ECO)، از نوع کاربردی و با روش تحلیلی-توصیفی نوشته شده است. تحقیق حاضر از نظر قلمرو موضوعی به راه آهن ITI و روابط تجاری پاکستان و قلمرو مکانی به کشورهای عضو اکو می پردازد. در قلمرو زمانی، داده ها در ۱۰ سال اخیر گردآوری شدند اما برای آگاهی از وضعیت ریلی پاکستان ناگزیر به روند توسعه راه آهن از زمان تاسیس تاکنون هم اشاره شده است. مهم ترین راهکارهای ارائه شده در این مقاله برای بهره مندی پاکستان از مزایای راه آهن ITI عبارت هستند از: جدیت در اجرای پروژه های راه آهن، جذب متخصصین، ریشه کنی فساد، بروزرسانی سیستم برق و مخابرات، تسریع در امر بازسازی واگن ها، جایگزینی واگن های فرسوده با واگن های جدید، توجه به تجارت کانتینری در بندر خشک لاهور و استفاده بیشتر از حمایت های سرمایه گذاری برنامه همکاری اقتصادی منطقه ای آسیای مرکزی (CAREC). ایران هم ضمن دور زدن تحریم های اقتصادی آمریکا می تواند سهم خود از واردات پاکستان را از ۵۰۰ میلیون دلار تا ۱۶ میلیارد دلار افزایش دهد و روابط راهبردی خود با چین را هم تقویت کند.

واژگان کلیدی: ایران، پاکستان، ترکیه، راه آهن ITI، همگرایی منطقه ای، سازمان همکاری های اقتصادی.

بیان مسئله

جمهوری اسلامی پاکستان از زمان تاسیس خود در ۱۴ اوت ۱۹۴۷ همواره به عنوان یک کشور فقیر شناخته می شد و اقتصاد آن مبتنی بر کشاورزی بود و با وجود شرایط خاص سیاسی و اجتماعی و بحران های اقتصادی، روند روبه رشد خود را به صورت ناپایدار طی کرد بر همین اساس بی ثباتی و آسیب پذیری یکی از مشخصه های اصلی اقتصاد پاکستان است.

اقتصاد کشاورزی، وجود صنایعی همچون منسوجات پنبه ای و پارچه ای، همگرایی سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و امنیتی با بسیاری از کشورهای منطقه و عضویت در برخی از سازمان های بین المللی مانند سازمان تجارت جهانی، سازمان همکاری های اقتصادی اکو، سازمان همکاری کشورهای اسلامی و سازمان اقتصادی - سیاسی - امنیتی شانگهای فرصت های مناسبی را برای توسعه صادرات، پیش روی پاکستان قرار داده است، اما بی ثباتی محیط سیاسی داخلی و ضعف شدید اقتصادی منجر به بی ثباتی در تراز تجاری پاکستان و مانع بهره مندی این کشور از چنین فرصت هایی شده است.

از طرف دیگر درگیری های قومی و مذهبی، تروریسم، ناامن بودن خطوط انتقال انرژی و اختلافات دیرینه با هند و افغانستان بر شرایط شکننده اقتصادی پاکستان اثرگذار بوده اند و بازار مصرف ۲۰۰ میلیون نفری برای این کشور ایجاد کردند که ناگزیر برای تامین نیازهای خود باید به بازارهای منطقه ای و بین المللی دسترسی داشته باشد.

عملیات اجرایی ساخت راه آهن باری پاکستان - ایران - ترکیه موسوم به ITI بیش از ۱۰ سال قبل با محوریت سازمان همکاری های اقتصادی (ECO) و با هدف توسعه تجارت بین این کشورها آغاز و در نهایت با وقفه ۱۰ ساله در ۲۱ دسامبر ۲۰۲۱ با حرکت قطار از ایستگاه مارگالا پاکستان به مقصد استانبول، کار خود را آغاز کرد.

نوع و هدف

تحقیق از نوع کاربردی و هدف از آن بررسی تاثیر راه آهن باری ITI بر تحقق ارتباطات و پیشبرد سیاست های اقتصادی پاکستان در چارچوب سازمان همکاری های اقتصادی (ECO) است.

سؤال اصلی

لازمه تقویت ارتباطات و پیشبرد سیاست پیوستگی اقتصادی و تجاری پاکستان از طریق راه آهن ITI چیست؟

فرضیه

یکی از مهم‌ترین الزامات پاکستان برای تقویت ارتباطات و پیشبرد سیاست‌های اقتصادی از طریق راه آهن ITI تقویت زیرساخت‌های ریلی به عنوان کلید مبادلات بازرگانی و توسعه فعالیت‌های اقتصادی است.

متغیرها

این تحقیق دارای ۲ متغیر مستقل و وابسته است. راه آهن باری ITI به عنوان متغیر مستقل و ارتباطات و سیاست‌های اقتصادی و تجاری پاکستان به عنوان متغیر وابسته تعیین شدند.

قلمرو تحقیق

این تحقیق از نظر قلمرو موضوعی به راه آهن باری ITI و روابط اقتصادی پاکستان و قلمرو مکانی به کشورهای عضو اکو می‌پردازد. در قلمرو زمانی نیز داده‌ها در ۱۰ سال اخیر گردآوری شدند اما برای آگاهی از وضعیت ریلی پاکستان ناگزیر به روند توسعه راه آهن از زمان تاسیس تاکنون هم اشاره شده است.

اهمیت تحقیق

پاکستان با هند، ایران، افغانستان و چین ۸۶۸,۵۹۱ کیلومتر مربع مرز مشترک دارد و خط ساحلی آن در دریای عرب ۱۰۰۰ کیلومتر است. پاکستان در مسیر شمال به جنوب یک دهلیز تجاری عالی دارد که کوتاه‌ترین ارتباط را بین افغانستان و دریای عرب فراهم می‌کند. علاوه بر این، پاکستان در یک موقعیت ایده‌آل از طریق افغانستان به کشورهای آسیای مرکزی و از طریق ایران به اروپا دسترسی دارد و پلی بین اروپا و آسیای جنوب شرقی است.

متخصصان صنعت حمل و نقل، راه آهن را یکی از الزامات توسعه اقتصادی می دانند که به دلیل حمل بار و مسافر، ظرفیت بسیار بالای حمل، ایمنی، مصرف پایین انرژی، آلودگی کم محیط زیست و کرایه پایین در مقایسه با سایر مسیرهای جاده ای، هوایی و دریایی مقرون به صرفه تر و زیربنای توسعه اقتصادی است؛ به همین دلیل کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه از راه آهن به عنوان مکانیسم کارآمد در توسعه اقتصادی بهره می برند.

طول راه آهن پاکستان - ایران - ترکیه (ITI) که راه آهن اکو هم گفته می شود ۶ هزار و ۵۰۰ کیلومتر است که ۲ هزار و ۵۷۰ کیلومتر آن در ایران، ۲ هزار کیلومتر آن در ترکیه و حدود ۱ هزار و ۹۰۰ کیلومتر هم در خاک پاکستان قرار دارد. این مسیر ریلی فاصله بین اسلام آباد تا استانبول از طریق ایران را ۱۵ روزه طی می کند در حالی که مسافت دریایی حمل بار از بندر کراچی تا بندر سنپترزبورگ ۳۵ روز طول می کشد و علاوه بر این، هزینه حمل بار در این مسیر نسبت به راه دریایی کمتر است.

ITI با نظارت سازمان همکاری های اقتصادی اکو و با هدف تقویت مناسبات تجاری بین اعضای این سازمان ساخته شد. پاکستان از سمت غرب از طریق این راه آهن به ایران، ترکیه و آسیای مرکزی و از آنجا هم به بازارهای اروپایی دسترسی پیدا می کند. در صورت اتصال راه آهن ITI به چین از طریق مسیر ریلی 1-ML پاکستان، ترکیه به مرکز حمل و نقل شرق و غرب و پایگاه لجستیکی اروپا و آسیا تبدیل می شود. ضمن اینکه از طریق شهر قارص واقع در شمال شرق این کشور به تفلیس و از آنجا به باکو و آسیای مرکزی دسترسی دارد.

ایران هم با استفاده از این قطار و از طریق ترکیه به بازارهای بین المللی دسترسی دارد، فرصت مناسبی برای دور زدن تحریم های اقتصادی آمریکا به دست آورده و به بازار مصرف ۲۰۰ میلیون نفری پاکستان دسترسی راحت تری دارد. سهم ایران از واردات ۶۰ میلیارد دلاری پاکستان ۵۰۰ میلیون دلار است که با استفاده از مسیر ریلی ITI و ایجاد مزیت های اقتصادی برای پاکستان می تواند تا ۱۶ میلیارد دلار افزایش یابد. همچنین ایران با کمک این خط آهن روابط راهبردی خود با چین را هم تقویت می کند. علاوه بر این موارد، ایران با راه اندازی راه آهن خواف - هرات نه تنها پیوند ریلی با افغانستان را برقرار کرد بلکه مسیر ۲ هزار کیلومتری کریدور ریلی شرق به غرب جهان از چین، ازبکستان، افغانستان، ایران و ترکیه گرفته تا اروپا را هم تسهیل کرد که نشانه

تعهد ایران برای ایفای نقش موثر در حمل‌ونقل آسیایی است.

ITI مورد تایید سازمان ملل متحد قرار گرفته و به‌عنوان یک مسیر بین‌المللی، شناخته شده است و علاوه بر حمایت کشورهای عضو اکو با استقبال روسیه و چین هم مواجه شد. روسیه با توسعه راه‌آهن ITI در آینده به آب‌های گرم راه می‌یابد. چین هم طبق توافقنامه همکاری که سال ۲۰۱۳ میلادی با پاکستان در راستای پروژه «یک کمربند - یک جاده» امضاء کرد تا پایان سال ۲۰۲۶ میلادی از طریق راه‌آهن 1-ML پاکستان به ITI متصل می‌شود و سپس به ترکیه و اروپا دسترسی پیدا می‌کند. این برنامه که جاده ابریشم جدید چین هم گفته می‌شود شامل پروژه‌های مربوط به بخش انرژی، جاده‌ها، توسعه بندر گوادر، شبکه فیبر نوری، استخراج ذغال سنگ، پروژه‌های نیروگاهی و تکمیل مناطق صنعتی، کشاورزی و گردشگری هستند و منجر به تقویت همکاری‌های گسترده اقتصادی بین پاکستان و چین می‌شود.

پیشینه تحقیق

درباره روابط پاکستان با ایران و سایر کشورها آثار علمی زیادی چاپ شده است، اما در رابطه با تأثیر ITI بر سیاست‌های اقتصادی پاکستان به دلیل تازگی موضوع، منابعی وجود ندارد. منابع موجود در این زمینه محدود به اطلاع‌رسانی رسانه‌های داخلی و خارجی است که جنبه علمی ندارند. در زیر به برخی از آثار علمی که راجع به وضعیت اقتصادی پاکستان منتشر شدند اشاره می‌شود؛

«پیشگاهی فرد و قدیسی» با انتشار مقاله‌ای با عنوان «بررسی و تحلیل ویژگی‌های ژئوپلیتیکی پاکستان و نقش آن در روابط با سایر کشورها» در سال ۱۳۸۷ معتقد هستند: «یکی از وابسته‌ترین حوزه‌های اقتصادی پاکستان حوزه انرژی است. پاکستان بخش اعظم انرژی (نفت و گاز) مورد نیاز خود را از خارج کشور تأمین می‌کند و در این میان کشور عربستان سعودی مهم‌ترین منبع تأمین انرژی این کشور می‌باشد. پاکستان برای تأمین انرژی نه از منابع کافی داخلی برخوردار است و نه به منابع باثبات و مطمئن در خارج از کشور دسترسی دارد به همین دلیل تأمین انرژی برای پاکستان یک معضل اقتصادی است.»

در گوادر بر بندر چابهار» با اشاره به سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری چین در پاکستان به‌ویژه بندر گوادر و در اختیار گرفتن مدیریت ۴۰ ساله آن، این میزان سرمایه‌گذاری را چند برابر بیشتر از سرمایه‌گذاری ۷ میلیارد دلاری آمریکا در سال‌های گذشته و حدود سه برابر کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در پاکستان از سال ۲۰۰۸ میلادی تا سال ۱۳۹۶ دانستند که طبق این پروژه تجاری، چین در بخش‌های مختلف پاکستان مانند انرژی ۳۳,۷۹ میلیارد دلار، جاده‌سازی ۵,۹ میلیارد دلار، راه‌آهن ۳,۶۹ میلیارد دلار، حمل‌ونقل انبوه در لاهور ۱,۶ میلیارد دلار، بندر گوادر ۶۶ میلیون دلار و در بخش فیبر نوری ۴ میلیون دلار سرمایه‌گذاری می‌کند.

«جانسیز و رضاپور» (۱۳۹۸) هم در اثر علمی مشترک خود با عنوان «تاثیر کریدور اقتصادی چین - پاکستان بر اقتصاد کشورهای عربی خاورمیانه» اعلام کردند: «در راستای تقویت این کریدور در چهار سال گذشته حدود ۴۰ پروژه به ارزش ۱۸ میلیارد دلار در پاکستان انجام شده است و وضعیت اقتصادی این کشور را که همراه با مشکلات مالی و سال‌های طولانی رکود تورمی بود، متحول کرد؛ علاوه بر این در راستای توسعه کریدور اقتصادی چین - پاکستان روابط تجاری این دو کشور در سال‌های ۲۰۱۹ - ۲۰۱۸ با رشد فوق‌العاده به ۱۷ میلیارد دلار رسید».

روش‌شناسی تحقیق

روش تحقیق از نوع تحلیلی - توصیفی است و به دلیل برخی محدودیت‌ها در جمع‌آوری اطلاعات مانند دسترسی نداشتن به منطقه مورد مطالعه برای مشاهده و استفاده از پرسشنامه، برای جمع‌آوری اطلاعات از روش اسنادی و کتابخانه‌ای با تکیه بر مقالات و کتاب‌های دست اول مراکز بین‌المللی استفاده شده است.

چارچوب نظری تحقیق: همگرایی منطقه‌ای

«همگرایی منطقه‌ای به فرآیندی اطلاق می‌شود که در قالب آن، دو یا چند دولت - ملت بر سر همکاری و کار نزدیک با یکدیگر به منظور نیل به صلح، ثبات و رفاه توافق می‌کنند. در این چارچوب، همگرایی دربردارنده یک یا چند موافقت‌نامه است که حوزه‌های همکاری را به‌طور

مفصل شرح می‌دهد و همچنین شامل نهادهای هماهنگ‌کننده‌ای است که به نمایندگی از کشورهای درگیر عمل می‌کنند» (طباطبایی پناه و توحیدی، ۱۳۹۷: ۱۰۲).

«منطقه‌گرایی جدید به تعدادی از روندها و تحولات جدید از جمله افزایش چشمگیر تعداد موافقت‌نامه‌های تجاری منطقه‌ای، نوع منطقه‌گرایی خارج‌گرا و کمتر حمایت‌گرایانه، منطقه‌گرایی ضد هژمونیک که از درون خود مناطق برخاسته است، اشاره می‌کند».

«چندبعدی بودن روزافزون منطقه‌گرایی و تاثیرپذیری آن از نظریه‌های عقل‌گرا منجر به برنامه تحقیقاتی گسترده و تکثیر نظریه‌ها و دیدگاه‌ها مانند انواع نظریه‌های نهادی نئورئالیستی، نظریه‌های تجاری جدید و نظریه‌های نهادگرایانه جدید، رویکردهای حکمرانی چندسطحی، انواع رویکردهای سازنده‌گرایانه و گفتمانی، نظریه پیچیده امنیتی و رویکردهای مختلف انتقادی و منطقه‌گرایی جدید شده است».

«عقل‌گرایان نه تنها به‌طور گسترده بر روی یک معرفت‌شناسی مشترک و مجموعه‌ای از مفروضات هستی‌شناختی اصلی توافق دارند، بلکه در دستور کار تحقیقاتی مشابهی نیز سهیم هستند که بر خاستگاه، شکل و پیامدهای سازمان‌ها و ترتیبات منطقه‌ای مختلف متمرکز است. یکی دیگر از ویژگی‌های اصلی این رشته از دهه ۱۹۹۰، ظهور انبوهی از رویکردهای سازنده و بازتاب‌گرایانه به منطقه‌گرایی بود که توجه ویژه‌ای به دگرگونی ساختاری داشتند» (سودربام، ۲۰۱۵: ۱۷ - ۱۶).

«منطقه‌گرایی باید هم از منظر برون‌زا (در بیرون) و هم از دیدگاه درون‌زا (درون به بیرون) درک شود. دیدگاه اول به این واقعیت اشاره دارد که منطقه‌ای شدن و جهانی شدن، مفصل‌بندی‌های درهم‌تنیده تحول جهانی هستند، در حالی که دومی نشان می‌دهد که منطقه‌ای شدن از درون منطقه توسط تعداد زیادی از بازیگران مختلف شکل می‌گیرد. حتی اگر پژوهش‌های نئورئالیستی بر متغیرهای سیستمی تأکید کنند. دیدگاه برون‌زا عمدتاً در جریان تشدید جهانی‌سازی توسعه یافته است و دیدگاه درون‌زا تداوم بیشتری با نظریه‌پردازی کارکردگرا و نئوکارکردگرا در مورد ادغام منطقه‌ای، نقش عاملیت و دگرگونی بلندمدت هویت‌های سرزمینی پیدا می‌کند. در نتیجه، نظریه‌های درون‌زا معمولاً بر تمایزات منطقه‌گرایی قدیم و جدید تکیه نمی‌کنند. منطقه‌ای‌سازی کنونی را می‌توان به‌عنوان یک چشم‌انداز سیاسی جدید در حال ساخت تلقی کرد که مشخصه آن

افزایش بازیگران (دولتی و غیردولتی) است که در عرصه منطقه‌ای و در چندین بعد به هم مرتبط هستند: امنیت، توسعه، تجارت، محیط زیست، هویت و غیره. چندبعدی بودن و کثرت‌گرایی پدیده منطقه‌ای، چه در اروپا و چه در سایر نقاط جهان، منجر به تکثیر تعداد زیادی از نظریه‌ها و رویکردهای جدید به منطقه‌گرایی شده است».

«رویکرد ساخت‌گرایی اجتماعی در بحث اروپایی بر ساختار متقابل ساختار و عاملیت تأکید می‌کند و به نقش ایده‌ها، ارزش‌ها، هنجارها و هویت‌ها در ساخت اجتماعی اروپا توجه ویژه‌ای دارد که به نوبه خود توجه را از تشریفات و ویژگی‌ها دور می‌کند. این بررسی نظری نشان می‌دهد که گفتمان منطقه‌گرایی رسمی - غیررسمی هم در حال گسترش و هم پر جنب‌وجوش است. مانند: منطقه‌گرایی از بالا به پایین در مقابل منطقه‌گرایی از پایین به بالا، منطقه‌گرایی تحت رهبری دولت در مقابل منطقه‌ای‌سازی ناشی از بازار و جامعه، منطقه‌گرایی سخت در مقابل منطقه‌گرایی نرم و منطقه‌گرایی رسمی در مقابل منطقه‌گرایی غیررسمی».

محققان منطقه‌گرایی آسیایی معمولاً در مفهوم‌سازی امر رسمی و غیررسمی پیشرفته‌تر از دانشمندان سایر مناطق هستند. مورد اول اغلب به سیاست‌های رسمی و تعاملات مدون اشاره می‌کند که اغلب توسط متون مکتوب، معاهدات قانونی یا قانون اساسی حمایت می‌شود. فرآیندهای غیررسمی مجموعه‌ای غیرمدون از رویدادها هستند که بر اساس تفاهم متقابل، سازگاری و توافقات ضمنی است.

«همگرایی ممکن است هم به‌صورت یک فرآیند و هم به‌صورت یک هدف مورد مطالعه قرار گیرد. به‌عنوان یک فرآیند، حرکتی است در راستای افزایش همکاری میان دولت‌ها و انتقال تدریجی اقتدار به نهادهای فوق ملی. همچنین به‌عنوان یک هدف، اقدامی است در راستای همگون‌سازی تدریجی ارزش‌ها و در نهایت ظهور یک جامعه مدنی جهانی (۱۳۹۸)، به نقل از قوام، (۱۳۸۴). از لحاظ سطح تحلیل، برای مطالعات همگرایی در روابط بین‌الملل باید سه سطح نظام بین‌الملل، منطقه‌ای و دولت‌ها را در نظر گرفت. همگرایی از نظر نوع هم به سه دسته سیاسی، اجتماعی و اقتصادی تقسیم می‌شود. در بحث مفروضه‌های همگرایی، اصل تسری به دلیل ناتوانی انسان‌ها در رفع نیازهایشان، پیوند مسائل فنی و اقتصادی با مسائل سیاسی و اهمیت جغرافیایی

تجزیه و تحلیل اطلاعات

۱- سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو:

- تاسیس و اعضاء: نخستین بار در سال ۱۹۶۲ میلادی سه کشور پاکستان، ایران و ترکیه سازمان همکاری عمران منطقه‌ای را با نام RCD راه‌اندازی کردند و از سال ۱۹۸۵ با نام سازمان همکاری اقتصادی ECO به کار خود ادامه داد. پس از فروپاشی شوروی، کشورهای افغانستان، آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان به عضویت این سازمان درآمدند.

این سازمان در راستای اساسنامه خود ابعاد متعددی از جمله حمل‌ونقل ترانزیتی مانند راه‌آهن، جاده، بنادر و کشتیرانی و ارتباطات سایبری را دربر می‌گیرد و هدف آن تقویت مناسبات تجاری بین اعضا است.

اکو ضمن احترام به استقلال سیاسی، حاکمیت و تمامیت ارضی کشورها، توسعه روابط دوستانه بین ملت‌ها و حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلافات برای دستیابی به توسعه اقتصادی، رفاه مشترک، یکپارچگی منطقه‌ای و صلح و ثبات در منطقه اکو را در دستور کار دارد و بر سه اصل اصلی چشم‌انداز ۲۰۲۵ یعنی پایداری، یکپارچگی و محیط مساعد، اراده سیاسی و تعهد قوی برای تحقق اهداف و مقاصد و لزوم تقویت همکاری در زمینه‌های تجارت، حمل‌ونقل و اتصال، انرژی، گردشگری، رشد اقتصادی و بهره‌وری، رفاه اجتماعی و محیط‌زیست تاکید دارد. کشورها به‌عنوان منطقی‌ترین انتخاب برای دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی، با شرکای منطقه‌ای خود وارد ترتیبات تجاری دو و چندجانبه می‌شوند و اعضای اکو هم در چنددهه گذشته در قالب اینگونه ترتیبات به‌عنوان قوی‌ترین عامل در سناریوی تجارت بین‌الملل ظاهر شدند.

- ادغام در تجارت جهانی: باتوجه به پانسیل‌های قابل توجه در اعضای اکو برای ادغام بیشتر از طریق تجارت درون منطقه‌ای و جریان سرمایه‌گذاری، یکی از اهداف این سازمان طبق معاهده از میر «تأمین ادغام تدریجی و هموار اقتصادهای کشورهای عضو با اقتصاد جهانی برای اطمینان از مشارکت کامل آنها در فرآیند جهانی‌شدن» است.

تجارت جهانی اعضای اکو در سال ۲۰۱۵، ۶۴۸ میلیارد دلار بود که در سال ۲۰۱۶ با ۳،۴

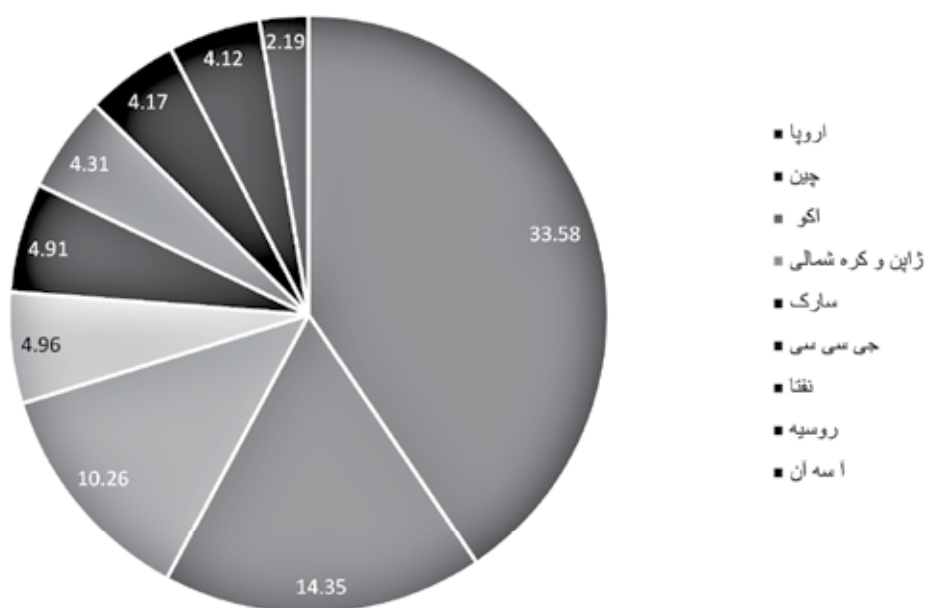
درصد کاهش به ۶۲۶ میلیارد دلار رسید. با توجه به سهم ۶،۲ درصدی جمعیت اکو سهم آن ۴۱

از صادرات جهانی کمتر از ۳ درصد است. تجارت بین کشورهای عضو اکو هم ۷,۶ درصد از کل تجارت کشورهای عضو کمتر است. ترکیه با ۴۹ درصد از کل صادرات اکو بزرگ‌ترین صادرکننده این سازمان محسوب می‌شود. سایر صادرکنندگان عمده اکو عبارت هستند از: قزاقستان، ایران، پاکستان و آذربایجان. کشورهای اکو در سال ۲۰۱۶ حدود ۳۶,۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) دریافت کردند که در مقایسه با نیازهای توسعه‌ای منطقه و مسیر بالقوه رشد اقتصادی آن بسیار کم است (عدنان، ۲۰۱۷: ۴).

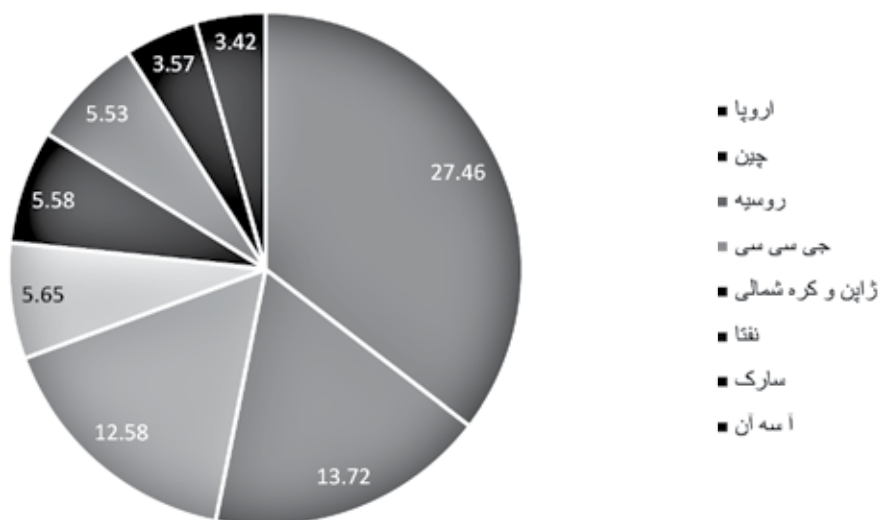
اکو، بیشتر صادرکننده محصولات اولیه و منسوجات و پوشاک است و محصولات با ارزش افزوده بالا و محتوای فناوری متوسط به بالا در سبد صادراتی این سازمان سهم اندکی دارند. علاوه بر این سهم تجارت درون اکو از کل تجارت اعضا تنها حدود ۱۰ درصد است. علاوه بر این اعضای اکو باید برای افزایش درآمدهای صادراتی محصولات خود را توسعه دهند (حیدر، ۲۰۱۵: ۴ - ۳). برای آگاهی از مقاصد صادراتی، وارداتی، مشخصات صادراتی و مشخصات تجارت جهانی اکو به نمودارهای ۴ - ۱ مراجعه کنید.

نمودار شماره ۱

مقاصد صادراتی اکو



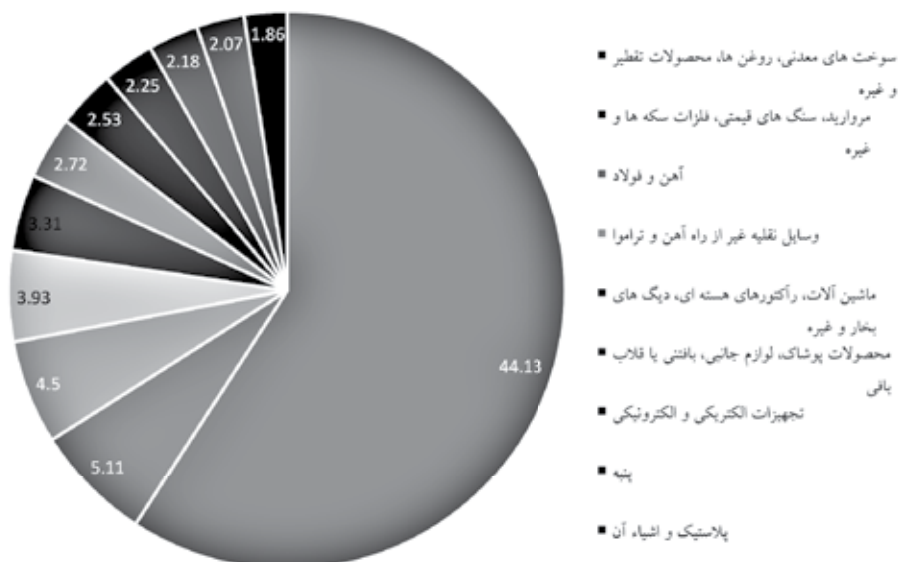
مقاصد وارداتی اکو



PERSPECTIVE ECO :DIVERSIFICATION & GROWTH EXPORT

نمودار شماره ۳

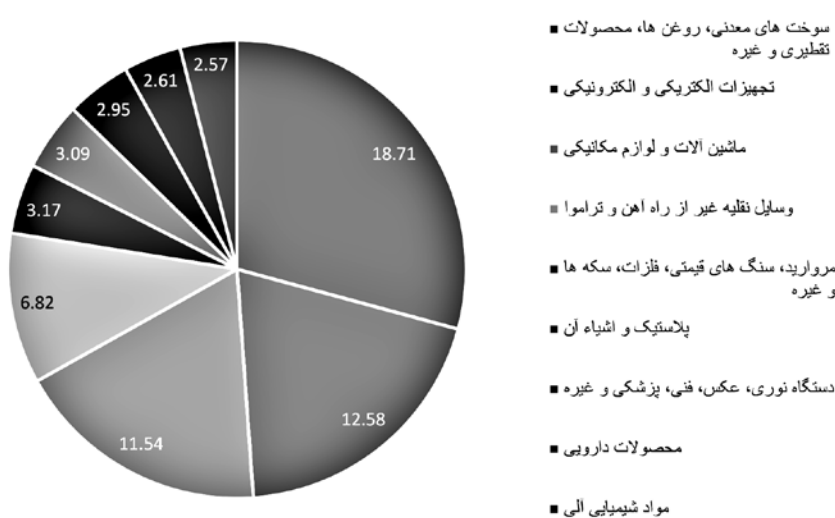
مشخصات صادراتی اکو



PERSPECTIVE ECO :DIVERSIFICATION & GROWTH EXPORT

نمودار شماره ۴

مشخصات تجارت جهانی اکو



PERSPECTIVE ECO :DIVERSIFICATION & GROWTH EXPORT

- ابتکارات

آزادسازی تجارت: سازمان همکاری اقتصادی اکو برای دستیابی به اهداف خود متعهد به رفع موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای برای تجارت درون منطقه‌ای است. توافقنامه تجارت اکو موسوم به ECOTA را تصویب کرد. اکوتا یک قرارداد تجاری ترجیحی است که در مدت هشت سال برای ۸۰ درصد کالاهای مشابه، تعرفه‌ها را تا ۱۵ درصد کاهش می‌دهد و راه را برای انعقاد قرارداد تجارت آزاد (FTA) هموار می‌کند. اعضای اکو برای پایبندی به تعهدات خود به منظور افزایش تجارت درون منطقه‌ای باید به اجرای اکوتا به عنوان ابزار اصلی ادغام منطقه‌ای توجه کنند. همچنین برنامه ظرفیت‌سازی تجاری در زمینه استانداردسازی و کیفیت با همکاری یونیدو پیوستن اعضا به WTO دیگر برنامه‌های اکو برای آزادسازی تجارت هستند.

تسهیل و ارتقاء تجارت: با کاهش هزینه انجام تجارت در دستورکار اکو قرار دارد که به آزادسازی تجارت کمک می‌کند.

موافقت‌نامه‌های همکاری گمرکی: در همین راستا اعضای اکو دو موافقت‌نامه همکاری در امور گمرکی بین خود امضاء کردند و در اجرای چهاردهمین اجلاس وزرای بازرگانی و امور خارجه در حال آماده‌سازی موافقت‌نامه جامع تسهیل تجارت اکو هستند.

راه‌اندازی مجمع روسای سازمان‌های ترویج تجارت: بخش خصوصی موتور اصلی رشد و ارتقاء تجارت است و این مجمع برای حمایت از بخش خصوصی ایجاد شد. اعضای اکو با کمک بخش خصوصی می‌توانند مانند بلوک‌های منطقه‌ای دیگر، شبکه‌های تولید منطقه‌ای ایجاد کنند و مراحل مختلف تولید یک محصول در کشورهای مختلف براساس مزیت نسبی آنها انجام شود. بانک توسعه و تجارت اکو: اکو برای تامین مالی کافی به منظور حمایت از برنامه‌ها و فعالیت‌های خود بانک تجارت و توسعه اکو (ECOTDB) را راه‌اندازی کرد. این بانک در استانبول مستقر است و هدف از تاسیس آن بسیج منابع برای گسترش تجارت درون منطقه‌ای و سرعت بخشیدن به رشد اقتصادی کشورهای عضو است (حیدر، ۲۰۱۵: ۶ - ۴).

ساخت و بهسازی شبکه راه‌آهن و جاده: از طریق افزایش کارایی، ایجاد چارچوب قانونی و اداری هماهنگ و ساده‌تر، تقویت بخش خصوصی، پیوستن به معاهدات بین‌المللی و اجرای اسناد حقوقی بین‌المللی عمده، بهبود حمل‌ونقل ترانزیت منطقه‌ای، عملیاتی‌سازی و تجاری‌سازی کریدورهای موجود، تسهیل مقررات، زیرساخت‌های گمرکی سازمان‌یافته، تسهیل صدور روادید و افزایش نفوذ فناوری اطلاعات و ارتباطات در دستور کار قرار دارند. اقدامات اکو در زمینه ساخت و بهسازی شبکه راه‌آهن و جاده عبارت هستند از:

سرویس کانتینری اسلام‌آباد - تهران - استانبول

سرویس کانتینری استانبول - آلماتی از مسیرهای ترکیه، ایران، ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان

سرویس بندرعباس - آلماتی از مسیرهای ایران، ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان

پروژه راه‌آهن ایران - آذربایجان از مسیرهای قزوین، رشت، آستارا (ایران) و آستارا (آذربایجان)

پروژه راه‌آهن اوزن - گرگان از مسیرهای اوزن (قزاقستان)، قیزیلکیا، برکت، اترک (ترکمنستان)

و گرگان

کریدور حمل‌ونقل جاده‌ای اسلام‌آباد - تهران - استانبول (ITI)

کریدور حمل‌ونقل جاده‌ای قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران (حیدر، ۲۰۱۷،

۱۶ - ۱۵).

چشم‌انداز ۲۰۱۵ اکو: سال ۲۰۰۵ در آستانه و همزمان با برگزاری نشست شورای وزیران اکو به

تصویب رسید. در ۱۰ سال بعد از آن که سال‌های مهمی برای اکو بود هم محیط ژئواستراتژیکی که چشم‌انداز در آن تصویب شده بود تغییر کرد و هم بدترین بحران‌های اقتصادی در سال‌های ۲۰۰۹ - ۲۰۰۷ اتفاق افتادند و یکپارچگی اقتصادی منطقه‌ای مانند مشارکت ترانس پاسفیک (TPP) و مشارکت اقتصادی جامع منطقه‌ای در دستور کار قرار گرفتند که تهدیدی برای کشورهای در حال توسعه غیرعضو بود، زیرا منجر به کاهش صادرات آنها با بلوک‌های اقتصادی می‌شد. در چنین شرایطی اعضای اکو تصمیم گرفتند چشم‌انداز ۲۰۲۵ را تصویب و اجرا کنند.

چشم‌انداز ۲۰۲۵ اکو: به‌عنوان یک سند جامع و متمرکزتر که شامل چارچوب‌های اجرایی هست در ۲۸ فوریه ۲۰۱۷ و در بیست‌ودومین نشست شورای وزیران اکو در اسلام‌آباد پاکستان تصویب شد. اصول اصلی این چشم‌انداز، پایداری، ادغام و محیط مساعد و حوزه‌های اولویت‌دار آن تجارت، حمل‌ونقل و اتصال، انرژی، گردشگری، رشد اقتصادی و بهره‌وری و رفاه اجتماعی و محیط‌زیست هستند. در بیانیه اکو ۲۰۲۵ آمده است: «اکو راه را به سوی سرزمینی با اقتصادهای یکپارچه و پایدار و همچنین منطقه تجارت آزاد که توسط جوامع با تحصیلات عالی به دست آمده و حکمرانی بهبود یافته از طریق همکاری افزایش یافته هموار خواهد کرد».

لازمه موفقیت در عرصه منطقه‌ای تعهد به منطقه‌گرایی و یکی از الزامات آن داشتن چشم‌انداز روشن برای آینده است. مانند انجمن کشورهای جنوب شرقی آسیا (ASEAN) که در سال ۱۹۶۷ تأسیس شد. سهم آسه‌آن در تولید ناخالص داخلی جهانی از ۴ درصد به ۲۵ درصد و سهم سرانه از ۱۲۲ دلار به ۴۰۰۰ دلار در ۵۰ سال افزایش یافته است (عدنان، ۲۰۱۷: ۸).

۲- راه‌آهن و روابط تجاری پاکستان

شبکه ریلی پاکستان در زمان استعمار انگلیس و پیش از استقلال از هند ایجاد شد. نخستین خط آهن بین کراچی و کوئتری با مسافت ۱۰۵ مایل در ماه می ۱۸۶۱ و مسیرهای دیگر هم بین کراچی و کیماری در ژوئن ۱۸۸۹ و از کیماری به کوئتری هم در سال ۱۸۹۷ تأسیس شدند. در پاسخ به تهدیدات احتمالی روسیه، ایده تأسیس راه‌آهن بولان در ۱۸۵۷ مطرح و سپس عملیات اجرایی آن آغاز شد. خط آهن کوئته نیز در مارس ۱۸۸۷ با بیش از ۳۲۰ کیلومتر به منظور دسترسی آسان به مرز در جنگ‌های احتمالی تا مرز افغانستان آغاز به کار کرد. خطوط راه‌آهن از

پیشاور به راولپندی و از راولپندی به لاهور نیز در اوایل قرن بیستم افتتاح شدند.

طول مسیر راه آهن پاکستان ۷,۷۹۱ کیلومتر مربع و شامل سه خط اصلی ریلی است: ML1 با ۲,۱۱۶ کیلومتر از طریق روهری - بهاولپور و متولتان گسترش می یابد و به کراچی، لاهور، اسلام آباد و پیشاور متصل می شود. خط ML2 با ۳,۹۳۷ کیلومتر بین کراچی و دره غازی خان به موازات ML1 حرکت می کند و از کراچی تا نزدیکی پیشاور امتداد دارد. ML3 با ۱,۴۲۶ کیلومتر از یعقوب آباد به کویت، مرز افغانستان در چمن و مرز ایران در تفتان گسترش می یابد و از آنجا به خطوط ریلی ایران وصل می شود. علاوه بر این، مسیر گیج با ۳۱۲ کیلومتر جزو خطوط ریلی پاکستان است (سامبولاس، ۲۰۱۲: ۴۸).

از سال ۱۹۷۱ تا ۲۰۱۵، ۲۰۱۱ واگن مسافری جدید در پاکستان ساخته شد و از ۱۹۹۱ تا ۲۰۲۰، ۹۳۸ واگن مسافری بازسازی و تعمیر شدند (کارخانه واگن سازی اسلام آباد، ۲۰۱۹: ۹). از ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۴، پنج دستگاه لوکوموتیو با قدرت ۲۰۰۰ اسب بخار، از ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۷، ۱۸ دستگاه لوکوموتیو با ۲۰۰۰ اسب بخار، از ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۱، ۲۰ دستگاه لوکوموتیو با ۳۰۰۰ اسب بخار، از ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸، ۵۴ دستگاه لوکوموتیو با قدرت ۲۰۰۰ و ۳۰۰۰ اسب بخار و از ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۵، ۵ دستگاه لوکوموتیو با ۳۰۰۰ اسب بخار به ناوگان حمل و نقل ریلی پاکستان اضافه شدند (کارخانه لوکوموتیو راه آهن پاکستان، ۲۰۱۹: ۱۰). عمر مفید خطوط راه آهن پاکستان ۴۰ ساله است و ۱۹۲۲ واگن باری با عمر مفید ۳۵ ساله دارد که یا فرسوده شدند و یا به مرز فرسودگی رسیدند. ۹۰ درصد سیستم مخابرات و سیگنال راه آهن و حدود ۸۰ درصد ماشین آلات راه آهن پاکستان قدیمی هستند. با این حال طبق گفته نثار احمد ممون، مدیر اجرایی راه آهن پاکستان، این کشور در حال برون سپاری بخشی از فعالیت های خود به بخش خصوصی است و در همین راستا برون سپاری ۳۴ قطار تجاری پیشنهاد شده و ۱۷ قطار هم وارد فازهای اجرایی خصوصی سازی شدند. ساخت انبار ریلی برای ۱۵ قطار در دستور کار قرار دارد، بازسازی واگن ها هم یکی از برنامه های مهم وزارت راه آهن پاکستان است و سیستم ناکارآمد موجود نیز به سیستم رابتا (تماس) تغییر می کند که مجموعه ای از امکانات مانند رزرو آنلاین، تاکسی، غذا، پیام رسانی و غرفه های زنجیره های غذایی ملی و بین المللی را به جامعه هدف خود ارائه می دهد (<http://pk.gov.railways>).

وضعیت درآمدی راه آهن پاکستان باتوجه به وضعیت فرسودگی آن روند نزولی دارد که در

جدول زیر مشخص شده است:

سال مالی	وضعیت درآمدی به میلیون روپیه	درصد تغییر
۲۰۰۷ - ۲۰۰۸	۱۹,۹۷۳	-
۲۰۰۸ - ۲۰۰۹	۲۳,۱۶۰	۱۶,۰
۲۰۰۹ - ۲۰۱۰	۲۱,۸۸۶	-۵,۵
۲۰۱۰ - ۲۰۱۱	۱۸,۶۱۲	-۱۵,۰
۲۰۱۱ - ۲۰۱۲	۹,۳۵۹	-۴۹,۷

Research Business and Management of Review International

سال ۲۰۲۰ درآمد راه‌آهن پاکستان ۵۰ میلیارد روپیه و هزینه آن ۹۵ میلیارد ریال بود و ۳۸ میلیارد ریال روپیه مستمری پرداخت کرد. راه‌آهن پاکستان سال گذشته ۴۵ میلیارد روپیه کسری بودجه داشت. طبق گفته سید مظهر علی شاه، مدیرکل ترافیک وزارت راه‌آهن پاکستان، «سال ۱۹۷۲، ۲۰ درصد از کل درآمد راه‌آهن صرف حقوق و مستمری می‌شد، اما در سال ۲۰۱۰ حقوق بازنشستگی ۱۱ تا ۱۲ میلیارد روپیه بود و اکنون بیش از ۳۵ میلیارد روپیه است» (<http://railways.gov.pk>).

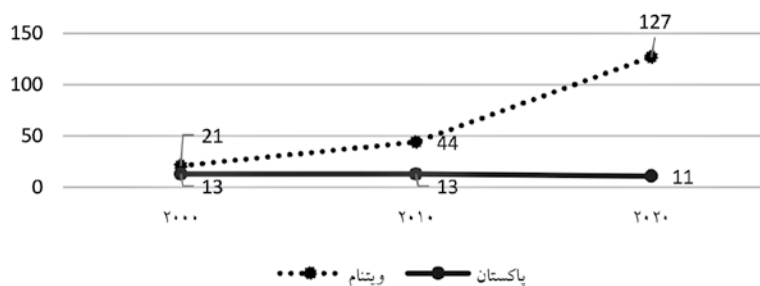
ارتباطات ریلی پاکستان با همسایگانش محدود است. خدمات ریلی بین پاکستان و هند به دلیل اختلافات سیاسی بین دو کشور به حالت تعلیق درآمده است. پاکستان با افغانستان ارتباط ریلی ندارد. خط ریلی افغانستان بین مزارشریف و حیرتان در مرز شمالی به ازبکستان و ترکمنستان ختم می‌شود و مسیر خواف - هرات هم تبادل ریلی ایران و افغانستان را فراهم می‌کند. افغانستان با چین روابط ریلی ندارد. طبق توافق همکاری بلندمدت بین چین و پاکستان ساخت راه‌آهن ML1 در دستور کار طرفین قرار گرفته است. در روابط با ایران نیز با افتتاح راه‌آهن ITI روابط ریلی بین ایران و پاکستان فراهم شده است که از این طریق، پاکستان به ترکیه و اروپا دسترسی پیدا می‌کند.

تا سال ۲۰۰۰ از هر ۱۰,۰۰۰ دلار کالای صادراتی در جهان ۱۳ دلار سهم پاکستان بود، اما از این سال به بعد سهم جهانی پاکستان در صادرات کاهش یافت و به ۱۱ دلار در سال ۲۰۲۰ رسید. برای مثال سهم پاکستان در بازار جهانی چرم و پوست از ۱,۵ دلار سال ۲۰۰۰ به ۰,۸ درصد در

سال ۲۰۲۰ کاهش یافت.

نمودار شماره ۵

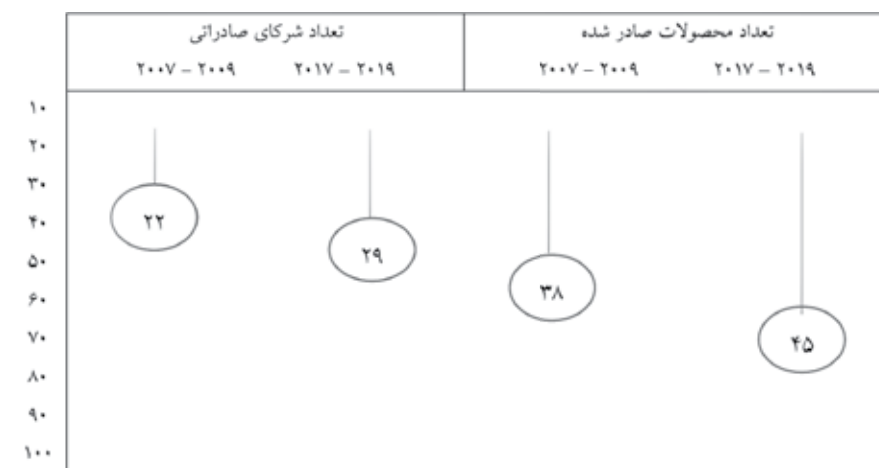
سهم بازار جهانی از ۲۰۲۰ - ۲۰۰۰
صادرات جهانی به ازای هر ۱۰,۰۰۰ دلار



update development Pakistan

از نظر دستیابی به بازارهای صادراتی نیز پاکستان در سال‌های ۲۰۰۹ - ۲۰۰۷ از رتبه ۲۲ به رتبه ۲۹ در سال‌های ۲۰۱۹ - ۲۰۱۷ سقوط کرد.

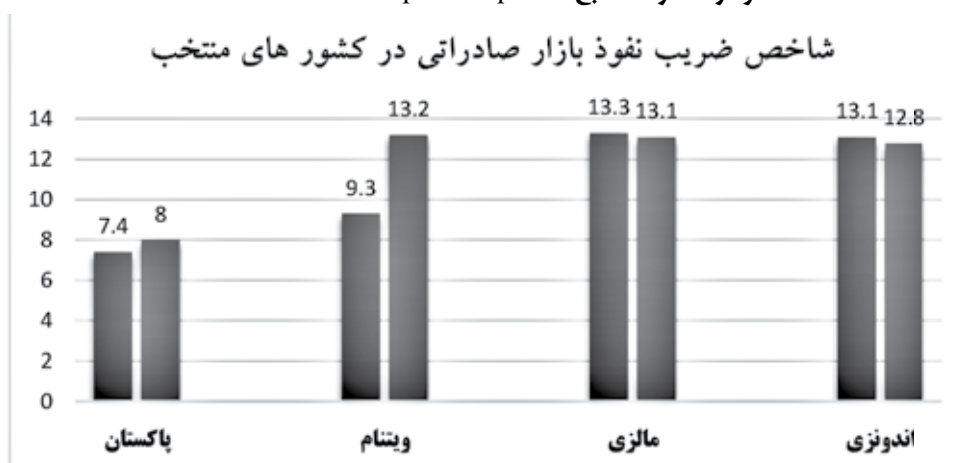
نمودار شماره ۶ منبع: تنوع بازار و محصول - رده بندی عادی پاکستان



Pakistan development update

از نظر شاخص ضریب نفوذ بازار (IEMP)، صادرات پاکستان در سال ۲۰۱۹ به ۸ درصد رسید که در مقایسه با ضریب ۷,۴ درصدی دهه گذشته، رشد اندکی را تجربه کرد و در مقایسه با ویتنام، مالزی و اندونزی در جایگاه پایین قرار دارد (بروزرسانی توسعه پاکستان، ۲۰۲۱: ۲۱ - ۱۹).

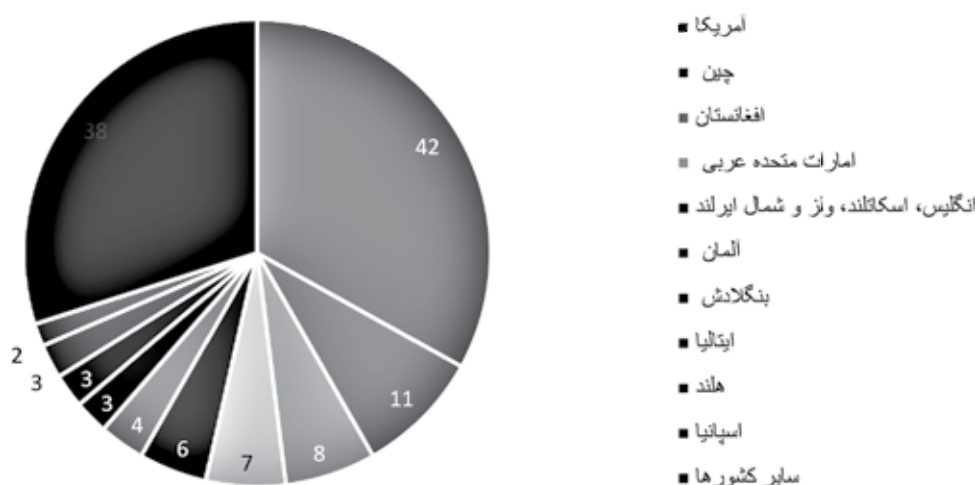
نمودار شماره ۷ منبع: Pakistan development update



update development Pakistan

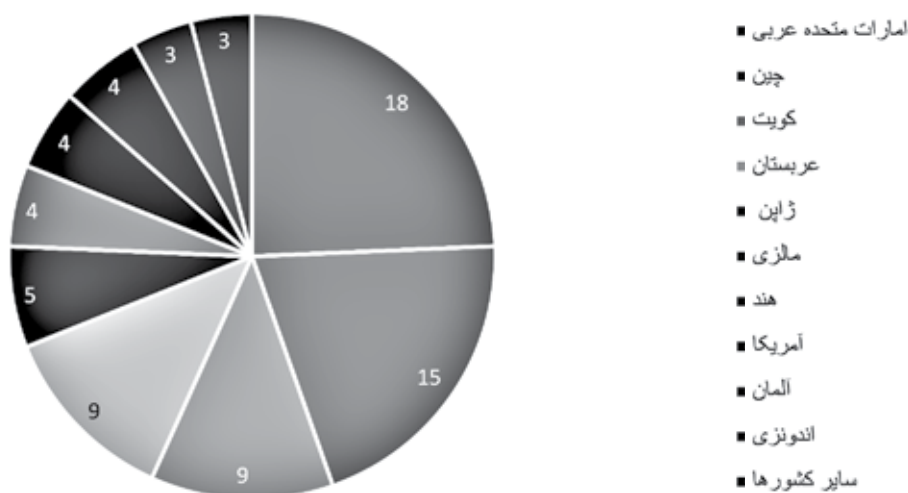
در بازه زمانی ۲۰۱۳ - ۲۰۰۴ صادرات پاکستان از ۱۵ میلیارد دلار به حدود ۲۵ میلیارد دلار و واردات آن از حدود ۲۰ میلیارد دلار به حدود ۴۵ میلیارد دلار افزایش یافت. نمودارهای شماره ۸ و ۹ شرکای تجاری پاکستان را در سال ۲۰۱۳ نشان می‌دهند. با اینکه سهم آمریکا از کل صادرات پاکستان از ۲۳ درصد سال ۲۰۰۴ به ۱۵ درصد در سال ۲۰۱۳ کاهش یافت اما بزرگ‌ترین واردکننده کالاهای پاکستان است. عربستان سعودی در سال ۲۰۰۴ با ۱۲ درصد و امارات متحده عربی در سال ۲۰۱۳ با ۱۸ درصد بزرگ‌ترین صادرکنندگان به پاکستان بودند (Pakistan's international trade, 2017: 18 - 19).

نمودار شماره ۸



نمودار شماره ۹

مقاصد وارداتی پاکستان در سال ۲۰۱۲



trade international s'Pakistan

نتیجه‌گیری

طبق یافته‌های به‌دست‌آمده، وضعیت راه‌آهن پاکستان از نظر زیرساختی ضعیف است و برای بهره‌مندی از مزایای راه‌آهن ITI باید نواقص را رفع و زیرساخت‌های خود را بروزرسانی کند. وزارت راه‌آهن پاکستان از زمان تاسیس تاکنون گام‌های زیادی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی برداشته است اما همانگونه که پیشتر اعلام شد به دلیل وضعیت خاص سیاسی و اجتماعی این کشور و تأثیرات آن بر اقتصاد موجب شد که روند روبه‌رشد حمل‌ونقل ریلی همچون سایر بخش‌ها سیر نزولی به خود گیرد، با این حال پس از انعقاد توافق‌نامه همکاری بین پاکستان و چین در سال ۲۰۱۳ مسیر توسعه برای پاکستان هموار شد و برای اینکه از مواهب این توافق‌نامه و خط آهن ITI بهره‌مند شود چاره‌ای جز بازسازی سیستم حمل‌ونقل ریلی خود ندارد. به دلیل ضعف در سیستم حمل‌ونقل ریلی، مراودات تجاری پاکستان، بیشتر جاده‌ای است و اعضای اکو نقش اندکی در این مراودات دارند، اما با راه‌اندازی راه‌آهن ITI روابط تجاری بین اعضای اکو به خصوص پاکستان بیشتر می‌شود، زیرا ITI حلقه اتصال پاکستان به اروپا و آسیای مرکزی است.

وزارت راه‌آهن پاکستان برای بروزرسانی سیستم حمل‌ونقل ریلی خود اقدامات زیر را باید انجام

دهد:

- ۱- جدیت در اجرای پروژه‌های توسعه راه‌آهن
- ۲- جذب نیروهای متخصص
- ۳- ریشه‌کنی فساد
- ۴- بروزرسانی سیستم برق و مخابرات
- ۵- تسریع در امر بازسازی واگن‌ها
- ۶- جایگزینی واگن‌های فرسوده با واگن‌های جدید
- ۷- توجه به تجارت کانتینری در بندر خشک لاهور
- ۸- استفاده بیشتر از حمایت‌های سرمایه‌گذاری برنامه همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی (CAREC)؛

پاکستان در فاصله سال‌های ۲۰۲۰ - ۲۰۱۷ مبلغ ۶۵۵ میلیون دلار از کمک‌های این برنامه بهره‌مند شد. این برنامه در فاصله سال‌های ۲۰۳۰ - ۲۰۱۷ هشت میلیارد دلار برای پروژه‌های اولویت‌دار و ۳۰ میلیارد دلار برای پروژه‌های بالقوه سرمایه‌گذاری می‌کند.

ایران با استفاده از قطار ITI و از طریق ترکیه به بازارهای بین‌المللی دسترسی دارد، فرصت مناسبی برای دورزدن تحریم‌های اقتصادی آمریکا به‌دست آورده است، به بازار مصرف ۲۰۰ میلیون نفری پاکستان دسترسی راحت‌تری دارد. سهم ایران از واردات ۶۰ میلیارد دلاری پاکستان ۵۰۰ میلیون دلار است که با استفاده از مسیر ریلی ITI و ایجاد مزیت‌های اقتصادی برای پاکستان می‌تواند تا ۱۶ میلیارد دلار افزایش یابد. همچنین ایران با کمک این خط آهن روابط راهبردی خود با چین را هم تقویت می‌کند.

فهرست منابع

- ۱- طباطبایی پناه، سیدعلی و زهرا توحیدی (۱۳۹۷)، «رقابت چابهار و گوادر: از تصور تا واقعیت»، فصلنامه روابط خارجی، شماره ۳۹، صفحه ۱۰۲.
- ۲- کیانی، جواد؛ علیرضا زرگر؛ محمد بنی‌مسنی و موسی رشید حفظ‌آباد (۱۳۹۸)، «بررسی عوامل همگرایی در روابط ایران و پاکستان و تاثیر آن بر امنیت نواحی مرزی»، فصلنامه پژوهش‌های سیاسی جهان اسلام، شماره ۲، صص ۶۰ - ۵۹.
1. Adnan, Muhammad (2017). ECO VISION 2025: An overview. ECO Secretariat Staff Papers, 2 - 4, 8
2. Asim, Muhammad and Qanita, Imtiaz (2014). Pakistan Railways at the Verge of Collapse: A Case Study. International Review of Management and Business Research, Vol. 3, 1737
3. Choudhary, Ehsan, Marasco, Antonio and Nabi, Ijaz (2017). Pakistan's international trade, 18 - 19
4. Haider, Hussain (2015). Regional Integration in ECO: an overview. ECO Secretariat Staff Papers, 3 - 6
5. Haider, Hussain (2017). Export growth & diversification: Eco perspective. ECO Secretariat Staff Papers, 15 - 16
6. Memon, Nisar Ahmad (2021), 80% concession on rail fare given to journalists will remain intact in outsourced trains under ppp mode, www.railways.gov.pk/newsdetail/ZWQ1NWRKNDUtnWQ2NC00YzE2LTg0ZjgtNzY2YTlmZTFkM2Qx. Accessed januari 26, 2022
7. Ministry of railways government of pakistan (2019). Islamabad Carriage Factory, pakistan railways, 9 - 10
8. Ministry of railways government of pakistan (2019). Pakistan railways locomotive factory (PLF), Rislapur, 10
9. Ministry of railways government of pakistan (2021), Pakistan development update, Reviving exports, 19 -21
10. Söderbaum, Fredrik (2015). Early, Old, New and Comparative Regionalism: The Scholarly Development of the Field. The transformative power of europe, No 64, 16 - 17
11. Tsamboulas, Dimitrios (2012). ECO Railway Network Development Plan. A report for the ECO Secretariat, 48