

راهبردهایی برای اتصال ایران به «ابتکار کمربند و جاده»؛ چین

ابتکار کمربند و جاده دولت چین مسیری است که ضمن به وجود آوردن فرصت های اقتصادی برای ایران، امکان فعال تر شدن اقتصاد کشور در عرصه بین الملل را فراهم خواهد کرد.

به گزارش سایت خبری پرسون، کشور ایران در معادلات قدرت جهانی دارای ویژگی‌های خاص ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیکی است. از نظر موقعیت مرکزی، به دلیل واقع شدن در بین دو قاره ی اروپا و آسیا و نیز قرار گرفتن در میان کشورهای آسیای مرکزی و حوزه‌های قفقاز در شمال، همسایگی با کشورهای حوزه ی خلیج فارس در جنوب و همچنین قرار گرفتن در قلب ۷۵ درصد مجموع ذخایر نفت و گاز و انرژی جهانی، موقعیت بی نظیری را دارا است. ابتکار کمربند و جاده دولت چین مسیری است که ضمن به وجود آوردن فرصت های اقتصادی برای ایران، امکان فعال تر شدن اقتصاد کشور در عرصه بین الملل را فراهم خواهد کرد.

کمیتة ملی توسعه و اصلاحات چین در سال ۲۰۱۳ برنامه‌ریزی اقتصادی جدیدی که حاوی اطلاعات کلیدی درباره «ابتکار کمربند و جاده» بود را منتشر نمود. شی جین پینگ، رئیس جمهور چین، این برنامه را به عنوان هسته مرکزی سیاست خارجی و استراتژی اصلی اقتصادی دولت خود قرار داد. این ایده در ابتدا به عنوان شبکه‌ای از طرح‌های زیربنایی منطقه‌های آغاز شد، اما پیگیری آخرین نسخه آن نشان می‌دهد که محدوده ابتکار «کمربند و جاده» همچنان ادامه دارد و در حال حاضر شامل ارتقاء هماهنگی سیاست‌ها در قاره آسیا، ادغام مالی، آزادسازی تجارت و اتصال ملت ها می‌شود. تلاش‌های چین برای اجرای این طرح، تأثیر مهمی بر معماری اقتصادی منطقه، الگوهای تجارت منطقه‌ای، سرمایه گذاری و توسعه زیرساخت خواهد داشت و به نوبه خود پیامدهای استراتژیک گسترده‌ای، هم برای خود چین و هم برای کشورهای واقع شده در مسیر این برنامه به همراه خواهد داشت. مهم‌ترین هدف چین از اجرای این طرح، ارتقای جایگاه خود در زنجیره ارزش جهانی و یافتن جایگزین‌های تولیدی برای موقعیت پیشین خود می‌باشد. به این معنا که چین در تلاش است تا بتواند تنوع شرکای تجاری و تولیدی خود را در سطح وسیعی گسترش دهد و ضمن کاهش تمرکز تجاری و تولیدی خود، در این زمینه‌ها ارتباطاتی بوجود بیاورد که قابلیت محدود شدن آن توسط رقبای چین نیز وجود نداشته‌باشد. بر این اساس، دولت چین با در نظر گرفتن نهادهای مالی مشخص جهت تامین مالی طرح‌های تولیدی و زیرساختی این ابتکار، در پی تحقق اهداف فوق می‌باشد. این رویکرد، از منظر برخی اقتصاددانان، ادامه فرایند جهانی زدایی است که اقتصاد جهانی را به سمت نسخه ای از منطقه ای گرای و تولید در مناطق خاص سوق می دهد.

این طرح از یک سو، به واسطه تسهیل تبادل اطلاعات، شناخت متقابل دو جانبه و چند جانبه از همکاری‌های قانونی، همکاری‌های گمرکی و کمک متقابل در اجرای قانون، بازرسی و قرنطینه، صدور گواهینامه و اعتباربخشی استانداردها، هواشناسی، اطلاعات آماری و سایر جنبه‌های با اهمیت و تاثیرگذار میان کشورهای «ابتکار کمربند و جاده»، و در عین حال پیاده‌سازی موافقت‌نامه تسهیل تجارت WTO و توافقنامه‌های تجارت دوجانبه، آثار مطلوب تجاری و توسعه‌های برای همه طرف ها در پی خواهد داشت. از سوی دیگر، استراتژی «ابتکار کمربند و جاده»، موانع تجارت و سرمایه‌گذاری را کاهش داده و مناطق تجاری را به شبکه‌های تجاری جامع، چندسطحی و پیچیده متصل می‌کند تا زمینه محیط های متنوع، مستقل و متعادل همراه با توسعه پایدار به وجود آید. در این میان، موقعیت جغرافیایی-راهبردی ایران در کنار منابع طبیعی و انسانی‌های گسترده، فرصت بسیار مغتنمی را برای ورود فعال به این طرح و برخورداری از مزایای آن فراهم نموده است. هرچند که در حال حاضر، کشور درگیر چالش‌های ایجاد شده در نتیجه تحریم‌ها می‌باشد، اما می‌توان با معرفی ایران به عنوان کشوری اثرگذار در تحقق اهداف این طرح، جذابیت کافی برای همکاری با ایران را به وجود آورد؛ منافع حاصل از این همکاری برای چین و سایر کشورهای دخیل در این طرح، می‌تواند زمینه توسعه روابط استراتژیک با ایران به رغم موانعی نظیر تحریم‌ها را به وجود آورد.

مسیر های ابتکار کمربند و جاده

دولت چین در پی توسعه مسیرهای اقتصادی می‌باشد؛ طرح ابتکار کمربند و راه نیز شامل ۶ مسیر اقتصادی به شرح ذیل است:

مسیر اقتصادی جدید پل اوراسیا (NELB) ؛ این مسیر چین و اروپا را به هم وصل می‌کند. ستون اصلی این مسیر یک خط بین المللی ریلی از استان جیانگ سو به روتردام در هلند است. این خط، از طریق قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان به شبکه راه آهن اروپا می‌پیوندد. مسیر اقتصادی چین - مغولستان - روسیه (CMR)؛ که در پی بازسازی راه اتصال اوراسیا- روسیه و توسعه راه استپی مغولستان خواهد بود. مسیر اقتصادی چین-آسیای میانه-غرب آسیا (CAWA)؛ این مسیر شبکه راه آهن سین کیانگ را از طریق آسیای میانه و غرب آسیا به شبه جزیره عربستان و دریای مدیترانه وصل می‌کند. این کریدور کشورهای چین، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را به هم متصل می‌نماید. مسیر اقتصادی چین و شبه جزیره هندوچین (CIP)؛ این کریدور چین را به پنج کشور شبه جزیره هندوچین متصل می‌کند و این اتصال را تا مالزی، سنگاپور و اندونزی گسترش می‌دهد. مسیر اقتصادی چین و پاکستان (CP)؛ که کاشغر در استان سین کیانگ را به بندر گوادر پاکستان متصل می‌کند.

مسیر اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار (BCIM)؛ شامل همکاری بین این ۴ کشور است که با یکدیگر مرز مشترک دارند .

گستره کشورهای ابتکار کمربند و جاده (BRI)، سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا است. در چارچوب این ابتکار، چین از طریق آسیای مرکزی و غربی با خلیج فارس و دریای مدیترانه و از طرف دیگر با آسیای جنوب شرقی و جنوب آسیا و اقیانوس هند مرتبط می‌شود.

شکل ۱- مسیر ابتکار کمربند و جاده

اجرای این پروژه، سطح وسیعی از دیپلماسی اقتصادی را برای چین می طلبد. بر اساس گزارش مرکز تجارت جهانی، تا پایان سال ۲۰۲۰ تعداد ۱۴۰ کشور در مسیر ابتکار کمربند و راه واقع شده‌اند؛ این کشورها بالغ بر ۷۰ درصد جمعیت جهان، حدود ۴۸ درصد از مساحت زمین، ۶۵ درصد از تولید ناخالص جهان، بیش از ۴۳ درصد از تجارت جهانی و ۷۵ درصد ذخایر انرژی دنیا را به خود اختصاص داده‌اند.

همکاری با چین در موضوع ابتکار کمربند جاده، راهبرد هایی برای ایران

استقرار نظامات نرم افزاری و سخت افزاری تسهیل تجارت: ابتکار کمربند و راه، علاوه بر بهبود زیرساخت‌های سخت‌افزاری؛ به بعد نرم‌افزاری اقتصادهای همسو با این طرح توجه دارد. تسهیل تجارت نتیجه اقداماتی است که در این دو بعد به انجام خواهد گرفت. یکی از چالش‌های اصلی توسعه تجارت ایران، فقدان شبکه‌های زیرساختی فیزیکی نظیر بنادر پیشرفته، سیستم‌های ترابری و حمل و نقل می باشد. بعد سخت افزاری این پروژه می تواند زیرساخت‌های ملموس و عینی مانند راه‌های، بنادر، بزرگراه‌ها و ارتباطات از راه دور را برای توسعه تجارت کشور فراهم آورد. در بعد نرم افزاری نیز قواعد مربوط به شفافیت، مدیریت گمرک، محیط کسب و کار و سایر عوامل نهادی نیز می تواند در بستر این پروژه در ایران پیاده سازی شده و سهولت تجارت را رقم بزند. باید توجه داشت که بعد سخت افزاری و نرم افزاری در توسعه، مکمل یکدیگر هستند. در حالت کلی، پیشرفت در کیفیت زیرساخت‌ها از جنبه سخت افزاری و نرم افزاری، بیشترین مزایا را برای رشد صادرات به ویژه برای کشورهای کم درآمد در پی خواهد داشت. تأثیر حاشیه‌ای استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات بر عملکرد صادرات نیز قابل توجه می‌باشد؛ هر چند که گستره‌ای این تأثیر برای کشورهای ثروتمند بیشتر است. با توجه به این‌ها؛ عملکرد ایران در تمامی شاخص‌های تسهیل تجارت نیاز به بازبینی دارد، می‌توان اهداف این طرح را منطبق با نیازهای سخت افزاری و نرم افزاری بخش تجارت کشور در نظر گرفت.

ائتلاف استراتژیک در جهت کاهش اثرات تحریم: ابتکار کمربند و راه که طی آن تلاش می‌شود میان چین و سایر نقاط جهان از آسیای میانه تا اروپا و آفریقا ارتباط استراتژیک برقرار شود، صرفاً یک توافقنامه تجارت آزاد محسوب نمی‌شود؛ این ابتکار در واقع، یک برنامه گسترده ادغام اقتصادی ذیل راه‌اندازی و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها محسوب می‌شود که عمدتاً بر اساس عقد تفاهمنامه همکاری بلندمدت میان چین و سایر کشورهای واقع در مسیر کمربند و راه شکل خواهد گرفت. عقد ۲۰۵ تفاهمنامه بین چین و کشورهای واقع در ابتکار کمربند و راه در دستور کار این کشور است که جمهوری اسلامی ایران نیز در سال ۱۴۰۰ به آن ملحق شد ایجاد پیوند اقتصادی و خروج از انزوای بین المللی در راستای پیاده سازی سیستم‌های مالی و لجستیکی مشترک را می توان از آثار مفید این ائتلاف برای کاهش اثرات تحریم دانست.

گسترش بازار در بستر ابتکار کمربند جاده: استقرار یک مسیر تجاری مشخص در منطقه می تواند ظرفیت ایران را برای انعقاد توافق نامه های تجارت ترجیحی با کشورهای مسیر ابتکار کمربند جاده و گسترش بازار در این کشور ها افزایش دهد. با توجه به اینکه برخی کشورها در طرح ابتکار کمربند و راه در مسیری قرار دارند که جمهوری اسلامی ایران نیز قرار دارد، انعقاد موافقت‌نامه تجارت ترجیحی یا تجارت آزاد با این کشورها می‌تواند نقش مؤثری هم در حفظ و تعمیق تجارت و همچنین توسعه تجارت داشته باشد. به طور کلی، توسعه روابط تجاری در قالب پیمان‌های تجاری دو و چندجانبه با کشورهای واقع در مسیر طرح ابتکار کمربند و جاده می‌تواند به تأمین نیاز صنایع کشور در حوزه تأمین کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای و همچنین صدور محصولات صنعتی به‌ویژه صنعت پتروشیمی کمک نموده و مسیر حرکت از اقتصاد منبع محور به اقتصاد با ارزش افزوده بالا را هموار سازد.

جذب سرمایه گذاری و انتقال فناوری: دستاورد دیگری که در چهارچوب همکاری ایران و چین وجود خواهد داشت، جذب سرمایه و انتقال فناوری بخصوص در صنایع پیچیده همچون خودرو سازی، لوازم خانگی و انرژی است. تعیین نقش‌های مشخص و تدوین استراتژی هوشمندانه برای همکاری های فناورانه همراه با جذب سرمایه از کشور چین می تواند جبران عقب ماندگی اقتصاد ایران در دهه ۹۰ را به دنبال داشته و قطار پیشرفت کشور را در بستر پروژه همکاری مشترک ایران و چین سرعت دهد. شروع همکاری از پروژه های کوچک اما زود بازده می تواند استراتژی مناسبی برای ادامه همپایی اقتصادی دو کشور باشد.

فرصت به وجود آمده برای همکاری با چین در چهارچوب ابتکار کمربند و راه برا ایران مغتنم است. اما باید به چند نکته اساسی که می بایست به عنوان استراتژی های اصلی ایران برای ورود به این عرصه تلقی شود توجه ویژه نمود:

ابتکار کمربند و جاده، علی رغم جذابیت بالا و فرصت سازی برای ایران جهت کاهش اثرات تحریم، معارضان و مخالفان جدی در سطح بین الملل دارد که به لحاظ سیاسی و اقتصادی به دنبال ضربه زدن به این طرح بزرگ هستند. از هند و روسیه گرفته تا آمریکا و ژاپن، در صدد این هستند که با طراحی سازوکار های جایگزین، پروژه ابتکار کمربند و جاده چین را تحت تاثیر قرارداده و از پیشروی آن جلوگیری کنند. لذا ورود به این عرصه، نیازمند بررسی استراتژی های مختلف در کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت برای ایران است تا ضمن نفع حداکثری از این فرصت، کمترین آسیب را در صورت شکست این پروژه متحمل شود.

نکته دیگر اینکه، چین با این اقدام به دنبال سلطه بر منابع کشور ها است وروپای چینی خود را دنبال می کند. تاکید آن بر همکاری با کشورهای در حال توسعه نیز بر همین اساس می باشد. کشورهای درحال توسعه بر خلاف کشورهای پیشرفته فاقد تکنولوژی بوده اما دارای منابع غنی معدنی و انرژی

هستند. باید با تدوین استراتژی مناسب، ضمن بهره برداری از دانش چین در رشته ها صنعتی خاص، مانع از خام فروشی منابع به این کشور شویم. نکته آخر اینکه در خصوص برخی موضع گیری های سیاسی و اقتصادی (تحریم، FATF و...) دستگاه دیپلماسی کشور می بایست همراهی کامل دولت چین را نسبت به مواضع خود جلب کند تا در میان مدت و بلند مدت، بهانه های سیاسی منجر به توقف همکاری دولت و فعالان اقتصادی چین با ایران نشود. رشد در گرو دوام است و این دوام از عرصه سیاست آغاز خواهد شد.