

ضرورت تغییر نگاه راهبردی به اقتصاد خلیج فارس

نویسنده:

روزبه پارساپور، مدیرعامل مرکز مطالعات خلیج فارس

سال تحقیق:

فروردین 1399



مرکز مطالعات خلیج فارس

اندیشکده مطالعات راهبردی در حوزه خلیج فارس و خاورمیانه



www.persiangulfstudies.com



[persiangulfstudies](https://www.instagram.com/persiangulfstudies)



[persiangulfstudies](https://www.facebook.com/persiangulfstudies)



fa.m.wikipedia.org/wiki/مرکز_مطالعات_خلیج_فارس

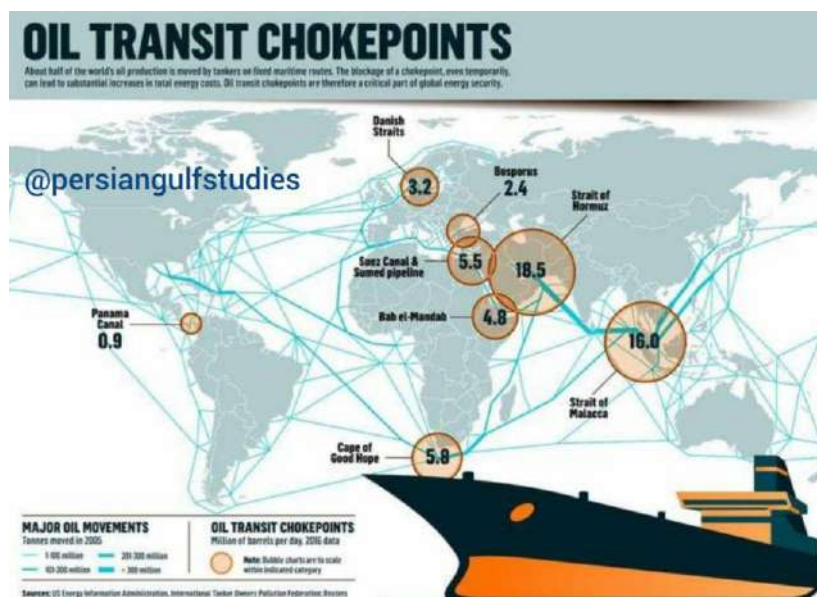


[persiangulfpjsc](https://twitter.com/persiangulfpjsc)



[persiangulfstudies](https://www.persiangulfstudies.com)

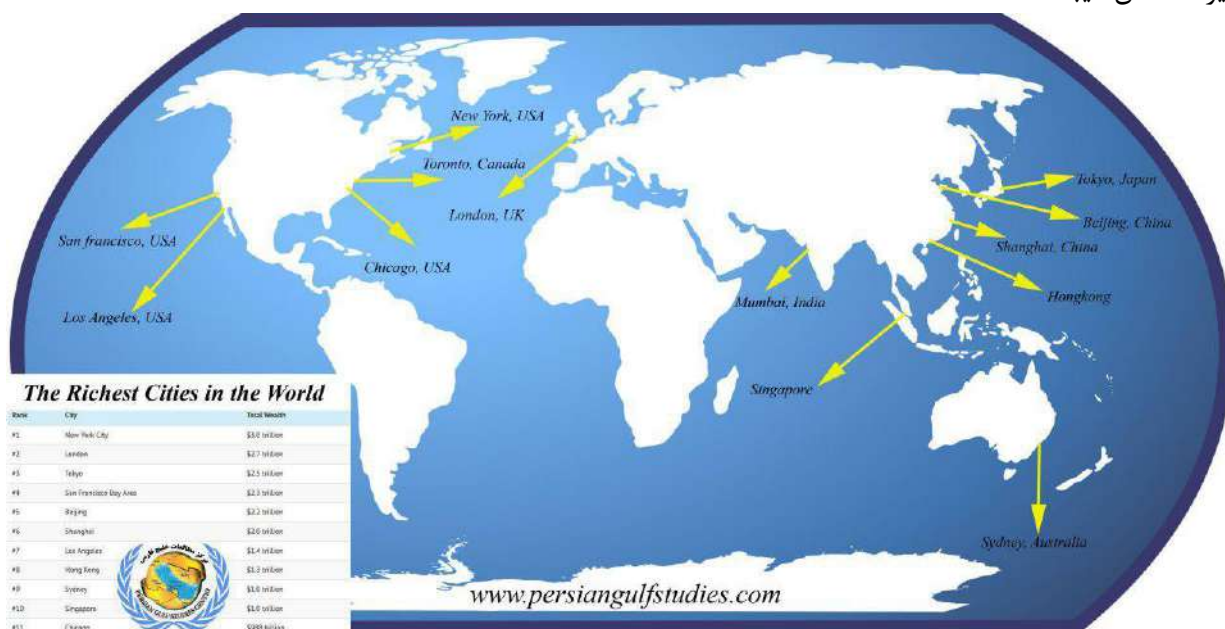
خلیج فارس همواره در تاریخ جهان و منطقه نقش مهم و حساسی داشته است. توجه تمامی حکومت‌های ایران از عهد باستان تاکنون به منطقه خلیج فارس به عنوان یک نقطه ارتباط و تلاقی فرهنگ و تمدن ایرانی با سرزمین‌های دیگر، بر اهمیت اقتصادی و سیاسی این منطقه افزوده است. ارتباطات ساسانیان با آفریقا، هند و شرق دور از این منطقه صورت می‌گرفت. مسلمانان یک پایگاه خود را برای فتح ایران، در خلیج فارس قرار دادند. سپس در سده‌های چهارم هجری به بعد، تجارت از این ناحیه عامل انتشار اسلام در شرق دور شد. به دنبال اکتشافات دریایی، خلیج فارس پایگاه مهم پرتغالی‌ها، هلندی‌ها و سپس انگلیسی‌ها گردید. انگلستان خلیج فارس را مهم‌ترین نقطه عملیات نظامی برای حفظ هند می‌دانست. با کشف نفت اهمیت این منطقه برای قدرتهای استعماری چندین برابر گردید. می‌توان به جرأت گفت که هیچ آبراهی، چه در گذشته و چه در حال به لحاظ اهمیت و موقعیت، از خلیج فارس مهم‌تر نبوده است. به همین دلیل بود که پالمستون Palmerston نخست وزیر وقت بریتانیا و از مغزهای متفکر استعمار در سال 1838 میلادی درباره نگاه توسعه طلبانه انگلیس به خلیج فارس رسماً گفت: ما وظیفه داریم خلیج فارس را زیر سلطه نیروی دریایی بریتانیا درآوریم، به طوری که هیچ قدرتی نتواند با ما به رقابت برخیزد و در این راه باید روشی اتخاذ کنیم که از لحاظ مالی هم برای ما هزینه زیادی نداشته باشد. اسناد و مدارک تاریخ دریانوردی در آبهای جهان نشان می‌دهد که خلیج فارس از زمانهای قدیم حداقل 3000 سال پیش تاکنون مود توجه اقوام و ملت‌های مختلف بوده و همواره به عنوان یکی از با ارزشترین آبراههای تجارتي جهان از آن استفاده شده است. این اهمیت هر چند در طول زمان متفاوت بوده، ولی در واقع، از محدوده معینی خارج نشده است. مهم‌تری اهمیت خلیج فارس موقعیت جغرافیایی خاص آن است که از نظر راهبردی، نظامی و تجارتي در طول تاریخ مورد توجه دولتها و قدرتهای مختلف بوده است و وجود منابع غنی معدنی و غذایی در آبهای آن به این منطقه به ویژه نقش نفت و گاز اهمیّت ویژه بخشیده است.



نقشه مسیرهای استراتژیک صادرات نفت جهان و سهم 18.5٪ تنگه هرمز در مبادلات انرژی جهان 2016

متأسفانه برخلاف آن چیزی که در ایران شاهد آن هستیم و فقیرترین و محروم‌ترین استان‌های ایران همچون سیستان، بلوچستان، بوشهر و خوزستان در کنار دریاها هستند، کشورهای موفق جهان توانسته‌اند از ظرفیت عظیم دریا برای

قدرتمند شدن کل کشور خود بهره ببرند. در ایران متأسفانه مسئولین اجرایی کشور همچنان از حوزه عظیم اقتصادی دریا غفلت میکنند و به پژوهش و تحقیق در حوزه دریا نیز اهمیتی نمیدهند، حتی به توصیه های مکرر اندیشکده های دریایی همچون مرکز مطالعات خلیج فارس که برای توسعه کشور در حوزه دریا تلاش میکند نیز توجهی نمیکنند. از دوران باستان که تمدن های بزرگ جهان در کنار دریاها شکل گرفت تا امروز که ثروتمندترین و آبادترین شهرهای جهان در کنار دریاها هستند بشر توانسته از این ثروت طبیعی بهره ببرد اما در ایران مدیران ضعیف اقتصادی و بی توجهی آنها به مراکز پژوهشی همچنان سدی در راه توسعه اقتصادی کشور هستند. موسسه تحقیقات بازار ثروت جهان نوین با بررسی داده های اقتصادی کل ثروت خصوصی افراد، بر اساس تجزیه و تحلیل تمام دارایی از جمله اموال، پول نقد، سهام و منافع تجاری و... که توسط افراد در شهرهای مختلف جهان جمع آوری شده، و برخلاف معیارهای سنتی که میزان ثروت تولید ناخالص داخلی بوده ثابت کرده است 11 شهر برتر ثروتمند جهان در کنار دریاها هستند که در نقشه جهان زیر مشخص میباشد:



لندن = دریای شمال
 نیویورک = اقیانوس اطلس
 توکیو = دریای چین
 سان فرانسیسکو = اقیانوس آرام
 بیجین = دریای چین جنوبی
 شانگهای = دریای چین جنوبی
 لس آنجلس = اقیانوس آرام
 هنگ کنگ = دریای چین
 سیدنی = دریای تاسمان (اقیانوس آرام)
 سنگاپور = دریای جاوه (اقیانوس آرام)
 شیکاگو = خلیج سنت لورنس
 بمبئی = اقیانوس هند

گفتنی است واگرایی سیاسی در خلیج فارس، تبدیل به یک گفتمان غالب در منطقه شده است که اگر تلاشی از طرف کشورهای منطقه برای رفع این واگرایی و ترمیم همگرایی صورت نگیرد بیم آن می رود که کشورهای ذینفع حاشیه جنوبی آن برای پیشبرد هدف های اقتصادی خود گزینه های دیگری به قیمت هزینه های گزاف منهای خلیج فارس و تنگه هرمز را جست و جو کنند. چون هنوز بسیاری از دولت ها بر پایه سیاست استعمارگران برنامه های خود را تنظیم می کنند که همیشه در فرمول هزینه -فرصت، راه هایی کم هزینه تر و با سرعت دستیابی بیشتر را پیگیری کرده اند. همانطور که در سالهای اخیر امارات متحده عربی و عربستان تلاش های گسترده ای را داشتند تا برای کاستن از وزن ژئوپولیتیکی و اقتصادی ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز، مسیرهای متعدد خط لوله نفتی را از مسیر زمینی به خارج از خلیج فارس طراحی و بسازند. مهم ترین گام امارات متحده عربی برای کاستن اهمیت خلیج فارس و تنگه هرمز، مسیر صادراتی جدید نفت خام امارات/ست که از طریق خط لوله ابوظبی به طول حدود ۳۸۰ کیلومتر کشیده شده و نفت خام امارات را از جنوب غربی ابوظبی به شهر الفجیره در غرب خلیج عمان ارسال می نماید و از این طریق مسیر تنگه هرمز را دور می زند. گفتنی است که ظرفیت اسمی آن ۱,۸ میلیون بشکه در روز میباشد. همچنین در شهر الفجیره، دومین پایانه صادراتی نفت خام و فرآورده های نفتی را شاهد هستیم و پیش بینی می شود با توجه به طرح های توسعه ای در این پایانه، تا سال ۲۰۲۰ ظرفیت ذخیره سازی آن به حدود ۸۸ میلیون بشکه در روز افزایش یابد و زیر کوه های امارت فجیره مکانهایی برای ذخیره سازی تعبیه گردد.

امارات عربی متحده و عربستان سعودی از سال ۲۰۰۷ میلادی طرح های متعددی را برای انتقال نفت از طریق خط لوله با هدف دور زدن تنگه هرمز و کاهش قدرت ژئوپولیتیک ایران در خلیج فارس تهیه کردند که در سال ۲۰۱۲ بخشی از آن ها اجرایی شد. بر این اساس در حال حاضر این دو کشور دارای 3 خط لوله فعال برای انتقال حدود ۶,۶ میلیون بشکه نفت در روز هستند. ظرفیت خالی این خط لوله ها حدود ۴ میلیون بشکه اعلام شده است. البته عربستان سعودی خط لوله غیرفعالی نیز در اختیار دارد که از خاک عراق عبور می کند ولی پس از حمله عراق به کویت از مدار بهره برداری خارج شده است. همچنین در سال ۲۰۱۲ میلادی مطالعه فنی و اجرایی احداث خط لوله ای با ظرفیت انتقال ۱۱ میلیون بشکه نفت در روز توسط یک تیم مشاور آمریکایی انجام شده و مراحل اجرایی آن کلید خورده ولی تاکنون عربستان اطلاعاتی از سرنوشت نهایی این طرح منتشر نکرده است. این خط لوله به عربستان امکان می دهد که افزون بر نفت خود، تولیدات کویت و قطر را نیز صادر کند. با این حال توان بالفعل عربستان در استفاده از این دو خط لوله مشخص نیست و از دسترس رسانه ها دور مانده است. قرار است امارات 75 درصد از نفت صادراتی خود را از طریق خط لوله 360 کیلومتری فجیره صادر کند و با این کار وابستگی این کشور به عبور محموله های نفتی اش از تنگه هرمز را به شدت کاهش دهد. اجرای این پروژه از سال 2008 از سوی دولت امارات به یک پیمانکار چینی واگذار شد. ظرفیت انتقال این خط لوله روزانه 1.8 میلیون بشکه در روز است و وزیر نفت امارات معتقد است این خط لوله برای کشورش اهمیتی بسیار استراتژیک دارد. کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس در سال های گذشته و همزمان با مطرح شدن احتمال انسداد تنگه هرمز تلاش کرده اند تا با ایجاد خطوط لوله ای مختلف از وابستگی خود به عبور نفتکش هایشان از این تنگه بکاهند. دولت عربستان نیز با راه اندازی یک خط لوله نفتی قدیمی خود به دریای سرخ امکان صادرات روزانه یک

میلیون و ششصد هزار بشکه نفت خود را از طریق این خط لوله احیا کرده است. خط لوله شرق-غرب یا پترولیان عربستان که نفت را از استان شرقی عربستان سعودی به بندر یونبو در دریای سرخ حمل می کند ظرفیت نامی حدود 4.5 میلیون بشکه در روز دارد اما در حال حاضر تنها 1.9 میلیون بشکه در روز حمل میکند. این مسیری است که برای بازارهای اروپایی قابل قبول است، اما مسیری طولانی و پر هزینه برای عربستان سعودی برای عرضه بازارهای بزرگ آسیایی به شرق است. پیشنهاد ایالات متحده برای افزایش ظرفیت این خط به 11 میلیون بشکه در روز افزایش یافته است. این نه تنها تمام نیازهای صادرات نفت خام عربستان را برآورده می کند، بلکه به اندازه کافی برای رسیدگی به همه کویت و قطر نیز به سر می برد. لذا باتوجه به خطوط لوله ای عربستان و امارات برای صادرات نفت برخی معتقدند نتیجه بسته شدن تنگه هرمز بازار جهانی نفت حداکثر با کمبود ۱۳،۵ درصدی مواجه خواهد کرد و تاثیر منفی بر صادرات گاز قطر نیز خواهد گذاشت که از دوستان ایران میباشد. همچنین تجارت کالاهای غیرنفتی میان کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر کشورهای جهان که اکنون از تنگه هرمز عبور میکند، در صورت بحرانی شدن شرایط تنگه هرمز میتواند بصورت زمینی به آبهای آزاد منتقل شود.



همچنین در راستای سیاست کاهش حوزه نفوذ سیاسی و اقتصادی ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز، رژیم صهیونیستی نیز با همکاری عربستان و امارات برای تغییرات در ژئواکونومیک و انتقال انرژی در منطقه غرب آسیا برنامه هایی تدوین کرده است. «اسرائیل کاتز» وزیر اطلاعات و حمل و نقل اسرائیل به تازگی از بررسی طرح مشترک عربستان، اسرائیل و امارات برای ساخت و توسعه خط آهن مشترک جهت توسعه روابط تجاری منطقه ای و فرامنطقه ای مثلث تل آویو - ریاض - ابوظبی و صادرات انرژی خبر داده است. این خط آهن از حیفا آغاز می شود و به بیسان میرسد و از بیسان به پل شیخ حسین گذرگاه زمینی میان اردن و سرزمین های اشغالی میرسد پس از آن اردن باید این خط آهن را از اردن و المفرق ادامه داده تا به مرزهای عربستان برسد. با اتصال این خط به شبکه ریلی عربستان، دیگر کشورهای عربی از جمله امارات و بحرین نیز به این محور وصل خواهند شد. اسرائیل می خواهد از این طریق نشان دهد که خطوط راه آهن از حیفا تا حاشیه خلیج فارس به عنوان راه آسانتری برای حمل و نقل و انتقال کالا از اروپا به خاورمیانه قابل استفاده خواهد بود و دیگر نیازی به تردد از مسیر تحت کنترل ایران نیست. بدیهی است که محمدبن سلمان برای اجرای سند ۲۰۳۰ نیازمند خروج از اقتصاد نفتی و روی آوردن به سمت افزایش درآمدهای ناخالص ملی از جمله تجاری سازی عربستان است. این همان طرحی است که شیخ زاید حاکم دومی سالها پیش برای ایجاد نوسازی اقتصادی در این جزیره کوچک از

امارات در پیش گرفت. لذا توسعه روابط تجاری عربستان با اروپا از یک سو و کشورهای منطقه از سوی دیگر میتواند این کشور را به هاب لجستیکی منطقه بدل کند. یکی از بهترین گزینه های پیش روی ریاض برای توسعه این روابط توسعه خطوط ریلی خود به سمت اروپا و توانایی اتصال به جنوب قاره سبز از طریق دریای مدیترانه است. با محاسبه مسیر ریلی پیشنهادی اسرائیل به نتیجه ای نسبتا شگفت انگیز میرسیم و آن اینکه از بندر حیفا تا امارات تقریبا حدود ۲۶۰۰ کیلومتر و تا بحرین نیز حدود ۲۳۲۰ کیلومتر خواهد بود. البته با توجه به اینکه نباید سوبسیدهای نفتی سعودی، امارات و بحرین برای تقویت این مسیر و پایین آوردن هزینه ها را نادیده گرفت. با این حساب عربستان سعودی ممکن است از اقتصاد نفتی به هاب لجستیکی و ترانزیتی در منطقه میان خاورمیانه و اروپا بدل خواهد شد. وجود مسیری امن، ارزان قیمت و به دور از تنش های سیاسی منطقه ای با ایران می تواند اهمیتی ویژه برای مسیر ریلی یاد شده ایجاد کند. با نگاهی به نقشه مسیر ریلی تعریف شده از سوی کاتز به این نتیجه خواهیم رسید که جدا از درآمدزا بودن مسیر ریلی یاد شده، هدف عمده دیگر مسیر کاهش اهمیت استراتژیک تنگه هرمز و حذف نفوذ ژئوپولیتیک ایران و همچنین تضعیف مسیر ترانزیتی ترکیه خواهد بود. بدون شک کالاهای جا به جا شده از طریق دریایی به مقصد دوبی و یا نفتکش های کشورهای نفتی حاشیه خلیج فارس از جمله کویت، عربستان، بحرین و قطر می بایست از طریق تنگه هرمز عبور کند. از آنجاکه این تنگه به طور کامل در کنترل ایران بوده، رقبای منطقه ای این کشور مانند عربستان و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس به دنبال ایجاد راه های متعددی برای دور زدن این تنگه هستند و اکنون به نظر میرسد با توجه به تلاش برای عادی سازی روابط میان کشورهای عربی و اسرائیل و در صورت راه اندازی این خط ریلی، در آینده تا حد زیادی از اهمیت استراتژیک تنگه هرمز کاسته خواهد شد. حتی بر همین مبنا، امارات متحده عربی می تواند برای متصل سازی عربستان و دیگر کشورهای مسیر به آبهای آزاد آن هم بدون نیاز به تنگه هرمز، کالاهای و نفت تجاری خود را از طریق بندر «فجیره» واقع در شمال شرقی این کشور استفاده کند که البته در آبهای دریای عمان و پشت تنگه هرمز قرار دارد.

یکی از اهداف راه اندازی این مسیر ریلی انجام صادرات نفتی عربستان و دیگر کشورهای نفتی حاشیه خلیج فارس به اروپا و حتی آمریکا آن هم بدون وجود مانعی مانند تنگه هرمز بر سر راهشان است. با عملیاتی شدن پیشنهاد ساخت خط ریلی مذکور از سوی اسرائیل نه تنها این نگرانی بر طرف خواهد شد، بلکه شرایط اتصال کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به یکی از مدرن ترین بنادر خاورمیانه یعنی بندر حیفا در اسرائیل و در حاشیه مدیترانه صورت خواهد گرفت و این تنها ایران است که متضرر خواهد شد و حوزه نفوذ و اهمیت راهبردی انرژی خود را از دست خواهد داد. بر اساس اطلاعات درج شده در وب سایت رسمی بندر حیفا، حجم مبادلاتی این بندر در روز به ۱۱ هزار TEU معادل رقمی بیش از ۴ میلیون تن در سال میرسد. این بندر در زمینی به مساحت ۷۰۰ هزار متر مربع ساخته شده و مجهز به ۷ ترمینال است. لازم به ذکر است که بر اساس آمار منتشر شده از این بندر در سال ۲۰۱۳، ۱۱ درصد از حجم کالای مبادله شده در این بندر را نفت تشکیل می دهد. این درحالیست که این آمار متعلق به بیش از ۵ سال پیش بوده است. آنچه مسلم است اینکه میزان نفت مبادله شده در این بندر در صورت راه اندازی خط ریلی مذکور به رقمی بسیار چشمگیر افزایش خواهد یافت. با این حساب در صورت اجرایی شدن طرح مذکور، عربستان سعودی و کشورهای حاشیه خلیج فارس قادر به اتصال دریایی به تمامی نقاط اروپا بدون نیاز به مسیر ترانزیتی ایران، عراق و سوریه یا ترکیه خواهند بود. در خصوص رقابت در زمینه تجارت بین الملل با ترکیه نیز باید یادآور شویم که در صورت راه اندازی این مسیر، کریدور باد ابریشم ترکیه (The Silk Wind) که پیشتر رقیبی جدی برای راه ابریشم ایران به حساب می آمد نیز به دلیل پرهزینه و صعب العبور بودن مسیر عبوری از دریای خزر و مناطق سردسیر در قزاقستان، جذابیت خود را تا حد زیادی از دست

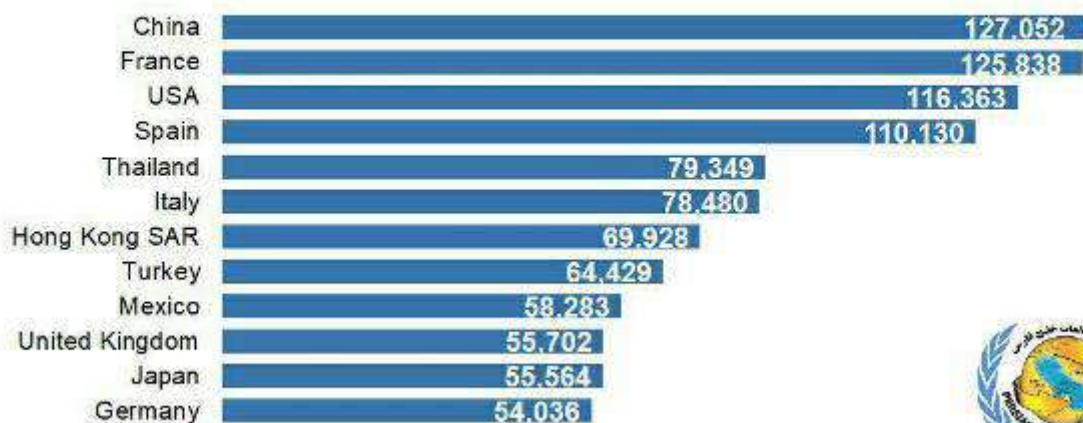
خواهد داد. چراکه مسیر اقیانوس هند، خلیج عمان، عربستان، اردن، اسرائیل، مدیترانه و اروپا به طور کامل در آبهای گرم قرار داشته و امکان بهره برداری از آن در تمامی فصول سال امکانپذیر می باشد.

اما در این میان ایران هنوز نتوانسته از ظرفیت عظیم خلیج فارس برای حداقل توسعه سواحل جنوبی خود بهره لازم را ببرد. حتی در صنعت گردشگری خلیج فارس نیز ایران ناکام مانده و پتانسیل دریامحور که باعث توسعه و پیشرفت بسیاری از کشورهای جهان شده است بلا استفاده مانده است. صنعت گردشگری در چهارپنجم کشورهای جهان، یعنی در بیش از 150 کشور، یکی از 5 منبع اصلی کسب ارز خارجی است و در بیش از 80 کشور، رتبه اول را به خود اختصاص می دهد. در این میان کشورهای در حال توسعه نیز از مزایای این صنعت بی نصیب نمانده اند، چنان که در اکثریت قاطع کشورهای در حال توسعه، گردشگری یکی از منابع اصلی درآمد و در یک سوم کشورهای فقیر عمده ترین منبع درآمد بوده است که البته ترکیه در این مسئله رتبه برتر جهانی را (با 38 میلیون گردشگر در سال) به خود اختصاص داده است. توسعه صنعت گردشگری برای کشورهای در حال توسعه که با معضلاتی چون نرخ بالای بیکاری، چهره بین المللی مخدوش، محدودیت منابع ارزی و اقتصاد تک محصولی عمده نفتی مواجهند، از اهمیت فراوانی برخوردار است. ایران در زمره 10 کشور برتر با ظرفیت عظیم میراث تاریخی و طبیعی جهان محسوب می شود که متأسفانه علیرغم وجود میلیون ها نفر بیکار، از این پتانسیل بالا در جهت توسعه صنعت گردشگری، رشد اقتصادی و اشتغالزایی استفاده نکرده است. علیرغم اینکه ایران امتیازات بسیاری از نظر تنوع آب و هوایی، بیش از 25 جزیره مسکونی و غیرمسکونی در خلیج فارس، جاذبه های متعدد طبیعی، تاریخ و تمدنی باستانی و اماکن دینی مختلف (اسلامی، زرتشتی، یهودی و مسیحی) دارد و دارای 23 سایت مهم تاریخی ثبت شده در سازمان یونسکو است، اما سهم ایران از عایدی های صنعت گردشگری جهان بسیار ناچیز و در حدود 1٪ می باشد. همچنین با تحریم های ایالات متحده علیه ایران و منابع ارزی محدود ورودی به کشور، گردشگری و واردات ارز کمک بزرگی به اقتصاد کشور، درآمدزایی و کاهش نرخ بیکاری میکند. بر اساس گزارش سازمان جهانی گردشگری، ایران رتبه دهم در دارا بودن جاذبه های باستانی و تاریخی و رتبه پنجم در جاذبه های طبیعی جهان دارد، اما رتبه فعلی گردشگری ایران در حال حاضر بیش از 48 جهان است، یعنی با احتساب عبور گردشگر از مرزهای ایران تنها حدود 4.9 میلیون نفر گردشگر در سال به ایران سفر میکنند که این نشان از ضعف شدید مدیریتی ما در این صنعت می باشد. آمار دولتی ایران با اغراق نشان میدهد که گردشگری فعلی ایران سهمی حدود 6٪ از تولید ناخالص ملی و 0.5٪ از اشتغال را به عهده دارد اما پژوهشگران اروپایی همچون کریستوفر هیوت این میزان را بسیار کمتر و در حدود 2.5٪ از تولید ناخالص داخلی ایران میدانند که سهمی بسیار ناچیز است. بیشتر گردشگران وارد شده به ایران از 2 کشور عراق و جمهوری آذربایجان هستند که عموماً برای زیارت و یا درمان به ایران سفر میکنند و چنانچه فقط گردشگرانی که در هتل های ایران برای سیاحت اقامت میکنند را محاسبه کنیم رقم بسیار ناچیزی خواهد شد. سیاست های اتخاذ شده فعلی ایران در صنعت گردشگری نیز نشان میدهد چشم انداز مثبتی برای توسعه و رشد صنعت گردشگری وجود ندارد. درحالیکه دنیا در حال رقابت شدیدی در صنعت گردشگری است. به باور نشریه گاردین چین تا سال 2030 رتبه نخست جذب گردشگر در جهان را به خود اختصاص خواهد داد و به برترین اقتصاد جهان تبدیل خواهد شد. تحقیقات نشان می دهند که تا سال 2030، کشور چین بیشترین شمار گردشگران داخلی و هم خارجی را جذب خواهد کرد و جای فرانسه که اکنون رتبه اول جذب گردشگر در جهان است را خواهد گرفت. چین با دو عامل گردشگری و صادرات در حال کنار زدن ایالات متحده آمریکا از مقام قدرت برتر اقتصاد جهان است.

<https://www.theguardian.com/travel/2018/nov/06/china-will-be-the-worlds-most->

These will be the world's biggest tourist destinations in 2030

Number of estimated arrivals in 000s, based on the Megatrends Shaping the Future of Travel report



Source: Euromonitor International



نمودار بزرگترین مقاصد گردشگری جهان تا سال ۲۰۳۰ از نگاه سازمان جهانی اقتصاد

در حقیقت رشد اقتصادی ناپایدار و کم کیفیت دهه هشتاد ایران بر خلاف آن چه در همه اقتصادهای با رشد سریع تجربه شده، ناشی از رشد و صادرات تولیدات صنعتی (با ارزش افزوده بالا و متکی به نیروی کار) نیست. در ربع قرن گذشته برندگان مهم و اصلی تحولات اقتصادی جهان، به ترتیب کشورهای چین (با ۷۳۱ درصد رشد سرانه حقیقی اقتصادی)، ویتنام (۲۵۸ درصد)، هند (۲۰۷ درصد)، سریلانکا (۱۸۸ درصد) کره جنوبی (۱۷۸ درصد)، مالزی (۱۳۴ درصد)، بنگلادش (۱۳۱ درصد) و تایلند (۱۲۶ درصد) به شمار می روند. رشد اقتصادی همه این کشورها ناشی از رشد بالای تولید و صادرات صنعتی و افزایش سهم بخش صنعت از اقتصاد است. باید تاکید شود بر خلاف ایران که تولید و صادرات مواد خام و اولیه صنعتی با تکیه بر مزیت‌های رانتی و با اشتغالزایی پایین توسعه سریعی یافته، تولید و صادرات صنعتی این کشورها با تکیه بر نیروی کار داخلی و مزیت‌های رقابتی رشد داشته است. مهمترین خطای راهبردی و توسعه ای دولت‌های نهم و دهم این بود که به جای حمایت از توسعه صنایع پایین دستی بخش خصوصی واقعی (ایجادکننده اشتغال و درآمد ملی)، در جهت گسترش صنایع بزرگ دولتی و شبه خصوصی مانند پتروشیمی، فولاد، خودرو و سیمان اقدام شد. در طی سالهای ۱۳۹۰-۱۳۸۴، تولید پتروشیمی ۱۷۱ درصد، سیمان ۱۰۴ درصد، خودرو ۶۸ درصد و فولاد ۴۷ درصد افزایش یافت. در همین حال میزان صادرات پتروشیمی ۵۵۳ درصد، سیمان ۸۹۰ درصد، سنگ آهن ۶۷۰ درصد، فلزات اساسی ۷۰ درصد و در مجموع صادرات مواد خام و اولیه صنعتی بیش از ۳۰۰ درصد رشد داشت. این سرعت بالای رشد، بدون اعطاء گسترده و وسیع رانت انرژی و دیگر انواع رانتها به هیچ عنوان ممکن نمی شد. نکته کلیدی این است که با وجود

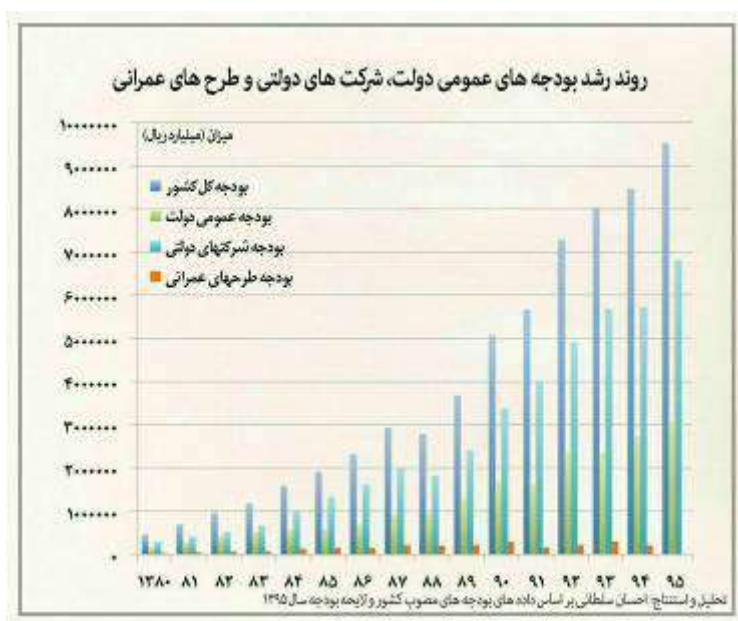
رشد سریع صنایع بزرگ، صنایع کوچک و متوسط تضعیف و تهدید شدند، به صورتی که در مجموع دهه هشتاد در حدود ۷۰ درصد سرمایه گذاری صنعتی کشور معطوف صنایع بزرگ و انرژی بر شد که در مقابل در حدود ۳۰ درصد از ایجاد اشتغال صنعتی سهم داشتند.

در دولت یازدهم که تحت عنوان تغییر و تحول بر سر کار آمد و همچنین دولت دوازدهم، متأسفانه همان دوره‌های باطل و ساختار رانتهی اقتصادی سابق، اما با شدت و حدت هر چه بیشتر تعقیب می شود. در این دولتها همچنان توسعه و حمایت از صنایع و بخشهای اقتصادی رانتهی (استخراج نفت و گاز و معادن و تولید فولاد و پتروشیمی و خودرو با تکیه بر بسته رانت ها) تحت کنترل/مدیریت/مالکیت تکنوکراتهای دولتی/رانتهی استمرار دارد. آن چه که به عنوان رشد اقتصادی دورقمی و بالا در سال 95 و 96 با افتخار از آن نام برده میشد... در اصل یک رشد اقتصادی غیرفراگیر و سطحی متکی به رانت منابع و فروش ثروتهای ملی ایران است که بیش از ۹۰ درصد از جامعه فعالان اقتصادی و مردم را در بر نمی گیرد و فاقد ارزش و تاثیر در زندگی روزمره مردم است. روندها و عملکردهای رانتهی اقتصاد ایران که فقط منافع گروه قلیلی را تامین می کند، مهمترین عامل رشد اقتصادی غیرفراگیر، کم کیفیت و پایین، تعمیق رکود، بیکاری گسترده، افزایش فقر و نابرابری اجتماعی وضعیت اقتصادی کشور بود که آن هم در سال 97 و 98 متوقف و رشد منفی را طی کرده و خواهد کرد. بطوریکه صندوق بین‌المللی پول IMF رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۹ را منفی ۳٫۶٪ پیش بینی کرده است. این صندوق رشد اقتصادی ایران برای سال 2018 را منفی ۱٫۵٪ دانسته و برای سال ۲۰۱۹ میلادی را منفی ۳٫۶٪ پیش بینی کرده است. همچنین نرخ تورم در سال 2018 را ۲۹٫۶٪ اعلام کرد و برای سال 2019 تورم ایران را بالای 40٪ پیش بینی کرده است. این صندوق علت سیر نزولی اقتصاد ایران را وابستگی به نفت و کاهش فروش آن دانسته است.

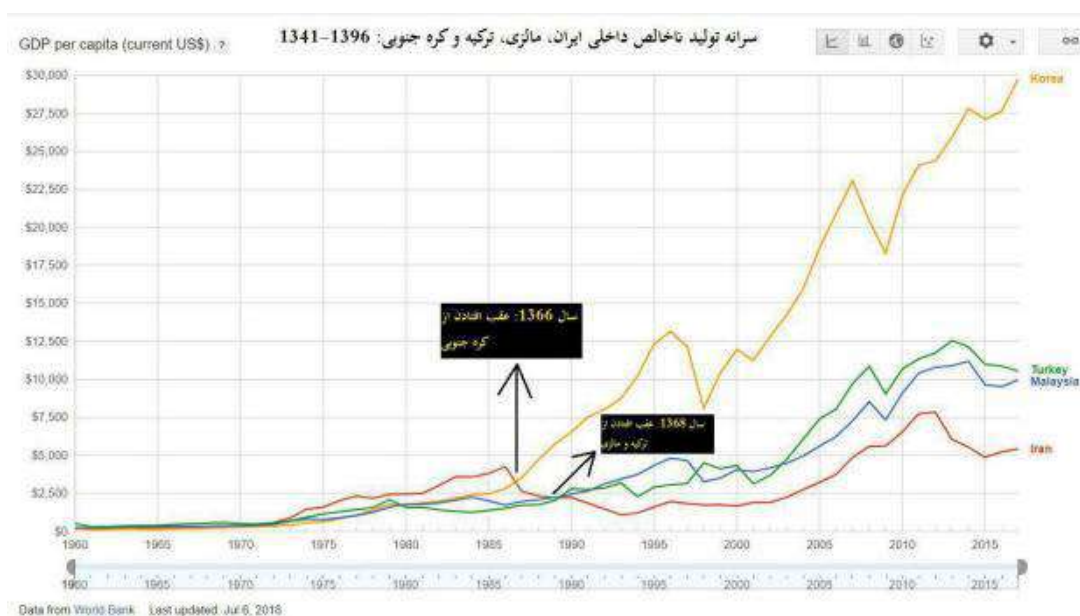
<https://www.albawaba.com/business/imf-forecasts-irans-economy-shrink-36-percent-2019-due-us-sanctions-1197622>

آنچه تصور میگردد ۱۰ منشاء اصلی فعالیتهای ناسالم اقتصادی در ایران که باید اصلاح شود ولی اقدام جدی هم برای رفع آن صورت نمیگیرد به شرح زیر است:

- عدم شفافیت بخش عمومی
- موانع تجاری
- سیستم دونرخی و سرکوب نرخ ارز
- بوروکراسی ناکارآمد و فرسایشی
- سیاستهای مبتنی بر توزیع رانت
- ضعف سیستمهای کنترل و تطبیق
- ضعف نظارتها
- تعارض منافع در سیاستگذاریها
- گستردگی بخش عمومی غیردولتی
- بیکاری بالا و دستمزدهای پایین



یکی از مشکلات اقتصاد ایران از سال های ۸۰ تا ۹۵ بودجه وسیع دولتها به جای بودجه عمرانی کشور است. در حقیقت رشد نجومی بودجه عمومی دولت و شرکت های دولتی در مقابل بودجه اندک عمرانی کشور، وضعیت اقتصادی ایران را وخیم تر کرده است.



مقایسه سرانه تولید ناخالص داخلی ایران با کشورهای مالزی، ترکیه و کره جنوبی نشان می دهد که ایران علیرغم ظرفیت های بالای جمعیتی برای تولید و صادرات، موقعیت خاص و استراتژیک جغرافیایی و هزاران اثر قابل توجه طبیعی و تاریخی برای جذب گردشگر خارجی متأسفانه از این ظرفیتها استفاده بهینه نکرده و از کشورهای فوق فاصله گرفته و عقب افتاده است. سال ۱۳۶۷ کره جنوبی از ایران سبقت می گیرد و سال ۱۳۶۸ ترکیه و مالزی ایران را از نظر اقتصادی به سرعت جا می گذارند. اگر ایران کشوری عادی در گوشه ای دورافتاده از جهان با جمعیت اندک بود، این نوع مدیریت اقتصادی کشور قابل قبول بود. اما مدیران اقتصادی ایران نتوانسته اند از ظرفیت های بالای کشور استفاده کنند و برای

مردم تولید شغل کنند. نتیجه این میشود که بسیاری از شاغلین ایران یا کارمند ادارات دولتی با راندمان بسیار پایین هستند، یا مشغول مشاغل کاذب و میلیون ها نفر هم بیکار... هستند. قابل ذکر است اتریش با جمعیت اندک ۸,۵ میلیونی (نیمی از جمعیت تهران) بر اساس تولید ناخالص داخلی دوازدهمین کشور ثروتمند جهان است.



نمودار فوق سهم اندک ایران از اقتصاد جهان را نشان میدهد. رموسه HowMuch نشان داده ایران ۸۰ میلیون نفری با ۰.۵۷٪ هم سطح با امارات ۷ میلیون نفری با ۰.۵٪ سهم از اقتصاد جهان (براساس تولید ناخالص ملی) را به خود اختصاص داده اند که این رقمی بسیار ناچیز برای کشوری همچون ایران با دارا بودن سه دریای مهم و استراتژیک همچون خلیج فارس، کاسپین و دریای عمان است.



برای پی بردن به اقتصاد کوچک ایران به نسبت ظرفیت جغرافیایی، اقتصادی و منابع طبیعی باید تولید ناخالص ملی

سنگاپور با وسعت نصف جزیره قشم و جمعیت 5 میلیون نفری 325 میلیارد دلاری را با ایران با دهها برابر وسعت و جمعیت 80 میلیون نفری و تولید ناخالص داخلی 440 میلیارد دلاری مقایسه کنیم!

World Economic Forum @wef · Aug 22
Three scenarios for the future of #geopolitics wef.ch/2MPQdtV

Emerging markets will dominate the world's top 10 economies in 2050 (GDP at PPPs)

www.persiangulfstudies.com

	2016	2050	
China	1	1	China
US	2	2	India
India	3	3	US
Japan	4	4	Indonesia
Germany	5	5	Brazil
Russia	6	6	Russia
Brazil	7	7	Mexico
Indonesia	8	8	Japan
UK	9	9	Germany

4 82 115

سازمان جهانی اقتصاد پیش بینی کرده است که تا سال 2050 کشورهای زیر اقتصاد جهان را به کنترل خود در خواهند آورد: 1- چین 2- هند 3- آمریکا 4- اندونزی 5- برزیل 6- روسیه 7- مکزیک 8- ژاپن

عوامل همگرا و واگرا به صورت بالفعل و به صورت بالقوه در منطقه خلیج فارس وجود دارند، اما تشدید و تقویت عوامل واگرا که مطلوب قدرتهای بزرگ جهانی است هزینه های هنگفتی را بر جوامع منطقه به ویژه ایران تحمیل کرده است. سه جنگ بزرگ در خلیج فارس تخریب محیط زیست و اثرات زیانبار آن بر ساکنان این منطقه ترس و بیم از آینده بحران ها و تنش های پیش بینی نشده سیاسی و اجتماعی، فقدان مشروعیت حکومتها، مسابقه تسلیحاتی و هزینه های گزاف آن، همه و همه میتواند به عاملی برای پیشرفت، شکوفایی، سلامت، امنیت، ثبات اجتماعی، کاهش بیکاری، اقتدار منطقه، مصرف ثروتهای منطقه برای مردم منطقه، گسترش آموزش، جلوگیری از دخالت نیروهای فرامنطقه ای، غلبه بر اختلافات، ایجاد بازار منطقه ای، خودکفایی منطقه ای و شکوفایی علمی و فرهنگی منطقه، کاهش آلودگی محیط زیست و احترام به اقلیتهای مذهبی و قومی تبدیل شود. همچنین در حوزه صادرات خلیج فارس امروز شایسته کشوری همچون ایران نیست که بجای وارد کردن یا ساخت تکنولوژی صیدماهی از آبهای عمیق به روش ترال به کشوری همچون چین مجوز بدهد تا از خلیج فارس میلیون ها تن ماهی و منابع دریایی صید و در حقیقت غارت کند و آن اندک درآمد صیادان ایرانی که از آبهای خلیج فارس روزی خود را بدست میاورند را نیز از آنها بگیرد! یا نمونه بدتر آن خاک سرزمینی کشور را به بهانه خاک کشاورزی یا گلخانه ای به کشورهای عربی صادر نماید! این عمق فاجعه است که بجای استفاده از تولید،

سازندگی و بالندگی و صادرات کالای ایرانی به کشورهای دیگر خاک سرزمینی یا خاک سرخ جزیره هرمز را صادر کنیم و به چینی جواز غارت منابع طبیعی دریای خودمان را بدهیم! باتوجه به ظرفیت عظیم دریایی خلیج فارس مدیران و تصمیم گیران کلان کشور باید یک انقلاب فکری و مدیریتی در حوزه دریا انجام دهند، چه در حوزه گردشگری دریایی چه در حوزه ساخت کارخانجات و صادرات کالای ایرانی به منطقه و چه در حوزه ساخت صنایع عظیم دریایی با کمک گرفتن از تکنولوژی های پیشرفته کشورهای دوست و بهره گیری از پتانسیل نخبگان جوان و متخصصینی که بسیاری از آنها در امورات غیر مرتبط مشغول به کار هستند.