

توافق ۲۵ ساله ایران و چین، چه سودی برای ما خواهد داشت؟



علیرضا بنی‌افسر
مدیر امور
بین‌الملل اتاق
تعاون ایران

اقتصاد رفتاری

شروع عملیاتی شدن توافق همکاری‌های راهبردی و جامع ۲۵ ساله ایران و چین خبری بود که روز جمعه ۲۴ دی ماه ۱۴۰۰، حسین امیرعبداللّه‌پان وزیر امور خارجه کشورمان در دیدار و گفت‌وگو با مقام‌های عالی‌رتبه چین در پکن به‌صورت رسمی اعلام کرد.

از زمان امضا شدن این سند توسط وزرای امور خارجه ایران و چین در فروردین‌ماه سال جاری، گمانه‌زنی‌های متفاوت پیرامون منافع این توافق بلندمدت، در رسانه‌های داخلی و خارجی منتشر شد. حال اینکه از نگاه کارشناسی، منافع این توافق به چه صورت است موضوعی است که در این یادداشت به آن پرداخته می‌شود، اما قبل از آن نگاهی کلی به ابعاد سند همکاری‌های ۲۵ ساله ایران و چین می‌اندازیم. سند همکاری‌های راهبردی و جامع ۲۵ ساله ایران و چین، در قالب یک توافق و برنامه کلی برای بازه زمانی بلندمدت (۲۵ ساله) تهیه و تنظیم شده است. در این سند طرفین بر یک نقشه راه واقع‌روایتی همه‌جانبه برای تحقق مشارکت جامع راهبردی و ارتقای عملی آن توافق کردند. این سند را باید برنامه‌ای سیاسی-راهبردی، اقتصادی و فرهنگی دانست که از نگاه دو طرف جنبه‌های مختلف روابط را در اقیانوس بلندمدت دنبال می‌کند. در برنامه همکاری جامع ایران و چین به سه محور سیاسی- نظامی- امنیتی، اقتصادی و فرهنگی پرداخته شده است که در ذیل نمای کلی از دومحور اقتصادی و فرهنگی ارائه می‌شود.

■ محورا اقتصادی در توافق ایران و چین

در بعد اقتصادی دو طرف اتفاق نظر دارند که ظرفیت‌های بالقوه برای همکاری‌ها فراتر از وضعیت کنونی است و از این‌رو همکاری‌های اقتصادی یکی از محورهای اصلی و عمده همکاری‌های بلندمدت دو کشور به شمار می‌آید. در این سند بر ظرفیت مکمل اقتصادی دو کشور بویژه پیوند دادن ایران به زنجیره تأمین ارزش محورا از طریق تکمیل زنجیره‌های مکمل فرآوری داخلی، تولید مشترک به منظور تأمین بازارهای داخلی دو کشور و کشورهای ثالث و در نهایت بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایران از جمله نیروی کار جوان و ماهر تأکید شده است.

از این‌رو همکاری در حوزه‌های نفت، صنعت و معدن و حوزه‌های مرتبط با انرژی (نیرو، انرژی‌های تجدیدپذیر و...) مبتنی بر دغدغه‌های توسعه ملی پایدار و زیست‌محیطی در سند حاضر مورد تأکید قرار گرفته است. همچنین به منظور بهره‌برداری حداکثری از مزایای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کشور، در سند حاضر بر مشارکت مؤثر ایران در ایده کمربند-راه طرف چینی تأکید شده است و از این‌رو همکاری‌های همه‌جانبه در قالب این ابتکار با اولویت همکاری در حوزه زیرساختی، ارتباطی (ریلی، جاده‌های بندری و هوایی)، مخابراتی، علمی-آزمایشی و سلامت مورد تأکید قرار گرفته است. در این سند به‌صورت ویژه به تسهیل فرایندهای مؤثر در همکاری‌های اقتصادی و تجاری به عنوان دغدغه بنگاه‌های اقتصادی، تجار و بخش خصوصی توجه شده است و از این‌رو تسهیل همکاری‌های مالی-بانکی، گمرکی، مقررات زدایی، اعطای تسهیلات منطبق با قوانین در مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی، تقویت همکاری و تجارت غیرنفتی با تمرکز بر دو حوزه کشاورزی و دانش‌بنیان مورد توجه قرار گرفته است.

■ محور فرهنگی در توافق ایران و چین

در بعد فرهنگی نیز با هدف افزایش شناخت متقابل بر ارتقای تبادلات مردهی (گردشگری)، رسانه‌ای، دانشگاهی، نهادهای مختلف غیردولتی فرهنگی، انجمن‌های دوستی و سازمان‌های مردم‌نهاد تأکید شده است. همچنین سرمایه‌گذاری و کمک به تکمیل زیرساخت‌های لازم برای ارتقای همکاری‌های فرهنگی از جمله در صنعت گردشگری در این برنامه مورد تأکید قرار گرفته است.

حال سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا این توافق بلندمدت میان ایران و چین، از منظر اقتصادی به نفع کشورمان ایران است یا خیر؟ آنچه مسلم است اینکه این توافق بلندمدت با رویکرد برد-برد تنظیم و توسط مقامات دو کشور به امضا رسیده است. کارشناسان نیز بر این باورند چنانچه قرارداد‌های ذیل این تفاهم به درستی منعقد و اجرا شود، این توافق می‌تواند منافع بسیاری را در حوزه انتقال تکنولوژی و تقویت زیرساخت‌های اقتصادی کشور به همراه داشته باشد. این موضوع از چند منظر قابل تبیین است:

اول آنکه، کشور چین قدرت دوم اقتصادی دنیاست و به زعم صندوق بین‌المللی پول در سال‌های آینده قدرتمندترین اقتصاد جهان خواهد شد لذا بسیاری از کشورهای به‌دنبال همکاری با این کشور آسیایی هستند. لذا در رقابت تجاری میان کشورها، برقراری روابط راهبردی و تجاری قوی‌تر با این کشور می‌تواند حائز اهمیت باشد.

دوم اینکه کشور چین، به دلیل جمعیت فراوان در کنار قدرت اقتصادی، از سوی تولیدکننده و تأمین‌کننده بسیاری از کالاها و خدمات صنعتی و از سوی دیگر از بزرگترین مصرف‌کنندگان انرژی و کالاها کشاورزی در جهان محسوب می‌شود. این در حالی است که کشورمان ایران نیز به‌شدت نیازمند واردات تکنولوژی‌های روز و تأمین زیرساخت‌های صنعتی است و از سوی دیگر به یک شریک تجاری بلندمدت در جهت تضمین صادرات نفت، گاز و پتروشیمی به آن بازار نیاز دارد و کشور چین، می‌تواند تأمین‌کننده هر دو این اهداف باشد. بنابراین، چنانچه تحت سند همکاری‌های ۲۵ ساله ایران و چین، قرارداد‌های تجاری و اقتصادی به صورت کارشناسی شده و با لحاظ رویکرد برد-برد تنظیم شوند، می‌توانند به خوبی نیازهای توسعه‌ای ما را در بخش‌های مختلف صنعتی، کشاورزی و خدماتی پاسخگو باشد. بنابراین از منظر کلی این توافق بلندمدت می‌تواند منافع قابل توجهی را برای کشورمان به ارمغان آورد.

البته باید توجه داشت که توسعه تجارت و روابط اقتصادی، پیش‌نیازهایی را نیز می‌طلبد که به شرط فراهم شدن آنها، این توسعه تجاری تسریع می‌گردد. از جمله این پیش‌نیازها که دولت‌های دو کشور با جدیت باید به آن بپردازند، حل چالش‌ها و ایجاد مکانیزم‌های کارا در حوزه‌های نقل و انتقالات مالی، بیمه و حمل و نقل میان دو کشور است. از طرفی، تنوع بخشی در شرکای راهبردی، تجاری و اقتصادی به منظور کاهش ریسک‌های بین‌الملل و ارتقای قدرت چانه‌زنی در مرادوات اقتصادی و تجاری با کشورهای جهان بخصوص قدرت‌های اقتصادی غرب و شرق، از جمله مسائلی است که عموم کشورهای جهان به عنوان راهبردی کلیدی دنبال می‌کنند و در این راستا می‌توان این مدل همکاری را در ارتباط با دیگر بلوک‌های اقتصادی در جهان همچون اتحادیه اروپا نیز دنبال نمود. علاوه بر این، دولت‌ها باید به نقش اثرگذار بخش‌های غیردولتی هر کشور در تأمین نیازها و حل چالش‌های اقتصادی و اجتماعی جوامع و استحکام روابط میان دو کشور توجه ویژه‌ای داشته باشند.

بنابراین، آنچه در پایان باید به آن اشاره داشت این است که از سوی دولت جمهوری اسلامی ایران، ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل بخش تعاونی و بخش خصوصی کشور نیز به خوبی در این توافق دیده شود و بتوان با نگاه توسعه‌گرایانه و حمایتی از بخش غیر دولتی هر دو کشور، با سرعت بیشتری به اهداف تشریح شده در این توافق دست پیدا کرد. در این راستا، پیشنهاد می‌شود در سلسله نشست‌های مشخص و اجرایی با تمامی دست‌اندرکاران دولتی و غیردولتی، جزئیات این توافق به تشریح مورد بررسی قرار گیرد تا همه بازیگران اقتصادی و اجتماعی کشور از جزئیات آن مطلع و نسبت به ایفای نقش خود در اجرایی نمودن هر چه بهتر این توافق اقدام کنند.

گزارش «ایران» از راه اندازی سومین مسیر کشتیرانی بین ایران و هند:

چابهار، هند را به آسیای میانه رساند

کارشناسان می‌گویند باره اندازی خطوط جدی کشتیرانی، تجارت خارجی ایران رونق خواهد گرفت

سهیلا یادگاری
خبرنگار

بود که حاکی از رشد ۳۰ درصدی در بخش کالاهای نفتی، رشد ۱۴ درصدی در بخش کالاهای غیرنفتی و رشد ۲۰ درصدی در بخش بخش کالاهای نفتی و غیرنفتی طی ۱۰ ماهه نخست سال جاری در قیاس با مدت مشابه سال گذشته است.

تخلیه و بارگیری صورت گرفته در بخش عملیات کانتینری از ابتدای سال ۱۴۰۰ تا پایان دی ماه سال جاری معادل یک میلیون و ۷۸۰ هزار و ۴۹۹ TEU بود که در قیاس با عملیات کانتینری یک میلیون و ۵۰۳ هزار و ۳۵۵ TEU طی ۱۰ ماهه نخست سال ۹۹، رشد ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد.

به این ترتیب بیشترین مبادله کالایی کشور از طریق بندر انجام می‌شود و سه بندر امام خمینی، بندر رجایی و بندر چابهار نقش اساسی در تجارت کشور دارند. زیرساخت‌های این بندر برای افزایش سرعت تخلیه و بارگیری کالا در حال توسعه است. در این میان چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور است که توسعه آن در سال‌های اخیر در دستور کار قرار گرفته است. بیشترین تردد خطوط کشتیرانی در این بندر به سمت هند است. با توجه به اینکه بندر چابهار در حال حاضر سومین بندر کشور در واردات کالاهای اساسی است، سومین خط کشتیرانی از این بندر به سمت هند راه‌اندازی شد. این مسیر جدید میان چابهار و بندر ناواشوا و کاندلا در هند به منظور انتقال کالا به افغانستان، کشورهای آسیای میانه و کشورهای عضو CIS راه‌اندازی شده است. این مسیر جدید، مسیر مستقیم کشتیرانی کانتینری میان چابهار دو بندر در غرب هند است. خطوط کشتیرانی ایران، حمل‌ونقل کانتینری میان دو کشور از طریق این مسیر را بین ۱۰ تا ۱۵ روز انجام می‌دهد. همچنین سازمان بندر دریانوردی برای حمایت از بازرگانانی که از این خطوط استفاده می‌کنند، مشوق‌های تعرفه‌ای لازم و تسهیلات بر عوارض و هزینه‌های حمل‌ونقل ارائه خواهد داد.

هند قبلاً خطوط کشتیرانی دیگری میان چابهار و بندر هندی بمبئی و موندرا در سال ۲۰۱۷ ایجاد کرده بود و در سال ۲۰۱۹، دومین مسیر کشتیرانی مستقیم افتتاح شد. این مسیر از بمبئی، موندرا، کاندلا و چابهار گذر کرده و در نهایت به بندرعباس در جنوب ایران می‌رسد. هند از این مسیرهای کشتیرانی برای انتقال کالا به افغانستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس و همچنین کشورهای آسیای میانه استفاده می‌کند. هند از طریق بندر چابهار، کالا به افغانستان و آسیای میانه ارسال می‌کند و افغانستان نیز می‌تواند از طریق دریا به هند متصل شود.

افزایش سرمایه‌گذاری در چابهار، برای افزایش انتقال بار از بندر چابهار، علاوه بر افزایش خطوط کشتیرانی، جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی به منظور تسریع روند توسعه چابهار، در زیرساخت‌های بندری نیز در حال انجام است. بهروز آقایی، مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در خصوص سرمایه‌گذاری در بخش‌های کالاهای نفتی و غیرنفتی در مدت مذکور معادل ۱۲۷ میلیون و ۶۳۱ هزار و ۹۶ تن

انجام می‌گیرد. میزان سرمایه‌گذاری در این بندر تاکنون ۱۳۰۰ هزار میلیارد تومان است که با جذب سرمایه جدید در مجموع میزان سرمایه‌گذاری در چابهار به بیش از ۴ هزار میلیارد تومان می‌رسد. آقایی افزود: تخلیه کالاهای اساسی از چابهار امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۸۰ درصدی دارد.

همچنین رشد صادرات کالاهای معدنی و ساختمانی ۶۳ درصد، کالاهای نفتی ۱۴ درصد، کالاهای غیرنفتی ۶۰ درصد است و در مجموع صادرات کالاهای نفتی و غیرنفتی از چابهار در ۱۰ ماهه ارسال نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۰ درصد رشد را نشان می‌دهد.

آقایی افزود: در مجموع امسال واردات کالا از بندر چابهار ۶۹ درصد و صادرات کالا نیز ۱۴۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد دارد. همچنین تعداد شناورها در این بندر امسال ۲۰ درصد رشد دارد.

■ انتقال بار جاده‌ای

یکی از مشکلات انتقال بار از چابهار این بود که بعد از تخلیه بار کشتی‌ها، به‌خاطر کمبود کامیون زمان ماندگاری بار در بندر زیاد بود، اما مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از افزایش تردد کامیون‌ها به چابهار خبر داد. آقایی گفت: تردد کامیون به بندر چابهار محدود بود اما اخیراً و در دو هفته گذشته در هفته ۹۰۰ کامیون به این بندر وارد شده و کالاهای اساسی را حمل کرده است. به گفته آقایی، صاحب بار و کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل اطمینان حاصل کرده‌اند که هر زمان در بندر چابهار، حضور داشته باشند بار برای حمل وجود دارد. درحال حاضر چابهار رتبه سوم در میان بندر کشور در حمل کالاهای اساسی را دارد.

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با بیان اینکه حدود یک میلیون تن کالای اساسی در بندر چابهار

تخلیه شده، اظهار داشت: ۱۰ درصد از کل واردات کالاهای اساسی کشور شامل گندم، ذرت دامی، برنج، جو و شکر از طریق بندر چابهار انجام شده است. تسهیل و تسریع در تخلیه و بارگیری ایمن کالا و ارسال به مقاصد مصرف از اولویت‌های بندر چابهار است.

توجه به اینکه بندر چابهار در انتقال بار از کشورهای شمال به سمت جنوب موقعیت ژئوپلیتیک دارد، کشورهای آسیای میانه و کشورهای عضو CIS تمایل پیدا کرده‌اند تا حمل کالای خود را از این مسیر انجام دهند. از طرف دیگر ایران در حال تکمیل خطوط ریلی و جاده‌ای برای اتصال به بندر است تا ترانزیت کالا از کشور افزایش یابد.

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به افزایش تمایل کشورها برای انتقال بار از ایران گفت: علاوه بر کشورها، شرکت‌های حمل‌ونقل خصوصی و بین‌المللی مسیر ترانزیتی ایران برای انتقال کالا از شمال به جنوب و بالعکس را مسیری کوتاه تر و با هزینه ای کمتر دیده‌اند.

آقایی افزود: در همین راستا در توافق با شرکت کشتیرانی، خط مستقیمی به‌صورت پایدار و در زمان ۱۰ تا ۱۵ روز در مسیر چابهار به هند فعالیت می‌کند. مزیت این خط این است که علاوه بر بار کانتینری خود، قابلیت حمل کانتینرهای دیگر را هم دارد.

آقایی گفت: همچنین در خط جدید کشتیرانی میان هند و ایران، هزینه کانتینر و رزرو ج ۲۰ درصد از خطوط دیگر ارزان تر است. خط کشتیرانی جدید ایران و هند در نخستین سفر خود ۲۵۰ کانتینر را در چابهار تخلیه کرده است و پیش‌بینی ما این است که این خط به‌خاطر مزیت‌هایی که دارد در آینده جذب بالای بار داشته باشد.

ایران همچنین پروژه‌ای برای نصب و راه‌اندازی تجهیزات مدرن بارگیری و



عکس علی‌اصغری

تخلیه بار از جمله جرثقیل‌های بندری متحرک در بندر شهید بهشتی در چابهار به هند داده است. نخستین نشست سه‌جانبه ایران- هند- ازبکستان در ماه گذشته برای توسعه مسیرهای ارتباطی با کشورهای آسیای میانه برگزار شد.

■ توافق با ازبکستان

تعرفه‌های بندری در بندر چابهار تخفیفات مناسبی برای صاحبان بار دارد. همین موضوع سبب افزایش انتقال بار این بندر شده است. مدیرکل بندر دریانوردی سیستان در این خصوص گفت: اخیراً توافقنامه‌ای با ازبکستان برای انتقال بار از این کشور به مقصد آفریقا و کشورهای جنوب شرقی امضا کرده‌ایم. همچنین تا سال گذشته بیشتر انتقال بار از مقصد و به مقصد افغانستان از چابهار انجام می‌گرفت که امیدواریم با ثبات سیاسی در افغانستان، حمل کالا از این کشور دوباره رونق بگیرد.

آقایی با اشاره به خط آهن چابهار به زاهدان گفت: مهم‌ترین مانع افزایش ترانزیت بار از چابهار، آماده نبودن خط ریلی این منطقه است. اطمینان داریم با بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار، ترانزیت کالا از مسیر ایران و از این منطقه متحول می‌شود.

جلیل اسلامی، سرپرست معاونت بندری و اقتصادی سازمان بندر و دریانوردی نیز با اشاره به توسعه بندر چابهار گفت: سازمان بندر تکالیف خود را در مورد توسعه بندر چابهار انجام داده و اکنون موقع همت خطوط کشتیرانی برای فعال ساختن ظرفیت‌های ایجاد شده است.

وی همچنین از آغاز به کار سرویس منظم حمل کانتینر بین بندر چابهار و بندر سواحل غربی هندوستان (کاندلا و ناواشوا) توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد تا سرویس منظم خطوط کشتیرانی خصوصی بین بندر چابهار و هند راه‌اندازی شود.

آمار بانک مرکزی از بازار مسکن شهر تهران نشان می‌دهد

شتاب رشد قیمت مسکن کند شد

زیربنای واحدهای مسکونی معامله شده در شهر تهران معادل ۳۲۹.۴ میلیون ریال بود که نسبت به ماه قبل و ماه مشابه سال قبل به ترتیب ۱.۱ و ۲.۳ درصد افزایش نشان می‌دهد.

همچنین در ماه مورد بررسی شاخص کرایه مسکن اجاری در شهر تهران و در کل منطقه شهری نسبت به ماه مشابه سال قبل به ترتیب معادل ۵.۷ و ۵.۴ درصد رشد نشان می‌دهد.

از میان مناطق ۲۲گانه شهر تهران، منطقه ۵ با سهم ۱۴.۸ درصدی از کل معاملات، بیشترین تعداد قرارداد‌های مبادیعه‌نامه ۲ را به خود اختصاص داده است، همچنین مناطق ۱۰ و ۴ به ترتیب با اختصاص سهم‌های ۸.۸ و ۸ درصدی در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

(درصد) به مراتب کمتر بوده و نشان دهنده کند شدن آهنگ رشد قیمت مسکن در سال جاری است. حجم معاملات مسکن بررسی توزیع تعداد واحدهای مسکونی معامله شده در شهر تهران به تفکیک عمر بنا در دی ماه سال ۱۴۰۰ حاکی از آن است که از مجموع ۹ هزار و ۸۱۶ واحد مسکونی معامله شده، واحدهای تا پنج سال ساخت با سهم ۳۳.۶ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند. سهم مذکور در مقایسه با دی ماه سال قبل حدود ۵.۴ درصد کاهش یافته و در مقابل به سهم واحدهای با قدمت بالا در سایر گروه‌ها شامل ۶ تا ۱۰، ۱۱ تا ۱۵، ۱۶ تا ۲۰ و «بیش از ۲۰» سال ساخت افزوده شده است. در این ماه متوسط قیمت فروش یک متر مربع

براساس آمار بانک مرکزی از اطلاعات مربوط به بازار مسکن شهر تهران در دی ماه، متوسط قیمت خرید و فروش یک متر مربع زیربنای واحد مسکونی معامله شده در طریق بنگاه‌های معاملات ملکی شهر تهران ۲۲ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان بود که نسبت به ماه قبل ۱.۱ درصد افزایش نشان می‌دهد. این گزارش نشان می‌دهد تعداد آپارتمان‌های مسکونی معامله شده در شهر تهران در دی ماه سال ۱۴۰۰ به ۹.۸ هزار واحد مسکونی رسید که نسبت به ماه قبل و ماه مشابه سال قبل به ترتیب معادل ۰.۵ و ۱۷۹.۳ درصد افزایش نشان می‌دهد. همچنین این رقم نسبت به ماه مشابه سال قبل معادل ۲۰.۳ درصد افزایش داشته که در مقایسه با رشد نقطه به نقطه دی ماه سال ۱۳۹۹ (معادل ۹۸.۳

