

ابتکار کمر بند - راه چین و منافع جمهوری اسلامی ایران

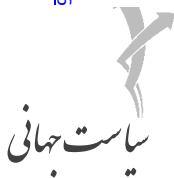
عنایت‌الله یزدانی^{۱*}

منا عبدی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۱۹

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۲/۲۵

۸۷



DOI:10.22124/wjpd.2021.18822.2756

فصلنامه علمی سیاست جهانی، دوره دهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰، پیاپی ۸۶ (صفحات: ۸۷-۱۳۰)

چکیده

چین برای گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری بر دیگر مناطق، در سیاست خارجی خود دست به ابتکاراتی زده است که احیای جاده ابریشم جدید یکی از این ابتکارات است. طرح جاده ابریشم جدید در سال ۲۰۱۳ توسط «شی جین پینگ» رئیس‌جمهور چین به‌طور رسمی اعلام شد. پیشبرد طرح ابتکار کمر بند - راه باعث گسترش نفوذ چین در خاورمیانه به‌ویژه ایران خواهد شد که به تبع آن ضریب نفوذ سیاست خارجی چین در منطقه افزایش خواهد یافت. این مقاله بر آن است تا در راستای تبیین منافع ابتکار کمر بند - راه برای ایران ضمن برشمردن کردورهای کمر بند - راه به بررسی اصول، اهداف و برنامه‌های سیاست خارجی چین در خاورمیانه در تحقق این ابتکار برای ایران بپردازد و پیامدهای آن را مورد ارزیابی و مذاقه قرار دهد و می‌کوشد به این سؤال پاسخ دهد که ابتکار کمر بند - راه چینی چه پیامدهایی برای منافع ملی ایران در خاورمیانه دارد؟ بحث اصلی مقاله آن است که در صورت عملی شدن ابتکار کمر بند - راه چین، از طریق توسعه زیرساخت‌های تعاملات تجاری و فرهنگی در منطقه، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، کمک به گسترش امنیت منطقه، منافع اقتصادی و استراتژیک ایران هم در سطح داخلی و هم سطح منطقه‌ای تأمین می‌شود.

واژگان کلیدی: ابتکار کمر بند - راه، سیاست خارجی چین، خاورمیانه، منافع جمهوری اسلامی ایران، امنیت

۱. دانشیار روابط بین‌الملل، گروه علوم سیاسی دانشگاه اصفهان و استاد همکار در:

School of International Studies, Sun Yat-sen University, Zhuhai, China

* نویسنده مسئول: eyazdan@ase.ui.ac.ir

۲. کارشناس ارشد روابط بین‌الملل، گروه علوم سیاسی دانشگاه اصفهان

مقدمه

دولت چین طرح کمربند - راه را به عنوان پیشنهادی برای تحقق همگرایی در منطقه و همسویی منافع بین کشورها یاد می‌کند. چین، در صدد است کشورهای منطقه را ترغیب کند تا به این طرح ملحق شوند و در اجرای آن پویایی و ابتکار داشته باشند. نکته قابل اهمیت آنکه، مشارکت ایران در این اجرای این پروژه همواره مورد درخواست چینی‌ها بوده است. از این رو به نظر می‌رسد بررسی کلیه وجوه این ابتکار با در نظر گرفتن ایفای نقش هریک از کشورهای منطقه، امری مطلوب و ضروری برای سیاست‌گذاری‌های جمهوری اسلامی ایران به شمار رود.

از زمان به قدرت رسیدن دنگ شیائوپینگ در سال ۱۹۷۷، چین اولویت سیاست خارجی خود را بر توسعه اقتصادی قرارداد. بر همین اساس، سیاست خارجی چین مبنی بر تحکیم روابط صلح‌آمیز با کشورهای همسایه و کشورهای دیگر جهان است؛ این سیاست، نسبت به دوران مائو دچار تغییراتی گردیده است. از دوران دنگ شیائوپینگ تا قبل از بر سرکار آمدن شی جین پینگ^۱ عمده سیاست خارجی و اقتصادی چین مبتنی بر پرداختن به مسائل توسعه اقتصادی در داخل بود و کمتر به تحولات و معادلات منطقه‌ای و جهانی توجه داشتند. با روی کار آمدن شی جین پینگ، سیاست خارجی چین بر تنش‌زدایی با همسایگان، افزایش روابط خود با آنها و کشورهای مجاور قرار گرفت. بر همین اساس، چین تصمیم گرفته تا همسایگان خود را در منافع اقتصادی خود شریک نماید و به این منظور پروژه کمربند - راه در سال ۲۰۱۳ را کلید زد. طرح جاده ابریشم چین بر اساس واقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک سازماندهی شده است. این پروژه به صورت هم‌زمان دربرگیرنده دو تغییر محوری است و به عنوان راهبرد جدید سیاست خارجی چین تلقی می‌شود. این طرح در دو گونه زمینی و دریایی معرفی شده است؛ گونه زمینی آن، دربردارنده شش کریدور اصلی و جاده ابریشم دریایی، جنوب شرقی آسیا را به خاورمیانه، اروپا و ساحل شرقی آفریقا متصل می‌کند.

ابتکار کمربند - راه چین تنها یک طرح اقتصادی نیست، بلکه ابعاد فرهنگی، سیاسی و امنیتی را نیز شامل می‌شود. نکته قابل توجه، مزیت‌های ترانزیتی کشور ایران، به دلیل موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب است؛ ایران، با گسترش شبکه حمل و نقل، ارتباط مطمئن

1. Xi Jin Ping

و کارآمد از این امتیاز می‌تواند در جهت افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی خود در منطقه استفاده کند. کشور ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد و درعین حال نیز به‌نوبه خود می‌تواند به‌عنوان پل ارتباطی میان کشورها و سایر مناطق جهان ایفای نقش کند.

ایران و چین به‌عنوان دو رکن اساسی جاده ابریشم لازم است که به‌موازات یکدیگر در احیای این طرح عظیم کوشش کنند. یک راهکار برای حفظ جایگاه ایران در جاده ابریشم، افزایش مسیرهای مواصلاتی است؛ موقعیت جغرافیایی کشور، به لحاظ فروش کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی، اهمیت ویژه‌ای دارد. به‌همچنین، کریدورهای شمال - جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است به‌عنوان مثال برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در سریع‌ترین زمان، کمترین هزینه و بیشتر ایمنی، احداث خط آهن چابهار - سرخس ضروری به نظر می‌رسد؛ دست آورد آن ایجاد یک امتیاز ویژه برای ایران است زیرا ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک‌سو و آسیای جنوبی و شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، برقرار می‌شود.

تمرکز اصلی این مقاله بر پیامدهای طرح کمربند - راه چینی بر منافع ملی ایران در خاورمیانه می‌باشد. مفروض این مقاله آن است که دولت چین با مطرح کردن ابتکار کمربند - راه از آن به‌عنوان پیشنهادی برای گسترش همکاری و همگرایی اقتصادی در منطقه و منافع بین کشورها یاد می‌کند تا از طریق کشورهای منطقه در جهت پیوستن به این طرح و ارائه ابتکار و پویایی در انجام آن، این ایده بلندپروازانه را محقق سازد. طرح کمربند - راه، راهی برای همکاری برد، برد است زیرا، توسعه، رفاه مشترک، صلح، افزایش درک متقابل کشورها، اعتماد و تقویت همه‌جانبه مبادلات را میان کشورهای چین و ایران فراهم می‌کند. این طرح چشم‌انداز اقتصادی مطلوب از همکاری بین آن کشورها در کمربند - راه است.

۱. مبانی نظری: ارتباطات و منافع ملی

نظریه ارتباطات «کارل دویچ» از جمله مفاهیمی است که امروزه در مباحث روابط بین‌الملل، مورد توجه بسیار قرار گرفته است. کارل دویچ، نظریه‌پرداز کارکردگرای آمریکایی در حیطه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل از پیش‌تازان بررسی همگرایی در عرصه روابط

بین‌الملل است. دویچ ارتباطات توسعه و نوسازی را در ارتباط با اقوام و یکپارچگی ملی مورد بررسی قرار داده است. به نظر وی، توسعه‌یافتگی میان چند قومیت بر اثر گسترش ارتباطات، موجب شناخت بیشتر اقوام از یکدیگر شده و در نتیجه این یکپارچگی بین آنها تقویت خواهد شد (رجب نسب، ۱۳۸۰: ۱۰۳).

نظریه دویچ، در ابتدا به عنوان یک نظریه در سطح ملی ارائه شد و سپس به سطح کلان منطقه‌ای بسط داده شد، این نظریه به دلیل بررسی نقش ارتباطات و انواع پیوندهای جوامع اعم از ارتباطات اقتصادی، فرهنگی، ترانزیتی و غیره برای شرح ابتکار کمربند - راه در این مقاله مورد استفاده قرار گرفته است.

به نظر دویچ، ارتباطات مبنا یک سازمان و گروه است و اگر ارتباطات نباشد به معنای واقعی یک سازمان یا یک جامعه وجود نخواهد داشت. آن چه باعث می‌شود گروه‌ها از افراد یا کشورها به این تفکر و نگرش برسند، ارتباطات است. ارتباطات، اعضای گروه را قادر می‌سازد تا به صورت جمعی کاوش کرده و نگرش جمعی داشته باشند. بر همین اساس کشور - ملت تعریف می‌شود (Lieber, 1972:41). در روابط بین‌الملل ارتباطات، یکی از شرایط لازم برای همکاری می‌باشد. نقطه عزیمت دویچ این است که شاخصه همه اجتماعات میان اشخاص، وجود حجم چشمگیری از مبادلات میان آنهاست. او در آثار خود در مورد ملی‌گرایی نیز بر این نکته تأکید داشت که جوهره مردم وجود ارتباطات است؛ یعنی توانایی انتقال پیام، فهم آن و پیش‌بینی پذیری رفتاری به شکلی متقابل؛ علاوه بر ارتباطات اجتماعی، تبادلات اقتصادی نیز مردم را به هم پیوند می‌دهد (مشیرزاده، ۱۳۸۹: ۴۱). «تأکید اصلی طرفداران این نظریه بر مبادلات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است. آنان معتقدند که افزایش مبادلات کشورها، همبستگی آنان را گسترش می‌دهد و این امر در نهایت منجر به همگرایی می‌شود. گسترش ارتباطات در سطح جهانی سبب ایجاد یک هویت جمعی بین‌المللی می‌شود که این معنا گاه حرکت از ملی‌گرایی به سمت جهان‌گرایی محسوب می‌شود» (مدیرشانه چی، ۱۳۶۹: ۳۷۵).

همگرایی هم می‌تواند به عنوان فرایند و هم وضعیت تعریف شود. وضعیت همگرایی یعنی شرایطی که در آن کنشگران به یک اجتماع جدید می‌رسند. فرایندهای دخیل در آن نیز عبارت‌اند از وسایل و ابزاری که این اجتماع از طریق آنها حاصل می‌شود (مشیرزاده، ۱۳۸۹: ۴۰). در یک تعبیر دیگر، «همگرایی را می‌توان به بهترین وجه به صورت یک فرایند

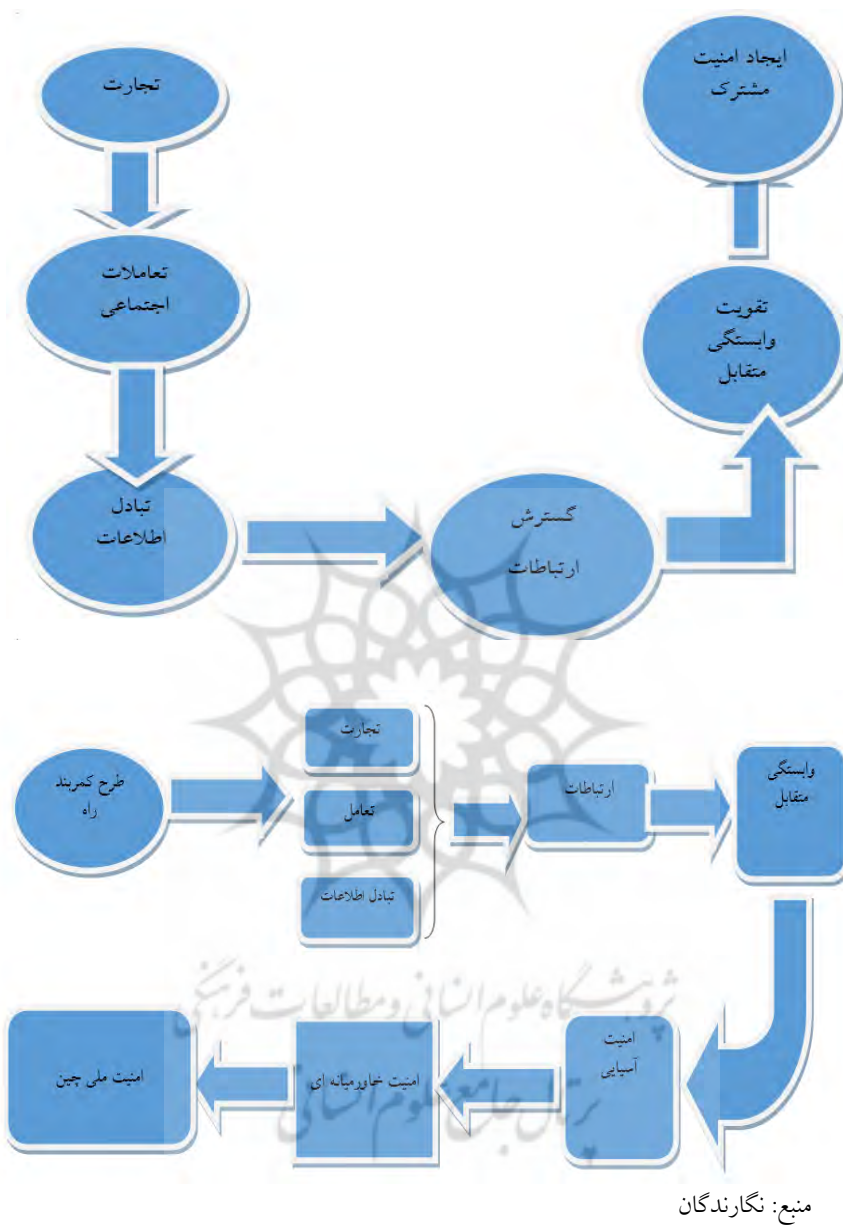
تجزیه و تحلیل کرد، زیرا حرکتی در زمینه افزایش همکاری میان دولت‌ها است» (قوام، ۱۳۸۸: ۴۴). از نظر دویچ، همگرایی شرایطی است که در آن مردم یک منطقه، ضمن پرهیز از به‌کارگیری زور و خشونت مسائل خود را از راه مسالمت‌آمیز و همکاری جویانه حل می‌کنند. به‌علاوه، از تشکل و توسعه سازمان‌هایی حمایت می‌کنند که قادر به انجام تغییرهایی در راستای تحقق صلح باشند (Taylor, 1968: 244).

کارل دویچ، معتقد است که تعامل بین دولت‌ها منجر به تشکیل «جوامع امنیتی» یا نظام‌های سیاسی - اجتماعی ادغام شده می‌شود. وی در مورد رابطه همگرایی و ارتباطات می‌گوید: کشورها جوامعی هستند که به‌وسیله رسته‌های ارتباطی و سامانه‌های حمل و نقل به یکدیگر پیوند می‌خورند و درحالی‌که به‌هم وابسته می‌شوند، روند همگرایی را طی می‌کنند (Dugherty, 1981: 245).

ابتکار کمربند - راه، با هدف برقراری ارتباطات: زیرساختی، مواصلات ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی و تقویت روابط فرهنگی و ارتباطات مردمی و ایجاد همگرایی اقتصادی میان کشورهای تعریف شده، طراحی شده است؛ ابتکار کمربند - راه، با توجه به نظریه ارتباطات کارل دویچ قابلیت تبیین و تحقق این اهداف را دارد. به‌همچنین، از طریق این نظریه می‌توان به بررسی پیامدهای کمربند - راه چینی برای منافع ایران در خاورمیانه پرداخت. این ویژگی، سبب شده که با به‌کارگیری این نظریه برای تبیین این ابتکار طیف وسیعی از ارتباطات میان کشورهای موردنظر مناسب باشد. این پژوهش در تلاش است تا بر اساس نظریه ارتباطات کارل دویچ موضوع پروژه کمربند و راه را بیان کند.

سرانجام آن که رویکرد ارتباطات به هیچ‌یک از سطوح تحلیل محدود نمی‌شود. این رویکرد با گروه‌ها، اقوام، سازمان‌ها و کشورها و روابط میان این واحدها ارتباط یکسانی دارد. به‌عبارت‌دیگر، واحد تحلیل لزوماً به دولت‌ها یا کشورها منحصر نمی‌شود، بلکه امکان وجود بازیگران غیردولتی هم مدنظر گرفته می‌شود.

دو مدل تحلیلی زیر، ضمن ارائه مفاهیم اصلی مبحث نظری، رابطه نظریه را با فرضیه روشن‌تر خواهد کرد.



بر اساس همین شیوه تفکر، یکی از جدیدترین اسناد بالادستی چین که در سپتامبر ۲۰۱۹ با عنوان «چین و جهان در عصر جدید» منتشر شده است؛ از چهار فصل آن، سه فصل

سند مشخصاً به ایده ارتباطات و مشارکت جهانی با هدف دستیابی به همگرایی و صلح می‌پردازد. در بخشی از این سند آمده است:

ما کمر بند و راهی با کیفیت را با همکاران و شرکای خود خواهیم ساخت. «ابتکار کمر بند - راه» بر اساس اصول مشاوره و رایزنی گسترده، مشارکت و منافع مشترک استوار است و با روحیه جاده ابریشم که با صلح، همکاری، بازبودن، فراگیر بودن، یادگیری و منافع متقابل استوار است، هدایت می‌شود. با تمرکز بر هماهنگی سیاست، اتصال زیرساخت‌ها، تجارت بدون موانع، ادغام مالی و پیوندهای نزدیک‌تر بین مردم با مردم، این هدف از ایده‌ها به عمل، از تصویر به واقعیت و از یک ابتکار مفهومی به یک محصول عمومی محبوب در سطح جهانی تبدیل شده است.^۱

دیپلماسی عمومی چین نیز که بر چهار ستون مؤسسات کنفوسیوس، تبادلات آکادمیک، تبلیغات بین‌المللی توسط رسانه‌های دولتی و گردشگری استوار است (Pargoo, 2018). این خط‌مشی را تسهیل می‌کند؛ بنابراین مطابق نمودار فوق و به تاسی از نظریه دویچ، چین انتظار دارد در درهم‌تنیدگی اجتماعی - فرهنگی به نوبه خود درجاتی از درهم‌تنیدگی مالی و اقتصادی ایجاد کند و هم‌زمان، تضمین امنیت چین را (همچون امنیت انرژی) با ایجاد وابستگی متقابل میان کشورهای هدف در خاورمیانه مستحکم‌تر نماید که البته گام نخست در هماهنگی سیاست میان بازیگران دخیل و ذینفعان است؛ به نحوی که ارتباط میان دولت‌ها باعث ایجاد «جوامع امنیتی» یا نظام‌های سیاسی - اجتماعی ادغام شده گردد. به همین جهت، ابتکار کمر بند - راه به‌عنوان ابرپروژه‌ای که برقراری ارتباطات زیرساختی، خطوط مواصلات ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی، تقویت روابط فرهنگی و ارتباطات مردمی و نیز برقراری همگرایی اقتصادی میان کشورهای تعریف شده در آن را به یدک می‌کشد؛ از این قابلیت برخوردار است تا ارتباط و تعامل جمهوری خلق چین با جمهوری اسلامی ایران را به‌واسطه پیوند وثیق نظریه و سیاست به مناظره بنشانند. به این معنی که چون توسعه صلح‌آمیز چین از درک عمیق روند کلی توسعه جهانی نشئت می‌گیرد و کشورها نیز در حال تبدیل شدن به یک جامعه درهم‌تنیده از علایق و آینده مشترک، و صلح، توسعه،

۱. مراجعه شود به: سند «چین و جهان در عصر جدید» (۲۷ سپتامبر ۲۰۱۹):

China and the World in the New Era September 27, 2019, http://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201909/27/content_WS5d8d80f9c6d0bcf8c4c142ef.html

همکاری و منافع متقابل، در گذر زمان هستند؛ پس هر کشوری، بزرگ یا کوچک، قوی یا ضعیف، تنها در صورت مشارکت در همکاری‌های بین‌المللی و بر اساس برابری و منافع متقابل می‌تواند به توسعه پایدار با چین دست یابد.

۲. ابتکار کمربند - راه چینی

این طرح که ابتدا «یک کمربند یک راه»^۱ نام داشت (سپس به کمربند - راه تغییر یافت). نخستین بار در سال ۲۰۱۳ به جهان عرضه شد؛ آن هم وقتی که شی جین‌پینگ رئیس‌جمهوری چین به‌طور آشکار آغاز برخی از ابتکار عمل‌های جنجالی پیشروی به غرب، از جمله کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی را اعلام کرد؛ ابتکار عملی که نام خود را از مسیر تجاری قدیمی بین چین و غرب از طریق آسیای میانه و خاورمیانه وام گرفته است. شی در سخنرانی سپتامبر ۲۰۱۳ خود که در دانشگاهی ممتاز در قزاقستان ایراد می‌کرد، بر سیاست جمهوری خلق چین در قبال خاورمیانه و آسیای مرکزی تمرکز نمود و ایده جاده ابریشم جدید را بیان و برخی از ابتکار عمل‌های جدید چین را اعلان نمود. اما این رویکرد شی را نیز باید تداوم یا گسترش منطقی راهبرد چین در قبال خلیج فارس و آسیای مرکزی تلقی کرد که از دهه ۱۹۹۱ به مرحله اجرا درآمده بود (Scobell and Nader, 2016).

جاده ابریشم جدید، مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی، تجارت، انرژی، حمل‌ونقل و فناوری اطلاعات می‌باشد که چین و آسیای شرقی را به آسیای مرکزی، اروپا و آفریقا وصل می‌کند. این مسیر ۶۵ کشور را در برمی‌گیرد که جمعیت این کشورها حدود چهارونیم میلیارد نفر است. این ابتکار دارای دو بعد اساسی می‌باشد: نخست؛ کمربند بیانگر مسیر زمینی تحت‌عنوان کمربند اقتصادی جاده ابریشم که به تعمیق جاده ابریشم قدیمی اشاره دارد، این مسیر زمینی از چین شروع شده و به سمت آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، آسیای غربی و به اروپا می‌برد و کلمه راه؛ اشاره به مسیر دریایی دارد که چین را به آسیای جنوب شرقی، خاورمیانه و آفریقا وصل می‌کند (Li and et al, 2019).

دولت چین برای یکی کردن این دو طرح اصطلاح کمربند - راه به کاربرد (امیراحمدیان، صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵: ۱۱-۱۰). به بیان دیگر ابتکار کمربند راه شامل دو

1. One Belt, One Road (OBOR) initiative

بخش «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» برای ارتقا جریان تجارت، سرمایه‌گذاری، فرهنگ و ایده‌ها و حمایت از رشد اقتصادی دوجانبه مشترک می‌شود.

در اوایل سال ۲۰۱۳ بخش بری این طرح ارائه شد. مسیر جاده ابریشم نوین چین از مرکز راهبردی اوراسیا، از بین کشورهای دارای ذخایر غنی انرژی و معدنی قابل توجهی عبور خواهد کرد. این خط از شیآن^۱ در منطقه مرکزی چین آغاز شده و قبل از توسعه به سمت غرب، از شهر گانسو^۲ و دو استان خورگاس^۳ و اورومچی^۴ در محدوده سین کیانگ^۵ عبور می‌کند. بلافاصله در مسیر جنوب غربی حرکت کرده و با عبور از آسیای مرکزی و شمال ایران، اعراب، سوریه و ترکیه را پشت سر می‌گذارد. جاده ابریشم با عبور از تنگه بسفور^۶ در استانبول، از بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان را عبور می‌کند و پس از آن به طرف هلند رفته و در آخر به ونیز در ایتالیا می‌رسد (Habova, 2015: 64-45) و همچنین محل عبور دو مسیر خشکی و دریایی جاده ابریشم نوین چین خواهد بود. جاده ابریشم دریایی از فوژو^۷ در شهر فوجیان^۸ چین آغاز شده و با گذر از شهرهای گوانگدونگ^۹، گوانگشی^{۱۰} و هاینان^{۱۱}، به تنگه مالاکا در جنوب می‌رسد؛ سپس از کوالالامپور به سوی کلاته رفته و از اقیانوس هند به نایروبی در کنیا می‌رود. در نهایت، با گذر از شاخ آفریقا به دریای سرخ می‌رسد، باین‌حال، در مسیرهای این طرح همچنان احتمال اعمال تغییرات وجود دارد (NDRC,2015:1).

چین با هدف انتقال سریع و ارزان دو مسیر را تعریف کرده است. در مسافت‌های کوتاه، کامیون و در مسافت‌های طولانی راه‌آهن بهتر و باصرفه‌تر هستند. به‌عنوان مثال حمل سنگ‌آهن صرفاً از طریق دریا با صرفه است و از طریق زمینی یا هوایی بسیار گران تمام می‌شود. این دو بخش یا این طرح از یک کریدور دریایی و شش کریدور خشکی تشکیل

1. Xian
2. Gansu
3. Horgos
4. Urumqi
5. Xinjiang
6. Bosphorus Narrows
7. Fuzhou
8. Fujian
9. Guangdong
10. Guangxi
11. Hainan

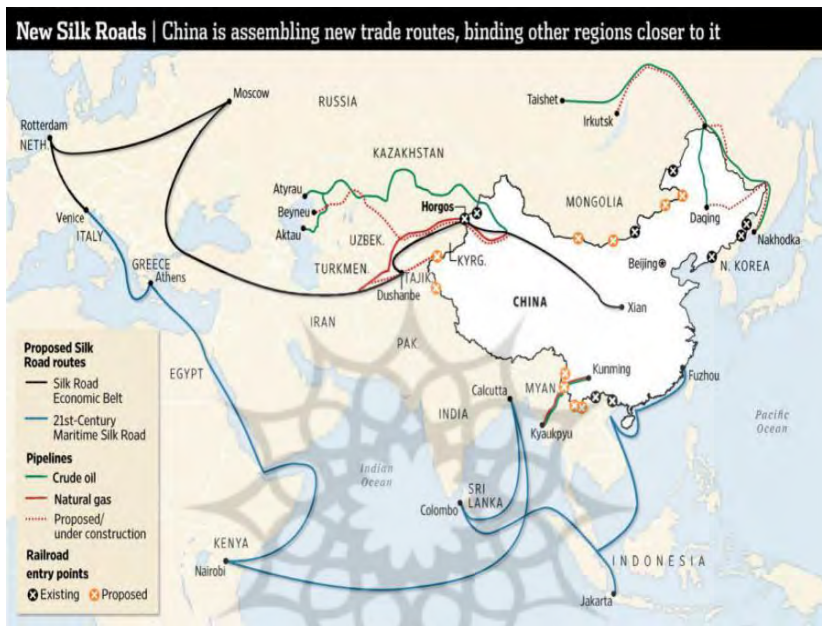
می‌شود. در سال ۲۰۱۵ شورای دولتی چین برای تدوین یک برنامه عملیاتی در راستای پیشبرد این پروژه یک سند ملی با نام چشم‌انداز و اقدامات برای ساختار مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم قرن بیست و یک ایجاد کرده است (Garlick & Havlová, 2020:6). این سند دربردارنده چند بخش می‌باشد. در بخش مقدمه آن اشاره به نقش تاریخی جاده ابریشم و ملزم به بازسازی آن طبق معیارهای قرن بیست و یکم مورد مباحثه قرار گرفته است. همین‌طور در چهارچوب این طرح از پیوند سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر و در قسمت زمینه در مرحله ضرورت اجرای این پروژه در شرایط فعلی اقتصاد جهانی، اصول، چهارچوب، اولویت‌ها، اهداف و ابزارهای تحقق این اهداف سخن گفته شده است.

بر اساس سند، پیوند سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر بر پایه معیارهای ارتباطات قرن بیست و یک به‌عنوان چهارچوب کلان طرح تعریف شده است. در مسیر خشکی این کمربند، جهت اتصال از یک سو آسیا توسعه یافته و از سوی دیگر اروپای توسعه یافته، سه کریدور (شمالی، مرکزی و جنوبی) معرفی شده است: ۱- مسیر بالتیک چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا به یکدیگر وصل می‌شوند. ۲- مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی برخورد می‌کند. ۳- چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و پاکستان و اقیانوس هند متصل می‌کند (Fedorenko, 2013:20).

اکثر کشورهای این مسیر عضو بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا^۱ هستند که به ابتکار چین تأسیس شده‌اند. مسیر دریایی این کمربند طوری برنامه‌ریزی شده است که سواحل چین را از مسیر دریای چین جنوبی و اقیانوس هند و مسیر دیگر دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی به آفریقا و اروپا وصل می‌کند. چین از سال ۲۰۱۳ قراردادهایی با پنجاه کشور و ده‌ها نهاد بین‌المللی برای ایجاد این بازار اقتصادی سه میلیارد نفری امضا کرده است (شریعتی نیا، ۱۳۹۵:۹). این امر نشان‌دهنده اهمیت این موضوع در سیاست خارجی چین است. این ابتکار با هدف اتصال و ارتباطات اقتصادهای بزرگ اوراسیا از طریق زیرساخت، تجارت و سرمایه‌گذاری توسط رئیس‌جمهور وقت چین در

1. The Asian Infrastructure Investment Bank

جهت در دستور کار قرار گرفت (Rippa 2020, 57). به طور کلی مهم ترین هدف چین از ارائه این پروژه، اهداف کلان اقتصادی است. تصویر زیر مسیر زمینی و دریایی (کمربند - راه) را نشان می دهد.



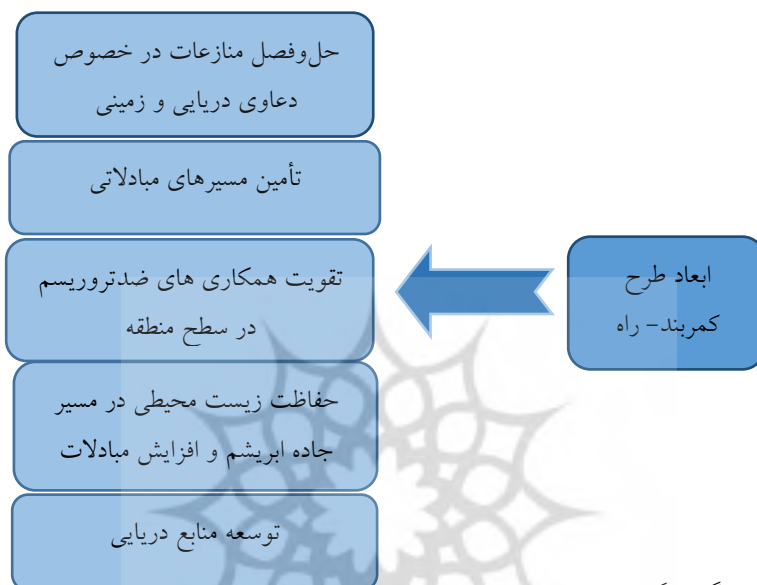
نقشه جاده ابریشم جدید چین

Source: Xinhua(Silk Road routes);u.s Department of Defense, Gazprom, Transneft(pipelines);United Nations(rail entry points)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۲-۱. ابعاد طرح کمربند - راه

طرح کمربند - راه دارای ابعاد مختلفی چون اقتصادی، تجاری، سیاسی، امنیتی و همچنین فرهنگی و تمدنی می‌باشد. در چارچوب طرح مزبور زمینه‌های همکاری‌های غیراقتصادی به صورت زیر قابل دسته‌بندی هستند:



منبع: نگارندگان

این پروژه در هریک از حوزه‌های زمینی، دریایی، هوایی و سایبری پروژه‌هایی را تعریف کرده است. در این طرح، کشورها به لحاظ اهمیت در چندلایه تعریف شده‌اند: لایه اول کشورهای همسایه و حوزه پیرامونی چین (کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و همچنین جنوب آسیا مانند پاکستان) هستند؛ لایه دوم کشورهای غرب آسیا و آسیای مرکزی (مثل ایران)؛ لایه سوم کشورهای افریقا و مدیترانه (خداقلی پور، ۱۳۹۶ الف: ۲۸).

۲-۲. سرمایه‌گذاران جاده ابریشم

چین خود را به عنوان منبع اصلی سرمایه‌گذاری برای اجرای مراحل مختلف طرح کمربند - راه اعلام می‌کند. اکثر پروژه‌های جاده ابریشم توسط بانک‌های دولتی چین و صندوق‌های چندجانبه و دولتی، مانند: صندوق جاده ابریشم^۱، بانک توسعه زیرساخت آسیایی^۱ و بانک

1. Silk Road Fund

توسعه بریکس^۲ فراهم می‌شود. در تأمین بودجه پروژه‌های جاده ابریشم بانک‌های سیاسی دولتی چین نقش مهمی ایفا خواهند کرد (امیراحمدیان، صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵: ۲۵). چین در راستای پیشبرد اهداف طرح 'کمربند - راه' دسترسی به بازارهایش را بیش از پیش گسترش می‌دهد و شرایط سرمایه‌گذاری خارجی را تسهیل می‌کند و یک محیط عادلانه و دوستانه برای همکاری و مبادلات بین‌المللی فراهم می‌شود. در طی این سال‌ها حجم تجارت چین با کشورهای مسیر 'کمربند - راه' فراتر رفته و حجم سرمایه‌گذاری در این کشورها چندبرابر شده است. به علاوه، پروژه‌هایی که در قالب این طرح انجام شده، بالغ بر ۳۰۰ هزار موقعیت شغلی ایجاد کرده است.

۲-۳. چین و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا

نظریه ارتباطات دویچ، روی ماهیت تجربی مفاهیم تأکید زیادی کرده است. سعی می‌شود تا تمام مفاهیم از طریق سنجش، عملیاتی شوند. داده‌های کمی، به‌عنوان یک مکمل برای انواع دیگر تحلیل تلقی می‌شود. داده‌های کمی، نظیر میزان سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در تحقق ابتکار کمربند - راه یا اطلاعات مربوط به زیرساخت‌های کشورهای ذی‌مدخل در این ابتکار وجود دارد. چین در راستای عملی کردن کمربند اقتصادی جاده ابریشم اقداماتی انجام داده است؛ این اقدامات شامل: بین‌المللی کردن یوان، تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، صندوق سرمایه‌گذاری کمربند اقتصادی جاده ابریشم، امضای تفاهم‌نامه همکاری با برخی کشورها و تبدیل این موضوع به محور مهم مذاکراتی رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر چین در سفر به ۲۰ کشور است (امیراحمدیان، ۱۳۹۵: ۳۵). یکی از اقدامات، تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا در اکتبر سال ۲۰۱۳ بود. رئیس‌جمهور چین در دیدار با رئیس‌اندونزی این ایده را مطرح کرد. او هدف چین را برای تأسیس چنین بانکی، بهبود بخشیدن به زیرساخت‌ها در اقتصادهای ضعیف سراسر آسیا بیان نمود. وی همچنین اظهار کرد که دستیابی به این هدف با کمک ثروت مالی و فن‌آوری چین و با همکاری دیگر حکومت‌های آسیا و نهادهای مالی، امکان‌پذیر است. در حقیقت، چین هم‌زمان با مطرح کردن طرح احیای جاده ابریشم، بانک سرمایه‌گذاری

1. Asian Infrastructure Investment Bank
2. BRICS



زیرساخت آسیا را به همراه ۵۲ کشور دیگر در جهت کمک به این طرح تأسیس کرد؛ باتوجه به محل این بانک که در پکن است این بانک پروژه‌های زیرساختی را در آسیا و اقیانوسیه پیگیری خواهد کرد (Solis:2013,4). سرمایه اولیه این بانک ۵۰ میلیارد دلار بوده که این میزان به بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار افزایش یافت. عضویت در این بانک برای کلیه دولت‌ها آزاد است و حق رأی اعضا در تصمیم‌ها بر اساس میزان سرمایه آن‌هاست. (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۵: ۱۶۱).

ایجاد بانک «سرمایه‌گذاری زیرساختی آسیا» یک پیشرفت برجسته در منطقه‌گرایی آسیایی بود. مأموریت اصلی آن، رفع شکاف‌های منطقه آسیا از طریق توسعه اقتصاد، حمل‌ونقل، انرژی و ارتباطات با ارائه یک بانک توسعه جدید متخصص در زمینه تأمین مالی است. با این حال، تمام شاخص‌ها تاکنون نشان می‌دهد که چین می‌خواهد با یک مؤسسه شفاف و قانونی به معماری اقتصادی آسیا کمک کند. باتوجه به بحران‌های اخیر در منطقه، این یک پیشرفت خوشایند است (Wilson,2017:1).

ابتکار «کمربند - راه» و «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا» هر دو در یک سال و توسط همان دولت برای هدف مشابه آغاز شد و آن هدف، بهبود زیرساخت‌ها و به تبع آن اتصال اقتصادی در سراسر آسیا. دولت چین اعلام کرد که قطعاً یک اتصال مابین این دو وجود دارد اما هرکدام از آن‌ها نهادهای جداگانه‌ای هستند؛ بنابراین این طرح یک ابتکار عمل است که از سوی دولت چین برای تقویت اتصال در آسیا ارائه شده است. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا نیز جهت استفاده از زیرساخت‌ها برای بهبود اقتصادی در منطقه در نظر گرفته است. باتوجه به دانش ژئوپلیتیک در اوراسیا مشخص است که بسیاری از کشورهایی که تاکنون از بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا وام دریافت کرده‌اند، در راستای راه‌اندازی کمربند - راه واقع شده‌اند، اما در نهایت بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و کمربند - راه همکاری قابل توجهی خواهند داشت و در بسیاری از نقاط بحرانی با یکدیگر ملاقات خواهند کرد. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا با تأمین مالی مستقیم برخی پروژه‌های جاده ابریشم از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم به آن‌ها کمک می‌کند به نوعی این یک ارتباط متقابل است و نیز برای بانک سودآور است (Shepard,2017:1-2). در این خصوص، آنچه که برجسته است نقش سرمایه‌های چین در تأسیس این نهادهای مالی و اقتصادی نوظهور است؛ بنابراین می‌توان بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و

احیای جاده ابریشم را ابزارهایی در جهت رسیدن چین به قدرت دانست که گردو به صورت مکمل دیگری چین را در این امر یاری می‌کند. در شکل زیر مسیر جاده ابریشم جدید و برخی از ایالت‌های عضو بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی را نشان می‌دهد.

۲-۴- کریدورهای اقتصادی جاده ابریشم

شش کریدور اقتصادی بین‌المللی برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم مشخص شده است، عبارت‌اند از:

۱- کریدور چین به اروپا (دریای بالتیک)، در این مسیر کمربند اقتصادی با گذر از آسیای مرکزی و روسیه به شرق اروپا و دریای بالتیک می‌رسد.

۲- کریدور چین، پاکستان

۳- کریدور چین، مغولستان، روسیه

۴- کریدور چین - شبه‌جزیره هند و چین

۵- کریدور بنگلادش، چین، هند، میانمار (2016 TDC Hong Kong)

۶- کریدور چین، آسیای مرکزی، غرب آسیا؛ (علمایی فر: ۱۳۹۶:۱۰۵).

خلاصه‌ای از کریدورهای اقتصادی جاده ابریشم

کریدور	مشارکت‌کنندگان	مثال‌هایی از پروژه‌ها
کریدور اقتصادی بنگلادش، چین، هند، میانمار	بنگلادش، هند، میانمار	* خط لوله نفت و گاز طبیعی مایع شده (LNG) چین میانمار * پل پادما (بنگلادش) * ساخت تونل در زیر رودخانه کارناپولی ^۲
کریدور اقتصادی چین - آسیای میانه - آفریقای غربی	ایران، قزاقستان، قرقیزستان، کویت، قطر، عربستان سعودی، تاجیکستان، ترکیه، ازبکستان	* راه آهن مسافربری قزاقستان - چین * مدرن‌سازی فرودگاه مناس (قرقیزستان) * راه آهن پرسرعت غرب به شرق

1. Trade Development Center
2. Karnaphul

ترکیه		
* خطوط راه آهن چین، لائوس * ارتقا مسیر دریایی لانسانگ - مکانگ	کامبوج، لائوس، تایلند، ویتنام	کریدور اقتصادی چین، شبه جزیره هند و چین
* خط لوله گاز طبیعی مایع شده آلتای (شینجیانگ را به سیبری متصل می نماید) * بزرگراه آلتان بولاگ - اولانباتور - زمین - آند	مغولستان، روسیه	کریدور اقتصادی چین، مغولستان، روسیه؛
* توسعه منطقه آزاد گوادر * فاز ۲ بزرگراه کاراکورام (تاکوت، حویلیان) * آزادراه پیشاور - کراچی	پاکستان	کریدور اقتصادی چین و پاکستان
* حمل و نقل ریلی چین - اروپا (۲۹) مسیر که چین را به ۹ مسیر اروپایی متصل می سازد) * خطوط ریلی مجارستان و صربستان * پارک صنعتی چین - بلاروس * مرکز همکاری مرزی بین المللی خرگوس ^۱ بین قزاقستان و چین بندر پیرئوس (یونان)	بلاروس، بلغارستان، جمهوری چک، یونان، مجارستان، قزاقستان، لهستان، روسیه، صربستان، اسلواکی	کریدور اقتصادی پل زمینی اروپای جدید

Sources: (Wuthnow,2017:5)

1. Khorgos



نقشه کریدورهای شش گانه کمربند اقتصادی جاده ابریشم

Source: www.GISreportsonline.com

طبق نقشه بالا، علاوه بر کریدورهای شش گانه، «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی»^۱ یکی دیگر از برنامه‌های مهم در جهت گسترش ابتکار کمربند - راه می‌باشد که شامل کشورهای قزاقستان، افغانستان، آذربایجان، جمهوری خلق چین (به ویژه منطقه خودمختار مغولستان داخلی و منطقه خودمختار سین کیانگ)، پاکستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان مغولستان می‌شود.

همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی، به شناسایی شش کریدور اقتصادی دارای اولویت پرداخته و از این طرح برای همکاری تجاری و همگرایی اقتصادی از طریق گسترش و ارتقا آن‌ها به کریدورهای اقتصادی حمایت می‌کند. کریدورهای اقتصادی باعث تشکیل پیوندهایی بین کشورهای منطقه و همسایه که اقتصاد آن‌ها موقعیت ویژه‌ای برای رشد بیشتر آن‌ها فراهم می‌کند، این کریدورها عبارت است از:

کریدور اروپا و شرق آسیا (قرقیزستان، قزاقستان و منطقه خودمختار اویغور سین کیانگ). این کریدور در قسمت ترانزیت جاده‌ای و ریلی، صادرات، واردات فعالیت دارد.

1. Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

کریدور مدیترانه و شرق آسیا (آذربایجان، افغانستان، قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، منطقه خودمختار اوغور سین کیانگ). تراسکا^۱ نام این کریدور می‌باشد و نقش بسیار مهمی در صادرات و واردات آسیای مرکزی دارد. کریدور روسیه، خاورمیانه و جنوب آسیا (افغانستان، ازبکستان، قرقیزستان، قزاقستان، ترکمنستان و تاجیکستان) که در حال حاضر حجم ترانزیت محدودی بین روسیه و بندرعباس را پوشش می‌دهد.

کریدور روسیه، شرق آسیا (منطقه خودمختار مغولستان داخلی، مغولستان و منطقه خودمختار اوغور سین کیانگ). به دو قسمت غربی و شرقی تقسیم می‌شود که حجم مبادلات جاده‌ای و ریلی در بخش شرقی بیشتر می‌باشد.

کریدور شرق آسیا - خاورمیانه و جنوب آسیا (افغانستان، قرقیزستان، پاکستان، تاجیکستان و منطقه خودمختار اوغور سین کیانگ). در این کریدور حجم مبادلات از کابل به پشاور قابل توجه است.

کریدور اروپا - خاورمیانه و جنوب آسیا (ازبکستان، پاکستان، قزاقستان، تاجیکستان، ترکمنستان و افغانستان). حجم تردد ریلی در مرز افغانستان و پاکستان و همچنین در بخش ازبک و قزاق بالا می‌باشد (Asian Development Bank, 2014).

۲-۵. شناخت جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم

در بخش دریایی، کریدور شمال - جنوب در شرق دریای خزر (قزاقستان - ترکمنستان - ایران) به طول حدود ۹۲۶ کیلومتر است. این کریدور مانند کریدور شمال - جنوب، جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای مشترک‌المنافع شامل کشورهای (آذربایجان - ارمنستان - ازبکستان - ترکمنستان - تاجیکستان - قرقیزستان - قزاقستان - مولداوی و گرجستان) و روسیه در شمال متصل می‌کند. کریدور دیگر، کریدور چین - قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران و کریدور ریلی چین - قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران به طول ۷۹۸۴ کیلومتر است که چین و کشورهای مشترک‌المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می‌سازد (Theofanis & Boile, 2015:1-3). به طور خلاصه، جاده ابریشم دریایی سبب:

1. The Trans Potr Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA)

۱- حضور قوی تر نیروی دریایی چین در دریاها می تواند امنیت جمعی انرژی، امنیت دریایی، تلاش های ضد دزدی دریایی و حفاظت از زیرساخت های حیاتی بحرانی از جمله ستون فقرات اینترنت را بهبود بخشد.

۲- ایجاد پتانسیل برای رقابت دریایی بین ایالات متحده و نیروی دریایی چین.

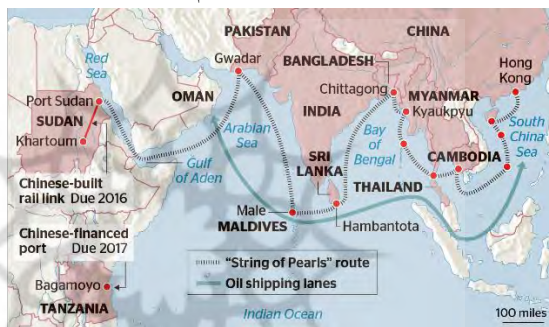
۳- بروز رقابت دریایی بالقوه بین چین و هند

۴- چالش بیشتر بر وضع موجود در دریای چین جنوبی

۵- چالش بر هژمونی ناتو در دریای مدیترانه و در امتداد ساحل شرق آفریقا

(Fung BIC, 2015:3).

نقشه زیر نشانگر مسیرهای جاده ابریشم دریایی که به آن اشاره شد، می باشد.



مسیرهای جاده ابریشم دریایی

Source: <http://voiceofdjibouti.com/wpcontent/uploads/2015/01/China-Martime-Silk-Road>.

۳. راه های ارتباطی ایران در طرح کمربند - راه

موقعیت جغرافیایی ایران یکی از مناطق مهم این کشور برای اجرای نقش به عنوان یک بازیگر تأثیرگذار در این پروژه به حساب می آید. تهران به عنوان یک بازیگر مهم، در ابتکار کمربند - راه، هم تأثیرگذار و هم تأثیرپذیر است. در این طرح، موقعیت ژئوپلیتیک ایران از اهمیت زیادی برخوردار است. ایران به عنوان هجدهمین کشور وسیع و هفدهمین کشور پرجمعیت در جهان می باشد. همین امر باعث شده است که ایران یک کشور با هدف و هم یک بازیگر مهم در ابتکار کمربند - راه محسوب شود. ایران به مثابه یک سرزمین گذرگاهی، پل ارتباطی بین سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا محسوب می شود.

این کشور افزون بر موقعیت حساس ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، به دلیل برخورداری از ذخایر عظیم انرژی و سایر شاخص‌های اقتصادی، از جایگاه ژئو اکونومیک برجسته‌ای نیز برخوردار است (شاه‌محمدی، ۱۳۹۶: ۱۲۴). این کشور با خاستگاه تمدنی چندین هزارساله، موقعیت گذرگاهی و محل تلاقی شرق و غرب، مرزهای آبی و خاکی با ۱۵ کشور جهان، اتصال‌دهنده دو مرکز عمده انرژی جهان، مالکیت منابع نفتی (۲۱ درصد) و گازی (۱۷ درصد) عظیم، حضور در سازمان‌های منطقه‌ای، حضور در کریدور شرق به غرب و کریدور شمال به جنوب و ارتباط با چهار قدرت اتحادیه اروپا، روسیه، هند و چین نقشی مهم در نظام بین‌الملل کنونی دارد. هم‌جوار بودن ایران با سیزده کشور در منطقه (دارای مرز خشکی با کشورهای آذربایجان، ارمنستان، افغانستان، پاکستان، عراق، ترکمنستان و ترکیه می‌باشد و با قطر، امارات، عربستان، عمان، کویت و بحرین مرز دریایی دارد) و همچنین ایران در جنوب از خلیج فارس تا تنگه هرمز و خلیج عمان اهمیت ژئوپلیتیک قابل توجهی را به این کشور داده است. باین وجود ایران می‌تواند با توسعه شبکه حمل‌ونقل از این امتیازات در جهت گسترش موقعیت راهبردی خود در منطقه به بهترین شیوه بهره‌مند شود. نقشه زیر نشانگر جایگاه ژئوپلیتیک ایران در جاده ابریشم جدید هم از راه زمینی و دریایی می‌باشد.



نقشه جایگاه ایران در جاده ابریشم جدید (دریایی، خاکی)

Source: www.irna/news/83238347/

به‌خاطر همین چینی‌ها ایران را یک گره کلیدی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی می‌دانند و به دنبال افزایش ارتباطات جاده‌ای، حمل‌ونقلی و راه‌آهن و حتی ایجاد یک

پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر ایران هستند. براین اساس، چین برای کسب منافع ملی و بین‌المللی خود در طرح جاده ابریشم نوین، به قدرت‌های منطقه‌ای مهم، توجه ویژه دارد. در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه‌ای قائل است که این ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئو اکنومیک ایران است (ارغوانی پیر سلامی و پیرانخو، ۱۳۹۶: ۲۷-۲۶). جاده ابریشم جدید، دارای شرایط مطلوبی برای ایران است که در این میان کریدور شمال - جنوب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. ایران در جهت ارتقا و تحقق راه‌های ارتباطی خود با کشورهای منطقه، پروژه‌هایی را در دست اجرا دارد.

نوسازی راه آهن تفتان - کویته در پاکستان برای پیوند شبکه‌های راه آهن سراسری ایران و پاکستان که اروپا و آسیا را به هم وصل می‌کند.

پیوند ایران و جمهوری از طریق راه آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا؛ خط آهن چابهار - سرخس که جنوب شرق ایران را از بندر چابهار به سرخس در شمال شرق، آسیای مرکزی را به آب‌های اقیانوس هند وصل می‌کند. وسط این مسیر، راه - آهن خواف - هرات، افغانستان را از هم‌جوارترین فاصله ریلی به اقیانوس هند وصل می‌کند. هندوستان و افغانستان بر روی این طرح فعالیت دارند و مشتاق به ساخت این کریدور هستند که می‌تواند مسیر جنوبی جاده ابریشم را به دریا پیوند دهد (Ziyadov, 2012:107).

در بررسی اهمیت ژئوپلیتیک ایران در طرح کمر بند - راه هر سه مسیر بیان شده به طریقی با ایران مرتبط هستند و تأثیر ایران را در منطقه بررسی می‌کنند. اولین مسیر با گذر از روسیه و پنج کشور آسیای مرکزی به خط‌های گذر از منطقه‌های متعدد ایران تسلط دارند؛ دومین مسیر مدیترانه را به خلیج فارس، راهبردی‌ترین مکان در ایران وصل می‌کند؛ و سومین مسیر اقیانوس هند را به وسیله خطوط دریایی به بندر چابهار در ایران متصل خواهد کرد. در امتداد این مسیرها «کریدور شمال - جنوب» در دسترس‌ترین مسیر و «بندر چابهار» با اهمیت‌ترین زیرساخت دریایی ایران در طرح کمر بند - راه مورد بررسی قرار می‌گیرد و همین‌طور موضوع رقابت این بندر با بندر گوادر پاکستان و قرارداد همکاری ۲۵ ساله ایران و چین ارزیابی خواهد شد.

۳-۱. قرارداد بیست و پنج ساله ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند - راه

ایران و چین با داشتن روابط عمیق و دوستانه از زمان برقراری روابط دیپلماتیک سال ۱۹۷۱ زمینه‌های همکاری در حوزه‌های زیرساخت، انرژی و غیره به دنبال گسترش روابط بودند به‌خاطر همین برای تعمیق روابط دوجانبه در زمینه‌های مختلف قرارداد ۲۵ ساله در جهت «مشارکت جامع استراتژیک»^۱ در چارچوب کمربند - راه ترسیم کردند. ایران و چین برای گسترش و توسعه مشارکت‌های جامع در زمینه‌های اقتصادی، فرهنگی و اتصالات دریایی به‌منظور ارتقای نقش ایران در این ابتکار همکاری می‌کنند و همین‌طور طبق علایق مشترک این ابتکار همکاری دوجانبه و چندجانبه از طریق برنامه‌های مشترک در کشورهای همسایه اقدام می‌کنند (Garlick and Havlová:2020:3).

قرارداد بیست و پنج ساله همکاری میان ایران و چین با عنوان «برنامه همکاری‌های جامع میان جمهوری خلق چین و جمهوری اسلامی ایران» به همراه سه ضمیمه در سال ۱۳۹۸ میان دو طرف به امضا رسید. در متن این قرارداد تقویت همکاری اقتصادی و تجاری دوجانبه، ارتباط با مناطق آزاد و بخش خصوصی، گسترش تأثیرگذاری در زمینه‌های گردشگری و فناوری، همکاری راهبردی و بلندمدت در جهت حفظ جایگاه‌های یکدیگر در جرقه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، مشارکت در مبارزه با تروریسم، تقویت همکاری نظامی و دفاعی و در محورهای دیگر به ده هدف اصلی اشاره گردیده است. همان گونه که از نام این قرارداد برمی‌آید جزئیات دقیقی در مورد همه بخش‌ها در آن وجود ندارد بلکه یک چارچوب همکاری گسترده در بخش‌های مذکور را فراهم می‌آورد که هرکدام از آن‌ها خود نیازمند قراردادهای جزئی و مشخص است. مضمون بسیار مهم دیگر بیانگر این واقعیت است که زمینه‌های مشارکت این سند جامع با یکن به حدی حیاتی، راهبردی و بلندمدت است که نمی‌توان با عجله در مورد آن تصمیم گرفت. باتوجه به شرایط کرونایی و تأثیر این ویروس بر روابط جدید اقتصادی احتمالاً عملیاتی شدن این سند آهسته‌تر و در یک فرایند زمانی طولانی‌مدت‌تری صورت خواهد گرفت. به‌رحال این سند به تدابیر سیاسی و دیپلماتیک زیادی نیاز دارد. قرارداد نیز باید به تصویب مجلس برسد. لازم به ذکر است که این فرایند در ایران فقط شکل نمی‌گیرد، بلکه شبیه آن در چین هم اتفاق می‌افتد. پس برای نهایی شدن این سند راه طولانی وجود دارد؛

بنابراین نمی‌توان در مورد این قرارداد با عجله تصمیم گرفت، به‌خاطر اینکه اهداف و منافع این قراردادها کوتاه‌مدت نیستند، بلکه به‌صورت مشارکت استراتژیک و طولانی‌مدت بیان می‌شوند و پس این‌گونه نیست که ایران این قرارداد را تا هنگامی که تحریم می‌باشد، ادامه دهد و بعد از آن کناره‌گیری کند. به‌رحال این قرارداد در راستای ابتکار کمربند - راه قرار دارد.

مشارکت فعال اکنون پکن با تهران ۲۵ سال همکاری بلندمدت و راهبردی در زمینه‌های مختلف را پیشرو دارد، بدون شک امتیازاتی که در این قرارداد از طرف ایران به چین مبذول گردیده، به‌طوری‌که که حضور این کشور در ایران را مستحکم نماید و در این آبر پروژه به گسترش حوزه‌های مطمح نظر منتهی خواهد شد. مشارکت فعال در کمربند - راه جزء عناوین اصلی برنامه همکاری‌های جامع ۲۵ ساله می‌باشد که شامل: ۱- کریدورهای منطقه‌ای - بین‌المللی که از طریق مشاوره و همکاری به پیروی از اصل پیگیری منافع مشترک و تشکیل مشارکت فعال در کریدورهای جنوب و شمال بندر چابهار - آسیای مرکزی و جنوب غرب (چابهار و بندرعباس به ترکیه و جمهوری آذربایجان) پرداخته و درباره شروع احداث کریدور خط آهن زیارتی، پاکستان، ایران، عراق، سوریه و پروژه‌های مرتبط گفتگو کرده‌اند. ۲- شبکه ریلی ملی با انقیاد از سه اصل اقتصادی، احترام به مالکیت خصوصی محوریت بازار و رقابت، توسعه پروژه‌های خط امن و بزرگراهی - جاده‌ای ایران و به اتمام رساندن خط آهن شرق - غرب ایران ۳- همکاری‌های منطقه‌ای در خصوص انتقال انرژی نفت و گاز از غرب به شرقی ایران، تهیه گاز با استفاده از کریدور اقتصادی چین - پاکستان برای این مناطق (CPEC)، برنامه‌ریزی مشترک برای توسعه منابع و انتقال انرژی در عراق، همکاری چین در تولید و انتقال انرژی برق بین ایران و کشورهای همسایه، سرمایه‌گذاری و همکاری مشترک برای صادرات برق در چهارچوب ابتکار کمربند - راه به پاکستان و افغانستان و تبادل برق با تشکیل کریدور شرق به غرب ایران و خطوط انتقال برق در این مناطق و همین‌طور همکاری مشترک در تهیه و مبادله برق کشورهای مسیر جاده ابریشم در چهارچوب طرح کمربند - راه می‌باشد. ۳- گسترش سواحل مکران همکاری در زمینه توسعه بندر جاسک و احداث یک شهر صنعتی و ایجاد پالایشگاه و صنایع پتروشیمی، فولاد و آلومینیوم ۴- مشارکت در حوزه فناوری و ارتباطات از راه دور در خصوص پروژه‌های مشترک برای گسترش و تعمیق شبکه زیرساخت‌های

اطلاعاتی و ارتباطاتی. ه - تقویت همکاری‌های بانکی، مالی، بیمه‌ای و مشارکت در زمینه کشاورزی، گردشگری و میراث فرهنگی طبق مفاد ضمیمه سند حاضر ۶- همکاری‌های سیاسی و نظامی برای تقویت روابط جامع راهبردی در مجامع، سازمان‌ها و نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی، دفاعی و امنیتی دوجانبه در خصوص امور راهبردی و مشارکت دفاعی در زمینه آموزش، تبادل استاد، پژوهش و تجربیات نظامی (قرارداد جامع همکاری ۲۵ ساله، ۱۳۹۹). ابعاد موردنظر را به‌طور کلی می‌توان در موارد بعدی خلاصه کرد.

۲-۳. پروژه‌های ایران در قالب طرح کمربند - راه

برخی از منابع غربی، ۳۴ پروژه زیربنایی را در قالب طرح کمربند - راه برای ایران برمی‌شمارند که شامل: احداث جاده، خط‌آهن، بندر زمینی و بندر دریایی می‌شود. از جمله این پروژه‌ها ساخت ۱۱ بندر خشک است: دو بندر در جنوب غرب تهران بندر آپرین بین اسلام‌شهر و نسیم‌شهر و بندر فرودگاه امام خمینی و همین‌طور بندرهای خشک در مشهد (ایستگاه راه‌آهن مطهری)، تبریز، شیراز (فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب)، آبادان (منطقه آزاد تجاری اروند)، کرمان (منطقه ویژه اقتصادی سیرجان) منطقه ویژه اقتصادی سرخس، قم (منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان) مرکز لجستیک زاهدان و پایانه مرزی اینچه برون (معین‌الدینی، ۱۹:۱۳۹۶). نقشه زیر نمایانگر پروژه‌های ایران در جاده ابریشم می‌باشد.



نقشه پروژه‌های ایران در جاده ابریشم

Source: <http://www.iras.ir/fa/doc/report/2914/>

۳-۳. کریدور بین‌المللی شمال - جنوب

کریدور بین‌المللی شمال - جنوب جزو آن دسته از پروژه‌های بزرگ است که طرف‌داران متفاوتی در میان کشورهای مشارکت‌کننده در ابتکار «کمربند - راه» دارد، اما مستقیماً مورد توجه چین نیست. این کریدور، مهم‌ترین کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی بین کشورهای آسیایی و اروپایی در حوزه ترانزیت کالا تاکنون پدیده آمده، می‌باشد.

برای کریدور حمل‌ونقل شمال - جنوب ده کریدور ترانزیتی ریلی و مختلط بیان شده است؛ در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپایی در هلسینکی که در سال ۱۹۹۲ به‌عنوان شاهراه ترانزیتی میان سه کشور ایران، روسیه و هند به تصویب رسید. بعدها، شماری از کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج عربی خاورمیانه شامل قزاقستان، بلاروس، تاجیکستان، ارمنستان، اوکراین، قرقیزستان، آذربایجان، عمان، سوریه، ترکیه و بلغارستان (به‌عنوان عضو ناظر) به آن پیوستند. توافقنامه این کریدور نیز در سپتامبر سال ۲۰۰۰ بین سه کشور یاد شده به‌عنوان مؤسسان کریدور شمال - جنوب در سن پترزبورگ به امضا رسید. در این کریدور قاره‌های آسیا و اروپا به همدیگر پیوند داده شده و رابطه ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی^۱ و روسیه را توسط ایران با کشورهای خلیج فارس، اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا ایجاد می‌کند (کیانی مقدم و دیگران، ۱۳۹۱: ۲). هدف از ایجاد کریدور، گسترش میزان تجارت میان کشورها و مناطق واقع در مسیرهای گوناگون آن است.

این کریدور حمل‌ونقل که قسمت اساسی آن از خاک ایران می‌گذرد که یکی از سریع‌ترین، کوتاه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا میان اروپا و آسیا به حساب می‌آید (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۵۷).

مهم‌ترین مزیت‌های کریدور بین‌المللی شمال و جنوب شامل: تقلیل فاصله و زمان انتقال کالا از اروپا به حیطه خلیج فارس و جنوب آسیا؛ امکان راهبردی روسیه به آب‌های آزاد اقیانوس هند؛ تشکیل طرحی مناسب و شایسته برای گسترش همکاری با کشورهای مسیر و کاهش وابستگی جنوب آسیا به تجارت از طریق کانال سوئز (کیانی مقدم و دیگران، ۱۳۹۱: ۲).

1. Scandinavia

کریدور بین‌المللی شمال - جنوب از بندر بمبئی هند شروع شده و به بندرعباس در تنگه هرمز می‌رسد. سپس مسیر زمینی داخلی ایران (مسیر جاده‌ای و ریلی) است که به که به دریای خزر و از آنجا به آسترمان^۱ و لاگان^۲ روسیه و سپس به مسکو شمال اروپا متصل می‌شود. این مسیر، منافع اقتصادی و راهبردی ایران و این کشورها را تقویت می‌کند و همین‌طور بر اهمیت نقش راهبردی این کریدور با عنوان یک پل ارتباطی در منطقه افزوده است. رونق کریدور شمال - جنوب سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق ایران می‌شود و در نهایت به برقراری و توسعه رفاه و امنیت منتهی می‌گردد. تصویر زیر، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و مسافت کوتاه آن را در مقایسه با مسیر رقیب خود نشان می‌دهد.



نقشه مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب

Source: <https://shipna.com/detail.aspx?Content=NewsDetail&ID=44177>

موقعیت مناسب ترانزیتی و قرار گرفتن در مسیر اتصالی این کریدور و دسترسی ایران به سواحل خلیج فارس، دریای عمان و سواحل دریای خزر موجب شده تا ایران در سال‌های اخیر بسیار مورد توجه تولیدکنندگان بزرگ اقتصادی جهان قرار گیرد. کریدور شمال - جنوب مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است (دهقان، ۱۳۹۵). کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال - جنوب، صادرات از سواحل غربی هند را از بندرعباس و بندر

1. Astrakhan
2. Lagan

چابهار و نیز بندر انزلی در دریای خزر در ایران و کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به اروپا انتقال می‌دهد. هندی‌ها با داشتن شرایط اقتصادی مناسب، به شدت علاقه‌مند به استفاده از کریدور شمال - جنوب برای عرضه ارزان‌تر کالا و محصولات خود در بازارهای جهانی هستند.

۳-۴. بندر چابهار

«بندر چابهار» مهم‌ترین بندر در جنوب شرق ایران، در بخش شمالی دریای عمان و تنها بندر اقیانوسی کشور مطرح است. چابهار تنها کلید توسعه شرق ایران می‌باشد. این بندر به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی در مبادلات ایران با دیگر کشورهای منطقه از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است که اولین توسعه جدی این بندر در سال ۱۹۸۴ می‌باشد. از سال ۱۹۹۲ تبدیل به بندر آزاد صنعتی و تجاری شده است.

بندر چابهار به دلیل برخورداری از موقعیت برجسته و چشمگیر در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر اصلی‌ترین خطوط کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا واقع شده است. این بندر، به‌عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی آسیای مرکزی و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر مناطق جهان مورد توجه قرار گرفته است (شهنوازی، ۱۳۹۳: ۳). در نتیجه، بندر چابهار چشمگیرترین مزیت ترانزیتی ایران در کریدور شمال - جنوب هست و به دلیل داشتن موقعیت استراتژیک، توان تبدیل شدن به یک مرکز تجاری برای انواع ترانزیت از کالا تا انرژی را دارا می‌باشد. موقعیت راهبردی چابهار، نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان (محصور در خشکی) به آب‌های آزاد از طریق محور ترانزیتی شرق کشور چابهار - ملیک از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (امینی و دیگران، ۱۳۹۷: ۶). تصویر زیر بیانگر موقعیت استراتژیک بندر چابهار در چهارچوب کمربند - راه می‌باشد.



نقشه موقعیت استراتژیک چابهار

Source: <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-158406>

حمل و نقل از طریق بندر چابهار، کوتاه کردن هزاران کیلومتر از مسیرهای تجاری است. بندر چابهار به عنوان مهم ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق کشور مطرح است. گسترش این بندر علاوه بر توسعه جایگاه ایران در زمینه تجارت و ترانزیت بین المللی و تعمیق دسترسی ژئواستراتژیک ایران به آب های آزاد؛ در زمینه اقتصاد داخلی نیز مؤثر خواهد بود. تجارت آسان و اشتغال زایی از دستاوردهای چشمگیری خواهند بود.

۳-۵. اشتراکات چابهار با بندر گوادر پاکستان

بندر چابهار ایران در فاصله ۷۰ کیلومتری از بندر گوادر پاکستان واقع شده است. از مهم ترین نقطه اشتراک بندر چابهار ایران و گوادر پاکستان می توان به «قابلیت تبدیل شدن هر دوی آنها به دروازه ورود به کریدور بین المللی شمال - جنوب» توجه کرد. به بیان دیگر، سرانجام کریدور بین المللی شمال و جنوب به گسترش و رشد بندر چابهار وابسته است. این دو بندر، با داشتن موقعیتی مهم و استراتژیک، توانایی تبدیل شدن به اقتصاد آسیای مرکزی (کریدور بین المللی شمال - جنوب) را دارند. «بندر کراچی و بندرعباس» نیز برای این دو بندر نقش تکمیل کننده ای را دارند (کیانی مقدم و دیگران، ۱:۱۳۹۱).

لازم به ذکر است، «چین هم‌اکنون به حضور خود در منطقه پاکستان و همکاری در منطقه آزاد بندر گوادر به‌عنوان یک پروژه استراتژیکی می‌نگرد و آن را در جهت منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی خود بیان می‌کند» (شهنوازی، ۱۳۹۱: ۴). همین‌طور هند هم به‌عنوان یک سرمایه‌گذار در تقویت زیرساخت‌ها و توسعه آن اقدام نموده است. باین‌حال، هند و چین نیز در رقابتی شدید به دنبال دست گرفتن بازارهای افغانستان و آسیای مرکزی به‌واسطه یکی از این بندرها هستند. به طور خلاصه اشتراکات بندر چابهار ایران و بندر گوادر پاکستان به شرح زیر می‌باشد:

- ۱- اهمیت هر دو بندر نه تنها بر ایران و پاکستان بلکه در چشم‌انداز جغرافیای و اقتصادی جهان برای چین، هند، افغانستان، روسیه و جمهوری آسیای مرکزی.
 - ۲- قابلیت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای مرکزی (کریدور شمال - جنوب) دارد.
 - ۳- واقع شدن بندر گوادر به کریدور شمال - جنوب، دارای موقعیتی شبیه به بندر چابهار می‌باشد.
 - ۴- وجود یک مرکز تجاری در سواحل شمالی آب‌های دریای عمان، یکی از الزامات توسعه تجاری و اقتصادی منطقه خلیج فارس می‌باشد که این دو بندر از این موقعیت برخوردارند.
 - ۵- فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی ایران و پاکستان که موجب پیوند چابهار و گوادر به یکدیگر شده است. پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 - ۶- مطرح شدن دو بندر کراچی و عباس - رقبای بندر گوادر و چابهار - بندر کراچی با تراکم نیروهای نظامی و بندرعباس با احتمال بسته شدن تنگه هرمز توسط ایران، در معرض خطر هستند.
- در کل می‌توان گفت با توجه به شباهت‌های گفته شده اهمیتی بندر گوادر برای چین دارد، بندر چابهار هم می‌تواند داشته باشد (سعیدی و دیگران، ۱۳۹۱).

مقایسه عوامل‌های اصلی در دو بندر چابهار و گوادر

عوامل	بندر چابهار	بندر گوادر
دارا بودن موقعیت استراتژیک	دارد	دارد
زیرساخت‌های حمل و نقلی	ضعیف	ضعیف
تجهیزات و تأسیسات بندری	ضعیف	ضعیف
جو سیاسی آرام	دارد	ندارد
امنیت منطقه‌ای در بندر	دارد	ندارد
امنیت راه‌های ارتباطی	دارد	ندارد
ترانزیت مواد مخدر	کم	خیلی زیاد
داشتن اختلاف با کشورها	ندارد	دارد

Source: <http://logiscm.ir/dailyslides/>

۴. پیامدهای کمربند - راه برای منافع ایران

با وجود اینکه سهم ایران از تجارت خارجی چین (واردات و صادرات) نیم درصد است (حریری، ۱۳۹۹)، چین بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران بوده است و نخبگان چینی به ایران به‌عنوان یک شریک می‌نگرند. طرح کمربند - راه یک طرح برد - برد است، برای هر دو طرف منفعت دارد و باعث افزایش رفت‌وآمد، توسعه توریسم و گسترش زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری می‌شود. چین به موقعیت ژئواستراتژیک ایران که در مرز دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته، علاقه‌مند است و این موقعیت چین را قادر می‌سازد تا طرح کمربند و راه را محقق سازد.

همان‌طور که گفته شد ایران هم به لحاظ موقعیت ژئواستراتژیک بسیار مهم و هم به دلیل منابع انرژی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. کشور ایران علاوه بر برخورداری از منابع غنی انرژی، با قرار گرفتن در یک موقعیت جغرافیایی برجسته، از مزیتی راهبردی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی یا تسهیل ترانزیت بین‌المللی، مبادلات تجاری و سیاسی و تأمین انرژی برخوردار است و می‌تواند به‌عنوان یک مرکز بین‌المللی در این حوزه ایفای

نقش نماید. در بخش تأمین انرژی، چین بزرگ‌ترین مشتری آسیای نفت ایران است. این کشور جهت تأمین توسعه پایدار خود، نیازمند منابع متنوع انرژی است و ایران می‌تواند همچنان در این حوزه شریکی مهم برای آن کشور باشد.

در واقع، ایده همکاری ایران و چین برای اجرای این طرح در منطقه خاورمیانه نیز جلوه‌گر خواهد شد و همین‌طور نقش ایران به‌عنوان یک بازیگر مهم در خاورمیانه برای چین حائز اهمیت خواهد بود. این همکاری نقشه ژئوپلیتیک خاورمیانه، آسیای مرکزی و مناطق دیگر را می‌تواند به نفع صلح و شکوفایی سامان بخشد. ایران هم منبع و هم گذرگاه انرژی در خاورمیانه است.

همان‌گونه که اشاره شد، جمهوری اسلامی ایران توافق جامع همکاری راهبردی ۲۵ ساله با چین را در راستای ابتکار کمربند - راه چینی در نظر گرفته و مایل است نفت خود را در ازای دریافت اولویت سرمایه‌گذاری چین در بخش‌های بانکداری، حمل‌ونقل، انرژی، ارتباطات و فن آوری با ملاحظات و تسهیلاتی ویژه به چین بفروشد. اقدامی که از نظر ایران، می‌تواند ضمن تعمیق مناسبات دو کشور، تأثیر زیادی بر کمیت و کیفیت همکاری‌های اقتصادی و سیاسی ایران با جهان و ارتباطات کلان تجاری منطقه‌ای داشته باشد. جمهوری اسلامی ایران نیز در خصوص همراهی با این طرح دارای منافع زیادی می‌باشد که در قسمت‌های بعد به این منافع اشاره خواهد شد.

۴-۱. ثبات و امنیت سیاسی در منطقه

از آن جایی که ابتکار طرح کمربند - راه برای کشورهای منطقه تردید و نگرانی به‌وجود آورده است که تحقق مسیرهای مواصلاتی موجب گسترش گروه‌های تروریستی و افراط‌گرایی شده و امنیت منطقه را به خطر اندازد. با تأکید بر جایگاه ایران به‌عنوان یک بازیگر با ثبات در منطقه به لحاظ سیاسی و نظامی به‌عنوان یک رویکرد مثبت برای ایران ارزیابی می‌شود. در شرایطی که ایران با گروه‌های تروریستی و افراطی همچون داعش و طالبان در مرزهای اطراف خود احاطه شده بود، نه‌تنها ثبات و امنیت خود را در منطقه حفظ کرده بود بلکه توانست به کشورهای همسایه در مبارزه با گروه‌های افراطی نیز کمک کند و گامی در جهت ثبات و امنیت در منطقه بردارد. لازم به ذکر است که این تأمین ثبات و امنیت در طرح کمربند - راه فرصت مناسبی برای تقویت وجهه ایران خواهد بود.

همچنین ایران می‌تواند با عضویت در سازمان‌های مالی موجود برای این ابتکار و نهادهای احتمالی امنیتی و سیاسی که در آینده برای نظارت و جهت‌دهی به فعالیت‌های ابتکار کمربند - راه ایجاد خواهد شد، از این فرصت در راستای افزایش نقش خود در سازمان‌های چندجانبه و بالتبع تقویت کنشگری سیاسی خود در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی بهره‌مند شود (Janardhan, 2020:2).

۴-۲. توسعه مبادلات تجاری و جذب سرمایه‌گذاری خارجی

از دیگر فرصت‌های طرح کمربند - راه برای همه کشورهای ذی‌مدخل تشکیل موافقت‌های تجارت آزاد و ایجاد شرایطی برای حذف یا کاهش تعرفه‌های گمرکی خواهد بود و ایران نیز می‌تواند از این فرصت برای گسترش روندهای تجاری خود بهره‌مند شود و همین‌طور وصل شدن به بازارهای جهانی و توسعه اقتصادی از دستاوردهای دیگر این ابتکار برای ایران خواهد بود. همچنین با توجه به اینکه سرمایه قابل توجهی برای تقویت و توسعه زیرساخت‌های مبادلات تجاری، حمل‌ونقل و کاهش موانع اقتصادی در نظر گرفته است، ایران می‌تواند با سیاستگذاری درست از این فرصت برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در تقویت زیرساخت‌های ملی استفاده نماید (Garlick and Havlová, 2020:17). همچنین در روند تکمیل کریدور بین‌الملل شمال - جنوب و اتصال ایران به آذربایجان از طریق خطوط مواصلاتی این کریدور، گسترش تجارت و حمل‌ونقل از ایران به منطقه قفقاز فراهم خواهد شد.

۴-۳. قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ایران در ترانزیت انرژی چین

بحث امنیت عرضه انرژی یکی از اصلی‌ترین و مهم‌ترین دلایل چین برای طرح ابتکار کمربند - راه می‌باشد. درست است که چین به علت نیاز فراوان (صنایع، خودرو و...) از اغلب کشورهای صادرکننده نفت وارد می‌کند. علاوه بر روسیه و آنگولا، کشورهای حوزه خلیج فارس نیز جزء مهم‌ترین صادرکننده‌های نفت به چین هستند. از این جهت می‌توان گفت که اغلب کشورها در این طرح حضور خواهند داشت از جمله کشورهای حوزه خلیج فارس از تأمین‌کنندگان انرژی چین هستند. ایران موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک به دلیل برخورداری از ذخایر عظیم انرژی و سایر شاخص‌های اقتصادی، از جایگاه ژئو

اکنون میک برجسته‌ای نیز برخوردار است. افزون بر این، موقعیت ایران از منظر اتصال زیرساخت‌های انرژی کشورهای عضو ابتکار کمربند - راه نیز واجد اهمیت است. ایران تنها کشور در غرب آسیاست که قادر به تأمین بخشی از نیازهای نفت و گاز چین از دو مسیر دریا و خشکی است (شریعتی نیا، عزیزی، ۱۳۹۶: ۲۳).

با وجود این، زیرساخت‌های انرژی و امنیت خطوط انتقال نفت و گاز یکی از مهم‌ترین حوزه‌هایی که دو کشور از پتانسیل‌های عظیمی برای همکاری در قالب ابتکار کمربند- راه برخوردارند. ایران یکی از مهم‌ترین دارندگان و تولیدکنندگان نفت محسوب می‌شود و چین بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی است. در شرایط کنونی تمامی صادرات نفتی ایران به چین از طریق دریا صورت می‌گیرد، اما این کشور از طریق آسیای مرکزی و پاکستان به طور بالقوه قادر به اتصال منابع انرژی خود به بازار بزرگ چین است. ایران تاکنون بخشی از زیرساخت‌های انرژی خود را به ترکمنستان، ترکیه و پاکستان به‌عنوان دیگر کشورهای مهم در مسیر کمربند ابریشم متصل نموده است. گسترش اتصالات میان ایران و این کشورها در قالب همکاری‌های سه‌جانبه با مشارکت و سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی را می‌توان از دیگر پتانسیل‌های این حوزه دانست (شریعتی نیا، عزیزی، ۱۳۹۵: ۲۰).

در مجموع می‌توان گفت، ایران در بخش صادرات گاز طبیعی و گاز مایع نیز زمینه‌های همکاری با چین را در برنامه‌هایش لحاظ کرده است که در این زمینه پروژه‌هایی در دست اجرا می‌باشد به همین دلیل گسترش همکاری‌ها در پیوند زیرساخت‌های انرژی، مشارکت و همسویی برای تضمین امنیت خطوط لوله نفت و گاز و دیگر مسیرهای انتقال انرژی، ارتقاء همکاری‌ها در صنایع نوظهور علی‌الخصوص فناوری‌های جدید انرژی، مواد جدید و سایر صنایع در حال ظهور، بهبود تقسیم‌کار در چین مورد توجه قرار گرفته است.

۴-۴. همکاری فرهنگی چین و ایران در طرح کمربند - راه

جاده ابریشم برای توسعه تجاری و اقتصادی شکل گرفت؛ اما فقط به اقتصاد محدود نشد؛ بلکه از طریق ارتباط بین ملت‌های مختلف زمینه‌ای را برای مبادلات فرهنگی فراهم ساخت و موجب تأثیرپذیری فرهنگی ملت‌های مختلف از یکدیگر شد. طرح کمربند - راه در زمینه گسترش گردشگری تأثیر بسزایی دارد. ما و لی استدلال کردند که چین باید

همکاری گردشگری خود را در چارچوب ابتکار کمربند - راه با آسه آن با مفهوم جدید امنیت در آسیا ادغام کند (Ma and Li, 2016:5). در سال ۲۰۱۵ کنفرانس وزرای گردشگری کشورهای حاشیه جاده ابریشم در شیان چین برگزار گردید. برای جذب گردشگر سه حوزه بازاریابی و تبلیغات جاده ابریشم، بازسازی کاروانسراها در حاشیه جاده ابریشم و ارتقا خط‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی، حوزه‌های اصلی این موافقت‌نامه می‌باشند (خدافلی پور، ۱۳۹۶ ب: ۴۲).

از یک سو تأثیر تجاری و اقتصادی جاده ابریشم و از سوی دیگر تأثیرات فرهنگی آن، در زمانی که این جاده فعال بود، موجبات نزدیکی بین ملت‌ها را فراهم آورده و برای رفع نیازهای متقابل الگوی موفق و مستحکمی را برجای گذاشت. آداب و سنن ملت‌ها از کشورهای شرق و غرب به وسیله جاده ابریشم به یکدیگر منتقل شده و توسعه می‌یابد (نصیری، ۱۳۹۱: ۴۴). در واقع راه‌ها و مسیرهای ارتباطی واقعی هنوز از ارزش و اهمیت بسیاری برخوردار بوده و می‌توانند به تبادلات فرهنگی - تمدنی و پیدایش درک عمیق‌تر و واقعی‌تر ملت‌ها از یکدیگر کمک کنند (راو دراد و حاجی محمدی، ۱۳۸۹: ۱۶). جاده ابریشم از طریق افزایش ارتباط کشورهای منطقه، سبب افزایش تعاملات فرهنگی بین آنها خواهد شد امروزه منظور از جاده ابریشم آن است که با استفاده از امکانات مختلف ارتباطی، جوامعی را که از طریق جاده ابریشم با یکدیگر ارتباط و مبادله داشتند، با یکدیگر مرتبط ساخته و امکان مبادلات مختلف بین این جوامع را آماده کنیم. بدین سان می‌توان جاده ابریشم را به‌عنوان یک راه ارتباطی چندمسیره نوسازی نمود و در جهت کمک به پیشرفت و توسعه ملت‌ها و جوامع مختلف مورد استفاده قرار داد.

تعاملات کشورهای عضو با یکدیگر آمادگی لازم را برای همکاری آن‌ها و پشتیبانی همگانی از این پروژه آماده می‌کند. طبق این چهارچوب، تعمیق مبادلات فرهنگی و دانشگاهی، رسانه‌ای، واکنش جوانان و زنان کشورهای مسیر کمربند به‌منظور دستیابی حمایت عمومی از تحقق مشارکت در جهت اهداف این پروژه اعطای سالانه ۱۰ هزار بورسیه، به دانشجویان کشورهای مسیر از طرف چین به‌قصد تحصیل در این کشور، تحقق و توسعه همکاری‌ها در زمینه توریسم، گسترش همکاری‌ها در حوزه‌های علم و فناوری، تشکیل آزمایشگاه‌ها یا نقاط مهم تحقیقاتی مشترک، مراکز بین‌المللی انتقال فناوری به‌عنوان راهکار مورد توجه قرار گرفته است (State Council, 2015). بنابراین با توجه به جاذبه‌های

ایران طرح کمربند - راه می‌تواند در زمینه گردشگری با تأکید بر ضرورت سرمایه‌گذاری در جهت گسترش برنامه کشور برای جذب گردشگر بهبود بخشد. این ابتکار علاوه بر حوزه گردشگری، در سایر حوزه‌های فرهنگی که شامل مبادلات علمی - دانشگاهی، گفتگوهای فرهنگی و صنایع می‌باشد، موقعیت‌های خوبی را برای ایران به همراه دارد. در نتیجه با توجه به تقویت جایگاه منطقه‌ای ایران به واسطه ایفای نقش مثبت و مؤثر در این ابتکار از وجوه اقتصادی، سیاسی، امنیتی و فرهنگی، به تدریج فشارهای غرب علیه ایران را خواهد کاست و روابط ایران با سایر کشورها به حالت عادی سوق خواهد داد.

۴-۵. ملاحظات سیاسی موجود

ایران و چین روابط عمل‌گرایانه، کسب‌وکار محور و غیرایدئولوژیک با یکدیگر دارند. ایران به‌خوبی از پیامدهای تبدیل شدن چین به یک قدرت جهانی آگاه است. در واقع، تحریم‌های ثانویه آمریکا بر روابط تجاری اروپا با ایران تأثیر بسیار جدی گذاشته است. به همین دلیل، رهبران ایران اکنون چین را تنها قدرت جهان می‌دانند که می‌تواند تفوق و برتری اقتصادی آمریکا را به چالش بکشد. لذا آنها تصور می‌کنند که چین می‌تواند از کشورشان در برابر فشارهای سیاسی و اقتصادی آمریکا محافظت کند. دولت ترامپ این بستر فکری را در تهران تقویت نمود. چین نیز می‌داند که ایران یک قدرت منطقه‌ای عمده در چهارراه خاورمیانه و آسیای مرکزی است. بدیهی است که منطقه خاورمیانه و منطقه آسیای مرکزی برای پروژه عظیم کمربند - راه از اهمیت زیادی برخوردار است.

چین یکی از بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران است. با این حال، ایران هنوز دارای ظرفیت‌های بکری در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی است و سرمایه‌گذاری در ایران حوزه‌ای است که چین با وجود ریسک‌های آن، می‌تواند روی آن متمرکز شده و حساب باز کند. بعد از دیدار شی جین‌پینگ از ایران در سال ۲۰۱۶، گفتگوها درباره مشارکت ایران در جاده ابریشم جدید به‌آهستگی شروع شد. اما روند و چشم‌انداز فوق متوقف شد هنگام خروج دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، از توافق هسته‌ای ایران در سال ۲۰۱۸ و وضع تحریم‌های ثانویه آمریکا علیه هر شرکتی که با ایران همکاری کند. در چنین شرایطی دوباره شرکت‌های چینی در اولویت توجه ایران قرار گرفتند. چین تاکنون تمایلی نداشته است که اجازه دهد مسائل ایران مذاکرات ظریف تجاری پکن با واشنگتن را به مخاطره

اندازد. از همین رو به دنبال خروج آمریکا از توافق هسته‌ای، چین هزینه‌های سنگینی را بر ایران و شرکت‌های ایرانی که قصد داشتند دوباره به شبکه‌های مالی این کشور دسترسی داشته باشند وضع کرد. برخی بانک‌های دولتی چین از بسیاری از همکاری‌های کسب‌وکاری خود با ایران کناره گرفتند (Wang, 2020). به‌عنوان نمونه، چین در ماه اکتبر ۲۰۱۸ از یک پروژه مهم گازی با ایران خارج شد. افزون بر این، بعد از آن که آمریکا تلاش کرد تحریم‌های نفتی را در ماه مه سال ۲۰۱۹ علیه ایران وضع کند، میزان خرید نفت خام ایران از سوی چین نیز به شدت کاهش یافت (Faucon, 2019).

اگر ایران بتواند روابط دوجانبه‌اش با چین را در یک قالب طرح جاده ابریشم جدید رسمیت ببخشد، منافع اقتصادی بسیاری عایدش خواهد شد. این کار می‌تواند راه رسیدن به اهداف راهبردی ایران را نیز تسهیل کند. ایران در سال‌های اخیر به‌خوبی دریافته است که نتوانسته از سرمایه‌گذاری‌ها و پروژه‌هایی که چین قادر بوده در این کشور انجام دهد و نمونه‌های آن در اسرائیل و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس دیده می‌شود، بهره‌مند شود. یک قرارداد مشارکت طولانی‌مدت می‌تواند چینی‌ها را برای اتصال ایران به جاده ابریشم زمینی و دریایی متعهدتر کند. در این صورت، ایران می‌تواند درخواست کند همکاری‌های اقتصادی بیشتری با چین داشته باشد و اظهارنظرهای مقامات چینی مبنی بر اهمیت ایران در «ابتکار کمربند - راه» شکل عملی‌تری بگیرد و به ایجاد فرصت‌های شغلی در ایران منتهی شود.

افزون بر آن، همکاری ایران و چین در پروژه ابتکار کمربند - راه دارای ویژگی‌های دیگر سیاسی است. از نظر تهران، درگیر شدن و عملیاتی شدن ابعاد این پروژه در ایران، به همان اندازه که به چین مربوط می‌شود به آمریکا نیز ارتباط دارد. ایران به‌خوبی می‌داند که بازی موسوم به «رقابت قدرت‌های بزرگ» در سال‌های آینده بین آمریکا و چین شکل خواهد گرفت. ایجاد وابستگی متقابل بین ایران و چین در قالب این پروژه به تهران یک فرصت می‌دهد تا توجه کشورهای غربی را به خود جلب کند؛ زیرا این کشورها نیز سرگرم گفتگو با پکن بر سر روابط اقتصادی خود با پرجمعیت‌ترین کشور دنیا هستند. این وضعیت می‌تواند به‌نوعی برگ برنده سودمند برای ایران در مذاکراتش با اروپا و آمریکا در خصوص کاهش تحریم‌ها تبدیل شود. ضمن اینکه ایران می‌تواند خود را به‌عنوان یک نیروی توازن بخش در روابط پایتخت‌های اروپایی با پکن و مسکو به تصویر بکشد.

درعین حال، ایران تلاش کرده است موقعیت خود در «سازمان همکاری شانگهای» به عنوان عضو ناظر را تغییر دهد و به عضویت کامل این سازمان درآید. بدیهی است این امر مستلزم تأیید نخبگان حزب کمونیست چین است و برای تحقق امنیت پایدار مسیر کمربند - راه، ارتقاء همکاری های پایدار امنیتی، مشارکت ایران در ایجاد ثبات در آسیای مرکزی و افغانستان اجتناب ناپذیر است.

از دیگر سو؛ علاقه مندی ایران به انعقاد یک توافقنامه مشارکت جامع راهبردی با چین در حوزه جاده ابریشم جدید، می تواند نقش مهمی در سیاست داخلی جمهوری اسلامی ایفا کند. رهبر معظم انقلاب مدت های طولانی است که از ایجاد ائتلاف های راهبردی تر با قدرت های غیر غربی حمایت می کند. وی چنین ائتلاف هایی را به مراتب قابل اعتمادتر از ائتلاف با آمریکا یا اروپا می داند. این احساس بعد از خروج آمریکا از توافق هسته ای قوی تر شده است.^۱ درست است که حسن روحانی ممکن است تلاش کرده باشد که گشایشی در روابط ایران با غرب صورت دهد، اما وی از تعامل بیشتر با اقتصادی آسیایی، مانند چین، ژاپن و کره جنوبی، نیز حمایت کرده است. آیت الله هاشمی رفسنجانی، یکی از طرفداران مهم الگوبرداری اقتصادی ایران از رویکردی بود که دنگ شیائوپینگ (در دهه های گذشته) در چین بنا نهاد. از آن گذشته، روحانی که در ماه های آخر ریاست جمهوری خود به سر می برد و باید میراثی از این دوران به جای بگذارد؛ در تلاش است در مقابل با وزن سیاسی و اقتصادی آمریکا و اروپا، ظرفیت های متعدد چین را به نفع منافع ایران فعال نماید.

هم ایران و هم چین از وجود یک چارچوب رسمی و بلندمدت که روابط دوجانبه آن ها را سازماندهی کند، سود خواهند برد. یک توافق فراگیر در قالب ابتکار کمربند - راه، تقریباً می تواند مشارکت سیاسی و همکاری فرهنگی دو کشور را نیز قوی تر کند، هرچند بعید است که بتواند به یک ائتلاف کامل راهبردی و دفاعی منتهی شود (-3: Rezaei, 2017). از سوی دیگر، چینی ها نیز این دغدغه را دارند که ضروری است مراقب باشد تعمیق روابطشان با ایران به نگرانی بیش از اندازه اسرائیل و اعضای شورای همکاری خلیج فارس نینجامد. این کشورها در سال های اخیر به شرکای مهم اقتصادی چین در منطقه تبدیل

۱. مراجعه شود به: بیانیه «گام دوم انقلاب» خطاب به مردم ایران (۹۷/۱۱/۲۲):

<https://farsi.khamenei.ir/message-content?id=41673>

شده‌اند. درعین حال، روشن نیست که بخش‌های بازرگانی و بانکی چین در شرایطی که تحریم‌های آمریکا علیه ایران پابرجاست تا چه اندازه مایل و حاضر به همکاری با جمهوری اسلامی در پروژه بزرگ کمر بند - راه هستند. افزون بر این، میزان توسعه این مشارکت از سوی ایران و چین به سرنوشت روابط هر یک از دو طرف با آمریکا بستگی دارد.

نتیجه‌گیری

منافع اقتصادی، نرخ رشد پایدار و همچنین کوشش برای «تجدید موازنه» بین سیاست‌های داخلی، خارجی و امنیتی، محرک اصلی نخبگان حزب کمونیست چین برای ترسیم ابتکار کمر بند - راه بوده است؛ به نحوی که این ابتکار و ابرپروژه به سود شرق چین و شرق آسیا متمایل شوند. در واقع، علاقه و تعامل روزافزون در خاورمیانه، بازتاب وابستگی فزاینده به منابع انرژی این منطقه و تلاش‌های چین برای «پیشروی به غرب» و آسیای مرکزی و فراتر از آن است که در شرایط معمول و پیش فرض، جغرافیای ایران نقشی کلیدی در این طرح ایفا می‌کند. از سال ۲۰۱۳، راهبرد خاورمیانه‌ای بیجینگ در چارچوب تلاش جدی و بلندپروازانه برای ساخت و عملیاتی نمودن این طرح در دو قلمرو زمینی و دریایی قرار گرفته است که چین را به خاورمیانه، آسیای مرکزی و ماورای آن تا خاک اروپا پیوند می‌دهد. طرح کمر بند - راه، راهی برای همکاری برد - برد است؛ به طوری که به سمت ترویج توسعه و رفاه مشترک، صلح و دوستی از طریق افزایش درک متقابل، اعتماد و تقویت همه‌جانبه مبادلات حرکت میکند. این طرح چشم‌انداز اقتصادی بلندپروازانه از همکاری میان کشورهای حاضر در طرح است؛ این کشورها باید به سمت منافع متقابل و امنیت مشترک حرکت کنند اگرچه مقابله با ایالات متحده را نیز می‌توان به‌عنوان یک متغیر اثرگذار در نظر گرفت؛ اما بدیهی است که این موضوع، محرک اصلی چین در قالب این طرح نیست؛ چراکه برنامه ابتکار کمر بند و راه، نماد خیزش و دگرش چین از یک بازیگر در حال توسعه و یک قدرت منطقه‌ای به یک بازیگر جهانی است. دلیل آن روشن است، چین یک واحد اقتصادی است که در حال حاضر، بزرگ‌ترین تولیدکننده جهان قلمداد می‌شود. تولید قدرت این کشور نیز به طریق اولی، اقتصادمحور است. پس می‌توان ابرپروژه ابتکار کمر بند - راه را با تفکر تداوم رشد و توسعه پایدار و همچنین تولید قدرت چین در

ورای مرزها و مناطق مختلف جهان در نظر گرفت. تسهیل و تثبیت آن، با کاربست نظریه ارتباطات و همگرایی کارل دویچ قابلیت تحلیل یافته است.

ایران و چین روابط دیرینه‌ای با یکدیگر دارند که از قیدوبند پیشینه تاریخی مشابه آنچه که روابط ایران را با روسیه، بریتانیا و آمریکا دشوار و پیچیده ساخته، آزاد است. ارزش راهبردی ایران تا حد زیادی به‌عنوان جغرافیای کانونی و محوری چین به سمت غرب نهفته است و چین آن را عاملی ضروری در مواجهه با نقش بنیادی آمریکا در آسیا و تفوق نیروی دریایی واشنگتن لازم می‌داند. ایران با قرارگرفتن بر روی یکی از دو پل زمینی چین به سوی غرب از ارزش راهبردی و ژئواستراتژیکی برای چین، برخوردار است. پل دوم چین از کرانه شمالی دریای خزر، از سمت قزاقستان و جنوب غربی روسیه در نزدیکی منطقه قفقاز می‌گذرد. اما ایران را باید مسیر مهم‌تر در میان این دو قلمداد نمود؛ چراکه جغرافیای ایران با هزینه و مسافت کمتر، چین را هم به اروپا و هم به خلیج فارس متصل می‌کند. از این رو مقاله حاضر در پی پاسخ به این پرسش بود که ابتکار کمر بند راه چینی چه پیامدهایی برای منافع ملی ایران در خاورمیانه دارد؟ در چارچوب نظریه ارتباطات کارل دویچ، این فرضیه مطرح شد که در صورت عملی شدن ابتکار کمر بند - راه چین، از طریق توسعه زیرساخت‌های تعاملات تجاری و فرهنگی در منطقه، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، کمک به گسترش امنیت منطقه، تأمین منافع اقتصادی و استراتژیک ایران هم در سطح داخلی و هم در سطح منطقه‌ای امکان‌پذیر است.

نظر به آنکه ایران برای چین به لحاظ جغرافیایی در پیوند وثیق با این ابتکار قرار می‌گیرد، همکاری ژئوپلیتیکی مستحکم میان چین و ایران می‌تواند تضمین‌کننده رشد و سلطه اقتصادی چین در آسیای مرکزی و غربی باشد و حتی این سلطه را فراتر از آن و به قفقاز و شرق مدیترانه نیز امتداد دهد. اگرچه این ایده، با وجود خصومت ایران با غرب و نیز حضور و اثرگذاری آمریکا در دو زیر سیستم خلیج فارس و آسیای مرکزی چندان سهل و ممکن نخواهد بود؛ اما تقویت مناسبات ایران با چین به‌ویژه در حوزه نفت و گاز، موضع سیاسی تهران در جهان را در جایگاه بهتری قرار می‌دهد. در واقع، همکاری ایران با چین و پاکستان در حوزه انرژی از طریق مسیر اقتصادی چین - پاکستان، برای ایران نیز به‌عنوان یک امتیاز ژئوپلیتیکی عمل می‌کند و ایران را تشویق خواهد کرد تا نقشی حتی کارآمدتر و فعال‌تر از پیش در ابتکار کمر بند و راه ایفا نماید. ایران تنها کشوری است که موقعیت



جغرافیایی آن، فرصت ساخت خط لوله‌های زمینی از چین به منطقه نفت‌خیز خلیج فارس، و همین‌طور کاهش آسیب‌پذیری پکن را در مقابل بی‌نظمی در نقاط مهم ایست بازرسی دریایی مانند تنگه هرمز یا تنگه مالاکا را فراهم کرده است. تمام این تحولات، به ایجاد فرصت‌های بی‌سابقه‌ای برای چین منجر می‌شود که مایل است نقش فعال‌تری در امور و دیپلماسی جهانی بازی کند؛ و در مقابل، به ایران کمک می‌کند تا روند همگرایی منطقه‌ای خود در محیط پیرامونی را پیگیری نموده و با چین، پاکستان، ترکمنستان وابستگی پیچیده متقابل ایجاد نماید. از این رهگذر، برای موفقیت در طرح جاده ابریشم جدید، انجام «برنامه‌ریزی هشیارانه» و «انطباق‌پذیری» برای طرف ایرانی، موضوعی حیاتی به شمار می‌رود. مواضع تطبیقی و روابط دو طرف با توجه به راهبردهای تطبیقی که هر یک از طرفین در پیش می‌گیرند، شاید به نحو قابل ملاحظه‌ای بتواند ایران را منتفع کند.

منابع

- ارغوانی پیرسلامی، فریبرز، پیرانخو، سحر (۱۳۹۶)، «جاده ابریشم نوین به‌مثابه راهبرد سیاست خارجی چین»، **فصلنامه روابط خارجی**، ۹(۳۵)، ۴۲.
- امینی، امیدعلی، تاجری، علی‌اکبر و اسدی، منصور (۱۳۹۷)، «پیامدها و آثار ژئوآکونومیک ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر»، **فصلنامه تخصصی علوم سیاسی**، ۱۴(۴۵).
- امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۲)، «کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه‌ای»، **فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، ۱(۴).
- امیراحمدیان، بهرام، صالحی دولت آبادی، روح‌الله (۱۳۹۵)، «ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)»، **فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل**، ۹(۳۶)، صص ۴۲-۹.
- برای آگاهی بیشتر بنگرید به: قرارداد جامع همکاری ۲۵ ساله، ۹۹/۰۴/۲۲: tabnak.ir/0049Yc
- تقی‌زاده انصاری، محمد (۱۳۹۵)، «چالش بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و هژمونی مالی اقتصادی آمریکا»، **فصلنامه سیاست جهانی**، دوره پنجم، ۲(۱۶)، صص ۱۴۷-۱۷۶.

- حریری، مجید رضا (۱۳۹۹)، رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین: واقعیت روابط اقتصادی ایران و چین باید روشن شود، **ایران آنلاین**، ۲۶ فروردین ماه.
- خداقلی پور، علیرضا (۱۳۹۶)، «ابتکار کمر بند - راه چین و تأثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران»، **فصلنامه سیاست خارجی**، ۳۱(۱)، صص ۱۷-۴۹.
- دهقان، محمود (۱۳۹۵)، تحلیل نقش بندر چابهار در کریدور ارتباطی شمال و جنوب توسعه محور شرق، **نهمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران**، زاهدان، انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران.
- راوودراد، اعظم، حاجی محمدی، علی (۱۳۸۹)، «تفاوت شناخت حاصل از گردشگری واقعی و گردشگری مجازی بر پایه نظریه روایت»، **فصلنامه تحقیقات فرهنگی ایران**، ۳(۲).
- رجب نسب، حمید (۱۳۸۰)، «بررسی تئوریک توسعه، گوناگونی قومی و همبستگی ملی»، **مطالعات ملی**، ۳(۹)، صص ۱۰۳.
- رئوفی، مجید، ملکی، عباس (۱۳۹۶)، **راه ابریشم جدید؛ یک کمر بند یک جاده؛ نظریه چینی برای رهایی از محدودیت‌های استراتژیکی**، تهران: انتشارات مؤسسه ابرار معاصر تهران.
- سعیدی، ناصر، رئیسی، فاروق، رزمجویی، دامون و تینکو، قنبر (۱۳۹۱)، مقایسه تطبیقی مزیت‌ها و قابلیت‌های بنادر گوادر پاکستان و چابهار ایران با محوریت ترانزیت، **چهاردهمین همایش صنایع دریایی**، تهران.
- شاه‌محمدی، پریسا (۱۳۹۶)، «چالش‌های سیاسی و امنیتی راهبرد چین برای جمهوری اسلامی ایران»، **فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز**، ۱۰۰.
- شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۵)، «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش چین محور»، **فصلنامه روابط خارجی**، ۳۱(۸)، صص ۸۵-۱۱۳.
- شریعتی‌نیا، محسن، عزیزی، حمیدرضا (۱۳۹۶)، «همکاری ایران و چین در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم»، **فصلنامه روابط خارجی**، ۳۱(۴)، صص ۷-۲۹.

شهنوازی، آرمان (۱۳۹۳)، مطالعه تطبیقی بندر آزاد چابهار با بندر گوادر پاکستان از لحاظ عملکرد اقتصادی و سیاسی، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (جغرافیای سیاسی)، دانشگاه آزاد اسلامی واحد آزاد واحد تهران مرکز، زمستان. علمایی‌فر، ابوالفضل (۱۳۹۶)، جامعه، سیاست و اقتصاد در چین امروز، تهران: مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابزار معاصر. قوام، عبدالعلی (۱۳۸۸)، روابط بین‌الملل: نظریه‌ها و رویکردها، تهران: انتشارات سمت.

کیانی مقدم، منصور، تهمک، سبحان، ایران‌شاهی، حمیدرضا (۱۳۹۱) تحلیلی بر وضعیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار: اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران. مدیرشانه‌چی، محسن (۱۳۶۹)، «ارتباطات و نقش آن در جهان امروز»، مجله سیاست خارجی، ۴(۳).

مشیرزاده، حمیرا (۱۳۸۹)، تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، چاپ هشتم، تهران: سمت.

معین‌الدینی، میلاد (۱۳۹۶)، «طرح کمربند جاده چین: فرصت‌ها و چالش‌ها برای جمهوری اسلامی ایران»، اندیشکده راهبردی تبیین، (۲۲).

نصیری، بهروز (۱۳۹۱)، «جاده ابریشم، بزرگ‌راه تبادل فرهنگ‌ها»، ماهنامه معرفت، (۵۸).

Asian Development Bank (2014), "Central Asian Regional Economic Cooperation Corridor Performance Measurement and Monitoring: A Forward looking Retrospective", Philippines, <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/148731/caec-cpmm-forward-looking-retrospective.pdf>, accessed on: 2016/12/18.

Dougherty and P faltzagraff(1981), **Contending Theories of International Rlations**, New York: Harper Row Publishers, 2017/08/19.

Faucon, Benoit (2019), China Pulls Out of Giant Iranian Gas Project, **The Wall Street Journal**, October 6, <https://www.wsj.com/articles/china-pulls-out-of-giant-iranian-gas-project-11570372087>.

Fedorenko, Vladimir(2013), "The New Silk Road Initiatives In Central Asia". RETHINK PAPER 10, Institute Washington DC, Available at: www.rethinkinstitute.org/wp-content.

- Fung BusinessIntelligence Centre2015, "The Silk Road Economic Belt and the 21 Century Maritime Silk Road", May.
- Garlick, Jeremy & Havlová, Radka(2020), The dragon dithers: assessing the cautious implementation of China's Belt and Road Initiative in Iran, **Eurasian Geography and Economics**, : <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1822197>
- Habova, Antonina (2015), "Silk Road economic belt: pivot to Eurasia or China's way of foreign policy". **China's Marshall Plan**, (1).
- Janardhan, Narayanappa(2020): Belt and Road Initiative: China's Diplomatic-Security Tool in the Gulf?, **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, Volume 14, Issue 1.
- Li, J., Yao, Y., Xu, Y., Li, J., Wei, L., & Zhu, X. (2019). Consumer's risk perception on the Belt and Road countries: Evidence from the cross-border e-commerce. *Electronic Commerce Research*, 19(4), 823–840. <https://doi.org/10.1007/s10660-019-09342-x>.
- Lieber, Robert(1972), "Theory and World Politics", Cambridge: **Winthrop Publishers Inc.**
- Ma,X.,&Li,R.L. (2016). The Belt and Road „Initiative and the Two-way Investment between China and the Southern Nations. **Pacific Journal**, 24(2).
- NDRC (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council Authorization). (2015), Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road (March). http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (accessed on January 9, 2016).
- Pargoo, Mahmoud, (2018), Why Chinese public diplomacy is failing in Iran, **Al Monitor**, October 26, <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2018/10/iran-china-ties-public-diplomacy-image-perceptions-public.html>.
- Rezaei, Masoud and Vosoughi, Saeed (2017), Assessing Iran-China Defensive Relations during the Presidency of Hassan Rouhani, **Strategic Studies of Public Policy**, Volume 7, Issue 24, Autumn.
- Rippa, Alessandro2020, "Mapping the Margins of China's Global Ambitions: Economic Corridors, Silk Roads, and the End of Proximity in the Borderlands." **Eurasian Geography and Economics** 61 (1): 55–76.
- Scobell, Andrew and Alireza Nader (2016), China in the Middle East: The Wary Dragon, **RAND**,https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR1200/RR1229/RAND_RR1229.pdf.
- Shepard, Wade (2017), The Real Role Of The AIIB In China S New Silk Road, available at: <http://www.forbes.com>.
- Solis, Mireya (2013), The Containment Fallacy: China and the TPP, **Brooking**, May 24, <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2013/05/24/the-containment-fallacy-china-and-the-tpp/>.
- State Council, (2015) "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", **The National**

- Development and Reform Commission**, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.
- Taylor, Paul (1968), "the functionalist approach to the problem of international order: a defense" **Political Studies**, 16(3), 244.
- Theofanis, Sotiris and Maria Boile (2015), "The Maritime Silk Road Initiative and the Mediterranean: Strategies, Tactics and Challenges", in:Shipping, May, <http://ekehchamber.org/sites/default/files/SHIPPING%20MAY%202015-MARITIME%20SILK%20ROAD.pdf>, accessed on:2017/02/14.
- Wang, Xiyue(2020), China Won't Rescue Iran, **Foreign Policy**, December 18, [HTTPS://FOREIGNPOLICY.COM/2020/12/18/CHINA-WONT-RESCUE-IRAN/](https://foreignpolicy.com/2020/12/18/china-wont-rescue-iran/).
- Wilson, Jeffrey (2017), What dose China Want from the Asian Infrastructure Investment Bank?, **Australian Institute of International Affairs**. available at: <http://www.internationalaffairs.org>.

