

فرصت تامین کالای اساسی ایران از طریق کریدور زمینی چین و روسیه^۱

حرکت به سمت تحقق تراز تجاری با کشورهای مختلف در سال‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته است؛ اما همچنان ایران در چین با مازاد و در امارات با کسری تجاری جدی مواجه است. این کسری عمدتاً به دلیل واردات کالای اساسی از مسیرهای غربی و وابستگی به نظام پرداخت تراستی امارات شکل گرفته است که در شرایط بحران، می‌تواند به یک تهدید امنیتی-اقتصادی بسیار مهم تبدیل شود. در طرف مقابل، ظرفیت مازاد تراز تجاری با چین این فرصت را فراهم می‌آورد که بتوان بخشی از این کسری را جبران و از درآمدهای نفتی نزد چین با استفاده از روش‌های مختلف، برای تأمین پایدار کالای اساسی مورد نیاز کشور استفاده کرد.^۲ یکی از مسیرهای جدید که ظرفیت بهره‌برداری دارد، پروژه مشترک چین و روسیه با عنوان کریدور زمینی غلات (NLGC) است که می‌تواند به شاخه شرقی کریدور شمال-جنوب نیز متصل شود.

بیان مسأله

بیش از ۷۵ درصد محصولات اساسی کشاورزی مورد نیاز کشور با عاملیت کشورهای همسو با تحریم (به عنوان تأمین‌کننده کالا یا محل تسویه ارز) وارد می‌شود. کاهش این وابستگی با استفاده از ظرفیت دیگر کشورها همچون چین و روسیه، تاکنون با چالش‌هایی مواجه بوده است. نخست آنکه چین بعنوان بزرگترین شریک تجاری ایران، خود صادرکننده کالای اساسی نیست و استفاده از ظرفیت آن هرچند امکانپذیر است، اما تدابیر متفاوتی نیاز دارد. چالش دوم کمبود منابع ارزی ایران در روسیه بعنوان یکی از بزرگترین مبادی تأمین کالای اساسی جهان است.

از طرف دیگر، کریدور شمال-جنوب که به عنوان یک مسیر مهم برای تقویت تجارت ایران با روسیه و آسیای مرکزی مطرح می‌شود، سالها با چالش عملیاتی مواجه بوده است. تمرکز اصلی ایران و روسیه عمدتاً بر شاخه غربی این کریدور است؛ شاخه‌ای که از خاک جمهوری آذربایجان عبور می‌کند و به بندر آستراخان و ماخاچ‌قلعه در روسیه نیز متصل است. اگرچه این مسیر به دلیل نزدیکی به مراکز تولید غلات در جنوب غرب روسیه جذابیت زیادی دارد، اما چند مانع اساسی دارد: نخست، حضور گسترده اطلاعاتی و نظامی رژیم صهیونیستی در جمهوری آذربایجان که می‌تواند در شرایط بحرانی تهدیدات امنیتی برای مسیر ایجاد کند؛ در نتیجه، وابستگی بیش از حد به این مسیر می‌تواند واردات کالای اساسی ایران را در شرایط بحرانی آسیب‌پذیر کند و به ابزاری برای اعمال فشار سیاسی و اقتصادی تبدیل شود. دوم، مشکلات فنی و اجرایی همچون عمق کم بندر آستراخان و نبود اتصال در راه‌آهن رشت-آستارا که حتی با وجود پیگیری چند ساله، هنوز عملیاتی نشده و عملاً بهره‌مندی کشور از اوراسیا در تأمین کالای اساسی را کند کرده است.

تحلیل

شاخه شرقی کریدور شمال-جنوب ظرفیت‌هایی دارد که کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این شاخه پس از آنکه از مسیر ترکمنستان و قزاقستان به سبیری جنوبی در روسیه می‌رسد، در انتهای خود، به «ابتکار یک کمربند یک راه چین (BRI)» نیز متصل می‌شود. از مهم‌ترین پروژه‌های مشترک چین و روسیه ذیل این ابتکار، «کریدور زمینی غلات (NLGC)» است که از سال ۲۰۱۶ با حمایت رهبران چین و روسیه آغاز و از سال ۲۰۲۰ وارد فاز اجرایی شده است.

^۱ تهیه شده توسط مهدی فامیل محمدی کارشناس گروه کشاورزی اندیشکده اقتصاد مقاومتی؛ مرداد ماه ۱۴۰۴ (دارای منابع و تحقیقات پشتیبان)

^۲ وابستگی به تحریم کنندگان در واردات کالای اساسی، گزارش تک برگ، اندیشکده اقتصاد مقاومتی، مرداد ۱۴۰۳

^۳ اصلاح الگوی واردات غذای اساسی؛ ۱- تسویه ارزی از مسیر چین، گزارش سیاستی، اندیشکده اقتصاد مقاومتی، بهمن ۱۴۰۲



بر اساس هدفگذاری این پروژه، تولیدکنندگان روسی در منطقه سبیری جنوبی ۳۲ میلیون هکتار اراضی مستعد کشاورزی را تا سال ۲۰۳۲ زیر کشت خواهند برد و محصولات تولیدی با سازکار کشاورزی قراردادی به بازار چین و سایر کشورهای متقاضی صادر می‌شود. همچنین از سال ۲۰۲۳ گروه NLGC با هدف گسترش بازار به سمت ایران، ازبکستان و ترکمنستان اقدامات مشخصی (از جمله ایجاد هاب غلات در تاتارستان) را در دستور کار قرار داده است.

پروژه NLGC به منظور تنوع‌بخشی به مبادی واردات، با مشارکت و سرمایه‌گذاری مستقیم شرکت‌های دولتی چین اجرا می‌شود و از نتایج قابل توجه این پروژه، جهش ۱۰۰ درصدی واردات غلات چین از روسیه در سال اول عملیات بوده است. ویژگی مهم این پروژه انجام مبادلات مالی آن با ارزهای ملی یعنی یوان و روبل است که فرصت مهمی برای ایران ایجاد می‌کند تا بتواند از مازاد درآمد نفتی خود نزد چین، برای انعقاد قراردادهای بلندمدت واردات کالاهای اساسی از روسیه استفاده و این واردات را مستقیماً با یوان تسویه کند. به این ترتیب، ضمن کاهش وابستگی به امارات، زمینه برای ایجاد شبکه رسمی پرداخت با ارزهای جایگزین نیز فراهم می‌شود. مزیت دیگر شاخه شرقی کریدور شمال-جنوب، دسترسی به بندر آکتائو در قزاقستان است. این بندر با عمق آب‌خور حداقل ۶ متر نسبت به بندر روسی آستراخان (با عمق حدود ۳٫۶ متر) برتری دارد و محدودیت‌هایی مثل یخ‌زدگی زمستانی و لایروبی مکرر دهانه رود ولگا را نیز ندارد.

پیشنهادهای

به منظور استفاده از این ظرفیت، ضروری است اقدامات زیر در دستور کار قرار گیرد:

۱. انعقاد قرارداد بلندمدت واردات کالاهای اساسی با گروه NLGC به صورت تهاتر با نفت؛ این اقدام هم تأمین پایدار امنیت غذایی کشور را تضمین می‌کند و هم مازاد تراز تجاری با چین را کاهش می‌دهد.
۲. فعال‌سازی شاخه شرقی کریدور شمال-جنوب به عنوان مسیر حمل زمینی کالاها از مرکز روسیه به ایران از طریق سرخس، اینچه‌برون یا بندر آکتائو و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی آن در صورت لزوم؛ این اقدام ریسک‌های سیاسی و امنیتی شاخه غربی را کاهش می‌دهد.
۳. استفاده از نظام پرداخت رسمی با تسویه یوآنی برای واردات از این مسیر و کاهش نقش واسطه‌گری امارات در واردات کالای اساسی؛ این اقدام می‌تواند بخشی از وابستگی ارزی ایران به نظامات غربی را کاهش دهد.
۴. اولویت دهی به تخصیص ارز برای واردات از این کریدور به منظور تسهیل اجرا در کوتاه‌مدت.

^۱ پیش از سال ۲۰۲۲، حجم صادرات غلات روسیه به چین حدود ۱٫۵ میلیون تن بود که از سال ۲۰۲۳ و با آغاز پروژه به ۳٫۵ میلیون تن افزایش یافت. در چارچوب این پروژه، هدف‌گذاری برای تأمین نیاز داخلی چین سالانه ۱۱ میلیون تن و مازاد تولید نیز برای صادرات پیش‌بینی شده است.