

اکو و توسعه ایران



* سهراب شهبابی

** محمدحسن شیخ الاسلامی

* سهراب شهبابی معاون سابق دبیرکل اکو و استادیار دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه می باشد.

** محمدحسن شیخ الاسلامی استادیار دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه می باشد.
(mhsheikh@gmail.com)

تاریخ تصویب: ۱۳۸۹/۹/۲

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۷/۱۰

فصلنامه روابط خارجی، سال دوم، شماره چهارم، زمستان ۱۳۸۹، صص ۴۵-۷.

چکیده

جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از سه عضو مؤسس سازمان اکو، همواره بیشترین اهتمام را نسبت به حفظ موقعیت این سازمان داشته است. در حال حاضر، اکو تنها سازمان منطقه‌ای و بین‌المللی است که مقرر آن در قلمرو جمهوری اسلامی ایران قرار دارد؛ حدود ۲۲ درصد بودجه سالانه این سازمان را ایران تأمین می‌کند؛ بیش از ۲۰ درصد کارشناسان آن ایرانی‌اند و بنابراین دامنه آزادی عمل و تأثیرگذاری ایران در این سازمان بیش از هر سازمان دیگر است. این مقاله می‌کوشد استدلال نماید که فارغ از هر نگاه کلان و راهبرد کلی که برای توسعه کشور اتخاذ شود، اکو ظرفیت‌هایی را در اختیار جمهوری اسلامی ایران می‌گذارد که می‌تواند در راستای توسعه کشور مثبت و مؤثر ارزیابی شود: اکو یکی از مجاری مناسبی است که می‌تواند منطقه‌ای شدن اقتصاد ایران را میسر سازد، این سازمان در فضای بسته و پرفشار بین‌المللی آزادی عمل و توان تأثیرگذاری خاصی در اختیار می‌گذارد و سایر دستاوردهایی را نیز که از عضویت در هم‌پیوندی‌های منطقه‌ای انتظار می‌رود کم و بیش تأمین می‌کند.

واژه‌های کلیدی: اکو، توسعه اقتصادی، اقتصاد ایران، اکوتا، موافقت‌نامه تجاری



مقدمه

این مقاله به لحاظ منطقی ادامه بحثی است که در مقاله‌ای دیگر با عنوان «ابزارها و ظرفیت‌های اکو در مسیر توسعه ایران»^(۱) توسط نگارندگان تدوین و در دو فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی دانشگاه تهران ارائه شد. در آن مقاله وضعیت کلی اقتصادی کشورهای عضو اکو و روندهای فعلی و آتی آن مرور شد تا از این رهگذر خصوصیات و ابعاد بازار منطقه به تصویر کشیده شود و گرایش رو به گسترش بازار اکو بیان گردد. اکنون در پی آنیم که تأملاتی را در باب دو پرسش ارائه کنیم:

الف - آیا راهبرد انتخابی برای توسعه ایران بر نقش و جایگاه بالقوه اکو در توسعه ایران مؤثر است؟

ب - آیا ظرفیت‌های اکو می‌تواند زمینه‌ای برای کمک به تحقق راهبردها و برنامه‌های توسعه ایران فراهم کند؟

به این ترتیب واضح است که بحث در باب عوامل مثبت و منفی مؤثر بر توسعه یا ارزیابی عملکرد اقتصاد و برنامه‌های توسعه ایران موضوع این مقاله نیست. همچنین نمی‌خواهیم استراتژی‌های رقیب مطروحه برای توسعه ایران را به بوته نقد بگذاریم. بنیاد بحث در این مقاله سعی در استخراج وجوه اشتراک استراتژی‌های پیشنهادی برای توسعه ایران است. به عبارت دیگر برآنیم که ببینیم آیا در میان همه برنامه‌ها و استراتژی‌های توصیه شده برای توسعه ایران می‌توان به عناصر و عوامل مشترکی دست یافت که بتواند به‌عنوان حداقل وجه اشتراک دیدگاه‌های گوناگون و بعضاً متناقض در خصوص توسعه ایران دستمایه تحلیلی در باب ظرفیت‌های اکو برای توسعه ایران قرار گیرد؟

ملاحظه منابع علمی و اسناد تدوین شده برای توسعه ایران از جمله اسناد



چهار برنامه عمرانی کشور، سند چشم‌انداز بیست ساله کشور و سند استراتژی توسعه صنعتی کشور نشان می‌دهد دست‌کم سه مورد ذیل مورد توافق منابع موجود است:

۱. اقتصاد ایران باید از اتکای به نفت خارج شود.^(۳) سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ به‌طور ضمنی بر این نکته تأکید می‌ورزد: «جامعه ایرانی در افق این چشم‌انداز چنین ویژگی‌هایی خواهد داشت: ... برخوردار از دانش پیشرفته، توانا در تولید علم و فناوری، متکی بر سهم برتر منابع انسانی و سرمایه اجتماعی در تولید ملی.» (وزارت امور اقتصادی و دارایی، ۱۳۸۷) همچنین در قانون برنامه چهارم توسعه کشور در بندهای ۳۵، ۳۶ و نهایتاً ۵۱ بخش سیاست‌های کلی در این خصوص چنین آمده است:

بند ۳۵. فراهم نمودن زمینه‌های لازم برای تحقق رقابت‌پذیری کالاها و خدمات کشور در سطح بازارهای داخلی و خارجی و ایجاد سازوکارهای مناسب برای رفع موانع توسعه صادرات غیرنفتی؛

بند ۳۶. تلاش برای دستیابی به اقتصادی متنوع و متکی بر منابع دانش و آگاهی، سرمایه انسانی و فناوری نوین؛ و

بند ۵۱. تلاش برای قطع اتکای هزینه‌های جاری دولت به نفت، و تأمین آن از محل درآمدهای مالیاتی و اختصاص عواید نفت برای توسعه سرمایه‌گذاری براساس کارایی و بازدهی. (وزارت امور اقتصادی و دارایی، ۱۳۸۷)

این واقعیت البته همچون ترجیح‌بندی به‌صورت‌های گوناگون در هر چهار برنامه توسعه کشور و نیز در سیاست‌های کلی مصوب حاکم بر برنامه پنجم تکرار شده است. به‌عنوان مثال در فصل مربوط به تجارت خارجی برنامه اول چنین آمده است:

«۱-۵. صادرات: ... از مسائل مهمی که در طی برنامه باید بدان توجه خاصی اعمال گردد مسئله افزایش و توسعه صادرات غیرنفتی است زیرا اگر ایجاد تنوع در منابع ارزی کشور در سال‌های آتی اتفاق نیفتد آسیب‌پذیری اقتصاد از ارز نفت همچنان حفظ خواهد شد. بنابراین ضروری است برای ایجاد هرچه بیشتر تعادل در

واردات و صادرات غیرنفتی، قوانین و سیاست‌های ذی‌ربط به‌خصوص مسئله نرخ برابری ارز به‌گونه‌ای تنظیم شوند تا امکان حداکثر صادرات غیرنفتی در بخش‌هایی چون کشاورزی و فرش، معدن و صنایع فراهم آید...».

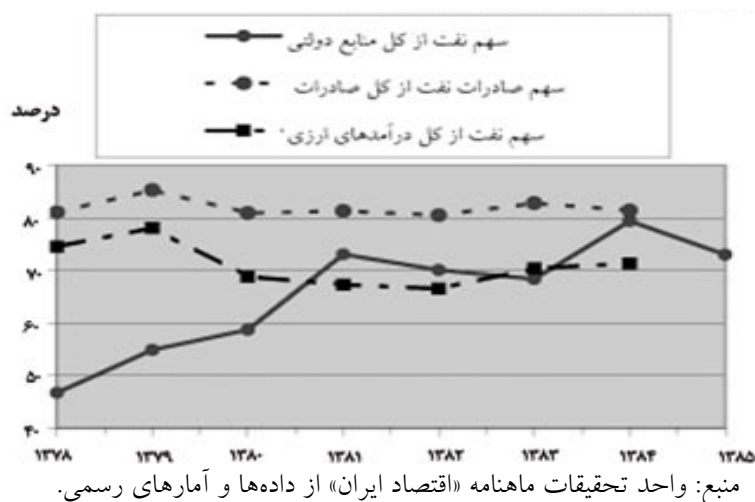
به همین ترتیب در فصل سیاست‌های کلی برنامه اول چنین آمده است: «۸-۸. با توجه به نقش حیاتی توسعه صادرات غیرنفتی در ایجاد منابع جدید ارزی ضروری است جهت حفظ و ایجاد ثبات بیشتر در بهبود روند توسعه صادرات غیرنفتی سیاست‌ها و مقررات لازم در جهت تضمین سود متناسب صادرکنندگان اتخاذ گردد تا از این طریق امکان ایجاد رقابت در بازارهای بین‌المللی برای کالاهای داخلی وجود داشته باشد. دولت تسهیلات لازم برای صادرات کالاهای کشاورزی از قبیل اطلاعات مربوط به بازرگانی اطلاعات فنی و ارائه اعتبار را برای کشاورزان فراهم خواهد ساخت.» (مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۸۷)

برنامه دوم توسعه کشور نیز در فصل سیاست‌های کلی موضوع ضرورت کاهش وابستگی به نفت را به‌عنوان یکی از اهداف مورد اشاره قرار داده و ۳۴ سازوکار متمایز را برای نیل به این هدف برمی‌شمارد. (مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۷)

قانون برنامه سوم توسعه کشور نیز به همین ترتیب کاهش اتکا به نفت را یکی از اهداف برمی‌شمارد و اشعار می‌دارد: «برنامه‌ریزی جامع برای دستیابی به جهش در صادرات غیرنفتی، و کاستن از تکیه بر درآمدهای حاصل از صادرات نفت خام.» (مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۸۷)

اما آیا این سیاست‌ها در طول سال‌های اجرای برنامه‌های توسعه کشور به مرحله اجرا درآمده‌اند؟ پاسخ این است که میزان اجرای این سیاست‌ها حتماً در حد انتظار نبوده است. به‌عنوان مثال چنانکه گفتیم در برنامه سوم توسعه، یکی از جهت‌گیری‌های اصلی در بودجه‌های سالانه، «تجهیز منابع درآمدی دولت به‌منظور دستیابی به هدف اقتصاد بدون نفت» تعیین شده بود. ولی در طی این برنامه، نه تنها از سهم درآمدهای نفتی در اقتصاد کشور کاسته نشد، بلکه این سهم رشد قابل توجهی هم پیدا کرد.^(۳) بودجه‌های سنواتی در طی برنامه سوم نیز چندان با اهداف این برنامه سازگار نشدند. از سوی دیگر، در تمامی سال‌های اجرای برنامه سوم توسعه، از سهم بیش از ۸۰ درصدی نفت در صادرات نیز کاسته نشد.^(۴)

در برنامه چهارم توسعه نیز چنانکه گفتیم کاهش اتکای بودجه‌های سالانه کشور به درآمدهای ناشی از صادرات نفت و سایر منابع طبیعی، مورد توجه بیشتری قرار گرفت. در بند «الف» ماده ۲ قانون برنامه چهارم، دولت مکلف شد تا سهم اعتبارات هزینه‌ای تأمین شده از محل درآمدهای غیرنفتی را به گونه‌ای افزایش دهد که تا پایان برنامه چهارم، اعتبارات هزینه‌ای دولت به طور کامل از طریق درآمدهای مالیاتی و سایر درآمدهای غیرنفتی تأمین شود. اما عملکرد بودجه‌های سالانه دولت در طی سال‌های آغازین این برنامه، عدم دستیابی به این هدف را به خوبی آشکار می‌سازد. در همین راستا، در بودجه سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ (با احتساب سه متمم اول)، سهم درآمدهای نفتی از منابع بودجه به ترتیب به ۷۹/۴ و ۶۲/۱ درصد رسید؛ هرچند بنا بر گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، با در نظر گرفتن درآمدهای مالیاتی ناشی از تزریق درآمدهای نفتی، سطح اتکای بودجه‌های عمومی دولت به درآمدهای نفتی در دو سال اول برنامه چهارم توسعه، حتی به ۸۰ درصد نیز بالغ شده است.



۲. صادرات ایران باید متنوع گردد و حجم صادرات غیرنفتی باید افزایش یابد.^(۵) براساس آمارهای رسمی ارائه شده بدون تردید در سال‌های اخیر، فعالیت‌های سال‌های قبل به بار نشسته و صادرات غیرنفتی رشد درخوری را از خود نشان می‌دهند و به نظر می‌رسد از این جهت اقتصاد ایران راه موفقیت‌آمیزی را طی

می‌کند. صادرات غیرنفتی کشور از حدود یک میلیارد دلار در سال‌های پس از جنگ تحمیلی، براساس گفته مدیر دفتر آمار گمرک کشور در سال ۱۳۸۷ با احتساب میعانات گازی حدود ۳۲ میلیارد دلار بوده که چنانچه میعانات گازی را حدود ۴۰ درصد رقم فوق محاسبه کنیم، هنوز رقم صادرات غیرنفتی بیش از ده برابر شده که رقم قابل توجهی است.

صادرات در برنامه سوم و چهارم توسعه (ارزش: میلیارد دلار)

سال	اهداف	عملکرد		درصد تحقق	
		با احتساب میعانات گازی	بدون احتساب میعانات گازی	با احتساب میعانات گازی	بدون احتساب میعانات گازی
۱۳۷۹	۳/۸	-	۳/۷	-	۹۷
۱۳۸۰	۴/۳	-	۴/۲	-	۹۸
۱۳۸۱	۵/۴	-	۴/۶	-	۸۵
۱۳۸۲	۶/۹	-	۵/۹	-	۸۵
۱۳۸۳	۷/۷	-	۷/۶	-	۹۹
جمع کل طی برنامه سوم	۲۸/۱	-	۲۶	-	۹۲/۵
۱۳۸۴	۸/۵	-	۱۱	-	۱۲۹
۱۳۸۵	۹/۵	۱۶/۷	۱۳	۱۷۶	۱۳۷
۱۳۸۶	۱۰/۵	۲۱	۱۵/۳	۲۰۰	۱۴۵
هشت ماهه ۸۷	۷/۷	۱۷	۱۳	۲۲۰	۱۶۹
جمع کل طی برنامه چهارم*	۳۶/۲	۵۴/۷	۵۲/۳	۱۵۱	۱۴۴/۵

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران، ۱۳۸۸

با این همه در ارزیابی این رشد باید محتاط بود و چند نکته را مورد توجه قرار داد. نخست آنکه، بیشتر صادرات به پتروشیمی و سایر صنایعی مربوط است که اولاً وابسته به نفت و گاز می‌باشند و ثانیاً وابستگی دولتی یا دست‌کم شبه‌دولتی دارند و حضور بخش خصوصی هنوز بسیار کم‌رنگ است. دیگر آنکه صادرات غیرنفتی هنوز در مقایسه با صادرات برخی کشورهای نسبتاً هم‌سطح مثل ترکیه و مالزی چندان چشمگیر نیست. علاوه بر این تقریباً تمامی صادرات غیرنفتی ایران در قالب

توافق‌نامه‌های دوجانبه - همچون کمیسیون‌های دوجانبه و روابط دوجانبه خاص مثلاً با ونزوئلا، عراق، سوریه و مانند آنها - و خارج از چهارچوب‌های چندجانبه انجام می‌پذیرد.^(۶)

سوم آنکه رشد صادرات ایران بیشتر به سمت کشورهای آسیایی و خصوصاً چند کشور معدود مانند چین بوده که خود به جهات متعدد مورد نقد قرار گرفته است. (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۸) لذا گسترش صادرات منطقه‌ای هنوز در زمره اهدافی نیست که بتوان گفت تا حد قابل قبولی محقق شده‌اند.^(۷)

به طور خلاصه به‌رغم موفقیت در گسترش صادرات غیرنفتی، گسترش صادرات به کشورهای منطقه و همچنین گسترش صادرات از بخش خصوصی و در قالب موافقت‌نامه‌های چندجانبه به‌خصوص تا زمانی که ایران به عضویت سازمان تجارت جهانی درنیامده است اهمیت بسیار دارد و می‌تواند ثبات و دوام مناسبی را برای صادرات غیرنفتی ایران به ارمغان آورد.

۳. کشورهای مبدأ و مقصد کالاهای وارداتی و صادراتی باید در حد امکان افزایش یابند. بدیهی است افزایش تنوع در مبادی وارداتی و مقاصد صادراتی از یکسو وابستگی کشور به جمع کوچکی از کشورهای صادرکننده کالاهای مورد نیاز را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر بازارهای جایگزینی را در اختیار قرار می‌دهد که بتوان صادرات کالا و خدمات را در آنجا به فروش رساند و از این‌رو به‌طور کلی با افزایش آزادی عمل و قدرت مانور و کاهش وابستگی موجبات ثبات و توانمندی اقتصاد کشور و کاهش آسیب‌پذیری آن را فراهم می‌کند. در ۹ ماه نخست ۱۳۸۷ امارات متحده عربی با اختصاص ۲۵/۱۰ درصد از واردات و ۱۲/۸۲ درصد صادرات بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران بود.^(۸) آلمان نیز با اختصاص ۹/۷۶ درصد از ارزش کل واردات از این حیث در رتبه دوم قرار دارد اما از نظر صادرات با ۱/۵۸ درصد رتبه نوزدهم را به خود اختصاص داده است. چین سومین شریک تجاری ایران هم در واردات و هم از نظر صادرات جایگاه سوم را به خود اختصاص داده است.^(۹)

با اینکه کشورهای آلمان، سوئیس، انگلستان، فرانسه و ایتالیا از نظر حجم صادرات به ایران در میان ده کشور عمده قرار دارند اما از نظر واردات از ایران در



بین ده کشور عمده جایگاهی ندارند و تنها کشور بلژیک با اختصاص رتبه یازدهم نخستین کشور اروپایی محسوب می‌گردد که بیشترین میزان واردات را از کشورمان داشته است. طی مدت یادشده صادرات ایران به کشورهای کره جنوبی، تایوان، اندونزی، هلند، اکوادور و مالزی با افزایش چشمگیری مواجه بوده است. این در حالی است که صادرات ایران به ژاپن، ایتالیا، سوریه، آلمان، پاکستان، اسپانیا، هنگ‌کنگ، کویت و عمان کاهش داشته است. همچنین از نظر واردات از ایران نیز سهم کشورهای ژاپن، برزیل، مالزی، تایوان، اسپانیا، آذربایجان، تایلند، عربستان سعودی و دانمارک با کاهش روبه‌رو بوده است.^(۱۰)

به هر حال اگر قرار باشد اهداف فوق که بیشتر موضوع این مقاله است تحقق یابد، ناگزیر تعامل ایران با اقتصاد جهانی باید افزایش یابد و به این منظور کالاهای ایرانی باید از حیث کیفیت و قیمت رقابت‌پذیر شوند. اگر به این واقعیت توجه کنیم که هر روزه از حجم کالاهای غیرستتی ایران که عمدتاً در بازارهای اروپا و غرب و به‌طور کلی کشورهای توسعه‌یافته جایگاه داشت کاسته می‌شود، ضرورت و اهمیت آنچه گفته شد مضاعف می‌گردد.

اما تعامل ایران با اقتصاد جهانی به‌خصوص آنجا که صدور کالاهای غیرنفتی و غیرستتی مورد نظر است با اشکالات فراوانی مواجه است. چنانکه گفته شد، کالاهای ایرانی هم از حیث قیمت و هم از لحاظ کیفیت بسیار غیررقابتی هستند و به‌خصوص افزایش قیمت نفت و بروز بیماری هلندی در اقتصاد ایران به این کاستی دامن زده است.

فضای سیاسی موجود نیز به نفع توسعه تعامل ایران با اقتصاد جهانی عمل نمی‌کند. تحریم‌های امریکا هنوز اعمال می‌شود، تحریم‌های شورای امنیت نیز بدان افزوده شده و امکان توسعه دامنه و تشدید تحریم‌ها دست‌کم در آینده نزدیک وجود دارد.

مسئله ورود ایران به سازمان تجارت جهانی با سختگیری‌ها و اشکال‌تراشی‌های جدی مواجه است. از سال ۱۹۹۶ که جمهوری اسلامی ایران برای نخستین بار به‌طور رسمی درخواست عضویت خود در سازمان تجارت جهانی را تسلیم مدیرکل این سازمان نموده است تا پایان سال ۲۰۰۳ مجموعاً ۱۷ بار درخواست ایران مطرح



و هر بار به رغم موافقت اتحادیه اروپایی و چین و سایر کشورهای واجد اهمیت و نفوذ در این سازمان، با مخالفت ایالات متحده امریکا و اسرائیل این درخواست رد شده است.

بدیهی است که با توجه به آنکه رد درخواست ایران به این صورت، این سازمان را تا حدودی بی اعتبار می کند، در بیان رسمی علل رد درخواست ایران، عدم آمادگی اقتصاد ایران برای ورود به عرصه اقتصاد جهانی عنوان شده بود. از آنجا که فرایند پیوستن بسیاری از کشورهای جهان سوم که وضعیت اقتصادی به مراتب وخیم تری نسبت به ایران دارند همچون افغانستان و عراق به این سازمان به تصویب اعضا رسیده است، این استدلال استدلالی چندان قابل قبول نمی تواند باشد. اروپا رسماً موافقت خود را با پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی اعلام نموده است. با وجود این، وزیر اقتصاد و فناوری آلمان، از ایران خواسته است به عنوان پیش شرط واقع گرایانه لازم برای عضویت در این سازمان روابط خود را با ایالات متحده «عادی سازد».

سفیر چین در ایران نیز اخیراً اظهار داشته است که چین از پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی استقبال می کند اما مخالفت امریکا مانع عضویت ایران بوده است. پس از اعطای عضویت ناظر به عراق تحت اشغال، ارانکا گونزالس سخنگوی کمیسیونر تجارت اتحادیه اروپا اعلام کرد: شورای عمومی سازمان تجارت جهانی فرایند ارزیابی درخواست عضویت ایران را آغاز کرده است، فرایندی بسیار کند، به گونه ای که می توان آن را عملاً متوقف دانست. وی اظهار داشت از نظر اروپا عضویت ایران به عنوان بخشی از گفت و گوهای سازنده با ایران می تواند مورد توجه قرار گیرد.

پس از تسلیم رسمی نخستین درخواست عضویت ایران در سال ۱۹۹۶ مجموعه ای از سیاست های اصلاحی برای مناسب تر کردن سیستم اقتصادی این کشور برای سرمایه گذاری های داخلی و خارجی به ایران پیشنهاد شد که هدف اصلی آن تفکیک فعالیت های اقتصادی از نفوذ سیاست های دولتی بود. ادعا می شود که تنها راه مقابله با فساد همین تفکیک است. با این همه باز هم می توان این ادعا را ادعایی سیاسی دانست چرا که بسیاری از کشورهای عضو سازمان قویاً و حتی

شدیدتر از ایران درگیر مسئله فساد هستند. بنابراین فساد تنها توجیهی برای سیاست‌های پیشنهادی بود و در واقع سازمان مانند همیشه به دنبال کاهش دخالت دولت در امور تجاری به استثنای موارد لازم برای ایجاد فضایی مناسب برای سرمایه‌گذاری و نظارت بر سرمایه‌گذاری بوده است. ایران نیز همانند سایر کشورها، از یکسو درگیر قانع کردن صنایع داخلی به ضرورت و منافع پیوستن به سازمان تجارت جهانی و از سوی دیگر اثبات این واقعیت به سازمان‌های بین‌المللی ذی‌نفع و بنگاه‌های چندملیتی بود که ایران حقیقتاً در مسیر اصلاحات اقتصادی یعنی خصوصی‌سازی، مقررات‌زدایی و کاهش سیطره دولت بر امور اقتصادی و واگذاری آن به بخش خصوصی داخلی و بین‌المللی گام برمی‌دارد. مهم‌ترین حوزه‌های مشکل‌زا برای پیوستن ایران به سازمان، مقررات مربوط به سرمایه‌گذاری خارجی، مقررات مالیاتی، قانون کار، مالکیت خصوصی و حمایت از محیط زیست است که در شرایط فعلی همگی موانعی جدی بر سر راه سرمایه‌گذاری خارجی به شمار می‌آیند.

از همین روست که چنانکه گفته شد قانون جدید سرمایه‌گذاری خارجی در ایران پس از سال‌ها بحث و بررسی باز هم در چنبره اختلافات مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان قانون اساسی درگیر آمد و نهایتاً برخی بندهای مهم آن تنها با تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام صورت قانونی به خود گرفت. در حالی که مجموعه تحولات ده سال گذشته نشان می‌داد که ایران بر درخواست عضویت خود در سازمان تجارت جهانی مُصر است، امریکا از این مسئله به‌عنوان حربه‌ای سیاسی علیه ایران سود جست.

گزارش بنیاد هریتیج ایران را از لحاظ آمادگی برای ادغام در اقتصاد جهانی در آخرین مراتب لیست ۱۵۵ کشور و هم‌ردیف کوبا و کره شمالی قرار داد. با این همه، برخی دیدگاه‌ها در امریکا نیز با انگیزه‌های سیاسی از عضویت ایران در سازمان حمایت می‌کردند. گفته می‌شد که قرار گرفتن ایران در لیست انتظار پیوستن به سازمان متضمن منافع امریکاست زیرا همین امر موجب خواهد شد که ایران ناگزیر از اعمال اصلاحات اقتصادی فراگیر، گذراندن قوانین سرمایه‌گذاری خارجی جدید، رفع موانع تعرفه‌ای و یارانه‌ای و حمایت از مالکیت معنوی نرم‌افزارها،



نوارهای ویدیویی و کتاب‌های امریکایی گردد. این اصلاحات خود به خود موجب تحولات سیاسی و اجتماعی و ایجاد آزادی و دموکراسی بیشتر در ایران خواهد شد. در شرایط فعلی ایالات متحده در میان ۱۵۰ عضو سازمان تجارت جهانی تقریباً تنهاست. حتی بنگاه‌های اقتصادی خود این کشور و صاحبان صنایع بزرگ نیز مخالفت امریکا با عضویت ایران در سازمان را بیش از همه به ضرر امریکا و به نفع اروپا ارزیابی می‌کنند. با این همه این ایالات متحده است که بیش از یازده سال از پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی جلوگیری نموده است. همچنین در پی تحولات هسته‌ای اخیر، مذاکرات اقتصادی ایران با اتحادیه اروپایی برای گسترش روابط تجاری در حوزه‌های گوناگون از جمله نفت و گاز متوقف شده است.

اگرچه ممکن است این شرایط بین‌المللی در آینده از شدت فعلی خود تنزل یابد ولی رفع برخی از این محدودیت‌ها، به‌عنوان مثال لغو تحریم‌ها و عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی احتمالاً چندین سال به طول خواهد انجامید. این واقعیات توجه مضاعف جمهوری اسلامی ایران به فعالیت در بازار منطقه‌ای را ایجاب می‌کند که نه تنها در رقابت برای ورود به بازار جهانی نیست بلکه مرحله‌ای واسطه‌ای و سکویی برای آمادگی به شمار می‌رود.

از سوی دیگر برخورداری از مجموعه‌ای از مزیت‌های نسبی در منطقه اکو واقعیتی غیرقابل انکار است. مشابهت‌های فرهنگی، مذهبی، زبانی، تاریخی و نزدیکی جغرافیایی از جمله منابع این مزیت‌های نسبی‌اند که باید مورد استفاده قرار گیرند. اکنون باید دید سازمان اکو چگونه زمینه‌های مناسب و نرم‌افزار لازم را برای بهره‌گیری از این موقعیت ویژه در اختیار قرار می‌دهد. این مسئله، موضوع بحث بخش پایانی این مقاله خواهد بود.

موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل ترانزیت^(۱۱)

سازمان اکو در طول حیات خود موافقت‌نامه‌ها، یادداشت‌های تفاهم و بیانیه‌های متعددی را تدوین و به امضا و تصویب اعضای خود رسانده است. بسیاری از این اسناد که از اهمیت زیادی در ارتقای همکاری‌ها و روابط میان کشورهای عضو

برخوردارند، در حال حاضر اجرایی شده و در مناسبات این کشورها ملحوظ می‌شوند. از این میان یکی از اسناد مهمی که در سال ۱۹۹۸ در آلمانی قزاقستان به امضای کشورهای عضو رسید و با تصویب آن توسط اعضا، همواره به‌عنوان سند ارزشمندی در زمینه همکاری‌های حمل‌ونقلی مورد تأکید سازمان بوده، موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل ترانزیت است. این سند که پس از تصویب توسط شش کشور پاکستان، افغانستان، قرقیزستان، قزاقستان، آذربایجان و تاجیکستان، در ۱۹ اکتبر ۲۰۰۶ لازم‌الاجرا گردید،^(۱۲) توسط جمهوری اسلامی ایران نیز به تصویب رسیده است.

مطابق مقدمه این موافقت‌نامه تنظیم و تدوین آن به‌منظور «تعاملات بیشتر کشورهای امضاکننده موافقت‌نامه در سطح منطقه و در سطح جهان»، «تلاش برای اینکه هیچ کشوری حتی محصور در خشکی، از بقیه جهان منزوی نباشد» و «دستیابی و ارتقای سیستم حمل‌ونقلی و ارتباطی تأمین‌کننده منافع اقتصادی کشورهای امضاکننده» انجام پذیرفته است.

همچنین اهمیت چند نکته از جمله اهمیت ترتیبات تردد ترانزیتی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی در رشد اقتصادی کشورهای محصور در خشکی و اهمیت حرکت آسان‌تر و سریع‌تر کالا و مسافر در منطقه، در این مقدمه مورد توجه قرار گرفته است.

اهداف این موافقت‌نامه که در ماده ۲ آن تصریح شده است، عبارتند از:

- تسهیل حرکت کالا و مسافر از قلمرو کشورهای امضاکننده موافقت‌نامه و تأمین همه تسهیلات لازم برای حمل‌ونقل ترانزیتی تحت اصول این موافقت‌نامه،
- اطمینان از سلامت و ایمنی کالا و مسافر و اجتناب از تأخیر غیرضروری در طی حمل‌ونقل ترانزیتی از قلمرو کشورهای طرف قرارداد،
- همکاری و هماهنگی تلاش‌های کشورهای طرف قرارداد برای جلوگیری از وقوع تقلب‌های گمرکی و اجتناب از پرداخت مالیات و هماهنگ کردن امور اداری مربوط به تردد ترانزیتی.

به‌منظور بررسی نقش اجرای این موافقت‌نامه در توسعه اقتصادی ایران، امری که ضرورت تصویب آن توسط مجلس شورای اسلامی را ایجاب کرده بود، و نیز در



راستای ارائه نمونه قابل توجهی که می‌تواند در پاسخ به این سؤال مؤثر باشد که اصولاً چرا الحاق و تصویب موافقت‌نامه‌های سازمان اکو می‌تواند بر توسعه کشور مؤثر باشد، دو سؤال اصلی مطرح است:

الف - با توجه به اینکه موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل ترانزیت، سندی است برای ارتقای وضعیت همکاری‌های حمل‌ونقلی بین اعضای سازمان اکو، پیش از هر چیز باید دید توسعه حمل‌ونقل و ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقلی چگونه در توسعه اقتصادی کشورها ایفای نقش می‌کند؟

ب - در مرحله بعد باید در جست‌وجوی پاسخ این پرسش بود که این سند خاص (TTFA) چگونه باعث توسعه حمل‌ونقل ایران و یا زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور می‌شود؟

در پاسخ به پرسش نخست توجه به این نکته ضروری است که عبور کالا و مسافر از مسیر کشورهایی که قابلیت جغرافیایی برای تبدیل شدن به یک محور ترانزیتی را دارند، می‌تواند آنها را به راه‌های تجاری عمده در منطقه تبدیل نماید. چنین شرایطی بی‌شک بر توسعه تجارت آنها مؤثر بوده و ترقی روزافزون اقتصادی را به همراه می‌آورد. برای استفاده بهینه از چنین شرایطی، توسعه حمل‌ونقل از جمله توسعه راه‌های جاده‌ای، راه‌آهنی و نیز دریایی، ارتقای وضعیت پست‌های مرزی و گمرکی به لحاظ نیروی انسانی، تجهیزات و مکانیسم‌های کنترل کالا و وسایط حمل‌ونقلی شرط اساسی است. بنابراین توسعه حمل‌ونقل و زیرساخت‌های آن، به همراه موقعیت ترانزیتی یک سرزمین، منجر به کسب عواید ناشی از تعداد بیشتر مسافر و انتقال حجم بیشتر کالا می‌گردد که می‌تواند منبع اقتصادی سرشاری باشد. از سوی دیگر، توسعه فناوری‌های حمل‌ونقلی به‌عنوان بخشی از فرآیند ارتباطات، بر گسترش ارتباطات تأثیر بسزایی دارد و توسعه فرآیند ارتباطات، به نوبه خود منجر به افزایش تبادلات اجتماعی، فرهنگی و تجاری می‌شود که بر توسعه اقتصادی مؤثر است. وقتی وابستگی‌های متقابل ناشی از گستردگی ارتباطات افزایش یابد، فرصت‌های اجتماعی و اقتصادی نیز افزایش می‌یابد.

ایجاد زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقلی برای ترانزیت گسترده درون منطقه‌ای، می‌تواند اشتغال بسیار گسترده را به‌دنبال آورد. وجود شرایطی همچون

حمل و نقل چندوجهی^۱ باعث اتصال بنادر به شبکه ریلی و توسعه بنادر می‌شود. توسعه شهرهای بندری و ترانزیت گسترده کالا، که باعث ارتقای وضعیت بنادر و بالا بردن ظرفیت تخلیه و بارگیری در آنها خواهد شد، بی‌شک در توسعه اقتصادی نقش مؤثری دارد. در عین حال توسعه شبکه ریلی و بالا بردن ظرفیت آن که حمل بار و مسافر را در زمان اندک و در مقیاس وسیع امکان‌پذیر سازد، نیازمند بهبود وضعیت فنی قطارها، تولید لوکوموتیو و واگن‌ها می‌باشد که از صنایع مهم سودآور می‌باشد.

از سوی دیگر با گسترش صنعت حمل و نقل، ارزش سهام شرکت‌های صنعتی که به ساخت تجهیزات راه، راه‌آهن و بنادر اقدام می‌نمایند، بالا رفته و سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و صنایع حمل و نقلی افزایش خواهد یافت. این امر به نوبه خود می‌تواند موجب تشویق سیستم بانکی در رفع محدودیت در اعطای تسهیلات به پروژه‌های حمل و نقلی شود. در نتیجه این‌گونه تسهیلات، اجرای این پروژه‌ها هم با استقبال بیشتری از جانب بخش خصوصی مواجه می‌شود و هم بخش دولتی از فواید سیستم کارآمد حمل و نقل مثل افزایش تعداد سفرها و مسافرین و تزریق پول به داخل کشور بهره‌مند خواهد شد. شاید به همین دلیل است که کارشناسان اقتصادی، درآمدهای ناشی از حمل و نقل را جزو شاخص‌های مؤثر بر رشد اقتصادی می‌دانند و در میان عوامل مادی توسعه، توسعه راه‌های مواصلاتی و ابزارهای حمل و نقلی را از مهم‌ترین این عوامل برشمرده‌اند.

به‌طور کلی می‌توان گفت گسترش حمل و نقل باعث بالا رفتن میزان اشتغال، تزریق پول به جامعه از طریق تردد کالا و مسافر و به تبع آن افزایش درآمدهای گمرکی و نیز از طریق گسترش صنایع حمل و نقلی می‌شود. در مجموع و در یک روند دوسویه، توسعه اقتصادی که نیازمند توسعه زیربنای اقتصادی و از جمله توسعه زیربنای حمل و نقلی است، خود باعث ارتقای زیربنای اقتصادی و حمل و نقلی نیز خواهد شد.^(۱۳)

پاسخ به سؤال دوم در باب ظرفیت موافقت‌نامه چهارچوب حمل و نقل ترانزیتی

برای توسعه ایران مستلزم بازخوانی و تحلیل مفاد آن است. این موافقت‌نامه بر ارتقای حمل و نقل ترانزیت با تکیه بر دو مؤلفه اصلی، تمرکز یافته است:

۱. بهبود قوانین حمل و نقلی،

۲. بهبود مسائل فنی و ساختاری حمل و نقلی.

به عبارت دیگر، این موافقت‌نامه دو بُعد اساسی دارد: اول آنکه با تکیه بر اصلاح قوانین، مقررات و ضوابط حمل و نقلی، خواستار تسهیل این مقررات می‌شود و این امر به نوبه خود باعث افزایش میزان تردد کالا و مسافر، توسعه حمل و نقل، توسعه تجارت و توسعه اقتصادی خواهد بود. دوم آنکه با تمرکز بر بهبود مسائل فنی شامل بیمه، وضعیت راه‌ها، راه‌آهن، استانداردهای حمل و نقلی در پی بهبود زیرساخت‌های حمل و نقلی، توسعه حمل و نقلی، و نهایتاً توسعه اقتصادی می‌باشد.

۱. اصلاح قوانین حمل و نقلی ← تسهیل مقررات حمل و نقلی ← افزایش میزان

تردد کالا و مسافر ← توسعه حمل و نقل ← توسعه تجارت ← توسعه اقتصادی؛

۲. بهبود مسائل فنی ← بهبود زیرساخت‌ها ← توسعه حمل و نقلی ← توسعه

تجارت ← توسعه اقتصادی.

در بُعد اصلاح قوانین حمل و نقلی، موافقت‌نامه چهارچوب حمل و نقل و ترانزیت کشورهای عضو را به اصلاح قوانین حمل و نقلی داخلی خود در تطابق و هماهنگی با قوانین سایر سازمان‌های حمل و نقلی بین‌المللی تشویق می‌نماید. شایان ذکر است در تدوین این موافقت‌نامه، اسناد حمل و نقلی بین‌المللی زیرکه می‌توانسته زیربنای مناسبی برای ارتقای همکاری‌ها باشد، مورد نظر بوده است:

■ پروژه همگرایی اسکاپ در مورد «توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل زمینی

آسیا»؛

■ گزارش دبیرکل سازمان ملل درباره سیستم‌های حمل و نقل ترانزیتی

کشورهای محصور در خشکی تازه استقلال یافته و در حال توسعه در آسیای مرکزی و همسایگان‌شان؛ و

■ بیانیه عشق‌آباد در مورد توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی و ارتباطی و

شبکه خطوط انتقال در منطقه اکو (۱۹۹۷).

همچنین اهمیت اهداف و اصول کنوانسیون «تجارت ترانزیتی کشورهای

محصور در خشکی، ۱۹۶۵» و سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی در مورد تجارت، گمرک و حمل‌ونقل و نیز موافقت‌نامه تجارت ترانزیتی اکو (۱۹۹۵) مورد اشاره قرار گرفته است. قوانین سازمان‌های بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای، راه‌آه‌نی و حمل‌ونقل دریایی نیز مورد تأکید موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل ترانزیت قرار گرفته است. فضای کلی حاکم بر قوانین و اصول مندرج در موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل و ترانزیت، ساده‌تر کردن قوانین و کم کردن عوارض گمرکی و مالیات‌ها می‌باشد. در عین حال این موافقت‌نامه اجازه نمی‌دهد مالیات‌هایی که بر طبق قوانین داخلی هریک از اعضا شامل نگهداری و ساخت و بهبود وضعیت راه‌ها می‌شود، مشمول این کاهش و تخفیف شود. (ماده ۵) یعنی درحالی‌که از یک سو تردد کالا و مسافر در کشورهای ترانزیت را آسان می‌کند، که این امر به نوبه خود هم به نفع کشور فرستنده کالا و مسافر و هم به نفع کشور ترانزیت است، از سوی دیگر عوارضی را که به ارتقای وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بر می‌گردد، در اولویت دانسته و کشور ترانزیت را از دریافت این‌گونه عوارض از کشور فرستنده کالا و مسافر، محروم نمی‌نماید.

موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل ترانزیتی در ۴۹ ماده و ۸ ضمیمه تنظیم شده است. برای توضیح آنکه این موافقت‌نامه چطور موضوع اصلاح قوانین حمل‌ونقلی یا بهبود مسائل فنی را دربرمی‌گیرد، از بین مواد ۴ تا ۲۰ به ذکر نمونه‌هایی می‌پردازیم: (۱۴)

الف - اصلاح قوانین

ماده ۴ قسمت ۲. تسهیلات ترانزیت: هریک از طرف‌های قرارداد باید تسهیلات لازم ترانزیت را درون قلمرو خود تحت شرایط مشخص شده در این موافقت‌نامه و ضمائم آن تضمین نماید.

ماده ۵. مالیات‌ها: حمل‌ونقل ترانزیتی وسایط نقلیه موتوری نباید مشمول قواعد گمرکی، مالیات‌ها و سایر هزینه‌ها باشد، به جز هزینه‌هایی که خدمات ویژه‌ای که در تطابق با قوانین داخلی اخذ می‌شوند مثل هزینه و مالیات‌ها برای حفظ و نگهداری جاده‌ها.

- ماده ۹. تسریع انجام عملیات مربوط به اظهارنامه‌ها در تردد ترانزیتی.
- ماده ۱۱. تأسیس دفاتر: طرف‌های قرارداد باید اجازه تأسیس دفاتر فعال در حمل‌ونقل ترانزیتی در قلمروشان را به کمپانی‌های حمل‌ونقلی‌ای که در خدمات ترانزیتی فعال هستند، بدهند. تأسیس چنین دفاتری باید در تطابق با قوانین داخلی کشورهای طرف قرارداد باشد.
- ماده ۱۲. ورود چندباره و ویزای ترانزیتی: طرف‌های قرارداد باید نسبت به صدور ویزا برای رانندگان وسایط نقلیه و نیز برای کسانی که در عملیات تردد ترانزیتی بین‌المللی فعالند و نیاز به ویزا دارند، یا نیاز به ورود چندباره، و ویزای ترانزیتی در طول یکسال با داشتن حق اقامت در هریک از کشورهای طرف قرارداد برای مدت ۱۵ روز در هر سفر و ۵ روز بیشتر در محل بارگیری بدون اخذ هزینه اضافه، اقدام نماید.
- ماده ۱۳. بخش ۵. حمل‌ونقل جاده‌ای و تسهیلات آن: تطابق قوانین تردد جاده‌ای در کشورهای طرف قرارداد با ماهیت اصول کنوانسیون تردد جاده‌ای (۱۹۶۸) و کنوانسیون علائم و نشانه‌های جاده‌ای (۱۹۶۸).
- ماده ۱۴. قوانین ترددی: کشورهای امضاکننده باید اقداماتی در راستای اطمینان از اینکه قوانین تردد جاده‌ای در قلمرو آنها ماهیتاً با اصول کنوانسیون تردد جاده‌ای (۱۹۶۸) و کنوانسیون علائم و نشانه‌های جاده‌ای (۱۹۶۸) تطابق دارند، اتخاذ نمایند. کشورهای طرف قرارداد که هنوز به این کنوانسیون‌ها نپیوسته‌اند باید به اقدامات اساسی در این راستا مبادرت ورزند.
- ماده ۱۵. صدور مجوزهای حمل‌ونقلی در صورت لزوم برای تردد کالا و مسافر: هماهنگی و تسهیل ضروریات لازم برای صدور چنین مجوزهایی در تردد ترانزیتی بدون هیچ محدودیتی.
- ماده ۱۶. خدمات حمل‌ونقلی.
- ماده ۱۷. ورود موقت وسایل حمل‌ونقلی.
- ماده ۱۹. قوانین مربوط به سوخت.
- ماده ۲۰. معتبر دانستن گواهینامه‌های رانندگی رانندگان کشورهای طرف قرارداد که در تردد ترانزیتی از کشور دیگر طرف قرارداد هستند.

ضمیمه پنج: بیمه شخص ثالث وسایط نقلیه موتوری.
ضمیمه شش: مقررات حمل در حمل و نقل جاده‌ای شامل مقررات حمل کالا و مسافر.

ضمیمه هفت: کنترل گمرکی.

ب - بهبود مسائل فنی

ماده ۶. تعیین مشخصات فنی راه‌های جاده‌ای، راه‌آهنی، و دریایی داخلی.

ماده ۷. حمل و نقل چندوجهی.

ماده ۸. تسهیلات مرزی: طرف‌های قرارداد باید تسهیلات لازم را تأمین نمایند و ادوات و سیستم‌های لازم را برای جاده، راه‌آهن، حمل و نقل دریایی و حمل و نقل چندوجهی فراهم نمایند. تسهیلاتی مثل پایانه‌های حمل و نقلی ترکیبی، مناطق مرزی، ایستگاه‌های تعویض پهنای ریل راه‌آهن، مناطق ارتباطی کشتی‌ها، امداد‌های دریایی و فرکانس‌های رادیویی مشترک.

ماده ۱۰. سلامت و امنیت تردد ترانزیتی: طرف‌های قرارداد باید اقدامات لازم برای امنیت و سلامت تردد و محافظت اکولوژیکی را در مسیرهای ترانزیتی به عمل آورند:

۱. باید همه کمک‌های ممکن در هنگام بروز تصادفات در قلمرو خود در مورد وسایط نقلیه ترانزیتی را به عمل آورند به‌خصوص هنگامی که مسافران، یا مواد غذایی فاسدشدنی یا مواد خطرناک دیگر در مورد تصادف وجود دارند.

ماده ۱۸. شرایط فنی لازم برای وسایط حمل و نقلی جاده‌ای.

ضمیمه یک: نقشه‌ها و راه‌های ترانزیتی زمینی، راه‌آهنی، دریایی درون قلمرو کشورهای طرف قرارداد.

ضمیمه دو: حداقل علائم فنی راه‌ها که باید در تردد ترانزیتی مورد استفاده قرار گیرند.

ضمیمه سه: حداقل علائم فنی حمل و نقل راه‌آهنی که باید در تردد ترانزیتی مورد استفاده گیرند.



ضمیمه چهار: ضروریات فنی برای وسایط نقلیه جاده‌ای شامل شرایط فنی وسایط نقلیه، میزان بار و بار محوری، حداکثر ابعاد وسایط نقلیه.

ضمیمه هفت: کنترل گمرکی.

ضمیمه هشت: ضوابط تشکیل شورای هماهنگی حمل و نقل ترانزیتی: این کمیته وظیفه نظارت بر اجرای موافقت‌نامه و حل اختلاف نظرات در خصوص اجرای آن را برعهده دارد.

ملاحظه می‌شود که موافقت‌نامه چهارچوب حمل و نقل ترانزیت به شکلی جامع، مسائل مختلف تکنیکی و قانونی را در راستای ارتقای همکاری‌های حمل و نقلی پوشش می‌دهد. با توجه به این جامعیت، عنایت به این نکته ضروری است که جمهوری اسلامی ایران به لحاظ برخورداری از موقعیت خاص ترانزیتی در میان اعضای اکو طبعاً از اجرای چنین موافقت‌نامه‌ای بیش از همه می‌تواند منتفع گردد چرا که ایران تنها کشور عضو اکو است که با پنج کشور دیگر مرز مشترک دارد. راه داشتن سه کشور ایران، ترکیه و پاکستان به دریای آزاد، شرایط ویژه‌ای را برای این سه کشور در منطقه اکو فراهم کرده است که طبیعتاً از طریق همکاری‌های درون‌سازمانی، امکانات بهتری هم برای کشورهای آسیای میانه و هم برای این سه کشور ترانزیتی در بسط و گسترش تعاملات حمل و نقلی و استفاده از خدمات ترانزیتی مهیا می‌گردد.

در این میان به دلیل آنکه در مسیر حمل و نقلی شمال - جنوب، کشورهای آسیای میانه راهی به جز انتخاب مسیر ایران برای دسترسی به خلیج فارس ندارند، و استفاده از مسیر آسیای میانه - افغانستان - پاکستان، به دلیل تخریب زیرساخت‌های حمل و نقلی افغانستان، عملاً امکان‌پذیر نیست، بهترین موقعیت را در اختیار کشورمان قرار می‌دهد. شاید به همین دلیل بوده است که در سال‌های اخیر پاکستانی‌ها پیشنهاد اجرای پروژه‌های حمل و نقلی‌ای را در اکو داده‌اند که منجر به ایجاد مسیر ترانزیتی ترکمنستان - افغانستان - پاکستان گردد. این پیشنهاد به منظور ایجاد مسیر آلترناتیوی برای مسیر ایران است اما در شرایط فعلی، ساخت شبکه راه‌های حمل و نقلی از جمله راه‌آهن در افغانستان به دلیل عدم امنیت کافی در این کشور میسر نمی‌باشد.

در مسیر شرق به غرب نیز، مسیر آسیای میانه - ایران - ترکیه اقتصادی‌ترین مسیر ممکن است زیرا در غیر این صورت کشورهای آسیای میانه مجبور به عبور از دریای خزر می‌باشند که منجر به بالا رفتن هزینه‌های حمل‌ونقلی خواهد شد. لذا موقعیت خاص جغرافیایی ایران در منطقه اکو، اعتبار ترانزیتی ویژه‌ای به کشور می‌بخشد.

بنابراین به نظر می‌رسد اجرای موافقت‌نامه حمل‌ونقل ترانزیتی اکو که پس از ارزیابی‌های کارشناسی از وضعیت حمل‌ونقلی منطقه و با توجه به نیاز و اهداف اقتصادی اکو و در همکاری با آنکتاد تدوین شده است، می‌تواند بیش از سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقلی که ایران به آنها پیوسته است، و گستره جغرافیایی وسیع‌تری دارد، در شرایط و زمان فعلی در توسعه حمل‌ونقل و اقتصاد کشور مؤثر باشد؛ چرا که قوانین مندرج در این موافقت‌نامه که تنها بین ۱۰ کشور عضو اجرا می‌شود، کاربردی‌تر بوده، از سهولت نسبی اجرا به‌ویژه در تعامل و همکاری با کشورهای آسیای مرکزی که شرایط حمل‌ونقلی یکسانی چه به لحاظ ساختاری و چه به لحاظ قوانین دارند، برخوردار است. مجموعه این شرایط، همچنین شرایط مناسب اجرای موافقت‌نامه مذکور در سطح منطقه، بر این نتیجه‌گیری که اجرای موافقت‌نامه حمل‌ونقل ترانزیت اکو در توسعه حمل‌ونقلی و در نتیجه توسعه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مؤثر است، تأکید می‌نماید.

موافقت‌نامه تجاری اکو^۱

گسترش تجارت درون‌منطقه‌ای یکی از اولویت‌های اصلی هر سازمان منطقه‌ای است و به همین جهت یکی از عمده‌ترین شاخص‌های ارزیابی موفقیت سازمان‌های همکاری منطقه‌ای نیز حجم تجارت درون‌منطقه‌ای می‌باشد. سازمان اکو نیز گسترش تجارت میان کشورهای عضو را از اهداف عمده خود قرار داده است به‌گونه‌ای که بند ب ماده ۱۱ عهدنامه از میر یکی از اهداف اصلی سازمان را «اتخاذ اقداماتی در راستای رفع مستمر و پیشرونده موانع تجاری درون منطقه اکو و گسترش تجارت درون و بین‌منطقه‌ای با در نظر داشتن تجربه مشابه سایر مناطق و روندهای اقتصادی



جهانی» دانسته است.

در جهت تحقق هدف فوق، هنگامی که اکو از سال ۱۹۸۵ مجدداً فعال شد، به این مهم توجه ویژه‌ای مبذول گردید و گسترش تجارت بین کشورهای عضو در بالاترین اولویت دستور کار سازمان قرار گرفت. یکی از نخستین حرکت‌های اساسی که در این زمینه انجام گرفت امضای پروتکل تعرفه‌ای ترجیحی در ۲۳ مه ۱۹۹۱ است. این پروتکل دارای ضمائم شامل سه فهرست از کالاهایی است که دولت‌ها با امضای پروتکل در خصوص برقراری تعرفه‌های ترجیحی برای آنها به توافق رسیده‌اند. برابر این فهرست‌ها هریک از کشورهای امضاکننده ۱۶ تعرفه اصلی و ده‌ها تعرفه فرعی مربوط به کالاهای ساخت آن کشورها را که به قلمرو گمرکی یکدیگر وارد می‌شوند مشمول تخفیف ۱۰ درصد تعرفه دانسته‌اند. اقدامات لازم در هر کشور در ۲۵ بند به ضمیمه فرم مورد استفاده جهت برخورداری از این تسهیلات می‌باشد.

اجرای موافقت‌نامه فوق نتوانست تأثیر چندانی بر تجارت درون منطقه‌ای ایجاد کند. در میان علل این ناکامی می‌توان بر این موارد انگشت گذارد: نخست، دیدگاه موافقت‌نامه مزبور مبتنی بر فهرست مثبت بود که دیدگاهی قدیمی و اجرای آن بسیار زمانبر و محتاج مذاکرات طولانی کالا به کالا است؛ دیگر اینکه فهرست‌های مبادله‌شده اغلب بسیار محدود و تنها شامل چند ده کالا بود؛ سوم تخفیف ۱۰ درصدی در مقایسه با تعرفه‌های سنگین ۲۰ تا ۵۰ درصدی قابل توجه نبود به‌ویژه که فرایند اداری استفاده از این تخفیفات اغلب هزینه‌های بیشتری را از نظر زمان و انرژی تحمیل می‌نمود. (میرزایی کهن، ۱۳۸۲)

با توجه به عدم موفقیت این موافقت‌نامه و پیوستن اعضای جدید به سازمان، این موافقت‌نامه به آرشیو اکو پیوست و تجارت درون منطقه‌ای اکو همچنان محدود و در مقایسه با سازمان‌های منطقه‌ای موفق مشابه بسیار ناچیز و در حدود ۶ درصد کل حجم تجارت منطقه باقی ماند.^(۱۵) براساس مطالعه انجام‌شده در سال ۱۹۹۸ به‌وسیله مرکز تجارت بین‌المللی وابسته به آنکتاد/ سازمان تجارت جهانی^۱ امکانات

بالمقوه تجارت در همان سال‌ها بین کشورهای اکو حداقل سه برابر وضع موجود آن زمان تخمین زده شده بود که البته بیشترین ظرفیت در بخش کشاورزی و مواد غذایی و پس از آن به ترتیب در بخش‌های معدن، صنایع شیمیایی، نساجی و پوشاک و صنایع فلزی تشخیص داده شد (UNCTAD/WTO/ITC, 2001). البته این نکته نیز قابل ذکر است که مطالعه مزبور نشان می‌دهد در صورت بالفعل شدن ظرفیت موجود تجاری، از میان کشورهای اکو ترکیه بیش از همه منتفع خواهد شد و موقعیت ایران بهبود نسبی کمی خواهد یافت. این نکته بدین جهت ذکر شد که دست‌کم از اوایل سال ۲۰۰۰ برای ایران و مسئولان وزارت بازرگانی آشکار بود که با توجه به موقعیت تولید و صنایع ایران هرگونه آزادسازی تجاری در منطقه اکو ممکن است لزوماً منافع قابل توجهی برای ایران دربر نداشته باشد. این بحث در ادامه بیشتر مورد تأمل قرار خواهد گرفت.

پس از عدم موفقیت موافقت‌نامه تعرفه ترجیحی سال ۱۹۹۱ و پس از تجدیدنظر در سازمان دبیرخانه اکو و تحولات اوایل دهه ۱۹۹۰، فعالیت‌های بسیاری در جهت گسترش تجارت بین کشورهای اکو سازمان داده شد که از جمله آنها می‌توان به برگزاری نمایشگاه‌های کالایی اکو در کشورهای عضو، موافقت‌نامه تأسیس بانک توسعه و تجارت اکو، ایجاد اتاق بازرگانی اکو، موافقت‌نامه تسهیلات ویزا برای بازرگانان منطقه اکو، اجرای جلسات خریداران و فروشندگان اکو براساس مطالعات مرکز تجارت جهانی و کمک‌های فنی سازمان فوق و غیره اشاره کرد. اما بدون تردید عمده‌ترین این فعالیت‌ها تنظیم موافقت‌نامه تجاری اکو، اکوتاً^۱ بوده است.

زمینه تنظیم و تصویب این موافقت‌نامه با فعالیت همه‌جانبه ایران و امضای موافقت‌نامه چهارچوب همکاری تجاری^(۱۶) در نشست وزرای تجارت و بازرگانی اکو در تهران در ۶ مارس ۲۰۰۰ آماده گردید. این موافقت‌نامه ضمن اشاره مکرر به اهمیت گسترش تجارت و حذف موانع و لزوم کمک به یکدیگر برای عضویت اعضای اکو در سازمان تجارت جهانی، در ماده ۲ اعلام می‌دارد که کشورهای طرف

قرارداد موافقت کردند در موافقت‌نامه تجاری اکو (اکوتا) برای حذف تدریجی تعرفه و سیاست‌های غیرتعرفه‌ای در مدت زمانی منطقی مشارکت نمایند. (اکو، ۲۰۰۹)

همچنین در ماده ۵ بیانیه همان نشست در تهران،^(۱۷) وزرا به اهمیت و ضرورت دستیابی به اکوتا تأکید نموده و از اجلاس کارشناسان ارشد کشورهای عضو خواستند که با جدیت موضوع حذف موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای را در دستور کار قرار دهند و هرچه زودتر پیش‌نویس جامع و کامل موافقت‌نامه اکوتا را تهیه کرده و مورد مذاکره قرار دهند. این بیانیه همچنین بار دیگر ضرورت نهایی شدن متن این موافقت‌نامه تا سال ۲۰۰۲ را مورد تأکید قرار دادند. (اکو، ۲۰۰۹)

تهیه پیش‌نویس و نهایی نمودن متن موافقت‌نامه اکوتا حاصل سه سال تلاش مداوم دبیرخانه اکو، کارشناسان کشورهای عضو، کارشناسان سازمان‌های بین‌المللی که برای همکاری دعوت شده بودند و استفاده از تجربه سایر سازمان‌های همکاری منطقه‌ای به خصوص آسه‌آن^۱ است. به این ترتیب نهایتاً موافقت‌نامه اکوتا تهیه و در اجلاس دوم وزرای بازرگانی و تجارت اکو در ژوئیه ۲۰۰۳ به امضای وزرای پنج کشور ایران، ترکیه، پاکستان، تاجیکستان و افغانستان رسید و از آن پس در تمامی اجلاس‌های وزرای خارجه و سران (از جمله نشست سران در دوشنبه ۲۰۰۴)، باکو (۲۰۰۶) و تهران (۲۰۰۹)) اهمیت تصویب و اجرایی شدن آن مورد تأکیدات مکرر قرار گرفت و از دیگر اعضا نیز کراراً دعوت شد تا به این موافقت‌نامه بپیوندند و در بسیاری از موارد حتی پیشنهادات پیشرفته‌تری نیز مطرح گردید. برای مثال در مهم‌ترین قسمت بیانیه اجلاس سران ۲۰۰۴ دوشنبه، عمدتاً به ابتکار پاکستان، ایران و ترکیه، نه تنها به لزوم تصویب و نهایی شدن اکوتا تأکید می‌شود بلکه بیانیه خواستار نیل به هدف تأسیس منطقه آزاد تجاری بین کشورهای اکو تا سال ۲۰۱۵ می‌گردد^(۱۸) (اکو، ۲۰۰۹). در همین اجلاس «رویکرد اجرای سریع»^۲ توسط ایران، ترکیه و پاکستان مطرح می‌شود که به موجب آن مدت اجرای اکوتا را از ۸ سال به ۵ سال تقلیل می‌یابد. این رویکرد همچنین خواستار آن می‌شود که در پایان این دوره حداکثر تعرفه به جای ۱۵ درصد، ۱۰ درصد باشد.

1. ASEAN
2. Fast Track Approach



پس از کار کارشناسی روی این پیشنهاد، سومین اجلاس وزرای بازرگانی و تجارت در ۷ ژوئیه ۲۰۰۵ در استانبول نه تنها چهار ضمیمه اکوتا را به تصویب رساند^(۱۹) بلکه در بند ۸ گزارش اجلاس از کار گروه کارشناسان ارشد کشورهای عضو اکوتا بر روی پیش نویس پروتکل داوطلبانه «رویکرد اجرایی سریع» که در هشت ماده تنظیم شده بود قدردانی نمود.^(۲۰)

این پیشنهاد در اجلاس بعدی وزرای خارجه اکو در سال ۲۰۰۵ در آستانه مورد تصویب قرار گرفت و در بند ۱۲ گزارش این اجلاس از کشورهای عضو درخواست شد اسناد مربوطه را در اسرع وقت امضا و اجرا نمایند.^(۲۱) بنابراین بیش از پنج سال پس از امضای موافقت نامه چهارچوب همکاری تجاری در سال ۲۰۰۰ در تهران، موافقت نامه اکوتا، چهار ضمیمه آن و پروتکل داوطلبانه اجرایی سریع به امضا می‌رسد و نهایی می‌گردد.

سه سال دیگر طول کشید تا این موافقت نامه به تصویب مراجع ذی ربط کشورهای طرف قرارداد برسد و نهایتاً با تصویب اکوتا توسط مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان، ایران به عنوان آخرین کشور از پنج کشور طرف قرارداد رسماً روند قانونی تصویب را به پایان برد و طبق متن اکوتا، این موافقت نامه ۳۰ روز پس از تصویب تمامی طرف‌های قرارداد یعنی در ۲۴ آوریل ۲۰۰۸ اجرایی گردید.

شورای همکاری اکوتا براساس موافقت نامه برای اجرایی کردن آن تشکیل و نخستین نشست این شورا در ماه مه ۲۰۰۸ در ترکیه برگزار شد. این جلسه به اخذ تصمیمات مهمی از جمله آغاز کاهش تعرفه‌ها از اول ژانویه ۲۰۰۹ و تقلیل تعرفه در سال اول به میزان ۱۰ درصد در مورد کالاهایی که در فهرست مثبت قرار می‌گیرند توفیق یافت. علاوه بر این، از کشورهای طرف اکوتا درخواست شد اطلاعات مربوط به شبه تعرفه‌های خود را اعلام نمایند. در همین نشست ایران خواهان تعویق اجرای پروتکل داوطلبانه «اجرایی سریع» شد و ترکیه آمادگی خود را برای میزبانی نشست دوم شورای همکاری اکو اعلام نمود.^(۲۲)

اما متأسفانه، پیشرفت روند اجرای اکوتا از اولین جلسه شورای همکاری اکوتا، کند شد و از همین رو در گزارش جلسه نوزدهم شورای برنامه‌ریزی در تهران ضمن



تشکر از ترکیه و پاکستان به خاطر ارائه فهرست پیشنهادی کالاها از کشورهای دیگر طرف قرارداد خواسته شده است که هرچه زودتر فهرست پیشنهادی خود را ارائه نمایند تا مذاکرات بتواند آغاز گردد^(۲۳) و بدین طریق اجرای اکوتا بار دیگر در وضعیت تعلیق نسبی قرار گرفت.

ویژگی‌های اکوتا

چنانکه گفته شد موافقت‌نامه اکوتا یک موافقت‌نامه کارشده و تقریباً استاندارد است^(۲۴) و تمامی مواد آن به وسیله کشورهای طرف قرارداد مذاکره شده و برای هر یک از مواد زمانی حتی بیش از آنچه مورد نیاز بوده صرف گردیده است، چنانکه هنوز پس از نُه سال از زمان امضای موافقت‌نامه چهارچوب همکاری تجاری، مذاکرات جدی تقلیل تعرفه آغاز نشده است. موافقت‌نامه اکوتا، موافقت‌نامه‌ای به مراتب پیشروتر از موافقت‌نامه ترجیحات تجاری سال‌های ۱۹۹۰ و موافقت‌نامه‌ای باز است، یعنی از عضویت کشورهای طرف قرارداد در سازمان تجارت جهانی استقبال می‌کند و در مقدمه از آن دسته از کشورهای طرف قرارداد که در این سازمان عضویت دارند می‌خواهد به دیگر کشورها برای نیل به عضویت در سازمان کمک نمایند.

اکوتا را همچنین می‌توان موافقت‌نامه‌ای محافظه‌کارانه دانست چرا که به‌عنوان مثال در ماده ۴ با ملاحظه وضعیت افغانستان مدت زمان تقلیل تعرفه را برای این کشور به جای ۸ سال ۱۵ سال در نظر گرفته است. همچنین در این موافقت‌نامه همه موارد به صورت مرحله‌ای پیش‌بینی شده است و نهایتاً ۸۰ درصد کالاها تحت پوشش اقدامات کاهش تعرفه‌ای قرار می‌گیرد؛ یعنی در پایان ۸ سال به شرط اجرای کامل اکوتا ۲۰ درصد کالاها در فهرست کالاهای حساس و استراتژیک باقی خواهند ماند. شاید از همه مهم‌تر اینکه در پایان این دوره تعرفه به صفر نخواهد رسید بلکه تنها تا حد ۱۵ درصد تقلیل خواهد یافت.

اکوتا به‌درستی اهمیت سیاست‌های غیرتعرفه‌ای در محدودسازی تجارت میان کشورهای اکو را مورد توجه قرارداده است. از همین رو، در ماده ۶ از کشورهای طرف قرارداد می‌خواهد از وضع هرگونه محدودیت‌های غیرتعرفه‌ای اجتناب نمایند

مگر آنهایی که به‌طور مشخص در دو سال نخست اجرایی شدن قرارداد رسماً اعلام شده باشند.

نکته مهم دیگر در خصوص اکوتا آن است که این موافقت‌نامه شامل تجارت خدمات که معمولاً اختلافی و بحث‌برانگیز است نمی‌شود و فقط تجارت کالایی را پوشش داده است.

خلاصه آنکه اکوتا موافقت‌نامه‌ای است که با ابتکار، فعالیت و پیگیری ایران فقط با چهار کشور دیگر - ترکیه، پاکستان، افغانستان و تاجیکستان - منعقد شده و با توجه با استقرار دبیرخانه اکو در تهران، ایران به‌عنوان یکی از اعضای بنیانگذار در مذاکرات مربوط به آن نقش اساسی ایفا نموده است. در یک ارزیابی کلی، چنانکه گفته شد این موافقت‌نامه در مقایسه با موافقت‌نامه‌های مشابه به مراتب محافظه‌کارانه‌تر است و لذا در وهله اول به نظر می‌رسد چنانچه ایران در پی گسترش تجارت درون منطقه‌ای و تجارت چندجانبه خود باشد - که مطمئناً چنانکه پیش از این بحث شد شکوفایی و گسترش این‌گونه از تجارت می‌تواند نقش بسیار مثبتی در توسعه ایران ایفا کند - زمینه لازم را فراهم و تمامی زیرساخت‌های قانونی و نرم‌افزاری آن آماده است و در حقیقت با عزم جدی ایران، تا اجرایی شدن موافقت‌نامه فاصله چندانی وجود ندارد.

اجرای اکوتا می‌تواند به تجارت منطقه‌ای ایران یاری رساند؛ می‌تواند پیش‌زمینه بسیار خوبی برای ورود به موافقت‌نامه‌های چندجانبه دیگر و نهایتاً پیوستن به سازمان تجارت جهانی باشد و صنایع و صادرات ایران نیز می‌توانند دست‌کم با رقابت با فقط چهار کشور ترکیه، پاکستان، افغانستان و تاجیکستان کمی رقابتی شوند. باید توجه داشت به‌رغم گسترش صادرات غیرنفتی ایران به ده‌ها برابر ارقام سال‌های اولیه دهه ۱۳۷۰ شمسی / ۱۹۹۰ میلادی که حاکی از موفقیت چشمگیر در این زمینه و حتی فراتر از اهداف برنامه‌ریزی شده است، این صادرات از دو وجه بسیار ضعیف است:

نخست آنکه این صادرات بیشتر در قالب دوجانبه انجام می‌گیرد و بنابراین همواره قابل بازگشت است و لزوماً رقابتی نمی‌باشد. چنانکه برای مثال پس از مشکلات اخیر ایران خودرو، تعطیلی برخی از تأسیسات آن در خارج از کشور که

اصولاً زیان‌ده هستند به‌عنوان پیش‌شرط کمک دولت به شرکت مورد ملاحظه قرار گرفته است. (۲۵)

دوم اینکه بیشتر کالاهای صادراتی غیرنفتی، محصول صنایع دولتی و شبه‌دولتی هستند، درحالی‌که این تحرک بخش خصوصی در قالب قراردادهای چندجانبه است که به‌خاطر برخورداری از خصوصیت تداوم و شفافیت بیشتر به رقابتی شدن کمک می‌کند و می‌تواند پایه مناسبی برای رقابتی شدن صادرات غیرنفتی که از اهداف عمده توسعه ایران است قرار گیرد.

اینکه چرا به‌رغم امکانات توسعه‌ای که اکوتا برای ایران فراهم می‌آورد دیپلماسی اقتصادی کشور در این مورد با موفقیت عمل نمی‌کند موضوعی است که در مقالات دیگر به آن خواهیم پرداخت. اما اجمالاً، شاید یکی از عمده‌ترین دلایل عدم تمایل ایران در سطح مورد انتظار به اجرایی شدن این موافقت‌نامه، ارزیابی وزارت بازرگانی از آثار و پیامدهای اجرای آن است که در کتابی تحت عنوان «آثار ترتیبات تجاری ترجیحی در بین کشورهای عضو اکو بر توسعه تجارت ایران» به تفصیل مورد بررسی قرار گرفته است. (مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۶)

این مجموعه پس از بررسی‌های تفصیلی اعلام می‌کند: «تدوین موافقت‌نامه تجاری اکو موسوم به اکوتا بدون تردید مهم‌ترین و جامع‌ترین اقدام در زمینه توسعه آزادسازی تجاری بین کشورهای منطقه به شمار می‌رود.» (مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۶: ۲۹۵) و سپس می‌گوید: «محاسبات نشان می‌دهد به‌دنبال عملی شدن تعهدات کاهش نرخ‌های تعرفه در قالب موافقت‌نامه اکوتا... صادرات ایران به این کشورها تنها معادل ۸۶۰/۰۰۰ دلار افزایش خواهد یافت» درحالی‌که «بررسی تأثیر اجرای موافقت‌نامه تجاری ترجیحی اکوتا بر واردات ایران... در قالب موافقت‌نامه... منجر به افزایش ۱۸/۹۹۰ میلیون دلاری واردات ایران از این کشورها خواهد شد» (مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۶: ۳۰۰) و نهایتاً زمانی که اعلام می‌کند ایران فقط از صادرات به پاکستان کمی سود می‌برد می‌گوید: «نزدیک به ۴۵ درصد از منافع حاصل از افزایش واردات ایران نصیب ترکیه خواهد شد.» (مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۶: ۳۰۱) این موارد نهایتاً به این جمع‌بندی منتهی می‌شود که اجرای موافقت‌نامه اکوتا در نهایت موجب زیان تجاری ایران در

تجارت با هشت کشور عضو اکو که سه کشور افغانستان، تاجیکستان و ترکیه از طرف‌های این موافقت‌نامه می‌باشند خواهد شد و تنها در مورد پاکستان موضوع متفاوت است. (مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۶: ۳۰۳)

خلاصه آنکه، روح این مطالعه امید چندانی نسبت به اثرات مثبت این موافقت‌نامه برای ایران ندارد و اگرچه آن را کاملاً رد نمی‌کند، مرتباً شروطی را برای آن قرار می‌دهد.

در ارتباط با این مطالعه که بدون شک کاری ارزنده و کاربردی است چند ملاحظه قابل ذکر است:

۱. چنانچه ایران در چهارچوب یک موافقت‌نامه محافظه‌کارانه که خود از قدرت‌های اصلی شکل‌دهنده آن بوده و تنها با کشورهای عضو اکو که غالباً دارای اقتصادهای ضعیف هستند قابلیت رقابتی ندارد، آیا نباید با گشایش در این محدوده در تصحیح اقتصاد و نهایتاً حرکت به سمت یک توسعه پایدار بکوشد؟

۲. این مطالعه براساس وضع موجود و اغلب مبتنی بر آمار و ارقام پیش از سال ۲۰۰۳ میلادی تنظیم شده است و نگاهی آینده‌نگر و پویا ندارد. حال آنکه چنانکه در قسمت‌های قبل ذکر شد به‌زودی حجم کل اقتصاد اکو از رقم یک تریلیون دلار گذر خواهد کرد و تجارت بین کشورهای عضو گسترده‌تر خواهد شد. با توجه به افزایش حجم و ارزش صادرات غیرنفتی و سیاست‌ها و برنامه‌های در حال اجرا در ایران که آثار خود را به‌زودی آشکار خواهند نمود، آیا نمی‌توان انتظار داشت قدرت رقابتی ایران افزایش یابد و در نتیجه آثار اجرای اکوتا چنانکه این مطالعه پیش‌بینی کرده است نباشد؟

۳. حتی با فرض صحت نتایج این مطالعه، رقم ۱۸/۵ میلیون دلاری صدمه به ایران و حتی چند برابر آن در نسبت به کل واردات کشور که بیش از چند ده میلیارد دلار است رقم قابل توجهی نیست که به‌خاطر آن چشم‌پوشی از امکانات بالقوه و آتی اکوتا توجیه‌پذیر گردد و نتیجه یک دهه کار و مذاکره که محوریت اصلی آن با وزارت بازرگانی و وزارت امور خارجه بوده است به حال تعلیق درآید. بلکه همان‌طور که مطالعه نیز پیشنهاد کرده است با شناخت آسیب‌ها و امکانات موجود



در موافقت‌نامه باید سعی کرد آسیب‌ها و صدمات به حداقل و منافع و دستاوردها به حداکثر رسانده شود و به هر حال باید همواره به‌خاطر داشت که ورود ایران به بازار رقابتی منطقه و جهان در چهارچوب موافقت‌نامه‌های چندجانبه یکی از عواملی است که به توسعه ایران کمک خواهد کرد.

نتیجه‌گیری

این مقاله در پی سازماندهی و ارزیابی تأملاتی بود که نگارندگان آن همچون بسیاری دیگر از افراد علاقه‌مند و کارشناسان و دست‌اندرکاران امور سازمان‌های منطقه‌ای به‌ویژه سازمان همکاری اقتصادی (اکو)، آنگاه که منابع انسانی و مادی و نیز انرژی تخصیص یافته و آرزوها و اهداف موردنظر از تأسیس این سازمان را مدنظر قرار می‌دهند با آن مواجهند: «آیا اکو واقعاً می‌تواند در توسعه ایران مؤثر باشد؟» برای یافتن پاسخ، این پرسش به سه پرسش جزئی‌تر شکسته شد که محور بخش‌های گوناگون این مقاله قرار گرفت:

الف - ابزارهای موجود در سازمان اکو برای توسعه ایران کدامند؟

ب - آیا راهبرد انتخابی برای توسعه ایران بر نقش و جایگاه بالقوه اکو در توسعه ایران مؤثر است؟

ج - آیا ظرفیت‌های اکو می‌تواند زمینه‌ای برای کمک به تحقق راهبردها و برنامه‌های توسعه ایران فراهم کند؟

پرسش نخست در مقاله‌ای دیگر که پیش از این با عنوان «ابزارها و ظرفیت‌های اکو در مسیر توسعه ایران» ارائه شده بود مورد بررسی قرار گرفت. در آن مقاله وضعیت کلی اقتصادی کشورهای عضو اکو مرور شد تا از این طریق با به تصویر کشیدن ابعاد اقتصاد و بازار منطقه گرایش رو به گسترش آن نشان داده شود. در این میان وقوع بحران اقتصادی جهانی و تأثیرات غیرقابل اجتناب آن بر منطقه اکو به‌عنوان متغیری مداخله‌گر وارد تحلیل شد و بر پیچیدگی آن افزود. اما به هر حال تجزیه و تحلیل‌های به عمل آمده نشان داد که منطقه اکو با پشت‌سر گذاردن بحران اقتصادی فعلی جهان، رشد اقتصادی، درآمد سرانه، تجارت و در نتیجه تجارت درون منطقه‌ای بالاتری را تجربه خواهد کرد و از این حیث به‌طور

نسبی در وضعیت بهتری قرار خواهد گرفت.

در این مقاله موضوع رشد و توسعه اقتصادی ایران محور تأمل قرار گرفت. در نخستین بخش بدون آنکه به نقد و تحلیل نظریه‌های گوناگون و گاه متعارض توسعه ملی کشورمان پردازیم کوشیدیم وجوه مشترک همه دیدگاه‌ها را استخراج کنیم و نشان دهیم حداقل‌هایی وجود دارند که مورد توافق همه این نظریه‌ها هستند. این وجوه اشتراک چنانکه در این مقاله استخراج شد تا آنجا که به بخش خارجی اقتصاد مربوط است، شامل ضرورت خلاصی اقتصاد ایران از اتکای به نفت، ضرورت متنوع‌سازی صادرات ایران و افزایش حجم صادرات غیرنفتی، و نیز ضرورت افزایش و متنوع‌سازی کشورهای مبدأ و مقصد کالاهای وارداتی و صادراتی در حد امکان می‌باشند.

تحقق این اهداف مستلزم افزایش تعامل ایران با اقتصاد جهانی و لازمه تحقق این مهم رقابت‌پذیر شدن کالاهای ایرانی از حیث کیفیت و قیمت خواهد بود. با این همه تعامل ایران با جهان به‌خصوص آنجا که صدور کالاهای غیرنفتی و غیرسستی مورد نظر است با اشکالات فراوانی مواجه است. کالاهای ایرانی هم از حیث قیمت و هم از لحاظ کیفیت اغلب غیررقابتی هستند و به‌خصوص افزایش قیمت نفت و بروز بیماری هلندی در اقتصاد ایران به این کاستی دامن زده است.

فضای سیاسی موجود نیز به نفع توسعه تعامل ایران با اقتصاد جهانی عمل نمی‌کند. تحریم‌های امریکا هنوز اعمال می‌شود، تحریم‌های شورای امنیت نیز بدان افزوده شده و امکان توسعه دامنه و تشدید تحریم‌ها دست‌کم در آینده نزدیک وجود دارد. مسئله ورود ایران به سازمان تجارت جهانی نیز با سختگیری‌ها و اشکال تراشی‌های جدی مواجه است. این واقعیات توجه مضاعف جمهوری اسلامی ایران به فعالیت در بازار منطقه‌ای را ایجاب می‌کند که نه تنها در رقابت برای ورود به بازار جهانی نیست بلکه مرحله‌ای واسطه‌ای و سکویی برای آمادگی به شمار می‌رود.

از سوی دیگر برخورداری از مجموعه‌ای از مزیت‌های نسبی در منطقه اکو واقعیتی غیرقابل انکار است. مشابهت‌های فرهنگی، مذهبی، زبانی، تاریخی و نزدیکی جغرافیایی از جمله منابع این مزیت‌های نسبی‌اند که باید مورد استفاده قرار

گیرند. پرسش مقدر آن است که کدام یک از سازوکارهای اکو و چگونه می‌توانند، در تحقق اهداف حداقلی توسعه‌ای فوق چنانکه برشمردیم به خدمت گرفته شوند؟ در پاسخ به این پرسش دو موافقت‌نامه اصلی اکو، یعنی موافقت‌نامه چهارچوب حمل‌ونقل ترانزیتی و موافقت‌نامه تجاری اکو را مورد تحلیل محتوا قرار دادیم و ظرفیت‌هایی که این دو موافقت‌نامه در راستای توسعه ایران ارائه می‌کنند برجسته نمودیم.

استفاده ایران از ظرفیت‌ها به ایران اجازه می‌دهد که محوریت ترانزیتی خود را در منطقه گسترش داده و با اجرای اکوتا ضمن ایجاد زمینه لازم برای گسترش تجارت ایران با کشورهای منطقه تجربه تجارت چندجانبه را که دارای مزایای فراوانی است و وجه غالب در روابط تجاری جهان امروز می‌باشد تمرین نماید. به همین جهت به نظر ما حتی چنانچه بر اجرایی شدن اکوتا با توجه به نقدهایی که برخی کارشناسان بر این موافقت‌نامه دارند در حال حاضر سود چندانی متصور نباشد، با توجه به روندهای آتی که منتهی به گسترش قابل ملاحظه بازارهای منطقه خواهد شد و نیز به فرض اینکه کالاهای ایرانی نیز به سمت رقابتی شدن میل نمایند، نباید موقعیت و فرصت را از دست داد. باید برای گسترش تجارت در منطقه و جهان آماده شد و امروز از رقابت حداقلی که اکوتا تحمیل می‌نماید روی برنگرداند. در پایان تأکید بر این نکته مناسب است که فارغ از آنکه کدام یک از نظریه‌های رقیب برای توسعه ایران انتخاب شود، از آنجا که تنزل وابستگی به صادرات نفتی، افزایش تنوع مبادی و مقاصد صادراتی و وارداتی و افزایش کم و کیف صادرات غیرنفتی وجه مشترک همه نظریه‌هاست و اکو فرصت مناسبی برای تحقق این اهداف مشترک فراهم می‌آورد، بنابراین این سازمان به هر روی می‌تواند در توسعه ایران نقش مثبتی ایفا نماید. *

یادداشت‌ها

۱. سهراب شهبابی و محمدحسن شیخ الاسلامی، «ابزارها و ظرفیت‌های اکو در مسیر توسعه ایران»، *دوفصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی دانشگاه تهران*، سال سوم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۳۸۹.
۲. به‌عنوان نمونه نگاه کنید به: (لسانی، ۱۳۲۹)، (بهکیش، ۱۳۸۰)، (خلعتبری، ۱۳۷۳)، (نجف‌پور، ۱۳۸۲)، (درخشان، ۱۳۸۱)، (Amuzegar, 1993)، (Bina, 1989)، (Fesharaki, 1985)، (Karshenas, 1990) و (Mahdavy, 1970).
۳. سهم فروش نفت از کل منابع دولت که در سال ۱۳۷۸ معادل ۴۶/۷۱ درصد بود، در چهار سال بعد به ترتیب به ۵۴/۸۸، ۵۸/۶۸، ۷۳/۰۵ و ۷۰/۰۷ درصد افزایش یافت. این در حالی است که مطابق اهداف برنامه سوم، سهم فروش نفت از کل منابع دولت باید با روندی نزولی، به ۴۴/۸۹ درصد در سال پایانی برنامه (۱۳۸۳) می‌رسید. در سال ۱۳۸۳، با وجود کاهش نسبی سهم نفت از کل منابع، ارزش این منابع ۹/۲ درصد رشد یافت که عمده‌ترین دلایل آن، رشد صادرات روزانه نفت (به میزان ۴۰۰/۰۰۰ بشکه)، افزایش قیمت هر بشکه نفت (حدود ۱۰ دلار) و افزایش نرخ ارز (به میزان ۴/۷ درصد) بودند.
۴. این در حالی است که ارزش صادرات نفتی کشور از ۱۷ میلیارد و ۸۹ میلیون دلار در سال ۱۳۷۹ به ۴۸ میلیارد و ۸۲۳ میلیون دلار در سال ۱۳۸۴ افزایش یافت.
۵. برای آگاهی بیشتر نسبت به نظریه‌های مربوط به تأثیر متنوع‌سازی صادرات بر رشد و توسعه ن. ک: (Carrère, Strauss-Kahn & Cadot, 2007).
۶. یکی از مشکلات تجارت در چهارچوب‌های دوجانبه، به‌خصوص زمانی که دولت و بخش دولتی ابتکار آن را به‌دست دارد، آن است که در این چهارچوب‌ها کمتر به رقابتی بودن کالاها و اقتصادی بودن مبادله تأکید می‌شود و لذا همواره خطر بازگشت وجود دارد. در صورتی که تجارت در قالب موافقت‌نامه‌های چندجانبه همواره بیشتر به فاکتورهای اقتصادی و بلندمدت‌تر تکیه دارد و لذا از دوام و قوام بیشتری برخوردار است.
۷. یکی از سازوکارهای تجارت غیرنفتی ایران در سال‌های گذشته کمیسیون‌های مشترک بوده است که همواره در آن سازمان‌ها و نهادهای دولتی نقش فعال و تضمین‌کننده دارند و رنگ و بوی سیاسی آن به مراتب به وجوه اقتصادی آن اولویت دارد و



- بیشتر یک سازوکار دوره جنگ سرد است. نشست‌های کمیسیون‌های مشترک به صورت سالانه و معمولاً به مسئولیت یک وزیر انجام می‌گیرد و نتایج حاصله از توافقات به صورت یک موافقت‌نامه و یا یادداشت تفاهم تنظیم و امضا می‌گردد و شامل مواردی چون اجتناب از اخذ مالیات مضاعف، ارائه ترجیحات تعرفه‌ای، تسهیل روادید و غیره می‌گردد. تعداد کمیسیون‌ها در سال ۱۳۸۶ حدود ۷۲ مورد بود که اغلب با کشورهای افریقایی، آسیایی و بلوک شرق سابق تأسیس شده‌اند. جمهوری اسلامی ایران با تعداد کمی از کشورهای اروپایی و توسعه‌یافته از جمله ایتالیا، اتریش، فنلاند، استرالیا، ایرلند و اسپانیا نیز کمیسیون مشترک دارد که البته اغلب آنها نیز غیرفعال است برای مثال آخرین مورد با اسپانیا در سال ۱۳۷۱، با آلمان ۱۳۸۰ و اتریش ۱۳۸۲ منعقد شده است. براساس گزارش وضعیت کمیسیون‌های مشترک اقتصادی که توسط اداره ستاد هماهنگی و روابط اقتصادی وزارت امور خارجه در مهر ۱۳۸۶ تنظیم شده، علت راکد بودن کمیسیون‌های مشترک عدم تمایل طرف اروپایی بوده است. در سال ۱۳۸۵ برای فعال کردن این کمیسیون‌ها تصمیم گرفته شد و در نتیجه مسئولیت ۱۵ کمیسیون به وزارت امور خارجه و مسئولیت ۱۵ کمیسیون دیگر به وزارت بازرگانی سپرده شد و البته بیشتر کشورهای همسایه و نیز کشورهایی چون قزاقستان، چین، پاکستان و مالزی در زمره کمیسیون‌هایی قرار داشتند که مسئولیت آنها به واسطه اهمیت سیاسی و شاید اولویت ملاحظات سیاسی به وزارت امور خارجه سپرده شد.
۸. سهم این کشور از صادرات کشورمان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۶/۱۰ درصد و به لحاظ واردات ۴۰/۹۴ درصد افزایش یافته است.
۹. سهم چین از واردات کشورمان ۳/۷۶۵/۹۸۳/۰۰۰ دلار به میزان ۸/۸۶ درصد و از کل صادرات ۱/۴۹۲/۰۹۰/۰۰۰ دلار بود. آمارها حاکی از افزایش ۶۵/۰۳ درصدی صادرات ایران به چین در مدت یاد شده است در حالی که واردات ایران از چین ۲۶/۴۷ درصد رشد یافته است.
۱۰. طی این مدت صادرات ایالات متحده آمریکا به ایران با ۲۲۲/۳۸ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۴۱۳/۱۱۶/۰۰۰ دلار افزایش یافته و این کشور از این نظر در رتبه هجدهم قرار دارد. سهم ایالات متحده آمریکا از کل واردات کشورمان در مدت یاد شده ۰/۹۷ درصد بود. کشور انگلستان به لحاظ واردات در رتبه ششم و پس از سوئیس و جمهوری کره جای گرفته است. انگلستان در این مدت ۳ ماهه به میزان ۱/۵۷۸/۸۱۰/۰۰۰ دلار انواع کالا به ایران صادر کرد و ۳/۷۱ درصد از کل ارزش واردات کشورمان را به خود اختصاص داد. همچنین سهم این کشور از واردات ایران نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۲/۳۴ درصد رشد داشته است.
۱۱. نگارندگان از سرکار خانم مژگان گلچین کارشناس سابق مدیریت حمل و نقل سازمان همکاری اقتصادی (اگو) که در نگارش این بخش آنان را یاری نموده، سپاسگزارند.
۱۲. مطابق ماده ۴۳ موافقت‌نامه، اجرایی شدن آن منوط است به گذشت شش ماه از تصویب آن توسط نصف به علاوه یک اعضا به شرط آنکه یکی از کشورهای

- هم‌مرز با دریا در میان این شیش کشور باشد.
۱۳. بحث تأثیرات توسعه صنعت حمل‌ونقل و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بر توسعه اقتصادی بحثی مفصل است که مورد توجه نظریه‌پردازان مباحث توسعه و عملگران این حوزه قرار دارد. این توجه تا آنجاست که بدنه‌ای از نظریه‌های توسعه‌ای، استراتژی بهینه توسعه برای برخی کشورهای در حال توسعه را توسعه مبتنی بر ترانزیت می‌دانند و ابعاد گوناگون این استراتژی و توفیقات و ناکامی‌های اجرای آن در کشورهای مختلف را به تفصیل و دقیقاً مورد بحث قرار داده‌اند.
۱۴. مواد ۱، ۲ و ۳ در خصوص کلیات موافقت‌نامه است.
۱۵. براساس آخرین آمار منتشرشده از سوی سازمان اکو، تجارت درون‌منطقه‌ای اکو حدود ۵/۵ درصد کل تجارت اکو و معادل ۳۰ میلیارد دلار می‌باشد. ن.ک: تارنمای سازمان همکاری اقتصادی (اکو).
16. Framework Agreement on Trade Cooperation, March 6, 2000
17. The 1st Ministerial Meeting of Trade and Commerce Tehran Communiqué, March 6, 2000
۱۸. نگاه کنید به: Dushanbe Declaration 2004, Para 4, Section C.
۱۹. این ضمائم عبارتند از:
ANNEX-I: ECO RULES OF ORIGIN, ANNEX-II: STATE AID, ANNEX-III: PROTECTION OF INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS, ANNEX-IV: ANTI-DUMPING MEASURES.
20. The Draft of Fast Track Approach to ECOTA Annexed to the Report of the 3rd Ministerial Meeting on Commerce/ Foreign Trade, Istanbul July 7, 2005.
21. See: Report of the 15th Council of Ministers, Astana October 1, 2005. Para12.
22. Report of the First Meeting of ECOTA Cooperation Council, Turkey 21-22 May 2008.
23. Report of the 19th Regional Planning Council (RPC) Meeting, Tehran, January 12-14, 2009, Para 13 & 16.
۲۴. به‌عنوان مثال، فصل دوم اکوتا به تمامی موضوعاتی که در هر قرارداد چندجانبه تجاری گنجانیده می‌شود مانند مقررات مربوط به مبدأ، چگونگی پرداخت‌ها، مالکیت معنوی، مشکلات مربوط به موازنه پرداخت‌های خارجی، سیاست‌های ضد دامپینگ، حل و فصل اختلافات و موارد متعدد دیگر پرداخته شده و در موارد لازم پروتکل‌های ضمیمه تدوین و به تصویب رسیده است.
۲۵. ایران اکونومیست در مقاله‌ای در خصوص نجات ایران خودرو خبر از تخصیص اعتباری معادل ده‌هزار میلیارد ریال به این شرکت و طرح پیشنهادهایی از جمله فروش سهام بانک پارسیان و تعطیلی سایت‌های داخلی و خارجی زیان‌ده می‌دهد.

مدیر عامل ایران خودرو در این زمینه اظهار می‌دارد: «راهکار ششم؛ سایت‌های داخلی و خارج را تعطیل می‌کنیم... نیز کارخانه‌های ایران خودرو در ونزوئلا، سوریه، سنگال، آذربایجان، چین، بلاروس، الجزایر و مصر را تهدید کرد اگر برای این شرکت محرز شود تولید آنها غیراقتصادی است درشان را می‌بندد و کارخانه را تعطیل می‌کند.» (ن.ک: ایران اکونومیست، ۱۱ مرداد ۱۳۸۸).



منابع

الف - فارسی

- آخوندی، عباس. ۱۳۷۹. «اقتصاد نفت در عصر جهانی شدن: پیشنهاد یک راهکار منطقه‌ای برای خلیج فارس»، *پژوهشنامه بازرگانی*، تابستان ۱۳۷۹، سال چهارم، شماره ۱۵.
- اکبریان، رضا. ۱۳۸۲. «بررسی وضعیت ژئوپلیتیک ایران در زمینه اقتصاد نفت و گاز»، *پژوهشنامه اقتصادی*، پاییز و زمستان ۱۳۸۲، سال سوم، شماره پیاپی ۱۰ و ۱۱.
- ایران اکونومیست. ۱۱ مرداد ۱۳۸۸. به نشانی اینترنتی: www.iraneconomist.com
- بهکیش، محمدمهدی. ۱۳۸۰. *اقتصاد ایران در بستر جهانی شدن*، تهران: نشرنی.
- بودجه نفتی، اقتصاد نفتی. ۱۳۸۶. قابل دسترسی در تارنمای *ماهنامه اقتصاد ایران* به نشانی اینترنتی www.iraneconomics.net/fa/articles.asp?id=2900
- خبرگزاری مهر. ۱۳۸۶. «وزیر اقتصاد خواستار شد: توسعه فرهنگ تولید برای صادرات»، قابل دسترسی در تارنمای *خبرگزاری مهر* به نشانی اینترنتی: www.mehrnews.ir/NewsPrint.aspx?NewsID=584098
- خلعتبری، فیروزه. ۱۳۷۳. *مبانی اقتصاد نفت*، تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- درخشان، مسعود. ۱۳۸۱. *نگاهی به اقتصاد سیاسی ایران: مسائل اقتصاد ایران و راهکارهای آن*، تهران: دفتر بررسی‌های اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
- سازمان توسعه تجارت ایران. ۱۳۸۸. به نشانی اینترنتی: fa.tpo.ir/documents/document/12019/12878/non-oil-export.aspx
- سایه تورم بر فراز ایران. ۱۳۸۶. سرمایه، شماره ۷۰۱، ۲۶ اسفند ۱۳۸۶.
- سلامتی، مرتضی. ۱۳۸۰. *اشتغال، بازار کار، سیاست‌های اقتصادی*، تهران: مؤسسه کار و تأمین اجتماعی.
- شهابی، سهراب، و شیخ‌الاسلامی محمدحسن. ۱۳۸۶. «آیا می‌توان منتظر موفقیت اکو ماند؟»، *فصلنامه سیاست (مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران)*، سال ۳۷، شماره ۳، پاییز ۱۳۸۶.
- شیخ‌الاسلامی، محمدحسن. ۱۳۸۴. *مناسبات تشنج‌آمیز بین‌المللی و عدم جذب سرمایه‌گذاری خارجی توسط جمهوری اسلامی ایران: ۲۰۰۳-۱۹۹۳*، (پایان‌نامه دکتری)، دانشگاه تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی.

لسانی، ابوالفضل. ۱۳۲۹. *طلای سیاه یا بلای ایران؟* تهران: امیرکبیر.
 مجلس شورای اسلامی. ۱۳۸۷. به نشانی اینترنتی www.majlis.ir
 مجمع تشخیص مصلحت نظام. ۱۳۸۷. به نشانی اینترنتی www.majma.ir
 مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی. ۱۳۸۶. *آثار ترتیبات تجاری ترجیحی در بین
 کشورهای عضو اکو بر توسعه تجارت ایران*، تهران.
 میرزایی کهق، محمد. ۱۳۸۲. *تأثیرات موافقت‌نامه تجاری اکو (اکوتا) بر تجارت
 درون منطقه‌ای سازمان همکاری اقتصادی (اکو)*، (پایان‌نامه کارشناسی ارشد) تهران:
 دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه.
 نجف‌پور، حسین. ۱۳۸۲. «نفت و توسعه صنعتی»، *ماهنامه نفت، گاز و پتروشیمی*، شماره ۲۵.
 وبسایت اکو. به نشانی اینترنتی www.ecosecretariat.org
 وزارت امور اقتصادی و دارایی. ۱۳۸۷. به نشانی اینترنتی www.mefa.gov.ir
 وزارت بازرگانی. ۱۳۸۷. *خلاصه عملکرد وزارت بازرگانی در دولت نهم (از شهریور ۱۳۸۴ تا
 اسفند ۱۳۸۶)*، تهران: انتشارات وزارت بازرگانی.

ب - لاتین

- Amuzegar, Jahangir. 1993. *Iran's Economy under the Islamic Republic*, New York and London, I.B. Tauris.
- Bina, Cyrus. 1989. "Some Controversies in the Development of Rent Theory: The Nature of Oil Rent", *Capital & Class*, No. 39, Winter.
- Brainard, S. L. 1993. "A Simple Theory of Multinational Corporations and Trade with a Trade off between Proximity and Concentration", *NBER Working Paper*, No.4269, February.
- Carrère Céline, Strauss-Kahn Vanessa, Cadot Olivier. 2007. *Export Diversification: What's behind the Hump?*, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Geneva, Switzerland.
- "Economic Cooperation Organization". 2008. *Annual Economic Report*, July.
- Fesharaki, Fereidun. 1985. "Iran's Petroleum Policy: How does the Oil Industry Function in Revolutionary Iran?" in Afshar, H. (ed.), *A Revolution in Turmoil*, Albany, New York: SUNY Press.
- Freinkman, L. Polyakov, E. and C. Revenco. 2004. "Trade Performance and Regional Integration of the CIS Countries", *World Bank Working Paper*, No. 38, Washington DC: World Bank.
- Helpman, E. 1984. "A Simple Theory of International Trade with Multinational Corporations", *Journal of Political Economy*, 92 (3).
- Helpman, E. and Krugman, P. R. 1985. *Market Structure and Foreign Trade*, Cambridge: MIT Press.

- IMF. 2009c. **World Economic and Financial Surveys, Regional Economic Outlook/ Middle East and Central Asia**, Washington DC: IMF.
- IMF. 2009d. **Economic Crisis and Central Asia, IMF Chief Visits Central Asia**, IMF Survey Online, June 12, 2009.
- IMF. 2009e. **IMF to Step up Its Engagement Support in Central Asia**, IMF Survey Online, June 22, 2009.
- Karshenas, Massoud. 1990. **Oil, State, and Industrialization in Iran**, Cambridge: Cambridge University Press.
- Mahdavy, H. 1970. "The Patterns and Problems of Economic Development in Rentier States: the Case of Iran", in Cook, M. A. (ed.), **Studies in the Economic History of the Middle East**, London: Oxford University Press.
- Markusen, J. R. and Venables, A. J. 1998. "Multinational Firms and the New Trade Theory", **Journal of International Economics**, 46.
- Mi-Kyung Kim. 2003. **The Logic of Regionalism: A Comparative Study of Regionalism in Europe and Asia**, PhD Dissertation, Texas A&M University.
- UNCTAD/ WTO/ ITC. 2001. **Economic Cooperation Organization: Statistical Indications for Regional Trade Potential** (working document).
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). 2002. **World Investment Report 2002: Transnational Corporations and Export Competitiveness**. Geneva: United Nations.
- United Nation Development Program. 2005. **Regional Cooperation for Human Development and Human Security in Central Asia**, New York: UNDP.

