

تدوین طرح توسعه اقتصادی و سیاسی در ایران برای استفاده از "جاده ابریشم"

میزگرد تخصصی "فرصت‌ها و تهدیدهای بخش بازرگانی خارجی طرح توسعه جاده ابریشم" به همت موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی و با همکاری دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی دانشگاه شهید بهشتی و معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام در محل موسسه برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، دکتر بهزاد شاهنده، عضو هیئت علمی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، با اشاره به تاریخچه جاده ابریشم و اقدامات سال‌های اخیر چین در این زمینه گفت: جاده ابریشم از ۲۰۰ سال قبل از میلاد مسیح تا قرن ۱۵ میلادی وجود داشته است. پروژه "کمربند اقتصادی جاده ابریشم" یا "راه ابریشم آبی قرن ۲۱" در سال ۲۰۱۳ مطرح شد که استراتژی توسعه چین با دنیای پیرامون است. تاکنون ۶۰ کشور جذب این طرح شده‌اند که حدود ۶۰ درصد تولید ناخالص جهانی را تشکیل می‌دهند. کشورهایی که در مسیر جاده ابریشم جدید هستند به طور عمده همان کشورهای قدیمی می‌باشند. برای حمایت مالی از این طرح یک نهاد مالی به نام "بانک سرمایه‌گذاری زیر ساخت‌های آسیایی" که از لحاظ مالی بر پروژه‌ها نظارت می‌کند، ایجاد شده است. این بانک در سال ۲۰۱۵ با سرمایه ۱۶۰ میلیارد دلار تشکیل شد، مقرر شد ۱۰۰ میلیارد دلار آن در این سال تامین مالی گردد که ۷۴ درصد آن از کشورهای خارجی تامین شده است.

وی با اشاره به اینکه ۲۶ درصد سهام این بانک متعلق به چین است و این کشور بزرگترین سهامدار این بانک است. نخستین طرحی که در راستای "یک کمربند یک جاده" انجام شده و بسیار موفق عمل کرد پروژه نیروگاه "کاروت" پاکستان بود.

در ادامه این میزگرد دکتر محسن شریعتی‌نیا، عضو هیئت علمی دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی دانشگاه شهید بهشتی با اشاره به زنجیره جهانی ارزش تصریح کرد: توسعه چین در دو مرحله برنامه‌ریزی شد. در مرحله نخست بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۸ میلادی بود که چین خود را به "زنجیره جهانی ارزش" متصل کرد و در مرحله دوم که از سال ۲۰۰۸ آغاز شده است، چین دنبال ارتقای جایگاه خود در زنجیره جهانی ارزش می‌باشد.

وی ادامه داد: کشورها تلاش می‌کنند از نقطه کف زنجیره (منحنی لبخند) که همان تولید است، به دو طرف این منحنی حرکت کنند. چون حرکت از نقطه کف به دو طرف این منحنی ارزش افزوده بیشتری بدست می‌آورند. نماد این زنجیره موقعیت مسلط کالاهای واسطه‌ای در تجارت جهانی است. با توجه به اینکه چین دوسوم تجارت جهانی را به خود اختصاص داده است در کانون تولید این نوع کالاها می‌باشد. چین، برای اینکه در کانون تولید کالاها قرار گیرد و در سطح بالای منحنی لبخند باشد چند سند منتشر کرده است، سند اول که در سال ۲۰۱۲ میلادی تدوین شد بر افزایش

مزیت رقابتی چین، کاهش مصرف انرژی و آلودگی زیست محیطی، ارتقاء استانداردهای کیفی و ایمنی کالاهای صادراتی و تمرکز بر برندسازی توجه داشت.

سند دوم در سال ۲۰۱۵ تدوین گردید که مربوط به سیاست صنعتی این کشور است و بر ارتقاء جامع و کامل صنعت تا افق ۲۰۲۵، افزایش بهره‌وری و ایفای نقش در قسمت بالاتر زنجیره ارزش تاکید دارد. کشور چین ۱۰ صنعت کلیدی که همه "صنایع با فن آوری بالا هستند" را بعنوان صنایع اولویت‌دار انتخاب کرده و سیاست صنعتی خود را بر مبنای آن جلو خواهد برد. همچنین سندی که شامل سیاست چین در قبال جهان عرب است، تدوین نموده است. این سند شامل الگوی همکاری با جهان عرب و موسوم به الگوی ۱+۲+۳ است که منظور از ۱: انرژی، ۲: ایجاد زیر ساخت‌ها و تسهیل تجاری (بعنوان دوبال برای همکاری) و ۳: صنایع با فن آوری بالا در حوزه انرژی هسته‌ای، هوا فضا و انرژی‌های نو می‌باشد. چون ایران به لحاظ نفت خیز بودن به جهان عرب نزدیک است، لذا به تعیین جایگاه ایران در این سند کمک می‌کند.

هدف از تدوین سند سوم یا همان کمربند جاده ابریشم، تسهیل اجرایی شدن دو سند یاد شده می‌باشد، در این سند چند مسیر، خشکی و دریایی تعریف شده است و تا بحال مسیر پاکستان به خوبی در حال پیشرفت است. این مسیر باید سه قاره اروپا، آفریقا و آسیا و هم چنین دو طرف "اوراسیا" را نیز بهم متصل نماید.

مهم‌ترین هدف چین در زنجیره ارزش اتصال به اتحادیه اروپا می‌باشد. هدف از تدوین این سند اتصال کشورها از طریق هماهنگی در سیاست‌گذاری، تسهیل پیوندها و ارتباطات، آزادسازی تجاری، همگرایی مالی و پیوند زدن مردم در مسیر جاده به همدیگر است.

از جمله اقدامات اجرایی شدن این سند بین‌المللی کردن "یوان"، ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی که تاکنون ۷۵ کشور عضو هستند و امضای تفاهم‌نامه ۳۰ کشور از جمله ایران با صندوق سرمایه‌گذاری به ارزش ۴۰ میلیارد دلار می‌باشد. لازم به ذکر است بیشتر سرمایه‌گذاری در بخش انرژی بوده است. در جاده ابریشم "دریایی" هدف از بنادر ایجاد شده کمک به نیروی دریایی چین می‌باشد.

عضو هیئت علمی دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی دانشگاه شهید بهشتی خاطرنشان کرد: در زنجیره ارزش تولید، چین به دنبال انتقال صنایع آلوده کننده به کشورهایی مثل ایران، اندونزی و قزاقستان است و از سوی دیگر یک بازار وارداتی را هم در اختیار این کشورها می‌گذارد اما هنوز موضع ایران در این خصوص مشخص نیست. هدف ایران اتصال به زنجیره ارزش تولید می‌باشد در حال حاضر این اتصال از طریق مونتاژ خودروهای چینی توسط شرکت‌های خودروساز داخلی صورت گرفته است. علاوه بر این همکاری ایران با چین در مسیر جاده ابریشم در حال پیشرفت است. راه آهن تهران - اصفهان و تهران - مشهد که در مسیر جاده ابریشم هستند به تسهیل ارتباطات و پیوندها، در این زمینه کمک می‌کنند. بعلاوه امضای تفاهم‌نامه گمرکی بین ایران و چین سبب تسهیل ورود کالاها در بازارهای منطقه می‌شود. علی‌رغم سهم ۲۴ درصدی تجارت ایران با چین، در حوزه تسهیل تجارت آزاد و سرمایه‌گذاری و همکاری‌های صنعتی، از این پتانسیل استفاده لازم نشده است.

دکتر بهرام امیر احمدیان، پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی در ادامه این میزگرد، تنوع اقتصادی، ثبات سیاسی و توسعه نظم جهانی چند قطبی را از مهمترین اهداف کشور چین دانست و اظهار کرد: از منظر اقتصادی چین در تلاش است که مسیرهای جدید تجاری، بازارها و منابع انرژی را توسعه دهد. از لحاظ سیاسی نیز ثبات استان‌های غربی پکن و همسایه‌های در دسر ساز مثل پاکستان و افغانستان را فراهم آورد. بسیاری از کشورهایی که در مسیر جاده ابریشم قرار دارند وابسته به سرمایه‌گذاری چین هستند. استانداردهای راه‌آهن چین با کشورهای آسیای مرکزی و روسیه و اروپا هماهنگ نیست و این مساله برای جابجایی کالاها هزینه زیادی را ایجاد می‌کند، لذا باید در این زمینه سرمایه‌گذاری صورت گیرد.

در خاتمه دکتر حسین ملائک، معاون پژوهشهای سیاست خارجی مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، به بیان دغدغه‌های موجود در خصوص طرح جاده ابریشم پرداخت و اشاره کردند که دو تعریف از این طرح داریم (۱) پروژه اقتصادی (۲) پروژه سیاسی - امنیتی. موضوع مهم این است که ایران کدام را انتخاب می‌کند. موضوع دوم این که در سطح کارشناسان و مدیران و معاونین و مجلس یک ایده و نگرش مشخص و چارچوب دار نداریم، بنابراین چین می‌تواند ما را تحت مدیریت خود قرار دهد. مهمترین موضوع این که در مورد توسعه اقتصادی و سیاسی در داخل کشور هنوز مدل خاص توسعه‌ای نداریم. ایشان بر تدوین طرح توسعه اقتصادی و سیاسی در کشور و داشتن برنامه‌ریزی مدون برای استفاده از مزایای طرح "جاده ابریشم" در جهت منافع ملی تاکید کردند و این که توانمندی‌های خود را به‌طور واقعی ارزیابی و بر اساس آن برنامه‌ریزی کنیم.

موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی