

دایره تنگ تفکر سازه ای حمل و نقل

راهکاری برای رسیدن به حمل و نقل و ترانزیت جهانی

یک متخصص ترانزیت معتقد است لازمه رسیدن به حمل و نقل و ترانزیت جهانی با انواع و ابعاد و منافع اقتصادی، سیاسی، باز شدن و باز کردن دایره تنگ تفکر سازه ای حمل و نقل برای نفوذ مباحث و مسائل ترانزیت بار بین قاره ای و قاره دنیا در درون دواير دولتی و تقنینی با کمک متخصصان دلسوز داخلی است!

به گزارش گروه اقتصاد گزارش خبر- حمل و نقل، پرویز باورصاد تاکید کرد: کریدورهای دریایی جنوب شمال ایران تا سوئد و... دریای ازف به اروپای مرکزی و به مرزهای رازی بازرگان و سپس به استانبول و ازمیر و همچنین کریدورهای چین به مرز ارومقی با قزاقستان و... سپس شاخه جنوبی آن معروف به عرض جغرافیایی پایین یا زیر خزری به سرخس و سپس شاخه جنوب غربی آن (و همچنین شاخه شمال غربی مرز رازی - استانبول یا ازمیر و) به شلمچه و لاذقیه و به شاخ آفریقا از بعد اقتصادی بهترین گزینه مصوب چین و دنیا از نظر تجارت جهانی هستند!

وی افزود: ولی ترانزیت بار جهانی ابعاد دیگری هم نظیر ابعاد فنی شبکه های راه و ریلی و بنادر و پایانه های مرزی هم دارد که باز ایران با همین بضاعت موجود و به علت مقایسه های انجام شده، بهترین گزینه است.

باورصاد تاکید کرد: اما متأسفانه کشور ما از ابعادی دیگر یعنی از بعد سیاسی و سازماندهی از ابتدای کار عملیاتی ترانزیت بار یعنی سال ۱۳۷۵ (اولین محموله رسمی عدل های پنه ازبکستان) تا الان مشکلات عدیده داشته که اینجانب تا سطوح ریاست جمهور و وزرای راه و ترابری و معاونان آنها در برنامه ریزی، بنادر، راه آهن و جاده ای و کشتیرانی و همچنین وزیر بازرگانی (و حتی عکس العمل روزنامه ای مقام رهبری) موضوعات و چالش ها و قوت ها را عرض کرده ام که متأسفانه علیرغم تصدیق مسائل، فقط دید اجرایی زیر یک سال و تکرار رسانه ای و مدیران و... متعدد داشته و دنبال حل مشکلات از نظر سیاستگذاری ملی سازماندهی ملی ترانزیت بار خارجی کشور نبوده و حوصله کار را نداشته اند!

وی ادامه داد: چون ماهیت مدیریت و کارشناسی حمل و نقلی وزارت راه و ترابری و یا وزارت های صنعت و معدن و بازرگانی دارای تفکر و تخصص های راه و ساختمانی خیلی سنتی دهه ۳۰ و ۴۰ شمسی و یا دهه ۵۰ به بعد حمل و نقل بر ساخت امور زیربنایی جاده، ریل، بنادر و مبادی مرزی یا حمل و نقل عرضه ای (Transport supply) استوار بوده و نه خدمات تقاضایی حمل و نقل (Demand for transport) و همین امر تنها دلیل ساخت عرضه ای حمل و نقل یا استفاده از شبکه عرضه حمل و نقل است.

این متخصص ترانزیت عنوان کرد: متأسفانه در ایران فرصت پرداختن به این مقوله با شاخص های از نوع خدمات حمل و نقل فراهم نشده و علتش همان تفکر و احاطه حمل و نقل سازه بر بهره برداری از جمع اجزا حمل و نقل عرضه است که امروزه تا حد لجستیک جهانی و ملی حمل و نقل پیشرفته و خدمات پایه است و حمل و نقل ترانزیت بار خارجی ایران جزئی از این خدمات جهانی لجستیک جهانی است که متأسفانه دارای سازماندهی و اهمیت ملی اجرایی لازم برای پاسخگویی به نیازهای بالفعل و یا پتانسیل کشور با ابعاد و تعاریف خاص جهانی نبوده و به همین دلیل کار به موضوعات زنگرور و فاو و... و یا دالان چین به گوادر و چابهار، دالان شمال جنوب و تراسیکا و... شیوه ای و یا ترکیبی رسیده و رقیب یا به قول معروف آمریکا در ترانزیت آن را بدین مسیر برده که هیچ نفع مستقیمی به لحاظ جغرافیا ندارد!

باورصاد گفت: از آنجا که آمریکا یک ابرقدرت توانمند و باهوش و متمول و با تکنولوژی سطح عالی و... و درجه اول دنیای حمل و نقل زیربنایی و خدماتی است! بعد از فروپاشی ۱۹۸۹ شوروی سابق، برنامه ریزی و طرح عوارض و عواقب و مزایا و منافع فروپاشی را برای خود و یک به یک کشورهای منطقه همجوار و از جمله ایران دقیق تجزیه و تحلیل سیاسی و اقتصادی و... کرده و کلا سیاست عدم موفقیت ایران را به عنوان سرلوحه سیاست خارجی قرار داده و مصوب و مدون تاکنون پیش می برد.

او تاکید کرد: علت تصویب و اجرایی کردن این دکترین اجرایی کردن برنامه ای عدم موفقیت ایران برای نفوذ و تاثیر گذاری در جمهوری های تازه استقلال یافته هشت گانه و یا فدراسیون روسیه و یا همه کشورهای جنوب و شمال جهانی مشتری ترانزیت ایران بوده است؛ که باز متأسفانه دولت های متعدد ما علیرغم دیدگاه های بدیهی... و اینکه ایران در ۲۵۰۰ سال مجرای راه ابریشم بوده و حالا تصورات خیلی خوش اقبالی و خوش جایگاهی در صحنه واقعی تصمیم گیرهای کشورهای مشتری است ولی هیچ رسیدگی اصولی به موضوع ترانزیت بار و رفع مشکلات خود در این بازار سیاسی تجارت بین المللی به عمل نیاورد.

به گفته وی در صورت عادی شدن و ثبات روابط ایران و آمریکا، نتایج کاملاً مثبت آن بدیهی است و ترانزیت بار ایران و ابعاد مختلف صنعت عظیم تجارت و حمل و نقل بین المللی به عنوان مهمترین پیشران اقتصاد جهانی و مشتق شده از آن، مجدداً بدون رقیب می شود، چرا که نقش چهار راه ترانزیتی ایران در جهان و با کمک سایر کشورهای پیرامونی متصل و... یک تئوری اقتصادی تجاری است!

باورصاد ادامه داد: ولی ایران که برای همسایه های تازه استقلال کم تجربه! بسیار هم اشتباهاتی را در ایجاد شرایط روابط دوجانبه متزلزل از گذشته تا کنون داشته که دولت های ما مقصردن و باید به طور اصولی سیاست و استراتژی حمل و نقل ترانزیت جهانی با انواع و ابعاد و منافع اقتصادی، سیاسی، و... قابل شمارش و غیرقابل است را تغییر دهند که لازمه آن همان باز شدن و باز کردن دایره تنگ تفکر سازه ای حمل و نقل برای نفوذ مباحث و مسائل ترانزیت بار بین قاره ای و قاره دنیا در درون دواير دولتی و تقنینی با کمک متخصصان دلسوز داخلی است!

