

# تاسیس پارک لجستیک تهران و پکن سکوی افزایش ظرفیت ترانزیت به ایران؛ افتتاح دفاتر تجاری ایران در چین

ایران و چین که از دهه های گذشته از شرکای تجاری و رفقای دیپلماتیک پا را فراتر گذاشته و قدم در مسیر روابط راهبردی دوجانبه گذاشته اند، در تازه ترین اقدام خود برای تعمیق مراودات فی مابین تصمیم به برپایی مراکز تجاری ایرای در چین و تاسیس پارک لجستیک در سرخس با هدف رشد چندبرابری ظرفیت کانتینری برای ورود کالا از آسیای میانه به ایران از مسیر سرخس و خروج از مسیر شمال غربی ایران گرفته اند.

تجارت ایران و چین به عنوان یکی از قدیمی ترین روابط اقتصادی جهان با وجود تمام فراز و نشیب ها، هیچ گاه به نقطه اتمام نرسیده است و در سال های اخیر با وجود تحریم های ظالمانه آمریکا، چین همواره در کنار ایران ایستاده و مبادلات تجاری خود با این کشور را در زمینه های مختلف ادامه داده است.

سفر رئیس جمهور ابراهیم رئیسی به چین در بهمن ماه سال گذشته نیز گامی بلند برای تعمیق روابط استراتژیک فی مابین بوده است . سفری که بازتاب های گسترده ای در مطبوعات جهان داشت که فصل مشترک تمام این تحلیل ها و گزارشات خبری نزدیکی بیش تر تهران و پکن بود. نشریه پلئیکو در این باره نوشته بود سفر رئیسی به چین در حالی صورت گرفت که این دو رقیب آمریکا به دنبال رشد تعاملات دوجانبه هستند. شبکه خبری ای. بی. سی نیز اعلام کرده بود که سفر رئیسی به چین موجب تعمیق روابط میان این دو شریک سیاسی و اقتصادی شود که با سلطه تحت رهبری غرب بر روابط بین المللی مخالفند.

اخیرا نیز مجیدرضا حریری رئیس اتاق مشترک ایران و چین اعلام کرده است که از اواخر بهار امسال افتتاح چهار دفتر نمایندگی ایران در چین برنامه ریزی شده است تا مسیر دسترسی ایران به بازارهای هدف در کشور چین، برگزاری نمایشگاه برای معرفی و عرضه محصولات ایرانی در این کشور هموارتر شود.

بر اساس اعلام گمرک چین، مبادلات تجاری این کشور با ایران در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۴ میلیارد و ۷۶۰ میلیون دلار بود که با رشد هفت درصدی در سال ۲۰۲۲ به ۱۵ میلیارد و ۷۹۵ میلیون دلار رسید.

صادرات چین به ایران در ماه های ژانویه تا دسامبر ۲۰۲۲ رشد ۱۴ درصدی داشته و به ۹ میلیارد و ۴۴۰ میلیون دلار رسید اما واردات چین از ایران در سال ۲۰۲۲ با کاهش ۲ درصدی مواجه شد و از ۶ میلیارد و ۵۰۲ میلیون دلار در سال ۲۰۲۱ به ۶ میلیارد و ۳۵۵ میلیون دلار در این سال رسید. صادرات ایران به چین عمدتاً شامل نفت و سوخت های فسیلی بوده است.

به گفته حریری، افزون بر این کارشناسان چینی برای ایجاد پارک لجستیکی در سرخس مستقر شده اند و این پارک تا اردیبهشت ماه به مرحله اجرایی خواهد رسید که ظرفیت کانتینری چندین برابری و مناسبی برای ورود کالا از ترکمنستان و آسیای میانه از مسیر سرخس و خروجی محموله از شمال غربی ایران ایجاد می کند. این پروژه با همکاری یک شرکت چینی و آستان قدس رضوی عملیات راه اندازی خود را آغاز کرده است و تا ماه آینده افتتاح رسمی آن انجام می شود.

لزوم نقش پررنگ تر ایران در ابتکار یک کمربند- یک جاده چین

به رغم تأکید بر لزوم تقویت برنامه‌های فعلی لجستیکی و کریدورهای حمل و نقل عبوری از ایران، لازم است تا نسخه‌های جدیدی برای ارتقای جایگاه منطقه ای کشور در خصوص ترانزیت پیاده‌سازی کرد. به عبارت دیگر صرف نظر از اینکه احیای کریدورها تأثیر مهمی بر اقتصاد ایران می‌گذارد، نکته اساسی این است که ایران باید در زنجیره ارزش جهانی و در مبادلات بین‌الملل، قبل از هر چیزی نقش خود را پیدا کرده و بدرستی آن را ایفا کند.

بی‌تردید راه‌اندازی کریدور توسعه‌ای ایران با اولویت گسترش تجارت و افزایش چسبندگی اقتصادی به سوی کشورهای حوزه تمدنی ایرانی (همچون آسیای مرکزی، افغانستان، پاکستان و هند) باید اولویت اصلی احیای کریدورها باشد. در واقع توسعه خطوط ریلی و شبکه های جاده ای در ایران باید در اولویت دستورکار اقتصادی قرار گیرد چرا که در غیر این صورت و با وجود پروژه های موازی ترانزیتی چون ترانس خزر که هدف آن خط خوردن ایران از حمل و نقل منطقه ای است، ایران علی رغم موقعیت ویژه ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک خود امتیاز ترانزیت منطقه ای و فرامنطقه ای را به رقبای چون ترکیه، گرجستان و آذربایجان واگذار خواهد کرد.

لازم به ذکر است که ترکیه با بهره‌گیری از فرصت جنگ روسیه و اوکراین که کریدور مدنظر مسکو به اروپا (کریدور شمال - جنوب) را از کار انداخته و نیز با استفاده از تعلل ایران در تکمیل مسیرهای ریلی و تجهیز بنادر خود، در تلاش است تا کریدور ترانس خزر (میانی) را به عنوان مهم ترین ابزار انتقال کالا و انرژی از چین به اروپا تثبیت کند. کریدور میانی ابتکاری است که به دنبال اتصال ترکیه به چین از طریق گرجستان، آذربایجان، دریای خزر و سپس قزاقستان یا ترکمنستان، ازبکستان و قرقیزستان است.

اگر ایران بتواند با سرعت و پویایی مسیرهای ریلی مناسب برای پیوند چین و کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه را به دریاهای آزاد شکل دهد و با سیاست گذاری درست در حوزه راه، مانع از تثبیت مسیرهای کریدوری کشورهای رقیب مانند ترکیه و باکو شود، خواهد توانست علاوه بر درآمد سرشار اقتصادی، بازیگری خود را در عرصه سیاسی و فرهنگی افزایش دهد و نیز بر امنیت و قدرت خود بیفزاید.

این در حالی است که چین مایل به گنجانیدن ایران در ابر پروژه لجستیکی و حمل و نقلی خود موسوم به جاده ابریشم نوین یا یک کمربند - یک جاده است. پیش تر در تیر ماه سال گذشته، شهریار افندی زاده معاون وزیر راه و شهرسازی از مذاکره با چینی ها برای تبدیل ایران به هاب ترانزیت کریدور شرق - غرب با توجه به زیرساخت ها، امکانات و برنامه های آتی خبر داده بود.

ایران به دنبال ایجاد سیستم ریلی از طریق چابهار به سمت زاهدان و از زاهدان به سمت سرخس است و اگر این محور ریلی بین چابهار تا سرخس در آینده تکمیل شود، قطعاً مسیر کریدور شمال - جنوب از سمت شرق ایران کوتاهتر می‌شود و می‌تواند دولت چین را به سمت کشورهای آزاد جنوب و حوزه خلیج فارس متصل کند.

در صورت توسعه کریدور شرق به غرب ایران سالانه درآمدی معادل چندین میلیارد دلار کسب خواهد کرد، اما این در حالی است که کریدور شرق به غرب، با مشکلات زیرساختی مواجه است و برای تکمیل آن باید سرمایه‌گذاری گسترده انجام شود؛ علاوه بر موضوع سرمایه‌گذاری در این کریدور، باید توان جذب بار نیز برای آن وجود داشته باشد و عملیاتی سازی این مهم نیازمند برنامه میان مدت و بلندمدت نظیر قرارداد سرمایه‌گذاری ایران و چین به میزان ۴۰۰ میلیارد دلار است که در سند ۲۵ ساله همکاری دو کشور ذکر شده است و باید دید چین چه میزانی از آن را برای گسترش این دالان تجاری اختصاص می‌دهد.

از طریق کریدور شرق به غرب، کالاهای ترانزیتی کشورهای چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی از طریق ایران به حوزه های قفقاز، آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه منتقل می‌شود.

این کریدور با پوشش دادن ۶ مسیر مختلف حمل و نقل (ایران به کشورهای آسیای میانه، خاور دور، شرق آسیا و آسیای جنوب شرقی، اروپا و آفریقا)، اتصال اروپا و آفریقا به خاور دور از طریق دریای مدیترانه و گذر از ایران را امکان پذیر کرده است.

با طولانی شدن جنگ اوکراین بسیاری از مؤلفه‌های ژئوپلیتیک منطقه آسیای میانه و قفقاز نیز شروع به تغییر کرده است و تغییر در مسیر ترانزیت شرق به غرب یکی از مؤلفه‌هایی است که کشورهای همسایه به آن می‌اندیشند.

ایران با داشتن منابع عظیم نفت و گاز و قرار گرفتن در «هارتلند انرژی» (قلب انرژی جهان) موقعیت جغرافیایی خوبی برای مشارکت و بهره‌گرفتن از مزایای پروژه راه ابریشم نوین چین دارد؛ موقعیت ژئواستراتژیک ایران که در مرز دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته برای چین مهم است و این کشور خواهان مشارکت جدی ایران در این پروژه است.

چین برای تحقق راهبرد خود در غرب آسیا بدنبال تقویت روابط خود با ایران است. ذخایر نفت و گاز، نیروی انسانی، بازار پُرکشش داخلی، منابع کانی و غیرفلزی، بازارهای تحت نفوذ ایران در غرب آسیا و موقعیت ترانزیتی از جمله دلایل جذابیت ایران برای چین است.

برای تجارت چین و اروپا که مستلزم عبور از مسیرهای دریایی است، کشتی‌های چینی در اقیانوس آرام ناچار به عبور از «تنگه مالاکا» هستند که تحت سیطره آمریکا و متحدان آن است و در صورت بسته شدن این تنگه چین در تنگنا قرار می‌گیرد، بنابراین هدف چین دور زدن تنگه مالاکا است. چین قصد دارد از طریق زمینی محموله‌های خود را به آن سوی تنگه انتقال دهد که برای این هدف می‌تواند از بندری چون بندر گوادر یا بندر چابهار بهره‌گیرد، اما بندر چابهار به دلیل عمق بیش‌تر جذابیت بالاتری برای چین دارد.

بندر چابهار به عنوان نقطه کلیدی اتصال جنوب آسیا و آسیای مرکزی از یک سو و شرق و اروپا از سوی دیگر بوده که همین نکته، این بندر را به کانون توجه دو کشور هند و چین تبدیل کرده است. هند و چین به عنوان دو رقیب منطقه‌ای در مسیرهای ترانزیتی خود از ایران بهره‌می‌برند.

ایران بر سر چهار راه ترانزیتی جهان قرار دارد و استفاده از این ظرفیت نیازمند توجه مسوولان و ارتقای دانش در این حوزه است، اما در سال‌های اخیر بی‌توجهی به مقوله ترانزیت که یکی از نمادهای دقیق اقتصاد مقاومتی محسوب می‌شود، موجب شده تا برخی مسیرهای ترانزیتی از ایران حذف شود یا به دلیل عدم جذابیت‌های ترانزیتی، صاحبان کالا مسیرهای دیگری را برای حمل کالای خود انتخاب کنند؛ در حالی که «کوتاهی مسیر» و «دسترسی آسان» یکی از جذابیت‌های کریدورهای ترانزیتی ایران است.

پیش‌تر «مهدی کریمی‌تفرشی» رئیس کارگروه کسب و کارهای جاده ابریشم سازمان ملل اعلام کرده بود «تعرفه‌های غیر رقابتی» و «زمان طولانی حمل کالا» از جمله مشکلاتی است که در برخی از کریدورهای ترانزیتی ایران وجود دارد. افزون بر این، کماکان در محدود مسیرهای ترانزیتی امکان «رصد کالا» برای صاحبان کالا فراهم نیست و این برای کریدورهای ترانزیتی یک عدم‌مزیت جدی به حساب می‌آید.

افزون بر این، به دلیل ضعف زیرساخت‌های لجستیک و ترابری در ایران و کشورهای همسایه مانند ترکمنستان و ازبکستان سرعت حرکت قطارها در شمال ایران که محموله‌های ترانزیتی را به آسیای میانه ارسال می‌کنند، نیز بسیار پایین است.

توقف محصولات و مرسولات در گمرکات ایران به مدت ۱۰ تا ۴۰ روز نیز خود یکی از ضعف‌های عمده ترانزیتی در ایران است که حل آن مستلزم نگاه ملی و برداشتن گام‌هایی چون حذف قواعد زائد و تشریفات گمرکی و اداری و تسهیل فرآیند ترخیص کالا است تا به این ترتیب مسیرهای حمل و نقلی بین‌المللی ایران با جذابیت بیش‌تر و هزینه‌های کمتر قدرت رقابت با کشورهای دیگر به‌ویژه کشورهای همسایه داشته باشد.

روابط دوجانبه ایران و چین که همواره در مداری باثبات و رو به جلو قرار داشته است در پی سفر اخیر رئیسی به این کشور و هم چنین میانجی گری چین در مصالحه ایران و عربستان که رقبای منطقه ای به شمار می روند در حال حرکت به سمت تعمیق هر چه بیش تر در زمینه های گوناگون اقتصادی و سیاسی است.

هم چنین، اقدام دیپلماتیک متوازن چین در خصوص ایران و عربستان نشانه ای از اهمیت استراتژیک خلیج فارس برای پکن و تمایل شی جین پینگ در زمینه ایجاد تعادل در روابط خود با عربستان سعودی و ایران و نشانه علاقه افزون چینی ها به خاورمیانه است. از سوی دیگر چین بزرگترین شریک تجاری برای ایران بوده است که می تواند یک راه نجات اقتصادی را با گزینه هایی کم هزینه تر برای دولت فراهم کند.

در پایان ایران و چین به شدت مخالف هژمونی و یک جانبه گرایی غرب هستند و این همگرایی هنجاری به همکاری های عمیق تر اقتصادی منجر خواهد شد. هم چنین، عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای فرصت هایی را برای هماهنگی تهران و پکن در زمینه امنیت، جنایات فراملی و مبارزه با تروریسم فراهم می کند و به روابط دوجانبه وزن بیشتری می بخشد.

