

احیای جاده ابریشم راهی برای عبور از تحریم‌ها

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از روزنامه آرمان در یادداشتی به قلم بهرام امیر احمدیان استاد روابط بین‌الملل، نوشته است: همچنین Road نیز به معنای راه دریایی است. به هر حال پس از چندسال، این ابتکار با عدم علاقه آمریکا و متحدان آن مواجه شده است، به طوری که در چند روز گذشته، ترامپ اعلام کرد تا زمانی که روی کار باشم اجازه نخواهم داد که چین قدرت اول اقتصادی شود. آن اندازه‌ای که ایالات متحده آمریکا در دریاها حضور دارد، چین و روسیه حضور ندارند. از سویی چین در سال‌های اخیر با انبوهی از ذخیره ارزی مواجه است، چراکه همیشه با کشورهای مختلف مازاد تجاری داشته و در کل کشوری ثروتمند است. به همین دلیل چین در نظر دارد این ثروت انباشته را در راه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشورهای مسیر جاده ابریشم صرف کند. از این رو چین با معرفی ابتکار «یک کمربند، یک راه» قصد آن دارد که در قاره آسیا، اروپا و آفریقا سرمایه‌گذاری کند و در این راه شبکه‌ای از راه‌های دریایی، زمینی، بنادر، فرودگاه‌ها، کریدورها و مناطق اقتصادی برای توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری در نظر گرفته است.

راه باستانی ابریشم

جاده ابریشم قدیمی که از دوران باستان تا سده‌های میانی شبکه‌ای کارآمد بود، پس از اکتشافات دریایی و ناامنی راه‌های زمینی و شکل‌گیری کشورهای مختلف و ایجاد مرزهای دولتی و عواملی دیگر در مسیر راه باستانی، این راه زمینی به فراموشی سپرده شد و از کارکرد بازایستاد. اکنون چین در نظر دارد که دوباره این راه را این بار با ابتکاری نو احیا کند. در حال حاضر تخمین زده می‌شود که چین قصد دارد از هزار میلیارد دلار تا هزار و 300 میلیارد دلار برای این ابتکار سرمایه‌گذاری کند.

بنابراین تاکنون 60 کشور در جهان به این ابتکار پیوسته‌اند. این ابتکار از آنجا حائز اهمیت است که چین برای رقابت با آمریکا قصد چنین سرمایه‌گذاری را داشته و به نحوی می‌خواهد سرنوشت اقتصادی کشورهای مختلف را به خود گره بزند. بنابراین چین با این ابتکار (یک کمربند، یک راه) می‌تواند در دریا، اتحاد پاسفیک ایندین (آمریکا و هندوستان) را با محاصره هند از هر سو، که با راه تجاری شکل گرفته، خنثی کند و با راه ابریشم دریایی، خود مبادرت به تجارت بین‌المللی کند. «کریدور اقتصادی چین-پاکستان» از دیگر ابتکارات چین در سرمایه‌گذاری چین است که در بندر گوادر در 170 کیلومتری بندر چابهار در دریای عمان است که این بندر را از طریق ریل و جاده و خطوط انتقال انرژی به کاشغر در سین‌کیان مرتبط می‌سازد. در آنجا هم کریدور اقتصادی شامل جاده و ریل است.

خطوط لوله انتقال نفت و گاز به جای اینکه از تنگه مالاکا عبور کند، با خروج نفت از خلیج فارس و غرب آفریقا، می‌تواند از همین جا پمپاژ و از طریق لوله، بدون اینکه از تنگه‌ها و دریای چین جنوبی عبور کند به چین برسد. با وجود این تحولات ایران در این کریدورها تعریف نشده است. درحالی که جاده ابریشم باستان، از غرب چین منطقه ترکستان چین، وارد ترکستان روس (آسیای مرکزی کنونی) می‌شد و از آنجا از ترکمنستان یا مرز کنونی در ترکمنستان این جاده وارد ایران می‌شده است. سپس از ایران به سمت بین‌النهرین ادامه پیدا می‌کرد. از بین‌النهرین که عراق کنونی است، وارد صحرای شام و از آنجا در غرب سوریه کنونی به کناره‌های شرقی دریای مدیترانه در محلی به نام «پالمیرا» یا «تدمر» کنونی ادامه می‌یافت. از آنجا نیز یک شاخه به شمال آفریقا در مصر رفته و شاخه دیگر به سمت شمال (ترکیه کنونی) و از آنجا در خاک اروپا به ونیز امتداد پیدا می‌کرد. ایران در این ابتکار (یک راه - یک کمربند) دیر شرکت کرده است.

اخیرا مقامات ایران بسیار علاقه‌مند شده‌اند که در شرایط بین‌المللی کنونی، به این ابتکار بپیوندند. اخیرا رئیس مجلس شورای اسلامی

در بازدیدی از چین و شرکت در آخرین اجلاس ابتکار یک کمربند - یک راه، علاقه‌مندی ایران برای پیوستن به این پروژه را اعلام کردند. ایران علاقه‌مند است که در این ابتکار همکاری کند. در سال‌های اخیر کالاهای چینی توسط راه‌آهن از چین به سمت ایران در حرکت بوده‌اند. در شرایط کنونی تنها کمربند این ابتکار و آن هم ریلی بین چین و اروپا فعال شده است. از شیان، مرکز امپراطوری چین ریل به سوی شمال وارد مغولستان می‌شود و از کنار دریاچه بایکال وارد روسیه می‌شود. دریاچه بایکال در روسیه در سبیری جنوبی در نزدیکی مرز با مغولستان واقع شده که به‌تنهایی 25 درصد آب‌های شیرین جهان را در خود ذخیره دارد.

فرصت تاریخی

جهان در حال تحول است ولی ایران تاکنون به این ابتکار توجه نکرده است. در شرایط کنونی که ممکن است تحریم‌ها ادامه‌دار باشد و اوضاع حساس شود، هم چین هم ایران می‌توانند از این فرصت بهره‌مند شود. از این منظر ما باید نگاه دوباره‌ای به این ابتکار داشته باشیم. در کنار 8 کریدور تعریف شده در این ابتکار، ایران در یکی از این کریدورها واقع شده است که می‌تواند در فعالیتهای ترانزیتی بین چین و اروپا فعال شود. از این طریق می‌توانیم منافع اقتصادی خود را با کشورهای همسایه به‌ویژه چین که حدود 25 درصد تجارت خارجی ایران با این کشور انجام می‌شود، به‌نوعی به اقتصاد خود گره بزنیم. چین نخستین شریک تجاری ایران است و هیچ کشوری نمی‌تواند جایگزین چین شود. بنابراین می‌شود در چارچوب همکاری‌ها با چین در ابتکار یاد شده، بخشی از این کالاها که به ایران وارد می‌شود، کالای نیمه‌تمام و تکمیل نشده باشد. همزمان در ایران با توجه به نیروی انسانی قدرتمند و تحصیل‌کرده و ارزان‌تر بودن انرژی، چین می‌تواند با سرمایه‌گذاری و آماده‌سازی زیرساخت‌ها، بخشی از این واردات را در اینجا تکمیل و کالای ساخته‌شده را سریع‌تر به بازارهای مصرف برسانیم.

ما باید جاذبه‌هایی از قبیل انرژی و بازار مصرف در خاورمیانه داشته باشیم. مسیری که ما تعریف می‌کنیم دسترسی به انرژی است که برای چین بازارهای بسیار بزرگی را فراهم می‌کند. حتی اگر مسیر جاده قدیم احیا شود، می‌توان در عراق فرصتی برای سرمایه‌گذاری و بازسازی که چین نیز قدرت آن را دارد، ایجاد کند. همچنین بازسازی سوریه که حدود 400 میلیارد دلار هزینه نیاز دارد و در این میان آمریکا، اروپا، همچنین ترکیه، روسیه و ایران به‌عنوان سه کشور تضمین‌کننده آتش‌بس سوریه که فاقد توان سرمایه‌گذاری در کشورهای دیگرند، و اعراب حاضر به سرمایه‌گذاری نیستند، بنابراین چین می‌تواند سرمایه‌گذاری کند. ما به ایران پیشنهاد می‌کنیم که با چین همکاری کند. همچنین چین می‌تواند به شرق مدیترانه دسترسی داشته و از محاصره آمریکا در دریای چین جنوبی در اقیانوس آرام آزاد شود. از این راه، شکوفایی اقتصادی و همبستگی کشورهایی که در این حوزه همکاری می‌کنند، ایجاد خواهد شد.

منبع: روزنامه آرمان، 07، 03، 1398

