

گفتگوی «ایران» با اکبر ولی زاده، استاد دانشگاه به بهانه نشست اخیر وزرای خارجه اکو

نسخه بهره‌برداری اقتصادی ایران از ظرفیت اکو چیست؟

گفت و گو

فاطمه غریبی/گروه دیپلماسی- در شرایطی که تحولات ژئوپلتیکی منطقه، تلاش آمریکا برای ایجاد اختلال در مسیرهای تجاری و تداوم فشارهای اقتصادی، ضرورت بازتعریف مناسبات اقتصادی ایران با کشورهای پیرامونی را بیش از گذشته آشکار کرده است، سازمان همکاری اقتصادی (اکو) می‌تواند به یکی از بسترهای مهم تقویت پیوندهای تجاری و ترانزیتی کشور تبدیل شود. با این حال، پرسش اساسی این است که این سازمان تا چه اندازه می‌تواند از سطح توافق‌ها و نشست‌های دیپلماتیک فراتر برود و به ابزاری عملی برای توسعه تجارت، تقویت کریدورهای منطقه‌ای و کاهش آسیب‌پذیری اقتصادی اعضا، بویژه ایران تبدیل شود؟ اکبر ولی‌زاده، استاد دانشگاه تهران در گفت‌وگو با «ایران» با تأکید بر اهمیت فزاینده موقعیت ژئوپلتیکی و ژئواکونومیکی اکو، معتقد است این سازمان از ظرفیت قابل‌توجهی برای تبدیل شدن به چارچوبی مؤثر در همکاری‌های منطقه‌ای برخوردار است؛ ظرفیتی که تحقق آن بیش از هر چیز به عبور از توافق‌های کلی و حرکت به سمت پروژه‌های اجرایی و دارای منافع متقابل بستگی دارد. وی با اشاره به موانع ساختاری اکو، از جمله ضعف اتصال زیرساختی، ناهماهنگی مقررات گمرکی و محدودیت‌های تأمین مالی، تأکید می‌کند که این سازمان می‌تواند از طریق تسهیل ترانزیت، هماهنگ‌سازی رویه‌های تجاری، توسعه همکاری‌های مالی و متنوع‌سازی مسیرهای ارتباطی، به کاهش بخشی از فشارهای اقتصادی بر ایران کمک کند. ولی‌زاده معتقد است ایران باید از موقعیت جغرافیایی خود برای ایجاد شبکه‌ای پایدار از منافع اقتصادی مشترک با کشورهای عضو بهره بگیرد و ترانزیت را از یک فعالیت صرفاً عبوری به یکی از پایه‌های دیپلماسی اقتصادی و رشد پایدار کشور تبدیل کند.

با توجه به تحولات ژئوپلتیکی منطقه و تغییر آرایش روابط قدرت در سطح بین‌المللی، جایگاه سازمان اکو در معادلات منطقه‌ای را چگونه ارزیابی می کنید؟ آیا این سازمان همچنان از ظرفیت لازم برای تبدیل شدن به یک چارچوب مؤثر همکاری میان کشورهای عضو برخوردار است؟

اهمیت سازمان همکاری اقتصادی (اکو) در شرایط کنونی بیش از گذشته با موقعیت ژئوپلتیکی و ژئواکونومیکی منطقه پیوند خورده است. تحولات سال‌های اخیر، بویژه تشدید رقابت قدرت‌های بزرگ، تغییر مسیرهای تجارت جهانی، افزایش اهمیت امنیت زنجیره‌های تأمین و شکل‌گیری ترتیبات جدید حمل‌ونقلی، موجب شده است جغرافیای اقتصادی اوراسیا اهمیت راهبردی بیشتری پیدا کند. کشورهای عضو اکو در پهنه‌ای قرار گرفته‌اند که آسیای مرکزی، غرب آسیا، قفقاز و بخش‌هایی از جنوب آسیا را به یکدیگر متصل می‌کند. این موقعیت، در کنار منابع انرژی، ظرفیت‌های تولیدی، بازارهای مصرف و مسیرهای ارتباطی موجود، به سازمان امکان می‌دهد در شکل‌دهی به همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای نقش مؤثرتری ایفا کند.

در واقع، اکو از مزیتی برخوردار است که بسیاری از ترتیبات منطقه‌ای فاقد آن هستند و آن پیوند دادن اقتصادهایی است که هم از نظر جغرافیایی به یکدیگر نزدیک‌اند و هم در حوزه‌هایی مانند انرژی، حمل‌ونقل، کشاورزی و تجارت مکمل یکدیگرند. البته باید توجه داشت که محیط ژئوپلتیکی منطقه در حال تغییر است و این تغییرات الزاماً به نفع همه کشورهای عضو یا همه مسیرهای ارتباطی نیست. جنگ و ناامنی در غرب آسیا، اختلال در مسیرهای دریایی، رقابت بر سر کریدورهای شرق به غرب و شمال به جنوب و افزایش ملاحظات امنیتی در سیاست اقتصادی کشورها، اهمیت اتصال‌پذیری منطقه‌ای را افزایش داده است؛ اما همزمان، آسیب‌پذیری مسیرهای ترانزیتی را نیز آشکار کرده است. گزارش‌های اخیر درباره تحولات خلیج فارس نشان می‌دهد کشورها بیش از گذشته به دنبال ایجاد مسیرهای جایگزین و شبکه‌های حمل‌ونقلی مکمل هستند تا وابستگی خود را به یک گلوگاه یا مسیر خاص کاهش دهند.

این روند برای اکو هم یک فرصت و هم یک هشدار است. فرصت از آن جهت که همکاری منطقه‌ای می‌تواند هزینه‌های اتصال و تجارت را کاهش دهد و هشدار از این جهت که اگر کشورهای عضو در هماهنگی زیرساختی و مقرراتی تعلل کنند، مسیرهای رقیب با سرعت بیشتری توسعه خواهند یافت.

معتقدم اکو همچنان ظرفیت تبدیل شدن به یک چارچوب مؤثر همکاری را دارد، اما تحقق این ظرفیت به بازتعریف اولویت‌های اجرایی آن نیازمند است. اکو نباید صرفاً به محل برگزاری نشست‌های دوره‌ای و صدور بیانیه‌های مشترک محدود بماند؛ بلکه باید به بستری برای تعریف پروژه‌های مشخص، زمان‌بندی شده و دارای منافع متقابل تبدیل شود. در این مسیر، تمرکز بر تسهیل تجارت، اتصال شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، توسعه حمل‌ونقل چندوجهی، همکاری در حوزه انرژی، امنیت غذایی و هماهنگی گمرکی، می‌تواند به سازمان کارکردی ملموس‌تر ببخشد.

مزیت اکو در آن است که می‌تواند همکاری میان اعضا را بدون الزام به همسان‌سازی کامل سیاست‌های اقتصادی و خارجی آنها پیش ببرد. بنابراین حتی با وجود تفاوت‌های سیاسی و اقتصادی، امکان شکل‌گیری همکاری‌های بخشی و عمل‌گرایانه وجود دارد. به بیان دیگر، اکو برای اثرگذاری بیشتر، بیش از آنکه به گسترش دستورکارهای کلی نیاز داشته باشد، به اولویت‌بندی واقع‌بینانه و اجرای دقیق تعهدات موجود نیازمند است.

سازمان همکاری اقتصادی (اکو) در سال‌های اخیر برای تحقق اهداف و پیشبرد برنامه‌های خود با چه موانع، چالش‌ها و محدودیت‌هایی مواجه بوده است؟ مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر عملکرد این سازمان و میزان تحقق اهداف آن را چگونه ارزیابی می کنید؟

برای ارزیابی عملکرد اکو باید میان ظرفیت‌های بالقوه سازمان و نتایجی که تاکنون در عمل به دست آمده است تمایز قائل شد. این سازمان از نظر جغرافیایی، منابع طبیعی، جمعیت، بازارهای مصرف و موقعیت ترانزیتی، ظرفیت قابل‌توجهی دارد؛ اما برخورداری از این مزیت‌ها به‌تنهایی به معنای تحقق همگرایی اقتصادی نیست. مهم‌ترین مسأله، فاصله میان سطح توافق‌های سیاسی و نهادی با میزان اجرای آنها در عرصه اقتصادی است. کشورهای عضو از نظر ساختار اقتصادی، سطح توسعه زیرساخت‌ها، سیاست‌های تجاری، نظام‌های گمرکی و اولویت‌های توسعه‌ای تفاوت‌های قابل ملاحظه‌ای دارند. همین تفاوت‌ها موجب می‌شود دستیابی به سیاست‌های هماهنگ و ایجاد سازوکارهای مشترک، به زمان و مذاکره بیشتری نیاز داشته باشد. افزون بر این، برخی اختلافات سیاسی و امنیتی و تغییرات در روابط دوجانبه اعضا می‌تواند بر استمرار پروژه‌های مشترک اثر بگذارد.

یکی از موانع مهم، ضعف اتصال زیرساختی و ناهماهنگی در مقررات و رویه‌های تجاری است. در بسیاری از موارد، مسیر جغرافیایی وجود دارد، اما نبود اتصال کامل ریلی، محدودیت ظرفیت پایانه‌های مرزی، تفاوت در استانداردهای حمل‌ونقل، تشریفات طولانی گمرکی و مشکلات مربوط به صدور مجوزها، استفاده اقتصادی از آن مسیر را دشوار می‌کند.

برای نمونه، در حمل‌ونقل جاده‌ای، صرف وجود توافقنامه‌های ترانزیتی کافی نیست؛ باید عبور کامیون‌ها، پذیرش اسناد حمل، بیمه، مجوزهای تردد و رویه‌های کنترل مرزی نیز هماهنگ شود. در نشست وزیران حمل‌ونقل اکو در تهران در ژوئن ۲۰۲۵ نیز بر ضرورت دیجیتالی‌سازی اسناد، توسعه سازوکارهای حمل‌ونقل هوشمند و تسهیل عبور مرزی تأکید شد. گزارش اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای از این نشست، در کنار اشاره به پیشرفت‌هایی در استفاده از نظام حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی، همچنان از توقف‌های طولانی در برخی گذرگاه‌های مرزی و ضرورت حرکت از اسناد کاغذی به سامانه‌های دیجیتال سخن می‌گوید. این موضوع نشان می‌دهد چالش اکو صرفاً کمبود زیرساخت فیزیکی نیست، بلکه اتصال نرم یا هماهنگی نهادی و مقرراتی نیز به همان اندازه اهمیت دارد.

عامل دیگر به ساختار نهادی و منابع اجرایی سازمان بازمی‌گردد. اکو یک سازمان بین‌دولتی است و اجرای بخش مهمی از تصمیم‌های آن به اراده و همکاری دولت‌های عضو وابسته است.

دبیرخانه سازمان می‌تواند هماهنگی، پیگیری و تسهیل همکاری‌ها را برعهده بگیرد، اما اختیار مستقلی برای اجرای پروژه‌های ملی یا الزام دولت‌ها به تغییر سیاست‌های تجاری و گمرکی آنها ندارد. از سوی دیگر، بسیاری از پروژه‌های بزرگ منطقه‌ای به سرمایه‌گذاری قابل توجه، تأمین مالی بلندمدت و مشارکت بخش خصوصی نیاز دارند، در حالی که شرایط متفاوت اقتصادهای عضو، محدودیت دسترسی برخی کشورها به منابع مالی بین‌المللی و ریسک‌های سیاسی و امنیتی، تأمین مالی این طرح‌ها را پیچیده می‌کند. در چنین شرایطی، حتی توافق بر سر یک مسیر ترانزیتی نیز لزوماً به معنای فراهم بودن منابع لازم برای تکمیل زیرساخت‌ها و بهره‌برداری اقتصادی از آن نیست.

در کنار این عوامل، تحریم‌های اقتصادی، نوسانات بازار انرژی، رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و بحران‌های امنیتی نیز بر عملکرد سازمان اثرگذار بوده‌اند. تحولات اخیر خاورمیانه نشان داده است یک بحران نظامی می‌تواند در مدت کوتاهی مسیرهای تجاری، هزینه بیمه و حمل‌ونقل، قیمت انرژی و حتی اولویت‌های اقتصادی کشورهای منطقه را تغییر دهد. بنابراین برنامه‌ریزی اکو باید انعطاف‌پذیرتر از گذشته باشد و تاب‌آوری اقتصادی و زیرساختی را در مرکز توجه قرار دهد. بویژه لازم است همکاری‌های منطقه‌ای به‌گونه‌ای طراحی شوند که در برابر اختلال در یک مسیر، امکان استفاده از مسیرهای جایگزین وجود داشته باشد. در مجموع، عملکرد اکو را باید در چارچوب یک فرآیند تدریجی همگرایی ارزیابی کرد؛ فرآیندی که دستاوردهایی داشته، اما هنوز با ظرفیت‌های واقعی منطقه فاصله دارد.

برای ارتقای کارآمدی سازمان، چند اولویت اهمیت ویژه دارد؛ اول، تمرکز بر تعداد محدودی از پروژه‌های مشترک با امکان اجرای واقعی؛ دوم، هماهنگ‌سازی مقررات گمرکی و حمل‌ونقلی؛ سوم، تقویت نقش بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی در تصمیم‌سازی‌های اقتصادی؛ چهارم، توسعه سامانه‌های دیجیتال و تبادل داده میان اعضا و پنجم، ایجاد سازوکارهای منظم برای پایش پیشرفت پروژه‌ها. اگر معیار ارزیابی عملکرد اکو از تعداد نشست‌ها و اسناد امضا شده به شاخص‌هایی مانند کاهش زمان عبور مرزی، کاهش هزینه ترانزیت، افزایش حجم تجارت درون‌منطقه‌ای و بهره‌برداری از زیرساخت‌های مشترک تغییر کند، امکان سنجش دقیق‌تر و ارتقای اثربخشی سازمان فراهم خواهد شد.

با توجه به شرایط کنونی ایران پس از پشت سرگذاشتن دو جنگ تحمیلی و مواجهه با تحریم‌ها و محدودیت‌های اقتصادی و تجاری، سازمان اکو چه ظرفیت‌ها و ابزارهایی برای حمایت از ایران و کمک به بهبود شرایط اقتصادی و تجاری کشور در اختیار دارد؟ آیا این سازمان می‌تواند از طریق تسهیل مسیرهای ترانزیتی، تقویت کریدورهای منطقه‌ای، توسعه همکاری‌های حمل‌ونقلی و تجاری میان کشورهای عضو و ایجاد سازوکارهای جایگزین مبادلات اقتصادی، به کاهش آثار این فشارها و حفظ ارتباط ایران با شبکه تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی کمک کند؟

در شرایط کنونی، توسعه همکاری‌های منطقه‌ای برای ایران صرفاً یک انتخاب اقتصادی یا دیپلماتیک نیست، بلکه بخشی از ضرورت‌های افزایش تاب‌آوری اقتصاد ملی و حفظ پیوندهای تجاری کشور با محیط پیرامونی به شمار می‌رود.

تحولات نظامی اخیر و پیامدهای آن بر امنیت مسیرهای دریایی، حمل‌ونقل، تجارت انرژی و زنجیره‌های تأمین، اهمیت این موضوع را دوچندان کرده است. گزارش صندوق بین‌المللی پول در آوریل ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که جنگ منطقه‌ای و اختلال در تنگه هرمز، آثار فراتر از محدوده جغرافیایی درگیری داشته و بر قیمت انرژی، مواد اولیه، هزینه‌های تولید و چشم‌انداز رشد اقتصادی منطقه اثر گذاشته است. گزارش کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل برای آسیا و اقیانوسیه نیز بر پیامدهای کلان اقتصادی و اجتماعی این بحران و ضرورت تقویت تاب‌آوری زیرساختی و تجاری کشورهای منطقه تأکید دارد.

در چنین فضایی، ایران به‌عنوان کشوری با موقعیت جغرافیایی ممتاز در اتصال آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج فارس و جنوب آسیا، می‌تواند از همکاری‌های منطقه‌ای برای متنوع‌سازی مسیرهای تجاری و کاهش آسیب‌پذیری در برابر اختلالات استفاده کند.

اکو در این زمینه ظرفیت‌هایی دارد که می‌توان آنها را در چند سطح بررسی کرد. اولین سطح، تسهیل ترانزیت و حمل‌ونقل است. ایران از نظر جغرافیایی می‌تواند مسیر دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد و بازارهای جنوب و غرب آسیا را فراهم کند و در جهت مقابل نیز مسیر ارتباطی میان این کشورها و بازارهای ترکیه، اروپا و خلیج فارس باشد. این مزیت زمانی به یک فرصت اقتصادی پایدار تبدیل می‌شود که شبکه‌های ریلی و جاده‌ای کشور به‌صورت پیوسته و با ظرفیت مناسب به گذرگاه‌های مرزی و بنادر متصل شوند.

در این چارچوب، مسیرهای ریلی ایران و کشورهای آسیای مرکزی، اتصال به شبکه ریلی ترکیه، توسعه پایانه‌های مرزی و تقویت حمل‌ونقل چندوجهی اهمیت دارند. همچنین، کریدورهای شمال-جنوب و مسیرهای شرق-غرب می‌توانند در کنار یکدیگر شبکه‌ای متنوع از مسیرهای تجاری ایجاد کنند. البته باید تأکید کرد که کریدور بین‌المللی شمال-جنوب یا سایر ابتکارهای ترانزیتی الزاماً پروژه‌های اختصاصی اکو نیستند؛ با این حال، اکو می‌تواند از طریق هماهنگی میان اعضای خود، زمینه اتصال و تکمیل این مسیرها را تقویت کند.

سطح دوم، تسهیل مبادلات تجاری و گمرکی است. یکی از مشکلات تجارت منطقه‌ای، زمان‌بر بودن تشریفات مرزی، تعدد اسناد، تفاوت استانداردها و نبود تبادل الکترونیکی اطلاعات است. اکو می‌تواند در هماهنگ‌سازی مقررات گمرکی، پذیرش متقابل اسناد حمل، توسعه پنجره واحد تجاری، استفاده گسترده‌تر از نظام بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای و ایجاد خطوط سبز عبور کالا نقش تسهیل‌کننده داشته باشد.

این اقدامات شاید در نگاه اول فنی و اداری به نظر برسند، اما در عمل تأثیر مستقیمی بر هزینه تمام‌شده کالا و رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی دارند. اگر یک محموله بتواند با اسناد استاندارد، تشریفات کمتر و زمان قابل پیش‌بینی از چند کشور عبور کند، مسیر منطقه‌ای برای صادرکننده و واردکننده جذاب‌تر خواهد شد.

از همین‌رو، دیجیتالی‌سازی حمل‌ونقل و گمرک باید به یکی از اولویت‌های جدی همکاری در اکو تبدیل شود.

سطح سوم به توسعه همکاری‌های تجاری و مالی مربوط است. ایران می‌تواند از ظرفیت اکو برای گسترش بازارهای صادراتی، افزایش مبادلات با کشورهای همسایه و توسعه همکاری در حوزه‌هایی مانند محصولات کشاورزی، مواد غذایی، مصالح ساختمانی، دارو، تجهیزات صنعتی، خدمات فنی و مهندسی و انرژی استفاده کند.

در کنار آن، گفت‌وگو درباره استفاده از ارزهای ملی در مبادلات دوجانبه، توسعه روابط کارگزاری بانکی در چارچوب مقررات قابل اجرا، ایجاد سازوکارهای تسویه منطقه‌ای و تقویت همکاری میان بانک‌های توسعه‌ای می‌تواند در دستور کار قرار گیرد. البته این موارد را نباید با یک سازوکار آماده و فراگیر مالی در اکو اشتباه گرفت؛ چنین ابزارهایی نیازمند توافق جداگانه دولت‌ها و بانک‌های مرکزی، طراحی حقوقی و نظارتی و ارزیابی ریسک‌های مالی و تحریمی هستند. اکو می‌تواند بستر گفت‌وگو و هماهنگی را فراهم کند، اما ایجاد و اجرای این سازوکارها به تصمیم و همکاری عملی اعضا نیاز دارد.

درعین حال، باید در ارزیابی این ظرفیت‌ها واقع‌بین بود. توسعه مسیرهای زمینی و ریلی می‌تواند بخشی از جریان تجارت را حفظ کند و برای کالاهای مشخص، به‌ویژه محصولات غذایی، مواد اولیه، کالاهای صنعتی و برخی اقلام ضروری، گزینه‌های مکمل فراهم آورد، اما نمی‌تواند در کوتاه‌مدت جایگزین کامل ظرفیت حمل‌ونقل دریایی شود. حجم بالای تجارت دریایی، محدودیت ظرفیت برخی خطوط ریلی، هزینه جابه‌جایی، زمان عبور، بیمه و ریسک‌های امنیتی از عواملی هستند که باید در محاسبات اقتصادی لحاظ شوند.

شواهد کنونی درباره کریدورهای تجاری ایران نیز نشان می‌دهد که میزان اثربخشی مسیرهای جایگزین به آمادگی زیرساختی، تعهد شرکای تجاری، انعطاف‌پذیری مالی و میزان مواجهه با فشارهای خارجی وابسته است؛ به همین دلیل، این مسیرها می‌توانند بخشی از جریان تجارت را حفظ کنند، اما به‌تنهایی قادر به جبران همه خسارت‌های اقتصادی نیستند.

بنابراین، نباید از اکو انتظار داشت که به‌تنهایی تحریم‌ها را رفع کند یا جایگزین همه سازوکارهای تجارت و تأمین مالی بین‌المللی شود. این سازمان فاقد اختیار حقوقی و ابزار مالی لازم برای چنین اقدامی است. اما می‌تواند در کاهش هزینه‌های مبادله، متنوع‌سازی مسیرهای تجاری، تقویت پیوند با بازارهای همسایه و ایجاد همکاری‌های پایدار در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک نقش مؤثری ایفا کند.

به نظر بنده، مهم‌ترین اولویت برای ایران آن است که از ظرفیت نهادی اکو برای پیشبرد پروژه‌های مشخص و دارای بازده اقتصادی استفاده کند؛ پروژه‌هایی که صرفاً به عبور کالا از خاک کشور محدود نباشند، بلکه به توسعه خدمات لجستیکی، ایجاد ارزش افزوده، جذب سرمایه‌گذاری، افزایش صادرات و تقویت جایگاه ایران در زنجیره‌های منطقه‌ای تأمین منجر شوند. دراین صورت، ترانزیت از یک فعالیت صرفاً عبوری به یکی از پایه‌های دیپلماسی اقتصادی و رشد پایدار کشور تبدیل خواهد شد.

به نظر شما، عضویت ایران در اکو چه اهمیت و مزیت راهبردی برای سیاست خارجی و دیپلماسی اقتصادی کشور دارد؟ آیا ایران توانسته است از موقعیت خود در این سازمان متناسب با ظرفیت‌های ژئوپلتیکی و اقتصادی‌اش بهره‌برداری کند؟

عضویت ایران در سازمان همکاری اقتصادی از این جهت اهمیت دارد که امکان پیگیری منافع ملی را در یک چارچوب چندجانبه و در تعامل با مجموعه‌ای از کشورهای همسایه و نزدیک به حوزه ژئوپلتیکی کشور فراهم می‌کند. در شرایطی که سیاست خارجی کشورها بیش از گذشته با ملاحظات اقتصادی، امنیت زنجیره‌های تأمین، دسترسی به بازارها و رقابت بر سر مسیرهای ارتباطی پیوند خورده است، حضور در سازمان‌هایی مانند اکو می‌تواند به تنوع‌بخشی به روابط خارجی و تقویت دیپلماسی اقتصادی کمک کند.

ایران از طریق عضویت در این سازمان می‌تواند در موضوعاتی مانند تجارت منطقه‌ای، ترانزیت، انرژی، امنیت غذایی، حمل‌ونقل و اتصال زیرساختی، منافع خود را با منافع مشترک منطقه‌ای پیوند دهد. این نکته اهمیت دارد؛ زیرا همکاری چندجانبه در حوزه‌های اقتصادی، حتی در شرایطی که دیدگاه‌های سیاسی کشورها کاملاً همسو نیست، می‌تواند زمینه‌ای برای تداوم ارتباط و شکل‌گیری منافع متقابل ایجاد کند.

مزیت راهبردی ایران در اکو بیش از هر چیز به موقعیت جغرافیایی و ظرفیت اتصال‌دهندگی کشور بازمی‌گردد. ایران در نقطه تلاقی مسیرهای شمال-جنوب و شرق-غرب قرار دارد و می‌تواند ارتباط میان آسیای مرکزی و قفقاز، خلیج فارس، جنوب آسیا و بازارهای فرامنطقه‌ای را تسهیل کند. دسترسی به آب‌های آزاد، برخورداری از شبکه گسترده جاده‌ای و ریلی، بنادر مهم و ظرفیت‌های انرژی و صنعتی، مجموعه‌ای از مزیت‌های مکمل را در اختیار کشور قرار می‌دهد.

با این حال، باید میان موقعیت جغرافیایی و مزیت رقابتی ترانزیتی تفاوت قائل شد. موقعیت جغرافیایی یک امتیاز طبیعی است، اما تبدیل آن به مزیت اقتصادی مستلزم زیرساخت مناسب، خدمات لجستیکی کارآمد، تعرفه‌های رقابتی، ثبات مقررات، سرعت عبور کالا و قابلیت پیش‌بینی در روابط تجاری است. در بازار ترانزیت، صرف کوتاه‌تر بودن مسیر تعیین‌کننده نیست؛ هزینه، امنیت، زمان و قابلیت اطمینان نیز در انتخاب مسیر از سوی شرکت‌ها و صاحبان کالا نقش اساسی دارند.

در ارزیابی میزان بهره‌برداری ایران از ظرفیت اکو، باید رویکردی متوازن داشت. ایران در سطح سیاسی و دیپلماتیک از اعضای فعال این سازمان بوده و در برگزاری نشست‌ها، پیگیری دستورکارهای حمل‌ونقلی و طرح موضوعات مرتبط با اتصال منطقه‌ای مشارکت داشته است. برای نمونه، میزبانی نشست وزیران حمل‌ونقل اکو در تهران در سال ۲۰۲۵ فرصتی برای پیگیری موضوعاتی مانند تسهیل ترانزیت، هماهنگی مقررات و توسعه همکاری‌های حمل‌ونقلی فراهم کرد. با این حال، بهره‌برداری کامل از موقعیت ایران در این سازمان همچنان نیازمند تقویت پیوند میان دیپلماسی چندجانبه و برنامه‌های اجرایی اقتصادی است.

حضور فعال در نشست‌ها زمانی به دستاورد پایدار تبدیل می‌شود که به افزایش تجارت، انعقاد قراردادهای حمل‌ونقلی، توسعه سرمایه‌گذاری مشترک و کاهش موانع عملیاتی در مرزها منجر شود.

فرصت راهبردی اکو برای ایران

برش

به اعتقاد من، برای ارتقای جایگاه ایران در اکو باید چند محور به‌طور همزمان دنبال شود. اول، تعریف پروژه‌های مشترک با کشورهای عضو در حوزه راه‌آهن، جاده، بنادر خشک و مراکز لجستیکی؛ دوم، تکمیل و ارتقای زیرساخت‌های اتصال به کشورهای همسایه و افزایش ظرفیت گذرگاه‌های مرزی؛ سوم، هماهنگ‌سازی رویه‌های گمرکی و توسعه تجارت دیجیتال؛ چهارم، تقویت مشارکت بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی در طراحی و اجرای طرح‌های منطقه‌ای؛ و پنجم، پیوند دادن ظرفیت‌های اکو با سایر ابتکارهای منطقه‌ای و بین‌المللی، به‌گونه‌ای که همکاری‌ها مکمل یکدیگر باشند و از موازی‌کاری و رقابت غیرضروری جلوگیری شود.

در این میان، توجه به منافع اقتصادی کشورهای عضو نیز اهمیت زیادی دارد. هرچه مشارکت در مسیرهای عبوری از ایران برای شرکای منطقه‌ای سودآورتر، مطمئن‌تر و کم‌هزینه‌تر باشد، انگیزه آنها برای استفاده از این مسیرها و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مرتبط افزایش خواهد یافت.



در نهایت، اکو برای ایران یک فرصت راهبردی در حوزه دیپلماسی اقتصادی است، اما نباید از آن انتظار داشت که به‌تنهایی همه محدودیت‌های بیرونی یا چالش‌های داخلی توسعه تجارت را برطرف کند. ارزش واقعی عضویت ایران در این سازمان زمانی آشکار می‌شود که کشور بتواند از موقعیت جغرافیایی خود، یک شبکه پایدار از روابط اقتصادی و منافع متقابل ایجاد کند.

در چنین برداشتی، دیپلماسی اقتصادی صرفاً به معنای گسترش روابط رسمی یا افزایش تعداد توافقنامه‌ها نیست؛ بلکه هنر تبدیل ظرفیت‌های سیاسی و جغرافیایی به فرصت‌های واقعی تولید، تجارت، سرمایه‌گذاری و اشتغال است.

اکو می‌تواند یکی از بسترهای مهم تحقق این هدف باشد و حضور فعال، مستمر و پروژه‌محور ایران در آن، به تقویت جایگاه کشور در معماری اقتصادی منطقه کمک خواهد کرد.