

ولادیمیر پارامانوف^۱

رشد اقتصادی فزاینده چین در هنگام تغییر قرن و راهی که با موفقیت برای سازگاری با روند جهانی شدن طی کرد، یکی از بارزترین وقایع دوران نو است. نظر به اینکه در دهه ۱۹۹۰، از جهانی شدن با عنوان «آمریکایی شدن» یاد می‌شد، اکنون تحت عنوان گسترده‌تر «چینی شدن» از آن یاد می‌شود. هم‌اکنون اقتصاد چین نیمی از اقتصاد کل آسیا را دربر می‌گیرد و ورود چین به سازمان تجارت جهانی (WTO) در سال ۲۰۰۱، موقعیت این کشور را در سطح جهانی و منطقه‌ای، استحکام بخشید. کارشناسان چینی تخمین می‌زنند که اگر این روند ادامه پیدا کند، اقتصاد چین تا سال ۲۰۱۵ از اقتصاد آمریکا نیز گسترده‌تر و گسترده‌ترین و بزرگترین اقتصاد جهان خواهد بود. اما آیا رشد سریع اقتصادی چین متعلق به مناطق و کشورهای جهان خواهد بود؟ آیا این چالش‌ها و یا فرصتهایی دربر خواهد داشت؟ و نتیجه تقسیم این چالش‌ها و یا فرصتها چه خواهد بود؟ این پرسشها به‌ویژه برای نواحی و کشورهای هم‌مرز چین از اهمیت بخصوصی برخوردارند.

مطالعه موقعیت کنونی و چشم‌اندازهای اصلی توسعه روابط اقتصادی میان

چین و کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان، تاجیکستان و ازبکستان)^(۱) ایجاب می‌نماید تا ابتدا اقتصاد سه جمهوری (قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان) که دارای مرز مشترک به طول بیش از دو هزار و هشتصد کیلومتر، با چین هستند^(۲) مورد کنکاش قرار گیرند. برای قرن‌ها یک روند فشرده از همکاری فرهنگی، علمی و اقتصادی میان مردم چین و آسیای مرکزی وجود داشته است. در دوران شکوفایی جاده ابریشم (تا اواسط هزاره دوم پس از میلاد) کشورهای آسیای مرکزی نقش واسط حمل و نقل را میان چین و اروپا برعهده داشتند. آنها از اعتبار مراکز صنعتی، مالی و تجاری متمدن برخوردار بودند. برای مدتی طولانی، چین منبع مهم

۱. دکتر Vladimir Paramonov محقق مستقل مسایل آسیای مرکزی در ازبکستان می‌باشد. این مقاله توسط خانم سعیده موسوی از انگلیسی به فارسی ترجمه شده است.

دانش علمی و تکنولوژی برای آسیای مرکزی، بود. در هر حال، توسعه سریع حمل و نقل دریایی در زمان اکتشافات بزرگ جغرافیایی (قرن شانزدهم میلادی) منجر به تغییر جهت تجارت جهانی از مسیرهای محصور در خشکی (که اصلی ترین آنها جاده بزرگ ابریشم بود) به مسیرهای دریایی شد. هزینه پایین حمل و نقل دریایی منجر به انزوای اقتصادی و جغرافیایی آسیای مرکزی و نواحی درون قاره‌ای از چین جدید شد، که این تا اواسط قرن نوزدهم به طول انجامید. در طول نیمه دوم قرن نوزدهم، هنگامی که آسیای مرکزی به بخشی از امپراتوری روسیه تبدیل شد، پیوندهای اقتصادی عمده‌تاً با روسیه بود و پیوندهایش با چین ضعیف‌تر شد. در شوروی سابق، هنگامی که ناحیه آسیای مرکزی به بخشی از اتحاد جماهیر شوروی تبدیل شد، روابطش با چین در تمام زمینه‌ها، محدود شد. هنگامی که کشورهای آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۱ استقلال خود را بدست آوردند، ابتدا بیشتر فرصت‌های بزرگ برای مزیت‌های دوجانبه همکاری اقتصادی با چین به نظر می‌رسید، و این از لحاظ منطقی این طور فرض می‌شد که درست مانند روزگار جاده بزرگ ابریشم، تجارت به موتوری برای رشد سریع اقتصادی و رونق اوراسیای داخلی، خواهد شد. اما آیا واقعیت این است؟ از نقطه نظر ما در نهایت، این دور از حقیقت است. اگرچه فروپاشی جماهیر شوروی موجب رشد بنیادین در میزان بازرگانی شده است اما این به صورت خودکار مزایای دوجانبه به شکل پیوندهای اقتصادی و تجاری بین کشورهای آسیای مرکزی و چین ایجاد نمی‌کند.

وضعیت کنونی روابط تجاری و اقتصادی^(۳)

هم‌اکنون چین جایگاه شدیداً پایینی در تجارت خارجی با کشورهای آسیای مرکزی اشغال کرده است. چین بیش از ۹ درصد از تجارت خارجی آنها را دربر نمی‌گیرد و خود کشورهای آسیای مرکزی اهمیت بسزایی برای تجارت خارجی چین ندارند. سهم کلی آنها در کل میزان تجارت خارجی چین بیش از ۰/۴٪ نیست. (جدول ۱)

جدول ۱ - تجارت بین چین و جمهوری‌های آسیای مرکزی در سال ۲۰۰۳^(۴)

سهم هر کشور در تجارت خارجی چین (درصد)			سهم چین در تجارت خارجی هر کشور (درصد)			کالاهای دادوستد شده میان چین و آسیای مرکزی در ۲۰۰۳ (میلیون دلار)			کشور
اطلاعات (از چین)	اطلاعات (از IMF)	اطلاعات (رسمی)	اطلاعات (از چین)	اطلاعات (از IMF)	اطلاعات (رسمی)	اطلاعات (از چین)	اطلاعات (از IMF)	اطلاعات (رسمی)	
۰/۴۰۱	۰/۲۶۵	۰/۳۴۷	۱۵/۷	۱۰/۴	۱۳/۶	۳۳۰۰	۲۱۷۹	۲۸۵۷	قزاقستان
۰/۰۴۲	۰/۰۲۶	۰/۰۲۶	۵/۱	۳/۲	۳/۲	۳۴۶	۲۱۶	۲۱۶	ازبکستان
۰/۰۱۲	۰/۰۱۴	۰/۰۱۵	۱/۸	۲/۰	۲/۱	۹۹	۱۱۵	۱۲۲	ترکمنستان
۰/۰۳۸	۰/۰۱۲	۰/۰۱۲	۲۷/۱	۸/۳	۸/۳	۳۱۷	۹۶	۹۶	قرقیزستان
۰/۰۰۴۶	۰/۰۰۱۱	۰/۰۰۱۸	۲/۰	۰/۵	۰/۸	۳۸	۱۰	۱۵	تاجیکستان
۰/۴۹۸	۰/۳۱۸	۰/۴۰۲	۱۱/۱	۷/۲	۸/۹	۴۱۰۰	۲۶۱۶	۳۳۰۵	کل

همانطور که جدول ۱ نشان می‌دهد، آمارها می‌توانند متفاوت باشند و به منبع آنها بستگی دارند. به ویژه، برآوردهای چینی‌ها از میزان تجارت، با داده‌های کشورهای آسیای مرکزی و IMF نسبتاً متفاوت است. با چشم‌پوشی از تفاوت‌های قابل توجه، بطور کلی این آمارها نشانگر جهات اصلی روابط اقتصادی و تجاری میان چین و کشورهای آسیای مرکزی است. با توجه به دیدگاه مطرح در این گزارش، «شرایط خاص آسیای مرکزی»، محاسبات آماری اساساً بر مبنای منابع دولتی خود کشورهای آسیای مرکزی و داده‌های مؤسسات مهم بین‌المللی خواهد بود. دلایل وجود تفاوت‌ها در داده‌های آماری ذکر شده در صورت وجود، برای هر یک از کشورهای آسیای مرکزی بطور انفرادی مشخص خواهند شد.

چین و قزاقستان

حجم مبادلات بازرگانی میان چین و قزاقستان از زمان شوروی سابق روبه افزایش بوده است. پیوندهای تجاری و اقتصادی به ویژه از سال ۱۹۹۹ به سرعت رشد کرده است. به عنوان مثال، در حالی که مبادلات تجاری دوطرفه از سال ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۹ دارای رشدی با شاخص ۱/۵ بوده است، این رشد از سال ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۳ شاخصی برابر ۵ داشته است. (جدول ۲)

جدول ۲ - بازرگانی میان قزاقستان و چین^(۵)

حجم مبادلات تجاری (میلیون دلار)

۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	۱۹۹۹	۱۹۹۸	۱۹۹۷	۱۹۹۶	۱۹۹۵	۱۹۹۴	۱۹۹۳	۱۹۹۲
۲۸۵۶	۲۴۷۸	۱۲۵۳	۸۲۵	۵۵۶	۴۳۲	۴۸۹	۴۹۵	۳۹۲	۲۱۹	۴۲۸	۳۷۳

در سال ۲۰۰۳، حجم مبادلات بازرگانی میان چین و قزاقستان ۲/۸۵۶ میلیارد دلار بود، یعنی رشدی برابر ۱۳٪ نسبت به سال قبل (تقریباً ۱۳/۶٪ از حجم بازرگانی قزاقستان و ۰/۳۵٪ تجارت چین). میزان صادرات قزاقستان به چین ۱/۳۱ میلیارد دلار بود (۱۰/۳٪ از صادرات قزاقستان و ۰/۳۳٪ از واردات چین)، در حالی که صادرات چین به قزاقستان در حدود ۱/۵۴۶ میلیارد دلار (۱۸/۴٪ از واردات قزاقستان و ۰/۳۵٪ از صادرات چین) بود. بیش از ۸۰٪ از صادرات قزاقستان به چین مربوط به مواد خام (۵۷٪ منابع انرژی و ۲۴٪ فلزات آهنی و غیرآهنی) بود. دامنه کالاهای صادر شده از چین، تولیدات فلزی و موتوری (تقریباً ۶۹٪)، مواد غذایی (تقریباً ۹٪) و سایر کالاها را شامل می شود. (جدول ۳)

جدول ۳ - ساختار بازرگانی و تجاری میان چین و قزاقستان^(۶)

صادرات از چین به قزاقستان		صادرات از قزاقستان به چین		EX - IM
رقم	میلیون دلار	سهم، %	میلیون دلار	سهم، %
تولیدات شیمیایی	۶۸/۱	۵/۲	-	-
فلزات غیر آهنی	۸۵/۱	۶/۵	-	-
فلزات آهنی	۲۲۹/۳	۱۷/۵	-	-
منابع انرژی	۷۵۸/۴	۵۷/۹	-	-
ماشین آلات و تجهیزات	-	-	۱۰۷۱/۲	۶۸/۸
مواد غذایی	-	-	۱۴۱/۱	۸/۹
سایر موارد	۱۶۸/۹	۱۲/۹	۳۳۴/۱	۲۲/۳
کل	۱۳۰۹/۸	۱۰۰	۱۵۴۶/۴	۱۰۰

آمارهای رسمی قزاقستان عموماً آفت پیدا می‌کنند تا جایی که در حدی قرار می‌گیرد که به آن در اصطلاح، تجارت چمدانی می‌گویند. کمیته مشتریان فراق تخمین می‌زند که تجارت چمدانی چین - قزاق، در تقریباً ۲ تا ۳/۵ میلیارد دلار، قابل مقایسه با همان مقدار در مقیاس بازرگانی رسمی دوجانبه است.^(۷) این بدین معناست که به میزان زیادی تفاوتها در اعداد و ارقام سازمانهای بین‌المللی و مؤسسات آماری ناشی از حجم واقعی تجارت چین - قزاقستان است. به عنوان مثال، آمارهای چین، حجم مبادلات و تجارت دوجانبه در سال ۲۰۰۳ را تقریباً ۳/۳ میلیارد دلار قرار داده است که این در حدود ۱۶ درصد بیشتر از داده‌های مشخص شده در آمارهای قزاقها است و نزدیک به ۵۰ درصد بیش از میزان مشخص شده در IMF است.

چین و قرقیزستان

حجم سالانه تجارت بین چین و قرقیزستان در دوره شوروی سابق با نوسانهای نامنظمی مشخص می‌شود. حجم تجارت دوجانبه بین سالهای ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۳ به میزان بیش از دو برابر رشد کرد، اما هنوز در درجه پایینی قرار داشت. (جدول ۴)

جدول ۴ - بازرگانی میان قرقیزستان و چین^(۸)

حجم مبادلات تجاری (میلیون دلار)

۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	۱۹۹۹	۱۹۹۸	۱۹۹۷	۱۹۹۶	۱۹۹۵	۱۹۹۴	۱۹۹۳	۱۹۹۲
۴۴	۷۲	۶۶	۳۰	۴۳	۶۴	۶۰	۶۲	۸۰	۷۱	۹۷	۹۶

در سال ۲۰۰۳، مبادلات بازرگانی میان چین و قرقیزستان در حدود ۹۶ میلیون دلار برآورد شد که تقریباً مشابه سال گذشته بود (۷/۳ درصد از تجارت قرقیزستان و ۱٪ از حجم بازرگانی چین). حجم صادرات چین به قرقیزستان بیست و سه میلیون دلار بود (تقریباً ۴ درصد از صادرات قرقیزستان و ۰/۰۵ درصد از واردات چین)، در حالی که صادرات چین به قرقیزستان هفتاد و دو میلیون دلار بود (تقریباً ۱۰ درصد از کل واردات قرقیزستان و ۱٪ از صادرات چین). صادرات قرقیزستان به چین شامل مواد خام برای نساجی (عمدتاً پشم و پشم - در حدود ۲۳ درصد)، و ضایعات فلزات آهنی و غیر آهنی (تقریباً ۶۰ درصد) بود. دامنه صادرات از چین شامل ماشین آلات و دستگاهها (تقریباً یازده درصد)، مواد غذایی و سایر کالاهای مصرفی (تقریباً ۶۵ درصد). (جدول ۵)

جدول ۵ - ساختار بازرگانی و تجاری میان چین و قرقیزستان^(۹)

صادرات از چین به قرقیزستان		صادرات از قرقیزستان به چین		EX - IM
رقم	میلیون دلار	سهم، %	میلیون دلار	سهم، %
تولیدات شیمیایی	۴/۷	۱۰/۴	۲/۴	۶/۵
ضایعات فلزات غیر آهنی	-	۲۳/۲	۷/۶	-
ضایعات فلزات آهنی	-	۲۷/۶	۶/۴	-
منابع انرژی	۵/۷	-	-	۷/۹
ماشین آلات و تجهیزات	۷/۹	-	-	۱۰/۹
چرم خام و پشم	-	۲۲/۹	۵/۳	-
مواد مصرفی و مواد غذایی	۴۷/۷	-	-	۶۵/۴
سایر موارد	۶/۸	۶/۹	۱/۶	۹/۳
کل	۷۲/۸	۱۰۰	۲۳/۳	۱۰۰

همانند وضعیتی که در مورد قزاقستان بود، آمارهای قرقیزستان عموماً کاهش می‌یابد تا در سطح تجارت چمدانی با چین قرار می‌گیرد. تصور می‌شود که این ممکن است در حدود صدها میلیون دلار باشد، که عمدتاً بیانگر تفاوتها و اختلافهای اساسی میان منابع متفاوت داده‌های آماری می‌باشد. برآوردهای چین برای سال ۲۰۰۳، به عنوان مثال، حجم تجارت دوجانبه را در حدود ۳۱۷ میلیون دلار قرار می‌دهد که این چهار بار بیش از ارقام اعلام شده در سایر منابع است.

چین و ازبکستان

حجم مبادلات بازرگانی میان چین و ازبکستان در دهه ۱۹۹۰ پایین بود. در طول سالهای ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۶ رشدی مشاهده شد، در حالی که کاهشی نیز در طول سالهای ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۰ وجود داشت. از سال ۲۰۰۱، بازرگانی میان چین و ازبکستان مجدداً افزایش یافته است. (جدول ۶)

جدول ۶ - بازرگانی میان ازبکستان و چین^(۱۰)

حجم مبادلات تجاری (میلیون دلار)

۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	۱۹۹۹	۱۹۹۸	۱۹۹۷	۱۹۹۶	۱۹۹۵	۱۹۹۴	۱۹۹۳	۱۹۹۲
۲۱۶	۱۳۲	۱۰۷	۸۴	۸۰	۷۲	۱۲۷	۱۳۶	۶۴	۷۵	۱۲	۵

در سال ۲۰۰۳، بازرگانی میان چین و ازبکستان ۲۱۶ میلیون دلار، بیش از ۶۰ درصد در مقایسه با سال گذشته رشد کرد. (تقریباً ۳/۲ درصد از تجارت ازبکها و ۳٪ از تجارت چینی‌ها). حجم صادرات ازبکستان به چین ۵۲ میلیون دلار برآورد شد (۱/۴ درصد از صادرات ازبکستان - ۱٪ از واردات چین)، در حالی که صادرات چین به ازبکستان ۱۶۴ میلیون دلار بود (۵/۵ درصد از واردات ازبکستان و ۴٪ از صادرات چین). صادرات ازبکستان به چین شامل خدمات (۴۸ درصد)، ماشین آلات و دستگاهها (۱۹ درصد)، مواد غذایی (۴/۶ درصد) و فلزات غیرآهنی (۱/۵ درصد). دامنه صادرات از چین عمدتاً شامل تولیدات موتوری (تقریباً ۴۸ درصد)، تولیدات شیمیایی (تقریباً ۱۹ درصد) و مواد غذایی (تقریباً ۹ درصد) بود. (جدول ۷)

جدول ۷ - ساختار بازرگانی و تجاری میان چین و ازبکستان^(۱۱)

صادرات از چین به ازبکستان		صادرات از ازبکستان به چین		EX - IM
میلیون دلار	سهم، %	میلیون دلار	سهم، %	رقم
-	-	۲/۱	۴/۰	کتان
۱۸/۷	۳۰/۷	۰/۳	۰/۶	تولیدات شیمیایی
-	-	۰/۶	۱/۱۲	فلزات غیر آهنی
۱/۴	۲/۳	-	-	فلزات آهنی
-	-	۲/۱	۴/۰	منابع انرژی
۴۷/۷	۷۸/۴	۹/۹	۱۹/۰	ماشین‌آلات و تجهیزات
۸/۹	۱۴/۶	۲/۴	۴/۶	مواد غذایی
۸/۶	۱۴/۱	۲۵/۴	۴۸/۲	خدمات
۱۴/۷	۲۴/۱	۹/۶	۱۸/۴	سایر موارد
۱۰۰	۱۶۴/۲	۵۲/۴	۱۰۰	کل

همانند سایر کشورهای آسیای مرکزی، واضح است که تجارت چین - ازبک نیز دارای حجم قطعی از تجارت چمدانی (اگرچه ناچیز) است، که آمارهای رسمی را اگرچه اندک با نقصان یا مشکل برای تطابق با یکدیگر روبرو می‌سازد. از این رو، مانند آن است که حجم واقعی مبادلات بازرگانی دوطرفه چیزی بیش از اینها باشد. این در نهایت چیزی است که آمارهای چینی بیان می‌کند. به عنوان مثال، آنها تخمین می‌زنند که در سال ۲۰۰۳، تجارت میان چین و ازبکستان به میزان سیصد و چهل و شش میلیون دلار بوده است، که این فراتر از شاخص تقریبی ۱/۶ است که آمارهای ارائه شده ازبکستان و IMF بیان می‌کنند.

چین و ترکمنستان

پیوندهای تجاری و اقتصادی میان چین و ترکمنستان در دوره شوروی سابق برای رشد بسیار کند بوده است. با این وجود، روند منظم و شتابداری هم اکنون مشاهده می شود. (جدول ۸)

جدول ۸ - بازرگانی میان ترکمنستان و چین^(۱۲)

حجم مبادلات تجاری (میلیون دلار)

۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	۱۹۹۹	۱۹۹۸	۱۹۹۷
۱۲۲	۹۱	۴۷	۳۷	۲۹	۲۴	۱۹
(۱۱۵)	(۱۰۹)	(۶۵)	(۲۴)	(۱۹)	(۱۴)	(۲۸)

بین سالهای ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۶ هیچ داده‌ای ثبت شده است. با توجه به ارقام سال ۲۰۰۳، تجارت میان ترکمنستان و چین، در ۱۲۲ میلیون دلار، رشدی معادل ۱۰ درصد رانسبت به سال گذشته نشان می دهد. (تقریباً ۲/۱ درصد از تجارت ترکمنستان و ۱٪ درصد از تجارت چین). حجم صادرات ترکمنستان به چین بیش از نوزده میلیون دلار نبوده است (۰/۶ درصد از کل صادرات ترکمنستان، ۰/۰۴ درصد از واردات چین)، و واردات از چین برابر صدوسه میلیون دلار بود (۴/۲ درصد از کل واردات ترکمنستان و تقریباً ۲٪ از صادرات چین). صادرات از ترکمنستان به چین، صادرات از ترکمنستان به چین عمدتاً شامل منابع انرژی (تقریباً ۸۳ درصد) و کتان و سایر مواد خام برای صنعت نساجی (تقریباً ۵ درصد) بوده است. دامنه صادرات از چین عمدتاً شامل تولیدات فلزی و موتوری بوده است (تقریباً ۶۰ درصد). (جدول ۹)

جدول ۹ - ساختار بازرگانی و تجاری میان چین و ترکمنستان (۱۳)

صادرات از چین به ترکمنستان		صادرات از ترکمنستان به چین		EX - IM
رقم	میلیون دلار	سهم، %	میلیون دلار	سهم، %
کتان	۰/۶	۳/۱	-	-
انواع مواد خام یا منسوجات	۰/۴	۲/۲	-	-
منابع انرژی	۱۶/۱	۸۳/۱	-	-
ماشین آلات و تجهیزات	-	-	۶۲/۱	۶۰/۰
مواد غذایی	-	-	۱۵/۵	۱۵/۰
سایر موارد	۲/۲	۱۱/۶	۲۵/۸	۲۵/۰
کل	۱۹/۳	۱۰۰	۱۰۳/۴	۱۰۰

داده‌های متعلق به آمارهای ترکمنستان و IMF به یکدیگر نزدیکند، در حالی که آمارهای چین پایین‌تر هستند. مطابق با داده‌های چین، تجارت و بازرگانی دوجانبه در سال ۲۰۰۳ نودونه میلیون دلار بوده که این تقریباً پانزده تا بیست درصد کمتر از آمارهای ترکمنستان یا آنچه متعلق به IMF است، می‌باشد. میزان تجارت رفت و برگشت در روابط تجاری چین ترکمنستان ظاهراً پایین است و برای مؤسسات و سازمانهای آماری چین محاسبه آن دشوار است. تجارت چمدانی ترکمنها در مقیاس بیشتر و بزرگتری به سوی ایران جهت گرفته است.

چین و تاجیکستان

روابط تجاری و اقتصادی چین و تاجیکستان در دوره شوروی سابق شدیداً برای رشد و توسعه ضعیف بوده است. این عمدتاً به سبب جنگ داخلی در تاجیکستان در نیمه اول دهه ۱۹۹۰ و این واقعیت است که دو کشور از لحاظ جغرافیایی در انزوای از یکدیگر به سر می‌برند. (۱۴) در هر حال، این محتمل است که تجارت میان چین تاجیکستان به شکل قابل توجهی در آینده

نزدیک افزایش پیدا کند و این به سبب بازگشایی ارتباطات جاده‌ای میان چین و تاجیکستان از طریق مسیر کولما در پاییز سال ۲۰۰۴ است. در حال حاضر، تجارت دوجانبه در حجم کمی است. از سال ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۳، حجم تجارت چین - تاجیک بین ۵ و ۱۵ میلیون دلار در سال در نوسان بوده است (جدول ۱۰) براساس داده‌های IMF، تجارت به میزان ۹/۷ میلیون دلار بوده است (تقریباً ۰/۵ درصد از تجارت تاجیکستان و ۰/۰۱۱٪ درصد از تجارت چین). مطابق ارقام سال ۲۰۰۳، شرکای عمده تجاری تاجیکستان، اتحادیه اروپا، روسیه، ایران، ازبکستان و قزاقستان هستند. صادرات اصلی تاجیکستان آلومینیوم، (۵۵ درصد از صادرات)، کتان (۱۴ درصد) و الکترونیسته (۱۰ درصد) است. (۱۵)

جدول ۱۰ - بازرگانی میان تاجیکستان و چین (۱۶)

حجم مبادلات تجاری (میلیون دلار)

۲۰۰۳	۲۰۰۲	۲۰۰۱	۲۰۰۰	۱۹۹۹	۱۹۹۸
۹/۷	-	-	۱۵	۵	۶

مطابق آمارهای چین، بازرگانی میان چین و تاجیکستان در سال ۲۰۰۳ به میزان ۳۸ میلیون دلار بوده است. این تقریباً ۴ بار بیش از داده‌های IMF و بیش از دو برابر برآوردها و آمارهای تاجیکستان است. همانطور که در مورد قزاقستان و قرقیزستان شاهد بودیم، این تفاوت قابل توجه به نظر می‌رسد که ناشی از حجم گسترده تجارت غیر ثابت باشد، که مجازاً از سوی سازمانهای بین‌المللی و مؤسسات آماری تاجیکستان نادیده گرفته شده‌اند.

مشخصه‌ها

شکل جاری روابط اقتصادی چین و پنج جمهوری آسیای مرکزی به صورت زیر است:

● حجم قابل توجه تجارت میان چین و قزاقستان و به همان سبب در حد پایین آن میان

چین و سایر جمهوری‌ها در منطقه؛

● تعادل توسعه یافته تجاری به نفع چین و روند ثابت تثبیت نقش چین به عنوان صادرکننده محصولات تمام شده؛

● تثبیت موقعیت ۵ کشور آسیای مرکزی به عنوان صادرکنندگان مواد خام؛

● ناپایداری و جهشهای ناگهانی در حجم بازرگانی دوجانبه از یک سال تا سال دیگر.

اولاً، هم‌اکنون، بیشترین حجم تجارت میان چین و قزاقستان است و حجم کمی از آن با قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان می‌باشد. بازرگانی میان چین و تاجیکستان ناچیز بوده و هست. با توجه به ارقام سال ۲۰۰۳، حجم تجارت میان چین و قزاقستان تقریباً ۸۶/۴ درصد کل حجم تجارت میان چین و تمام کشورهای آسیای مرکزی را دربر می‌گیرد. این ارقام برای قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان بدین ترتیب ۲/۹ درصد، ۶/۶ درصد، ۳/۷ درصد و ۰/۴ درصد تخمین زده شده است. افزون بر این، مطابق آمارهای رسمی کشورهای آسیای مرکزی و سازمانهای بین‌المللی، حجم بازرگانی هنوز حتی برای چین یا برای اکثر جمهوری‌های این ناحیه، رقم قابل توجهی نیست. تنها استثنا قزاقستان است که برای آن چین یک شریک تجاری مهم محسوب می‌شود (تقریباً ۱۳/۶ درصد از تجارت قزاقستان). همچنین، بر خلاف آمارهای کشورهای آسیای مرکزی و سازمانهای بین‌المللی (بانک توسعه آسیا و IMF)، به نظر می‌رسد که آمارهای چینی مقادیر بزرگتری را نسبت به حجم واقعی تجارت دربر گرفته‌اند (شامل تجارت غیر ثابت). از این رو، پیوندهای تجاری با چین، احتمالاً برای اکثر کشورهای آسیای مرکزی (به‌ویژه قزاقستان و قرقیزستان) بسیار مهمتر از آن است که آمارهای رسمی نشان می‌دهند. ثانیاً، تعادل تجاری میان چین و جمهوری‌های آسیای مرکزی با یک تعادل مثبت پایدار به نفع چین مشخص می‌شود. به عنوان مثال، با توجه به آمارهای آسیای مرکزی، ارقام سال ۲۰۰۳ نشان می‌دهند که صادرات چین به آسیای مرکزی ۱۰۹۱ میلیون دلار در منطقه بوده است که این بیش از ۳۵ درصد بیشتر از واردات چین از منطقه است (تقریباً ۱۴۵۴ میلیون دلار). برای قزاقستان، میزان اختلاف میان صادرات از چین و واردات تقریباً ۱۷ درصد و برای قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان به ترتیب ۲۱۲ درصد، ۲۱۵ درصد و ۴۴۲ درصد بوده

است. کاملاً آشکار است که چین با اطمینان خاطر نقش خویش را به عنوان تأمین‌کننده کالاهای تمام شده منطقه تثبیت می‌کند بر اساس آمارهای سال ۲۰۰۳ صادرات چین به جمهوری‌های آسیای مرکزی عمدتاً شامل تجهیزات و ماشین‌آلات (تقریباً ۶۵ درصد)، همچنین مواد غذایی و کالاهای مصرفی (بیش از ۳۰ درصد) بوده است.

ثالثاً، جمهوری‌های آسیای مرکزی در حال تثبیت نقش خود به عنوان تأمین‌کننده مواد خام و منابع طبیعی برای چین هستند. به‌ویژه ساختار تجاری میان چین و قزاقستان و چین و ترکمنستان در این روند واضح است. سهم مواد خام در صادرات این دو کشور بیش از ۸۵ درصد است. این ساختار بر حسب قرقیزستان دسته‌بندی شده است، که از لحاظ منابع طبیعی فقیر است و تأمین‌کننده مواد خام چین برای نساجی (عمدتاً چرم و پشم - تقریباً ۲۳ درصد از صادرات) و حتی ضایعات فلزات آهنی و غیر آهنی (در حدود ۶۰ درصد از صادرات) است. رابعاً، پویایی بازرگانی دوجانبه چین و جمهوری‌های این ناحیه با نبود حجم فزاینده سال به سال مشخص می‌شود. این مربوط به قیمت‌های جهانی برای مواد خام است. حجم تجارت میان چین و کشورهای این ناحیه (به استثنای قزاقستان) نسبتاً کم است و در مقیاس دهها میلیون دلار قرار دارد (از ۲۱۶ میلیون برای ازبکستان با کاهش ۱۰ تا ۱۵ میلیون برای تاجیکستان). با در نظر گرفتن جهت‌گیری اقتصادی اکثر کشورهای آسیای مرکزی بر مواد خام، حجم صادرات از منطقه بشدت وابسته به قیمت‌های جهانی برای مواد خام است. از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۱، در قیمت‌های دسته‌های اصلی مواد خام تهیه شده در این کشورها نظیر نفت، کتان، طلا، آلومینیوم و غیره نقصان و کاهش وجود داشت، و در مقابل از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۳ رشد وجود داشت. بنابراین، تفاوتها و دگرگونی‌ها در قیمت‌های جهانی مواد خام مختلف غالباً موجب نوسانهای شدید در پویایی تجارت دوجانبه میان چین و جمهوری‌های آسیای مرکزی شده است. به‌طور کلی، اگرچه روند پایدار و مشخصی در راستای بازرگانی فزاینده دوجانبه میان چین و کشورهای آسیای مرکزی وجود دارد، شکل فعلی همکاری اقتصادی میان آنها را نمی‌توان سودمندی دوجانبه نامید. به عنوان مثال، به نظر یکی از کارشناسان، «مزایای اقتصادی روابط

تجاری میان چین و آسیای مرکزی با در نظر گرفتن عناصر موجود در میان صادرات چین (نظیر منسوجات، دستگاههای الکترونیکی مصرفی، مواد غذایی، کودهای شیمیایی و ماشین آلات) و واردات آن (عمدتاً شامل تولیدات دامی، کشاورزی و معدنی) بیشتر به نفع چین است.^(۱۷)

مشکلات عمده مربوط به توسعه مزایای دوجانبه روابط اقتصادی

به نظر می‌رسد که الگوی کنونی از روابط اقتصادی نشاندهنده مجموعه پیچیده‌ای از مشکلات است که در مقابل توسعه همکاری‌های سودمند دوجانبه میان چین و کشورهای آسیای مرکزی قرار گرفته است. اگرچه ما مدعی نیستیم که از طیف کامل این مشکلات آگاهیم اما معتقدیم که اصلی‌ترین آنها عبارتند از: ضعف اقتصادی ملی کشورهای آسیای مرکزی؛ دوری آسیای مرکزی و نواحی داخلی چین از ارتباطات دریایی و بازارهای اصلی و موانع گمرکی زیاد. این مشکلات کاملاً به یکدیگر نزدیک و وابسته‌اند و از این رو دسته‌بندی آنها عمده‌تاً اختیاری است.

مشکل ۱: ضعف اقتصاد ملی کشورهای آسیای مرکزی: فروپاشی ناحیه واحد

اقتصادی اتحاد جماهیر شوروی سابق موجب به وجود آمدن اقتصادهای کوچک و تولیدکنندگان ملی کوچک در آسیای مرکزی شد. این مشکل تا حد زیادی وابسته به این واقعیت است که جمهوری‌های آسیای مرکزی^(۱۸) در سیستم اقتصادی شوروی سابق گیر افتاده‌اند. در دوران شوروی، فعالیت اقتصادی در ناحیه اساساً به هدف برآورده ساختن نیازهای سایر جمهوری‌های شوروی در زمینه مواد خام و در وسعت کمتری تولید کالاهای مصرفی. بنابراین، سهم قابل توجهی (طبق آمارهای مختلف بیش از ۵۰ درصد) از کالاهای مصرفی و صنعتی از سایر جمهوری‌های شوروی بخصوص روسیه به این منطقه فرستاده می‌شد. صادرات داخلی شوروی نیز اساساً به روسیه بود، و کالاهای مصرفی، دستگاههای صنعتی، و قطعات یدکی و اجزای زیرساخت‌های اقتصادی را شامل شد.

افزون بر این، به دلیل وجود نظام تقسیم کار در دوران شوروی، تقریباً تمامی شرکتهای

صنعتی جمهوری‌های آسیای مرکزی، هم از لحاظ ساختار و هم تکنولوژی، متقابلاً بسیار وابسته بودند و ماندند. در بسیاری حالتها، هیچ راه‌حلی برای گروه‌های اقتصادی موجود میان کشورهای ناحیه که هنوز دارای پیوندهایی با یکدیگر و یا با شرکتهایی در سایر جمهوری‌های کشورهای مشترک‌المنافع به‌ویژه روسیه هستند، وجود ندارد.

برخلاف این پیش‌زمینه، واضح است که اقتصادهای ملی آسیای مرکزی از لحاظ وسعت قابل مقایسه با اقتصاد چین که نزدیک به نیمی از اقتصاد کل آسیا را دربر می‌گیرد، نیستند. «چین سرعت در بازرگانی پیشرفت کرده است، تقریباً در طول دوره‌های سالهای ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۲ سهم خود را در صادرات جهانی سه برابر و در واردات جهانی بیش از دو برابر کرده است»^(۱۹) علاوه بر این، مطابق گزارش بانک توسعه آسیا، «صادرات در چین، پس از رشد قوی تا ۲۲/۴ درصد در سال ۲۰۰۲، در سال ۲۰۰۳ به ۳۴/۶ درصد رسید، و با حجم تولیدی فزاینده بالاتر رفت و به یک موقعیت اقتصادی دلخواه دست یافت. واردات تا ۴۱/۰ درصد، نزدیک به دو برابر نرخ سال ۲۰۰۲، به سبب تقاضاهای داخلی زیاد، قیمت‌های بالای نفت و تعرفه‌های پایین‌تر، بالا رفت. چین بزرگترین مصرف‌کننده مس، قلع، روی، پلاتینیوم، فولاد و سنگ معدن آهن؛ دومین مصرف‌کننده بزرگ آلومینیوم و سرب؛ سومین مصرف‌کننده بزرگ نیکل، و چهارمین مصرف‌کننده بزرگ طلا؛ دومین مصرف‌کننده بزرگ نفت است که موجب ۳۵ درصد افزایش در تقاضای نفت در سال ۲۰۰۳ در سطح جهان شد.»^(۲۰) اقتصاد کشورهای آسیای مرکزی قابل مقایسه با اقتصاد چین نیست. این ناحیه نقش خود را به عنوان تولیدشده مواد خام به چین و خریدار کالاهای مصرفی تثبیت کرده است (به هیچ عنوان نه به معنای بهترین کیفیت طبق استانداردهای چینی). این تا حدود زیادی باید طبق این واقعیت صورت گیرد که مبادلات تجاری کشورهای آسیای مرکزی عمدتاً با نواحی داخلی چین که نسبتاً در زمینه صنعتی توسعه نیافته‌اند (به عنوان مثال سین کیانگ) بجای نواحی ساحلی که از لحاظ صنعتی توسعه یافته‌اند، انجام می‌شود و منجر به فرسودگی تدریجی ولی منظم جمهوری‌های آسیای مرکزی می‌شود که این به دلیل اتلاف سرمایه و از دست دادن صنایع کارا صورت می‌گیرد.

مشکل ۲: دوری آسیای مرکزی و نواحی داخلی چین از ارتباطات دریایی و

بازارهای اصلی: ناحیه آسیای مرکزی و نواحی داخلی چین (نظیر ناحیه خودمختار اوغورسین کیانگ، YUAR) از لحاظ جغرافیایی از ارتباطات دریایی و در نتیجه از بازارهای اصلی دورند. این مشکل به ویژه برای کشورهای آسیای مرکزی جدی است، که وضعیت محصور بودنشان به طرز چشمگیری پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، مشخص شد. علاوه بر این، ازبکستان یکی از دو کشور جهان است که از دو جهت در خشکی محصور شده است^(۲۱) (کشور دیگر لیختن اشتاین است) شرایط جغرافیایی تاجیکستان حتی از این نیز پیچیده تر است، زیرا که بیشتر قلمرو آن را کوهستان تشکیل داده است و اکثر ارتباطات برون مرزی آن از طریق کشور ازبکستان است. بدنبال فروپاشی ناحیه واحد اقتصادی جماهیر شوروی، جغرافیا شروع به تعیین «قوانین بازی» کرده است. هزینه های حمل و نقل در یک کشور محصور در خشکی پنجاه درصد بیش از کشورهای دارای مرزهای ساحلی است. اگر فاصله کشور از ساحل نصف شود، تمام شرکای تجاریش افزایشی بیش از هفتاد درصد خواهند داشت^(۲۲). قزاقستان از لحاظ جغرافیایی در شرایط بهتری نسبت به سایر جمهوری های منطقه قرار دارد. هزینه های حمل و نقل در آسیای مرکزی می تواند در حدود ۶۰ درصد هزینه های واردات کارخانه ای را دربر می گیرد^(۲۳).

وضعیت نواحی داخلی چین نیز از لحاظ جغرافیایی، به وضوح متفاوت با جمهوری های آسیای مرکزی نیست. این جغرافیا تا کنون موجب تمرکز پیشرفته ترین شرکتهای صنعتی چین در ساحل شده، و موجب مشکل جدی عقب افتادگی و عدم رشد استانهای مرکزی چین گشته است. هزینه های حمل و نقل کالاها از طریق خشکی از برخی نواحی دور چین به بازارهای خارجی تقریباً ۱۰ برابر هزینه های حمل و نقل از طریق خشکی از سوی دیگر است^(۲۴). در مجموع، شرایط جغرافیایی آسیای مرکزی، که پس از فروپاشی جماهیر شوروی به وضوح آشکار شد، و کمبود ارتباطات حمل و نقل توسعه یافته با استانهایی از چین که از لحاظ صنعتی پیشرفته محسوب می شوند، هزینه های حمل و نقل را افزایش داده و مزایای همکاری اقتصادی را کاهش داده است، و از همه مهمتر، شکل موجود روابط اقتصادی را تثبیت کرده است. استانهای داخلی

چین و ناحیه آسیای مرکزی در مشکل اساسی قرار گرفتن در حاشیه جغرافیایی و اقتصادی سیستمی از پیوندها و ارتباطات اقتصادی جهانی، مشترکند. در این شرایط، کشورهای آسیای مرکزی و نواحی همسایه چین به روند انزوای خود از حرکت‌های جهانی سرمایه ادامه می‌دهند. در حالی که چین (شامل هنگ‌کنگ) در حدود دوازده درصد از حجم جهانی سرمایه گذاری مستقیم خارجی را دریافت می‌کند، این ارقام برای سین‌کیانگ و آسیای مرکزی به ترتیب تنها ۰/۹ درصد و ۰/۴ درصد است.^(۲۵)

مشکل ۳: موانع گمرکی زیاد: موانع گمرکی زیادی، چه رسمی و چه غیررسمی، میان چین و کشورهای آسیای مرکزی وجود دارد. یک بازتاب آن - که به آن تأثیر ظرف ماکارونی می‌گویند - قوانین و معیارهای گوناگون همراه با معاهدات تجاری متفاوت است. هر جمهوری رژیم کوچک خاص خود را برای تجارت دارد، سختی حرکت در چنین رژیم‌های متفاوت و نسبتاً پیچیده‌ای از معاهدات تجاری مختلف، نظیر شرایط از هم گسیختگی معاهدات با اعضای اضافی، موجب افزایش قیمت‌ها و هزینه‌های نظارتی شده است. همچنین این موضوع اغلب می‌تواند مشکلات سیاسی بر سر راه روند وحدت منطقه‌ای در آسیای مرکزی و مسیر همکاری با چین قرار دهد. این مشکل با بیان این حقیقت که بسیاری از کشورهای آسیای مرکزی تلاش می‌کنند تا هزینه حمل و نقل کالاها را در قلمرو خود افزایش دهند، آشکار می‌گردد. آنها غالباً به ملاحظاتی برای دستاوردهای کوتاه مدت تمایل دارند، و منافع کشورهای همسایه و شرکا و منافع طولانی مدت خود را نادیده می‌گیرند. این، همراه با روال معمولی که به آن وجوه غیررسمی می‌گویند (اخادی، رشوه‌ها، اختلالات عمومی در راه‌ها و غیره)، منجر به بالا رفتن زیاد هزینه‌های کالاهای انتقالی می‌شود (مطابق برخی از تخمین‌ها با شاخص ۳).^(۲۶) اگر برخی از موانع (در تجارت) میان جمهوری‌های آسیای مرکزی برطرف شود، ممکن است این کشورها شاهد تغییری برابر ۳ تا ۵ درصد در سال در رشد اقتصادی به عنوان یک واحد منطقه‌ای باشند. پس از ۵ سال، این می‌تواند بطور فزاینده به ۳۳ تا ۵۰ درصد برسد.^(۲۷) برخلاف این واقعیت که بتوان با توجه به چشم‌اندازهای همکاری‌های اقتصادی و تجاری میان چین و کشورهای آسیای

مرکزی پیشگویی یکسانی کرد، افزایش در حجم بازرگانی، مطابق تخمین‌های مشابه، می‌تواند بسیار زیاد و حتی شاید پویاتر از بازرگانی میان خود کشورهای آسیای مرکزی باشد.^(۲۸)

بطور کلی، تحلیل مشکلات اصلی در روابط اقتصادی و تجاری میان چین و کشورهای آسیای مرکزی فرد را به این راه حل رهنمود می‌کند که همه آنها بزودی در زمینه نبود یکپارچگی داخلی میان جمهوری‌های منطقه آسیای مرکزی به توافق می‌رسند. در سطح گسترده‌تری، این شرایط مانع رشد جدی روابط میان آسیای مرکزی و چین است. به نظر می‌رسد تا زمانی که وضعیت کنونی بی‌اعتمادی و جدایی میان جمهوری‌ها در آسیای مرکزی ادامه پیدا کند، همکاری اقتصادی سودمند دوجانبه میان چین و جمهوری‌ها در منطقه امکان پذیر نخواهد بود. این منطقی است که تصور کنیم، در این حالت، چین روابط اقتصادی و تجاری خود را صرفاً بر پایه منافع خود بنا خواهد کرد. این امر محتمل‌تر است که چین تلاش خواهد کرد تا از مواد خام و معدنی جمهوری‌های آسیای مرکزی تا جایی که امکان دارد برای پیشرفت اقتصادی نواحی داخلی خود استفاده کند. چین با قوه اقتصادی خود هیچ مشکل عمده‌ای برای پرکردن بازارهای کوچک این کشورها با کالاهای مصرفی و تولیدات صنعتی خود، نخواهد داشت. بنابراین، چین در عوض بر منابع عظیم مواد خام در منطقه، دست خواهد یافت. از آنجا که آسیای مرکزی دارای منابع قابل توجهی از انرژی (از همه انواع آن) و ذخایر عظیم فلزات غیر آهنی می‌باشد. به احتمال زیاد این حدس را می‌توان زد که منافع اقتصادی فوری چین در منطقه در بخش انرژی و معدن و استخراج است. همچنین، چین از منطقه به عنوان یک منبع عظیم مواد خام برای نساجی و کالاهای نیمه تمام برای صنایع سبک خویش استفاده کند.

در مجموع، این می‌تواند صادرات مواد خام از آسیای مرکزی را حتی بیش از این افزایش دهد و بطور همزمان از رشد صنایع تولیدی در کشورهای این منطقه جلوگیری کند. در ابتدا، ممکن است در حجم بازرگانی میان این کشورها و چین افزایشی وجود داشته باشد، نظیر بهبود رسمی در ارقام اقتصاد کلان آنها. در هر حال، این شکل از روابط ممکن است در طولانی مدت منجر به فروپاشی اقتصادی آسیای مرکزی شود. سناریویی که ما ارائه داده‌ایم تهدید جدی را نه

تنها متوجه آسیای مرکزی بلکه همچنین متوجه خود چین نیز می‌داند. اکثر کشورهای آسیای مرکزی فروپاشی اقتصادی و بدنبال آن بی‌ثباتی را تجربه کنند. چین با خطر مواجهه با یک منطقه بی‌ثبات از لحاظ اجتماعی در مرزهای غربی خود روبرو خواهد شد.

پتانسیل برای همکاری اقتصادی (محاسن اصلی)

بر خلاف مشکلات دامن‌دار و سخت مقابل روابط اقتصادی و تجاری سودمند دوجانبه میان چین و آسیای مرکزی، پتانسیل برای همکاری در سطوح مختلف بسیار زیاد است. فرصت به‌بار آمدن آن تا حد زیادی بواسطه موفقیت یا شکست روندهای همکاری میان این جمهوری‌ها تعیین خواهد شد، مهمترین آنها از قرار زیر است:

- سرعت یکپارچگی منطقه‌ای در آسیای مرکزی؛

- توسعه همکاری‌های صنعتی میان چین و آسیای مرکزی؛

- یکپارچه شدن سیستم‌های حمل و نقل چین و آسیای مرکزی.

این روندها تنها می‌توانند به عنوان دسته‌بندی کلی در نظر گرفته شوند، و هرگونه تصمیمی اختیاری است.

پتانسیل برای سرعت بخشیدن به یکپارچگی منطقه‌ای در آسیای مرکزی

گسترش روند یکپارچگی در منطقه می‌تواند موجب بهبود کارایی فعالیت اقتصادی در خود منطقه شود، آن را برای سرمایه‌گذاران جذاب‌تر کرده، و رقابت میان تولیدکنندگان در آسیای مرکزی را بهبود بخشد. موفقیت تقسیم بازارهای ملی می‌تواند تا حد زیادی راه مؤثری برای برپایی منطقه‌ای، انرژی و زیرساخت‌های حمل و نقل به منظور دستیابی به رشد اقتصادی در منطقه باشد. تمام اینها می‌تواند منجر به افزایش قابل توجه در سرمایه‌گذاری (نظیر سرمایه‌گذاری چینی‌ها) در آسیای مرکزی، و تغییر عمده در شکل روابط اقتصادی و تجاری میان چین و تمام کشورهای منطقه شود. یک بازار منطقه‌ای بزرگ به‌وضوح از نقطه نظر عینی

برای سرمایه‌گذاری خارجی در صنایع تولید، جذاب‌تر از بازارهای ملی کوچک است. این یک نیاز فوری خاص برای جمهوری‌های آسیای مرکزی است، که زیرساخت‌های صنعتیشان چارچوب ملی مشخصی ندارند. سازمان همکاری شانگهای مبنایی برای آن به منظور توسعه یکپارچگی اقتصادی، تهیه کرده است.

پتانسیل برای توسعه همکاری صنعتی میان چین و آسیای مرکزی

تشدید همکاری‌های صنعتی چندجانبه چین و کشورهای آسیای مرکزی می‌تواند به رشد صنایع منطقه و استانهای داخلی چین در مسیری بنیادین سرعت بخشد. یک راه خوب برای انجام این کار، ایجاد شرکتهای سهامدار چینی و آسیای مرکزی در صنایع مختلف، نظیر انرژی (شامل انرژی هسته‌ای)، نساجی، صنایع سبک و تولید مواد غذایی، متالورژی غیرآهنی، و مهندسی (به‌ویژه نساجی و کشاورزی).

این امر جمهوری‌های آسیای مرکزی و استانهای داخلی چین را قادر خواهد ساخت تا چرخه تولیدات ماشین‌آلات کارخانه‌ای خود را حتی بیش از تولیدات تمام شده ساخته شده از مواد خام محلی، جهت‌دهی کنند. تولید شرکتهای آسیای مرکزی - چینی می‌تواند به سبب مصرف کم و بیش یا کمتر انرژی یکسان در چین و آسیای مرکزی، فراوانی نیرو، و نیروی کار ارزان و ماهرتر، بسیار سودآورتر و رقابتی‌تر در بازارهای جهانی باشد.

افزون بر این، جذابیت ساخت مجتمع‌های صنعتی چینی - مرکزی - آسیایی در آسیای مرکزی همچنین از سوی این فرصت عالی برای حفظ آنها در برابر رقابت خارجی در طول دوران شکل‌گیری، هدایت می‌شود. جمهوری‌های آسیای مرکزی (بجز قرقیزستان) هنوز به عضویت WTO در نیامده‌اند. از این رو، هنگامی که شرکتهای آسیای مرکزی - چینی قوی‌تر شدند، قادر خواهند بود در شرایطی که تمام کشورهای منطقه به عضویت WTO درآمدند، به رقابت بپردازند. توسعه همکاری‌های صنعتی بین جمهوری‌ها دستاوردهای بزرگی برای چین، نظیر کشورهای آسیای مرکزی به ارمغان خواهد آورد.

چین، با سرمایه‌گذاری عمده در پروژه‌های صنعتی پرسود در آسیای مرکزی، نه تنها به سود اقتصادی دست یافته است بلکه استفاده از منابع، شرکتهای صنعتی و ذخایر انرژی ناحیه آسیای مرکزی را نیز برای استانهای داخلی خود باز کرده است که این بعدها به‌طور طبیعی منجر به وارد شدن آنها به روند یکپارچه شدن میان این جمهوری‌ها خواهد شد. این، رشد اقتصادی قابل توجه و پویایی در نواحی داخلی چین ایجاد خواهد کرد، که در نتیجه کاهش شدیدی در عقب‌ماندگی آنها نسبت به نواحی ساحلی را موجب خواهد شد. نتیجه یک بازار داخلی قدرتمندتر در چین و افزایش در استاندارد زندگی مردم استانهای داخلی آن خواهد بود.

جمهوری‌های آسیای مرکزی، از سوی دیگر، با کمک چین، می‌توانند صنایع تولیدی خود را بهبود بخشند (مهندسی، نساجی، الکترونیک و غیره). این حقیقت که زیرساختها و چرخه‌های تولید آنها اساساً بر یک مبنای تمام منطقه‌ای ساخته شده بود، سرمایه‌گذاری چینی‌ها یک عامل محرک برای یکپارچگی اقتصادی آسیای مرکزی خواهد بود. این موجب بهبود اساسی در وضعیت اقتصادی تمام جمهوری‌های منطقه خواهد شد و سختی‌های حاصل از مشکلات اقتصادی سنتی با سایر کشورهای مشترک‌المنافع را برای جمهوری‌های آسیای مرکزی را جبران خواهد کرد. تمام اینها در مدت زمان متوسطی موجب افزایش ناگهانی در تولیدات صنعتی در آسیای مرکزی، تقریباً به اندازه سال ۱۹۹۰ خواهد شد (شش تاده برابر بیش از میزان کنونی). همچنین ممکن است که همکاری صنعتی با چین در مدت زمان طولانی به جمهوری‌های آسیای مرکزی اجازه ساخت اقتصادهای ملی را بدهد که قابل رقابت در بازارهای جهانی باشند. پتانسیل برای یکپارچه شدن سیستمهای حمل و نقل چین و آسیای مرکزی می‌تواند به احداث راه آهن و ارتباطات جاده‌ای هم در منطقه و هم در داخل چین، سرعت بخشد. این محرکی برای ایجاد سیستم حمل و نقل برون مرزی اوراسیا، ایجاد خواهد کرد. چنین سیستمی نواحی توسعه یافته از لحاظ صنعتی چین را به استانهای داخلی در حال توسعه آن و سپس به جمهوری‌های آسیای مرکزی و کشورهای خاورمیانه، به وسیله کوتاهترین مسیرها، مرتبط خواهد کرد. یک شرط اجتناب‌ناپذیر برای تحقق و کارکرد موفق این سیستم حمل و نقل

باید همکاری نزدیک میان چین و جمهوری‌های آسیای مرکزی با توجه به فراهم آوردن امکان انتقال کارآمد از لحاظ اقتصادی باشد. این می‌تواند شامل دسته‌ای از معیارها در سطح داخلی کشوری به هدف فراهم آوردن کمترین هزینه‌های ممکن برای حمل و نقل باشد.

در طول مرحله اول، این می‌تواند یک موقعیت استراتژیک در یکپارچه شدن، همکاری چندمنظوره میان چین و جمهوری‌های آسیای مرکزی به وجود آورد. سپس این می‌تواند انگیزه قوی برای رشد اقتصادی در آسیای مرکزی و استانهای داخلی چین ایجاد کند، و بازرگانی بین‌المللی را از طریق نواحی میان‌قاره‌ای اوراسیا افزایش دهد.

مطابق تخمین‌های اولیه، نقل و انتقال کالاها در آسیای مرکزی بطور بالقوه می‌تواند با شاخص ۲ تا ۵ برابر رشد کند. این امر امکان‌پذیر است بخاطر کاهش اساسی در زمان صرف شده برای انتقال کالاها، و همچنین به سبب تعرفه‌های کمتر. افزون بر این، سهم قابل توجهی (از ۸ تا ۲۰ درصد) از انتقال کالاها از جمهوری‌های جنوب شرقی آسیا به طور بالقوه می‌تواند از طریق یک راهرو حمل و نقل از طریق چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان (سپس به افغانستان) و ایران، حرکت کنند. این ارقام بر اساس نرخ حمل و نقل کالاها در این مسیر اصولاً قابل مقایسه با ناحیه آسیای مرکزی در دورانی است که روابط بسیار نزدیک با سایر جمهوری‌های شوروی سابق داشت. به عنوان مثال، حجم نقل و انتقال برون مرزی کالاها در جمهوری‌های آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۷، ۴/۲۴۱ میلیارد تن کیلومتر، شامل ۳/۲۳۷ تن کیلومتر از طریق خط آهن، ۳۳۸ تن کیلومتر از طریق جاده و ۶۶۶ تن کیلومتر بواسطه خط لوله بود. میانگین انتقال کالاها از طریق شبکه خط آهن آسیای مرکزی در این ناحیه ۱۳ میلیون تن کیلومتر در هر کیلومتر است. (۲۹)

نتیجه

تحلیل وضعیت موجود و روند توسعه پیوندهای اقتصادی و تجاری میان چین و کشورهای آسیای مرکزی، گسترش تدریجی اما ثابت را نشان می‌دهد. احتمال بسیار وجود دارد که ناحیه آسیای مرکزی به ضمیمه‌ای از مواد خام برای اقتصاد چین تبدیل شود. در روند جهانی

شدن (که برای این ناحیه به طور فزاینده «چهره چینی» استعمال می شود)، کشورهای آسیای مرکزی (که قادر نبوده اند یک ناحیه اقتصادی منطقه ای مؤثر را شکل بدهند) خود را قرار گرفته در وضعیتی بهتر از این نخواهند یافت.

تنها راه حل ممکن است توافق سیاسی چین و کشورهای آسیای مرکزی برای ایجاد یک تغییر اساسی در شکل روابط اقتصادیشان باشد. بادر نظر گرفتن وضعیت کنونی جدایی میان جمهوری ها در آسیای مرکزی، مسیری که در آن استراتژی سیاسی و اقتصادی خود چین توسعه خواهد یافت از اهمیت اساسی برخوردار است. تثبیت شکل موجود از روابط اقتصادی میان آسیای مرکزی و چین، مطابق با این کلمات، «منابع در عوض محصولات تمام شده»، از یک نقطه نظر، در طولانی مدت به نفع امنیت چین نخواهد بود.

بنابراین، برخلاف آنچه اکنون ممکن است به نظر برسد، چین ممکن است تمایل واقعی به یکپارچگی میان کشورهای آسیای مرکزی داشته باشد. همچنین ممکن است که خود چین (به جای نیروی خارجی دیگری) در آینده نزدیک تصمیم بگیرد که به موتور اصلی این روند تبدیل شود. نخستین نشانه های این هم اکنون در افزایش فعالیت های چین در چارچوب تنها مؤسسه موجود برای همکاری های چندجانبه در منطقه - سازمان همکاری های شانگهای - (قزاقستان، چین، قرقیزستان، روسیه، تاجیکستان و ازبکستان) قابل مشاهده است. در اجلاس سازمان همکاری های شانگهای که در ژوئن ۲۰۰۴ برگزار شد، چین اختصاص نهمصد میلیون دلار برای توسعه روابط اقتصادی در چارچوب سازمان را اعلام کرد. احتمالاً دیر یا زود کشورهای آسیای مرکزی به اهمیت یکپارچگی اقتصادی با یکدیگر و همکاری با چین، به منظور سرعت بخشیدن به بخش توسعه خود و ورود مؤثر در ناحیه اقتصاد جهانی، پی خواهند برد. تنها پس از آن مسیرهای حمل و نقل برون مرزی در طول ناحیه آسیای مرکزی و استانهای داخلی چین، نقشی قابل مقایسه با نقشی که هم اکنون مسیرهای عمده دریایی بین المللی ایفا می کنند، بازی خواهند کرد و تنها پس از آن صحبت در مورد ثبات طولانی مدت در میانه اوراسیا و احیای جاده بزرگ ابریشم، پس از چهار قرن، ممکن خواهد بود.

یادداشت‌ها

1. Huan Jingu, "China: Approaches to and features of economic transformation", Problems of the Theory and Practice of Control, No.6, Moscow 2000, p.12-15.
2. "Central Asia" here means the area of central Eurasia comprising five states - Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan - which were established by their declarations of independence and the collapse of the USSR in 1991. This is a somewhat notional definition, as it does not altogether take account of some geographical peculiarities or of certain demographic aspects of the situation in the region. However, it is reasonable in view of the well-known commonality of socio-political and economic development of these countries within their designated borders, the maintenance of close links between the five states and the high level of reciprocal influence they exert on each other in terms of internal and external political, economic and other processes, and their close cooperation in matters of economics, policy and, of course, security.
3. The statistical calculations for this part of the report were prepared jointly with Dr A V Stokov, an independent expert from Uzbekistan.
4. National Data: Republic of Kazakhstan Statistics Agency, 2004; Republic of Uzbekistan State Statistics Committee, 2004; "Turkmenistan" Information and Business Centre, <http://www.turkmenbusiness.org>; Republic of Kyrgyzstan National Statistics Committee, 2004; Tajik information portal "Ahbor", <http://www.ahbor.tj>; IMF Data: Direction of Trade Statistics, International Monetary Fund, Yearbook, 2004. Chinese Date: "Xinhua" agency:
On Kazakhstan-
http://www.russian.xinhuanet.com/russian/2005-02/26/content_84030.htm;

http://www.russian.xinhuanet.com/russian/2005-02/26/content_84035.htm;

On Turkmenistan-

http://www.russian.xinhuanet.com/russian/2005-02/26/content_84031.htm;

On Kyrgystan-

http://www.russian.xinhuanet.com/russian/2005-02/26/content_84033.htm;

On Tajikistan-

http://www.russian.xinhuanet.com/russian/2005-02/26/content_84036.htm.

5. Sources: data for 1992-2001-Asian Development Bank, 2002 (Key Indicators of the Developing Asian and Pacific Countries, Asian Development Bank, 2002); data for 2002-2003- Republic of Kazakhstan Statistics Agency, data in brackets - the IMF, 2004 (Direction of Trade Statistics, International Monetary Fund, 2004).

6. Source: Republic of Kazakhstan Statistics Agency, 2004.

7. O G Mirutina, Prospects for cooperation between China and Kazakhstan and its importance to Russia", Website for social-humanitarian and political science education in the Russian Federation,

8. Sources: Data for 1992-2001- Asian Development Bank (Key Indicators of Developing Asian and Pacific Countries, Asian Development Bank, 2002); data for 2002-2003- Republic of Kyrgystan National Statistics Committee, 2004, the Economist Intelligence Unit, Kyrgyz Republic, November 2003, p.32 and November 2004, p.31; data in brackets - the IMF, 2004 (Direction of Trade Statistics, International Monetary Fund, Yearbook, 2004).

9. Sources: Ministry of Economic Development, Industry and Trade of the Republic of Kyrgyzstan, 2004; "Kyrgystan Development Gateway" information site, http://www.rus.gateway.kg/cgi-bin/page.pl?id=53&story_name=doc8438.shtml

10. Source: Republic of Uzbekistna State Statistics Committee, 2004.

11. Source: Republic of Uzbekistna State Statistics Committee, 2004.
12. Souces: "Turkmenistan" Information and Business Centre, <http://www.turkmenbusiness.org>; in brackets - IMF data, 2004 (Direction of Trade Statistics, International Monetary Fund, Year book, 2004, 2004).
13. Souce: "Turkmenistan" Information and Business Centre,

14. Although Tajikistan Shares a border with China (about 414 Kilometres), it is inaccessible as far as the development of trade is concerned. This is because the border runs through mountainous terrain, where there is virtually no transport infrastructure.
15. "Tajikistan" information portal,
16. Source: International Monetary Fund, 2004 (Direction of Trade Statistics, International Monetary Fund, Yearbook, 2004). there are no data for the periods 1992-1997 of 2001-2002.
17. See for example, Cheng Peng Chung, "The Defence of Xinjiang: Politics, Economics and Security in Central Asia", Harvard International Review, Summer 2003, p.61.
18. At the time, the area was known as "Central Asia and Kazakhstan".
19. Elona Lachovichina, Sethaput Suthiwart - Narueput, Min Zhao, "Regional Impact of China's Accession to the WTO", East Asia Integrates: A trade Policy Agenda for Shared Growth, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington DC: Oxford University Press, 2004, p.21.
20. Asian Development Outlook 2004, Asian Development Bank, 2004, p.43.
21. The borders of at least two states have to be crossed to gain access to maritime ports.
22. Eva Molnar, Lauri Ojala, Transport and Trade Facilitation Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan: paper for the Lucerne Conference of the CIS-7

Initiative, 20-22 January 2003, p.39.

23. Statement by H E Mrs M B Jarbussynova, Ambassador, Permanent Representative of the Republic of Kazakhstan to the United Nations, New York, 26 October 2000.

24. Kathie Krumm & Homi Kars (eds), Introduction, East Asia Integrates: A trade Policy Agenda for Shared Growth, The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank, Washington DC, Oxford University Press, 2004, p.xxix.

25. Source: Asian Development Outlook 2004, Asian Development Bank, 2004.

26. Transport and Trade Facilitations Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan, World Bank, January 2003, p.9.

27. Martha Blaxall, presentation at Forum "China's Emergence in Central Asia; Security, Diplomacy and Economic Interests: Energy and Trade in China - Central Asian relations", Washington DC: CSIS, 22 April 2003, <http://www.csis.org/china/china/emergence.cfm>

28. Ibid.

29. Bolshaya Sovyetskaya Entsiklopediya, Moscow, Vol.24, 1978, p.536.

