



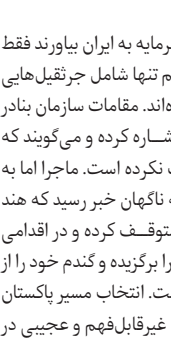
مسیر ترانزیتی مشترک بین هند، کشورهای عربی، اسرائیل و ترکیه، ایران را دور می‌زند

چشم حیفا به خلیج فارس

رویگردانی هند از بندر چابهار رمزگشایی شد



مریم شکرانی: رویگردانی عجیب هند از بندر چابهار، حالا با اخبار تازه مفهوم پیدا کرده است. شش کشور عربی حوزه خلیج فارس، به‌زودی صاحب یک راه ریلی مشترک می‌شوند. راهی که هند را بدون نیاز به بندر چابهار و ایران به اروپا می‌رساناند و البته یک سر این کریدور ترانزیتی مشترک به بندر حیفا در اسرائیل و سپس ترکیه می‌رسد. مقامات اسرائیل می‌گویند بخش زیادی از این مسیر موجود و تنها ۳۰۰ کیلومتر از آن که در خاک عربستان سعودی و اردن قرار دارد، باید ساخته شود.



خلیج فارس را به بندر حیفا در اسرائیل متصل کنند. این پازل وقتی تکمیل می‌شود که بدانیم هند، عربستان سعودی، امارات و اسرائیل مدت‌هاست پروژه مشترک اقتصادی با عنوان «کریدور غذایی هند- خاورمیانه» را دنبال می‌کنند. هند به‌عنوان یکی از غول‌های غذای جهان و البته یک اقتصاد بزرگ با این پروژه به دنبال مدیریت منابع آب خود و مدرن‌کردن کشاورزی است و اسرائیل به‌عنوان یکی از پیشرفته‌ترین نقاط جهان در زمینه کشاورزی صنعتی، به هند در این زمینه کمک می‌کند. اسرائیل همچنین به دنبال ایجاد بندرگاه‌های خورشیدی در هند است تا مصرف انرژی در کشور ۷۲ ملت را بهینه کند. از آن سمت اسرائیل قرارداد پروژه‌های مشترکی را با امارات و عربستان در حوزه انرژی امضا کرده است. درنهایت اینکه هند به‌عنوان پنجمین اقتصاد بزرگ جهان این روزها نه‌تنها توانسته است بنا به گزارش بانک جهانی نرخ فقر مطلق را در هشت سال به نصف برساند و جمعیت فقرا را به‌شدت کاهش دهد که حالا با سرمایه‌گذاری مشترک با کشورهای عربی و اسرائیل به دنبال دستیابی راحت‌تر به بازار اروپاست؛ اما در این مسیر هند بندر چابهار را رها کرد. سازمان باندر و دریانوردی ایران سال گذشته اعلام کرد که از روند سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار رضایت

یک مسیر ریلی مشترک باندر و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خود را به یکدیگر متصل کرده و این راه مشترک را به بندر حیفا در اسرائیل و سپس ترکیه و اروپا متصل کنند. راه ریلی جدید موجب می‌شود انتقال کالاها از اسرائیل به امارات در یک یا دو روز انجام شود؛ درحالی‌که اکنون انتقال کالاها از کانال سوئز ۱۲ روز طول می‌کشد. نکته مهم این پروژه این است که کشورهای حوزه خلیج فارس به‌سرعت در حال تکمیل پروژه‌های فرعی هستند که استفاده از این مسیر مشترک را اقتصادی‌تر و درآمدزاتر می‌کند.

ایلنا به نقل از خلیج‌آتلاین نوشته است که شرکت انگلیسی «Oxford Business Group» خبر داده که پروژه مشترک راه‌آهن خلیج فارس به زودی اجرایی می‌شود و منافع مشترک تجاری زیادی برای این کشورها به دنبال خواهد داشت. پیش از این در دسامبر گذشته، رهبران کشورهای حوزه خلیج فارس درباره این خط ریلی گفت‌وگوهای مفصلی ترتیب داده بودند.

در همین زمینه عربستان سعودی که بزرگ‌ترین خطوط ریلی خلیج فارس را در اختیار دارد و نقش مهمی در ایجاد این خط ریلی مشترک بازی می‌کند، اجرای پروژه‌های زیرساختی خود را سرعت داده و آخرین آن افتتاح ایستگاه قطار در نزدیکی مرز اردن در مارس گذشته بود.

همچنین امارات مشغول تکمیل فاز دوم پروژه راه‌آهن ملی است که در سال ۲۰۱۶ راه‌اندازی شد و قرار است ۱۱ شهر و همچنین میدان گازی جنوب این کشور را به هم متصل کند. در قطر هم راه‌اندازی زیرساخت‌های ارتباطی سرعت گرفته و برگزار می‌شود. در این کشور، محرک اجرای سریع‌تر پروژه‌های ریلی این کشور شده است. در این گزارش اشاره شده است که ۱۲ پروژه جدید از ۲۶ پروژه‌ای که دوحه روی آن کار می‌کند، عملاً قبل از شروع جام جهانی تکمیل خواهد شد. از آن سمت در عمان، مسقط قصد دارد شبکه راه‌آهن ملی خود را بسازد که یک مسیر پیشنهادهی به طول دوهزارو ۱۰۰ کیلومتر است و از مرز امارات متحده عربی شروع می‌شود و از صحار و مسقط در شمال می‌گذرد و سپس به شهرهای بزرگ بندری دقم و صلاله در ساحل شرقی متصل می‌شود. دولت عمان پیشرفت‌های زیادی در این پروژه داشته است.

به‌جز این کویت گزارش داده است که در ژانویه ۲۰۲۰ خط‌آهنی متشکل از ۶۸ ایستگاه برای اتصال شهر کویت به فرودگاه بین‌المللی، دانشگاه اصلی و مناطق مسکونی و صنعتی این کشور راه‌اندازی کرده است و اما پروژه «قطار خلیج فارس» با هدف اتصال تمام شش کشور عضو شورای همکاری خلیج فارس از طریق یک خط راه‌آهن به طول دو هزار و ۱۷۷ کیلومتر از شمال کویت شروع شده و از شهرهای جبیل و دمام عربستان سعودی می‌گذرد و سپس از بحرین عبور می‌کند و با گذر از نمانه و سپس دوحه، امان و از آنجا به مسقط خواهد رفت. خط ریلی مشترک بین شش کشور عربی از زمانی جدی شد که در ماه فروری رسانه‌های قطری گزارش دادند که ساخت بخش اتصال قطر و عربستان سعودی به‌زودی آغاز می‌شود و عملیات اساسی مانند طراحی‌های مهندسی و زمان بندی اجرای پروژه انجام شده است.

هند ایران را فریب داد

راه ریلی خلیج فارس از نظر علی ضیایی، تحلیلگر صنعت حمل‌ونقل، کریدور شمال به جنوب ایران را دور زده است. او به «شرق» می‌گوید هند حالا به این پروژه پیوسته و از نظر من هند و آمریکا ایران را فریب دادند. او توضیح می‌دهد: آمریکا با معافیت تحریمی بندر چابهار و حضور متفعل هند در این بندر موجب شدند که توسعه بندر چابهار به تعویق بیفتد و حالا هند بندر چابهار را رها کرده و به پروژه راه ریلی خلیج فارس پیوسته است. او همچنین می‌گوید: امارات هم قبل از جنگ یمن، بندر عدن را به عنوان یک رقیب مهم ترانزیتی برای خود می‌دید اما در اقدامی عجیب قرارداد سرمایه‌گذاری در این بندر را امضا کرد و اجازه نداد هیچ سرمایه‌گذار دیگری وارد شود اما هیچ اقدامی برای توسعه بندر عدن هم انجام نداد و در مقابل به‌سرعت باندر رقیب بندر عدن یعنی بندر قیبره و جبل‌علی را توسعه داد و سپس در بندر عدن خارج شد! این تحلیلگر تأکید می‌کند که انفعال ایران برای توسعه زیرساخت‌های تجاری خود موجب شده است که فرصت‌های طلایی ترانزیتی از بین برود و احیای آنها دیگر به‌سادگی ممکن نیست.

یادداشت

اصلاحات

پیش‌نیاز جراحی اقتصادی



مهدی مقدری

پژوهشگر حکمرانی

این روزها، دولت از یک جراحی بزرگ اقتصادی سخن می‌گوید. سوازی از درستی یا نادرستی این برنامه اقتصادی دولت، این یادداشت به دنبال یادآوری مسئله دیگری است: تقدم اصلاحات حکمرانی بر هرگونه برنامه سیاسی. من در کتاب‌های «حکمرانی خوب و توسعه» و «در تکاپوی حکمرانی خوب» بر پایه تجربه‌های جهانی نشان دادم که در کشورهای در حال توسعه هیچ برنامه سیاسی از جمله برنامه‌های صرفاً اقتصادی، بدون انجام اصلاحات در ساختار حکمرانی به موفقیت دست نیافتند. تجربه شیلی، استونی، بوتسوانا، کاستاریکا، تایلند، اروگوئه، کره جنوبی و… نشان‌دهنده اولویت اصلاحات حکمرانی بر هر اقدام همدات‌ه و سیاست‌های خلق الساعه است. پیرش این است که چرا «اصلاحات حکمرانی» مهم است؟ در سه دهه گذشته موج بی‌سابقه‌ای از اصلاحات در جهان به وقوع پیوسته که الگوهای سنتی حکمرانی را به چالش کشیدند. برخی از این برنامه‌های اصلاحات در اقتصادهای توسعه‌یافته صنعتی ایجاد شد که مسئولان آنها تحت فشار بودند تا سطح مالیات‌ها و هزینه‌های عمومی را کاهش دهند و سطح بالای رفاه و سایر خدمات عمومی را حفظ کنند. به‌همین‌ترتیب کشورهای در حال توسعه نیز به اصلاح بخش‌های عمومی خود روی آوردند تا آنها را کارآمدتر، رقابتی‌تر و نزد مردم محبوب‌تر نشان دهند؛ اما نتیجه متفاوت بود. دولت‌هایی که هم‌زمان با برنامه‌های اصلاحات اقتصادی، به اصلاح ساختارها، رویه‌ها و پایبندی به شاخص‌های حکمرانی (مهار فساد، حکمیت قانون، پاسخ‌گویی و شنیدن صداها، ثبات سیاسی، کیفیت نظارتی و کارآمدی دولت) پرداختند، سرلند بیرون آمدند. نمونه‌های بالا از این دست هستند. برعکس، در کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا به دلیل شکاف حکمرانی، این دستاوردها ناپدید بوده یا با شکست روبرو شدند. تحلیلگران بانک جهانی در پاسخ به این پرسش‌س که چه عواملی باعث ایجاد شکاف حکمرانی در منطقه شده است، بر این باورند که درآمد‌های فوق‌العاده بالای نفت و گاز مستقیماً به صندوق‌های دولت سرازیر شد و از این طریق انگیزه دولت‌های مستقر برای تقویت سازوکارهای پاسخ‌گویی کاهش یافت. وانگهی، درگیری‌های طولانی دلیل منطقی برای شکل‌گیری نهادهای محدودکننده دولتی را فراهم کرد. و از سوی دیگر، منافع خارجی ازجمله استعمار و ژئوپلیتیک جنگ سرد اغلب به تداوم دولت‌های مستقر کمک کرده‌اند؛ بنابراین وضعیت موجود به‌مراتب بیش از اصلاحات حکمرانی ترجیح داده شد. ازاین‌رو، در بی‌فشارهای نهادهای جهانی در ابتدای قرن بیست‌ویکم برای تحقق اصلاحات در جوامع خاورمیانه‌ای، برخی کشورهای منطقه در ظاهر و به گونه‌ای نمایشی، پایبندی به اصلاحات سیاسی و اقتصادی را به دنیا نشان دادند. برای نمونه، آنها دارایی‌های دولتی را به کسانی که به ثروت و حکومت دسترسی داشتند، فروختند. آنها برای کوچک‌سازی دولت، بدون آزادسازی واقعی و تقویت بخش خصوصی، کام برداشتند. همچنین، به جای بازکردن فضای سیاسی و اقتصاد برای مشارکت گسترده‌تر، کسب‌وکارهای تجاری جدید را به فرادستان دولتی سپردند. این فرایند صرفاً گروه‌های سوبگولی را به موقعیت برتر رساند و جامعه را درجه‌بندی کرد. در نتیجه، نابرابری و تبعیض تشدید شد و نارضایتی‌های گسترده علیه این دولت‌ها به وجود آمد. تحولات این‌سال‌ها نشان داد هیچ کشوری از ضرورت اصلاح حکمرانی و بازسازی قرارداد اجتماعی مصون نیست.

اصلاحات حکمرانی الزام بنیادین برای اجرای موفقیت‌آمیز سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه در کشورهای کمتر صنعتی است؛ چراکه سیستم‌های متسلب و انعطاف‌ناپذیر برای انجام برنامه‌های بزرگ توسعه اقتصادی نامناسب هستند. آنها باید بی‌پزیرند که چنانچه از هرگونه تلاش برای دستیابی به توسعه، منتظر نتایج واقعی هستند، بدون اصلاح حکمرانی این امر شذنی نیست. اصلاحات حکمرانی به معنای تغییرات فرایندی است که با اجرای آن و هم‌راستایی با توسعه سیاسی، به توسعه ملی کارآمد و مؤثر کمک می‌کند. امروزه، کمتر درباره اینکه چه کسانی کشور را اداره کنند حساسیت وجود دارد و بیشتر چگونگی حکمرانی در کشورها مسئله اصلی شده است. برای کامیابی در هرگونه جراحی اقتصادی و شاخص‌های حکمرانی، گذار به حکمرانی خوب باید به یک باور راسخ تبدیل و به طور مداوم اجرا شود. فقدان نهادهای پایدار، فقدان انسجام سیاسی و فقدان پاسخ‌گویی و دیگر شاخص‌های حکمرانی، به شکست برنامه‌های کوتاه‌مدت اصلاح وضع موجود می‌انجامد. اصلاحات حکمرانی باید دربرگیرنده نهادهاسازی، توسعه منابع انسانی و ترکیب آنها در راهبردها، برنامه‌ها، سیاست‌ها و ابزارهای نهادی باشد. در همه این موارد، طراحی و اجرای اصلاحات، مستلزم ترکیبی حساب‌بنده است که فقط افراد باتجربه، خلاق و اخلاق‌مدار قادر به تحقق آن هستند. تجربه جهانی نشان می‌دهد که موفقیت اصلاحات حکمرانی و به دنبال آن برنامه‌های سیاستی دولتی‌ها، وابسته به چند عامل است: ۱- درک مسئولان از اینکه موفقیت هرگونه اصلاح وضع موجود مستلزم انسجام سیاسی، پذیرش احزاب مخالف و شنیدن صدای مردم و جامعه مدنی و در یک کلام فقدان تبعیض سیاسی و اجتماعی است؛ ۲- پایبندی سیاسی در سطوح بالا به اصلاحات؛ ۳- حسن انتخاب و مرحله‌بندی اصلاحات؛ ۴- اقداماتی برای کمک به آسیب‌دیدگان احتمالی از اصلاحات؛ ۵- پایداری برای انجام اصلاحات بلندمدت؛ ۶- توانایی فنی برای اجرای اصلاحات. افزون بر این موارد، مهم‌ترین عامل برای پیشبرد اصلاحات حکمرانی، حمایت واقعی مقامات از اصلاحات حکمرانی است؛ چراکه بدون حمایت آنها، هیچ اصلاحاتی به سرانجام نمی‌رسد. اگر دستیابی به موفقیت در این جراحی اقتصادی خواسته حکومت باشد، باید مجموعه‌ای از عوامل مورد نیاز برای تحقق آن به نتیجه برسند و فقدان هریک از آنها سبب شکست آن خواهد شد. به عبارت دیگر، مقامات باید مسئولیت‌پذیرند و به منافع و نیازهای شهروندان پاسخ دهند.

خلاصه اینکه اصلاحات حکمرانی یک روند طولانی، غیرقابل کنترل و پرمخاطره است. تشخیص این چالش نسبتاً آسان است؛ اما غلبه بر آن آسان نیست. این نکته مهم است که میان «اصلاحات حکمرانی» و هر آنچه «جراحی اقتصادی» به اشتباه اینها خوانده می‌شود، تفاوت قائل شویم و این درک باید به وجود آید که کامیابی دومی مستلزم اجراکردن اولی است.

آخرین میخ‌ها بر تابوت کشاورزی ایران



نعمت احمدی

حقوق‌دان

تغییرات اقلیمی، خشک‌سالی‌های پی‌درپی، خشکیدن رودها و رودخانه‌ها، خشکاندن تالاب‌ها و نفوذ زیرگرد‌ها، سیل، تگرگ و این اواخر سرمازدگی گسترده محصولات کشاورزی در سال‌های زراعی پی‌درپی، سرمازدگی باغات انار به وسعت چندین هزار هکتار و بیخ‌برکردن درختان انار، فروش نرفتن محصول سیب‌باغات، فروش نرفتن پرتقال و مرکبات و… که اثر فکر باشد موانع بخش کشاورزی را برشمارم، رشته‌ای دراز دارد. با این مشکلات سال‌های سال است کشاورزان دست‌وپنجه نرم می‌کنند. برای نمونه، سرمازدگی گسترده باغات پسته در چندین استان، میلیاردها تومان خسارت مستقیم به بخش کشاورزی وارد کرده است. به یک نمونه فقط در استان کرمان توجه کنید. خبرگزاری ایرنا به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر نماینده مردم کرمان و راور در مجلس شورای اسلامی، محمدرضا پورابراهیمی، می‌نویسد:… حدود ۱۶۰ هزار هکتار باغ‌های پسته استان کرمان به‌ویژه در شهرستان‌های کرمان و راور به دلیل افت دما در روزهای نخست سال جاری دچار سرمازدگی شد. افت دما در این ایام ۱۲ هزار میلیارد تومان به محصول پسته کرمان خسارت وارد کرد… این برآورد اولیه در باغات کرمان و راور است حال اینکه دیگر شهرستان‌های استان کرمان مانند سیرجان، رفسنجان و زرنند کرمان به کلی از هستی ساقط شدند و حتی محصول سال آینده هم آسیب دیده است. یکی از کشاورزان عمده پسته‌کار زرنند کرمان نقل می‌کرد که حتی خوشه‌ای پسته برای نمونه در چندین هزار هکتار باغات این شهرستان پیدا نمی‌شود. پسته محصولی دویپله است؛ یعنی گل‌های نو و ماده در دو درخت جداگانه می‌رویند و مهم‌ترینک شاخه روشنی اسمال، محصول سال آینده را همراه خود دارد. و اگر درختی گرفتار سرمازدگی بهاره بشود، محصول سال قبل که تبدیل

^[1] تغییرات اقلیمی، خشک‌سالی‌های پی‌درپی، خشکیدن رودها و رودخانه‌ها، خشکاندن تالاب‌ها و نفوذ زیرگرد‌ها، سیل، تگرگ و این اواخر سرمازدگی گسترده محصولات کشاورزی در سال‌های زراعی پی‌درپی، سرمازدگی باغات انار به وسعت چندین هزار هکتار و بیخ‌برکردن درختان انار، فروش نرفتن محصول سیب‌باغات، فروش نرفتن پرتقال و مرکبات و… که اثر فکر باشد موانع بخش کشاورزی را برشمارم، رشته‌ای دراز دارد