

کمیسیون

مسئله بازنگشتن ارزهای حاصل از صادرات در ماه‌های اخیر بار دیگر به یکی از پرباهام‌ترین خبرها تبدیل شده است. در روزهای گذشته که مردم با شرایط سخت اقتصادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، هر خبری در مورد فساد و بازنگشتن ارز حاصل از صادرات به کشور، همگان را خوشبین‌تر می‌کند. ترانستی‌ها با افت یا شرکت‌های واسطه و مورداعتمادی گفته می‌شود که با شروع تحریم‌ها، مسئولیت فروش نفت، میعانات نفتی و انتقال درآمد‌های حاصل از آن را بر عهده داشتند. با این حال، این مسیر غیررسمی که برای دور زدن تحریم‌ها طراحی شده بود، خود به بستری برای بروز فساد تبدیل شد؛ تا جایی که بسیاری از افراد با سوءاستفاده از این مجرا، ارز حاصل از صادرات را به کشور بازنگرداندد.

میزان سوءاستفاده ارزی

ذبیح‌الله خدائیان؛ رئیس سازمان بازرسی کل کشور، می‌گوید: طبق آمار، ۲۰ هزار و ۶۷۶ شخص اعم از حقوقی و حقوقی، در مجموع حدود ۹۴ میلیارد یورو عدم رف تعهد ارزی داشته‌اند. صادرکنندگان که تعهد ارزی دارند، مالک ارز خود هستند اما موظفند آن را در چرخه اقتصادی کشور عرضه کنند. در شرایط تحریمی نیز برای نقل و انتقال وجوه حاصل از صادرات، به کارگزاران مالی و شرکت‌های واسطه نیاز داریم و این شرکت‌ها تاکنون خدمات قابل توجهی ارائه کرده‌اند.

وی می‌افزاید: بسا این حال، برخی از این کارگزاران مالی که مورد اعتماد دستگاه‌های امنیتی، بانک‌ها و شرکت‌ها قرار گرفته بودند، در امانت خیانت کردند؛ به عنوان نمونه، در یک مورد حدود ۲۰۰ میلیون دلار در اختیار یک کارگزار قرار گرفته بود اما وی این منابع را بازنگرداند و از کشور خارج شد.

رئیس سازمان بازرسی کل کشور اظهار کرد: بررسی‌های نشان می‌دهد حدود ۱۱ میلیارد دلار منابع در اختیار کارگزاران مالی قرار دارد که بخش عمده آن در جریان عملیات عادی است و سوءاستفاده‌ای در آن صورت نگرفته اما حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار توسط برخی از این افراد مورد سوءاستفاده قرار گرفته است.

ماجرای کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای

خدائیان ضمن انتقاد شدید از فرآیند صدور کارت‌های بازرگانی در سال‌های اخیر، از شناسایی شبکه‌های سوءاستفاده از این کارت‌ها و تشکیل پرونده قضائی برای چهار تن از معاونین وزارت صمت خبر داد و افزود: تاکنون ۲۰۰ شخص که حدود دو میلیارد و ۴۰۰ میلیارد یورو تعهد ارزی ایفا نشده داشتند؛ شناسایی و به مراجع قضائی معرفی شده‌اند.

همچنین کیوان کاشفی: عضو هیئت‌رئیس اتاق بازرگانی ایران، درباره کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای می‌گوید: در رسانه‌ها درباره دربار برگشتن ارز به کشور صحبت می‌شود. باید تأکید کرد این ذهنیت که ارز زیادی از کشور رفته و برگشته است، درست نیست. این ارز‌ها قطعاً به اقتصاد ایران برگشته است؛ اما نه از مسیری که مدنظر بانک مرکزی بوده است. این ارز‌ها سرمایه‌های فعال اقتصادی کشور بوده و برای ادامه حیات به آن نیاز دارد؛ بنابراین باید این سرمایه را به کشور برگرداند تا بتواند به فعالیت تجاری خود ادامه دهد.

او ادامه می‌دهد: مشکلات مربوط به بازگشت ارز از سال ۱۳۹۷ شروع شد. در آن زمان پیش‌بینی کردیم به دلیل خروج آمریکا از برجام ممکن است کشور دچار مشکل ارزی شود. روی اصول توافق کردیم که ارز به کشور برگردد؛ اما از همان زمان یک فرض اشتباه مطرح شد که ارز متعلق به دولت است و همین مبنای اشتباه موجب شد ارز با نرخ مدنظر دولت برگردد.

عضو هیئت‌رئیسۀ اتاق بازرگانی ایران می‌افزاید: موضوع اصلی، شیوه بازگشت ارز است.

این حال، این مسیر غیررسمی که برای دور زدن تحریم‌ها طراحی شده بود، خود به بستری برای بروز فساد تبدیل شد؛ تا جایی که بسیاری از افراد با سوءاستفاده از این مجرا، ارز حاصل از صادرات را به کشور بازنگرداندد.

بانک مرکزی مسیری مشخص کرد و اعلام کرد که فعالان اقتصادی باید از مسیرهای مشخص کاشفی با اشاره به اینکه در دوره‌های قبل، کارت اجاره‌ای استفاده نمی‌شد، ادامه می‌دهد: «کارت اجاره‌ای به دلیل محدودیت‌های تعریف به فروش نفت یا میعانات است که به نیابت از شرکت ملی نفت و نیکو این کار را انجام می‌دادند. رقم بازنگشته هم حدود ۱۲ میلیارد دلار است. رئیس اتاق مشترک ایران و چین ادامه می‌دهد: به بیان دیگر حدود ۱۱ تا ۱۲ میلیارد دلار تعهد انجام‌نشده مربوط به پول نفت وجود دارد که طبیعتاً بخشی از آن نفت را برده و فروخته‌اند و باید پول آن را برگردانند. این یک

به فروش نفت یا میعانات است که به نیابت از شرکت ملی نفت و نیکو این کار را انجام می‌دادند. رقم بازنگشته هم حدود ۱۲ میلیارد دلار است. رئیس اتاق مشترک ایران و چین ادامه می‌دهد: به بیان دیگر حدود ۱۱ تا ۱۲ میلیارد دلار تعهد انجام‌نشده مربوط به پول نفت وجود دارد که طبیعتاً بخشی از آن نفت را برده و فروخته‌اند و باید پول آن را برگردانند. این یک

رئیس سازمان بازرسی کل کشور اظهار کرد: بررسی‌های نشان می‌دهد حدود ۱۱ میلیارد دلار منابع در اختیار کارگزاران مالی قرار دارد که بخش عمده آن در جریان عملیات عادی است و سوءاستفاده‌ای در آن صورت نگرفته اما حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار توسط برخی از این افراد مورد سوءاستفاده قرار گرفته است.

مجدیرضا حریری؛ رئیس اتاق مشترک ایران و چین: آن چه درباره ترانستی‌ها و پول‌هایی که برنگردانده‌اند صحبت می‌شود؛ مستقیماً مربوط به فروش نفت یا میعانات است که به نیابت از شرکت ملی نفت و نیکو این کار را انجام می‌دادند. رقم بازنگشته هم حدود ۱۲ میلیارد دلار است.

شده در حوزه ارز مورد استفاده افراد قرار گرفته است اما در مورد اصل کارت بازرگانی هم باید گفت که بعد از تصویب قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، فرآیند صدور توسط سامانه جامع تجارت انجام می‌شود که این سامانه هم در اختیار وزارت صمت است.»

ماجرای ۱۵ ترانستی فراری

با توجه به اظهارنظرهای متعدد در مورد فرآیند بازگشت ارز حاصل از صادرات و پیچیدگی‌های موجود در ارتباط با ترانستی‌ها و همچنین سایر اشخاصی که به تعهدات ارزی خود پای‌بند نبوده‌اند، ضروری است که این موضوع با دقت بیشتری بررسی شود.

در همین زمینه مجدیرضا حریری؛ رئیس اتاق مشترک ایران و چین، درباره اظهارات رئیس سازمان بازرسی کل کشور که عنوان کرد؛ حدود و مسیری‌های طولانی‌تر استفاده کند. دوم، سرعت تسویه را کاهش می‌دهد و برنامه‌ریزی بنگاه‌ها را دشوارتر می‌سازد. سوم، شفافیت مالی را کم می‌کند و امکان سیاست‌گذاری دقیق از نهادهای اقتصادی می‌گیرد. چهارم، قدرت چانه‌زنی ایران را در برابر طرف خارجی کاهش می‌دهد؛ زیرا هرچه مسیرهای پرداخت محدودتر باشد، طرف مقابل در تعیین شرایط تجاری دست بالاتری خواهد داشت. از این منظر، مسئله ایران و چین فقط افزایش حجم تجارت نیست. پرسش اصلی آن است که آیا ایران می‌تواند برای مهم‌ترین رابطه تجاری خود، یک

رابطه اقتصادی ایران و چین طی سال‌های اخیر به سطحی رسیده که دیگر نمی‌توان آن را در قالب یک همکاری تجاری معمولی تحلیل کرد. برآوردها نشان می‌دهد حجم مبادلات سالانه دو کشور حدود ۶۰ میلیارد دلار است و این رقم نزدیک به ۴۰ درصد تجارت خارجی ایران دربر می‌گیرد. چنین سهمی، چین را از یک شریک تجاری مهم به یکی از ستون‌های اصلی تجارت خارجی ایران تبدیل کرده است؛ تسوئی که به فروش انرژی، واردات کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌های تأمین بخشی از نیازهای صنعتی و استمرار جریان تجارت خارجی کشور اثر مستقیم دارد. با وجود این وزن بالا، زیرساخت مالی مناسب با آن هنوز به شکل رسمی، پایدار و کمریسک ایجاد نشده است. بخش قابل توجهی از مبادلات ایران و چین همچنان به مسیرهای غیرمستقیم، پرهزینه، نامطمئن و متکی بر واسطه‌ها وابسته است. این وضعیت شاید برای تجارت محدود قابل تحمل باشد اما برای رابطه‌ای با ابعاد ده‌ها میلیارد دلاری، نوعی آسیب‌پذیری ساختاری محسوب می‌شود. تجارت بزرگ‌مقیاس بدون نظام پرداخت کارآمد، مانند کریدور لجستیکی بدون شبکه حمل‌ونقل مطمئن است؛ حجم مبادله افزایش می‌یابد اما هزینه، ریسک و عدم قطعیت نیز همراه آن بالا می‌رود.

مسئله اصلی: تحریر مالی و هزینه مبادله

تحریم‌های اعمال‌شده علیه ایران بیش از هر چیز، زیرساخت مالی تجارت خارجی کشور را هدف قرار داده‌اند. محدودیت در روابط بانکی، دشواری انتقال ارز، ریسک همکاری بانک‌های خارجی، فشار بر تسویه‌های رسمی و کاهش دسترسی به ابزارهای متعارف مالی، موجب شده تجارت خارجی ایران در بسیاری از موارد به مسیرهای جایگزین و غیررسمی متکی شود. این مسیرها اگرچه در شرایط فشار می‌توانند فشار اضطرابی ایفا کنند اما برای رابطه‌ای با حجم بالا و نیازمند تداوم، راه‌حل پایدار نیستند. تداوم اتکا به سازوکارهای غیررسمی چند پیامد اقتصادی دارد؛ نخست، هزینه مبادله را افزایش می‌دهد؛ زیرا فعال اقتصادی ناچار است واسطه‌های بیشتر، نرخ‌های تبدیل نامطمئن‌تر

در کوتاه‌مدت، نخستین اقدام عملی می‌تواند برقراری روابط کارگزاری مستقیم میان بانک‌های ایرانی و بانک‌های کوچک و متوسط چینی باشد. اقدام دوم، ایجاد «اتاق باپایای ایران و چین» است. مسیر سوم، استفاده از ظرفیت‌های مالی منطقه‌ای و چندجانبه است. در شرایطی که ایران، چین و روسیه هر سه با درجات متفاوتی از فشار مالی غرب مواجه‌اند، طراحی مسیرهای تسویه میان یوان، روبل و ریال می‌تواند بخشی از نیازهای وارداتی و صادراتی ایران را پوشش دهد.

اقتصادی

یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار توسط برخی افراد مورد سوءاستفاده قرار گرفته است؛ آیا این تنها مربوط به ترانستی‌ها نفتی است؟ می‌گوید: وقتی در مورد ترانستی‌ها صحبت می‌شود، باید گفت در حوزه پتروشیمی و فراورده‌های نفتی نیز ترانستی‌هایی داریم، ولی آنها تعهدی به بانک مرکزی و دولت ندارند؛ آنها با شرکت‌ها مواجه و آن شرکت‌ها متعهد ارزی هستند.

او می‌افزاید: آن چه درباره ترانستی‌ها و پول‌هایی که برنگردانده‌اند صحبت می‌شود؛ مستقیماً مربوط

جزئیاتی درباره ارزهای بازنگشته

یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار توسط برخی افراد مورد سوءاستفاده قرار گرفته است؛ آیا این تنها مربوط به ترانستی‌ها نفتی است؟ می‌گوید: وقتی در مورد ترانستی‌ها صحبت می‌شود، باید گفت در حوزه پتروشیمی و فراورده‌های نفتی نیز ترانستی‌هایی داریم، ولی آنها تعهدی به بانک مرکزی و دولت ندارند؛ آنها با شرکت‌ها مواجه و آن شرکت‌ها متعهد ارزی هستند.

رئیس اتاق مشترک ایران و چین می‌افزاید: آن چه مقام قضائی عنوان می‌کند آن بخشی است که قطعی شده است؛ یعنی آن بخشی که فعلاً قابل دریافت در کوتاه‌مدت نیست. چراکه طرفین برای مذاکره حاضر نیستند و فرار کرده‌اند.

مدل‌های رفع تعهد ارزی

او در پاسخ به این سؤالی درباره بازنگشتن ارز صادرکنندگان دارای کارت‌های بازرگانی و نقش ترانستی‌ها در این مورد می‌گوید: سه مدل رفع تعهد ارزی وجود دارد. یک مدل بحث ترانستی‌هاست که رقم حدود ۱۱ تا ۱۲ میلیارد دلار است. یک مدل دیگر کسانی هستند که ارز گرفته‌اند که کالا بیآورند؛ تعهد کرده‌اند و مثلاً از دولت یک میلیون دلار گرفته‌اند که در قبال آن یک کالایی را ثبت سفارش کنند و بیآورند.

رئیس اتاق مشترک ایران و چین می‌افزاید: آنها در بازه زمانی است. موظف است تا ارز را در کشور نکرده‌اند. این افراد متعهد به آن هستند که آن مقدار ارزی که دولت به آنها تخصیص داده، برگردانند. اگر هم ارز از بانک مرکزی گرفته‌اند که به‌روند کالا بیآورند، باید کالا را بیآورند. مدل سوم صادرکنندگانی هستند که متعهد بودند اما صادرات را انجام بدهند و ارز را به چرخه رسمی تجاری برگردانند و آنها هم انجام ندادند.

حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار کالای قاچاق وارداتی داریم. بخشی از ارز موردنیاز برای آن را باید از همین صادرکنندگان تأمین کنند. این کالاها طیف گسترده‌ای را دربر می‌گیرد؛ از کالاهای مجاز که به دلایل قانونی، ورود یا عرضه آنها قاچاق محسوب می‌شود تا مواد مخدر، مشروبات الکلی و… خدائیان؛ رئیس سازمان بازرسی کل کشور: تاکنون ۳۰۰ شخص دارای کارت بازرگانی که حدود دو میلیارد و ۴۰۰ میلیارد یورو تعهد ارزی ایفا نشده داشتند؛ شناسایی و به مراجع قضائی معرفی شده‌اند.

حریری ادامه می‌دهد: هیچ صادرکننده‌ای نمی‌تواند کالا از ایران بخرد و صادر کند و به جای آن ریالی دریافت نکند که دوباره باید کالا بخرد و دوباره صادر کنند. باید پس از دریافت ریال و صادرات کالا، ارز حاصل از آن را در سامانه‌های رسمی که بانک مرکزی اعلام کرده، ارائه کند و بعد ریال آن را در سامانه دریافت کند. این کار قانونی است.

مسئدهای ارزهای بازنگشته

او در پاسخ به اینکه، آهناستی که ارز را وارد سامانه رسمی نمی‌کنند هم حتماً از راه فروخته‌اند، اما به چه کسی؟ می‌گوید: یک، به کسانی که خروج غیرقانونی سرمایه از کشور می‌کنند و در کشورهای مختلف ملک می‌خرند و کسانی که اختلاس ریالی کرده‌اند و می‌خواهند فرار کنند. این افراد دلار می‌گیرند تا در کانادا یا دیگر کشورها ملک بخرند و زندگی بکنند.

رئیس اتاق مشترک ایران و چین می‌افزاید: دو، حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار کالای قاچاق وارداتی داریم. بخشی از ارز موردنیاز برای آن را باید از همین صادرکنندگان تأمین کنند؛ چراکه بانک مرکزی به کالای قاچاق ارز تخصیص نمی‌دهد. این کالاها طیف گسترده‌ای را دربر می‌گیرد؛ از کالاهای مجاز که به دلایل قانونی، ورود یا عرضه آنها قاچاق محسوب می‌شود تا مواد مخدر، مشروبات الکلی و…

حریری ادامه می‌دهد: از این رو، هر کسی که متعهد است، موظف است تا ارز را در چرخه رسمی تجاری بیآورد. اگر ارز خارج از چرخه رسمی وارد شود، قاچاق ارز صورت گرفته است. طبق قانون مبارزه با قاچاق و ارز باید با آنها برخورد شود اما مماشات صورت می‌گیرد؛ برای مثال، گفته می‌شود اگر ۶۰ درصد از حاصل از صادرات بازگردانده شود، فعلاً اقدامی علیه صادرکننده انجام نخواهد شد، در حالی‌که صادرکنندگان، بسته به نوع فعالیت و مقررات مربوط، متعهد به بازگرداندن ۹۰ تا ۱۰۰ درصد از حاصل از صادرات خود به چرخه تجاری کشور هستند.

ایجاد معماری مالی ایران و چین فقط به توافق با طرف چینی وابسته نیست. پیش‌شرط مهم‌تر، هماهنگی داخلی در ایران است. بانک مرکزی، وزارت اقتصاد، وزارت صمت، سازمان توسعه تجارت، بانک‌های عامل، شرکت‌های بزرگ صادرکننده و واردکننده و نهادهای مرتبط با دیپلماسی اقتصادی باید در یک چارچوب واحد عمل کنند. بدون تقسیم کار روشن، حتی مناسب‌ترین پیشنهاده‌ها نیز در سطح مکاتبات اداری باقی خواهد ماند.

وزارت اقتصاد، وزارت صمت، سازمان توسعه تجارت، بانک‌های عامل، شرکت‌های بزرگ صادرکننده و واردکننده و نهادهای مرتبط با دیپلماسی اقتصادی باید در یک چارچوب واحد عمل کنند. بدون تقسیم کار روشن، حتی مناسب‌ترین پیشنهاده‌ا نیز در سطح مکاتبات اداری باقی خواهد ماند.

ایران و چین؟ است. سوآپ ارزی می‌تواند به مدیریت تقاضای یوان، کاهش نوسانات تسویه و چین را دقیق‌تر مدیریت کند. مشخص بودن سهم نفت، پتروشیمی، مواد معدنی، کالاهای واسطه‌ای، ماشین‌آلات، تجهیزات صنعتی و کالاهای مصرفی از تجارت دوجانبه، برای طراحی ابزار پرداخت ضروری است. معماری مالی زمانی کارآمد خواهد بود که با واقعیت جریان کالا و ارز همخوانی داشته باشد. در مجموع، رابطه ۶۰ میلیارد دلاری ایران و چین دیگر با روش‌های موقت و پرهزینه قابل اداره نیست. این حجم از تجارت به سازوکارهای نیاز دارد که رسمی، متنوع، کمریسک و قابل توسعه باشند. ترکیب روابط کارگزاری مستقیم، اتاق پایاپای، مسیرهای منطقه‌ای تسویه، اتصال تدریجی به سوآپ ارزی و ارز دیجیتال بانک مرکزی می‌تواند پایه‌های یک معماری مالی پایدار را شکل دهد.

هدف از این معماری فقط عبور از محدودیت‌های تحریمی نیست؛ بلکه کاهش هزینه تجارت، افزایش شفافیت، تقویت قدرت چانه‌زنی ایران و تبدیل رابطه اقتصادی با چین به همکاری نهادی و بلندمدت است. اگر چین یکی از اصلی‌ترین شرکای تجارت خارجی ایران است، زیرساخت مالی این رابطه نیز باید در همان مقیاس طراحی شود. بدون چنین تغییری، تجارت پرحجم ایران و چین همچنان پرهزینه، آسیب‌پذیر و وابسته به مسیرهای ناپایدار باقی خواهد ماند.

ضرورت هماهنگی داخلی

اقتصاد معاصر

صفحه ۱۲

سه‌شنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۵

۵ ربیع‌الاول ۱۴۴۸ - شماره ۲۴۲۱۲

نسخه عملیاتی برای پول‌ساز شدن کریدور شمال–جنوب

ایران در قلب یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری جهان قرار دارد، اما کریدور شمال–جنوب پس از ۲۶ سال هنوز نتوانسته درآمد میلیارد دلاری مورد انتظار را وارد اقتصاد کشور کند؛ کارشناسان می‌گویند مشکل اصلی نه جغرافیاست و نه کمبود ریل، بلکه ضعف حکمرانی و مدیریت کریدور است. کریدور بین‌المللی شمال–جنوب سال‌هاست به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی ایران برای توسعه تجارت و ترانزیت معرفی می‌شود؛ مسیری که هند را از طریق ایران به روسیه، قفقاز و کشورهای اوراسیا متصل می‌کند و می‌تواند زمان و هزینه حمل کالا را نسبت به مسیر سنتی کانال سوئز به‌طور قابل توجهی کاهش دهد. ظرفیت‌های جغرافیایی کشور نیست و آثار آن در اقتصاد کلان و معیشت مردم دیده نمی‌شود. رهبر شهید انقلاب نیز پیش‌تر با اشاره به کریدور شمال–جنوب، آن را نمونه‌ای از فاصله طولانی میان تصمیم‌گیری و اجرا دانسته بودند و تأکید کرده بودند که تأخیر در آغاز عملیات و پیگیری مستمر، کشور را از بهره‌مندی موبقع از فرصت‌های اقتصادی محروم کرده است.

کارشناسان معتقدند که مهم‌ترین مانع تجاری شدن این کریدور، کمبود زیرساخت نیست، بلکه نبود یک نظام حکمرانی یکپارچه برای مدیریت زنجیره حمل‌ونقل است. در شرایطی که یک کریدور موفق باید مجموعه‌ای هماهنگ از بندر، راه‌آهن، جاده، پایانه مرزی، گمرک و مراکز لجستیکی را در قالب یک مدیریت واحد به هم متصل کند، هر یک از این بخش‌ها در ایران با سازوکار متفاوتی اداره می‌شوند و همین موضوع از کارایی مسیر می‌کاهد.

مهم‌ترین مانع تجاری شن کریدور شمال – جنوب

کارشناسان معتقدند که مهم‌ترین مانع تجاری شدن این کریدور، کمبود زیرساخت نیست، بلکه نبود یک نظام حکمرانی یکپارچه برای مدیریت زنجیره حمل‌ونقل است. در شرایطی که یک کریدور موفق باید مجموعه‌ای هماهنگ از بندر، راه‌آهن، جاده، پایانه مرزی، گمرک و مراکز لجستیکی را در قالب یک مدیریت واحد به هم متصل کند، هر یک از این بخش‌ها در ایران با سازوکار متفاوتی اداره می‌شوند و همین موضوع از کارایی مسیر می‌کاهد.

در کنار این مسئله، برخی گلوگاه‌های زیرساختی خطوط ریلی، کمبود تجهیزات تخلیه و بارگیری، ضعف اتصال بندر به شبکه حمل‌ونقل بسک‌رانه و ظرفیت محدود برخی پایانه‌های مرزی باعث شده زمان عبور کالا از ایران قابل‌بیش‌بینی نباشد؛ موضوعی که جذابیت این مسیر را برای صاحبان کالا کاهش می‌دهد. در بازار تجارت امروز، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی برای موفقیت یک کریدور کافی نیست. صاحبان کالا بیش از کوتاه بودن مسیر، به ثبات مقررات، زمان حمل قابل پیش‌بینی، هزینه مشخص و کیفیت خدمات توجه می‌کنند و هر مسیری که نتواند این مؤلفه‌ها را تضمین کند، در رقابت با کریدورهای رقیب عقب خواهد ماند.

نبود هدف‌گذاری مشخص برای جذب بار، ضعف پیگیری توافق‌های بین‌المللی، ناتمام ماندن پروژه‌های کلیدی مانند راه‌آهن رشت–آستارا، نبود فرماندهی عملیاتی واحد و جایک در حوزه ترانزیت و عملکرد جزیره‌ای دستگاه‌های مختلف از دیگر عواملی است که مانع بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های کریدور شمال–جنوب شده است. رقابت میان کریدورها دیگر صرفاً به توسعه جاده و راه‌آهن محدود نیست، بلکه سامانه‌های هوشمند رهگیری، اسناد الکترونیکی، بجزره واحد تجاری، شفافیت اطلاعات و کاهش زمان توقف کالا در مرزها نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در انتخاب مسیر توسط صاحبان بار دارند؛ حوزه‌ای که ایران همچنان با استانداردهای بین‌المللی فاصله دارد.

کارشناسان تأکید می‌کنند حتی در این شرایط نیز با اصلاح حکمرانی، ایجاد مدیریت واحد، کاهش زمان تشریفات مرزی، توسعه خدمات لجستیکی و افزایش قابلیت پیش‌بینی مسیر می‌توان سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه را به شکل قابل توجهی افزایش داد.

از سوی دیگر، تحریم‌ها نیز هزینه تأمین تجهیزات، بیمه، سرمایه‌گذاری و همکاری با شرکت‌های بین‌المللی را افزایش داده‌اند اما کارشناسان تأکید می‌کنند حتی در این شرایط نیز با اصلاح حکمرانی، ایجاد مدیریت واحد، کاهش زمان تشریفات مرزی، توسعه خدمات لجستیکی و افزایش قابلیت پیش‌بینی مسیر می‌توان سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه را به شکل قابل توجهی افزایش داد.

بر این اساس، مسئله اصلی کریدور شمال–جنوب دیگر صرفاً ساخت ریل، جاده یا بندر نیست؛ بلکه بنا به اظهارات اندیشکده آینده‌پژوهی نوا، تبدیل این مسیر به یک محصول حرفه‌ای لجستیکی با خدمات پایدار، قابل اعتماد و رقابت‌پذیر است. تنها در چنین شرایطی، مزیت ژئوپلیتیکی ایران می‌تواند به کاملاً اقتصادی افزایش آرزآوری، رشد اقتصادی و در نهایت بهبود معیشت مردم تبدیل شود؛ ظرفیتی که پس از گذشت بیش از دو دهه، همچنان بخش مهمی از آن باقلمن نشده است.

خبرگزاری فارس

وضعیت تاریخی فرار از اسرائیل

موج خروج صهیونیست‌ها از اوایل سال ۲۰۲۳ و با تشدید بحران داخلی ناشی از طرح جنجالی اصلاحات قضائی کابینه نتانیاهو آغاز شد. پیش‌بینی شده که این روند در سال جاری میلادی نیز ادامه یابد و رژیم صهیونیستی برای سوسمین سال متوالی با کاهش جمعیت مواجه شود. این روند پس از عملیات طوفان الاقصی در هفتم اکتبر ۲۰۲۳ و جنگ غزه که به درگیری منطقه‌ای چندجبهه تبدیل شد، شتابی چشمگیر گرفت.

«سرجیو دل‌پرنزوگلا» استاد دانشگاه عبری، این وضعیت را «کاملاً انتضایی» توصیف کرده و تأکید دارد که برای اولین بار در یک قرن، رژیم صهیونیستی با خالص مهاجرت منفی در سال‌های متوالی روبرو شده است.

تسریع روند مهاجرت از ۲۰۲۵

پدیده خروج از سرزمین‌های اشغالی، در گذشتن به یک تابوی اجتماعی سنگین همراه بود اما امروز این نگاه کم‌رنگ شده و مهاجرت به خارج، به گزینه‌ای پذیرفته‌شده در جامعه صهیونیستی تبدیل شده است. فاینشلاش تایمز با اشاره به مصاحبه با ۷۱ صهیونیست مهاجر به آمریکا، تأکید کرده که جنگ و مسائل امنیتی، تنها عوامل نیبستند. نگرانی‌های عمیق درباره فضای اجتماعی و سیاسی، به‌ویژه پس از طرح اصلاحات قضائی سال ۲۰۲۳، به عنوان یکی از مهم‌ترین دلایل مهاجرت مطرح شده است. این نگرانی‌ها در میان صهیونیست‌های سکولار و لیبرال که معتقدند این رژیم به سمت راست‌ترین طیف‌های سیاسی حرکت می‌کند، به‌ویژه مشهود است. اوضاع اقتصادی نیز نقش مهمی در تصمیم به مهاجرت داشته است. رژیم صهیونیستی سال‌هاست که با گرانی بی‌سابقه و افزایش سرسام‌آور هزینه‌های زندگی دست‌به‌گریبان است و قیمت مسکن در شهرهایی مانند تل‌آویو به سطحی نجومی رسیده.

یونان؛ یک متخصص املاک مهاجر به آمریکا، گفت که هزینه مسکن یکی از عوامل اصلی تصمیم او برای ترک سرزمین‌های اشغالی بوده؛ چراکه قیمت خرید به یک اربابتمان ۱۰۰ متری در نزدیکی تل‌آویو، حدود یک میلیون دلار است.

مهاجرت نخبگان از اسرائیل

نگران‌کننده‌ترین جنبه این مهاجرت‌ها، نه تعداد مهاجران، بلکه هویت و جایگاه اجتماعی آنهاست. بر اساس مطالعه سازمان مالیات رژیم صهیونیستی، نرخ مهاجرت صهیونیست‌های ثروتمند و نخبگان، به‌ویژه فعالان حوزه فناوری پیشرفته و بهداشت، در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ حدود دو برابر سال ۲۰۱۹ بوده است. این مطالعه هشدار داده که در صورت ادامه این روند، خسارت سالانه ناشی از کاهش درآمد‌های مالیاتی طی پنج سال آینده، به سه میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار خواهد رسید.

مطالعه دیگری از دانشگاه تل‌آویو نشان می‌دهد که خالص مهاجرت منفی در میان پزشکان، مهندسان و متخصصان فناوری به شدت افزایش یافته است. اقتصاددانان هشدار می‌دهند که ادامه این روند می‌تواند به شدت به بخش فناوری پیشرفته که حدود یک‌پنجم تولید ناخالص داخلی و نیمی از صادرات را تشکیل می‌دهد، آسیب بزند. همچنین خروج نخبگان، فشار بیشتری بر ارزش رژیم صهیونیستی که به نظام خدمت وظیفه عمومی وابسته است، وارد خواهد کرد.

در تلاش برای جلوگیری از این خروج بی‌سابقه، رژیم صهیونیستی اقداماتی از جمله معافیت‌های مالیاتی بر برخی درآمد‌های کسب‌شده در خارج از آغاز کرده است.

با این حال، بازگشت مهاجران همچنان یک سؤال بی‌پاسخ است. بر اساس آمارهای واشنگتن پست، در حال حاضر حدود ۲۰۰ هزار صهیونیست در اروپا زندگی می‌کنند. در طول سال‌ها، صهیونیست‌ها موفق به دریافت گذرنامه دوم از کشورهای اتحادیه اروپا از جمله آلمان، لهستان، اسپانیا و برنغال شده‌اند.

خبرگزاری فارس