

بررسی ظرفیت‌های تکمیل طرح «کمربند - جاده» برای اقتصاد ایران

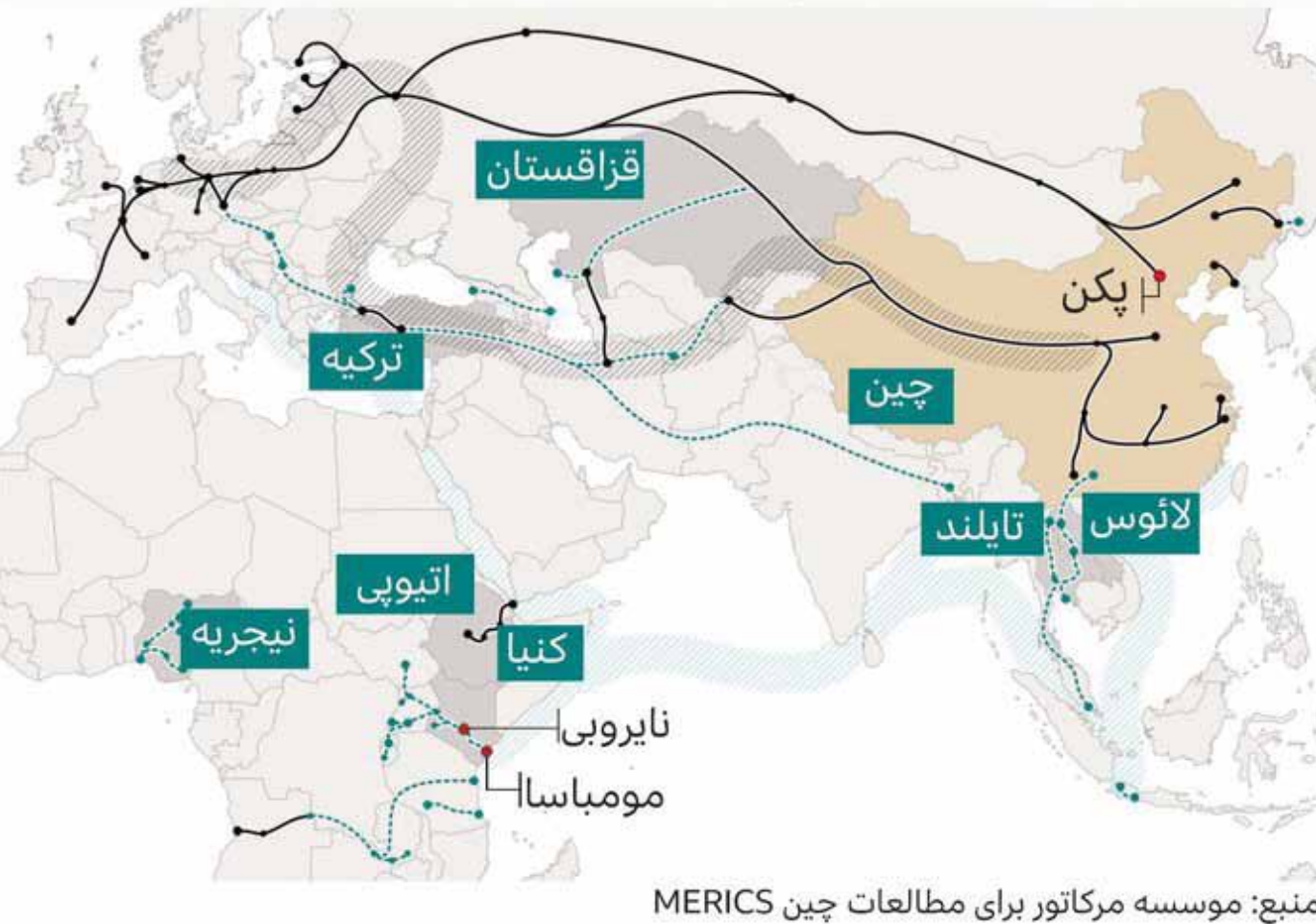
این راه توسعه است

تکمیل جاده ابریشم برای ایران در حوزه‌های بازرگانی کالا، تبادل سرمایه و ورود ارز اهمیت دارد

برنامه‌های طرح گسترش خط آهن کمربند و راه ابریشم

خطوط ارتباطی راه آهن

ایستگاه‌های کلیدی ... برنامه‌ریزی شده یا در دست احداث - موجود
 راه ابریشم دریایی ... کمربند اقتصادی



در چارچوب تفاهنامه همکاری ۲۵ ساله گامی موثر به سوی رونق هر چه بیشتر تعاملات حمل‌ونقلی و ترانزیتی ۲ کشور و در پی آن توجه همه‌جانبه تجارت خواهد بود. لذا دستیابی به اهداف توسعه‌ای مستلزم همکاری و برنامه‌ریزی مشترک در حوزه حمل‌ونقل و زیرساخت است که با شکل‌گیری این تعامل در حوزه ترانزیت، می‌توان عبور ۲۰ میلیون تن کالای چینی از طریق ایران را به جغرافیای پیرامونی پیش‌بینی کرد. وی همچنین انعقاد تفاهنامه ترانزیتی میان ۲ کشور را سنگ بنایی برای شکل‌گیری اتحاد‌های ترانزیتی جدید در منطقه دانست که امکان هوشمندسازی کنترل‌های مرزی از طریق پنجره واحد گمرکی، استفاده از سامانه‌های مدیریت کریدور با امکان رصد بار در تمام مراحل و استفاده یکپارچه از اسناد الکترونیک حمل‌ونقل بین‌المللی را فراهم می‌کند و باید برای تحقق گسترش و توسعه روابط مدنظر ۲ طرف قرار گیرد.

متقابلاً، همکاری با چین کلیدی برای توسعه اقتصادی ایران خواهد بود.
برنامه‌ریزی برای اقدام مشترک
 در همین راستا و در سفر اخیر هیات اعزامی به چین، دیدارهای مختلفی با مقامات چینی انجام شد. از جمله دیدارهای مهم هیات همراه رئیس‌جمهوری در سفر به چین، دیدار وزیر راه و شهرسازی ایران با وزیر حمل‌ونقل و راه‌آهن چین بود. در این دیدار مهرداد بنریا پیش‌برنامه‌ریزی لازم برای انجام اقدامات مشترک در چارچوب تقویت و توسعه شاخه جنوبی جاده ابریشم در چارچوب ابتکار «کمربند - جاده» را برای اتصال چین به اروپا از مسیر ایران خواستار شد. وی همچنین تأکید کرد جریان ترانزیت تجارت چین از مسیر ریلی ایران به سمت اروپا، بسیار کم‌هزینه و با حداقل زمان پیش‌بینی شده است.
 وزیر راه و شهرسازی در این دیدار تأکید کرد دستاوردهای سازنده تعاملات راهبردی ۲ کشور بویژه

متن و روابط ۲ کشور مورد واکاوی قرار داد. روابط ایران و چین هم‌دیرینه است و هم جدید؛ قدیم و دیرینه به آن معنا که ۲ کشور میراث‌دار کهن‌ترین تمدن‌های بشری‌اند و از دیرباز با یکدیگر در تعامل بوده‌اند که جاده ابریشم مهم‌ترین نماد این مناسبات دیرینه است.
 جدید بودن روابط نیز به مناسبات رسمی ۲ کشور در دوره مدرن برمی‌گردد. با توجه به ظرفیت‌های فرهنگی و توان ژئواستراتژیک ایران و همچنین سابقه دوستی درازمدت و عمیق ایران و چین و کشورهای حاضر در پروژه، نقش ایران در این پروژه غیرقابل انکار است. طبیعی است در چنین وضعیتی، طرح جاده ابریشم جدید، کلیدی‌ترین اولویت سیاست خارجی چین و همچنین ضرورتی برای ایران باشد. از این رو، از سالی که طرح یک جاده - یک کمربند توسط رئیس‌جمهوری چین مطرح شد، ایران حمایت خود را از این طرح اعلام کرده است. همچنین جمهوری اسلامی ایران به سبب برخورداری از منابع مختلف انرژی و همچنین قرار داشتن در یک موقعیت جغرافیایی استراتژیک، از مزیت راهبردی مهمی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی برخوردار است. این موقعیت جغرافیایی و استراتژیک سبب شده است ایران از گذشته تاکنون به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و همچنین گذرگاه کلیدی راه ابریشم به شمار بیاید که نقش مهمی را در اجرایی کردن طرح مزبور بازی کند. نکته بسیار مهم دیگر این است که در این طرح، پیشبرد چندقطبی‌گرایی، احترام به مدل توسعه کشورها، ترویج تنوع فرهنگی، همزیستی مسالمت‌آمیز و احترام متقابل به حاکمیت کشورها از جمله اصول بنیادین در نظر گرفته شده است؛ اصولی که در سیاست خارجی ایران و رویکرد کلان تهران به همکاری با سایر کشورها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

مسیرهای ابتکار کمربند - جاده
 ۴- مسیر اقتصادی چین و شبه‌جزیره هندوچین (CIP)؛ این کریدور چین را به ۵ کشور شبه‌جزیره هندوچین متصل می‌کند و این اتصال را تا مالزی، سنگاپور و اندونزی گسترش می‌دهد.
 ۵- مسیر اقتصادی چین و پاکستان (CP)؛ این مسیر کاشغر در استان سین‌کیانگ را به بندر گوادر پاکستان متصل می‌کند.
 ۶- مسیر اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار (BCIM)؛ این مسیر شامل همکاری بین این ۴ کشور است که با یکدیگر مرز مشترک دارند.
 گستره کشورهای ابتکار کمربند - جاده (BRI) ۳ 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.

طرح ابتکار کمربند و جاده شامل ۶ مسیر اقتصادی است:
 ۱- مسیر اقتصادی جدید پل اوراسیا (NELB)؛ این مسیر چین و اروپا را به هم متصل می‌کند. ستون اصلی این مسیر یک خط بین‌المللی ریلی از استان جیانگ سو به روتردام در هلند است. این خط از طریق قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان به شبکه راه‌آهن اروپا می‌پیوندد.
 ۲- مسیر اقتصادی چین - مغولستان - روسیه (CMR)؛ این مسیر در پی بازسازی راه اتصال اوراسیا - روسیه و توسعه راه استیجی مغولستان خواهد بود.
 ۳- مسیر اقتصادی چین - آسیای میانه - غرب آسیا (CAWA)؛ این مسیر شبکه راه‌آهن سین‌کیانگ را از طریق آسیای میانه و غرب آسیا به شبه‌جزیره عربستان و دریای مدیترانه وصل می‌کند. این کریدور کشورهای چین، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را به هم متصل می‌کند.

جایگاه ایران در طرح کمربند - جاده
 به‌رغم اهمیت طرح کمربند - جاده در روابط کشورهای جهان اما باید دید ایران به عنوان مهم‌ترین شاهراه ارتباط غرب و شرق از چه جایگاهی در این طرح برخوردار است؟ به اعتقاد کارشناسان، برای تبیین عوامل تأثیرگذار بر همکاری ایران و چین در جاده ابریشم جدید، باید اندکی به گذشته بازگشت و جایگاه این ابتکار را در

گروه اقتصادی: کریدور آسیای شرقی به اروپا و بالعکس که با عنوان «جاده ابریشم» شناخته می‌شود از دیرباز به عنوان یک شاهراه اصلی برای روابط کشورهای شرق آسیا و اروپا مطرح بوده است. جاده ابریشم یا راه ابریشم شبکه‌ای از راه‌های به هم پیوسته با هدف بازرگانی در آسیا بوده است که خاور و باختر آسیا را به یکدیگر متصل می‌کند. این مسیر ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فردی که به واسطه قرار گرفتن در میانه این شاهراه داشته، همواره مورد توجه کشورهای غرب و شرق برای تبدیل به یک قطب ترانزیت مسافر و بار بوده است. این راه اما برای ایران بیش از سایر کشورها، آن هم در حوزه‌هایی مانند بازرگانی کالا، تبادل سرمایه، ورود ارز و تبادلات فرهنگی اهمیت داشته و دارد، لذا احیای این جاده و بازگشت به دوران طلایی رونق جاده ابریشم امری ضروری به نظر می‌رسد. در دهه‌های اخیر نیز حضور چین به عنوان یک ابرقدرت اقتصادی در یک سوی جاده ابریشم و کشورهای حوزه اتحادیه اروپایی به عنوان یک قطب صنعتی و اقتصادی در سوی دیگر آن، ضرورت بهره‌گیری از مزایای این راه را برای ایران دوچندان کرده است.

قدمت روابط ایران و چین
 روابط ایران و چین از منظر تاریخی سابقه‌های طولانی دارد و بررسی‌های مورخان، روابط تمدنی بیش از ۲ هزار و ۶۰۰ ساله با محوریت جاده ابریشم را میان ۲ کشور بیان می‌کند اما شروع روابط ۲ کشور در دوران جدید از سال ۱۲۹۹ شمسی با قرارداد دوستی ایران و چین در رم بود که ۲ کشور با تبادل سفیر موافقت کردند. پیش از انقلاب اسلامی، بر مبنای سیاست خارجی ساختارگرای کشورها، زمینه مساعدی برای توسعه مناسبات تهران - پکن فراهم نبود. ساختار دوقطبی نظام بین‌الملل و انعکاس آن در ساختارهای منطقه‌ای موجب شد ایران به عنوان عضوی از بلوک غرب در برابر بلوک شرق و اعضای آن از جمله چین به صف‌آرایی استراتژیک رو آورد. بنابراین ایران از سال ۱۹۴۹ تا ۱۹۷۱ میلادی، جمهوری خلق چین را از منظر سیاسی به رسمیت نشناخت؛ سفر ریچارد میلپوس نیکسون (سی‌وهفتمین رئیس‌جمهور آمریکا) به چین در سال ۱۹۷۲ و همراهی چین با ایالات متحده علیه شوروی، باعث آغاز مجدد روابط ایران و چین شد. با وقوع انقلاب اسلامی و خروج ایران از بلوک غرب، روابط اقتصادی ۲ کشور بتدریج توسعه یافت. در ۲ دهه اخیر، انعقاد قراردادهای مهم در زمینه انرژی، موجب توسعه همکاری‌ها بین ۲ کشور شد. در همین راستا در هفته پایانی بهمن‌ماه سال جاری ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهوری ایران به دعوت رسمی همتای چینی خود «شی‌جین‌پینگ» و با هدف گسترش تعاملات

اقتصادی و سیاسی با کشورهای آسیایی عازم چین شد. در این سفر مقامات بلندپایه ایران از جمله رئیس‌بانک مرکزی، وزیر نفت، تجارت، اقتصاد و راه و شهرسازی رئیس‌جمهوری را همراهی کردند.
ابتکار کمربند - جاده
 ابتکار کمربند - جاده که ایران در قلب آن قرار دارد، طرحی در حال اجرا از یک دهه قبل توسط چین و بزرگ‌ترین برنامه زیرساختی در تاریخ جهان شناخته می‌شود که ۴ قاره را به یکدیگر پیوند می‌دهد. این طرح که از سوی «شی‌جین‌پینگ» رئیس‌جمهور چین در پاییز ۲۰۱۳ (۱۳۹۲) به ترتیب در جریان دیدارهایی از قزاقستان و اندونزی ارائه شد، از ۲ بخش «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و ساخت «جاده ابریشم دریایی» در قرن بیست‌ویکم» تشکیل می‌شود. این طرح در نهایت با عنوان «یک کمربند - یک جاده» به جهان معرفی شد. در یک توضیح نسبتاً ساده و واضح، «ابتکار کمربند - جاده» (Belt and Road Initiative) چین که به اختصار BRI نامیده می‌شود ۲ محور مهم دارد؛ نخست، «کمربند» آن از «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» گرفته شده است که شامل شبکه‌ای طراحی شده از جاده‌های فراسرزمینی و خطوط راه‌آهن، لوله‌های نفت و گاز و دیگر پروژه‌های زیرساختی است که از شهر شینان در مرکز چین و سرانجام به مناطق دوردستی چون مسکو، روتردام و ونیز می‌رسد. محور دوم یعنی «جاده» نیز همان «جاده ابریشم قرن بیست‌ویکم» است و مسیرهای دریایی از جنوب شرقی آسیا به جنوب آسیا و سپس خاورمیانه و آفریقا را در برمی‌گیرد. حدود ۲ سال پیش یعنی آبان سال ۱۳۹۹، وزیر خارجه چین اعلام کرد ۱۳۸ کشور و ۲۹ سازمان بین‌المللی موافقتنامه همکاری با چین درباره این طرح را امضا کرده‌اند. درباره هزینه‌های اجرای این طرح نیز اگرچه آمار دقیقی وجود ندارد اما برخی نهادها پژوهشی، هزینه آن را بیش از هزار میلیارد دلار

برآورد می‌کنند. آخرین برآوردها نیز نشان می‌دهد این رقم به بیش از ۱۳۰۰ میلیارد دلار رسیده است. این ۱۰ برابر هزینه طرح مارشال (طرح آمریکا برای نوسازی اروپا در فضای پساجنگ جهانی دوم) است. سایر پیش‌بینی‌های اقتصادی نیز هزینه‌ای به ارزش ۳۰۷ تریلیون دلار برای بیش از ۲۶۰۰ پروژه کمربند - جاده در سراسر جهان را برآورد می‌کند.
جایگاه ایران در طرح کمربند - جاده
 به‌رغم اهمیت طرح کمربند - جاده در روابط کشورهای جهان اما باید دید ایران به عنوان مهم‌ترین شاهراه ارتباط غرب و شرق از چه جایگاهی در این طرح برخوردار است؟ به اعتقاد کارشناسان، برای تبیین عوامل تأثیرگذار بر همکاری ایران و چین در جاده ابریشم جدید، باید اندکی به گذشته بازگشت و جایگاه این ابتکار را در

روابط ایران و چین از منظر تاریخی سابقه‌های طولانی دارد و بررسی‌های مورخان، روابط تمدنی بیش از ۲ هزار و ۶۰۰ ساله با محوریت جاده ابریشم را میان ۲ کشور بیان می‌کند اما شروع روابط ۲ کشور در دوران جدید از سال ۱۲۹۹ شمسی با قرارداد دوستی ایران و چین در رم بود که ۲ کشور با تبادل سفیر موافقت کردند. پیش از انقلاب اسلامی، بر مبنای سیاست خارجی ساختارگرای کشورها، زمینه مساعدی برای توسعه مناسبات تهران - پکن فراهم نبود. ساختار دوقطبی نظام بین‌الملل و انعکاس آن در ساختارهای منطقه‌ای موجب شد ایران به عنوان عضوی از بلوک غرب در برابر بلوک شرق و اعضای آن از جمله چین به صف‌آرایی استراتژیک رو آورد. بنابراین ایران از سال ۱۹۴۹ تا ۱۹۷۱ میلادی، جمهوری خلق چین را از منظر سیاسی به رسمیت نشناخت؛ سفر ریچارد میلپوس نیکسون (سی‌وهفتمین رئیس‌جمهور آمریکا) به چین در سال ۱۹۷۲ و همراهی چین با ایالات متحده علیه شوروی، باعث آغاز مجدد روابط ایران و چین شد. با وقوع انقلاب اسلامی و خروج ایران از بلوک غرب، روابط اقتصادی ۲ کشور بتدریج توسعه یافت. در ۲ دهه اخیر، انعقاد قراردادهای مهم در زمینه انرژی، موجب توسعه همکاری‌ها بین ۲ کشور شد. در همین راستا در هفته پایانی بهمن‌ماه سال جاری ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهوری ایران به دعوت رسمی همتای چینی خود «شی‌جین‌پینگ» و با هدف گسترش تعاملات



این مسیر تنها متعلق به شماست.
 اینترنتی "کاملاً" اختصاصی برای کسب‌وکار شما

رسپینا
 بزرگ‌ترین ارائه‌دهنده پهنای باند اختصاصی به سازمان‌ها در ایران

شرکت داده‌رسانی رسپینا
 (سهامی خاص) - شماره ثبت: ۱۳۹۱
 دارای پروانه FSP به شماره ۱۵۰۴۰۰۰۰۰۰
 از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی

@respinaofficial
www.respina.net
تلفن: ۰۲۱-۹۲۰۰۰۰۰۰