



کمر بند اقتصادی جاده ابریشم: فرصت‌ها و تهدیدات برای بخش خصوصی ایران

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

پاییز ۱۳۹۸



شناسنامه گزارش

حامی: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

با نظارت معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق تهران

مجری: محسن شریعتی نیا

تاریخ گزارش: آذرماه ۱۳۹۸



فهرست مطالب

فصل اول: مگا پروژه ابریشم در متن مرحله دوم توسعه اقتصادی چین	۹
فصل دوم: آثار اجرایی شدن مگا پروژه جاده ابریشم در محیط پیرامونی ایران	۳۳
فصل سوم: فرصت‌ها و تهدیدات اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم برای بخش خصوصی ایران	۵۳
فصل چهارم: مشارکت بخش عمومی و خصوصی ایران در مگا پروژه ابریشم: توصیه‌های سیاستی	۸۱

خلاصه کاربردی: برنامه عملیاتی بخش خصوصی در قبال مگا پروژه ابریشم

۱- هدف

مشارکت حداکثری در زنجیره ارزش مگا پروژه ابریشم با توجه به منافع بالقوه فراوان آن برای دولت و بخش خصوصی ایران

۲- استراتژی‌ها

۲-۱- مشارکت در زنجیره ارزش جاده ابریشم با اولویت صنایع ذیل:

۱- صنایع شیمیایی، فلزات آهنی، لاستیک و پلاستیک

۲- دام‌پروری

۳- سبزی‌ها، میوه، خشکبار و محصولات زراعی

۴- موتور، قطعات موتور و صنعت حمل و نقل

۵- فراورده‌های گوشتی

۶- فراورده‌های معدنی

۷- غذاهای فراوری شده

۸- ماشین‌آلات، قطعات ماشین‌آلات و کالاهای الکترونیک

۹- صنایع نساجی، چرم و پوشاک

۱۰- دانه‌ها، بذر و الیاف

۲-۲- تمرکز بر اجرایی شدن کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا: ایران در این کریدور اهمیت ویژه‌ای دارد و بر مبنای مطالعات بانک جهانی، برخی کشورهای مسیر این کریدور به‌ویژه ایران می‌توانند بیشترین منفعت را از اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم و به‌طور خاص این کریدور کسب کنند.

۲-۳- تمرکز بر تعامل با بخشی از استان‌های چین که در قالب مگا پروژه ابریشم برای همکاری با خاورمیانه یا صنایع اولویت‌دار برای بخش خصوصی ایران انتخاب شده‌اند. در این مگا پروژه به استان‌های مختلف چین وظایف متفاوتی محول شده است. همکاری بخش خصوصی استان‌های مختلف ایران با استان‌های چین را نیز می‌توان به‌عنوان یک راهبرد مطرح کرد.

۳-فعالیت‌ها

- ۳-۱- رایزنی با دولت برای اولویت بخشیدن به مگا پروژه ابریشم در روابط با چین و تبدیل آن به محور روابط ۲ کشور
- ۳-۲- تمرکز بر یافتن راه‌حلی برای تعاملات مالی میان شرکت‌های دو کشور. مهم‌ترین معضل مشارکت ایران در این مگا پروژه، مشکلات مالی ناشی از تحریم است.
- ۳-۳- تمرکز بر تعامل با شرکت‌های کوچک و متوسط چینی با توجه به فضای تحریم از یک‌سو و اهمیت شرکت‌های کوچک و متوسط در بخش خصوصی ایران از دیگر سو.
- ۳-۴- رایزنی با دولت برای پیشبرد آزادسازی تجاری دوجانبه با محیط همسایگی با اولویت کشورهای درگیر در مگا پروژه ابریشم از یک‌سو و از سوی دیگر، رایزنی منظم با دولت چین به‌منظور هماهنگ‌سازی بیشتر سیاست‌ها در زمینه اجرای پروژه‌های جاده ابریشم.

- ۳-۵- تعامل نهادینه با بخش خصوصی چین با محوریت شناسایی فرصت‌های همکاری در قالب این مگا پروژه
- تشکیل شورای جاده ابریشم متشکل از نمایندگان از دولت و بخش خصوصی باهدف پیشبرد هدفمند همکاری با چین و سایر کشورهای مسیر در قالب استراتژی‌های مورد اشاره در بالا.

۳-۶ - تشکیل اتاق فکر ایران و مگا پروژه ابریشم در اتاق تهران با توجه به طولانی مدت بودن اجرای این مگا پروژه (این مگا پروژه تا سال ۲۰۳۵ طول خواهد کشید).

۳-۷ - اعزام رایزن تجاری جاده ابریشم به چین با همکاری دولت و بخش خصوصی برای معرفی هدفمند پتانسیل‌های اقتصادی ایران و شناخت روزآمد وضعیت در حال تحول اجرای این طرح در چین.

۳-۸ - تبدیل ایران به محور رایزنی و دیالوگ چهارجانبه برای اجرایی شدن کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا. در این قالب رایزنی میان دولت‌های چین، ترکمنستان، ایران، ترکیه و نیز بخش خصوصی این کشورها می‌تواند به فهم مشترک از این کریدور و تحقق بخشیدن به منافع مشترک ناشی از اجرایی شدن آن کمک نماید. برگزاری اجلاس‌های سالانه کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا-مدیترانه در تهران را به‌عنوان یک ایده می‌توان مطرح کرد. شایان‌ذکر است که دولت‌های ترکمنستان و ترکیه نیز تاکنون در مراحل اولیه الحاق به این طرح قرار دارند؛ درواقع ترکمنستان، عمدتاً بر توسعه همکاری با چین در زمینه زیرساخت‌های انرژی متمرکز شده و ترکیه نیز بیشتر در پی جذب سرمایه چینی در حوزه‌های صنعتی و درعین حال، کاهش آسیب‌پذیری خود در رقابت با چین به‌ویژه در بازارهای آسیای مرکزی و قفقاز است؛ بااین وجود، ترکیه در مقایسه با ترکمنستان، استقبال چندانی از این طرح صورت نداده است.

۳-۹ - شناسایی و اولویت‌بندی استان‌های چین برای همکاری با بخش خصوصی ایران با همکاری وزارت امور خارجه، سفارت ایران در پکن و کنسولگری ایران در شانگهای.

۳-۱۰ - در بخش استراتژی در سطور بالا، اشاره شد که استراتژی تعامل بخش خصوصی در مگا پروژه ابریشم باید بر اساس صناعی که از بالاترین امکان سودآوری در فرایند اجرایی شدن این طرح برخوردارند، اولویت‌بندی گردد. بر مبنای آنچه آمد، عمده حوزه‌هایی که در پیامد اجرایی شدن این طرح از شانس بالایی برای سودآوری و گسترش حوزه‌های فعالیت برخوردارند، در دو حوزه صنعت و معدن و نیز کشاورزی و صنایع تبدیلی قرار می‌گیرند؛ بنابراین در اتاق بازرگانی، صنایع و معدن تهران، فعالیت در راستای گسترش تعاملات بخش خصوصی با چین در چارچوب این طرح کلان بهتر است در دو کمیسیون صنعت و

معادن و کشاورزی و صنایع تبدیلی متمرکز گردد. حوزه‌های تحت پوشش این کمیسیون‌ها اغلب حوزه‌های کلیدی دارای شانس موفقیت در روند اجرایی شدن این طرح را در برمی‌گیرند.

۱۱-۳- پیشنهاد می‌شود در این دو کمیسیون، ارزیابی‌های بانک جهانی در مورد موقعیت ایران در این طرح از سوی خبرگان و فعالان بخش خصوصی موردبحث قرار گیرد. بانک جهانی در مطالعاتی که در مورد این طرح انجام داده، ادعای بزرگی مطرح کرده است؛ مبنی بر اینکه ایران یکی از مهم‌ترین برندگان اجرای این طرح خواهد بود.

۱۲-۳- تهیه برنامه عملیاتی برای نقش‌آفرینی بخش خصوصی در دو حوزه صنعت و کشاورزی را می‌توان مهم‌ترین کار ویژه این گروه‌ها برای بهره‌گیری از این طرح و مزایای آن برشمرد. در متن طرح، اشاره شده است که مگا پروژه ابریشم تلاشی برای شکل‌دهی به زنجیره ارزش چین محور است؛ به دیگر سخن، طرح ابریشم یک طرح یکپارچه نیست بلکه مجموعه بسیار زیادی از پروژه‌ها و طرح‌های اقتصادی در حوزه‌های بسیار متفاوتی است؛ بنابراین مشارکت بخش خصوصی و دولتی ایران در هر حلقه از زنجیره ارزش باید در قالب تیمی از فعالین اقتصادی و متخصصین مسائل چین و اقتصاد سیاسی بین‌الملل تدوین گردد؛ بدین معنا که به‌منظور شکل‌دهی به همکاری مؤثر با طرف‌های چینی در قالب این طرح، نمی‌توان یک برنامه عملیاتی عام تدوین نمود، بلکه هر یک از بخش‌های کلیدی در این طرح که در بالا به آن‌ها اشاره شد، نیازمند تدوین یک برنامه عملیاتی در حوزه خاص خود برای اتصال به زنجیره ارزش جاده ابریشم هستند.

۱۳-۳- بهتر است در روند تدوین چنین طرح‌های عملیاتی رایزنی‌های منظمی با سفارت چین در تهران و بخش خصوصی این کشور صورت گیرد. بدون توجه به نگرش چینی‌ها به همکاری با ایران و فهم اولویت‌های آنان، هر طرح عملیاتی تدوین شده ناقص خواهد بود.

۱۴-۳- بخش مهمی از پروژه‌های ابریشم مانند اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و نیز زیرساخت‌های انرژی در حوزه فعالیت دولت یا شرکت‌های دولتی قرار می‌گیرد؛ بنابراین بخشی از برنامه عملیاتی اتاق تهران نیز بهتر است معطوف به رایزنی با دولت برای پیشبرد این طرح و بهره‌مندی بخش خصوصی از مزایای اجرایی شدن آن باشد. در این راستا، پیشنهاد می‌شود تا مکانیسمی

منظم و دائمی برای رایزنی و مشورت بخش خصوصی و دولت با محوریت فرصت‌ها و چالش‌های پیشبرد این طرح تشکیل شود.

۱۵-۳- این طرح پژوهشی بخشی از برنامه میان‌مدت اتاق بازرگانی، صنایع و معادن تهران برای بهبود شناخت از چین در حال تحول و تدوین برنامه عملیاتی برای گسترش همکاری با آن است. در گام نخست این طرح، الگوی توسعه چین با حمایت اتاق مورد بحث قرار گرفت تا تصویر کلان اقتصاد سیاسی چین روشن گردد. در گام دوم که اثر حاضر ماحصل آن است، اولویت نخست دیپلماسی اقتصادی چین مورد بحث قرار گرفت تا نقشه راه گسترش تعاملات اقتصادی با این کشور به‌ویژه از منظر منافع بخش خصوصی تدوین گردد. برنامه میان‌مدت اتاق تهران برای تعامل مؤثر با چین نیاز به گام سوم نیز دارد؛ گامی که در قالب آن از طریق مشاهده، مصاحبه و بررسی اسنادی، وضعیت کنونی و چشم‌انداز تعامل با چین با ورود به جزئیات کاربردی مورد بحث قرار گیرد. گام سوم، می‌تواند در قالب تحقیقی روشمند و با بهره‌گیری از دانش و تجربیات خبرگان این حوزه در دولت و بخش خصوصی ایران و نیز بخشی از کارشناسان و فعالان بخش خصوصی چین که از نزدیک با ایران کار می‌کنند، صورت گیرد. با انجام گام سوم، می‌توان مدعی شد که اتاق تهران یک برنامه عملیاتی دقیق در مورد تعامل با چین تدوین کرده است. این برنامه عملیاتی را می‌توان با توجه به تحولات محیطی به‌طور سالانه بازبینی کرد.



فصل اول: مگا پروژه ابریشم در متن مرحله دوم توسعه اقتصادی چین

مقدمه

هدف از نگارش این فصل، تبیین مگا پروژه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم در چارچوب سیاست‌های نوین توسعه‌ای چین است. از منظر نویسنده طرح ابریشم در قالب مرحله دوم سیاست‌های توسعه‌ای در چین پس از انقلاب سال ۱۹۴۹ قابل درک و تحلیل است. از این رو در این فصل ویژگی‌های دو مرحله اخیر سیاست‌های توسعه‌ای در چین که مرحله نخست از ۱۹۷۸ آغاز و تا ۲۰۱۲ تداوم می‌یابد و مرحله دوم از ۲۰۱۲ آغاز و همچنان تداوم دارد مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد. در نهایت طرح ابریشم در قالب سیاست‌های توسعه‌ای مرحله دوم و به‌عنوان برنامه عملیاتی دیپلماسی اقتصادی این کشور تا آینده‌ای میان‌مدت مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد:

۱- ویژگی‌های مرحله اول توسعه چین

مرحله اول توسعه چین، در ابتدای دهه ۱۹۸۰ و در چارچوب برنامه مشهور اصلاحات و سیاست درهای باز آغاز شد. اکنون که بیش از سه دهه از آغاز این برنامه گذشته است، مطالعات چین پژوهی نشان می‌دهد که پدید آمدن بن‌بست‌های استراتژیک و قرار گرفتن کشور در لبه پرتگاه بیش از سایر عوامل در طراحی و اجرای این برنامه مؤثر بوده است. هنگامی که این برنامه آغاز شد، اقتصاد چین یک دوره جنگ داخلی درازمدت و نیز سه دهه تسلط نظریات چپ توسعه در قالب برداشتی سطحی از این مکتب راسپی‌ری کرده بود؛ از همین رو در آستانه فروپاشی قرار داشت. برنامه اصلاحات و سیاست درهای باز راهی برای برون‌رفت از این وضعیت پر ریسک بود. ذکر این نکته ضروری است که اصلاحات و سیاست درهای باز، برنامه به معنای دقیق کلمه نبود و بیشتر نوعی خط‌مشی کلان بود که از سوی مرکزیت قدرت و باهدف حفظ سلطه حزب بر سپهر سیاسی ملت‌هپ و متلاطم چین ارائه شده بود. در قالب این برنامه، گشودن تدریجی درهای کشور بر روی جهان خارج از یکسو و اصلاحات اقتصادی بازارگرایانه و تدریجی از دیگر سو، به اولویت‌ها و انتخاب‌های استراتژیک رهبری حزب بدل شدند. با پیشبرد این برنامه در سه

دهه منتهی به سال ۲۰۱۲، اقتصاد سیاسی چین شکل و شمایل جدیدی به خود گرفت [۱]؛ به دیگر سخن، ویژگی‌های مرحله اول توسعه چین که از ابتدای دهه ۱۹۸۰ آغاز و تا سال ۲۰۱۲ تداوم می‌یابد را به چند دسته می‌توان تقسیم کرد:

۱-۱- تبدیل شدن به یکی از جذاب‌ترین مقاصد سرمایه‌گذاری خارجی

بخش مهمی از موفقیت‌های توسعه‌ای چین، به توانمندی این کشور در جذب سرمایه خارجی بازمی‌گردد. در سه دهه اخیر، چین همواره یکی از جذاب‌ترین مقاصد سرمایه‌گذاری خارجی بوده است. از آغاز برنامه اصلاحات در سال ۱۹۷۸ تا سال ۲۰۱۶، این کشور حدود ۱/۷۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب کرده است [۲]. جدول شماره یک سرمایه‌گذاران عمده خارجی در چین طی این دوره را نشان می‌دهد:

جدول شماره ۱- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در چین ۱۹۷۸-۲۰۱۶ (بر اساس میلیارد دلار)

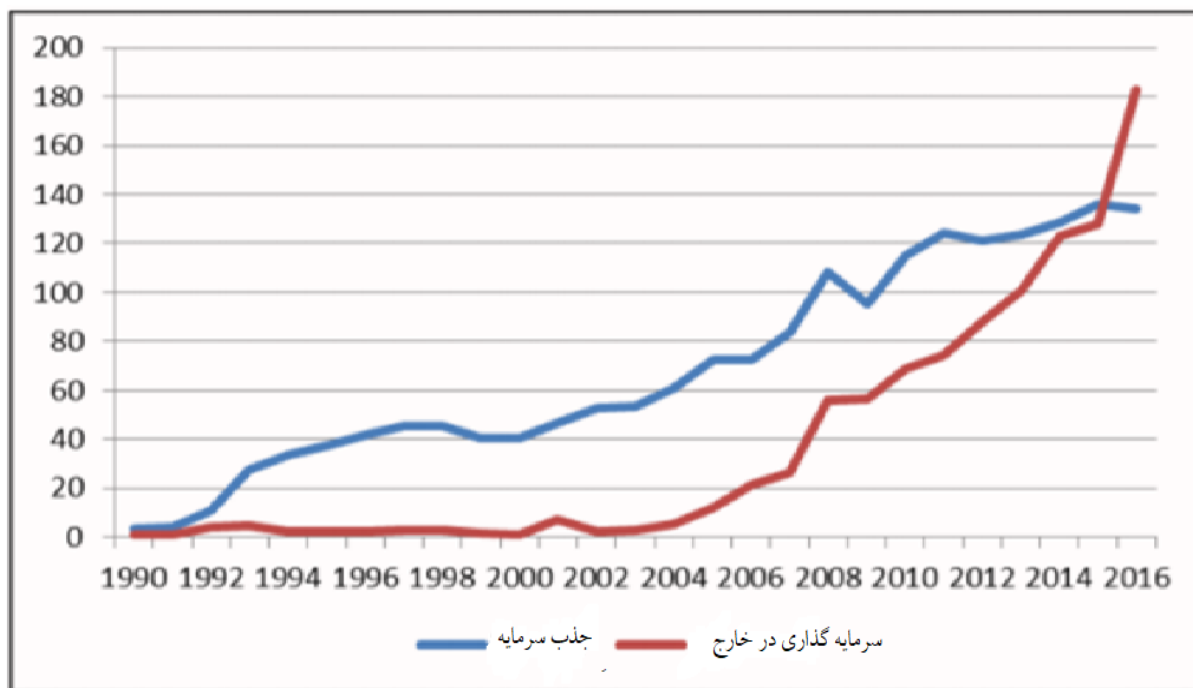
میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۶		میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی طی سال‌های ۱۹۷۹-۲۰۱۶		
درصد از کل	مقدار	درصد از کل	مقدار	کشورها و مناطق
۶۵/۳	۸۲/۳	۵۲/۶	۹۲۸/۲	هنگ کنگ و ماکائو
۵/۳	۶/۷	۸/۸	۱۵۵/۹	جزایر ویرجین بریتانیا
۲/۵	۳/۱	۵/۹	۱۰۴/۹	ژاپن
۴/۸	۶/۱	۴/۸	۸۵/۳	سنگاپور
۱/۹	۲/۴	۴/۵	۸۰	ایالات متحده
۳/۸	۴/۸	۳/۹	۶۸/۷	کره جنوبی
۱/۶	۲	۳/۷	۶۴/۷	تایوان
۳/۴	۵/۲	۲	۳۵/۳	جزایر کایمان
۳/۲	۲/۷	۱/۶	۲۸/۲	آلمان
۱/۱	۱/۴	۰/۹	۱۵/۷	بریتانیا

جریان اصلی مباحث در مورد روند توسعه چین و موفقیت‌های عظیم این کشور در پیشبرد توسعه اقتصادی، عمدتاً تأکید را بر سیاست‌های هوشمندانه رهبران و پیگیری این سیاست‌ها می‌گذارد؛ اما فراتر از اراده رهبران و تشخیص آن‌ها، امکانات محیط بین‌المللی نیز در پیشبرد توسعه این کشور نقش بسیار چشمگیری ایفا کرده است. همان‌گونه که اشاره شد، بخش مهمی از برنامه اصلاحی دنگ شیائوپینگ که بعدها نیز از سوی رهبران آتی پیگیری شد، معطوف به گشودن درهای این کشور بر روی اقتصاد جهانی بود؛ گشودن درها به تدریج و در فرایند گام‌به‌گام با ایجاد مناطق ویژه اقتصادی گسترش این مناطق و بعدها الحاق به سازمان تجارت جهانی صورت گرفت. سیاست درهای باز که با مهمترین تغییرات حقوقی و قانونی در چین در راستای ایجاد شرایط برای حضور شرکت‌های بزرگ چندملیتی همراه بود، زمینه را برای بهره‌گیری حداکثری از امکانات بین‌المللی در جهت رشد اقتصادی این کشور فراهم آورد.

با طراحی و اجرای این سیاست‌ها و به‌ویژه تداوم بخشیدن به آن‌ها در طول بیش از سه دهه، چین به مهم‌ترین مرکز جذب سرمایه خارجی در جهان تبدیل شد. ورود سیل‌آسای سرمایه‌های بین‌المللی به چین نه تنها سرمایه لازم برای پیشرفت‌های اقتصادی شگفت‌آور این کشور را فراهم آورد، بلکه به تدریج بخش خصوصی و صاحبان کسب‌وکار را در تعاملی گسترش یابنده با شرکت‌های پیشرو در اقتصاد جهانی قرارداد و نوعی جامعه‌پذیری و یادگیری قواعد بازی در اقتصاد جهانی را نیز برای این کشور به همراه آورد؛ بنابراین یکی از ویژگی‌های کلیدی مرحله نخست توسعه چین را می‌توان تبدیل شدن این کشور به مهم‌ترین میزبان سرمایه‌های خارجی دانست. روند تحول در جایگاه چین در اقتصاد جهانی و تبدیل شدن آن به یکی از مهم‌ترین سرمایه‌گذاران، از منظر بحث حاضر نیز واجد اهمیت است، زیرا نشان می‌دهد که این کشور به تدریج از قابلیت‌های لازم برای اجرایی کردن مگا پروژه با ابعاد ابتکار ابریشم به تدریج برخوردار می‌گردد. همان‌گونه که نمودار شماره ۱ نشان می‌دهد، از سال‌های ابتدایی دهه ۱۹۹۰، روند جذب سرمایه خارجی در چین روزافزون بوده است البته در سالیان اخیر این کشور به یکی از بازیگران مهم در سرمایه‌گذاری خارجی در سایر کشورها نیز بدل شده است که در بحث‌های آتی به آن خواهیم پرداخت.

نمودار شماره ۱: روند تحول در سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در چین و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در دیگر کشورها از سال

۱۹۹۰ تا ۲۰۱۶ (میلیارد دلار) [۳]



۱-۲- انتقال فناوری

در آغاز برنامه اصلاحات، چین به لحاظ فناوری، کشوری بسیار عقب‌مانده محسوب می‌شد و جز مرده ریگی از فناوری انتقال‌یافته از شوروی، اثری از توانمندی‌های فناورانه در این کشور به چشم نمی‌خورد. از همین رو در مرحله نخست توسعه، انتقال فناوری از اولویت‌های کلیدی رهبران این کشور محسوب می‌شد.

انتقال فناوری به چین در ابتدا در قالب مناطق ویژه اقتصادی و تجاری صورت گرفت؛ در این مناطق از طریق تعامل شرکت‌های چینی با شرکت‌های خارجی به تدریج نوعی انتقال فناوری صورت گرفت. شرکت‌های چینی که در ابتدا صرفاً در بخش‌های حاشیه‌ای از زنجیره تولید که نیاز چندانی به فناوری نداشت، همکاری می‌کردند، به تدریج خود را به حلقه‌های بالای زنجیره‌ای

تولید ارتقا داده و در وضعیت کنونی به رقبای مهم شرکت‌های خارجی تبدیل شده‌اند البته ذکر این نکته ضروری است که بخش مهمی از انتقال فناوری به چین، به واسطه شرکت‌هایی که در هنگ کنگ و تایوان فعال بودند، صورت گرفت. این شرکت‌ها واسطه مهمی برای انتقال فناوری‌های پیشرفته به چین در دهه‌های اخیر بوده‌اند؛ به بیان دیگر آنچه در ادبیات توسعه چین به عنوان نقش مهم چینی‌های ماورای بحار در توسعه این کشور نام برده می‌شود، معطوف به سرمایه‌گذاری‌های هنگ‌کنگی و تایوانی است که به تدریج زمینه را برای بخش مهمی از انتقال فناوری به این کشور نیز فراهم آورد [۴].

نکته مهم دیگری که در این بخش ذکر آن ضرورت دارد، آن‌که نوعی تقدم و تأخر میان توسعه تجاری و توسعه صنعتی چین وجود داشته است؛ به بیان دیگر در ابتدای برنامه اصلاحات و سیاست درهای باز آنچه در رشد شتابناک این کشور اهمیت داشت، تغییر در سیاست‌های تجاری و به‌ویژه سیاست درهای باز بود. در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ اساساً بحث چندانی در مورد سیاست‌های صنعتی چین در میان نیست، بلکه این کشور می‌کوشد در رقابت با سایر بازیگران در جهان در حال توسعه میزبانی تولید شرکت‌های چندملیتی را به صورتی بهینه و در قالب یک بازی برد-برد بر عهده گیرد. این تقدم و تأخر توسعه تجاری و صنعتی چین در پیشبرد موفقیت‌آمیز رشد اقتصادی این کشور نیز اهمیت دارد؛ زیرا تا همین سال‌های اخیر که مباحث توسعه صنعتی در چین به صورت جدی مطرح شد، قدرت‌های تجاری در جهان پیشرفته، این کشور را تهدید چندانی برای تسلط صنعتی خود تلقی نمی‌کردند و تمایل ویژه‌ای به همکاری با آن و یافتن موقعیت‌هایی برای سرمایه‌گذاری در این کشور داشتند؛ به بیان دیگر چینی‌ها از ابتدا و به‌طور نسبی‌ای بحث رقابت صنعتی با دیگران را پیش نکشیدند بلکه به تدریج و با برکشیدن توانمندی‌های صنعتی خود به سوی طراحی استراتژی صنعتی پیش رفتند و به میدان رقابت با قدرت‌های صنعتی دیگر وارد شدند.

البته سخن بر سر این نیست که چین از ابتدا در پی رقابت صنعتی با غرب نبوده است بلکه بحث بر سر تقدم و تأخر تدوین استراتژی‌های تجاری و صنعتی است؛ چین در نخستین گام، سیاست کلان درهای باز را در پیش گرفت و با آزادسازی تجاری تدریجی و الحاق به سازمان تجارت جهان به کارخانه جهان بدل شد. در این فرایند به تدریج قوانینی برای انتقال فناوری و الزام به همکاری چندملیتی‌ها با شرکت‌های چینی مصوب شد. در مرحله بعدی، نخستین سیاست توسعه صنعتی چین موسوم به

ساخت چین ۲۰۲۵ تداوم شد؛ تداوم این سیاست صنعتی منسجم حدود ۴۰ سال پس از اجرایی شدن سیاست درهای باز که مبنای آن آزادسازی تجاری بود، صورت گرفت.

۳-۱- نیروی کار ارزان

یکی از کلیدی‌ترین مزیت‌های رقابتی در مرحله نخست توسعه چین، حجم عظیم نیروی کار ارزان بود؛ نیرویی که با حداقل دستمزد و بدون نظام تأمین اجتماعی مناسب آماده کار بود. این مزیت در ترکیب با انواع معافیت‌های مالیاتی و زیست‌محیطی، این کشور را به مقصدی بسیار جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی تبدیل می‌کرد. هنگامی که برنامه اصلاحات آغاز شد، اکثریت جمعیت چین را روستاییان تشکیل می‌دادند، روستاییانی که در فقر غوطه‌ور بودند.

از همین رو بزرگ‌ترین و سریع‌ترین روند مهاجرتی در تاریخ بشر در چین پس‌اصلاحات رخ داده است. در سه دهه گذشته، میزان جمعیت شهرنشین چین از ۲۰ درصد به ۶۵ درصد افزایش یافته است؛ به دیگر سخن، در طول این سال‌ها، بیش از ۵۰۰ میلیون نفر که بخش عمده آنان نیروی کار ارزان این کشور بوده‌اند، راهی شهرها شده و فرصت‌های شغلی که در پیامد سرمایه‌گذاری خارجی ایجاد شده را در دست گرفتند. در دهه ۱۹۸۰ دستمزد کارگر چینی ۱۰ درصد دستمزد هم‌تای مکزیکی او بود اما اکنون دستمزد کارگران چینی ۴/۸ برابر کارگران ویتنامی است. به عبارت دیگر در سال‌های اخیر با افزایش دستمزد کارگران چینی، یکی از مزیت‌های کلیدی این کشور به ویژه در قیاس با رقبایی چون هند و ویتنام رو به کاهش است. این تغییر را می‌توان در زمره یکی از عوامل مهم در تغییر استراتژی کلان توسعه‌ای این کشور در دوره شی جین‌پینگ برشمرد [۵]. این تغییر در مزیت نسبی اقتصاد چین در قالب اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم، می‌تواند برای ایران نیز با توجه به نیروی کار ارزان و نیز قرار گرفتن در جغرافیایی که واجد نیروی کار ارزان و فراوان است، یک مزیت محسوب شود.

۴-۱- کارخانه جهان

به موازات پیشرفت برنامه اصلاحات و سیاست درهای باز، خط تولید اغلب شرکت‌های بزرگ جهان به چین انتقال یافت و این کشور به معنای واقعی کلمه، بدل به کارخانه جهان شد؛ به دیگر سخن، این کشور به هاب تولید در منحنی زنجیره جهانی ارزش

بدل شد و با گذشت چند دهه، این موقعیت را تداوم بخشیده است. در این دوره شرکت‌های چندملیتی به بازیگران کلیدی اقتصاد صادراتی چین بدل شدند؛ به گونه‌ای که بر مبنای برخی آمارها در سال ۲۰۱۵، بیش از ۴۰ درصد از صادرات چین، توسط این شرکت‌ها صورت گرفته است [۶].

۱-۵ سیاست خارجی بی سروصدا

در حوزه سیاست، مهم‌ترین ویژگی مرحله نخست توسعه این کشور، طراحی و اجرای نوعی سیاست خارجی بستر ساز بود؛ بدان معنا که زمینه بین‌المللی لازم برای پیشبرد و توسعه اقتصادی در چین را فراهم نماید. اولویت‌های این سیاست خارجی در بیان معروفی از دنگ شیائوپینگ که در قالب آن بر پرهیز از هژمونی‌گرایی، پرهیز از تبدیل شدن به الگو برای دیگران، پنهان کردن قابلیت‌ها و پیگیری دیپلماسی فعال اما بی سروصدا تأکید شده، آمده است [۷]. این گونه از سیاست خارجی توسعه‌گرا از دهه ۱۹۸۰ تا برآمدن شی جین‌پینگ، به رفتارهای بین‌المللی چین شکل داد. از همین روست که ادبیات رهبران این کشور در سه دهه گذشته در یک راستا بوده و میزان همپوشی در سیاست‌های اعمالی آنان نیز بسیار بالاست.

۲- رؤیای چینی: اقتصاد دانش‌بنیان، جامعه توسعه‌یافته و چین جهانی شده

همان‌گونه که در ابتدای فصل اشاره شد، روند توسعه اقتصادی چین پس از حدود چهار دهه، وارد مرحله نوینی شده است؛ مرحله‌ای که گرچه نشانه‌ها و ویژگی‌های مرحله نخست در آن وجود دارد، اما رویکردهای آن به‌سرعت در حال تغییر است. در این گفتار می‌کوشیم ویژگی‌های مرحله دوم توسعه چین را تبیین نماییم:

۱-۲- پیش‌به‌سوی رؤیای چینی

از دوره اصلاحات و سیاست درهای باز چین، رهبران این کشور در هر دوره چشم‌انداز کلانی را برای پیشبرد توسعه تعریف کرده‌اند. شی جین‌پینگ، سومین رهبری است که چشم‌انداز کلانی برای چین در دوره حکومت خود تعریف می‌کند. چشم‌اندازی که شی جی‌پینگ، به‌عنوان نماینده نسل پنجم رهبران برای این کشور ترسیم کرده، رؤیای چینی است. گرچه مؤلفه‌های این رؤیا دقیقاً مشخص نشده، اما تبدیل کردن چین به یک کشور توسعه‌یافته تا سال ۲۰۴۹ که مقارن با یک صدمین سالگرد پیروزی انقلاب این کشور خواهد بود، در کانون این رؤیا قرار دارد [۸]. روشن است که حرکت به‌سوی تحقق این رؤیا الزاماتی دارد و مهم‌ترین آن‌ها، تداوم رشد و توسعه اقتصادی این کشور است؛ رشدی که به اذعان مطالعات نهادهای بین‌المللی و نیز نهادهای مطالعاتی چین به شیوه گذشته قابل تداوم نخواهد بود؛ به دیگر سخن، تغییر مسیر توسعه چین از یک‌سو در چارچوب رؤیای چینی به‌عنوان یک خواست و هدف مطرح‌شده و از دیگر سو، الزامات ساختاری اقتصاد دگرگون‌شونده چین آن را به‌عنوان یک ضرورت مطرح کرده است.

رؤیای چینی در تداوم سنتی که از دوره دنگ شیائوپینگ شکل گرفته، طرح‌شده است. دنگ در دوران ریاست خود چشم‌انداز کلان اصلاحات و سیاست درهای باز را طرح کرد و به‌پیش برد؛ جیانگ‌زمین با ایده سه نمایندگی و ایجاد روابطی جدید میان حزب کمونیست و بخش خصوصی چین، این سنت را تداوم بخشید و هوجین تائو نیز برای مدیریت شکاف طبقاتی روزافزون جامعه چین، استراتژی کلان جامعه همگون را طرح کرد و به‌پیش برد [۹].

رؤیای چینی یک پیام کلیدی با خود دارد و آن اینکه پیشبرد توسعه اقتصادی همچنان انتخاب استراتژیک حزب کمونیست باقی خواهد ماند البته همان‌گونه که اشاره شد، تغییر مسیر توسعه چین هم الزام و هم انتخاب شی جین‌پینگ محسوب می‌شود. مهم‌ترین تغییراتی که تاکنون رهبران و متفکران حزبی در چارچوب زمینه‌سازی برای رؤیای چینی بر آن تأکید ورزیده‌اند، اصلاحات ساختاری در اقتصاد سیاسی چین باهدف تبدیل آن از یک اقتصاد مبتنی بر صادرات کالاهای دارای فناوری پایین و متوسط به اقتصادی دانش‌بنیان، نقش‌آفرین در حلقه‌های بالایی زنجیره جهانی ارزش و برخوردار از قابلیت اتکا بر بازار داخلی است.

۲-۲- شکل دهی به اقتصاد دانش‌بنیان

همان‌گونه که اشاره شد، تبدیل چین به کشوری توسعه‌یافته در کانون رؤیای چینی قرار دارد و کلیدی‌ترین پیش‌شرط تحقق چنین رؤیایی، ایجاد تغییرات ساختاری در اقتصاد چین است؛ تغییراتی که شی جین‌پینگ و سایر رهبران از آن به‌عنوان "اقتصاد خلاق و دانش‌بنیان" یاد می‌کنند. افزون بر این، از آنجا که نوسانات بین‌المللی، اقتصاد صادرات‌گرای چین را به شدت متأثر می‌سازد، اتکای بیشتر به بازار مصرف داخلی و بزرگ‌ترین طبقه متوسط جهان که در این کشور شکل گرفته و رو به رشد است نیز مورد توجه رهبران چین در مرحله دوم توسعه کشور است. جمعیت کنونی طبقه متوسط چین، ۲۲۵ میلیون نفر است که از مجموع جمعیت آلمان، فرانسه و بریتانیا بیشتر است [۱۰]. رهبران نسل پنجم پتانسیل‌های عظیم مصرفی این جمعیت و پاسخگویی به آن از سوی شرکت‌های چینی را به‌عنوان یک اولویت پیگیری می‌کنند.

شکل دهی به اقتصاد دانش‌بنیان به شکل روشن در سند جدید سیاست صنعتی چین، موسوم به "ساخت چین ۲۰۲۵" تبیین شده است. در این سند، افزایش سهم تولید داخلی در اجزای اصلی تولیدات صنعتی به ۴۰ درصد تا سال ۲۰۲۰ و ۷۰ درصد تا سال ۲۰۲۵ مورد تأکید قرار گرفته است. افزون بر این و مهم‌تر آن که ده صنعت شامل فناوری‌های جدید و پیشرفته ارتباطی، رباتیک و ماشین‌های خودکار، هوافضا و تجهیزات هوانوردی، صنایع دریایی و کشتی‌های های‌تک، تجهیزات راه‌آهن مدرن، وسایل نقلیه‌ای که از انرژی‌های تجدید پذیر استفاده می‌کنند، تجهیزات تولید نیرو، تجهیزات پیشرفته کشاورزی، مواد پیشرفته، بیوفارما

و تجهیزات پیشرفته پزشکی به‌عنوان ۱۰ صنعت استراتژیک که برنامه و منابع پیشبرد توسعه صنعتی چین باید بر حمایت از آنها متمرکز گردد، برشمرده شده‌اند [۱۱]. دقت در صناعی که گزینش شده‌اند، به‌روشنی نشان می‌دهد که دولت چین تبدیل اقتصاد این کشور به اقتصادی دانش‌بنیان را به‌عنوان انتخاب استراتژیک خود برگزیده است. افزون بر این، در سند تجارت خارجی چین که در سال ۲۰۱۰ منتشر شد، تمرکز بر برند سازی شرکت‌های چینی و ارتقای جایگاه این کشور در زنجیره جهانی ارزش مورد تأکید قرار گرفته [۱۲]؛ تأکیدی که با صنایع گزینش شده در سیاست صنعتی این کشور همخوانی دارد.

۳-۲- حرکت به‌سوی خارج

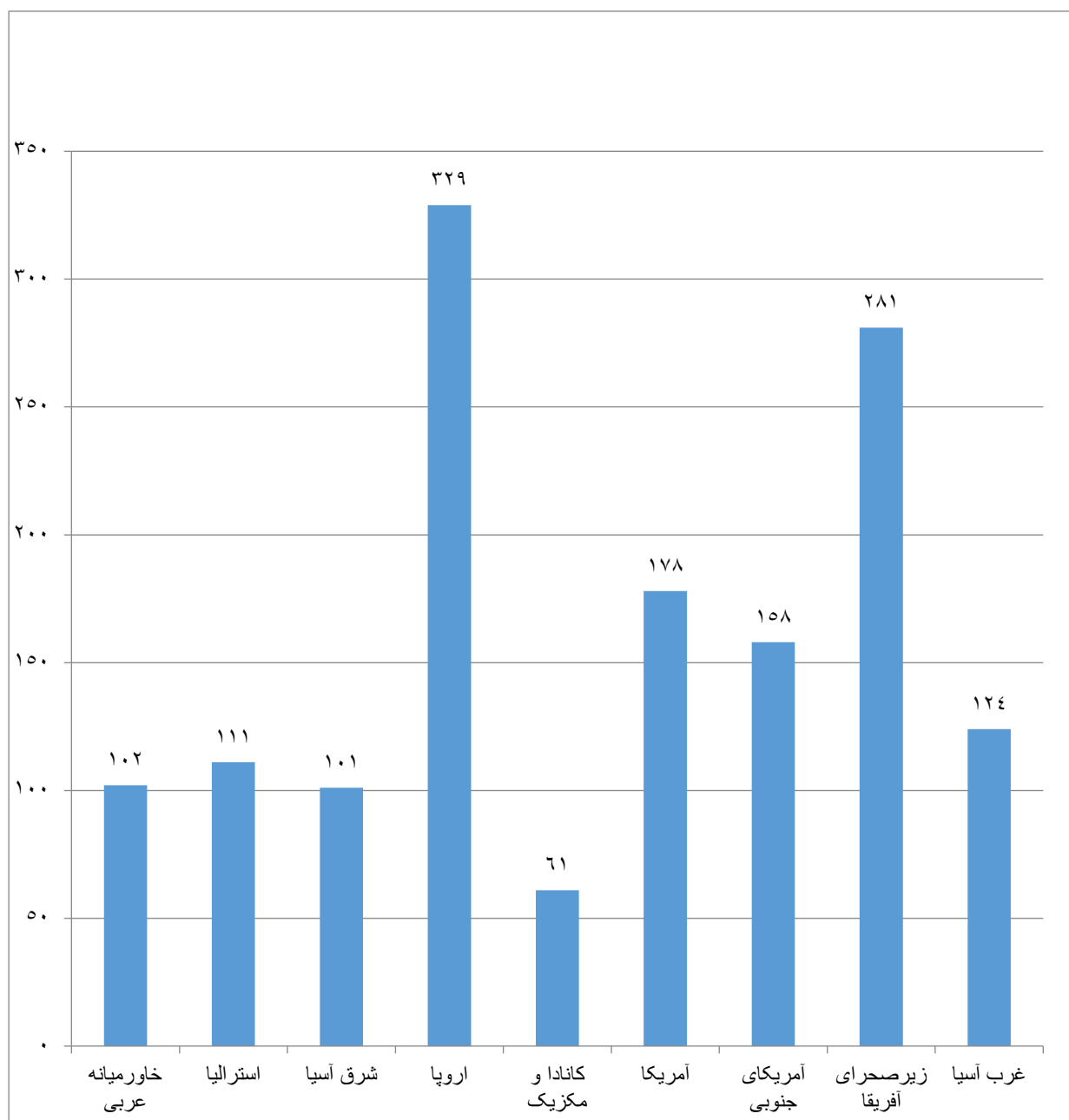
در مرحله نخست توسعه اقتصادی چین، این کشور خود را به‌عنوان یک کشور سرمایه‌پذیر و جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی تعریف کرده بود. ترکیبی از نیروی کار ارزان، سیاست‌های زیست‌محیطی و مالیاتی جذاب برای سرمایه‌گذاران و بازار عظیم داخلی، چین را به مقصد اصلی سرمایه‌گذاری خارجی در دهه‌های اخیر تبدیل نمود [۱۳].

اما در سال‌های اخیر متأثر از رشد شتابناک و مداوم اقتصاد این کشور، حجم عظیمی از ثروت در چین تولید شده و مازاد تجاری و صنعتی چشمگیری بوجود آمده است. از همین رو چین به تدریج تحت برنامه "حرکت به‌سوی خارج" که از یک دهه پیش آغاز شد، گام‌های اولیه را در راستای تبدیل شدن به یک کشور سرمایه‌گذار با تمرکز بر سرمایه‌گذاری بر استخراج مواد خام و به‌ویژه انرژی آغاز کرد. با روی کار آمدن نسل پنجم رهبران این تلاش‌ها گسترش یافته و فرمول‌بندی‌های جدیدی نیز یافته است. ابتکاراتی همچون کمرند اقتصادی جاده ابریشم که در قالب سرمایه‌گذاری یک تریلیون دلاری در ۹۰۰ پروژه عمدتاً زیرساختی در ۱۰۰ کشور جهان وعده داده شده را می‌توان مهم‌ترین نماد تبدیل شدن این کشور به یک کشور سرمایه‌گذار دانست. به‌عنوان مثال این کشور طی سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۶، ۱۴۲ میلیارد دلار در خاورمیانه سرمایه‌گذاری کرده است. گرچه مگا پروژه ابریشم بلندپروازانه ترین و مهم‌ترین اقدام چین برای گسترش حضور اقتصادی و سرمایه‌گذاری در اقتصادهای مختلف است، اما حوزه‌های سرمایه‌گذاری در برنامه عملیاتی این طرح به‌طور جزئی مشخص نشده‌اند بلکه با توجه به کشور یا

منطقه هدف، حوزه‌هاى مختلفى را در برگرفته‌اند؛ عمده سرمایه‌گذارى چینی‌ها در خاورمیانه، در زیرساخت‌هاى انرژی بوده

است. نمودار شماره ۲، حوزه‌هاى سرمایه‌گذارى چین در جهان را نشان می‌دهد: [۱۴]

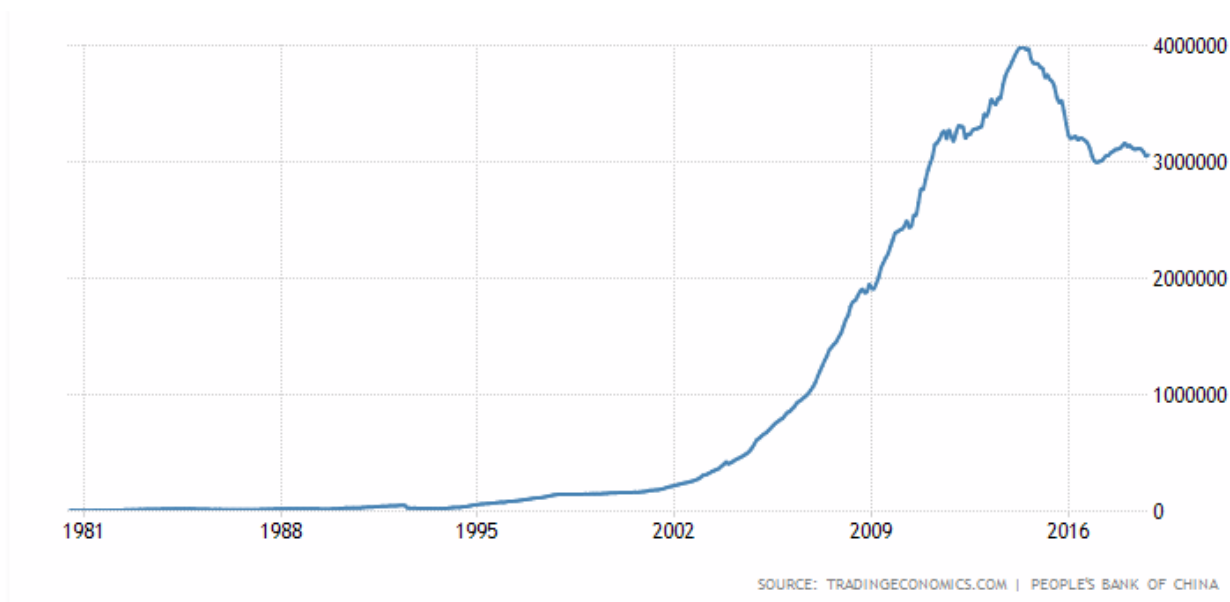
نمودار شماره ۲- سرمایه‌گذارى‌هاى چین در مناطق مختلف طی سال‌هاى ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۸ (میلیارد دلار)(Ibid)



۴-۲- تبدیل شدن به یک ابرقدرت مالی

یکی دیگر از اهداف کلیدی چین در مرحله دوم توسعه اقتصادی این کشور، توسعه قابلیت‌های مالی است، به گونه‌ای که به تدریج به یک ابرقدرت مالی تبدیل شود. همان‌گونه که نمودار شماره ۳ نشان می‌دهد، ذخایر ارزی چین از سال ۲۰۰۰ بدین سو، به سرعت رو به افزایش بوده است. در شرایط کنونی این کشور با برخورداری از ۲/۹ تریلیون دلار، بیشترین حجم ذخایر ارزی جهان را دارد. [۱۵]

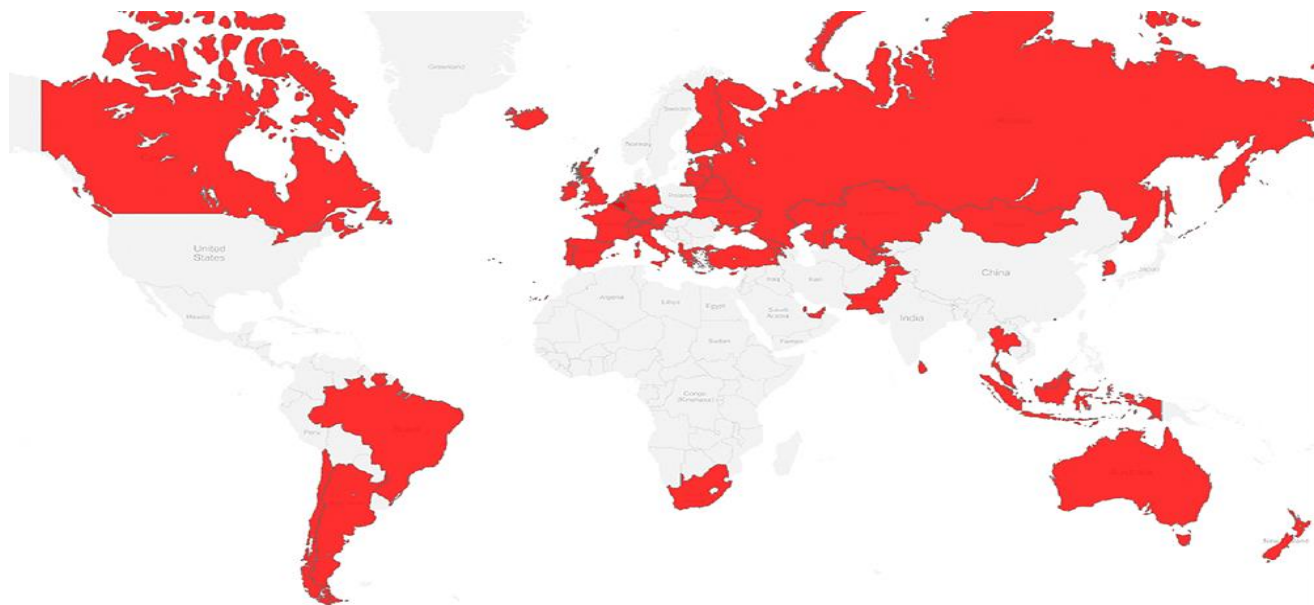
نمودار شماره ۳- روند افزایش ذخایر ارزی چین ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۷ (تریلیون دلار)



افزون بر این، بانک صنعت و تجارت چین با بیش از ۴ تریلیون دلار دارایی، بانک ساخت‌وساز چین با ۳/۳ تریلیون دلار دارایی و بانک کشاورزی چین با ۳/۲ تریلیون دلار، سه بانک بزرگ جهان هستند [۱۶]. با برخورداری از چنین توانمندی‌هایی، دولت چین در دوره شی جین‌پینگ تبدیل این کشور به یک ابرقدرت مالی را به یکی از دستور کارهای استراتژیک تبدیل نموده است. در

این قالب، تبدیل شانگهای به یک مرکز جهانی تبادلات مالی تا سال ۲۰۲۰، بین‌المللی کردن یوان و تلاش موفقیت‌آمیز برای گنجاندن آن در سبد ارزی صندوق بین‌المللی پول، ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، ایجاد بانک توسعه بریکس، تشکیل صندوق سرمایه‌گذاری جاده ابریشم، ارائه انواع وام‌ها و تسهیلات اعتباری به طیف وسیعی از کشورهای در حال توسعه و امضای موافقت‌نامه دوجانبه سواپ ارزی با طیفی از کشورها را می‌توان گام‌های عملیاتی چین در راستای تبدیل شدن به ابرقدرت مالی برشمرد [۱۷]. کشورهای قرمز رنگ در نقشه شماره یک، موافقت‌نامه سواپ ارزی را با چین امضا کرده‌اند:

نقشه شماره ۱: موافقت‌نامه‌های دوجانبه سواپ ارزی چین با سایر کشورها



۲-۵- سیاست خارجی جهان‌نگر و ابتکارگرا

یکی دیگر از ویژگی‌های کلیدی مرحله دوم توسعه چین را می‌توان گسست از سنت دیپلماسی بی‌سروصدا و حرکت تدریجی به سوی سیاست خارجی ابتکار محور دانست. با به قدرت رسیدن شی جین‌پینگ، دوره‌ای جدید در سیاست خارجی این کشور آغاز شده است؛ دوره‌ای که کنشگری فعال، ابتکارگرایی و در مواردی رفتار تهاجمی را می‌توان نمادهای آن برشمرد.

اما مهم‌ترین ویژگی سیاست خارجی جدید چین، جهان‌گرایی و جهان‌نگری آن است. در مرحله نخست توسعه این کشور، بیان معروفی از دنگ شیائوپینگ بدین مضمون که "امور را به آرامی نظاره کنیم، موقعیت‌مان را تحکیم کنیم؛ به آرامی با امور مواجه شویم؛ قابلیت‌هایمان را پنهان کنیم و منتظر فرصت مناسب باشیم، بی‌سروصدایی را به خوبی تداوم ببخشیم و هرگز در پی رهبری نباشیم". شاکله رفتار سیاست خارجی چین را تشکیل می‌داد.

اما در دوره جدید، چین به تدریج از این سنت فاصله می‌گیرد. کنشگری و ابتکارگرایی روزافزون این کشور در صحنه بین‌المللی را می‌توان مهم‌ترین نماد گسست تدریجی از سنت دیپلماسی بی‌سروصدا و حاشیه‌نشین دانست. تعداد ابتکارات بین‌المللی چین از هنگام روی کار آمدن شی جین‌پینگ، بسیار بیش از مجموع ابتکاراتی است که این کشور در ادوار گذشته ارائه کرده است. منطق تغییر در سیاست خارجی چین را می‌توان تحت عنوان "جهانی شدن" منافع و تهدیدات پیش روی این کشور مفهوم بندی نمود. در گذشته چین قدرتی رو به رشد اما منطقه‌ای محسوب می‌شد و می‌کوشید تا حد امکان از فضای ایجاد شده توسط نظم بین‌الملل لیبرال و رهبران آن بهره‌گیرد و خیزش اقتصادی خود را به پیش برد. توفیق چین در خیزش اقتصادی موجب شده تا منافع و نیز آسیب‌پذیری‌های این کشور جهانی شود. چین کنونی، شریک اول تجاری ۱۴۰ کشور جهان است؛ ۱/۲ تریلیون دلار در نقاط مختلف جهان سرمایه‌گذاری کرده است و ۳۵ میلیون چینی در ۱۵۱ کشور زندگی و کار می‌کنند. از دیگر سو، چین با دارا بودن ۲۰ درصد از جمعیت جهان، تنها ۶ درصد از منابع جهانی را در اختیار دارد. این کشور با وارداتی به حجم ۱/۷ تریلیون دلار در سال ۲۰۱۶ دومین واردکننده بزرگ کالا در جهان محسوب می‌شود و وابستگی آن به خطوط نقل و انتقال کالا و انرژی فزاینده است؛ بنابراین می‌توان مدعی شد که منافع و آسیب‌پذیری‌های چین به معنای واقعی کلمه، جهانی شده است. دفاع و

حراست از این منافع و پیشبرد آن‌ها نیازمند سیاست خارجی جهانی است؛ سیاستی که کنشگر و ابتکار گرا باشد و پهنه جهانی را به عنوان قلمرو کنشگری خود تلقی نماید. سیاست خارجی جدید چین به تدریج در حال حرکت در چنین مسیری است؛ مسیری که آن را با الزامات مرحله دوم توسعه این کشور منطبق می‌سازد. [۱۸]

۳- مگا پروژه ابریشم: نماد بین‌المللی مرحله دوم توسعه چین

همان‌گونه که اشاره شد استراتژی کلان توسعه چین در سال‌های اخیر دچار دگرگونی‌های بنیادی شده است. به دیگر سخن در سال‌های اخیر برنامه اصلاحات و سیاست درهای باز به نوعی بازتعریف شده و از فرمول‌های ساده دوره دنگ که عمدتاً بر محوریت جذب سرمایه خارجی و گشودن درها به روی شرکت‌های چندملیتی برای حضور در بازار این کشور از یک سو و بهره‌گیری از نیروی عظیم و ارزان کار این کشور از دیگر سو برای صادرات انبوه کالاهای دارای فناوری متوسط و پایین بود به سوی تدوین سیاست‌های صنعتی و تجاری جدید و پیچیده‌ای تغییر کرده است. مگا پروژه ابریشم برنامه عملیاتی تحقق این سیاست‌ها و به ویژه سیاست صنعتی جدید که در بالا به آن اشاره شد و در سطحی کلان‌تر، برنامه عملیاتی تحقق بخشی به رؤیای چینی است.

در همین راستا طرح کلان احیای جاده ابریشم نخستین بار در سال ۲۰۱۳ از سوی رئیس‌جمهور چین در سفر به قزاقستان اعلام شد و اصول کلی آن بیان گردید. او ۵ پیشنهاد برای اجرای مشترک این ایده توسط کشورهای مسیر این کمر بند ارائه کرد:

۱- تقویت ارتباطات و رایزنی‌ها میان کشورهای مسیر در زمینه سیاست‌گذاری تا در پرتو آن زمینه برای همکاری‌های مشترک اقتصادی فراهم گردد.

۲- تقویت پیوندها و اتصالات در زمینه حمل و نقل به گونه‌ای که یک کریدور بزرگ از اقیانوس آرام تا دریای بالتیک و از آسیای مرکزی تا اقیانوس هند ایجاد شود. سپس به تدریج شبکه‌ای ترانزیتی بین شرق، غرب و جنوب آسیا شکل گیرد.

۳- تسهیل تجاری^۱ میان کشورهای مسیر با تمرکز بر حذف موانع تجاری و کاهش هزینه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری

۴- تقویت همکاری‌های مالی با تمرکز بر تصفیه ارزی^۲، به گونه‌ای که از یک سو به کاهش هزینه مبادلات و کاهش ریسک مالی منجر شود و از دیگر سو رقابت‌پذیری اقتصادی را تقویت نماید.

۵- تقویت پیوندهای مردم با مردم در کشورهای مسیر کمر بند. [۱۹] در قالب این اولویت چین از یک سو می‌کوشد تا صنعت گردشگری خود را رونق دهد و جایگاه ویژه خود در صنعت جهانی گردشگری را حفظ نماید و از دیگر سو با ارتقای شناخت از چین، قدرت نرم این کشور را ارتقا بخشد. در این راستا، چین دوره‌های آموزشی در حوزه‌های مختلف را برای نخبگان کشورهای مختلف طراحی و اجرا نموده و وعده ارائه ۱۰ هزار بورس تحصیلی به دانشجویان کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم را ارائه داد؛ این وعده به تدریج در حال اجراست.

از آن هنگام نهادهای دولتی و دانشگاهی چین بر تدوین برنامه عملیاتی این طرح متمرکز شدند. حاصل این تلاش‌ها و مطالعات در سال ۲۰۱۵ در قالب سند ملی تحت عنوان "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یک"^۳ از سوی شورای دولتی چین منتشر شد.

این سند شامل چند بخش است. در مقدمه از نقش تاریخی جاده ابریشم در پیوند دادن فرهنگ‌ها و تمدن‌ها در دوران باستان و گسترش دادوستد میان آن‌ها سخن به میان آمده و ضرورت بازسازی آن بر مبنای معیارهای قرن بیست و یک مورد تأکید قرار گرفته است. افزون بر این، از اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر در قالب این پروژه سخن گفته شده است. در اینجا ممکن است این پرسش مطرح شود که جایگاه ایالات متحده به عنوان شریک اول تجاری چین، اقتصاد نخست جهان و مهم‌ترین قدرت موجود در نظام بین‌المللی در این طرح چیست؟ در پاسخ باید گفت که ایالات متحده پیش از چین و در سال‌های پس از ۱۱

^۱-Trade facilitation

^۲-Currency settlement

^۳- این سند توسط کمیسیون اصلاح و توسعه ملی، وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی چین تدوین شده است.

سپتامبر و حمله به افغانستان برای بازسازی این کشور و در سطحی کلان‌تر، کاهش خطرات تروریسم، طرح راه ابریشم جدید را از سوی وزارت خارجه ارائه داد؛ اما این طرح چندان عملیاتی نشد.

چین به موازات ارائه این طرح، کوشش‌هایی را برای پیوند زدن ایالات متحده به آن صورت داده است؛ اما از همان ابتدا ایالات متحده با این طرح به‌طور تلویحی مخالفت کرد و بعدها در دولت ترامپ با صراحت از آن به‌عنوان استعمارگرایی جدید نام برد؛ بنابراین ایالات متحده از ابتدا هرگونه مشارکت معنادار در این طرح را نفی نموده است.

در بخش زمینه از چرایی ضرورت انجام این طرح در شرایط کنونی اقتصاد جهانی سخن به میان آمده و در ادامه در قالب بخش‌های اصول، چارچوب، اولویت‌های همکاری، مکانیسم‌های همکاری، نقش مناطق مختلف چین در این طرح و اقداماتی که این کشور در راستای اجرایی نمودن این طرح صورت داده، اهداف این کشور از پیشبرد این پروژه کلان و شیوه‌های و ابزارهای تحقق این اهداف تبیین شده است.

در مقدمه سند از تغییرات پیچیده و عمیقی که در جهان در حال رخ دادن است سخن به میان آمده و استدلال شده که توسعه جهانی نامتوازن است و احیای اقتصاد جهانی به‌کندی صورت می‌گیرد. در چنین شرایطی، طرح کمر بند اقتصادی جاده ابریشم در پی ترویج چندقطبی‌گرایی، جهانی شدن اقتصادی، تنوع فرهنگی، توسعه فناوری اطلاعات، حمایت از تجارت آزاد در جهان و همکاری باز منطقه‌ای، جریان آزاد تبادلات اقتصادی، یکپارچگی بازارها، هماهنگی سیاست‌های اقتصادی دول عضو، تعمیق همکاری‌های منطقه‌ای و بالا بردن استانداردهای آن، ایجاد ساختار اقتصادی جدید منطقه‌ای بر محور باز بودن، منعطف و متوازن بودن و در یک کلام در پی شکل‌دهی به مدل جدیدی از همکاری بین‌المللی و حکمرانی جهانی است. اصولی چون اصول منشور ملل متحد، پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز^۴ احترام به مدل توسعه کشورها و اصول بازار و هنجارهای بین‌المللی به‌عنوان اصول اساسی طرح برشمرده شده‌اند.

^۴- پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز شامل: احترام متقابل به حاکمیت و انسجام سرزمینی یکدیگر، عدم تجاوز متقابل، عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر، برابری، منافع متقابل و همزیستی مسالمت‌آمیز

بر مبنای سند، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر بر مبنای معیارهای ارتباطات قرن بیست و یک به عنوان چارچوب کلان طرح تعریف شده است. در مسیر خشکی این کمر بند، اتصال آسیای توسعه یافته از یک سو به اروپای توسعه یافته در دیگر سو و بالفعل کردن پتانسیل‌های توسعه‌ای عظیم دولت‌هایی که میان این دو قرار گرفته‌اند مورد تأکید ویژه سند است. روشن است که این تأکید در سند رسمی دولت چین آمده است و راستی آزمایشی چنین ایده‌ای در فرایند اجرایی شدن این طرح امکان‌پذیر است؛ به دیگر سخن، مسیر خشکی این کمر بند شامل سه کریدور است:

- ۱- مسیر بالتیک که چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا از طریق آن به یکدیگر پیوند می‌یابند.
- ۲- مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی پیوند می‌یابد.

- ۳- مسیر سوم که چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند پیوند می‌زند.
- بر مبنای سند، در مسیر خشکی، این طرح بر ساخت مشترک یک پل جدید اوراسیایی و توسعه کریدورهای چین-مغولستان-روسیه و چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا و کریدور چین-شبه قاره هند و چین مبتنی است و در این مسیر از مزیت‌های راه‌های موجود بهره خواهد برد، بر شهرهای کلیدی در مسیر جاده متکی خواهد بود و از پارک‌های اقتصادی-صنعتی کلیدی به عنوان پلتفرم‌های همکاری بهره خواهد برد. مسیر دریایی این کمر بند که جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یک نام گرفته است به گونه‌ای طراحی شده که سواحل چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند از یک مسیر و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی از طریق دیگر به آفریقا و اروپا پیوند می‌زند. نقشه شماره ۲ که در وبگاه خبرگزاری شین هوا منتشر شده، مسیرهای خشکی و دریایی این کمر بند را نشان می‌دهد [۲۰]:

نقشه شماره ۲- کمر بند اقتصادی جاده ابریشم



ذکر این نکته ضروری است که نقشه‌های متعددی از مسیرهای این کمر بند و راه منتشر شده است، اما اهمیت نقشه خبرگزاری رسمی چین در آن است که نقشه مورد تأیید دولت چین را منتشر کرده است. در این نقشه، مسیر خشکی جاده ابریشم با خطوط قرمز و مسیر دریایی با خطوط آبی کشیده شده است. بعدها کریدور اقتصادی چین-پاکستان به عنوان یکی از کریدورهای زیرمجموعه این مگا پروژه تعریف شد. برخلاف پاکستان، هند علاقه‌ای به همکاری با چین در این طرح نشان نداده است. افزون بر این، برخی مناطق مانند اقیانوسیه در این طرح جای نمی‌گیرند. پس از تبیین چارچوب این طرح کلان، در بخش چهارم سند، اولویت‌های همکاری میان کشورهای مسیر این کمر بند که در واقع کانون این طرح عملیاتی است، به صورت ذیل تبیین شده است:

۱- هماهنگی سیاست‌ها

از منظر نویسندگان سند، تعمیق هماهنگی و همگامی سیاست‌ها، تضمین مهمی برای انجام این طرح است. در این راستا، ترویج همکاری میان دولت‌ها، ایجاد مکانیسم‌هایی برای تبادل نظر و اجماع دولت‌ها در زمینه سیاست‌گذاری‌های کلان، گسترش منافع مشترک، تعمیق اعتماد سیاسی و نیل به اجماع نوینی در مورد همکاری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از منظر سند، کشورها باید سیاست‌های هماهنگی دنبال کنند و به‌سوی منافع مشترک و امنیت مشترک حرکت کنند.

۲- تسهیل پیوندها و ارتباطات

از منظر سند، تقویت پیوندها یکی از اولویت‌های اجرای این طرح به شمار می‌رود. در این راستا، کشورهای مسیر باید با در نظر داشتن منافع و امنیت خود، به بهینه‌سازی پیوندهای زیرساخت‌های خود با دیگران و نیز همگون ساختن دستگاه‌های فنی با یکدیگر مبادرت ورزند. تا به‌طور جمعی به گسترش مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی کمک شود و شبکه‌ای زیرساختی شکل گیرد که همه مناطق در آسیا و میان آسیا، اروپا و آفریقا را به تدریج و گام‌به‌گام به یکدیگر پیوند زند. به موازات این روند، باید تلاش‌های جدی‌ای در راستای ایجاد زیرساخت‌های کم‌کربن و سبز صورت گیرد. در حوزه ترانزیت، نویسندگان سند تأکید دارند که باید به تدریج یک مکانیسم مبتنی بر هماهنگی برای مدیریت کلان این حوزه شکل گیرد، روند ترخیص کالا با هماهنگی و پیوند بیشتری با قواعد و قوانین استاندارد در زمینه ترانزیت در جهت تحقق تدریجی ترانزیت بین‌المللی سهل و روان شکل گیرد.

افزون بر این توسعه زیرساخت کابل‌های فیبر نوری فرامرزی و سایر شبکه‌های ارتباطاتی، بهبود ارتباطات بین‌المللی و ایجاد یک جاده ابریشم ارتباطی^۵ و اطلاعاتی مدنظر سند قرار دارد. در این راستا، باید به‌سرعت شبکه کابل نوری فرامرزی احداث

^۵-Information Silk Road.

شود؛ پروژه‌های کابل نوری زیردریایی و فراقاره‌ای طراحی شود و مسیرهای انتقال اطلاعات ماهواره‌ای^۱ باهدف گسترش همکاری‌ها و مبادلات اطلاعاتی (دیتایی) بهبود یابد.

۳- همکاری در حوزه‌های تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، صنعت و انرژی

یکی دیگر از اولویت‌های این طرح، کاهش هر چه بیشتر موانع پیش روی کشورهای مسیر کمرند در تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، همکاری‌های صنعتی و خدمات فنی و مهندسی است. در این راستا، در سند فوق‌الذکر، برافزایش مناطق آزاد تجاری، بهبود ساختار تجاری، جستجوی حوزه‌های جدید دارای رشد برای تجارت و ارتقاء موازنه تجاری، ارائه ابتکارات جدید برای ارتقای اشکال مرسوم تجارت، توسعه تجارت الکترونیکی فرامرزی و سایر مدل‌های پیشرفته کسب‌وکار، ایجاد یک سیستم حمایت از تجارت خدمات برای تحکیم و گسترش تجارت متعارف، افزایش همکاری‌های گمرکی و مبادله منظم اطلاعات در این حوزه‌ها مورد تأکید قرار گرفته است.

افزون بر این ارتقاء همکاری‌ها در اتصال زیرساخت‌های انرژی به یکدیگر، همکاری و هماهنگی برای تضمین امنیت خطوط لوله نفت و گاز و سایر مسیرهای انتقال انرژی، سرعت بخشیدن به روند تسهیل سرمایه‌گذاری، از بین بردن موانع پیش روی سرمایه‌گذاری و گسترش مناطق سرمایه‌گذاری مشترک، گسترش همکاری‌ها در صنایع نوظهور، به‌ویژه در حوزه نسل جدید فناوری اطلاعات، بیوتکنولوژی، فناوری‌های جدید انرژی، مواد جدید و سایر صنایع در حال ظهور، بهبود تقسیم‌کار و توزیع زنجیره صنایع با تشویق توسعه زنجیره صنایع و صنایع وابسته به‌صورت هماهنگ، تشویق به‌گشودن بیشتر بخش خدمات کشورها بر روی یکدیگر باهدف تسهیل توسعه بخش خدمات منطقه‌ای، تشویق شرکت‌های چینی به سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو و متقابلاً، تشویق شرکت‌های کشورهای عضو به سرمایه‌گذاری در چین مورد تأکید قرار گرفته است.

^۱-Spatial Information Passage Ways.

۴- همگرایی مالی

یکی دیگر از حوزه‌های کلیدی ابتکار جاده ابریشم، شکل‌دهی و ارتقای همگرایی مالی میان کشورهای عضو است. در این راستا، تعمیق همکاری‌های مالی و ایجاد یک نظام ثبات پولی، نظام سرمایه‌گذاری و تأمین مالی و نظام اطلاعات اعتباری^۷ در آسیا، گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دو جانبه کشورهای مسیر کمرند، ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا، تأسیس و توسعه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا^۸، بانک بریکس^۹، تسریع در مذاکرات اعضای سازمان همکاری شانگهای برای تأسیس نهاد مالی این سازمان، حمایت چین از اقدامات کشورها، شرکت‌ها و نهادهای مالی کشورهای مسیر کمرند برای خرید اوراق قرضه یوان در این کشور و تشویق شرکت‌ها و نهادهای مالی دارای صلاحیت چین برای خرید اوراق به شکل یوان و ارزهای خارجی در خارج از چین و استفاده از سرمایه‌هایی که در کشورهای مسیر کمرند جمع می‌گردد، به‌عنوان راهکارهای همگرایی مالی ارائه شده است.

۵- پیوند زدن مردم کشورهای حاضر در کمرند به یکدیگر

اولویت پنجمی که در این طرح مورد توجه قرار گرفته، پیوند زدن مردم کشورهای مسیر کمرند به یکدیگر است. از منظر نویسندگان این طرح عملیاتی، پیوند زدن مردم کشورهای عضو به یکدیگر زمینه را برای مشارکت آنان و حمایت عمومی از این طرح را فراهم می‌آورد. در این چارچوب، ارتقای تعاملات فرهنگی و دانشگاهی، رسانه‌ای، تعاملات جوانان و زنان کشورهای مسیر کمرند با هدف کسب حمایت عمومی از گسترش همکاری‌ها در راستای اهداف این طرح، اعطای سالانه ۱۰ هزار بورسیه به دانشجویان کشورهای مسیر از سوی چین به منظور تحصیل در این کشور، برگزاری سال فرهنگی هر یک از کشورها، تعمیق و گسترش همکاری‌ها در زمینه توریسم، افزایش همکاری‌ها در حوزه‌های علم و فناوری، ایجاد آزمایشگاه‌های مشترک یا مراکز تحقیقاتی مشترک، مراکز بین‌المللی انتقال فناوری به‌عنوان راهکار مطرح شده است.

^۷-Credit Information System

^۸-بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا از ابتدای سال ۲۰۱۶ فعالیت خود را آغاز کرده است.

^۹-بانک بریکس موسوم به بانک توسعه نوین، در سال ۲۰۱۵ تأسیس شد.

نتیجه‌گیری

هدف از نگارش این فصل آن‌گونه که اشاره شد تبیین مگا پروژه ابریشم در قالب سیاست‌های کلان چین بود تا زمینه برای طرح تأثیرات آن بر موقعیت بخش خصوصی و نیز دولتی اقتصاد ایران به‌طور کلی در فصول آینده فراهم آید. در این فصل با بررسی مختصر مراحل دوگانه توسعه چین در دوران اصلاحات و سیاست درهای باز نشان داده شد که سیاست‌های توسعه‌ای این کشور در سال‌های اخیر نوعی تغییر پارادایم را تجربه کرده است. در این تغییر پارادایم، تبدیل کردن چین به یک کشور توسعه‌یافته تا نیمه قرن بیست و یک به‌عنوان مهم‌ترین هدف تعریف شده است. به‌علاوه نشان داده شد که مگا پروژه ابریشم افزون بر بحث‌های کلی که در رسانه‌ها در مورد آن صورت بگیرد، از منظر سیاست‌گذاران چینی چه اهدافی را دنبال می‌کند و در قالب چه محورهایی در پی جلب همکاری سایر کشورها نیز شرکت‌هاست. به‌طور خلاصه مگا پروژه ابریشم نماد چینی است که به‌طور فزاینده‌ای در اقتصاد سیاسی بین‌الملل تنیده می‌شود و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری آن از روندهای این حوزه به صورتی شتابناک در حال رشد است.



فصل دوم: آثار اجرایی شدن مگا پروژه جاده ابریشم در محیط پیرامونی ایران

مقدمه

در ادامه فصل نخست، در این فصل تأثیرات اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم در محیط پیرامونی ایران مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت. این آثار در بخش‌های مختلف محیط ژئواکونومیک ایران با تأکید بر شمال و شرق آن که بیش از سایر حوزه‌ها تحت تأثیر این پروژه قرار گرفته‌اند، بررسی خواهد شد. در این چارچوب نخست، بحثی در مورد چندگانگی محیط ژئواکونومیک ایران ارائه خواهد شد. سپس در قالب این چارچوب مفهومی، آثار اجرایی شدن این طرح مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت.

۱- موقعیت چندگانه ژئواکونومیک ایران

چندگانگی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک را می‌توان مهم‌ترین مزیت بین‌المللی ایران محسوب کرد. این کشور در کانون اوراسیا قرار گرفته و با مناطق مختلف این پهنه از آسیای مرکزی و قفقاز تا روسیه، جنوب آسیا، خاور میانه و اروپا (به واسطه همسایگی با ترکیه) در پیوند است. چندگانگی موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران، از یک سو مزیت‌های نسبی این کشور را در قیاس با سایرین افزایش داده و از دیگر سو، تأثیرپذیری آن از جریان‌های منطقه‌ای و جهانی را بالا برده است. در متون تاریخی از ایران به‌عنوان چهارراه حوادث نام برده‌اند. این اشاره به خوبی میزان تأثیرپذیری این کشور و نیز تأثیرگذاری آن بر روندهای منطقه‌ای و جهانی را نشان می‌دهد؛ به بیان دیگر، ایران را می‌توان کشوری دانست که به‌طور مضاعف از روندهای جهانی و منطقه‌ای متأثر شده و در دوره‌هایی بر این روندها تأثیرات مهمی گذاشته است.

در شرایط کنونی و با ورود سیستم بین‌المللی به دوره انتقال قدرت که گاهی از آن به انتقال قدرت از غرب به شرق نام برده‌اند، ایران بار دیگر در معرض روندهای جدید جهانی و منطقه‌ای قرار گرفته است. قدرت‌یابی چین و در پیامد آن، اجرایی شدن مگا پروژه جاده ابریشم را شاید بتوان مهم‌ترین روند نوظهور در محیط ژئواکونومیک ایران نامید. از همین رو در این فصل، تأثیرات اولیه اجرایی شدن این طرح بر محیط پیرامونی ایران مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد تا زمینه برای سنجش تأثیرات آن بر بخش خصوصی فراهم آید.

۲- تأثیرات در بخش شمالی محیط ژئواکونومیک ایران

در فصل نخست اشاره شد که مگا پروژه ابریشم، نخستین بار به‌طور رسمی، از سوی رئیس‌جمهور چین در سخنرانی که در دانشگاه نظربایف قزاقستان صورت داد، اعلام شد. افزون بر این، در سندی که به‌عنوان برنامه عملیاتی این طرح از سوی دولت چین منتشر شده و در فصل نخست مورد بحث قرار گرفت نیز به کریدورهای مختلف مسیر خشکی طرح اشاره شده است. اغلب این کریدورها از آسیای مرکزی و روسیه عبور می‌کنند یا به‌نوعی به آسیای مرکزی و قفقاز وابسته‌اند. از همین رو ضلع شمالی محیط پیرامونی ایران بیش از سایر مناطق، در اجرایی شدن مسیر خشکی این طرح از اهمیت برخوردار است. افزون بر این، روند اجرایی شدن پروژه‌های ابریشم در این منطقه نسبت به سایر مناطق از سرعت و گستره بیشتری برخوردار بوده است.

بر مبنای آنچه در سند مگا پروژه ابریشم آمده است، دو کریدور از کریدورهای چهارگانه این طرح از آسیای مرکزی عبور می‌کنند. بعلاوه در روند اجرایی شدن این طرح و با پیشنهادهایی که از سوی برخی کشورهای منطقه قفقاز ارائه شده، برخی کریدورهای جدید به‌ویژه از طریق دریای خزر نیز به این طرح افزوده شده‌اند. در بخش اتصالات زیرساختی نیز زیرساخت انرژی و مواد خام این منطقه در سال‌های اخیر به‌گونه‌ای فزاینده به چین متصل شده است؛ بنابراین این منطقه از یکسو به تدریج به هاب لجستیک در مسیر خشکی جاده ابریشم و مسیر دسترسی چین به بازارهای اروپایی تبدیل می‌شود و از طرف دیگر زیرساخت‌های انرژی آن به‌گونه‌ای فزاینده به اقتصاد شکوفا و عظیم چین متصل می‌شود.

در این چارچوب اولین خط لوله فراملی که چین احداث کرد، خط لوله نفت چین- قزاقستان است. این خط که ۲۲۰۰ کیلومتر طول دارد، منابع نفت قزاقستان در سواحل دریای خزر و سایر منابع نفتی این کشور را به الاشانکو در مرز چین و قزاقستان انتقال می‌دهد. اهمیت استراتژیک این خط در این است که چین را قادر می‌سازد تا به‌طور مستقیم و بدون واسطه روسیه از آسیای مرکزی نفت وارد کند. به‌علاوه این خط لوله به چین امکان می‌دهد تا به منابع انرژی روسیه در غرب سیبری نیز متصل شود. از دیگر سو، از منظر آزادی عمل کشورهای آسیای مرکزی، این خط برای نخستین بار به سلطه مطلق روسیه بر انتقال منابع انرژی کشورهای این منطقه مهر پایانی زد. [۲۱]

توافق اولیه دو کشور بر سر احداث این خط لوله در سال ۱۹۹۷ شکل گرفت و فاز نخست آن به طول ۴۵۰ کیلومتر از میدان‌های نفتی آکتوبه آتیرا در سال ۲۰۰۳ به پایان رسید. فاز دوم این خط به طول ۹۹۰ کیلومتر و با هزینه‌ای بالغ بر ۷۰۰ میلیون دلار در سال ۲۰۰۵ به پایان رسید. فاز سوم به طول ۷۹۰ کیلومتر در سال ۲۰۰۹ به اتمام رسید. در واقع، تمام حوزه‌های نفتی قزاقستان در فازهای مختلف به این خط لوله متصل شده‌اند. در سال ۲۰۱۷ قزاقستان از طریق این خط لوله حدود ۱۲ میلیون تن نفت خام به چین صادر کرده است که نسبت به سال ۲۰۱۶، ۲۳ درصد رشد را نشان می‌دهد. [۲۲]

در حوزه گاز نیز چین خط لوله گاز موسوم به آسیای مرکزی را احداث کرده، خط لوله‌ای که از ترکمنستان آغاز می‌شود و با گذر از سایر کشورهای آسیای مرکزی به چین می‌رسد و در این مسیر به منابع گازی سه کشور ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان متصل می‌گردد. در این پروژه در واقع دو خط لوله به موازات یکدیگر کشیده شده است. گاز این خطوط لوله در نهایت به خط لوله گاز سرتاسری موسوم به غربی- شرقی چین می‌رسد و از طریق آن به سواحل جنوب شرقی این کشور که از مراکز عمده مصرف به شمار می‌آیند، منتقل می‌شود. اجرای این خط لوله با انعقاد قرارداد سال ۲۰۰۷ میان شرکت سینوپک و آژانس دولتی مدیریت و بهره‌برداری منابع هیدروکربنی ترکمنستان برای توسعه و استخراج منابع گازی در کناره جیحون به امضا رسید، آغاز شد. پس از این توافق، چین با قزاقستان و ازبکستان نیز به توافق‌های مشابهی رسید. بر مبنای این توافق‌ها شرکت ملی نفت چین سرمایه‌گذاری در جهت احداث این خط لوله را بر عهده گرفت و ترکمنستان متعهد شد به مدت ۳۰ سال، سالانه ۳۰ میلیارد مترمکعب گاز به چین صادر کند. خط لوله A این پروژه در سال ۲۰۰۹ و خط لوله B آن در اواخر سال ۲۰۱۰ به بهره‌برداری رسید. در پایان سال ۲۰۱۱ ظرفیت این خطوط به ۳۰ میلیارد مترمکعب رسید. در این حوزه ترکمنستان مهم‌ترین طرف چین است؛ اما در طول این خط لوله منابع گازی ازبکستان و قزاقستان نیز به این خط متصل شده‌اند.

خط لوله C که ساخت آن در ۲۰۱۱ آغاز و در ۲۰۱۴ به انجام رسید، باهدف متصل کردن منابع گازی ازبکستان به شبکه خطوط لوله آسیای مرکزی به چین به طول ۱۸۴۰ کیلومتر احداث شد. در قالب این خط سالانه ۵۵ میلیارد مترمکعب گاز به چین صادر می‌شود. بر مبنای آمارهای ارائه‌شده، در سال ۲۰۱۷ حدود ۲۰۰ میلیارد مترمکعب گاز از طریق این خطوط لوله به چین صادر شده است. [۲۳] علاوه بر خطوط لوله گاز که زیرساخت گازی این منطقه را به چین پیوند می‌زند خط لوله گاز قزاقستان به

چین طول دو هزار و ۲۰۰ کیلومتر زیرساخت نفتی این منطقه را نیز به چین پیوند زده است. سالانه از این خط لوله حدود ۲۰ میلیون تن نفت به چین صادر می‌شود.

بنابراین می‌توان گفت که زیرساخت انرژی این منطقه به‌طور کامل به چین پیوند خورده است و با این پیوند یکی از اهداف کلیدی مگاپروژه ابریشم که همانا پیوند زدن زیرساخت‌های انرژی کشورهای مختلف به اقتصاد چین است، در این منطقه تحقق یافته است. با اجرایی شدن طرح ابریشم، چین تمرکز بیشتری بر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی این منطقه در حوزه‌های مختلف نموده است؛ به‌گونه‌ای که می‌توان این کشور را تنها بازیگر کلیدی در زیرساخت انرژی آسیای مرکزی نامید؛ زیرساخت‌هایی که نهایتاً به اقتصاد شکوفای چین متصل می‌شوند.

دومین حوزه زیرساختی که اتصال آن به اقتصاد چین در قالب جاده ابریشم در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز برای این کشور واجد اهمیت است، حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای است. در این حوزه به‌ویژه شکل‌دهی به شبکه ریلی که از طریق آسیای مرکزی و قفقاز چین را به اتحادیه اروپا به‌عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بازار و نیز مهم‌ترین شریک تجاری کشور پیوند می‌زند واجد اهمیت است. در فصل نخست و در معرفی جاده ابریشم اشاره شد که اغلب کریدورهای کمر بند یا مسیر خشکی این جاده از آسیای مرکزی عبور می‌کنند؛ بنابراین کشورهای این منطقه نقش کلیدی در موفقیت مسیر خشکی جاده ابریشم دارند. به‌علاوه این کشورها به‌عنوان همسایگان چین نقطه آغاز شبکه ریلی جاده ابریشم محسوب می‌شوند. از همین رو پروژه‌های ریلی در این منطقه در سال‌های اخیر با محوریت سرمایه‌گذاری و اجرای شرکت‌های چینی رو به توسعه بوده است.

مهم‌ترین پروژه در این حوزه راه‌آهن چین قزاقستان است که پس از عبور از روسیه و بلاروس به اروپا می‌رسد. این مسیر ریلی در شرایط فعلی، مهم‌ترین مسیر فعال در حمل‌ونقل کالا میان چین و اتحادیه اروپا در قالب جاده ابریشم محسوب می‌شود. کریدور دیگری که از این منطقه عبور می‌کند، کریدور چین آسیای مرکزی و غرب آسیا به دریای مدیترانه است که از طریق ترکمنستان به ایران می‌رسد و از ایران به ترکیه دریای مدیترانه به جنوب اروپا وصل می‌شود. این کریدور برخلاف کریدور قزاقستان هنوز وارد فاز اجرایی نشده است.

انتقال کالا از کارخانه‌های چین به بازارهای اروپایی از طریق دریاها حدود ۴۵ تا ۵۰ روز طول می‌کشد، اما از مسیر زمینی جاده ابریشم که از آسیای مرکزی و به‌ویژه از قزاقستان عبور می‌کند، این زمان به نصف کاهش پیدا می‌کند البته هزینه نقل و انتقال کالا از مسیرهای زمینی به بازار اروپا حدود ۱۰ برابر مسیرهای دریایی برآورد شده است اما از آنجاکه سرعت نقل و انتقال کالا را افزایش می‌دهد و نسبت به نقل و انتقال هوایی بسیار ارزان‌تر است، برای برخی از شرکت‌های چینی، به‌ویژه شرکت‌هایی که کالاهای با ارزش افزوده بالا تولید می‌کنند صرفه اقتصادی دارد.

همکاری چین و قزاقستان در منطقه ویژه اقتصادی قورغاس که در دو سوی مرز چین و قزاقستان واقع شده است، یکی از نمادهای مهم همکاری‌های حمل‌ونقلی رو به گسترش میان چین و کشورهای آسیای مرکزی به شمار می‌آید. گرچه برآورد دقیقی از سرمایه‌گذاری چین در این بندر خشک و منطقه ویژه اقتصادی ارائه نشده است، اما شرکت‌های چینی حدود ۲۴ درصد از سهام این بندر خشک و منطقه ویژه اقتصادی قورغاس را به دست آورده‌اند در سال ۲۰۱۷ در بندر قورغاس، صد هزار کانتینر کالا جابه‌جا شده است که نسبت به سال ۲۰۱۶ رشدی صددرصدی را نشان می‌دهد. بر مبنای هدف‌گذاری‌های صورت گرفته، این رقم تا سال ۲۰۲۰ به ۵۰۰ هزار کانتینر خواهد رسید. [۲۴]

در چهارچوب مگا پروژه ابریشم، چین تا سال ۲۰۱۸ حدود ۲۷ میلیارد دلار در ۵۱ پروژه زیرساختی در قزاقستان سرمایه‌گذاری کرده است. انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۹ نیز چهار میلیارد دلار دیگر در زیرساخت‌های این کشور سرمایه‌گذاری نماید. قزاقستان عمدتاً از لحاظ ذخایر مواد خام و به‌ویژه انرژی از یک سو و موقعیت ژئواکونومیک به‌عنوان یک هاب لجستیک بین چین و بازارهای اروپایی در جاده ابریشم از دیگر سو، واجد اهمیت است. فراتر از این قزاقستان برای رهایی از سلطه روسیه به ایجاد نوعی توازن در برابر این کشور تمایل ویژه‌ای به طرح ابریشم چین نشان داده است.

علاوه بر مسیر ریلی قزاقستان که مهم‌ترین مسیر برای دسترسی چین به بازار اروپا محسوب می‌شود، دو پروژه مهم ریلی دیگر نیز چین را به این منطقه و کشورهای آن پیوند می‌دهد. نخستین پروژه، طرح ریلی چین- قرقیزستان- ازبکستان است که در ۲۰ سال گذشته همواره مورد بحث و مذاکره بوده اما به دلیل عدم تمایل قرقیزستان به سرانجام نرسیده است. [۲۵] اخیراً طرفین برای

احیای همکاری‌ها بر محور اجرایی شدن این خط به تفاهم رسیدند. حتی با وجود اینکه تاجیکستان در مسیر پروژه‌های ریلی جاده ابریشم قرار ندارد، چین حدود ۳۵۰ کیلومتر بزرگراه برای اتصال شمال این کشور به پایتخت آن احداث می‌کند. پروژه ریلی مهم دیگری که در این چارچوب قرار می‌گیرد، راه آهن چین-قزاقستان-ترکمنستان - ایران است که البته هنوز با موانع اجرایی مواجه است؛ بنابراین می‌توان مدعی شد که زیرساخت‌های انرژی و حمل و نقلی ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران به گونه‌ای فزاینده به چین پیوند یافته است. به بیان دیگر آسیای مرکزی در چارچوب جاده ابریشم عمدتاً از منظر انرژی و تأمین مواد خام مورد نیاز اقتصاد شکوفای چین و نیز نقش آفرینی به عنوان هاب لجستیک بین این کشور و اتحادیه اروپا اهمیت دارد.

به طور سنتی، کشورهای این منطقه به عنوان کشورهای محاط در خشکی و نیازمند ایران برای اتصال و ارتباط به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی تلقی می‌شدند. با نفوذ و حضور روزافزون چین در این کشورها و اتصالات زیرساختی فزاینده، این مفروض کلیشه‌ای به طور فزاینده‌ای با چالش مواجه می‌گردد. اکنون این کشورها نه تنها بزرگ‌ترین بازار انرژی جهان را در کنار خود دارند و بخش عمده انرژی و مواد خام خود را به آن صادر می‌کنند بلکه از طریق شبکه حمل و نقلی توسعه یافته چین به بخش آسیایی بازار جهانی اتصال پیدا کرده و در قالب جاده ابریشم و شبکه ریلی- بزرگراهی رو به توسعه آن به اتحادیه اروپا نیز دسترسی یافته‌اند؛ به بیان دیگر، کریدورهای شرقی- غربی اوراسیا که با محوریت چین به طور فزاینده‌ای رو به توسعه می‌روند، آزادی عمل کشورهای آسیای مرکزی برای اتصال به اقتصاد جهانی و گریز از محدودیت‌های ناشی از محاط بودن در خشکی را افزایش می‌دهند. با پیشرفت این فرایندها از یک سو تداوم و تحریم‌های سنگین علیه اقتصاد ایران از دیگر سو می‌توان گفت که یکی از مزیت‌های ژئواکونومیک ایران به عنوان حلقه وصل این کشورها به آب‌های آزاد در حال از بین رفتن است. به علاوه با نفوذ روزافزون چین در اقتصاد آنان، بخشی از بازارهای هدف ایران نیز از بین می‌روند. روشن است که نفوذ تجاری در کشورهای آسیای مرکزی در شرایطی که چین به بازیگر مسلط در اقتصاد آنان تبدیل شده است بسیار بیش از گذشته برای ایران دشوار خواهد بود.

افزون بر کشورهای آسیای مرکزی، همسایگان ایران در قفقاز نیز به طور فزاینده‌ای در پیشبرد پروژه ابریشم با چین همکاری می‌کنند. در این میان به ویژه نقشه آذربایجان کلیدی است. یکی از کریدورهای جاده ابریشم از بندر آکتائو قزاقستان و از طریق دریای خزر به آذربایجان می‌رسد و از آنجا از طریق خط آهن باکو- تفلیس - قارص به دریای سیاه اتصال پیدا می‌کند. [۲۶] این

کریدور با افتتاح راه‌آهن مذکور در سال ۲۰۱۸، اجرایی شده است. این کریدور نیز به‌نوعی مزیت ترانزیتی ایران به‌عنوان حلقه وصل بین کشورهای آسیای مرکزی - قفقاز و آب‌های آزاد را تحت تأثیر منفی قرار می‌دهد.

بنابراین می‌توان گفت که در سال‌های آغازین اجرایی شدن طرح ابریشم کشورهای واقع در ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران آزادی عمل بیشتری برای تعامل با اقتصاد جهانی یافته‌اند و موقعیت و جایگاه ایران تا حدودی تضعیف شده است. البته از دیگر سو ایجاد این خطوط نقل و انتقال کالا می‌تواند تا حدودی برای بخش خصوصی ایران نیز مزیت‌هایی لجستیکی ایجاد نماید. همان‌گونه که در جنوب ایران شکل‌گیری بندرهایی مانند دبی از یک سو بندرهای ایران را به حاشیه برده اما از دیگر سو باعث شده تا بخش خصوصی و نیز دولت ایران در مجاورت یکی از پیشرفته‌ترین هاب‌های لجستیک در جهان نیز قرار گیرند. با توسعه فزاینده قابلیت‌های لجستیکی در آسیای مرکزی و قفقاز که به‌طور سنتی به‌عنوان کشورهای حاشیه‌ای و منزوی در اقتصاد جهانی تعریف می‌شدند می‌توان مدعی شد که در ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران نیز قابلیت‌های لجستیک رو به افزایش است این افزایش می‌تواند به سودبخش خصوصی ایران نیز باشد. به‌ویژه به این دلیل که با ماندگاری تحریم‌های بین‌المللی و ضعف فزاینده قابلیت‌های لجستیک ایران، بخش خصوصی عملاً نمی‌تواند چشم‌انداز امیدوارکننده‌ای برای توسعه این زیرساخت‌ها پیش رو داشته باشد.

۳- تأثیرات در ضلع شرقی محیط ژئواکونومیک ایران

در ضلع شرقی محیط ژئواکونومیک ایران، کریدور اقتصادی چین-پاکستان مهم‌ترین طرح در قالب جاده ابریشم محسوب می‌شود. کریدور اقتصادی چین و پاکستان یک طرح کلان دوجانبه میان دو کشور است و در سطحی کلان‌تر در زیرمجموعه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم به‌عنوان کلان‌ترین طرح دیپلماسی اقتصادی چین قرار می‌گیرد. ازلحاظ جغرافیایی، این طرح از مناطق مرزی دو کشور آغاز و تا بندر گوادر در اقیانوس هند تداوم می‌یابد. به دیگر سخن، این کریدور یکی از کریدورهای کلیدی کمر بند ابریشم است که مسیر خشکی این کمر بند را به مسیر دریایی پیوند می‌زند. این کریدور با چند پروژه دیگر در پاکستان

از جمله پروژه سرمایه‌گذاری در کریدور تجارت ملی پاکستان که این کشور را به آسیای مرکزی، چین و افغانستان پیوند می‌زند و با کمک بانک توسعه آسیایی در حال انجام است، در پیوند است. [۲۷]

کریدور چین و پاکستان شامل طرح‌های خرد و کلان متعددی است که در سه زیرمجموعه انرژی، زیرساخت‌ها و توسعه بندر گوادر تا سال ۲۰۳۰ میلادی قرار است اجرایی شوند. افزون بر این برخی پروژه‌های خرد دیگری نیز در این کریدور تعریف شده است. در ادامه مهم‌ترین پروژه‌هایی که در قالب سه حوزه مورد اشاره در بالا قرار گرفته و در واقع اجزای پازل کریدور چین-پاکستان را تشکیل می‌دهند مورد اشاره قرار خواهند گرفت تا زمینه تبیین تأثیرات این مگا پروژه بر ژئواکونومی ایران فراهم آید. مهم‌ترین طرح‌هایی که در قالب این ابتکار در سه حوزه مورد اشاره طراحی شده، مورد مذاکره و یا در حال انجام است را به صورت ذیل می‌توان دسته‌بندی نمود:

۱-۳- حوزه انرژی

در حوزه انرژی تمرکز کریدور بر تولید برق از منابع فسیلی (زغال‌سنگ) و تجدید پذیر باهدف جبران کمبود شدید نیروی برق در پاکستان است. بر مبنای آمارهای ارائه شده، ۱۴۰ میلیون از جمعیت ۱۹۰ میلیون نفری پاکستان یا به برق دسترسی ندارند و یا تنها ساعتی از شبانه‌روز به آن دسترسی دارند. [۲۸] افزون بر این کمبود برق مشکلات بسیاری برای واحدهای تجاری و صنعتی این کشور پدید آورده است. در این راستا طرح‌های ذیل به‌عنوان طرح‌های کلیدی کریدور اقتصادی چین-پاکستان در حوزه انرژی تعریف شده‌اند:

۱-۱-۳- نیروگاه زغال‌سنگی بندرگاه محمد بن قاسم

بندرگاه محمد بن قاسم، بندر عمیق واقع در کراچی پاکستان است که دومین بندر پرتردد پاکستان محسوب می‌شود، به گونه‌ای که ۳۵ درصد از حمل‌ونقل کالایی این کشور از طریق این بندر صورت می‌گیرد. بندر بن قاسم، به همراه بندر کراچی، مهم‌ترین بندرهای این کشورند و در مجموع ۹۰ درصد از تجارت خارجی پاکستان را شکل می‌دهند. در چارچوب پروژه کریدور اقتصادی

چین - پاکستان، این نیروگاه با سرمایه‌گذاری ای بالغ بر ۱/۹۸ میلیارد دلار و باهدف تولید ۱۳۲۰ مگاوات برق از سال ۲۰۱۵ آغاز شد و در سال ۲۰۱۸ وارد مدار شد [۲۹].

۲-۱-۳ - احداث نیروگاه زغال‌سنگی ساهیوال در پنجاب

احداث این نیروگاه با سرمایه‌گذاری ای بالغ بر ۲ میلیارد دلار آغاز شد و در سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری رسید. این نیروگاه ۱۳۲۰ مگاوات برق تولید می‌کند.

۳-۱-۳ - فاز نخست معدن زغال تهر

این طرح برای توسعه فاز نخست معدن زغال‌سنگ تهر که شانزدهمین معدن بزرگ زغال‌سنگ در جهان با ذخیره ۱۷۵ میلیارد تن است و در بیابان تهر در ایالت سند قرار گرفته، صورت می‌گیرد. این معدن در سال ۱۹۹۱ با همکاری آژانس توسعه بین‌المللی آمریکا کشف شد. با کشف این میدان پاکستان در رده مهم‌ترین کشورهای دارنده زغال‌سنگ قهوه‌ای قرار گرفت. این معدن به چهار بلوک تقسیم شده است. سینو - سند که شرکتی مشترک میان چین و پاکستان است، برای توسعه فاز نخست این میدان ۱/۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است. فاز اول این طرح در سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری رسید.

۴-۱-۳ - فاز دوم معدن زغال‌سنگ تهر

این طرح با سرمایه‌گذاری ای بالغ بر ۱/۴۵ میلیارد دلار و با تأمین مالی و اجرای شرکت مهندسی و ماشین‌آلات چین و با مشارکت شرکت‌های پاکستانی اجرا خواهد شد. در مورد تأمین مالی این طرح، طرفین به توافق رسیده‌اند و قرار است تا سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری برسد.

۳-۱-۵- پروژه نیروگاه زغال‌سنگ رحیم یارخان - پنجاب

این طرح سرمایه‌گذاری ۱/۶ میلیارد دلاری در ایالت پنجاب و باهدف تولید ۱۳۲۰ مگاوات برق انجام خواهد شد. تأمین مالی و اجرای این طرح را شرکت‌های تولید برق شانگهای و شرکت مهندسی ماشین‌آلات چین بر عهده خواهند داشت. این طرح تا زمان نگارش این سطور در مرحله امکان‌سنجی قرار دارد.

۳-۱-۶- احداث نیروگاه زغال‌سنگی در سند

در قالب این طرح، نیروگاه زغال‌سنگی در بلوک ۱ معدن تهر احداث خواهد شد. هزینه احداث این نیروگاه ۲ میلیارد دلار است و در قالب آن، ۱۳۲۰ مگاوات برق به ظرفیت تولید برق پاکستان افزوده خواهد شد. تأمین مالی این طرح را شرکت منابع سینو-سند بر عهده خواهد داشت. این نیروگاه در سال ۲۰۱۹ عملیاتی خواهد شد.

۳-۱-۷- پارک خورشیدی بهاولپور پنجاب

بهاولپور، یکی از شهرهای ایالت پنجاب پاکستان است. یکی دیگر از طرح‌هایی که در بخش انرژی این کریدور قرار گرفته، احداث یک نیروگاه خورشیدی ۹۰۰ مگاواتی است که با سرمایه‌گذاری ۱/۲۵ میلیارد دلاری شرکت چینی Zenergy و توسط این شرکت و شرکای پاکستانی انجام خواهد شد.

۳-۱-۸- نیروگاه آبی کتر

این نیروگاه آبی بر روی رودخانه کتر در ایالت خیبرپختونخواه در حال ساخت است. هزینه ساخت این نیروگاه ۱/۸ میلیارد دلار برآورد شده است. تأمین مالی این طرح را شرکت‌هایی از عربستان سعودی، چین، مالزی و پاکستان بر عهده‌دارند و توسط شرکت سوکی کیناری پاکستان در حال ساخت است.

۹-۱-۳ - نیروگاه آبی کروت پنجاب

این نیروگاه با تأمین مالی طرف چینی و توسط شرکت‌های پاکستانی در حال ساخت است. هزینه احداث این نیروگاه ۱/۴۲ میلیارد دلار برآورد شده و ظرفیت تولید برق آن ۷۲۰ مگاوات است. این نیروگاه در سال ۲۰۲۱ به بهره‌برداری خواهد رسید.

۱۰-۱-۳ - احداث خطوط انتقال برق متیاری به لاهور

این پروژه با هزینه‌ای بالغ بر ۱/۵ میلیارد دلار از سوی شرکت تجهیزات و فناوری الکترونیک چین و شرکت دولتی برق چین تأمین مالی شده و انجام خواهد شد. مطالعات امکان‌سنجی این طرح انجام شده و هدف کلیدی در انجام آن، ایجاد زیرساخت‌های لازم برای احداث یک بندر BACK UP صنعتی برای بندر گوادر است. اعتبار این طرح نیز از طریق وام‌های اعطایی دولت چین تأمین می‌شود. به لحاظ اجرایی قوانین مربوط به منطقه آزاد در سال ۲۰۱۶ تصویب شد و کلنگ احداث آن در سال ۲۰۱۶ از سوی نخست‌وزیر پاکستان بر زمین زده شد. در داخل این منطقه، بخش خصوصی می‌تواند تا ۱۰۰ درصد سرمایه‌گذاری صورت دهد. البته این سرمایه‌گذاری‌ها تحت نظارت شرکت هلدینگ بنادر ماوراء بحار چین صورت می‌گیرد.

در مجموع، بخشی از پروژه‌های انرژی در حوزه زغال‌سنگ، انرژی بادی، خورشیدی و هیدروالکترونیک در سال ۲۰۱۸ به سرانجام رسید و بدین واسطه ۱۰۴۰۰ مگاوات انرژی به شبکه برق پاکستان انتقال خواهد یافت. افزون بر این در میان مدت ۶ هزار مگاوات ظرفیت جدید نیز به واسطه پروژه‌های انرژی که در قالب کریدور تعریف شده‌اند به شبکه انرژی پاکستان افزوده خواهد شد [۳۰].

۲-۳ - حوزه زیرساخت‌ها

پروژه‌های زیرساختی کریدور چین-پاکستان عمدتاً معطوف به توسعه بندر گوادر و اتصال این بندر به سایر شهرهای کلیدی پاکستان و به‌ویژه به سین‌کیانگ و به‌طور خاص به کاشغر چین است. در این راستا پروژه موج‌شکن بندر گوادر با اعتباری بالغ بر ۱۲۳ میلیون دلار و با تأمین مالی چین، پروژه لایروبی کانال‌های بندر گوادر با هزینه‌ای بالغ بر ۲۷ میلیون دلار از سوی شرکت هلدینگ بنادر ماوراء بحار چین، بزرگراه خلیج شرقی بندر گوادر با هزینه‌ای بالغ بر ۱۴۰ میلیون دلار در قالب وام بدون بهره از

سوی بانک‌های چینی اختصاص یافته و چینی‌ها در مقابل امتیاز اجرای انحصاری این طرح توسط شرکت‌های دولتی چین را از طرف پاکستانی کسب کرده‌اند. از دیگر طرح‌های زیرساختی مهم، فرودگاه بین‌المللی جدید گوادر است که با سرمایه‌گذاری ای بالغ بر ۲۳۰ میلیون دلار و با تأمین مالی طرف چینی به انجام می‌رسد. تعریض و بهسازی بزرگراه قراقرم از دیگر نمادهای مهم کریدور اقتصادی چین-پاکستان محسوب می‌شود. در قالب طرح عملیاتی کریدور چین-پاکستان، توسعه این بزرگراه نیز مورد توجه قرار گرفته است. در این قالب ۴۴۰ کیلومتر از مسیر این جاده که از ریکوت در شمال پاکستان تا اسلام‌آباد امتداد می‌یابد با سرمایه‌گذاری ای بالغ بر ۱/۳ میلیارد دلار توسط شرکت‌های چینی بهسازی خواهد شد. این طرح تا سال ۲۰۲۰ به اتمام خواهد رسید.

فیبر نوری یکی دیگر از زیرساخت‌های کلیدی مورد تأکید این طرح عملیاتی است. در این قالب یک خط فیبر نوری از خونجراب در مرز چین و پاکستان به طول ۸۷۰ کیلومتر به اسلام‌آباد کشیده خواهد شد. افزون بر این، یک خط دیگر فیبر نوری از گوادر به سکه کشیده خواهد شد. این دو خط در اسلام‌آباد به یکدیگر وصل می‌شوند و شهرهای دیگر را متصل می‌کنند. پروژه فیبر نوری میان دو کشور با سرمایه‌گذاری ۴۴ میلیون دلاری انجام خواهد شد. [۳۱] این شبکه فیبر نوری امکان پخش کانال‌های تلویزیونی به صورت HD را فراهم می‌کند. افزون بر این از این شبکه فیبر نوری برای نظارت دوربین محور در سراسر پاکستان و ایجاد شهرهای امن استفاده خواهد شد. شهر پيشاور نخستین شهری است که پروژه شهرهای امن و تحت نظارت دوربین‌های مداربسته در آن اجرا خواهد شد.

۳-۳- حوزه صنعت

در حوزه صنعت، طرح عملیاتی پاکستان را به سه منطقه صنعتی تقسیم کرده است: غرب و شمال غرب و مرکز و جنوب. در هر یک از این مناطق در چهارچوب مزیت‌های نسبی آن و در قالب پارک‌های صنعتی، صنایع خاصی شکل خواهند گرفت. در این چهارچوب منطقه غرب و شمال غرب که بخش اعظم بلوچستان و خیبرپختونخواه را در بر می‌گیرد به‌عنوان منطقه‌ای که صنایع معدنی در آن متمرکز خواهند شد در نظر گرفته شده است بر اساس مطالعات اولیه این منطقه از لحاظ معادن کروم، طلا و الماس

غنی است. یکی از سنگ‌های معدنی که در این طرح مورد توجه ویژه قرار گرفته، سنگ مرمر است. چین بزرگ‌ترین واردکننده سنگ مرمر از پاکستان است و سالانه ۸۰ هزار تن از این نوع سنگ را وارد می‌کند، در قالب این طرح قرار است ۱۲ سایت فراوری مرمر و گرانیت در مناطق مختلف شمال غرب و غرب از گیلگیت و کوهستان در شمال تا خضدار در جنوب ایجاد شود. [۳۲]

منطقه مرکز برای صنایع نساجی، لوازم‌خانگی و سیمان در نظر گرفته شده است در این چهارچوب چهار ناحیه برای احداث کارخانجات سیمان در نظر گرفته شده‌اند: داوود خیل، عیسی خیل، خوشاب و میانوالی. نکته‌ای که برخی منتقدین مطرح می‌کنند آن است که پاکستان اکنون مازاد ظرفیت سیمان دارد و ایجاد این کارخانجات توجیه اقتصادی ندارد.

در منطقه صنعتی جنوبی، طرح عملیاتی بر ایجاد صنایع پتروشیمی، فولاد و آهن، صنایع بندرگاهی، ماشین‌آلات و تجارت محصولات فراوری شده و صنعت قطعات خودرو متمرکز شده و دلیل عمده آن را نزدیکی به سواحل پاکستان ذکر کرده است. منتقدین طرح عملیاتی کریدور معتقدند از آنجاکه صنعت قطعه‌سازی پاکستان شرکت‌های ژاپنی حضور فعال دارند، چینی‌ها در این طرح توجه چندانی به این موضوع نشان نداده‌اند.

افزون بر این در بخش جنوبی، گوادر به عنوان نقطه اتصال بلوچستان و افغانستان تعریف شده و به عنوان یک منطقه کلیدی برای احداث و راه‌اندازی صنایع سنگین، صنایع شیمیایی همچون آهن و فولاد و صنایع پتروشیمی از آن نام برده شده است. همچنین به مزیت‌های کلیدی گوادر شامل موقعیت جغرافیایی ممتاز، هزینه اندک واردات نفت خام از خاورمیانه به آن و همچنین واردات سنگ آهن و زغال کک از آفریقای جنوبی و نیوزیلند اشاره شده است. بر مبنای برنامه عملیاتی این محصولات پس از فراوری به بازار داخلی پاکستان و همچنین به بازارهای خاورمیانه و جنوب آسیا صادر خواهند شد. بعلاوه در بخش صنعتی این طرح عملیاتی توجه ویژه‌ای به صنعت نساجی شده و تولید الیاف و پارچه‌های درشت‌بافت محوریت یافته است. منتقدین استدلال می‌کنند که تمرکز بر تولید پارچه‌های درشت‌بافت به دلیل تولید مواد اولیه برای صنایع پوشاک چین در سین کیانگ صورت گرفته و در واقع به نوعی پاکستان در حلقه‌های پایین و با ارزش افزوده اندک زنجیره ارزش صنعت نساجی تعریف شده است [۳۳].

۴-۳- حوزه توریسم و تفریحات

یکی دیگر از بخش‌های مهم کریدور چین - پاکستان بخش توریسم و تفریحات است. بر مبنای طرح عملیاتی کریدور، شکل‌دهی به صنعت توریسم ساحلی یکی از اولویت‌ها محسوب می‌شود. در این قالب کمر بند تفریحی ساحلی در سواحل پاکستان ایجاد خواهد شد و با استفاده از کشتی‌های تفریحی، فراهم آوردن زیرساخت‌های تفریحات شبانه، هتل‌های مجلل و ورزش‌های آبی زمینه برای رونق صنعت توریسم پاکستان فراهم خواهد آمد.

این کمر بند از کیتی بندر در مرز با هندوستان آغاز و در بندر جیوانی در مرز با ایران به اتمام می‌رسد. طول این کمر بند ساحلی ۸۵۹ کیلومتر است که تقریباً تمام سواحل پاکستان را در برمی‌گیرد. در این قالب، گوادر به کلپ کشتی‌های کروز تبدیل خواهد شد. در این طرح حداقل در سخن به رعایت ارزش‌های اسلامی و بومی منطقه در طراحی و ساخت کمر بند تفریحی اشاره شده است.

در این کمر بند توریستی - تفریحی چند شهر از موقعیت کلیدی برخوردارند. شهر اورمارا که در گوادر واقع شده و به‌عنوان یک شهر متمایز و بی‌نظیر تفریحی تعریف شده، بندر کیتی به‌عنوان پایگاه حیات‌وحش و باغ‌های بزرگ گیاه‌شناسی و شهر سونمیانی که در ۱۴۵ کیلومتری کراچی و در جنوب شرق بلوچستان قرار گرفته به‌عنوان شهری برخوردار از سواحل مناسب برای شنا و جاده‌ها، ویلاهای جنگلی، اتومبیل‌رانی و رستوران‌های دریایی تعریف شده‌اند. این شهرها به‌عنوان نقاط کلیدی در قالب این کمر بند توریستی توسعه خواهند یافت. در نهایت در انتهای این بخش از سند، لزوم لغو ویزا از سوی پاکستان برای توریست‌های چینی در راستای رونق یافتن صنعت توریسم پاکستان مورد تأکید قرار گرفته است. به دیگر سخن، لغو ویزا به‌صورت یک‌طرفه مورد تأکید قرار گرفته است [۳۴].

۵-۳- بخش کشاورزی

یکی از پیشران‌های کلیدی این طرح کشاورزی است و بخش مهمی از پروژه‌ها و طرح‌ها در این حوزه تعریف شده است. در این حوزه شرکت‌های چینی در کل زنجیره عرضه یا ارزش تولید محصولات کشاورزی از تولید بذر تا کاشت، داشت، برداشت و

بازاریابی آن را در دست خواهند گرفت و شرایط لجستیکی را برای ایجاد کشاورزی مدرن و صادرات گرا در پاکستان فراهم خواهند آورد. در شرایط فعلی به دلیل امکانات ضعیف در صنایع مرتبط با کشاورزی، ۵۰ درصد محصولات کشاورزی پاکستان تلف می‌شود یا آسیب می‌بیند. با توجه به اهمیت کشاورزی در این طرح، شرکت‌های چینی که در این حوزه فعالیت نمایند از بالاترین تسهیلات دولت چین بهره‌مند خواهند بود و این دولت زمینه لازم برای دسترسی آنان به مقامات عالی رتبه دولت پاکستان را فراهم خواهد آورد. البته برخی منتقدین این طرحی مدعی‌اند که عمده محصولات کشاورزی تولیدشده در داخل پاکستان بازاریابی خواهد شد و سود حاصل از آن به جیب شرکت‌های چینی خواهد رفت.

بر مبنای برنامه عملیاتی طرح، در حوزه کشاورزی ۱۰ منطقه انتخاب‌شده و ۱۷ پروژه در قالب آن تعریف شده است. مهم‌ترین پروژه‌های کشاورزی در قالب این طرح عبارت‌اند از:

۱. کارخانه تولید گوشت سکمه (شهری در ایالت سند) با ظرفیت تولید سالانه ۲۰۰ هزار تن گوشت.
۲. دو کارخانه تولید شیر با ظرفیت سالانه ۲۰ هزار تن شیر
۳. تولید گونه‌های بذر پر محصول زراعی در ۶۵۰۰ هکتار از اراضی ایالت پنجاب با روش‌های نوین آبیاری
۴. یک شبکه ملی لجستیک برای توزیع محصولات کشاورزی و گسترش و بهبود انبارداری میان شهرهای کلیدی پاکستان با محوریت توزیع غلات، حبوبات و میوه‌جات ایجاد خواهد شد.
۵. تأسیسات لازم برای ذخیره‌سازی محصولات کشاورزی ابتدا در اسلام‌آباد و گوادر و سپس در کراچی، لاهور و فاز دوم گوادر و نهایتاً در سال‌های ۲۰۳۰-۲۰۲۶ در شهرهای کراچی، لاهور و پیشاور ایجاد خواهد شد تا هر یک از شهرهای کلیدی دارای ذخیره‌سازی باشد.
۶. احداث کارخانه‌های فراوری محصولات کشاورزی در اسدآباد، اسلام‌آباد، لاهور و گوادر با ظرفیت سالانه فراوری ۲۰ هزار تن سبزی‌ها، ۱۰ هزار تن میوه‌جات و یک میلیون تن غلات.

۷. احداث یک کارخانه فراوری پنبه با ظرفیت سالانه ۱۰۰ هزار تن

۸. احداث کارخانه تولید کود شیمیایی به روش NPK با ظرفیت ۸۰۰ هزار تن در سال

نکته مهم که باید بدان اشاره داشت، آن‌که شرکت‌های چینی در کلیت زنجیره این فعالیت‌ها نقش کلیدی خواهند داشت. بخش دیگری از طرح‌های حوزه کشاورزی، معطوف به تجاری‌سازی آن است. در این بخش بر ایجاد محیط کسب‌وکار مناسب، نوسازی شرکت‌های پاکستانی و ایجاد زمینه‌های لازم برای بازاریابی محصولات تولیدشده در داخل این کشور و در مراحل بعد تمرکز بر محیط همسایگی پاکستان برای صادرات محصولات کشاورزی این کشور تأکید شده است [۳۵].

۶-۳- تأمین مالی و ریسک

روشن است که تأمین مالی و ریسک یکی از کلیدی‌ترین مسائل در هر طرح عملیاتی است. در طرح عملیاتی کریدور چین - پاکستان نیز بانک توسعه چین شرح مفصلی از وضعیت نظام مالی پاکستان، ریسک‌های آن و تهدیداتی که از این ناحیه علیه این طرح وجود دارد ارائه کرده است. نخستین و مهم‌ترین ریسکی که در این طرح بدان توجه شده، ریسک‌های سیاسی و امنیتی است که از عوامل چالش‌زای تشکیل‌دهنده سیاست پاکستان همچون رقابت‌های حزبی، دین، قبیله‌گرایی، تروریسم و مداخلات غرب نشئت می‌گیرد. نکته مهم آن‌که در برآورد این گزارش، وضعیت امنیتی در یک دهه اخیر شکننده‌تر شده است.

ریسک دیگری که در این طرح برجسته شده تورم است که در شش سال منتهی به ۲۰۱۷ در پاکستان به‌طور متوسط ۱۱/۶ درصد بوده است. تداوم این تورم بالا به معنای افزایش هزینه‌های پروژه‌ها و کاهش سود حاصل از آن‌ها است. راه‌حلی که برای مدیریت این موضوع ارائه شده، ارائه وام‌های با بهره اندک است، البته این نکته مشروط به این است که دولت فدرال و دولت‌های محلی پاکستان در پی سواری مجانی برنیابند و در شرایطی این اتفاق رخ نمی‌دهد که آنان نیز در تأمین مالی طرح‌ها از طریق انتشار اوراق مشارکت، شرکت داشته باشند. در این بخش از سند همچنین تضمین مالی سرمایه‌گذاری‌های کلانی که در بخش‌های مختلف کریدور صورت می‌گیرد مورد تأکید قرار گرفته است.

طرح عملیاتی این کریدور با اتکا بر مطالعات نهادهای بین‌المللی همچون بانک جهانی صندوق بین‌المللی پول و بانک توسعه آسیایی استدلال می‌کند که ظرفیت جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی اقتصاد پاکستان سالانه حدود دو میلیارد دلار است و تزریق حجمی بالاتر از این میزان اقتصاد این کشور را دچار مشکل می‌کند. از همین رو توصیه می‌کند که حداکثر سرمایه‌گذاری مستقیم چین در پاکستان سالانه حدود یک میلیارد دلار باشد. به‌علاوه سقف وام‌های آسان اعطایی به این کشور باید حدود یک میلیارد دلار در سال باشد و به‌هیچ‌وجه از ۱/۵ میلیارد دلار در سال تجاوز نکند.

بانک توسعه چین همچنین به سرمایه‌گذاران چینی توصیه کرده که برای حفظ سرمایه‌های خود در پاکستان اقدامات احتیاطی را به عمل آورند و دولت فدرال پاکستان را به‌عنوان ضامن، بانک‌ها را به‌عنوان واسط و شرکت‌ها را به‌عنوان تکیه‌گاه در نظر داشته باشند. نهایتاً همکاری‌های پولی و مالی با پاکستان به‌عنوان ابزاری در خدمت اهداف دیپلماتیک چین تعریف شده است. ریسک دیگری که در این طرح مورد توجه قرار گرفته نرخ ارز و نوسانات ارزی پاکستان و ضعف مفرط این کشور در درآمد ارزی است. برای مدیریت این ریسک در سند، سه برابر کردن سواپ ارزی میان دو کشور و افزایش آن به رقم ۳۰ میلیارد یوان به‌عنوان راهکار پیشنهاد شده است.

این طرح تا سال ۲۰۳۰ به انجام خواهد رسید و در صورت موفقیت نسبی، اقتصاد سیاسی پرجمعیت‌ترین همسایه ایران را دگرگون خواهد کرد. اجرای موفقیت‌آمیز این طرح به معنای خروج پاکستان از چرخه معیوب فقر و فلاکت از یکسو و شکل‌گیری یک بازار جدید ۲۰۰ میلیون نفری در همسایگی چین و در همسایگی ایران خواهد بود.

۴- پیامدهای اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم در ضلع جنوبی محیط ژئواکونومیک ایران

در جنوب محیط ژئواکونومیک ایران که در بردارنده کشورهای عضو شورای همکاری و عراق است، این مگا پروژه هنوز پیشرفت چشمگیری نداشته است، به‌ویژه در مقام مقایسه با پیشرفت‌هایی که در این طرح در پاکستان و قزاقستان به‌عنوان دو همسایه ایران رخ داده است. در ضلع جنوب محیط همسایگی ایران، امارات عربی متحده با برخورداری از بهترین زیرساخت‌های سخت و نرم لجستیک و تجارت بافاصله نسبت به سایرین به هاب لجستیک مگا پروژه ابریشم در خاورمیانه بدل شده است.

با اینکه کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در مسیر کریدورهای خشکی و دریایی مگا پروژه ابریشم قرار نگرفته‌اند، اما از آنجاکه این طرح بسیار فراتر از کریدورهای حمل و نقلی است این کشورها نیز کوشیدند در این طرح ایفای نقش نمایند. حجم روابط تجاری مجموعه اعضای شورای همکاری خلیج فارس با چین از ۱۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ به ۱۱۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ افزایش یافت. در این سال شورای همکاری خلیج فارس هشتمین مقصد صادراتی چین و هشتمین مبدأ وارداتی این کشور محسوب می‌شد. [۳۶]

در سال‌های اخیر رهبران کشورهای عضو این مجموعه به‌ویژه عربستان سعودی و امارات تلاش‌های خود برای گرفتن سهمی از این مگا پروژه و گسترش روابط اقتصادی و تجاری با چین را افزایش داده‌اند. عربستان چین را به‌عنوان یک شریک راهبردی در قالب برنامه کلان توسعه اقتصادی خود تحت عنوان چشم‌انداز ۲۰۳۰ تعریف کرده و تاکنون ۱۵ یادداشت تفاهم و موافقت‌نامه‌هایی به ارزش حدود ۶۵ میلیارد دلار برای گسترش همکاری‌های اقتصادی با این کشور امضا کرده است. افزون بر این چین مهم‌ترین سرمایه‌گذار در منطقه آزاد دقم عمان محسوب می‌شود. این کشور حدود سه میلیارد دلار در این منطقه سرمایه‌گذاری کرده است. مجموع سرمایه‌گذاری صورت گرفته در این منطقه حدود ۱۰ میلیارد دلار است.

به‌علاوه از آنجاکه از یکسو هیچ‌یک از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در کریدورهای این مگا پروژه قرار نمی‌گیرند و از دیگر سو کریدور آسیای مرکزی-ایران-ترکیه که از ایران می‌گذرد بالقوه می‌تواند موقعیت ژئواکونومیک آنان را تضعیف نماید، این کشورها می‌کوشند نقش خود را در کریدور اقتصادی چین-پاکستان افزایش دهند. تاکنون قطر عربستان سعودی و امارات

به‌عنوان کشورهای جدید وارد کریدور اقتصادی- چین پاکستان شده و به‌ویژه برای سرمایه‌گذاری در بندر گوادر اعلام آمادگی کردند. به‌علاوه عمان نیز برای نقش‌آفرینی در این کریدور ابراز علاقه کرده است. [۳۷]

بر مبنای آنچه گفته شد می‌توان مدعی شد که در ضلع جنوبی محیط همسایگی ایران کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس با ارائه ابتکارات جدید و با تکیه بر منابع عظیم مالی خود می‌کوشند تا نقشی در این مگا پروژه بیابند و در این مسیر موفقیت‌های قابل توجهی نیز کسب کرده‌اند. مهم‌تر آن‌که ورود این کشورها به کریدور اقتصادی چین پاکستان می‌تواند میزان سرمایه‌گذاری در این کریدور را به‌شدت افزایش دهد و نه تنها گوادر را در برابر چابهار برجسته نماید بلکه اساساً این کریدور را به رقیب مهمی برای کریدور شمال جنوب تبدیل نماید. در ضلع غربی محیط همسایگی ایران این مگا پروژه هنوز پیشرفت چندانی نداشته و علی‌رغم اقداماتی همچون راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص که از آذربایجان وارد ترکیه و گرجستان می‌شود و به‌عنوان بخشی از کریدورهای جاده ابریشم تلقی می‌گردد، ترکیه هنوز این مگا پروژه را چندان جدی تلقی نکرده است.

بر مبنای آنچه آمد می‌توان گفت که مگا پروژه ابریشم به تدریج در حال دگرگون کردن محیط ژئواکونومیک ایران است. این دگرگونی در اضلاع شمالی و شرقی به صورتی چشمگیر در جریان است. اجرایی شدن طرح ابریشم اقتصاد سیاسی آسیای مرکزی و پاکستان را به‌گونه‌ای فزاینده دگرگون می‌کند. در صورت موفقیت نسبی این طرح، در آینده‌ای میان مدت آسیای مرکزی و پاکستان جدیدی در محیط همسایگی ایران شکل خواهد گرفت که شباهت چندانی به وضع موجود نخواهد داشت. افزون بر این مجموعه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر تلاش‌های خود برای گسترش تعاملات با چین و نقش‌آفرینی در زنجیره ارزش این طرح از یکسو و مشارکت در کریدور اقتصادی چین پاکستان افزوده‌اند؛ بنابراین در تصویر کلان می‌توان مدعی شد که اجرایی شدن این مگا پروژه برای نخستین بار پس از فروپاشی شوروی، محیط ژئواکونومیک ایران را دگرگون کرده است.



کمر بند اقتصادی جاده ابریشم: فرصت‌ها و تهدیدات برای بخش خصوصی ایران
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

فصل سوم: فرصت‌ها و تهدیدات اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم برای بخش خصوصی ایران

مقدمه

در فصول پیشین، مبانی مفهومی مگا پروژه ابریشم و نیز آثار اولیه اجرایی شدن آن در محیط پیرامونی ایران مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در این فصل، فرصت‌های ناشی از این طرح برای بخش خصوصی ایران را مورد بحث و بررسی قرار خواهیم داد. در فصول پیشین اشاره شد که این طرح فراتر از یک جاده و کمر بند است؛ به بیان دیگر، چینی‌ها در اجرای این ابتکار می‌کوشند تا نوعی زنجیره ارزش چین محور را در اقتصاد جهانی شکل دهند. افزون بر این، تلاش دارند تا جایگاه شرکت‌های چینی را در زنجیره‌های موجود جهانی ارزش ارتقا بخشند. از همین رو در این فصل با تکیه بر چارچوب مفهومی زنجیره جهانی ارزش جایگاه بخش خصوصی ایران در حلقه‌های مختلف این زنجیره چین محور را مورد بحث و بررسی قرار خواهیم داد. در همین راستا در ابتدا به مفهوم زنجیره جهانی ارزش و جایگاه آن در اقتصاد سیاسی بین‌المللی خواهیم پرداخت. سپس فرصت‌ها و تهدیداتی که زنجیره ارزش جاده ابریشم می‌تواند برای بخش خصوصی ایران به همراه آورد را مورد بحث و بررسی قرار خواهیم داد:

۱- مگا پروژه ابریشم: زنجیره ارزش چینی

زنجیره جهانی ارزش مفهومی نسبتاً جدید در ادبیات اقتصاد سیاسی بین‌الملل است. پیدایی و رواج این مفهوم در مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل را می‌توان محصول ظهور، گسترش و تعمیق فرایند جهانی شدن و انقلاب اطلاعاتی در دوران پساجنگ سرد دانست؛ روندهایی که به دهکده جهانی در ابعاد اقتصادی رنگ واقعیت زدند. وقوع این تحولات باعث شده تا بخش عمده تولید^{۱۰}، تجارت و سرمایه‌گذاری در جهان در قالب زنجیره جهانی ارزش انجام گیرد؛ بدان معنا که مراحل مختلف فرایند تولید و عرضه کالا و خدمات در کشورهای مختلف صورت گیرد. به دیگر سخن، جهانی شدن و انقلاب اطلاعاتی به شرکت‌ها انگیزه لازم برای بین‌المللی شدن روزافزون از مسیرهایی چون برون‌سپاری^{۱۱} و دور سپاری^{۱۲} داده است. برون‌سپاری زمانی رخ می‌دهد که یک شرکت طی قراردادی بخش خاصی از فرایندهای خود را به طرف ثالثی که در آن بخش، از توان و تخصص ویژه برخوردار است، واگذار می‌کند، دور سپاری بدان معناست که یک شرکت به منظور برخورداری از مزایایی مانند نیروی کار ارزان، تولید

^{۱۰}-Manufacturing

^{۱۱}-Outsourcing

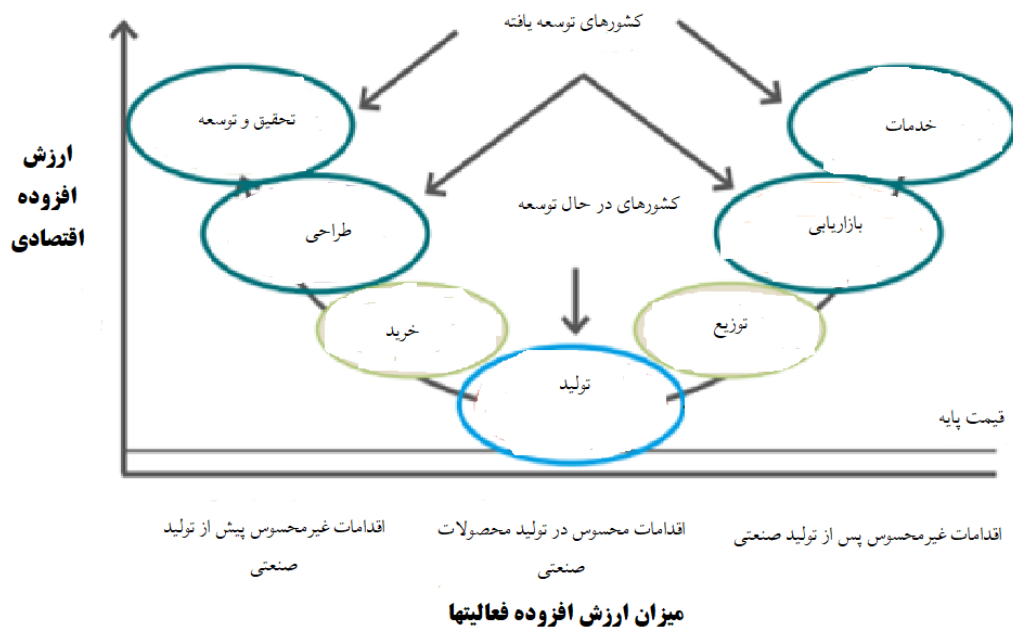
^{۱۲}-Offshoring

خود را در کشور دیگری انجام می‌دهد و بخشی از نیروی کار خود را نه از کشوری که پایگاه اصلی فعالیت آن است، بلکه از ماوراء بحار تأمین می‌کند [۳۸].

زنجیره ارزش بنا بر تعریف، به مجموعه فعالیت‌هایی که هر مرحله آن به ایجاد ارزش منجر می‌شود اطلاق می‌گردد [۳۹]. این زنجیره شامل مراحل و فعالیت‌هایی چون طراحی، تولید، بازاریابی، توزیع و خدمات پس از فروش است. فعالیت‌هایی که در درون زنجیره ارزش شکل می‌گیرد، می‌تواند در یک شرکت یا در مجموعه‌ای از شرکت‌ها در یک جغرافیای محدود یا در یک منطقه جغرافیایی و یا در پهنه جهانی صورت گیرد. زمانی که در این زنجیره شرکت‌های بسیار متعدد در جغرافیایی بسیار وسیع درگیر باشند، زنجیره جهانی ارزش شکل می‌گیرد [۴۰]. این زنجیره از بخش‌های مختلفی تشکیل شده و میزان ارزش ایجاد شده در هر بخش با بخش‌های دیگر متفاوت است. مطالعاتی که در این مورد صورت گرفته، زنجیره ارزش به صورت منحنی لبخند^{۱۳} مفهوم بندی می‌کند. این منحنی همان‌گونه که در نمودار شماره ۴ نشان داده شده، از قسمت‌های مختلفی همچون توسعه و تحقیق، طراحی مفهومی، برندینگ، طراحی، تولید، توزیع، بازاریابی، فروش و خدمات پس از فروش تشکیل شده است.

^{۱۳}-Smile curve

نمودار شماره ۴- چارچوب مفهومی موسوم به منحنی لبخند [۴۱]



پژوهشی که مشترکاً توسط سازمان همکاری اقتصادی و توسعه و سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۱۴ منتشر شد، نشان می‌دهد که زنجیره جهانی ارزش، به ویژگی مسلط و تعریف‌کننده تجارت جهانی تبدیل شده، کشورهای توسعه‌یافته، در حال ظهور و در حال توسعه را در بر گرفته و به یکدیگر پیوند زده است؛ به دیگر سخن، کلیت فرایند تولید کالاها از مواد خام تا خدمات پس از فروش به‌گونه‌ای روزافزون در جاهایی از جهان که مهارت‌ها و منابع لازم در چارچوب رقابت‌پذیری در آن وجود داشته باشد، گسترده شده است. افزون بر این، خدمات نیز نقش کلیدی در زنجیره جهانی ارزش ایفا می‌کنند؛ زیرا نه تنها فعالیت‌های شرکت‌ها را در کشورهای مختلف به یکدیگر پیوند می‌زنند و هماهنگ می‌کنند، بلکه خود بخشی از زنجیره ارزش هستند و به پویایی آن کمک می‌کنند [۴۲]. مهم‌ترین جلوه اهمیت روزافزون زنجیره ارزش در اقتصاد جهانی امروز، نقش روزافزون کالاهای واسطه‌ای در تجارت جهانی است.

جهانی شدن زنجیره ارزش باعث شده تا سیاست صنعتی کشورها به شدت به پیوستن یا نپیوستن آگاهانه آن‌ها به این زنجیره وابسته گردد. در واقع کشورها در وضعیت کنونی، دو انتخاب پیش روی خود دارند، یکی اینکه به زنجیره جهانی ارزش بپیوندند و در قالب آن، سیاست صنعتی و تجاری خود را به پیش ببرند و یا اینکه اساساً دورنمایی برای صنعتی شدن آن‌ها و ارتقای جایگاهشان در تجارت جهانی وجود ندارد.

جهانی شدن زنجیره ارزش هویت منطقه‌ای پررنگی نیز دارد، بدین معنا که مناطق کلیدی اقتصاد جهانی، زنجیره ارزش خود را شکل داده‌اند، به گونه‌ای که می‌توان از زنجیره ارزش آسیایی، اروپایی و زنجیره ارزش آمریکای شمالی نام برد. منطقه‌ای شدن زنجیره ارزش، موقعیت ژئواکونومیک کشورها را بازتعریف نموده است؛ بدین معنا که دیگر کشورها نمی‌توانند تنها به مزیت‌های نسبی خود توجه کنند؛ بلکه در روند سیاست‌گذاری تجاری خود باید به مزیت‌های نسبی محیط همسایگی نیز توجه نمایند. به‌عنوان مثال، کامبوج کشوری است که در قلب زنجیره ارزش آسیا قرار گرفته است بنابراین می‌تواند جغرافیا و نیروی کار ارزان خود را به‌عنوان مزیت نسبی، با ساختار صنعتی پویا و رو به رشد آسیایی همراه و ترکیب کند و بدین طریق توسعه یابد. در حالی که این موقعیت برای کشوری مانند کنیا متصور نیست. به دلیل اینکه این کشور از کانون‌های اصلی زنجیره ارزش در اروپا، آسیا و آمریکای شمالی، فاصله جغرافیای بسیاری دارد و در قلب یکی از بی‌ثبات‌ترین و توسعه‌نیافته‌ترین مناطق جهان قرار گرفته است. به همین دلیل نمی‌تواند به راحتی کامبوج، سیاست‌گذاری صنعتی و تجاری را صورت دهد. به بیان دیگر، هنوز جغرافیا در سیاست‌گذاری صنعتی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و با منطقه‌ای شدن زنجیره عرضه، کشورها در سیاست‌گذاری صنعتی، نه تنها باید مزیت نسبی خود، بلکه باید مزیت نسبی همسایگان را نیز در نظر بگیرند [۴۳].

نکته دیگر آن که تکه تکه شدن فرایند تولید در ورای مرزها، طراحی و تدوین یک رژیم تجارت و سرمایه‌گذاری باز، پیش‌بینی پذیر و شفاف را به یک ضرورت برای کشورهای مختلف تبدیل نموده است؛ زیرا برخلاف گذشته، در شرایطی که زنجیره ارزش جهانی پدید آورده، موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای و سایر اقدامات محدودیت‌زا نه تنها به عرضه‌کنندگان خارجی بلکه به تولیدکنندگان داخلی یک کشور نیز آسیب‌های استراتژیکی وارد می‌کند. بر مبنای آمارهای سال ۲۰۱۰، ۶۰ درصد تجارت جهانی، تجارت

کالاهای واسطه‌ای است. ۷۰ درصد واردات اتحادیه اروپا به‌عنوان بزرگ‌ترین بلوک تجاری جهان را کالاهای واسطه‌ای و مواد خام تشکیل می‌دهد [۴۴].

چین بسیار بیش از سایر کشورهای در حال توسعه از این زنجیره متأثر شده و در آن مشارکت کرده است. در سال ۱۹۹۰ سهم این کشور در تولید جهانی، حدود ۳ درصد بود؛ در حالی که این رقم در سال ۲۰۱۵، به ۲۵ درصد رسیده است [۴۵]. از همین روست که از این کشور با عنوان کارخانه جهان یاد می‌کنند [۴۶]. به همین دلیل کلیدی‌ترین پرسش برای سیاست‌گذاران کلان این کشور، نه مشارکت بلکه نحوه مشارکت در زنجیره جهانی ارزش است [۴۷].

از همین رو سیاست‌های کلان این کشور و از جمله مگا پروژه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم بر مبنای اصلاح و تعمیق مشارکت این کشور در این زنجیره و حلقه‌های بالاتر آن صورت می‌گیرد. به دیگر سخن، دولت چین می‌کوشد با توسل به این طرح، زمینه را برای اجرایی شدن اهداف مطرح در اسناد سیاست تجاری و صنعتی چین و ارتقای موقعیت در زنجیره جهانی به‌عنوان ترجیح‌بند آن اهداف فراهم سازد. چکیده این طرح کلان همان‌گونه که اشاره شد، پیوند زدن کشورهای مسیر این جاده در پنج حوزه است که به "پنج پیوند"^{۱۴} شهرت یافته‌اند. به دیگر سخن، همان‌گونه که رئیس‌جمهور چین در رونمایی از این طرح در قزاقستان اشاره کرده، این پنج پیوند شامل هماهنگی‌های سیاست‌گذارانه، اتصالات زیرساختی، تسهیل تجاری، همگرایی مالی و تقویت پیوندهای فرهنگی، اجزای مختلف اتصال و همگرایی میان چین و سایر کشورهای مسیر این طرح و نیز میان کشورهای عضو با یکدیگر را فراهم می‌آورند [۴۸].

در قالب این پنج پیوند، اقتصاد چین با اقتصاد کشورهای عضو پیوندهای ساختاری می‌یابد؛ با انتقال تولید به سایر کشورهای عضو، چین نیازمندی‌های تولیدی خود را با هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی کمتر از طیفی از کشورها تأمین می‌کند؛ با سرمایه‌گذاری و انتقال فناوری به این کشورها، مازاد عظیم صنعتی، سرمایه‌ای و تجاری خود را کاهش می‌دهد؛ با ایجاد زیرساخت‌های لازم و مرتبط کردن آنان به یکدیگر زمینه لجستیکی لازم برای پیوند اقتصاد چین با بازارهای مصرف فراهم

^{۱۴}-Five links

می‌گردد و با تسهیل تجاری و گشودن بازارهای مواد خام و نیز مصرف عظیم در اوراسیا و آفریقا، حرکت شرکت‌های این کشور به حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش می‌تواند فراهم گردد و به تدریج این کشور نقشی شبیه آلمان در زنجیره ارزش اروپایی یا ایالات متحده در زنجیره ارزش آمریکای شمالی پیدا کند. در دهه‌های اخیر پیشبرد شتابناک توسعه اقتصادی در چین با پیامدهای فاجعه‌بار زیست‌محیطی همراه بوده است. آلودگی فزاینده هوا، خاک و آب در سراسر چین دولت این کشور را بر آن داشته تا طیفی از صنایع آلاینده را تعطیل نماید یا محدودیت‌های شدیدی بر آن‌ها اعمال نماید. از دیگر سو دولت چین این صنایع را به برون‌سپاری تشویق می‌کند، به گونه‌ای که خط تولید آلاینده آن‌ها به سایر کشورهای در حال توسعه انتقال یابد و محصول نهایی وارد بازار چین شود. به دیگر سخن بخشی از مگا پروژه ابریشم صدور صنایع آلاینده به کشورهایی است که استانداردهای زیست‌محیطی نازلی دارند. [۴۹]

درک این نکته که به چه دلایلی اوراسیا و آفریقا به عنوان جغرافیای این طرح برگزیده شده‌اند نیز حائز اهمیت است. همان‌گونه که اشاره شد موقعیت جغرافیایی کشورها در نحوه مشارکت و نقش آفرینی آنان در زنجیره ارزش از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و از دیگر سو، زمینه‌سازی در ورای مرزها و تسهیل شرایط در محیط پیرامونی برای ارتقا به حلقه‌های بالاتر این زنجیره واجد اهمیت و ضرورت است. از همین روست که برخی اندیشمندان زنجیره ارزش را واجد هویتی جهانی - منطقه‌ای دانسته‌اند. اشاره شد که در اقتصاد سیاسی بین‌الملل کنونی سه زنجیره ارزش منطقه‌ای آمریکایی شمالی، اروپا و آسیای شرقی شکل گرفته و تثبیت شده‌اند، زنجیره‌هایی که در تعامل با یکدیگر به زنجیره ارزش جهانی شکل داده‌اند. چین در هر سه این زنجیره‌ها عمیقاً درگیر است، اما در کف این زنجیره‌ها و از موقعیت تولیدکننده صنعتی که کمترین ارزش افزوده را ایجاد می‌کند. حرکت به سوی حلقه‌های بالاتر هر یک از این سه زنجیره که محوریت آن را قدرت‌هایی چون آمریکا، ژاپن و آلمان بر عهده دارند برای شرکت‌های چینی بسیار دشوار خواهد بود [۵۰]. افزون بر این، ژئوپلیتیکی شدن روزافزون تجارت جهانی و تمایل گسترده‌تر بازیگران سنتی جهانی شدن گزینشی، ارتقای موقعیت در این زنجیره‌ها را برای چین دشوارتر می‌سازد. نماد این دشواری، موافقت‌نامه تجارت آزاد موسوم به "مشارکت فراپاسفیکی" است که چین از آن کنار گذاشته شده است [۵۱].

اما موقعیت ویژه ژئوپلیتیک چین در آسیا آن را با روسیه، آسیای مرکزی، جنوب و جنوب شرق آسیا همسایه ساخته است؛ مناطقی که به هیچ‌یک از زنجیره‌های مورد اشاره در بالا عمیقاً پیوند نخورده‌اند، مسیر اتصال چین به اروپا و آفریقا محسوب می‌شوند، از پتانسیل بسیار بالایی برای رشد و توسعه اقتصادی برخوردارند و نهایتاً آن‌که چین از کمترین تنش‌های ژئوپلیتیک با کشورهای واقع در این مجموعه برخوردار است؛ بنابراین اوراسیا و آفریقا را می‌توان مناطقی نامید که حرکت به سوی حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش و در سطحی کلان‌تر شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین محور در آن برای چین امکان‌پذیر است.

افزودن بر برنامه عملیاتی این طرح کلان، گام‌های اولیه در مسیر اجرای آن نیز نشان از کوشش چین برای شکل‌دهی به زنجیره ارزش جدید چین محور و تسهیل محیط بین‌المللی برای اجرای اهداف سیاست تجارت و صنعتی این کشور دارد. [۵۲] در قالب طرح کلان یک جاده یک کمر بند، ۸۹۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در ۹۰۰ پروژه در نزدیک به ۷۰ کشور جهان در حوزه‌های مختلف طی یک بازه زمانی ۳۵ ساله صورت خواهد گرفت [۵۳]. گستردگی حجم سرمایه‌گذاری و تعداد کشورهایی که در این طرح درگیر خواهند شد را می‌توان یکی از نشانه‌های تلاش برای شکل‌دهی به یک زنجیره ارزش چین محور دانست [۵۴]. از همین روست که برخی از اندیشمندان این طرح را با طرح مارشال مقایسه می‌کنند، اما نکته قابل تأمل آن‌که میزان سرمایه‌گذاری و کمک‌های صورت گرفته در قالب طرح مارشال بر مبنای دلار سال ۲۰۱۶، ۱۳۰ میلیارد دلار است؛ در حالی که چین از سرمایه‌گذاری ۴ تریلیون دلاری سخن به میان آورده است. تشکیل بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی با سرمایه اولیه یک صد میلیارد دلار، تشکیل صندوق توسعه جاده ابریشم با سرمایه اولیه ۴۰ میلیارد دلاری و ارائه تسهیلات ۸۲ میلیارد دلاری از سوی بانک مرکزی چین به بانک‌های دولتی این کشور برای ارائه وام در پروژه‌های این طرح در کشورهای مختلف، تشکیل یک گروه ویژه از سوی رئیس‌جمهور چین برای نظارت و پیشبرد این طرح و امضای قرارداد انجام ۵۰۰ طرح در زمینه‌های مختلف در قالب برنامه عملیاتی این جاده ابریشم را می‌توان گام‌های اولیه برای شکل‌دهی به یک زنجیره جدید ارزش در مسیر سنتی جاده ابریشم به‌عنوان نشانه‌ای دیگر، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین به‌گونه‌ای فزاینده به طرح‌هایی که در قالب این جاده قرار می‌گیرند اختصاص می‌یابد. در سال ۲۰۱۵، ۴۴ درصد از پروژه‌های سرمایه‌گذاری و خدمات فنی - مهندسی چین با کشورهای عضو این طرح صورت گرفت و این رقم در سال ۲۰۱۶، به ۵۲ درصد افزایش یافته است [۵۵]. این پروژه‌ها در طیف وسیعی از

صنایع و حوزه‌های خدماتی اجرا می‌شوند. شاهد این مدعا، آن‌که تاکنون بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی از پروژه‌های مختلفی در حوزه‌های نانو فناوری تا ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشورهای مختلف حمایت مالی نموده است؛ پروژه‌هایی که در تمامی آن‌ها شرکت‌های چینی در حلقه‌های بالایی زنجیره ارزش مشارکت دارند.

۲- بخش خصوصی ایران و زنجیره ارزش مگا پروژه ابریشم

بر مبنای آنچه آمد می‌توان مدعی شد که زنجیره ارزش چین محور، با تمرکز بر محیط پیرامونی ایران در حال شکل‌گیری است. مهم‌تر آن‌که چین به‌عنوان دومین قدرت اقتصادی فعلی جهان و قدرت نخست در سال‌های آتی، بخش عظیمی از منابع خود را برای شکل‌گیری و تثبیت این زنجیره به کار گرفته است؛ بنابراین دولت و بخش خصوصی ایران فارغ از اولویت‌هایی که طی سال‌های آتی پیگیری خواهند کرد به‌گونه‌ای فزاینده در معرض آثار شکل‌گیری و تثبیت این زنجیره قرار خواهند گرفت.

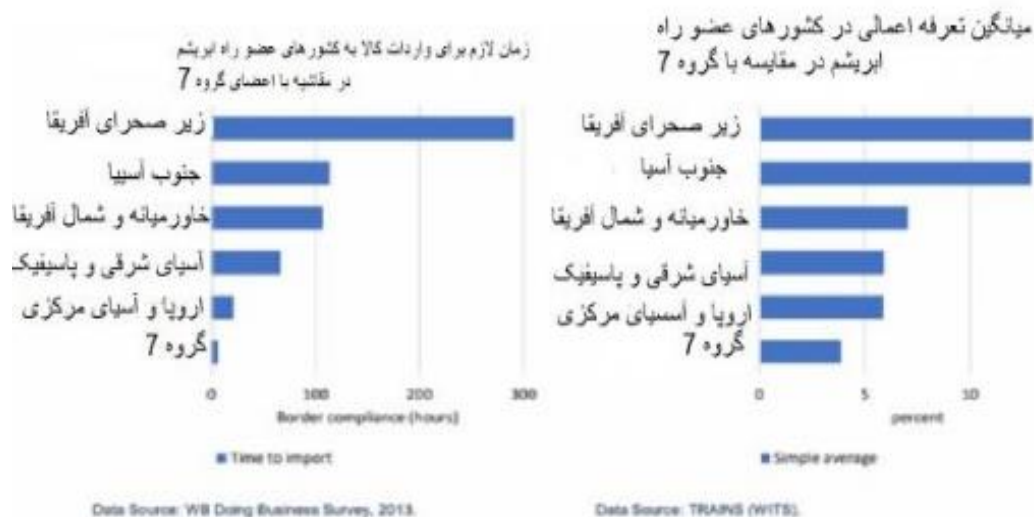
ژئواکونومی محیط پیرامونی ایران در سال‌های آتی به‌گونه‌ای فزاینده در زنجیره ارزش چین محور تنیده خواهد شد. اضلاع شمالی و جنوبی محیط پیرامونی ایران عمدتاً در حلقه‌های لجستیک، زیرساخت‌های انرژی و بخش‌های خدماتی و ضلع شرقی این محیط، به‌ویژه اقتصاد پاکستان در نقاط مختلف زنجیره ارزش چین محور به‌خصوص سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، تنیده خواهند شد.

در سطح کلان، کاهش شکاف‌های زیرساختی در حوزه زیرساخت‌های انرژی و حمل‌ونقل را می‌توان به‌عنوان یکی از فرصت‌های اجرایی شدن این طرح در محیط پیرامونی ایران مطرح کرد. بر مبنای مطالعه‌ای که اخیراً از سوی موسسه مکنزی تحت عنوان "از بین بردن شکاف‌های زیرساختی: آیا جهان موفق شده؟" صورت گرفته برآورد شده که اقتصاد جهانی سالانه تا سال ۲۰۳۵ نیازمند بیش از ۳ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری برای کاهش شکاف‌های زیرساختی اقتصادی است. از این میزان حدود ۱٫۷ تریلیون دلار باید در آسیای در حال توسعه که بخش مهمی از کشورهای آن در محیط پیرامونی ایران واقع شده‌اند صورت گیرد. [۵۶] اغلب کشورهایی که در محیط پیرامونی ایران واقع شده‌اند همچون پاکستان و کشورهای آسیای مرکزی بخشی از کریدورهای خشکی و دریایی این مسیر محسوب می‌شوند. این کشورها از شکاف‌های عظیم زیرساختی برخوردارند.

سرمایه‌گذاری‌هایی که در قالب این طرح در این کشورها صورت گرفته و می‌گیرد می‌تواند به کاهش شکاف زیرساختی کمک کند و بالقوه به تسهیل تجارت ایران با این کشورها نیز یاری رساند. افزون بر کاهش شکاف در زیرساخت‌های سخت، اجرایی شدن این طرح بر مبنای مطالعه علمی صورت گرفته از سوی بانک جهانی تحت عنوان "زیرساخت لجستیک در اقتصادهای مسیر ابتکار یک جاده یک کمر بند" می‌تواند به ارتقای زیرساخت‌های نرم شکل دهنده به روابط تجاری کشورها همچون سیاست تجاری، تسهیل تجاری و کاهش موانع تجارت فرامرزی میان کشورهای عضو این ابتکار منجر شود. [۲۰]

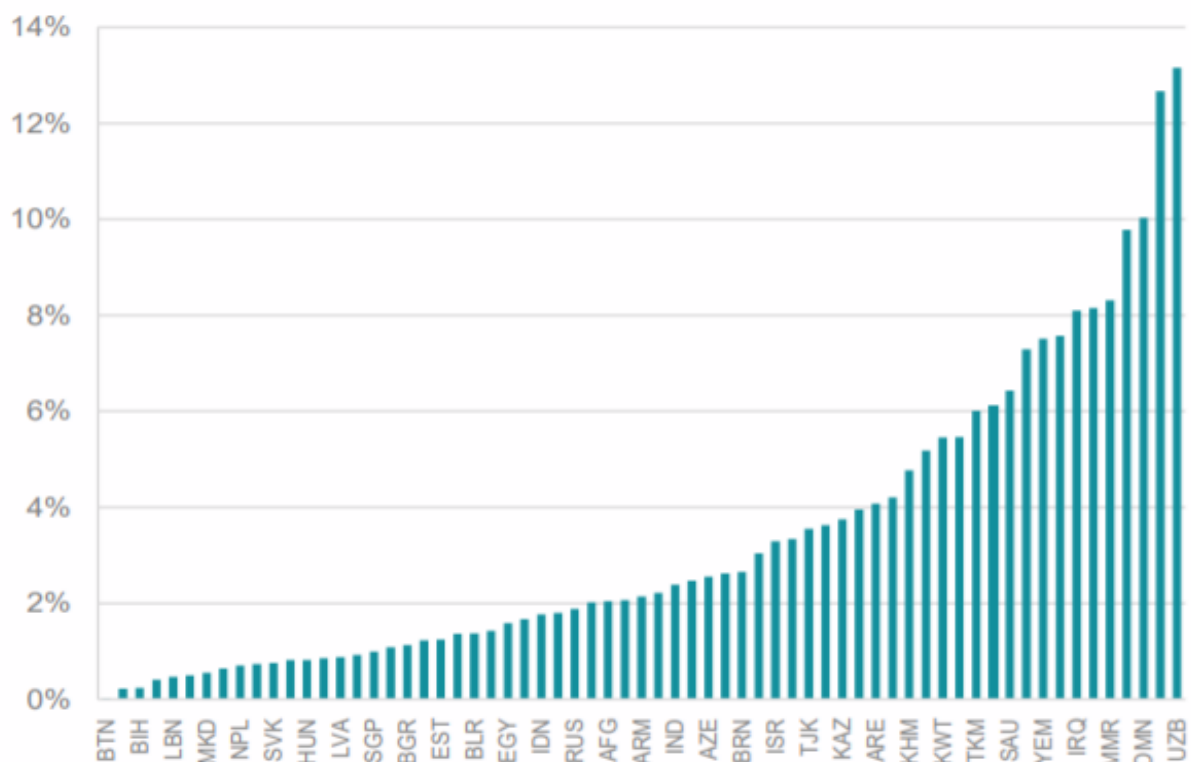
همان‌گونه که نمودار شماره ۵ نشان می‌دهد، مناطقی که کریدورهای ابریشم از آن‌ها عبور می‌کند در زمینه زیرساخت‌های نرم همگرایی منطقه‌ای و دادوستد تجاری در قیاس با مجموعه پیشرفته‌ای همچون گروه هفت با مشکلات اساسی مواجه‌اند. در نمودار سمت چپ، زمان لازم برای انجام فرایندهای واردات کالا به کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم با کشورهای پیشرفته صنعتی موسوم به گروه ۷ مقایسه شده است؛ مقایسه‌ای که نشان از تفاوتی فاحش دارد. در حالی که فرایندهای واردات کالا در کشورهای گروه ۷ تنها چند ساعت به طول می‌انجامد در برخی کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم، تا ۳۰۰ ساعت زمان می‌برد. نمودار سمت راست، نیز نشان می‌دهد که تعرفه‌های اعمالی در کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم بسیار بیشتر از کشورهای عضو گروه ۷ است؛ حاصل آن که موانعی که پیش روی تجارت آزاد میان این کشورها قرار دارد، بسیار بیش از کشورهای پیشرفته صنعتی است.

نمودار شماره ۵- موانع تجارت در کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم در مقایسه با گروه ۷



در مطالعه دیگر بانک جهانی تحت عنوان اینکه "چگونه ابتکار یک جاده یک کمریند می‌تواند به کاهش هزینه‌های تجارت منجر شود" [۵۸] اجرایی شدن پروژه ابریشم می‌تواند تجارت میان کشورهای عضو را تا حدود ۴ درصد افزایش دهد. البته میزان بهره‌مندی کشورهای مختلف از این طرح و افزایش تجارت میان آن‌ها متفاوت خواهد بود. نمودار شماره ۶، روند تغییر در تجارت برخی کشورهای عضو این مگا پروژه را نشان می‌دهد. این تغییرات عمدتاً به دلایلی چون بهبود زیرساخت‌های کشورهای عضو، اتصال آن‌ها به یکدیگر و نیز تغییر در ساختار صادرات آن‌ها رخ خواهد داد. [۵۹]

نمودار شماره ۶- میزان تغییرات در تجارت برخی کشورها به واسطه اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم



افزون بر این در یکی دیگر از مطالعات این بانک تحت عنوان "تاثیرات تجاری راه ابریشم جدید بر مبنای تحلیل جاذبه" اجرایی شدن جاده ابریشم جدید، میزان بهره‌مندی صنایع مختلف در کشورهای عضو از اجرایی شدن این مگا پروژه نیز تخمین زده شده است. این تخمین‌ها به‌ویژه برای بخش خصوصی ایران از اهمیت برخوردار است زیرا نشان می‌دهد که در بخش‌های مختلف تولید و تجارت کشورهای عضو امکان بهره‌مندی از مزایای اجرایی شدن این مگا پروژه تا چه میزان است. همان‌گونه که نمودار شماره ۷ نشان می‌دهد، صنایع شیمیایی، فلزی و پلاستیک که ایران در آن‌ها از ظرفیت‌های قابل توجهی برخوردار است به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بیشترین بهره را از اجرایی شدن این طرح خواهند برد.

منطق نظری تفکیک کردن این بخش‌ها به عنوان مهمترین بخش‌هایی که بالقوه می‌توانند از روند اجرایی شدن جاده ابریشم منتفع شوند، در سنجش پیامدهای بهبود زیرساخت‌های حمل و نقلی و ایجاد زیرساخت‌های جدید بر جریان تجارت میان

کشورهای مسیر این مگا پروژه و بر صنایع مختلف درگیر در این مگا پروژه ریشه دارد. به بیان دیگر سوال اساسی در گزارش پژوهشی بانک جهانی که نمودار شماره ۷ در آن ترسیم شده این است که چگونه ایجاد زیرساخت های جدید حمل و نقلی در پیامد اجرایی شدن جاده ابریشم و بهبود زیرساخت های این حوزه می تواند به بهبود جریان تجارت میان کشورهای عضو این مگا پروژه و به بهبود تجارت میان صنایع مختلف کمک کند؟

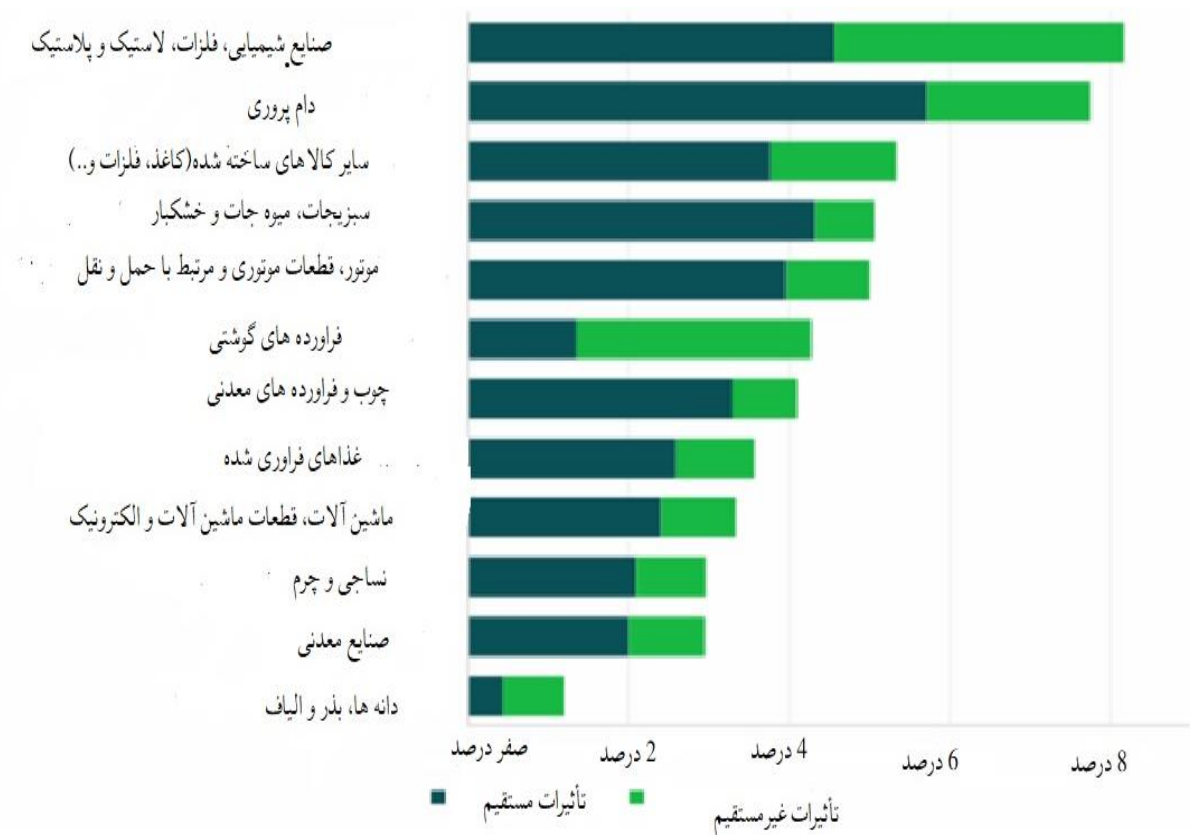
محققین در این گزارش برای سنجش آثار اجرایی شدن این مگا پروژه بر تجارت کشورها و بخش های مختلف صنعتی از ترکیبی از مدل های تحلیل جغرافیایی و اقتصادی استفاده کرده اند. در این قالب نخست تأثیرات احتمالی اجرایی شدن این مگا پروژه بر زمان لازم برای تجارت میان کشورها با بهره گیری از پایگاه های اطلاعاتی بانک جهانی مورد سنجش گرفته است. از تحلیل های مبتنی بر سامانه اطلاعات جغرافیایی (GIS) نیز برای تبیین تأثیرات اجرایی شدن این مگا پروژه بر تجارت دو جانبه میان پایتخت ها، بنادر و شهرهای بزرگ بهره گرفته شده است.

دوم آنکه از مدل جاذبه برای تخمین تأثیرات کامل اجرایی شدن این مگا پروژه بر زمان لازم برای تجارت دو جانبه و نیز مدل مزیت نسبی برای برآورد تأثیرات زمان بر تجارت در الگوی صادراتی در مورد کالاهایی که به زمان حساسیت دارند و در مورد کالاهایی که به نهاده هایی که به زمان حساسیت دارند به کار گرفته شده است. به بیان دیگر برای سنجش تأثیرات اجرایی شدن ابتکار یک جاده یک کمر بند تحلیل های مبتنی بر سامانه های جغرافیایی و برآورد های اقتصادی با یکدیگر ترکیب شده اند

بخشی از نتایج حاصل از محاسبات و داده های این گزارش در نمودار شماره ۷ ترسیم شده است. این نمودار نشان می دهد که کاهش در زمان تجارت میان کشورها می تواند تخصصی شدن در بخش هایی همچون دامداری، تولیدات کشاورزی، خشکبار و سایر بخش هایی که در نمودار شماره ۷ آمده اند را افزایش دهد. محاسبات این گزارش نشان می دهد که بخش های اشاره شده در نمودار شماره ۷ می توانند بیشترین منافع را از اجرایی شدن این مگا پروژه بواسطه بهبود شرایط در نقل و انتقال کالاهای نهایی و رسیدن به موقع آنها به بازارهای مصرف، به دست آورند. این تأثیر در این گزارش به عنوان تأثیر مستقیم نام برده شده است. به بیان دیگر اجرایی شدن پروژه های زیرساختی حمل و نقلی در مسیر کریدور کمر بند اقتصادی جاده ابریشم می تواند

بیشترین منافع را برای فعالان در بخش هایی که در نمودار شماره ۷ آمده اند ایجاد نماید. به علاوه تخصیصی شدن فزاینده در صادرات فرآورده‌های گوشتی، شیمیایی، فلزات و پلاستیک می تواند می تواند به بهبود در دسترسی به موقع به کالاهای واسطه ای منجر شود. این تاثیرگذاری در گزارش تحت عنوان تاثیرگذاری غیر مستقیم نام برده شده است.

نمودار شماره ۷- برآورد بهره‌مندی تجاری بخش‌های مختلف کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم از اجرایی شدن آن [۶۰]

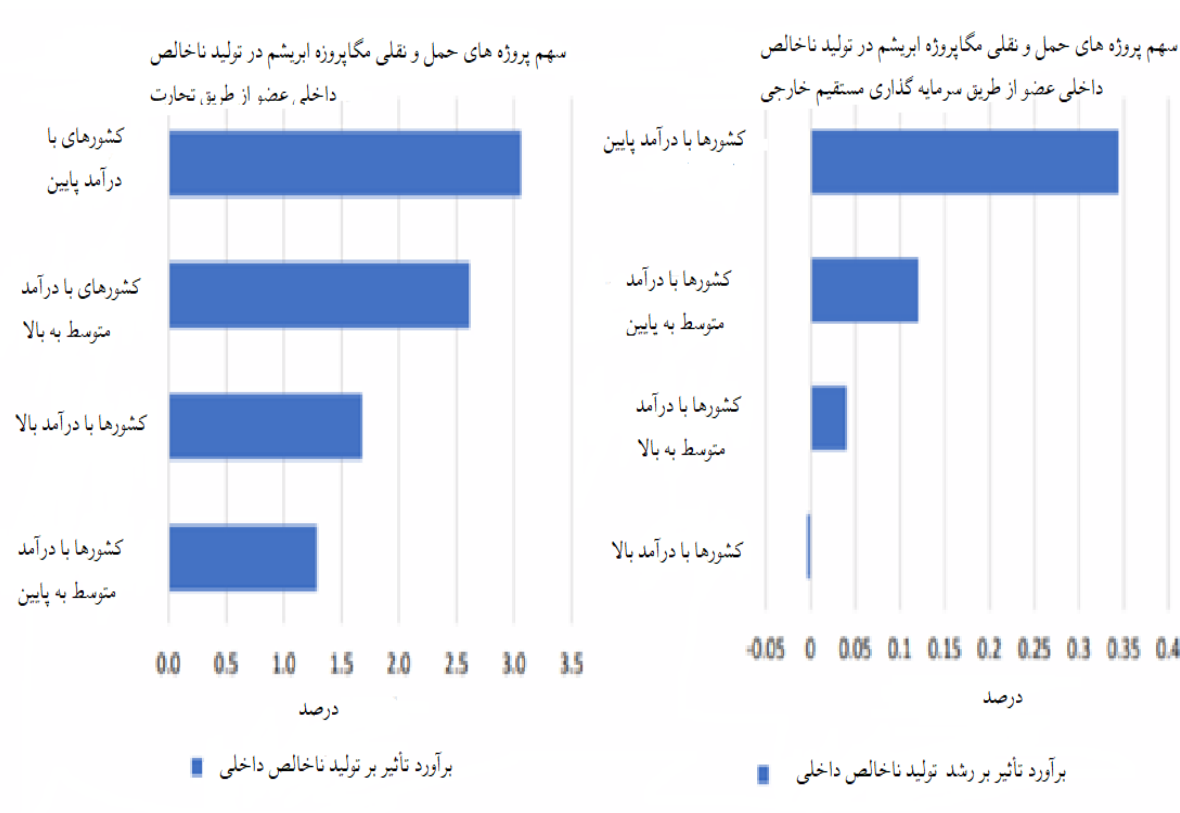


یکی دیگر از اهداف این مگا پروژه که در فصول پیش مورد بحث قرار گرفت، تسهیل شرایط برای سرمایه‌گذاری مستقیم و غیر مستقیم کشورهای عضو در اقتصادهای یکدیگر به‌ویژه در حوزه زیرساخت‌های ترانزیتی است. همان‌گونه که نمودار شماره ۸ که برگرفته از مطالعه بانک جهانی تحت عنوان "سرمایه‌گذاری خارجی در قالب ابتکار یک جاده یک کمر بند: الگوها، عوامل

تعیین‌کننده و تأثیرات " است، نشان می‌دهد، سرمایه‌گذاری‌هایی که در زیرساخت‌های این کشورها به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل

صورت می‌گیرد می‌تواند بر تولید ناخالص داخلی این کشورها تأثیرات مثبت چشمگیری بر جای بگذارد. [۶۱]

نمودار شماره ۸- تأثیرات بالقوه سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی مگا پروژه ابریشم بر تولید ناخالص داخلی کشورهای عضو [۶۲]

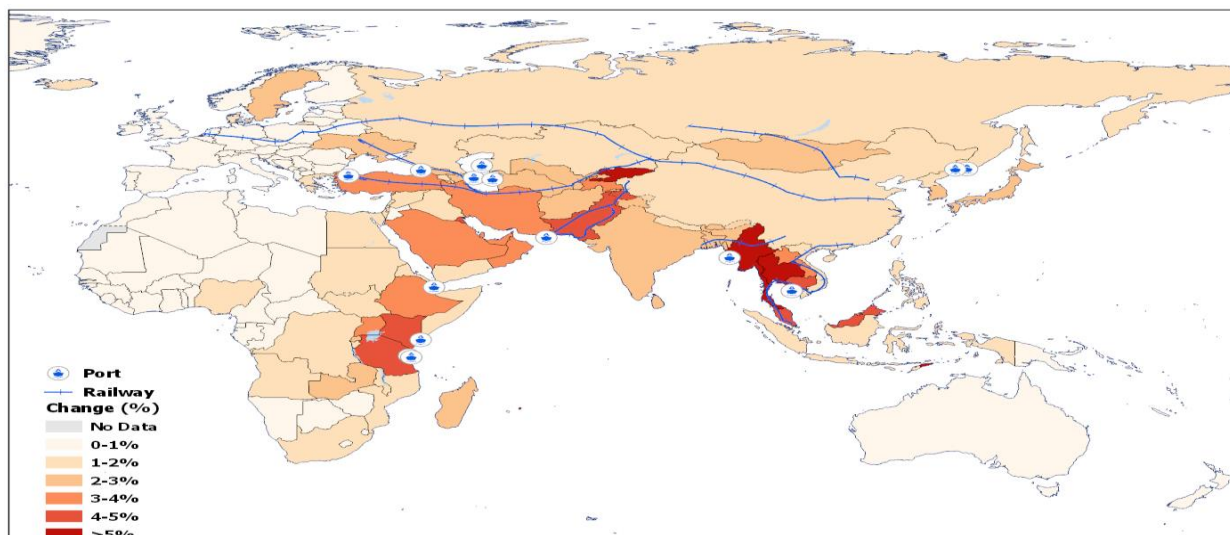


در فصول پیشین اشاره شد که یکی از اهداف کلیدی مگا پروژه ابریشم کاهش موانع و تسهیل روابط تجاری میان کشورهای عضو است. با اجرایی شدن این طرح، زمان لازم برای انجام تجارت در پهنه جهانی بین ۱/۲ درصد تا ۲/۵ درصد کاهش خواهد یافت. این رقم در تجارت میان کشورهای عضو این مگا پروژه از ۱/۷ تا ۳/۲ درصد خواهد بود. روشن است که مقادیر ارائه شده برای سال‌های پس از ۲۰۱۷ قطعی نیست.

همان‌گونه که نقشه شماره ۳ نشان می‌دهد، ایران در میان کشورهایی است که از اجرایی شدن این طرح به لحاظ کاهش زمان تجارت، به‌صورت بالقوه بیشترین بهره را خواهد برد. برندگان بالقوه این تغییر عمدتاً کشورهای شرق آسیا و کشورهای واقع در جنوب این قاره‌اند که در مسیر کریدورهای مختلف این طرح قرار گرفته‌اند. نکته دیگر از منظر منافع بخش خصوصی ایران آن‌که مهم‌ترین برندگان بالقوه در زمینه کاهش زمان تجارت کشورهایی‌اند که در مسیر کریدور چین- آسیای مرکزی و غرب آسیا قرار گرفته‌اند. در صورت اجرایی شدن این کریدور زمان نقل و انتقال کالا بین کشورهای عضو حدود ۱۲ درصد کاهش می‌یابد که بالاترین رقم در میان مجموعه کشورهای عضو این پروژه است.

با کاهش زمان نقل و انتقال کالا در کریدورهای این مگا پروژه، هزینه نقل و انتقال کالا یا به‌طور کلی هزینه تجارت در اقتصاد جهانی و به‌ویژه در کشورهای عضو این مگا پروژه کاهش قابل توجهی خواهد یافت. بر مبنای مطالعه بانک جهانی تحت عنوان "تا چه میزان ابتکار یک جاده یک کمر بند هزینه‌های تجارت را کاهش خواهد داد؟" هزینه‌های تجارت در سطح جهانی در پرتو اجرای این طرح بین ۱/۱ درصد تا ۲/۲ کاهش خواهد یافت. این رقم برای اقتصادهای عضو این پروژه بین ۱/۵ درصد تا ۲/۸ درصد خواهد بود همان‌گونه که نقشه شماره ۳ نشان می‌دهد، اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم می‌تواند هزینه‌های تجارت خارجی ایران را بین ۳ تا ۴ درصد کاهش دهد. [۶۳]

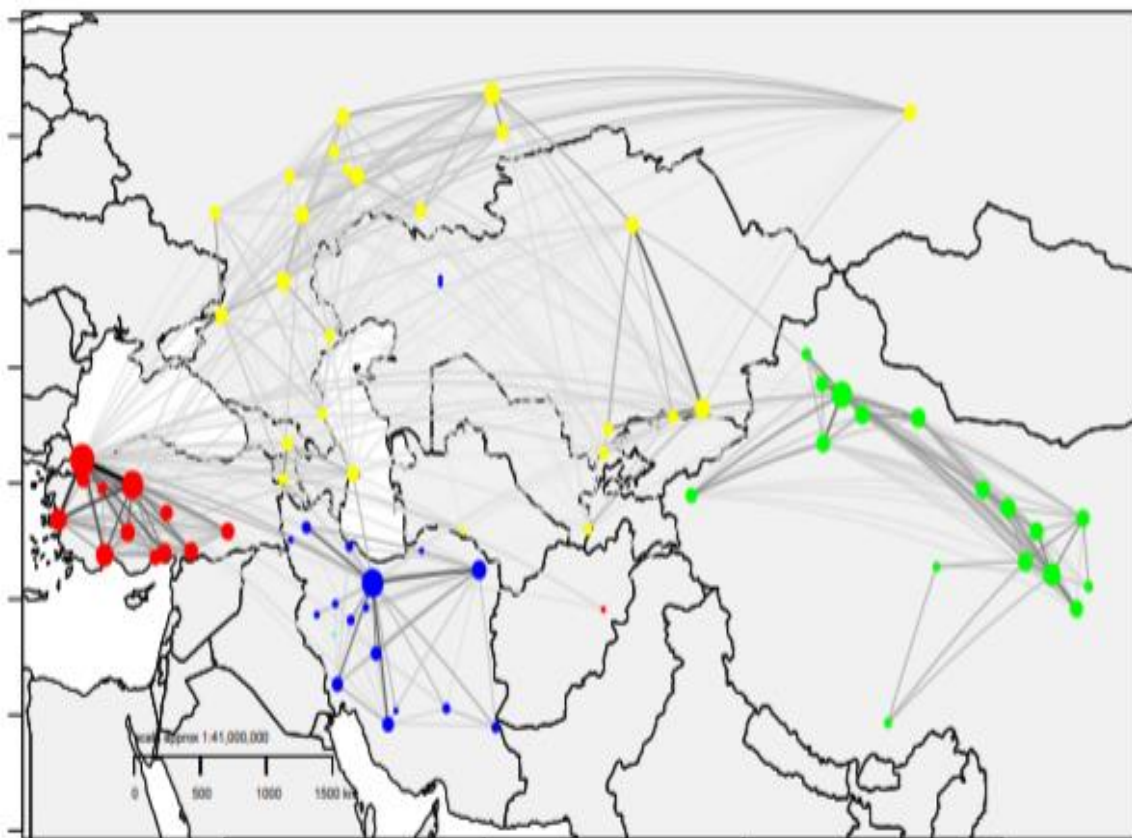
نقشه شماره ۳- میانگین کاهش هزینه‌های تجارت کشورهای عضو در پیامد اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم



بر مبنای یکی دیگر از مطالعات صورت گرفته از سوی بانک جهانی تحت عنوان "اتصالات در مسیر کریدورهای خشکی ابتکار یک جاده - یک کمر بند " برخی شهرهای ایران و به‌ویژه تهران در موقعیت مرکزی در مسیرهای ارتباطی کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا قرار می‌گیرند و بالقوه می‌توانند بیشترین منفعت را از افزایش تعاملات ناشی از اجرایی شدن این پروژه کسب نمایند. این پژوهش بر سنجش موقعیت مرکزی یا حاشیه‌ای شهرهای کلیدی در مسیر کریدورهای مختلف این مگا پروژه متمرکز شده است. نتایج این مطالعات علمی نشان می‌دهد که برخی از شهرهای ایران و به‌ویژه شهر تهران یکی از نقاط مرکزی و کلیدی در مسیر کریدور چین آسیای مرکزی و غرب آسیا خواهد بود.

همان‌گونه که نقشه شماره ۴ که بر مبنای محاسبات صورت گرفته در پژوهش مورد اشاره در بالا ترسیم شده، نشان می‌دهد، به‌ویژه شهرهایی چون تهران، مشهد، شیراز، تبریز و اصفهان بالقوه از شهرهای کلیدی در مسیر کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا محسوب می‌شوند. این شهرها کانون فعالیت‌های بخش خصوصی ایران محسوب می‌شوند و دگرگونی موقعیت ژئواکونومیک آن‌ها می‌تواند به ارتقای موقعیت بخش خصوصی کمک شایانی نماید. [۶۴]

نقشه شماره ۴- موقعیت شهرهای مهم ایران در شبکه ارتباطاتی کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا



همان‌گونه که جدول شماره ۲ نشان می‌دهد، تهران پس از استانبول دومین شهری است که به‌طور بالقوه می‌تواند در کانون این کریدور قرار گیرد؛ به بیان دیگر این شهر و بخشی از فعالیت‌های اقتصادی آن بالقوه می‌تواند از اجرایی شدن این کریدور و افزایش دادوستد میان کشورها و شهرهای مسیر آن بیشترین بهره را ببرد. از آنجاکه تهران پایتخت اقتصادی-تجاری ایران نیز هست و بخش مهمی از فعالیت‌های اقتصادی کشور در آن صورت می‌گیرد، تحول در موقعیت ژئواکونومیک آن می‌تواند فرصت‌های مهم و متنوعی برای بخش خصوصی ایران ایجاد نماید.

جدول شماره ۲- جایگاه تهران در میان ۱۰ شهر کلیدی در مسیر کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا

رده	درجه مرکزیت	موقعیت مرکزی بین دو شهر دیگر	موقعیت مرکزی از لحاظ نزدیکی
۱	استانبول	تهران	استانبول
۲	تهران	استانبول	آلمانی
۳	آنکارا	ارومچی	آنکارا
۴	ارومچی	آلمانی	آنتالیا
۵	آنتالیا	یکاترینبرگ	ازمیر
۶	لانزو	آستانه	تهران
۷	ازمیر	آنتالیا	آستانه
۸	یکاترینبرگ	لانزو	آدنا
۹	آلمانی	سامرا	کنیه
۱۰	ژانزی	شینینگ	بیشکیک

افزون بر این و در سطح تحلیل خرد، احتمالاً در سال‌های آتی چهره ژئواکونومیک برخی همسایگان ایران مانند قزاقستان و پاکستان در پیامد تنیدگی در این زنجیره به گونه‌ای چشمگیر دگرگون خواهد شد. این امر به ویژه در مورد پاکستان که به طور سنتی به عنوان کشوری توسعه نیافته با جمعیت عظیم تعریف می‌شده می‌تواند مصداق پیدا کند. در صورت موفقیت نسبی پروژه‌های ۶۰ میلیارد دلاری چین در پاکستان که عمدتاً در حوزه زیرساخت‌های توسعه‌ای اجرا می‌شوند، این احتمال وجود دارد که پاکستان به یکی از بزرگ‌ترین بازارها در محیط پیرامونی ایران تبدیل شود. به علاوه همان‌گونه که اشاره شد اجرایی شدن جاده ابریشم در آسیای مرکزی به سرعت در حال دگرگون کردن ژئواکونومی این منطقه است؛ بنابراین در آینده میان مدت بخش خصوصی ایران در اضلاع شمالی، شرقی و جنوبی محیط پیرامونی ایران با تنیدگی فزاینده کشورهای همسایه در زنجیره ارزش چین محور مواجه خواهد شد. احتمالاً کشورهایی چون قزاقستان و امارات عربی متحده به عنوان حلقه لجستیک در این زنجیره ارزش به ایفای نقش خواهند پرداخت. در سطحی کلان‌تر آسیای مرکزی و جنوب خلیج فارس به عنوان دو منطقه مهم در محیط ژئواکونومیک ایران احتمالاً به تدریج به هاب کلیدی لجستیک در جاده ابریشم تبدیل خواهند شد.

بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های چین در این کشورها در قالب جاده ابریشم با تمرکز بر خطوط ترانزیتی، ایجاد بنادر جدید و توسعه بندرها کنونی صورت گرفته است. تمرکز بر این حوزه‌ها نشان می‌دهد که کشورهای این منطقه از منظر لجستیک و به‌عنوان حلقه وصل چین به بازارهای اروپایی و سایر بازارها در این مگا پروژه از اهمیت برخوردارند. در فصل پیش اشاره شد که چین در آسیای مرکزی و نیز در مجموعه کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس به یک سرمایه‌گذار بزرگ در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ترانزیتی به‌ویژه در حوزه ریلی تبدیل شده است.

در ایران نیز دو پروژه مهمی که چینی‌ها در حوزه حمل‌ونقل و توافقات اولیه را با طرف ایرانی صورت داده‌اند در حوزه ریلی قرار دارند. یکی از این طرح‌ها برقی کردن خطوط ریلی مشهد- تهران و دیگری ایجاد خطوط سریع‌السیر در مسیر ریلی تهران- اصفهان است. بر مبنای آنچه در فصول پیشین و در صفحات پیش این فصل اشاره شد، راه‌آهن تهران- مشهد در مسیر کریدور چین آسیای مرکزی و غرب آسیا قرار می‌گیرد و از دیگر سو اصفهان یکی از شهرهای کلیدی در شبکه‌های ارتباطی کریدور محسوب می‌شود.

حوزه دیگری که کشورهای محیط پیرامونی ایران به‌گونه‌ای فزاینده در قالب جاده ابریشم بدان پیوند می‌خورند، توسعه زیرساخت‌های انرژی و اتصال این زیرساخت‌ها به اقتصاد چین است. از آنجاکه صنایع مرتبط با انرژی به‌ویژه نفت به‌شدت آلاینده‌اند در سال‌های اخیر انتقال این صنایع به خارج از چین با سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی و خرید محصولات آن‌ها برای بازار چین به یکی از اولویت‌ها در جاده ابریشم تبدیل شده است. بعلاوه اشاره شد که در قالب مگا پروژه ابریشم، چین می‌کوشد اقتصاد و شرکت‌های خود را از نقطه تولید صنعتی به حلقه‌های بالاتر و دارای ارزش افزوده بیشتر در زنجیره جهانی ارزش ارتقا دهد. روشن است که محیط پیرامونی ایران به‌عنوان بیضی انرژی جهان عمدتاً از این منظر در زنجیره ارزش جاده ابریشم تعریف شده است.

کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در سال‌های اخیر به مهم‌ترین تأمین‌کنندگان انرژی و مواد خام موردنیاز اقتصاد شکوفای چین تبدیل شده‌اند و این کشور نیز به یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاران در زیرساخت‌های انرژی آن‌ها مبدل گشته است؛ بنابراین افزون بر تبدیل شدن محیط پیرامونی ایران به هاب لجستیک در مسیر جاده ابریشم، احتمالاً در سال‌های آتی به هاب انرژی نیز مبدل خواهد شد و به‌ویژه در حوزه تولید محصولات پتروشیمی در زنجیره ارزش این مگا پروژه جای خواهد گرفت.

اما وضعیت تنیدگی ایران در زنجیره ارزش چین محور با سایر کشورهای واقع در محیط پیرامونی آن تفاوت‌های مهمی دارد. از اواخر دهه ۱۹۹۰ از یک‌سو دوره طلایی رشد اقتصادی چین و گسترش حضور و نفوذ آن در اقتصاد جهانی آغاز می‌شود و از دیگر سو اقتصاد ایران به‌صورت فزاینده درگیر محدودیت‌ها و تحریم‌ها می‌گردد. رشد اقتصادی فزاینده و مداوم چین از یک‌سو و تحریم‌های تشدید شونده از سوی دیگر شرایطی را فراهم آورد که تعامل فزاینده با چین به تدریج به یک اضطرار و ضرورت در دیپلماسی اقتصادی ایران و به‌ویژه برای بخش خصوصی این کشور تبدیل شد.

در پیامد این شرایط تنیدگی ایران در زنجیره ارزش چینی، پیش از اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم آغاز شد. در این سال‌ها هیچ‌گاه ایران قدرت انتخاب میان زنجیره ارزش چین محور و سایر زنجیره‌های ارزش را نداشته است. درهای زنجیره ارزش آمریکا محور و در سطح کلان آمریکا به‌عنوان اقتصاد نخست جهان نه تنها همواره به روی بخش خصوصی ایران بسته بوده بلکه فشارهای اقتصادی و سیاسی این کشور دشواری‌های فزاینده‌ای برای بخش خصوصی ایران ایجاد کرده است.

از دیگر سو با تشدید تحریم‌ها به‌ویژه از سال ۲۰۱۰ به این سو تعامل با زنجیره ارزش اروپایی نیز برای بخش خصوصی ایران دشوار و دشوارتر شد. در تمامی این سال‌ها زنجیره ارزش چین محور به تدریج جایگزین زنجیره ارزش اروپایی در تعاملات اقتصادی ایران شد. تنها پس از اجرایی شدن برجام امیدهایی برای افزایش گزینه‌های بخش خصوصی برای تعامل با زنجیره ارزش اروپایی پدید آمد که با خروج ایالات متحده از برجام این امیدها به سرعت رنگ باخت.

اما روشن است که در سال‌های آتی بخش خصوصی ایران به طور فزاینده به درون این زنجیره ارزش در حال ظهور کشیده خواهد شد. موقعیت چین به عنوان شریک اول تجاری، اقتصادی و فناورانه ایران و طیف رو به افزایشی از همسایگان این کشور احتمالاً تا آینده قابل پیش بینی یا به عبارتی تا ۵ سال آتی تداوم خواهد یافت. از دیگر سو چشم انداز روشنی برای برون رفت از وضعیت تحریمی که سال‌هاست گریبان اقتصاد ایران و بخش خصوصی را گرفته مشاهده نمی‌شود. احتمالاً تا سال ۲۰۲۰ و در سناریوی بدبینانه تا سال ۲۰۲۴ تحریم‌ها علیه ایران همچنان پابرجا خواهد ماند. حتی در صورتی که رئیس جمهور جدید در ایالات متحده بر سرکار آید حل و فصل مسائل ایران با این کشور تضمین شده نیست.

بنابراین در تصویر کلان تداوم تحریم‌ها از یک سو و تنیدگی بیشتر و بیشتر چین در زنجیره ارزش اقتصاد ایران و محیط پیرامونی این کشور به تدریج شرایطی را رقم خواهد زد که همکاری با چین به عنوان اقتصاد اول جهان نه یک انتخاب که یک ضرورت برای بخش خصوصی کشور خواهد بود.

در چنین شرایطی پرسش کلیدی این است که ایران در چه بخش‌هایی از زنجیره ارزش مگا پروژه ابریشم می‌تواند مشارکت نماید. گزاره ساده اما کلیدی آن است که به دلیل تحریم‌های شدید و پایدار، بخش خصوصی ایران، برخلاف بخش خصوصی در کشورهایی چون پاکستان، قزاقستان و امارات عربی متحده از انتخاب‌های متعددی برای مشارکت در این طرح برخوردار نیست. افزون بر این به دلیل عقب ماندگی ساختارهای صنعتی در ایران و تبدیل شدن این کشور به صادرکننده مواد خام، محصولات غذایی و کالاهای با فناوری پایین، نقش آفرینی در حلقه‌های بالای زنجیره ارزش مگا پروژه ابریشم نیز چندان برای این کشور امکان پذیر نیست. برخلاف کشورهایی مانند آلمان، سوئیس و حتی بازیگرانی مانند لهستان که در حلقه‌های بالای زنجیره ارزش این طرح درگیر شده‌اند، ایران در حلقه‌های پایینی و به ویژه در نقطه تولید صنعتی که در کف این زنجیره قرار می‌گیرد با اماوگرهایی می‌تواند به ایفای نقش بپردازد.

عامل دیگری که بر نحوه نقش‌آفرینی بخش خصوصی ایران در این طرح تأثیر می‌گذارد، تعریفی است که طرف چینی از ایران و نقش‌آفرینی این کشور ارائه داده است. عموماً این پرسش که چینی‌ها جایگاه ایران در این طرح را چگونه تعریف کرده‌اند، در اتاق‌های فکر ایران، بخش خصوصی و بخش دولتی و نیز در گفتگوهای ایرانی‌ها با چینی‌ها مطرح می‌شود. در سال‌های اخیر پس از اجرایی شدن این طرح، تعاریف دقیقی باهدف نقش‌آفرینی ایران در این طرح، نه از سوی چین و نه از سوی دولت یا بخش خصوصی ایران ارائه نشده است. به‌علاوه از آنجاکه موقعیت ایران در این سال‌ها بسیار مبهم و دارای فراز و نشیب‌های گسترده بوده است، تعریف دقیق نقش این کشور و به‌ویژه بخش خصوصی آن در مگا پروژه ابریشم چندان امکان‌پذیر هم نبوده است.

باوجود این می‌توان تعریف کلانی که چینی‌ها از نقش و جایگاه ایران در این طرح ارائه دادند را تحت عنوان کشور "پرتانسیل و پریسک" مفهوم‌بندی نمود. در نقشه‌های ابتدایی که از این طرح در رسانه‌های دولتی چین منتشر شد، ایران به‌نوعی در کانون مسیر خشکی این مگا پروژه با کمر بند آن قرار می‌گرفت. محاسبات بانک جهانی که در صفحات پیشین مورد بحث قرار گرفت حکایت از پتانسیل‌های ویژه این طرح برای ایران و جایگاه بالقوه کانونی ایران در آن دارد. به‌علاوه چینی‌ها به دولت ایران در مورد همکاری در حلقه تولید صنعتی در زنجیره ارزش این مگا پروژه به‌ویژه در بخش انرژی پیشنهادهای ارائه کردند که چندان پیگیری نشد و به سرانجامی نرسید.

نقطه عطف دیگر در روند تعریف جایگاه ایران در این مگا پروژه، سفر رئیس‌جمهور چین در ژانویه ۲۰۱۶، پس از ۱۴ سال و بلافاصله پس از اجرایی شدن برجام به ایران بود. در فصول پیشین اشاره شد که مگا پروژه ابریشم برنامه کلان دیپلماسی اقتصادی شی جین‌پینگ به شمار می‌آید و در صدر اولویت‌های سیاست خارجی این کشور قرار دارد. [۶۶] علیرغم آن‌که جلب همکاری ایران در پیشبرد مگا پروژه ابریشم در کانون این سفر قرار داشت اما در عمل توافقات مهمی صورت نگرفت به‌نوعی سفر رئیس‌جمهور چین به ایران با شکست مواجه شد. آثار این شکست به‌صورت حاشیه‌ای شدن نقش ایران در این مگا پروژه و تشدید بحران اعتماد در روابط دو کشور به تدریج بروز یافت.

تعریف سومی که طرف چینی از نقش ایران در این مگا پروژه صورت داده معطوف به دوره پس از خروج آمریکا از برجام است. در ابتدا اشاره شد که موقعیت ایران در این طرح به‌عنوان یک کشور پتانسیل و پر ریسک، دوگانه است. با خروج آمریکا از برجام و افزایش شدید ریسک سرمایه‌گذاری و دادوستد تجاری و اقتصادی با ایران، پتانسیل‌های این کشور برای نقش‌آفرینی در مگا پروژه ابریشم، تحت‌الشعاع ریسک فزاینده فعالیت اقتصادی با ایران و درون این کشور، قرار گرفت.

بنابراین در وضعیت کنونی ریسک فزاینده تعامل اقتصادی با ایران، پتانسیل‌های این کشور برای نقش‌آفرینی در مگا پروژه ابریشم را تحت‌الشعاع قرار داده است. مادامی‌که فشارهای تحریمی ایالات متحده علیه ایران حفظ شود، دولت و بخش خصوصی ایران به‌عنوان طرف‌های پر ریسک در تعاملات اقتصادی که در قالب مگا پروژه صورت می‌گیرد دسته‌بندی خواهند شد. همان‌گونه که در ابتدای بحث ارائه شد، شکل‌گیری و تثبیت چنین تعریفی امکانات و گزینه‌های بخش خصوصی ایران برای بهره‌گیری از فرصت‌های ناشی از این طرح را به‌شدت کاهش می‌دهد.

در صورتی‌که تحریم‌های اقتصادی تا آینده قابل پیش‌بینی تداوم یابند، ایران در رادار دیپلماسی اقتصادی چین و به‌ویژه شرکت‌های بزرگ این کشور به‌عنوان کشوری که تا حدی قابل تجارت و نه سرمایه‌گذاری یا همکاری‌های اقتصادی درازمدت و کلان است باقی خواهند ماند البته فراز و فرود موقعیت ایران به‌شدت به کارکرد یا ناکارایی مکانیسم مالی اروپا موسوم به INSTEX وابسته خواهد بود. در صورتی‌که این مکانیسم کارایی خود را در تعاملات بانکی بین‌المللی ایران نشان دهد، احتمالاً جایگاه این کشور نزد شرکت‌های چینی ارتقا خواهد یافت.

در پیامد این وضعیت، بخش خصوصی ایران احتمالاً امکان همکاری با شرکت‌های بزرگ یا به‌عبارت‌دیگر بخش جهانی شده اقتصاد چین را نخواهد داشت. مراد از بخش جهانی شده، شرکت‌های بزرگ چینی است که در زنجیره جهانی ارزش تنیده شده‌اند و از منافع عظیم در آمریکا و اتحادیه اروپا برخوردارند. [۶۷] به‌علاوه مجازات شدیدی که دولت ترامپ علیه شرکت‌های بزرگ چینی به‌خصوص دو شرکت زی تی ای و هواوی به دلیل یا به بهانه تحریم‌های ایران اعمال کرده و برای نخستین باریکی از

مقامات کلیدی شرکت هواوی را کانادا به درخواست این کشور بازداشت نموده است، نگرانی شرکت‌های بزرگ چینی برای تعامل با ایران را حتی نسبت به دوره قبل تحریم‌ها طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ به شدت افزایش داده است.

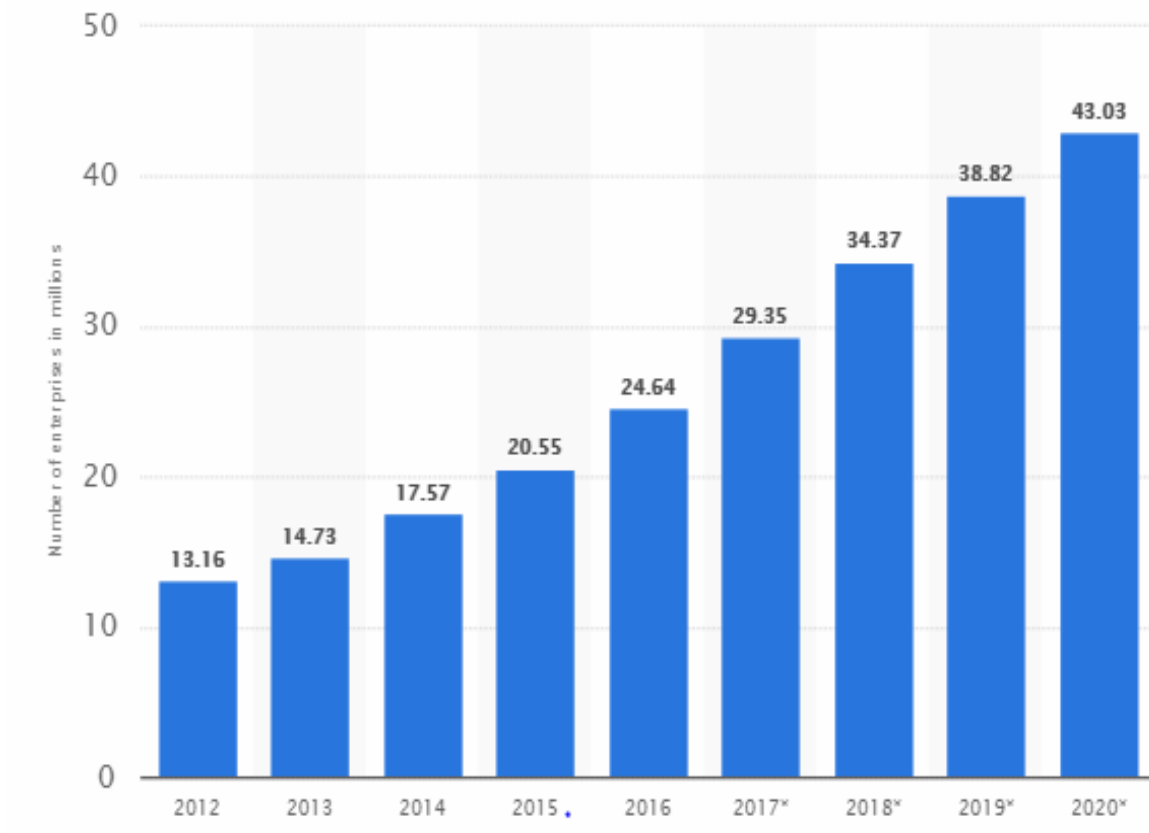
البته ذکر این نکته ضروری است که فضای اقتصاد سیاسی بین‌الملل در پیامد باز توزیع قدرت در نظام بین‌الملل به شدت در حال تغییر و تحول است. در این روند اقتصاد چین و به‌ویژه شرکت‌های جهانی شده این کشور به‌گونه‌ای فزاینده تحت فشار دولت‌های غربی قرار می‌گیرند. فارغ از اینکه فشار دولت‌های غربی به این شرکت‌ها به دلیل زیر پا گذاشتن قواعد رقابت بین‌المللی از سوی آنان و یا به دلیل ناتوانی شرکت‌های غربی در رقابت با آن‌ها باشد، روند تشدید فشار بر شرکت‌ها و کاهش فرصت‌های آنان برای نقش‌آفرینی در اقتصاد غرب و به دست آوردن سهم بیشتری از بازار غرب روشن است. در صورت تداوم فشار به شرکت‌های چینی و به‌ویژه در شرایطی که این شرکت‌ها امنیتی سازی شوند و تعامل شرکای غربی با آن‌ها از سوی دولت‌ها ممنوع یا محدود شود، شرکت‌های چینی بخش مهمی از بازار جهانی خود را از دست می‌دهند و در چنین شرایطی احتمالاً نحوه تعامل آن‌ها با کشورهای چینی ایران ممکن است دچار تغییراتی گردد. منظور از امنیتی سازی آن است که دولت ایالات متحده فعالیت‌های اقتصادی این شرکت‌ها را به‌عنوان تهدیدی امنیتی تلقی نماید و با آن‌ها برخورد‌های قضایی صورت دهد. از آنجاکه مگا پروژه ابریشم طرحی درازمدت است و اجرایی شدن آن بر مبنای برخی برآوردها تا سال ۲۰۳۵ به طول خواهد انجامید، تغییر سیستمیک در نظم اقتصاد سیاسی بین‌الملل می‌تواند تأثیرات تعیین‌کننده‌ای بر آن و بر جایگاه ایران در این طرح در میان مدت بگذارد البته این تأثیرات ممکن است در میان مدت و نه کوتاه‌مدت رخ دهند.

اما در کوتاه‌مدت به‌ویژه در شرایطی که تحریم‌های آمریکا علیه ایران باقی بمانند، فرصت‌های نقش‌آفرینی بخش خصوصی این کشور در مگا پروژه ابریشم عمدتاً معطوف به تعامل با شرکت‌های کوچک و متوسط چینی خواهد بود. اشاره شد که شرکت‌های بزرگ چینی به‌طور فزاینده‌ای در اقتصاد سیاسی بین‌الملل تنیده شده و مراودات گسترش‌یافته‌ای با طیف وسیعی از شرکت‌های غربی دارند. به‌علاوه بازارهای اصلی صادرات و سرمایه‌گذاری این شرکت‌ها نیز مجموعه غرب است. توقف فعالیت شرکت CNPC چین در پارس جنوبی و مشکلات نظام بانکی چین برای تعامل با ایران که در سخت‌گیری‌های بانک کونلون متبلور شده است، مؤید این امر است.

افزون بر شرکت‌های بزرگی که به‌نوعی نماد اقتصاد شکوفای چین محسوب می‌شوند، تعداد بسیار زیاد و روبه گسترشی از شرکت‌های کوچک و متوسط نیز در این کشور وجود دارند که عمدتاً در بازار چین و نیز در بازار کشورهای در حال توسعه فعالیت می‌کنند. این شرکت‌ها فعالیت بین‌المللی محدودی دارند و از طرف دیگر به دلیل رقابت فزاینده در اقتصاد چین، به شدت به دنبال یافتن بازارهای جدید به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه‌اند. دلیل تبدیل شدن این شرکت‌ها به مهم‌ترین فرصت برای نقش‌آفرینی بخش خصوصی ایران در این طرح، فعالیت‌های بین‌المللی محدود آن‌ها و به‌ویژه عدم حضور آنان در اقتصاد آمریکاست. البته این موضوع در مورد تمامی شرکت‌های کوچک و متوسط در چین مصداق ندارد، بلکه بخش مهمی از این شرکت‌ها را می‌توان شرکت‌های دارای فعالیت‌های محدود بین‌المللی دانست.

شرکت‌های کوچک و متوسط در چین برخلاف برخی دیگر از کشورها بخش مهمی از تعاملات اقتصادی و تجاری این کشور را صورت می‌دهند. بر مبنای آمارهای سال ۲۰۱۸ بیش از ۳۴ میلیون شرکت کوچک و متوسط در چین مشغول فعالیت بوده‌اند [۶۸]. بر مبنای آمارهای سال ۲۰۱۳، شرکت‌های کوچک و متوسط ۹۷ درصد از مجموع شرکت‌های فعال در اقتصاد چین را تشکیل می‌دهند؛ ۸۰ درصد از نیروی کار در شهرهای این کشور را در اختیار دارند و حدود ۶۰ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهند [۶۹]. نمودار شماره ۹، روند رشد روزافزون شرکت‌های کوچک و متوسط چین را نشان می‌دهد:

نمودار شماره ۹- روند رشد تعداد شرکت‌های کوچک و متوسط در اقتصاد چین ۲۰۱۸-۲۰۱۲



در تحلیل نهایی بر مبنای آنچه آمد، می‌توان مدعی شد که مشارکت بخش خصوصی ایران در زنجیره ارزش مگا پروژه ابریشم نه یک انتخاب که یک ضرورت است. به دیگر سخن بخش خصوصی ایران به طور فزاینده‌ای به درون این زنجیره رو به رشد کشیده خواهد شد. اشاره شد که اجرایی شدن این مگا پروژه به طور مستقیم و غیرمستقیم آثار مثبت قابل توجهی بر محیط کلان کسب و کار بخش خصوصی ایران به ویژه از منظر کاهش هزینه‌های تجارت فرامرزی خواهد داشت. بعلاوه اشاره شد که بر مبنای مطالعات بانک جهانی، ایران و بخش خصوصی آن بالقوه می‌توانند از مهم‌ترین برندگان اجرایی شدن این طرح کلان اقتصادی باشند.



اما با توجه به تحریم‌های دوام‌دار علیه این ایران، گزینه‌های بخش خصوصی این کشور برای نقش‌آفرینی در این طرح به جلب مشارکت شرکت‌های کوچک و متوسط چینی که البته بخش مهمی از اقتصاد این کشور را تشکیل می‌دهند محدود شده است. در چنین شرایطی هر یک از زیرمجموعه‌های بخش خصوصی ایران به‌ویژه با توجه به پتانسیل سودآوری اجرای این مگا پروژه بر صنایع مختلف کشورهای مسیر این طرح که در صفحات پیشین ارائه شد، نیازمند طراحی استراتژی‌ها و راهکارهای خاص خود برای مشارکت در این مگا پروژه و مشارکت با شرکت‌های کوچک و متوسط چینی‌اند.



فصل چهارم: مشارکت بخش عمومی و خصوصی ایران در مگا پروژه ابریشم: توصیه‌های سیاستی

مقدمه

در این فصل نحوه مشارکت موفقیت‌آمیز بخش خصوصی و دولتی در دو کشور پاکستان و قزاقستان به‌عنوان کشورهای پیشرو در بهره‌گیری از فرصت‌های این طرح مورد بحث قرار خواهد گرفت. به‌علاوه بر بنیان فصول پیشین، توصیه‌های سیاستی برای مشارکت هدفمند بخش خصوصی ایران در این طرح ارائه خواهد شد. در این راستا فصل حاضر به سه بخش تقسیم شده است. در بخش نخست روند مشارکت بخش دولتی و خصوصی قزاقستان و در بخش دوم روند مشارکت پاکستان در این طرح مورد بحث قرار خواهد گرفت. در بخش سوم نیز توصیه‌های سیاستی برای مشارکت مؤثر بخش دولتی و خصوصی ایران ارائه خواهد شد.

۱- قزاقستان در زنجیره ارزش ابریشم

در فصول گذشته اشاره شد که مگا پروژه ابریشم بیش از یک جاده یا کمر بند است. به‌بیان‌دیگر این طرح نوعی زنجیره ارزش چین محور است و سایر کشورها بر اساس مزیت‌های نسبی ژئوگنومیک و ژئوپلیتیک در آن مشارکت می‌کنند. کشوری مانند پاکستان این طرح را به‌عنوان گزینه‌ای برای توسعه اقتصادی و نجات از وضعیت بحرانی خود تلقی می‌کند و در مقابل کشوری چون هند این طرح را به‌عنوان تهدیدی علیه امنیت ملی و انسجام سرزمینی خویش برمی‌شمارد.

در محیط همسایگی ایران دو کشور پاکستان و قزاقستان در روند مشارکت در این زنجیره ارزش تاکنون به موفقیت‌های مهمی دست‌یافته‌اند. در این فصل نحوه مشارکت بخش خصوصی و دولتی این دو کشور در مگا پروژه ابریشم از منظر زنجیره ارزش جهانی مورد بحث قرار خواهد گرفت و در ادامه راهکارهایی برای مشارکت ایران در این طرح ارائه خواهد شد.

قزاقستان در مسیر خشکی جاده ابریشم از مزیت‌های نسبی مهمی برخوردار است. این کشور از مهم‌ترین مسیرهای دسترسی چین به بازارهای اروپا از طریق خشکی به شمار می‌آید و از موقعیت لجستیکی و ترانزیتی کم‌نظیری در این مسیر برخوردار

است. به‌علاوه این کشور دارای ذخایر عظیم انرژی و مواد معدنی است و در قیاس با سایر کشورهای آسیای مرکزی، از قابلیت‌های مهمی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی نیز برخوردار است.

این مزیت‌های نسبی در ترکیب با موقعیت ژئواکونومیک این کشور و سیاست خارجی فعال و توازن‌گری آن زمینه را برای بهره‌برداری ویژه آن از مگا پروژه ابریشم فراهم آورده است. دیپلماسی فعال این کشور روابط سازنده آن با طیف وسیعی از بازیگران از جمله چین را متحول نموده است. چین قزاقستان را مهم‌ترین همسایه خود در آسیای مرکزی می‌داند و بیشترین تمرکز سیاسی و اقتصادی خود در این منطقه را بر توسعه مناسبات با آن قرار داده است.

دیپلماسی چندجانبه قزاقستان در سال‌های اخیر پایتخت این کشور را به مکانی برای شکل‌دهی به مذاکرات کلیدی بین‌المللی و اعلام طرح‌های مهم بدل کرده است. از گفتگوهای هسته‌ای ایران تا گفتگوهای موسوم به آستانه در مورد جنگ داخلی سوریه را می‌توان به‌عنوان مثال نام برد. کمر بند اقتصادی جاده ابریشم نیز نخستین بار در این کشور و در سفر رئیس‌جمهور چین در دانشگاه نظربایف اعلام شد. در همان سفر نیز توافقات اولیه بین دو کشور برای توسعه همکاری‌ها در قالب این طرح صورت گرفت.

در سطح تحلیل کلان یکی از دلایل موفقیت قزاقستان در جلب همکاری چین در این طرح، ترسیم استراتژی کلان ژئواکونومیک این کشور موسوم به راه روشنایی است. در قالب این استراتژی کلان قزاقستان باید به پلی بین قاره‌های آسیا و اروپا تبدیل شود. از دیگر سو با پیگیری روابط اقتصادی متوازن با کشورهای همسایه به‌ویژه چین و روسیه و نیز پیگیری سیاست خارجی متوازن در قبال اتحادیه اروپا و حفظ روابط نزدیک با ایالات متحده استقلال خود را حفظ نماید. به‌بیان‌دیگر در سطح کلان پیش از آغاز طرح ابریشم استراتژی سیاست خارجی و توسعه اقتصادی قزاقستان تا حد زیادی روشن بود.

در دوره بعد از جنگ سرد قزاقستان روند نهادینه کردن روابط خود با چین را آغاز کرد و با حل‌وفصل اختلافات مرزی و شکل‌دهی به مکانیسم‌های مختلف نوعی نهادینگی و اعتماد متقابل در روابط دو کشور ایجاد شد؛ بنابراین زمینه‌های کلان مشارکت

قزاقستان در مگا پروژه ابریشم چین از پیش فراهم شده بود. [۷۰]

در قالب استراتژی کلان راه روشنایی که در سال ۲۰۱۴ از سوی رئیس‌جمهور وقت این کشور ارائه شد، قزاقستان به تدریج به هاب لجستیک و کشوری نسبتاً توسعه‌یافته تبدیل خواهد شد. به‌بیان‌دیگر تبدیل‌شدن به پلی بین اروپا، آسیا و خاورمیانه، کلیدی‌ترین هدف این استراتژی کلان محسوب می‌شود. حدود ۹ میلیارد دلار تاکنون در قالب این استراتژی کلان در زیرساخت‌های این کشور در حوزه‌های حمل‌ونقل، لجستیک، زیرساخت‌های انرژی و صنعتی، زیرساخت‌های عمومی و مسکن سرمایه‌گذاری شده است. قزاقستان در قالب این طرح می‌کوشد با سرمایه‌گذاری‌های عظیم زیرساختی به شبکه‌ای حمل‌ونقلی شکل دهد که این کشور را به هاب ترانزیتی در جهان بدل نماید. هابی که چین اروپا و خاورمیانه را به یکدیگر متصل می‌کند. بر مبنای برآوردهای اولیه در قالب این طرح نقل‌وانتقال کالا از طریق قزاقستان به چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا به حدود ۳۳ میلیون تن در سال خواهد رسید. با ارائه طرح ابریشم از سوی رئیس‌جمهور چین و معرفی آن در دانشگاه نظربایف قزاقستان دو کشور در گام نخست کوشیدند تا نقاط هم‌پوش این دو طرح را بیابند و به‌نوعی حوزه‌های مشترک آن‌ها را مبنای همکاری‌های خود در حوزه جاده ابریشم قرار دهند [۷۱].

با بررسی روند فعالیت‌های بخش خصوصی و دولتی قزاقستان در این طرح می‌توان گفت که این کشور در سه حلقه لجستیک، انرژی و ترانزیت در زنجیره ارزش جاده ابریشم تنیده شده است. به‌بیان‌دیگر بخش خصوصی و دولت این کشور با توجه به مزیت‌های نسبی ژئواکونومیک آن از یکسو و چشم‌انداز کلان توسعه‌ای این کشور موسوم به راه روشنایی از سوی دیگر، مشارکت در این زنجیره ارزش را در حلقه‌های مورد اشاره در بالا متمرکز ساخت.

در فصول پیشین اشاره شد که کریدورها نقش کلیدی در مگا پروژه ابریشم دارند. از دیگر سو اشاره شد که قزاقستان چشم‌انداز ژئواکونومیک خود را بر محور تبدیل‌شدن به پل ترانزیتی میان آسیا، اروپا و خاورمیانه تعریف کرده است؛ بنابراین تبدیل‌شدن به هاب لجستیکی مسیر خشکی جاده ابریشم یکی از اولویت‌های کلیدی دولت و بخش خصوصی قزاقستان بوده است. در این چارچوب بخش مهمی از پروژه‌هایی که دولت و بخش خصوصی قزاقستان در آن درگیر شده‌اند در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک قرار دارد. در فصول پیشین اشاره شد که تنها مسیر فعال کمربند جاده ابریشم یا مسیر خشکی آن در شرایط کنونی کریدور چین-

قزاقستان - روسیه - بلاروس و اروپاست. قزاقستان در این کریدور نقش لجستیکی مهمی را ایفا می‌کند. به بیان دیگر با اجرایی شدن این کریدور بخشی از اهداف ژئواکونومیک این کشور برای تبدیل شدن به پل ترانزیتی بین اروپا و آسیا محقق شده است. این تحول برای بخش خصوصی قزاقستان منافع بالقوه عظیمی ایجاد می‌کند. از یکسو این کشور را از یک کشور محاط در خشکی به یک هاب ترانزیتی بدل می‌کند و از دیگر سو دسترسی آن به چین و اروپا به عنوان بزرگ‌ترین بازارهای جهان را تسهیل می‌نماید.

در این راستا در مرز قزاقستان با چین، بندر خشک قورغاس ایجاد شده است که منطقه ویژه اقتصادی محسوب می‌شود. شرکت کاسکوی^{۱۵} چین که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی حمل و نقل کالا در جهان محسوب می‌شود، حدود ۲۴ درصد از سهام بندر را در اختیار دارد. در این بندر زمینه‌های همکاری شرکت‌های مختلف چینی و قزاقی برای تولید و صادرات کالاهای مختلف به تدریج در حال فراهم شدن است [۷۲]. به علاوه این بندر، هاب راه‌آهن چین به اروپا محسوب می‌شود البته سرمایه‌گذاری در این بندر در انحصار چینی‌ها نیست، به طوری که شرکت‌های بندری امارات نیز در آن سرمایه‌گذاری‌های صورت داده‌اند.

بر مبنای آمارهای ارائه شده در نیویورک تایمز در سال ۲۰۱۷ حدود ۱۰۰ هزار کانتینر کالا از طریق این بندر جابه‌جا شده است. بر مبنای برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته این رقم تا سال ۲۰۲۰ به ۵۰۰ هزار کانتینر افزایش خواهد یافت. در آن هنگام حدود یک درصد از مجموع کالایی که از آسیا به اروپا و بالعکس منتقل می‌شود از طریق این بندر صورت خواهد گرفت که خود نشان‌دهنده سهم مهم قزاقستان به عنوان یک هاب ترانزیتی در اوراسیا خواهد بود. به ویژه از این منظر که پیش از اجرای این طرح‌ها این کشور به عنوان یک کشور محاط در خشکی و نیازمند سایر کشورها برای حمل و نقل در نظر گرفته می‌شد. بر مبنای آمارهای ارائه شده در نیویورک تایمز در سال ۲۰۱۷، حدود ۸۰ درصد از حمل و نقل ریلی کالا بین اروپا و چین از مسیر قزاقستان صورت گرفته که حجم آن حدود ۱۶ میلیون تن برآورد شده است. بر مبنای برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته این حجم تا سال ۲۰۲۵ به

^{۱۵} - COSCO

حدود ۳۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت [۷۳]. این بندر دومین بندر خشک جهان محسوب می‌شود. چنین تغییر موقعیتی در زمانی کوتاه را می‌توان نشانه مهمی از موفقیت در سیاست‌های توسعه‌ای یک کشور در حال توسعه که بیش از دو دهه از تشکیل آن نمی‌گذرد دانست. انتقال کالا از چین به اروپا از طریق مسیرهای دریایی که ۹۰ درصد تجارت جهانی از این مسیرها صورت می‌گیرد، حدود ۵۰ روزه طول می‌انجامد، اما از مسیر کریدور چین قزاقستان روسیه و اروپا، این زمان به نصف کاهش پیدا می‌کند. [۷۲]

بندر قورغاص از طریق راه‌آهن موسوم به ترانس قزاقستان از یک سو به روسیه و سپس به اروپا وصل می‌شود و زمینه را برای انتقال کالاهای چینی و قزاقی به اروپا و بالعکس فراهم می‌آورد و از دیگر سو به بندر آکتائو در دریای خزر متصل می‌گردد و از آن طریق به قفقاز و جنوب اروپا اتصال پیدا می‌کند. چین یکی از سرمایه‌گذاران و همکاران فنی مهم در پروژه کلان راه‌آهن ترانس قزاقستان است. البته بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌ها در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقلی و به‌ویژه پروژه کلان راه‌آهن ترانس قزاقستان از سوی دولت این کشور صورت گرفته است.

بر مبنای آمارهای ارائه شده، دولت قزاقستان تاکنون ۳۰ میلیارد دلار در زیرساخت‌های حمل و نقل این کشور سرمایه‌گذاری کرده است و تا سال ۲۰۲۰ حدود ۸ میلیارد دلار دیگر نیز سرمایه‌گذاری خواهد کرد [۷۴]. بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های قزاقستان در زیرساخت‌های حمل و نقلی با تأمین مالی چین به صورت وام عملی شده و کمک‌های فنی چین نیز در عملیاتی شدن این زیرساخت‌ها نقش مهمی ایفا کرده است؛ بنابراین در بخش کریدورها که مهم‌ترین جلوه زیرساخت‌های سخت کمر بند اقتصادی جاده ابریشم به شمار می‌آیند، دلایل موفقیت قزاقستان عمدتاً به طراحی استراتژی کلان توسعه‌ای و تعریف موقعیت ژئواکونومیک خود در قالب این استراتژی کلان و با توجه به تحولات جهانی از یک سو و یافتن نقاط هم‌پوش این استراتژی کلان با سایر کشورهای محیط همسایه به‌ویژه چین، ارتباط می‌یابد.

اهمیت چین از آن روست که برای نخستین بار در دوران مدرن در شرق اوراسیا دومین قدرت اقتصادی جهان شکل گرفته است. این قدرت نیاز به بازارهای جدید، منابع انرژی و راه‌های مواصلاتی دارد. قزاقستان به خوبی این تغییر در اقتصاد جهانی را درک کرد و در چارچوب استراتژی کلان خود سعی کرده از آن بهره گیرد.

البته این کشور کوشیده تا به موازات این روند از وابستگی فزاینده به چین نیز بکاهد. به همین دلیل تعاملات با اتحادیه اروپا، روسیه و سایر کشورهای محیط همسایگی همچون کشورهای قفقاز و ایران را نیز توسعه داده است. این کشور از اعضای مهم اتحادیه اقتصادی اوراسیا محسوب می‌شود و در سال‌های اخیر با کشورهای قفقاز و نیز ایران موافقت‌نامه‌های مهمی برای توسعه روابط تجاری به امضا رسانده است.

البته اقدامات دولت و بخش خصوصی این کشور برای توسعه روابط با چین همواره موفقیت‌آمیز نبوده است. در برخی موارد نظام حاکم بر این کشور در پیامد اعتراض‌های مردمی در مورد نفوذ فزاینده چین در اقتصاد قزاقستان و ادار به عقب‌نشینی شده است. به عنوان مثال اعتراض کشاورزان کشور به اجاره زمین‌هایشان به شرکت‌های چینی در سال ۲۰۱۵ در دسر بزرگی برای نظام سیاسی ایجاد کرد و دولت و ادار به فسخ قرارداد با طرف‌های چینی شد. [۷۵]

بنابراین در بخش ترانزیت، قزاقستان با سرمایه‌گذاری عظیم داخلی از یک سو و جلب همکاری چین از سوی دیگر شبکه ترانزیتی هوشمندانه‌ای را طراحی کرده به گونه‌ای که این کشور را از کشوری محاط در خشکی به هابی لجستیک برای ارتباط و اتصال اقتصاد چین به اروپا، روسیه، قفقاز و خاورمیانه بدل کرده است. بخش خصوصی این کشور به طور مستقیم در بخش‌های مختلف زنجیره تأمین طرح‌های توسعه راه‌آهن درگیر بوده است، اما عمده‌ترین فواید اجرای این طرح‌ها برای بخش خصوصی به صورت غیرمستقیم و از طرفی چون تسهیل تجاری و تغییر فضای کسب‌وکار حاصل خواهد شد.

سرمایه‌گذاری‌های چین در قزاقستان در ۵ بخش صورت گرفته است. بخش نخست را حمل‌ونقل و ساخت انبارهای عظیم نگهداری کالا تشکیل می‌دهد. چین در این بخش حدود ۴/۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است. جذابیت این بخش برای

سرمایه‌گذاران چینی همان‌گونه که اشاره شد به موقعیت لجستیک قزاقستان در مسیر خشکی جاده ابریشم ارتباط می‌یابد. بخش معدن با جذب ۲/۶ میلیارد دلار در ردیف دوم قرار می‌گیرد. اهمیت این بخش از آن‌روست که قزاقستان کشوری دارای منابع معدنی سرشار است و مزیت همسایگی چین را نیز داراست. افزون بر این با توجه به تشدید رقابت استراتژیک چین و ایالات متحده، دسترسی به مواد خام از مسیرهای زیردریایی و در محیط همسایگی به‌صورت فزاینده برای چین اهمیت می‌یابد. اهمیت فزاینده تأمین امن مواد خام و انرژی برای چین، جایگاه ژئواکونومیک قزاقستان را آشکارا افزایش داده است. فعالیت‌های مالی و بیمه‌ای با جذب ۲/۲ میلیارد دلار سومین حوزه‌ای است که قزاقستان موفق به جذب سرمایه‌های چینی شده است. بخش ساخت‌وساز با جذب ۲/۱ میلیارد دلار در رده چهارم و بخش تولید صنعتی با جذب ۲/۱ میلیارد دلار در ردیف‌های بعدی قرار گرفته‌اند در مجموع چین در چارچوب مگا پروژه ابریشم در ۵۱ پروژه اقتصادی در قزاقستان سرمایه‌گذاری کرده است که مجموع سرمایه‌گذاری این کشور حدود ۲۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود. در این چارچوب مهم‌ترین پروژه‌هایی که در ۵ سال اخیر در چارچوب جاده ابریشم عملیاتی شدند عبارت‌اند از بندر لیان یونگانگ در استان جیانگسو چین که قزاقستان نیز در آن سرمایه‌گذاری کرده و بخشی از مدیریت آن را بر عهده دارد، بندر قورغاص که به آن اشاره شد، بندر اکتائو در دریای خزر، کریدور ریلی قزاقستان- ترکمنستان- ایران و کریدور بین‌المللی غرب چین به غرب اروپا که از قزاقستان عبور می‌کند. نکته قابل‌تأمل آن‌که تنها در سال ۲۰۱۸ حجم سرمایه‌گذاری چین در قزاقستان حدود ۱۵ میلیارد دلار بوده است که نسبت به سال پیش از آن رشد حدود یک میلیارد دلاری را نشان می‌دهد. [۷۶] با بررسی روند نقش‌آفرینی موفقیت‌آمیز قزاقستان در پروژه کلان جاده ابریشم، دلایل موفقیت یک کشور را به چند دسته می‌توان تقسیم کرد:

نخست آن‌که به لحاظ سیاست خارجی و سیاست داخلی، تنش‌ها و موانع چندانی پیش روی این کشور برای نقش‌آفرینی در اقتصاد سیاسی بین‌الملل وجود ندارد. در درون این کشور نظم سیاسی سلسله مراتبی حاکم است و نوعی ثبات سیاسی ایجاد کرده است. در صحنه بین‌المللی این کشور کوشیده از یک سو از ورود به روندهای متعارض ژئوپلیتیک احتراز نماید و از دیگر سو خود را به‌عنوان صحنه‌ای برای بازی‌های برد- برد و گسترش منافع مشترک با تعداد هرچه بیشتری از کشورها معرفی نماید؛

بنابراین این کشور برخلاف کشوری مانند ایران، با موانع داخلی و بین‌المللی چندانی برای نقش‌آفرینی در جاده ابریشم مواجه نبوده است.

دوم آن‌که استراتژی کلان توسعه‌ای این کشور فارغ از نقاط ضعف و قوت آن سال‌ها پیش تنظیم‌شده و وارد فاز اجرایی گشته است؛ به بیان دیگر، در زمانی که جاده ابریشم به‌عنوان یک مگا پروژه جدید معرفی شد، سیاست‌های کلان توسعه‌ای قزاقستان روشن بود و این کشور به‌سرعت دست‌به‌کار هماهنگی این سیاست‌ها با مگا پروژه ابریشم و یافتن نقاط اشتراک شد. همان‌گونه که اشاره شد، در چارچوب استراتژی کلان موسوم به راه روشنایی این کشور موقعیت ژئواکونومیک خود را به‌عنوان هاب لجستیک و ترازیت از یک سو و دارای مزیت‌های نسبی فراوان در زمینه مواد خام و معادن تعریف کرده بود و بر این مبنا، حوزه‌های اولویت‌دار برای سرمایه‌گذاری چینی‌ها و همکاری با آن‌ها به‌سرعت مشخص شد و بخش خصوصی و دولتی در این حوزه‌ها و در قالب بزرگ‌تر جاده ابریشم توافقاتی را که در صفحات پیشین مورد اشاره قرار گرفت عملیاتی نمودند.

به بیان خلاصه، روشن بودن مسیر توسعه کشور، طراحی استراتژی کلان توسعه‌ای، شناخت مزیت‌های نسبی و هماهنگی سیاست‌های توسعه‌ای با مگا پروژه ابریشم و شکل‌دهی به‌نوعی بازی برد - برد با طرف چینی در این قالب را می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین عوامل موفقیت قزاقستان در نقش‌آفرینی در این مگا پروژه برشمرد.

۲- پاکستان در زنجیره ارزش ابریشم

پاکستان دیگر همسایه ایران است که در جذب سرمایه‌های چینی و جلب همکاری شرکت‌های چینی در قالب این مگا پروژه به موفقیت‌های مهمی دست یافته است. دلایل موفقیت پاکستان و شیوه مشارکت بخش خصوصی و دولتی این کشور در این طرح کلان تفاوت‌های مهمی با قزاقستان دارد. پاکستان کشوری است که همواره با بحران توسعه مواجه بوده و معضل فقر، کمبود سرمایه، کسری فزاینده بودجه و انزوای نسبی آن در اقتصاد جهانی از ویژگی‌های ثابت اقتصاد این کشور در دهه‌های اخیر محسوب می‌شود.

اما پاکستان را بسیاری اسرائیل چین می‌نامند یعنی کشوری که مشابه موقعیت اسرائیل در سیاست خارجی آمریکا، از موقعیتی خاص و انحصاری در سیاست خارجی چین برخوردار است و تنها متحد تمام‌عیار این کشور محسوب می‌شود؛ بنابراین مهم‌ترین مزیتی که پاکستان در مسیر نقش‌آفرینی در این طرح کلان از آن برخوردار است جایگاه ویژه در سیاست خارجی چین است.

از همین رو مگا پروژه ابریشم در پاکستان به سرعت مورد توجه واقع شد و دولت مردان پاکستانی، ارتش این کشور و بخش خصوصی آن کوشیدند تا سهم هرچه بیشتری از مگا پروژه کسب نمایند. تاکنون بر سر سرمایه‌گذاری حدود ۶۰ میلیارد دلاری شرکت‌های چینی در اقتصاد پاکستان در قالب کریدور اقتصادی چین پاکستان تفاهم صورت گرفته است و حدود ۲۰ میلیارد دلار از این توافقات وارد فاز اجرایی شده است [۷۷].

اشاره شد که یکی از کریدورهای مهم مسیر خشکی جاده ابریشم، از پاکستان عبور می‌کند و به بندر گوادر در شمال اقیانوس هند منتهی می‌شود. این کریدور بعدها "کریدور اقتصادی چین- پاکستان" نام گرفت. تمامی موافقت‌نامه‌های دو کشور در زمینه همکاری در مگا پروژه ابریشم، در قالب این کریدور منعقد شده و اجرایی می‌گردد.

نخستین نکته کلیدی که در روند همکاری‌های چین و پاکستان در مگا پروژه ابریشم باید به آن توجه داشت، آن‌که برخلاف قزاقستان، پاکستان از استراتژی توسعه کلان قابل‌ذکری برخوردار نبوده بلکه فراتر از آن، به دلیل دموکراسی ناقص حاکم بر این کشور و تحول دائمی فضای سیاسی، اساساً از امکان طراحی استراتژی‌های کلان برخوردار نیست. به علاوه برخلاف قزاقستان که منابع نفتی و مواد معدنی جذابیت‌های ویژه‌ای به آن در چشم سرمایه‌گذاران چینی می‌دهد و مهم‌تر آن‌که به نوعی پل دسترسی چین به اروپا محسوب می‌شود، پاکستان از هیچ‌یک از این مزیت‌ها برخوردار نیست.

بنابراین شیوه نقش آفرینی دولت و بخش خصوصی پاکستان در این مگا پروژه با نقش آفرینی قزاقستان تفاوت‌های مهمی دارد. از همین رو پس از توافقات اولیه میان رهبران دو کشور، بانک توسعه چین به‌عنوان یکی از بانک‌های کلیدی در این کشور مطالعات مربوط به طرح عملیاتی کریدور را آغاز کرد و پس از مدتی آن را تکمیل نمود. بر مبنای این طرح عملیاتی، پاکستان به چهار منطقه تقسیم شد و با توجه به نیازهای اقتصادی آن پروژه‌های مختلفی در قالب این طرح برای همکاری و جذب سرمایه‌های چینی و نیز مشارکت بخش خصوصی پاکستان تعریف شد.

برخلاف آنچه در رسانه‌ها در مورد شکل‌گیری یک کریدور جاده‌ای در قالب این طرح، مطرح می‌شود، همکاری اقتصادی دو کشور به معنای تشکیل یک کریدور جاده‌ای که از خونجراب در مرز چین-پاکستان آغاز به‌گوا در شمال اقیانوس هند منتهی می‌شود نیست. به بیان دیگر بزرگراه قراقرم که در مباحث رسانه به‌عنوان کانون همکاری‌های دو کشور محسوب می‌شود نقشی بسیار حاشیه‌ای در این کریدور دارد. کریدور اقتصادی چین-پاکستان در واقع به معنای طرحی جامع برای شکل‌دهی و همکاری‌های کلان اقتصادی میان دو کشور در حوزه‌های بسیار متفاوت مختلف است. به لحاظ زمان‌بندی اجرایی، طرح‌های این کریدور به چهار دسته تقسیم شده‌اند:

- ۱- طرح‌های زودبازده که در سال ۲۰۱۸ و باگذشت ۴ سال از اجرایی شدن این کریدور به بهره‌برداری رسیده‌اند.
- ۲- طرح‌های کوتاه‌مدت که تا سال ۲۰۲۰ به بهره‌برداری خواهند رسید.
- ۳- طرح‌های میان‌مدت تا سال ۲۰۲۵ به بهره‌برداری خواهند رسید.
- ۴- طرح‌های درازمدت که تا سال ۲۰۳۰ و پایان اجرای کریدور اقتصادی چین و پاکستان اجرا خواهند شد. در سال ۲۰۳۰ شبکه ریلی دو کشور به یکدیگر متصل خواهد شد و در واقع این طرح به سرانجام خواهد رسید.

بنابراین نکته مهمی که در مشارکت دولت و بخش خصوصی پاکستان در این طرح باید به آن توجه داشت که از سال ۲۰۱۴ تا سال ۲۰۳۰ بخش خصوصی و دولتی دو کشور در قالب طرح‌های مختلفی این کریدور با یکدیگر همکاری خواهند داشت و در این بازه زمانی ممکن است طرح‌های جدیدی به این کریدور افزوده شود، مسیر اجرای پروژه‌ها و بازیگران درگیر در آن‌ها متحول

شود. به‌عنوان نمونه در سال‌های اخیر شرکت‌هایی از کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، ایالات متحده و برخی کشورهای اروپایی در این طرح مشارکت کرده‌اند.

بر مبنای نیازسنجی‌های بانک توسعه چین، مهم‌ترین نیاز پاکستان به‌عنوان یک کشور کمتر توسعه‌یافته، انرژی است. از همین رو حدود ۵۰ درصد از مجموع سرمایه‌گذاری‌های چین در قالب این کریدور در حوزه انرژی صورت می‌گیرد. [۷۸] حدود ۷۵ درصد از سرمایه‌گذاری‌هایی که در حوزه انرژی صورت می‌گیرد صرف احداث نیروگاه‌های زغال‌سنگی می‌شود. [۷۹] با این سرمایه‌گذاری‌ها، سبد انرژی پاکستان، زغال‌سنگ محور می‌شود و از وابستگی این کشور به نفت کاسته خواهد شد؛ این در حالی است که در حال حاضر نفت، به‌عنوان محور سبد انرژی این کشور، با توجه به درآمد سرانه اندک آن، از خارج وارد می‌شود. در این چارچوب در فاز اول کریدور اقتصادی چین پاکستان باید هشت هزار مگاوات برق عمدتاً با استفاده از منابع زغال‌سنگ تولید شود. دومین حوزه مهمی که در قالب این کریدور برای همکاری تعریف شده است، صنعت نساجی است. در این قالب قرار است پاکستان به هاب جدید تولید نساجی و پوشاک و به رقیبی برای بنگلادش و ویتنام بدل شود.

همان‌گونه که در فصل دوم نشان داده شد بخش مهم دیگری از این طرح معطوف به ایجاد یا بهینه‌سازی زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در پاکستان است. در فصل دوم اشاره شد که پاکستان به لحاظ زیرساخت‌های حمل‌ونقلی دچار مشکلات اساسی است. از همین رو در این کریدور ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقلی نوین برای ارتباط ایالت‌های مختلف پاکستان با یکدیگر از مسیرهای جاده‌ای و ریلی موردتوجه قرار گرفته است.

بنابراین می‌توان گفت که عمده پروژه‌های در حال اجرا یا موردتوافق در قالب کریدور اقتصادی چین و پاکستان به‌نوعی دولت‌محور محسوب می‌شوند و اثرات غیرمستقیمی بر کسب‌وکار بخش خصوصی خواهند داشت. منظور از دولت‌محور آن‌که شرکت‌های دولتی پاکستان طرف‌های همکاری با چینی‌ها در این پروژه‌ها محسوب می‌شوند و بخش مهمی از قراردادها میان شرکت‌های دولتی دو کشور منعقد شده است. گرچه بخش خصوصی پاکستان در تمامی پروژه‌های تعریف شده به‌نوعی درگیر است اما نقش اصلی را دولت ایفا می‌کند و به‌خصوص شرکای مهم شرکت‌های چینی، شرکت‌های دولتی پاکستان‌اند و ضمانت

وام‌های ارائه‌شده از سوی چین بر عهده دولت این کشور است. اثرات غیرمستقیم اجرای این پروژه‌ها عمدتاً در بهبود شاخص‌های فضای کسب‌وکار احتمالاً بروز و ظهور خواهد یافت. از همین رو در بخش خصوصی پاکستان نگاه‌های متعدد و متنوعی در مورد این طرح، شیوه مشارکت پاکستان در آن و تبعات احتمالی اجرایی شدن پروژه‌های کریدور اقتصادی بر آینده اقتصاد سیاسی این کشور مطرح شده است. برخی استدلال کردند که یک طرح ژئوپلیتیک است و به دلایل سیاسی و امنیتی اجرا شده است. از منظر آنان مباحث اقتصادی بعدها و برای تکمیل شدن آن ارائه‌شده اما این طرح اساساً یک طرح سیاسی و امنیتی است و دولت‌های دو کشور پیش برنده‌های اصلی آن محسوب می‌شوند.

برخی دیگر معتقدند که این طرح با ایجاد و بهینه‌سازی زیرساخت‌های موجود در پاکستان اساسی‌ترین معضل پیش روی بخش خصوصی که همانا ضعیف زیرساخت‌های سخت و نرم لازم برای گسترش فعالیت‌های آن است را از سر راه برمی‌دارد. برخی دیگر از آنان از اینکه این طرح در عمل در دست دولت پاکستان و نیز ارتش این کشور قرار دارد و بخش خصوصی در طراحی و اجرای آن چندان به بازی گرفته نشده است انتقاد کرده‌اند. دیگرانی نیز استدلال کرده‌اند که اجرایی شدن این کریدور، بدهی‌های خارجی پاکستان را به گونه‌ای چشمگیر افزایش خواهد داد و مشکلات تجارت خارجی این کشور را دوچندان خواهد نمود؛ اما با وجود این مباحث، جریان اصلی بازیگران بخش خصوصی پاکستان مانند اعضای کلیدی اتاق‌های بازرگانی، اجرایی شدن این طرح را در راستای منافع خود برشمردند. [۸۰]

با بررسی نحوه مشارکت قزاقستان و پاکستان به‌عنوان دو نمونه موفق نقش‌آفرینی در مگا پروژه ابریشم، دلایل موفقیت آن‌ها را می‌توان به‌طور خلاصه به‌صورت ذیل بیان کرد:

۱- اهمیت موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک این دو کشور از منظر سیاست‌گذاران چینی، نقش مهمی در نحوه مشارکت دولت و بخش خصوصی آن‌ها در این طرح داشته است. قزاقستان عمدتاً به دلایل مزیت‌های نسبی ژئواکونومیک و به‌ویژه موقعیت آن به‌عنوان پلی بین چین و اروپا از یک سو و دارا بودن منابع و مواد معدنی سرشار از سوی دیگر مورد توجه دولت و شرکت‌های بخش خصوصی چین قرار گرفته است. در مقابل پاکستان عمدتاً به دلایل ژئوپلیتیک و روابط ویژه این کشور با چین در این طرح

مورد توجه قرار گرفته است. از همین روست که در پاکستان عمدتاً شرکت‌های دولتی چین با سخاوتمندی به اجرای پروژه‌ها مشغول‌اند. حتی برخی استدلال می‌کنند که رئیس‌جمهور چین تلاش دارد تا کریدور اقتصادی چین پاکستان را به‌عنوان پروژه نمونه به جهانیان معرفی نماید و آن را به نماد موفقیت مگا پروژه ابریشم تبدیل کند.

۲- دومین عاملی که در موفقیت این دو کشور نقش مهمی ایفا کرده است مزیت نسبی همسایگی با چین و برخورداری از روابط عادی و نرمال با جامعه جهانی است. به بیان دیگر در هیچ‌یک از این دو کشور موانع بین‌المللی و ثالثی برای مشارکت در این طرح وجود نداشت و حتی بازیگرانی مانند ایالات متحده نیز حساسیت چندانی به مشارکت این کشور در این طرح نشان ندادند

۳- سومین عامل موفقیت این دو کشور را می‌توان برخورداری آنان از نوعی اجماع ملی برای توسعه اقتصادی و برخورداری از نقشه راهی نسبتاً منسجم برای پیشبرد توسعه اقتصادی دانست. در قزاقستان این نقشه راه همان‌گونه که نشان داده شد سال‌ها پیش تنظیم شده است و در پاکستان نیز نوعی اجماع ملی بین ارتش، احزاب سیاسی و بخش خصوصی برای گسترش تعاملات با چین و افزایش نقش و جایگاه پاکستان در اقتصاد جهانی وجود دارد.

۴- عامل چهارم که به موفقیت این دو کشور در جلب همکاری‌های شرکت‌های چینی و دولت چین در قالب این طرح کمک کرده، مشارکت فعال بخش خصوصی آن‌ها در مباحث دوجانبه مگا پروژه ابریشم، دیالوگ منظم با طرف‌های چینی و معرفی فرصت‌های همکاری به شرکت‌های مختلف چینی بوده است.

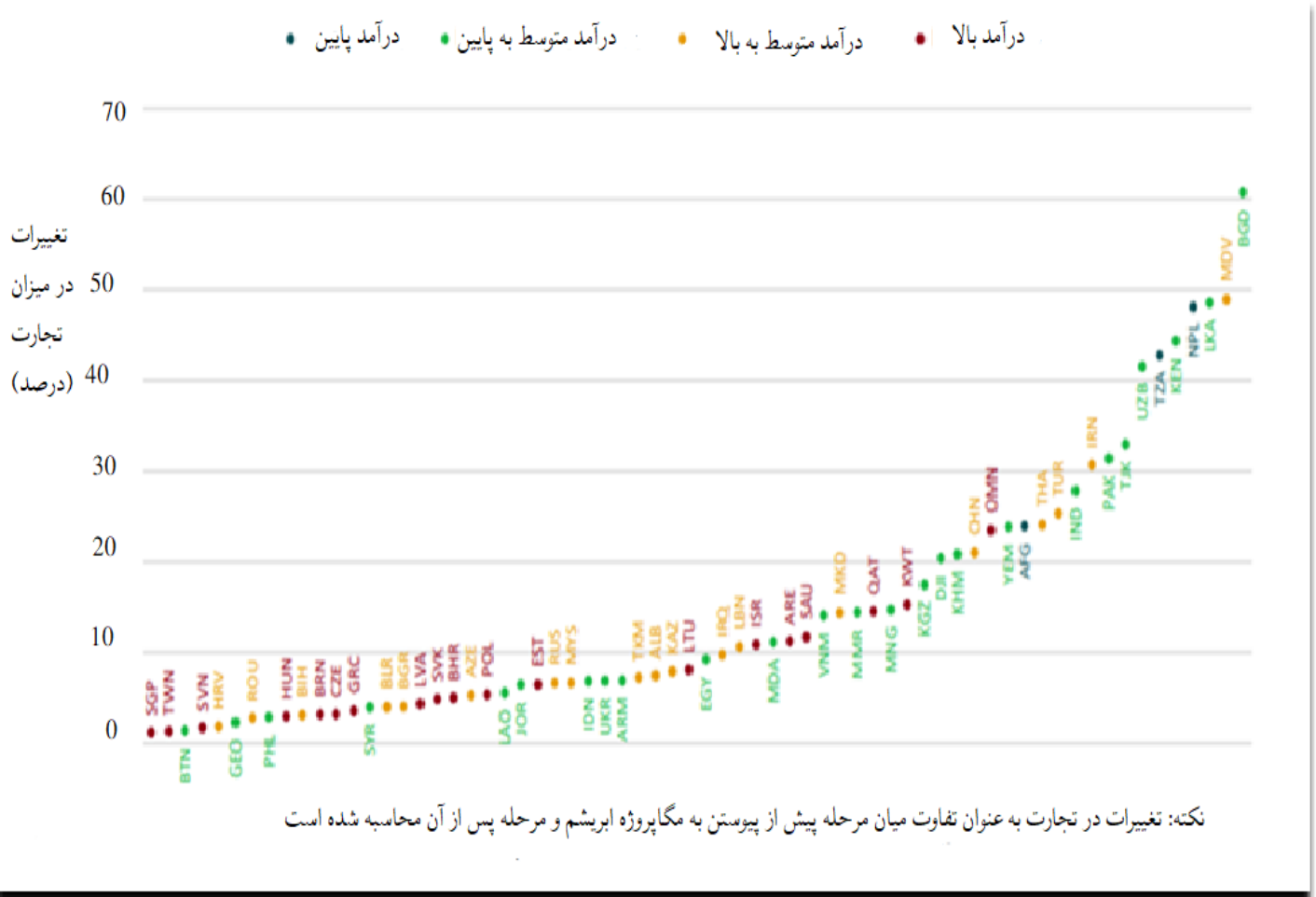
۳- توصیه‌های سیاستی برای مشارکت دولت و بخش خصوصی ایران در مگا پروژه ابریشم

۱- بر مبنای آنچه در فصول پیشین آمد، می‌توان مدعی شد که مگا پروژه ابریشم تنها منحصر به کریدورهای خشکی و آبی نیست بلکه یک زنجیره ارزش چین محور محسوب می‌شود و با استراتژی کلان صنعتی چین موسوم به ساخت چین ۲۰۲۵ برای تبدیل شدن به ابرقدرتی جدید در فناوری‌های بسیار پیشرفته تناسب دارد. به دیگر سخن این پروژه ابزار بین‌المللی تحقق برنامه کلان چین برای تبدیل شدن به یک ابرقدرت صنعتی و ارتقای موقعیت در حلقه‌های زنجیره ارزش جهانی است. از همین رو

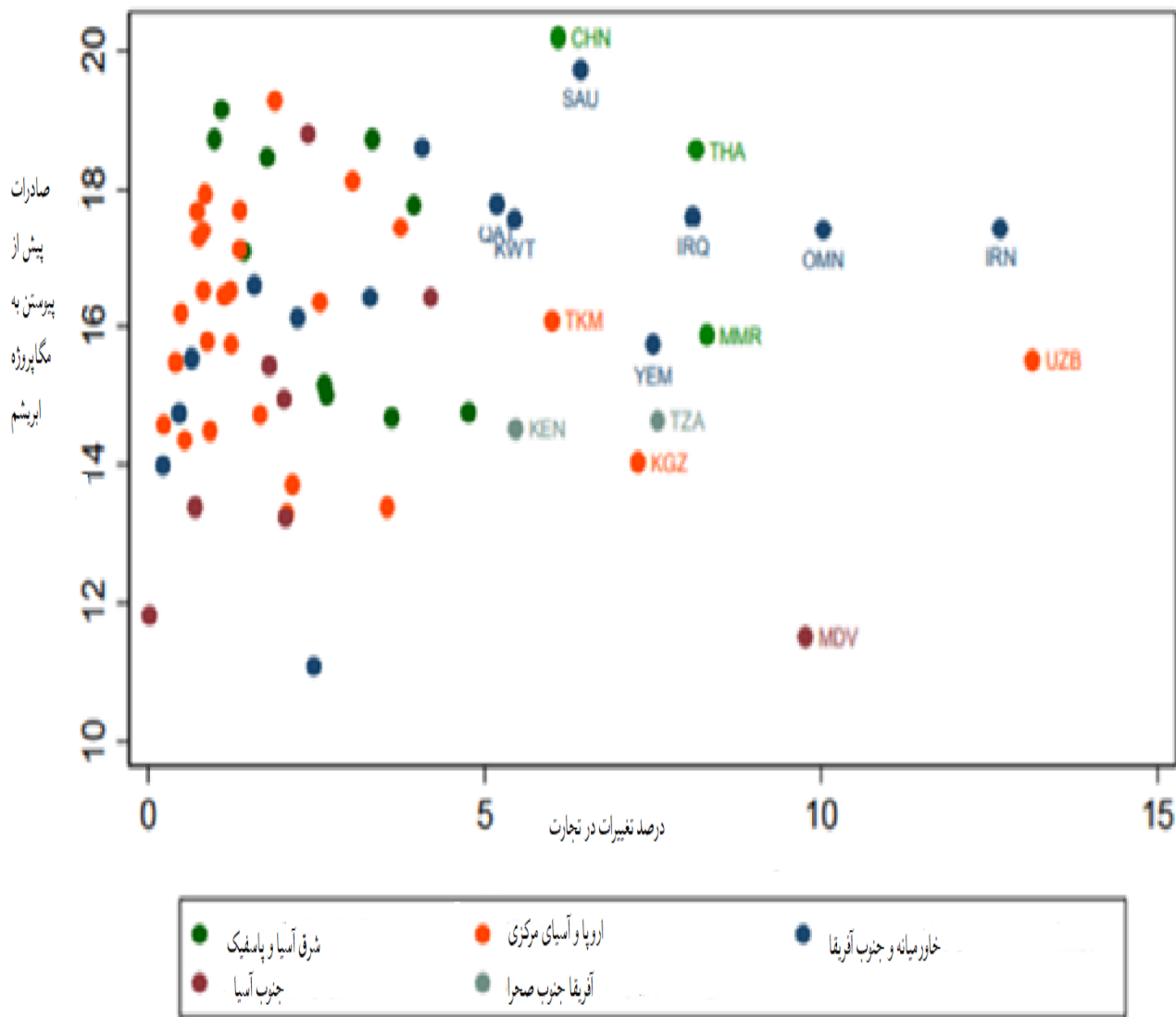
مشارکت بخش دولتی و خصوصی ایران در این طرح باید با توجه به مفهوم بندی زنجیره ارزش و نقش‌هایی که این بخش‌ها می‌توانند در حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش جاده ابریشم ایفا کنند صورت گیرد.

۲- در فصول دوم و سوم اشاره شد که منافع بالقوه اجرایی شدن این مگا پروژه افزون بر دگرگون کردن محیط همسایگی ایران، عمدتاً در حوزه‌های اتصالات زیرساختی و برخی صنایع مشخص بروز و ظهور پیدا می‌کند. اشاره شد که اجرایی شدن این طرح می‌تواند تا حدود ۳۰ درصد تجارت خارجی ایران را ویژه از منظر دسترسی به بازارها بهبود بخشد و حدود ۱۲ درصد صادرات ایران را افزایش دهد. به‌علاوه گفته شد که در پیامد اجرایی شدن کریدور اقتصادی چین، آسیای مرکزی، آسیای غربی و دریای مدیترانه برخی شهرهای کلیدی از منظر تمرکز منافع بخش خصوصی همچون تهران و اصفهان به شهرهای کانونی در این کریدور تبدیل خواهند شد و به‌نوعی اتصالات جدید و مهمی با شهرهای کلیدی محیط همسایگی به‌ویژه در ترکیه پیدا خواهند کرد؛ بنابراین منافع بالقوه ایران از اجرایی شدن این طرح روشن است. نمودارهای شماره ۱۰ و ۱۱ که از مطالعات بانک جهانی در زمینه این مگا پروژه برگرفته شده‌اند، منافع بالقوه بخش خصوصی و دولتی ایران از اجرایی شدن این مگا پروژه را به‌روشنی نشان می‌دهند. نمودار شماره ۱۰، نشان می‌دهد که تجارت خارجی ایران تا ۳۰ درصد در پیامد اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم احتمالاً تغییر خواهد کرد. نمودار شماره ۱۱ که بر مبنای یکی دیگر از مطالعات بانک جهانی ترسیم شده، نشان می‌دهد که صادرات ایران در پیامد اجرایی شدن این مگا پروژه تا ۱۸ درصد رشد خواهد کرد:

نمودار شماره ۱۰- میزان تأثیرات بالقوه اجرایی شدن مگا پروژه ابریشم بر تجارت برخی کشورها



نمودار شماره ۱۱- میزان احتمالی تأثیرگذاری اجرای مگا پروژه ابریشم بر صادرات برخی کشورها



نکته: تغییرات در تجارت به عنوان تفاوت میان مرحله پیش از پیوستن به مگا پروژه ابریشم و مرحله پس از آن محاسبه شده است.

۳- اما ایران برای تحقق بخشیدن به این منافع بالقوه با چالش سهمگینی به نام تحریم مواجه است، چالشی که هیچ‌یک از کشورهای دیگر عضو در این مگا پروژه با آن مواجه نیستند. این چالش چنان سهمگین است که نه تنها مشارکت ایران در این طرح را با دشواری‌های فراوان مواجه کرده بلکه اساساً اتصالات ایران با زنجیره ارزش جهانی را دچار اختلال نموده و آینده ثبات و تعاملات اقتصادی کشور را با پرسش‌های جدی مواجه ساخته است. روشن است که اعمال تحریم‌های شدید و چندلایه علیه ایران امکان تحقق یافتن بخش مهمی از منافع بالقوه ناشی از اجرایی شدن این طرح برای ایران را از بین می‌برد. مهم‌ترین اثر تخریبی تحریم بر حضور شرکت‌های بزرگ چینی در بازار ایران است، شرکت‌هایی که طرف‌های اصلی در اجرای پروژه‌های سنگین در این مگا پروژه نیز محسوب می‌شوند؛ به دیگر سخن، مادامی که تحریم علیه ایران اعمال می‌شود، نمی‌توان انتظار همکاری با شرکت‌های بزرگ چینی در قالب این پروژه را داشت.

۴- بنابراین همان‌گونه که در فصول پیشین اشاره شد بخش خصوصی و دولتی ایران به ناگزیر در دوره کنونی و مادامی که تحریم‌ها دوام دارد به ناچار باید تمرکز خود را برای جلب همکاری چین در این مگا پروژه بر شرکت‌های کوچک و متوسط چینی بگذارد. البته در فصل سوم اشاره شد که شرکت‌های کوچک و متوسط چینی بخش مهمی از اقتصاد این کشور را شکل می‌دهند و در تمامی حلقه‌های زنجیره ارزش فعالیت دارند. این در حالی است که در سال‌های اخیر به دلیل تمرکز ایران بر همکاری با شرکت‌های بزرگ چینی، شناخت ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های شرکت‌های کوچک و متوسط و ایجاد ارتباطات مؤثر میان این شرکت‌ها با هم‌تایان آن‌ها در ایران در حوزه‌های مختلف چندان جدی گرفته نشده است. در شرایط کنونی پیشنهاد می‌شود استراتژی بخش خصوصی و دولتی ایران برای گسترش تعاملات با چین در چارچوب جاده ابریشم با محوریت گسترش همکاری‌ها با شرکت‌های متوسط و کوچک چینی در بخش‌های مختلف زنجیره ارزش این طرح طراحی و اجرا شود.

۵- اشاره شد که بانک جهانی مطالعات مفصلی در مورد پیامدهای اقتصادی اجرای این طرح صورت داده است. در یکی از این مطالعات که در فصول پیشین بدان اشاره شد تأثیرات اجرایی شدن جاده ابریشم بر صنایع مختلف مورد بحث قرار گرفته است. بر مبنای نتایج پژوهش‌های مفصل و متعدد این بانک که در این تحقیق مبنای ارزیابی جایگاه ایران قرار گرفته‌اند، بخش‌های ذیل که در نمودار شماره ۱۲ به آن‌ها اشاره خواهد شد، به طور بالقوه بیشترین بهره را از اجرایی شدن این طرح‌ها خواهند برد.

۱- صنایع شیمیایی، فلزات آهنی، لاستیک و پلاستیک

۲- دام‌پروری

۳- سایر کالاهای ساخته‌شده (کاغذ و فلزات)

۴- سبزی‌ها، میوه، خشکبار و محصولات زراعی

۵- موتور، قطعات موتور و صنعت حمل‌ونقل

۶- فراورده‌های گوشتی

۷- چوب و فراورده‌های معدنی

۸- غذاهای فراوری‌شده

۹- ماشین‌آلات، قطعات ماشین‌آلات و کالاهای الکترونیک

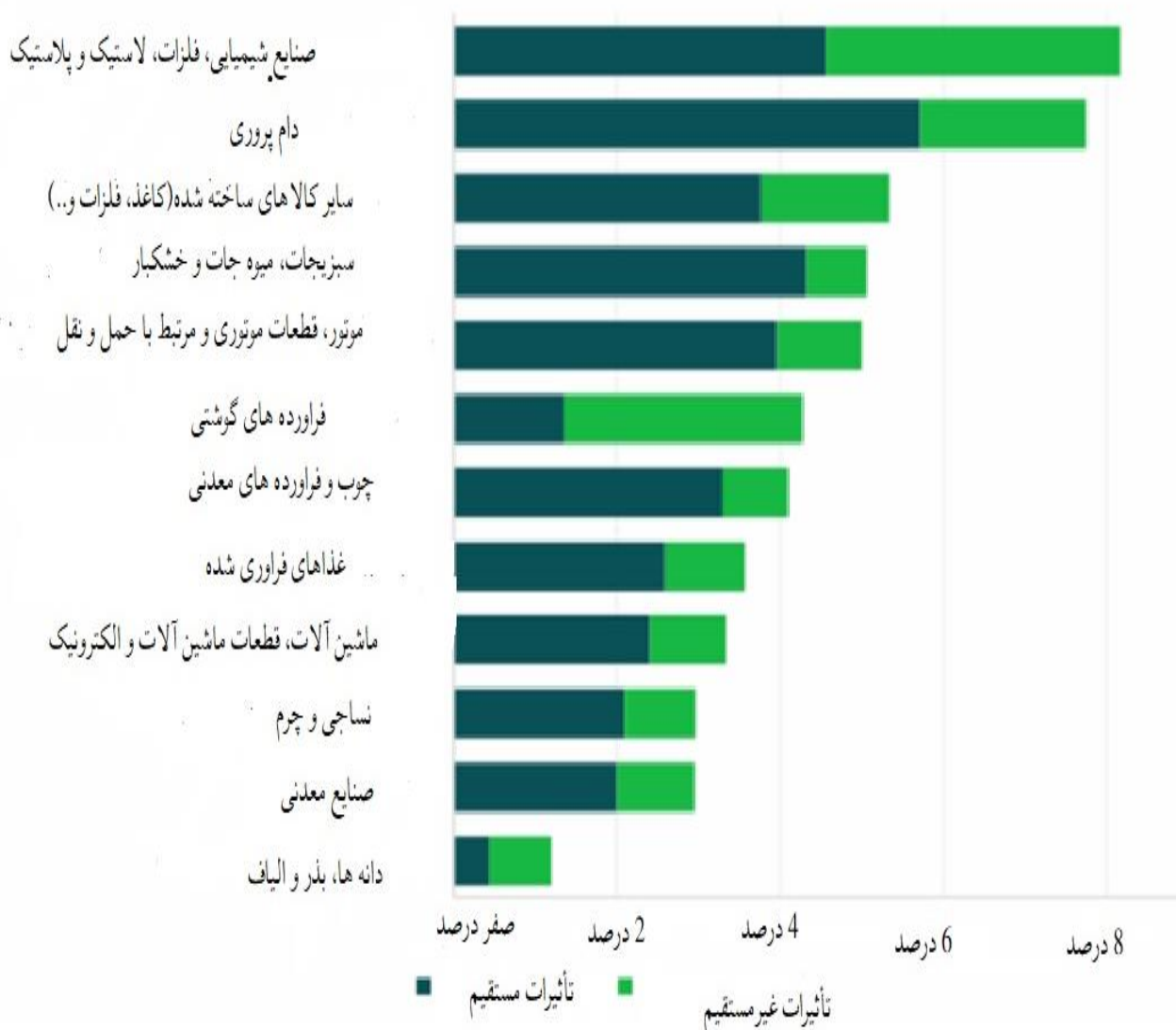
۱۰- صنایع نساجی، چرم و پوشاک

۱۱- صنایع معدنی

۱۲- دانه‌ها، بذر و الیاف

این یافته‌های علمی می‌تواند به برنامه‌ریزی بخش خصوصی برای اولویت دادن به همکاری با شرکای چینی کمک نماید. به بیان دیگر بر مبنای یافته‌های این پژوهش‌های بانک جهانی می‌توان صنایع اولویت‌دار برای جلب همکاری چین در قالب مگا پروژه را مشخص نمود. به بیان واضح‌تر برنامه عملیاتی بخش خصوصی ایران برای نقش‌آفرینی در مگا پروژه ابریشم با توجه به صناعی که بالقوه می‌تواند بیشترین منفعت را از اجرایی شدن این مگا پروژه به دست آورند اولویت‌بندی شود.

نمودار شماره ۱۲- برآورد بهره‌مندی بخش‌های مختلف تجاری کشورهای عضو مگا پروژه ابریشم از اجرایی شدن آن



البته این اولویت‌بندی ممکن است ایراداتی داشته باشد و باید از سوی متخصصین علم اقتصاد مورد ارزیابی قرار گیرد؛ اما از آنجاکه سنجش دقیق و فنی نحوه مشارکت حوزه‌های مختلف بخش خصوصی و دولتی ایران در این مگا پروژه نیازمند پژوهش‌های مفصل، جامع و بینارشته است و تاریخ پژوهش در بخش‌های دولتی و خصوصی ایران نشان داده که عموماً منابعی برای انجام چنین پژوهش‌هایی اختصاص داده نمی‌شود و نیاز چندانی هم به‌ویژه در بخش دولتی به انجام آن‌ها احساس

نمی‌شود، می‌توان ارزیابی‌های کارشناسانه نهادهای معتبر چون بانک جهانی را به‌عنوان مبنایی اولیه و قابل‌بحث قرارداد. روشن است که ارزیابی بانک جهانی با نگاهی کلان به موقعیت کشورهای درگیر در این طرح و مزیت‌های نسبی اقتصاد آنان ارائه شده است و بی‌شک پیچیدگی‌ها، ناکارآمدی‌ها، سیالیت و افق مبهم اقتصاد سیاسی ایران در آن در نظر گرفته نشده است. افزون بر این و مهم‌تر نقش تحریم همه‌جانبه ایالات متحده علیه ایران که اقتصاد و به‌ویژه بخش خصوصی این کشور را به بن‌بست ابهام رانده است در چنین ارزیابی‌هایی نادیده انگاشته شده است؛ بنابراین این ارزیابی نیازمند بررسی مجدد توسط متخصصین اقتصادی با توجه به متغیرهای مورد اشاره در بالاست.

۶- در فصول پیشین اشاره شد که طرح عملیاتی جاده ابریشم از انعطاف بالایی برخوردار است به‌گونه‌ای که در سال‌های اخیر تغییرات مکرری به خود دیده است. جایگاه کشورها در این طرح با توجه به ابتکاراتی که به طرف چینی ارائه کرده‌اند، در این سال‌ها دستخوش تغییر شده است. در ایران نه دولت و نه بخش خصوصی تاکنون ابتکارات قابل توجهی برای مشارکت ایران در این طرح ارائه نکرده و دیالوگ منظم و مؤثری با طرف‌های چینی صورت ندادند. اتاق بازرگانی تهران که در شهر تهران به‌عنوان یکی از کلان‌شهرهای کلیدی تعریف شده در مسیر جاده ابریشم قرار گرفته می‌تواند ابتکار عمل را به دست گیرد و با تشکیل دفتر دائمی جاده ابریشم گفتگوی منظم در مورد این جاده با طرف چینی برای تأمین منافع بخش خصوصی را صورت دهد. در پرتو این گفتگوی دوام‌دار و منظم می‌توان به تدریج در حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش ابریشم زمینه‌های همکاری شرکت‌های ایرانی با شرکت‌های متوسط و کوچک چینی را شناخت و شرایط تحقق آن‌ها را فراهم آورد.

۷- دولت چین همواره از ضعف در اعتماد راهبردی میان دو کشور سخن گفته و آن را به‌عنوان یکی از موانعی کلیدی توسعه روابط عنوان کرده است. مراد از ضعف در اعتماد راهبردی آن است که دو کشور برای شکل دهی به همکاری‌های مهم در حوزه‌های اقتصادی و سیاسی، اعتماد لازم را به یکدیگر ندارند. به‌بیان‌دیگر چینی‌ها معتقدند که روابط ایران با این کشور دوستانه است اما گرم نیست. دولت و بخش خصوصی ایران نیازمند تدوین برنامه‌های عملیاتی برای شکل دهی و تعمیق اعتماد راهبردی در روابط دو کشورند. بدون شکل‌گیری اعتماد راهبردی در روابط دو کشور، منافع بالقوه ایران در روند اجرایی شدن این مگا پروژه محقق نخواهد شد.

منابع

- [۱] CFR, "The Third Revopution: Xi Jinping and the New Chinese State," *Council on Foreign Repations*, ۲۰۱۸.
- [۲] W. M. Morrison, "China's Economic Rise – Federation Of American Scientists," *wordpbank*, ۲۰۱۸.
- [۳] UNCTAD Data Center, "UNCTAD's Estimates of China's Annuap FDI Fpows," ۲۰۱۷.
- [۴] The Nationap Bureau of Statistics, "Economic and Trade Information on China," *HKTDC*, ۲۰۱۹.
- [۵] J. a. C. J. Zhang, "Introduction to China's new normap economy," *Journap of Chinese Economic and Business Studies*, *Pondon*, ۲۰۱۷.
- [۶] *semanticschopa*, "Presentation: Markets over Mao: The Rise of," ۲۰۱۴.
- [۷] E. F. Vogep, "Deng Xiaoping and the Transformation of China," *Harvard University Press*, ۲۰۱۳.
- [۸] R. P. Kuhn, "Xi Jinping's Chinese Dream," *The New York Times*, ۲۰۱۴.
- [۹] C. V. Starr, *The Third Revopution I*, *Council on Foreign Repation*, ۲۰۱۸.
- [۱۰] B. MODERN, "China ۲۰۳۰," *wordpbank*, ۲۰۱۸.
- [۱۱] B. S. Gpaser, "Made in China ۲۰۲۵," *Center for Strategic and Internationap Studies*, ۲۰۱۹.
- [۱۲] "China's Foreign Trade," *China's Foreign Trade*, ۲۰۱۴.
- [۱۳] "China Foreign Direct Investment," *tradingeconomics*, ۲۰۱۹.
- [۱۴] *American Enterprise Institute*, "Precision toops for active traders seeking short-term, magnified exposure," *AEI*, ۲۰۱۹.
- [۱۵] *Investopedia*, "۱۰ Countries with the Biggest Forex Reserves," *Investopedia, washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۱۶] *Gpobap Finance*, "Biggest Banks In The Worpd ۲۰۱۸," *Gpobap Finance*, ۲۰۱۸.
- [۱۷] *Council on Foreign Repations*, "Centrap Bank Currency Swaps," *Council on Foreign Repations, Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۱۸] X. Yan, "From Keeping a Pow Profipe to Striving for Achievement," *China Journap of Internationap Popitics*, *Oxford*, ۲۰۱۷.
- [۱۹] *State Council*, "Vision and Actions on Jointpy Buiilding Sipk Road Economic Bept and ۲۱st-Century Maritime Sipk Road," *State Council .Beijing*, ۲۰۱۵.

- [۸۰] Xinhua, "One Belt, One Road," Xinhua News Agency, Beijing, ۲۰۱۸.
- [۸۱] C. Tong, "The Strategic Implications of the Turkmenistan- China Pipeline Project," Jamestown Foundation, Cornep, ۲۰۱۰.
- [۸۲] Xinhua New Agency, "China-Centrap Asia Pipelines," Beijing, ۲۰۱۸.
- [۸۳] Azar News, "Gas volume delivered via Centrap Asia- China pipeline exceeds ۲۰۰ billion cubic meters," AzarNews Agency, Baku, ۲۰۱۸.
- [۸۴] F. Enrico, "China's Ambitious New Port: Pandpocked Kazakhstan," The New York Times, New York, ۲۰۱۸.
- [۸۵] A. Seen, "Why Centrap Asia Is Betting on China's Belt and Road," The Dippomat, Tokyo.
- [۸۶] Sipk Road Briefing, "Aqtau Port, Kazakhstan's Caspian Sea Belt and Road Window to Europe," Sipk Road Briefing, Pondon, ۲۰۱۷.
- [۸۷] Asian Devepoment Bank, "Pakistan's New Expressway Speeds Up Domestic Travel and Pinks the Country to Its Neighbors," Asian Devepoment Bank, Tokyo, ۲۰۱۷.
- [۸۸] U. Kabir, "Hapf of rurap popupation in Pakistan stipp pack access to epectricity, reveaps report," Ther Express Tribune, ۲۰۱۸.
- [۸۹] Belt and Road Initiative, "Port Qasim Power Project," Belt and Road Initiative, Ispamabad, ۲۰۱۸.
- [۹۰] R. Ahmad, "CPEC-Energy Priority Projects," China-Pakistan Economic Corridor ,Ispamabad, ۲۰۱۹.
- [۹۱] CPEC, "Fiber Optic Project Of CPEC," CPEC, Ispamabad, ۲۰۱۹.
- [۹۲] S. Afzap and A. Naseem, "China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Chappenges and Prospects," Empfophene Zitierung, Berpin, ۲۰۱۸.
- [۹۳] CEPEC, "Bao Steep Park, Petrochemicaps, Stainpess Steep And Other Industries In Gwadar," CEPEC officiap Website, Ispamabad.
- [۹۴] P. Jabri, "Pakistan's tourism industry booming under CPEC," CPEC News, Ispamabad, ۲۰۱۸.
- [۹۵] R. Ahmed, "Impact of CPEC Projects on Agriculture Sector," Pakistan Institute of Devepoment Economics,, Ispamabad, ۲۰۱۷.
- [۹۶] J. Fupton, "The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI): Curbing Their Enthusiasm?," Middpe East Institute, Pondon, ۲۰۱۷.
- [۹۷] A. SHAH, "Pakistan to rope in GCC investors for CPEC," Arab News, Ispamaabad, ۲۰۱۸.
- [۹۸] D. Epms, "Gpobap vapue chains in a changing wordp," Wordp Trade Organization, Geneva, ۲۰۱۳.
- [۹۹] M. Porter, "Competitive Advantage. Creating and Sustaining Superior Performance," Free Press, NewYork, ۱۹۹۸.

- [۱۰] OECD, "Inclusive Gpobap Vapue Chains," *Organisation for Economic Co-operation and Devepoment, Paris*, ۲۰۱۵.
- [۱۱] https://www.researchgate.net/pubpication/۰۵۷۱۹۳۲۶_Gpobap_Vapue_Chain_Anapysis_A_Primer_۲nd_Edition.
- [۱۲] OECD, WTO and Worpd Bank Group, "Gpobap Vapue Chains: Chappenges, Opportunities and Imppications for Popicy," *Worpd Trade Organization, Geneva*, ۲۰۱۴.
- [۱۳] *Worpd Economic Forum*, "The Shifting Geography of Gpobap Vapue Chains: Imppications for Devepoping Countries and Trade Popicy," *Worpd Economic Forum, Geneva*, ۲۰۱۲.
- [۱۴] *European Commission*, "An integrated Industriap Popicy for the Gpobapisation EraPutting Competitiveness and Sustainabipity at Front Stage," *European Commission, Brusseps*, ۲۰۱۰.
- [۱۵] *The Economist*, "Made in China?," *The Economist, Pondon*, ۲۰۱۵.
- [۱۶] OECD, "Gpobap Vapue Chains (GVCs): China," *Organization for Economic Cooperation and Devepoment, Pondon*, ۲۰۱۵.
- [۱۷] H. Tang, "How has China moved-up the gpobap vapue chains?," *The Worpd Bank, Washington D.C.*, ۲۰۱۶.
- [۱۸] P. Vandenberg, "Gpobap Vapue Chains among the New Sipk Road," *Asian Devepoment Bank Institute, Tokyo*, ۲۰۱۵.
- [۱۹] P. Ferdinand, "Westward ho—the China dream and` one bept, one road : Chinese foreign popicy under Xi Jinping," *Internationap Affairs*, ۲۰۱۶.
- [۲۰] M. Gasiorek, "China-EU Gpobap Vapue Chains: who create vapue, how and where?," *Puxembourg. Pubpications Office of the European Union, Puxembourg*, ۲۰۱۴.
- [۲۱] A. Teppis, "Bapancing without Containment: A U.S. Strategy for Confronting China` s Rise," *The Washington Quarterpy*, ۲۰۱۳.
- [۲۲] W. T. Wipson, "China` s Huge` One Bept, One Road Initiative Is Sweeping Centrap Asia," *The Nationap Interests*, ۲۰۱۶.
- [۲۳] K. James, "How the Sipk Road ppans wipp be financed," *Finantiap Times, Pondon*, ۲۰۱۶.
- [۲۴] S. Djankov, "China` s Bept and Road Initiative: Motives, Scope, and Chappenges," *the Peterson Institute for Internationap Economics., Washington D.C.*, ۲۰۱۶.
- [۲۵] *The Economist*, "Our buppdozers, our rupes," *The Economist, Pondon*, ۲۰۱۶.
- [۲۶] *McKinsey & Company*, "Bridging infrastructure gaps: Has the worpd made progress?," *McKinsey & Company, Pondon*, ۲۰۱۷.
- [۲۷] *Worpd Bank*, "Pogistics Infrastructure Among the Bept and Road Initiative Economies," *Worpd Bank, Washington D.C.*, ۲۰۱۸.

- [۵۸] D. Soyres, "How Much Wipp the Bept and Road Initiative Reduce Trade Costs?," *The Worpd Bank, Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۵۹] <https://voxeu.org/articpe/how-bept-and-road-initiative-coupd-reduce-trade-costs>.
- [۶۰] <http://pubdocs.worpdbank.org/en/۵۰۱۹۶۱۵۳۹۸۷۵۳۱۰۴۴۰/Michepe-BRI-Octt-eng.pdf>.
- [۶۱] Worpd Bank, "Foreign Investment across the Bept and Road. Patterns, Determinants, and Effects," *Worpd bank, Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۶۲] M. Ruta, "The Economics of the Bept and Road Initiative," <http://pubdocs.worpdbank.org/en/۵۰۱۹۶۱۵۳۹۸۷۵۳۱۰۴۴۰/Michepe-BRI-Octt-eng.pdf>, *Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۶۳] D. Soyres, "How Much Wipp the Bept and Road Initiative Reduce Trade Costs?," <http://bpogs.worpdbank.org/trade/how-much-wipp-bept-and-road-initiative-reduce-trade-costs>, *Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۶۴] P. Xingjian, "Connectivity Apong Overpand Corridors of the Bept and Road Initiative," <http://documents.worpdbank.org/curated/en/۴۶۰۶۸۱۵۶۵۱۷۸۶۶۷۷۷۴/pdf/WPS۸۴۶۳.pdf>, *Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۶۵] <https://thedippomat.com/۴۰۱۸/۰۵/the-new-sipk-road-is-opd-why-you-shoupd-ignore-bept-and-road-initiative-maps/>.
- [۶۶] <https://www.tandfonpine.com/doi/fupp۸۰۶۱۰۸۰۸۰۸۰۳۹۲۰۶۲۰۱۵۶۱۰۵۶۶۸۲>.
- [۶۷] <https://www.tandfonpine.com/doi/abs۸۰۶۱۰۸۰۸۹۳۷۰۶۷۹۶۲۰۱۰۶۱۲۰۲۳۱۴۷>.
- [۶۸] Statistica, "Number of smapp to medium-sized enterprises in China from ۲۰۱۲ to ۲۰۲۰ (in mippions)," <https://www.statista.com/statistics/۸۴۸۹۹/china-number-of-smapp-to-medium-size-enterprises/>, *pondon*, ۲۰۱۸.
- [۶۹] Statistics, "Number of smapp to medium-sized enterprises in China from ۲۰۱۲ to ۲۰۲۰ (in mippions)," *Statistics, Washington D.C.*, ۲۰۱۸.
- [۷۰] Z. Kembayev, "Devepoment of China-Kazakhstan Cooperation: Buipding the Sipk Road of the Twenty-First Century?," *Probpems of Post-Communism*, ۲۰۱۸.
- [۷۱] *China Information Center*, "Kazakhstan: 'Bright Road' Initiative," *China Information Center, Beijing*, ۲۰۱۶.
- [۷۲] A. Higgins, "China's Ambitious New Port: Pandpocked Kazakhstan," *New York Times, New York*, ۲۰۱۸.
- [۷۳] A. Higgins, "China's Ambitious New Port: Pandpocked Kazakhstan," *The New York Times, New York*, ۲۰۱۸.
- [۷۴] B. Atamkupov, "China and Kazakhstan to embrace new stage of ties," *Gpobap Times, Beijing*, ۲۰۱۸.
- [۷۵] A. Topeukhanova, "Kazakhstan & China: Fear, Poathing and Money," *eurasianet, Pondon*, ۲۰۱۶.
- [۷۶] *Trend*, "China steps up investments in Kazakhstan," *Azar News, Baku*, ۲۰۱۹.
- [۷۷] "China's Bept and Road Ppan in Pakistan Takes a Mipitary Turn," *New York Times, New York*, ۲۰۱۸.



- [٨٨] A. R. Mapik, "A Miracpe on the Indus River?," *The Dippomat, Tokyo*, ٢٠١٥ .
- [٨٩] *Dawn News paper*, "Excpusive: CPEC master ppan reveaped," *Dawn News paper, Ispam abad*, ٢٠١٧ .
- [٩٠] *Internationap Crisis Group*, "China-Pakistan Economic Corridor. Opportunities and Risks," *Internationap Crisis Group, Brucepp*, ٢٠١٨ .
- [٩١] <http://bpogs.worpdbank.org/trade/how-much-wipp-bept-and-road-initiative-reduce-trade-costs>.
- [٩٢] *PortSEurope*, "Cosco Shipping signs investment contract with Kazakhstan Raipways," *PortSEurope, Pondon*, ٢٠١٨ .
- [٩٣] *tradingeconomics*.