

همگرایی ایران و چین در بستر «ابتکار کمربند و راه»: براساس رویکرد وابستگی متقابل

فاطمه خواجهوی

دانشجوی دکتری گروه علوم سیاسی-روابط بین‌الملل، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران.

فاطمه سلیمانی پورلک*

استادیار رشته روابط بین‌الملل، واحد چالوس، دانشگاه آزاد اسلامی، چالوس، ایران.

حسین ابوالفضلی

استادیار علوم سیاسی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران.

علی صالحی فارسانی

استادیار علوم سیاسی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۵/۱۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۸/۰۹

چکیده

چین به عنوان کشوری با قدرت اقتصادی در حال صعود و دارای ابرپروژه‌هایی مانند «ابتکار کمربند و راه» الزامات اقتصادی، سیاسی و استراتژیکی را در مناطق مختلف پیش روی خود دارد. در مقابل، ایران نیز به دلیل برخورداری از مزایایی مانند موقعیت ممتاز جغرافیایی ظرفیت قابل توجهی جهت مشارکت در این ابتکار دارد، اگرچه این ظرفیت خود به شدت تحت تأثیر محدودیت‌ها و موانعی قرار دارد که سیاست خارجی ایران را به چالش می‌کشد و حتی آثار مثبت ناشی از وابستگی متقابل را به مقوله‌ای پیچیده تبدیل می‌سازد. بر این اساس، نوشتار حاضر بر این پرسش متمرکز شده که مهمترین عوامل تأثیرگذار بر روابط همگرایی ایران و چین در بستر ابتکار کمربند و راه کدامند؟ پاسخ فرضی آن است که موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک ایران از یک سو و اهداف استراتژیکی و اقتصادی چین در اتصال چهار منطقه آسیای مرکزی، آسیای غربی، آسیای جنوبی و شبه جزیره عرب موجب می‌شوند تا روابط ایران و چین در بستر ابتکار کمربند و راه، روند همگرایی تری را تجربه کند. یافته حاصل از مطالعه آن است که سیاست خارجی اقتصادمحور چین در برابر سیاست خارجی امنیت‌محور ایران، رابطه مبتنی بر وابستگی متقابل را تحت الشعاع قرار می‌دهد. با وجود این، ورود امریکا و چین به مرحله نوینی از رقابت و جدال، فرصت بهره‌برداری از ابتکار کمربند و راه را برای ایران بیش از گذشته فراهم می‌سازد. روش تحقیق نیز با اتکاء به توصیف روندهای موجود در روابط ایران و چین، و به پشتوانه توان تبیینی و استنتاجی نظریه وابستگی متقابل، روش توصیفی-تحلیلی است.

واژگان کلیدی: ابتکار کمربند و راه، جاده ابریشم، ایران، چین.

مقدمه

چین «ابتکار کمربند و راه»^۱ را با دو طرح در حوزه خشکی و دریایی بدون ملاحظات ایدئولوژیک و بر مبنای واقعیات ژئواکونومیک سازماندهی کرده است. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازده برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. طرح جاده ابریشم جدید چین با دو گونه خشکی- دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد، همچنین طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل نماید. دولت چین، ابتکار خود با عنوان «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» را در اکتبر ۲۰۱۳ مطرح کرد، قبل از آن در سپتامبر همان سال چین طرح کمربند و راه را که با هدف ایجاد زیرساخت‌های لازم برای همکاری منطقه‌ای که از شین جیانگ (بخش شمالی- غربی چین) تا دریای بالتیک را در بر می‌گیرد، آغاز کرده بود. این طرح به لحاظ اهداف سیاسی و اقتصادی، می‌تواند نقش مهمی برای کشورهای همجوار ایران در نظر بگیرد. اهمیت موضوع ناشی از این است که احیای مجدد جاده ابریشم زمینه ارتقاء موقعیت استراتژیک ایران و بهره‌برداری بهینه از موقعیت ترانزیتی را در مسیر شرق و غرب فراهم می‌سازد.

با توجه به تأثیری که ابتکار کمربند و راه بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی بر جای خواهد نهاد، مطالعه میزان و سطح همگرایی با چین از اهمیت بالای پژوهشی برخوردار می‌باشد. بر همین اساس، هدف نوشتار پیش رو آن است که بر پایه روند پویاها در مناسبات میان دو کشور، چشم‌انداز ضریب همگرایی تهران- پکن را در شرایطی که ابتکار کمربند و راه اجرایی شود، مورد مطالعه قرار دهد. بدیهی است که روابط دو کشور تحت تأثیر طرح مورد نظر ابعاد و وجوه مختلفی خواهد داشت، اما هدف نوشتار حاضر پرداختن به جنبه‌های سیاست خارجی طرح است که بی‌شک از مباحث اقتصاد سیاسی بین‌الملل نیز بهره خواهد گرفت.

مطالعه اولیه پیرامون موضوع، این پرسش را به دغدغه اصلی نوشتار حاضر تبدیل کرده که مهمترین عوامل تأثیرگذار بر روابط همگرایی ایران و چین در بستر طرح جاده ابریشم کدامند؟ پاسخی که به آزمون گذارده می‌شود آن است که موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران از یک سو و اهداف استراتژیک و اقتصادی چین در اتصال چهار منطقه آسیای مرکزی، آسیای غربی، آسیای جنوبی و شبه جزیره عرب، موجب می‌شوند تا روابط ایران و چین در بستر ابتکار کمربند و راه، روند همگرایی تری را تجربه کند. روش مطالعه و واری فرضیه نیز با اتکاء به توصیف روندهای موجود در روابط ایران و چین، و به پشتوانه توان تبیینی و استنتاجی نظریه وابستگی متقابل، روش توصیفی-تحلیلی می‌باشد.

¹¹ Belt and Road Initiative (BRI)

مبانی نظری

۱. چارچوب نظری

روابط رو به گسترش ایران و چین در چارچوب «نظریه وابستگی متقابل»^۱ امکان تبیین می‌یابد. طبق تعبیر عمومی، وابستگی به معنای وضعیتی است که در آن رفتار یک دولت شدیداً تحت تاثیر نیروهای خارجی بوده یا کاملاً به وسیله‌ی آنها شکل می‌گیرد. وابستگی متقابل نیز به عبارت ساده به معنای وابستگی دو طرفه است. وابستگی متقابل در سیاست جهانی به وضعیتی اشاره دارد که در آن بین کشورها یا بین بازیگران داخلی کشورهای مختلف تاثیرگذاری متقابل وجود دارد. این تاثیرگذاری‌ها اغلب از مبادلات بین‌المللی، نقل و انتقال پول، کالا، افراد و پیام‌ها در سطح بین‌المللی - ریشه می‌گیرند (کوهن و نای، ۱۹۹۰: ۳۸۱).^۲

جان بیلینس وابستگی متقابل را این‌گونه معرفی می‌کند: شرایطی که دولت‌ها (یا افراد) تحت تاثیر تصمیماتی هستند که به وسیله‌ی دیگران گرفته می‌شود؛ به عنوان مثال تصمیم جهان افزایش نرخ بهره در آلمان به طور خودکار باعث افزایش فشار بر نرخ بهره در دیگر کشورهای اروپایی شد. وابستگی متقابل می‌تواند متقارن باشد، یعنی هر دو مجموعه بازیگران به طور یکسان تحت تاثیر قرار بگیرند یا می‌تواند نامتقارن باشد که تاثیر آن در میان بازیگران متفاوت است. (بیلینس، جان و استیو اسمیت، ۱۳۸۳: ۴۰۳)^۳

کوهن و نای وابستگی متقابل را به مثابه وضعیتی تعریف می‌کنند که در آن «نیروهای خارجی تعیین کننده‌اند، یا آن را تا حد زیادی تحت تاثیر خود قرار می‌دهند». در نظر این دو نظریه پرداز، «وابستگی متقابل در ساده‌ترین مفهوم وابستگی دوجانبه است... و به وضعیت‌هایی اشاره دارد که وجه شاخص آنها آثار متقابل میان کشورها یا میان بازیگران در کشورهای مختلف است.» (کوهن و نای، ۱۹۷۷: ۹-۸)

تا پیش از دهه ۱۹۷۰ که طی آن اصطلاح وابستگی متقابل رواج یافت، اندیشه‌های ناظر بر وجود پیوندهای متقابل میان اقتصادهای جهان هم شکلی توصیفی و هم سیمایی تجویزی داشت. کوهن و نای هر دو دسته عناصر توصیفی و تجویزی ملازم با وابستگی متقابل را در هم آمیختند. عنصر تجویزی اصلی نظریه‌ی آن‌ها توسعه‌ی وابستگی متقابل پیچیده بود که آن را بدیلی برای مدل واقع‌گرایانه‌ی روابط بین‌الملل می‌دانستند. مفهوم وابستگی متقابل پیچیده، چالش با اندیشه‌ای بود که دولت را بازیگری تک‌بافت معرفی می‌کرد، در مورد اثربخشی کاربرد زور ایجاد تردید می‌کرد، و مناسبات اجتماعی و اقتصادی را دیگر تابع امنیت و ملاحظات سیاسی در سیاست جهان نمی‌دانست. (گریفیث، ۱۳۸۸: ۱۰۱۴)^۴ از نظر آنها

¹ Interdependence Theory

² Keohan, Nye

³ Bailis, John and Steve Smith

⁴ Griffiths

بازیگران جدیدی در کنار دولت‌های ملی به رتق و فتق امور فراملی مشغولند. شرکت‌های چند ملیتی، بانک‌ها و موسسات تخصصی سازمان ملل متحد صرفاً چند نمونه از رقبای دولت ملی را نشان می‌دهند.

نتیجه این تعدد بازیگران، آن است که مجاری متعددی در روابط بین کشورها با یکدیگر از جمله از طریق شهروندان آنان ایجاد می‌شود. به علاوه حوزه‌های موضوعی روابط بین‌الملل نیز متنوع می‌شوند. این مسئله موجب شده تا دیگر تنها مسائل نظامی و امنیتی در راس مسائل بین‌المللی نباشند. بلکه مسائل اقتصادی و رفاهی یعنی مسائل مربوط به حوزه نرم از سیاست، اهمیت پیدا کنند (ایوانز و نیونهام، ۱۹۹۸: ۲۵۷)^۱. همچنین دولت‌ها دیگر تنها از نیروی نظامی علیه سایر دولت‌ها استفاده نمی‌کنند، بلکه مجاری فراوان دیگری برای اعمال قدرت و واداشتن دیگران به تمکین وجود دارد. نکته جذاب اینکه قدرت از حوزه روابط بین بازیگران حذف نمی‌شود، بلکه ماهیت آن متنوع می‌شود. زور و قدرت نظامی گرچه به عنوان قدرت غالب باقی می‌ماند، آنچه شایع و مورد استفاده است، قدرت اقتصادی و دانش فنی است. کوهن و نای مانند سلف خود قدرت را توانایی یک بازیگر به اجبار بازیگر دیگر به کاری می‌داند که در صورت فقدان آن توان، طرف مقابل آن را انجام نمی‌داد (کوهن و نای، ۱۹۷۷). تعبیری را که این دو نظریه‌پرداز در تعریف قدرت به کار می‌برند حاکی از وجود یک رابطه مستقیم علت و معلولی بین وجود قدرت و تمکین دیگر بازیگران است. با این تعبیر، وابستگی متقابل از دید این دو نظریه‌پرداز، حاکی از برابری قدرت بازیگران نیست؛ به عکس قدرت مزبور از وجود وابستگی متقابل نامتقارن بین بازیگران حکایت دارد (سیف‌زاده، ۱۳۸۱: ۳۳۵). همچنین آنها اشاره می‌کنند که در شرایط وابستگی متقابل پیچیده، هیچ‌گونه سلسله مراتب روشنی از مسائل وجود ندارد؛ و در نتیجه زور بی‌اثر است. در این شرایط، نتایج را توزیع منابع و «آسیب‌پذیری‌ها» در موضوعات خاص رقم خواهد زد، و ربطی با توزیع قدرت نظامی نخواهند داشت و مناسبات فرامرزی عاملی تعیین‌کننده در روند تصمیم‌گیری از جمله ائتلاف‌های دیوان‌سالارانه‌ی بین‌المللی و نهادهای غیردولتی است (گریفیث، ۱۳۹۳: ۱۶۷).

البته این عدم تقارن به دو مفهوم آسیب‌پذیری و حساسیت که محور نظریه وابستگی متقابل از دیدگاه کوهن و نای را تشکیل می‌دهد لطمه‌ای نمی‌زند. اگرچه در وابستگی متقابل نامتقارن بازیگران نسبت به یکدیگر آسیب‌پذیر و حساسند، میزان این آسیب‌پذیری و حساسیت متقارن نیست؛ (کوهن و نای، ۱۹۷۷) به عبارت دیگر هزینه‌ای که بازیگران از این رهگذر متحمل می‌شوند، بسته به میزان قدرت طرفین و وابستگی آنان متفاوت خواهد بود. به معنایی که کوهن و نای هزینه را به کار می‌برند باید توجه کرد. منظور آنان این است که میزان منابع مصرف شده آنان نسبت به سودی که به دست می‌آورند متفاوت خواهد بود. طرفین به یک میزان هزینه صرف نمی‌کنند و به یک میزان نیز سود نمی‌برند. نکته مهم در وابستگی متقابل نامتقارن این است که قدرت برتر با هزینه کمتر اما سود بیشتر و برعکس قدرت درجه دوم با هزینه‌ای بیشتر ولی از سود کمتری برخوردار خواهند بود (سیف‌زاده، ۱۳۸۱: ۳۳۶).

¹ Evans & Newnham

در واقع در اثر روابط گسترده بازیگران فراملی نسبت به عمل دیگران آسیب‌پذیر و نسبت به نیازهای یکدیگر حساس می‌شوند. وابستگی متقابل فقط خود را در همکاری نشان نمی‌دهد، بلکه رقابت و ویژگی اصلی این نوع بازی با حاصل جمع غیرصفر است، به گونه‌ای که رقابت حتی در شرایطی که یکی از طرفین نفع می‌برد، همچنان اصل است. مطابق نظریه وابستگی نظم بین‌المللی عمدتاً ناشی از قدرت سازمان‌های بین‌المللی، فناوری، دانش، روابط دولت و جامعه است (صباغیان، ۱۴۰۱: ۴۳).

پیشینه تحقیق

مطالعه در باب روابط ایران و چین در بستر ابتکار کمربند و راه مورد توجه بسیاری از نویسندگان و صاحب‌نظران قرار گرفته و هر یک از آنها از وجهی مشخص و بعضاً متفاوت به تبیین موضوع پرداخته‌اند. این آثار داده‌های مورد نیاز برای تدوین و تحلیل موضوع مقاله حاضر را فراهم می‌سازند. برخی از این دست آثار مورد مرور اجمالی قرار گرفته‌اند که ذیلاً به آنها پرداخته می‌شود.

مطالعه‌ای که در سال ۱۳۹۴ توسط مهناز ظهیری‌نژاد با عنوان جایگاه انرژی در روابط ایران و چین انجام شده، با بهره‌گیری از نظریه وابستگی متقابل روبرت کوهن و جوزف نای سعی کرده تا سیاست ایران را در حوزه انرژی در مقابل چین بررسی نماید. به نظر او، تلاش ایران برای افزایش موقعیت و قدرت خویش در بازار جهانی نفت به دلیل افزایش فشارهای غرب با مشکل مواجه شده است. برای رفع موانع، ایران سعی کرده است با گسترش روابط با قدرت‌های آسیایی، جانشینی برای شرکای سنتی اروپایی خویش پیدا کند و بر آن بوده تا با استفاده از انرژی، روابطی مبتنی بر وابستگی متقابل را با کشورهای مانند چین به وجود آورد و روابط را به سطوح راهبردی و سیاسی تعمیم دهد، اما تغییر سیاست بین‌الملل پس از جنگ سرد و جهت‌گیری سیاست خارجی کشورهای آسیایی به ویژه چین سبب وابستگی متقابل میان این کشورها با غرب به ویژه ایالات متحده شده است.

مقاله‌ای به قلم محسن شریعتی‌نیا و حمیدرضا عزیزی (۱۳۹۶) با عنوان «همکاری ایران و چین در کمربند اقتصادی جاده ابریشم» ابتکار یک کمربند، یک جاده را مهمترین مگا پروژه اقتصاد سیاسی بین‌الملل در شرایط کنونی می‌دانند. از نظر آنها ایران از کشورهای کلیدی در مسیر خشکی این ابتکار است. یافته‌های این مقاله نشان می‌دهد، در سطح استراتژیک ایران این طرح را به عنوان فرصتی مهم برای بازسازی اقتصادی و ارتقای نقش و جایگاه خود در اقتصاد جهانی تلقی میکند و چین نیز بر همکاری با ایران تأکید می‌ورزد. اما در سطح بوروکراتیک، دو کشور به شدت نیازمند نیل به درکی مشترک از منافع متقابل این طرح و نیز راهکارهای تحقق این منافع در قالب پنج اولویت همکاری موسوم به پنج نیک هستند. نیل به درک مشترک بوروکراتیک را می‌توان به عنوان شرط لازم همکاری مؤثر دو کشور در این ابتکار محسوب داشت.

افشین متقی، رئوف رحیمی و محمود عیوضلو (۱۳۹۴) در مطالعه‌ای «نقش استراتژیک جاده ابریشم در توسعه فرهنگی و تثبیت اقتصاد مقاومتی» به نقش استراتژیک احیای جاده ابریشم در شکل سنتی و نوین آن، برای توسعه روابط سیاسی،

اقتصادی و فرهنگی ایران و کشورهای آسیای مرکزی در جهت تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در چارچوب نظریه ارتباطات کارل دویچ می پردازد.

فریبرز ارغوانی پیرسلامی و سحر پیران‌خو (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان «جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران» بر این باور است که چین از جمله قدرت‌های رو به رشدی است که با پایه گذاری سیاست خارجی خود بر مبنای توسعه اقتصادی، به دنبال افزایش قدرت و نیز ایفای نقش منحصر بفرد در نظام بین‌الملل است. این کشور در راستای اهداف اقتصادی و استراتژیک خود طرح‌های مختلفی از جمله طرح احیای جاده ابریشم در جغرافیای سیاسی جهان را در دستورکار قرار داده است.

بهرام امیراحمدیان و روح‌الله صالحی دولت‌آباد (۱۳۹۵) در مقاله «ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، منافع و چالش‌ها)» بر این باورند که آسیا به عنوان یک قاره پهناور با تحولات جدیدی رو به رو است و بازیگران مختلفی طرح‌هایی را در راستای تأمین اهداف خود در مناطق مختلف آن ارائه داده‌اند. چین یکی از این بازیگران نوظهور است که برای تبدیل شدن به قدرت جهانی طرح احیای جاده ابریشم را مطرح کرده است. این جاده یکی از ابتکارهای اساسی سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری بر دیگر مناطق است. این طرح که تقریباً ۴/۴ میلیارد نفر (۶۵ درصد) از جمعیت جهان و ۲۱ تریلیون از تولید ناخالص جهانی را در بر می‌گیرد، از دو بخش کمر بند اقتصادی «جاده ابریشم جدید» و «جاده ابریشم دریایی» تشکیل شده است.

نوشتار پیش‌رو در بعد روش‌شناسی از مبانی نظری وابستگی متقابل به‌منظور تجزیه و تحلیل رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته بهره می‌گیرد و از این حیث متمایز از سایر مطالعات انجام‌شده در این زمینه محسوب می‌گردد. تبیین تئوریک موضوع از منظر احصاء شاخص‌های وابستگی متقابل تهران و پکن واجد این نوآوری پژوهشی است که نه تنها شناخت واقع‌بینانه‌ای از وضعیت موجود رابطه ایران و چین به‌دست می‌دهد، بلکه چشم‌اندازی علمی از آینده این مناسبات نیز ارائه می‌کند.

مواد و روش‌ها

روش تحقیق

پیرامون بحث معماری بومی و مردم‌شناسی تحقیقات متعددی انجام گرفته است که در اینجا می‌توان به بخشی از آن اشاره کرد؛ حسن قلی‌نژاد یاسوری و مفیدی شمیرانی در سال ۱۳۹۸ در مقاله‌ای تحت عنوان «استانداردهای پایداری در شکل‌گیری ساختار و عناصر معماری اقلیم گرم و خشک» به بررسی متغیرهای منطقه‌ای، بومی و استانداردهای معماری و شهری در سامانه‌های ارزیابی منتخب اقلیم گرم و خشک کاملاً تأثیرگذار بوده پرداخته‌اند و برای ارائه سامانه بومی و پایدار برای اقلیم گرم و خشک، به این نتیجه رسیده‌اند که باید شرایط اقلیمی، اولویت‌های منطقه‌ای و سایر ضوابط و استانداردهایی

که در ایران تدوین شده و در حال اجرا هستند را ملاک تصمیم‌گیری و عمل قرار داد. دلشاد آرا و مأمون در سال ۲۰۱۷ در مقاله‌ای تحت عنوان «گفتگوی با مردم‌شناسی در مورد روند ساخت و ساز» به بررسی‌های مردم‌نگاری در فرآیندهای ساختمانی اشاره کرده و کمبود مطالعات مردم‌شناختی را ناشی از عدم وجود یک جهت‌گیری روش‌شناختی مرتبط و همکاری بین رشته‌ای می‌داند و با گره زدن شرایط و پتانسیل‌های زندگی بشریه اساس ساختمان، وجود فرهنگ بومی و مراجعه به پیشینه آنرا ضروری می‌داند و از پتانسیل معماری بومی برای تکمیل تاریخ معماری اصلی دفاع کرده‌اند، Dilshad, A, (Mamun, R, 2017). کریمی در سال ۱۳۹۶ در مقاله دیگری با عنوان "مسکن خوانش پذیر تبیین عوامل موثر بر خوانش پذیری مسکن" جهت ارتقا پیوند ساکن و مسکن به بررسی خوانش، تعیین وقاعده‌مندی، عدم تعیین و رازآمیزی، خوانش پذیری می‌پردازد و نتایج آن تأثیر این عوامل را بر روی یکدیگر نشان می‌دهد. محسن افشاری، شهرام پوردیهمی در سال ۱۳۹۵ در مقاله دیگری با عنوان "مقیاس‌های روش زندگی در مسکن" به بررسی این مطلب می‌پردازد که محیط‌های مسکونی محصول نظام‌های فرهنگی انسان هستند که نتایج آن گویای سازماندهی فضایی قرارگاه‌ها از روش زندگی و فعالیت‌هایی که در آن انجام می‌پذیرد نشات می‌گیرد. نصر نیز در سال ۱۳۹۴ در مقاله‌ای با عنوان «جایگاه پارادایم معماری مسکن در سیمای امروز شهر ایرانی اسلامی» آسیب‌ها و ناتوانی‌های معماری ایرانی براساس معیارهایی از جمله «جایگاه»، «هویت» و «معنا» را در مسکن ایرانی بررسی می‌نماید. نتایج این بررسی‌ها نشان می‌دهد که معماری مدرن بر معماری سنتی ایران برای توسعه دوباره الگوی فراموش شده زندگی مردم ایران در ادوار گذشته لازم و ضروری است. الحسینی و کرانی در سال ۱۳۹۲ در مقاله‌ای با عنوان "عوامل تأثیرگذار بر تحول مسکن از گذشته تا آینده" به بررسی عوامل شکل دهنده معماری از گذشته تا امروز پرداخته و نتایج این بررسی‌ها نشان می‌دهد که بهره‌گیری از اصول گذشته و بروز رسانی و استفاده از تکنولوژی روز در با توجه به نیازهای روز در معماری امروزی لازم و مفید است. اطلاع از عوامل آسایش زیست محیطی در منطقه‌های گوناگون جغرافیایی، به مراحل توسعه و برنامه‌ریزی منطقه کمک می‌نماید. رفاه و سلامت انسان در محیط‌های طبیعی، با وضعیت اقلیمی رابطه مستقیمی دارد. در دوره‌های مختلف مطالعات و کنکاش‌های بیوکلیمای انسانی به عنوان پایه و اساس برنامه‌ریزی‌های شهری، عمران بود. از عوامل تأثیرگذار بر زندگی، راحتی و سلامتی انسان، شرایط اقلیمی و جوی است و بررسی تأثیر وضعیت اقلیمی بر روی زندگی، رفاه، اعمال و رفتار انسان به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های علمی با مشخصه زیست اقلیم انسانی مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرد (Haeri Mazandarani, 2008) کیفیت زندگی از مهم‌ترین حوزه‌های مطالعات مسکن است و ابزاری مناسب برای ارتقا کیفیت زندگی در شهرهای امروزی می‌باشد. هرچند که ارتقای کیفیت زندگی در معیارهای فردی و اجتماعی از زمان‌های قدیم مورد تحلیل کارشناسان بوده است این پژوهش با استفاده از نشریات و مجلات تخصصی و منابع اینترنتی، بر اساس روش توصیفی-تحلیلی نوشته شده تا با اتکاء به توصیف روندهای موجود در روابط ایران و چین، و به پشتوانه توان تبیینی و استنتاجی نظریه وابستگی متقابل، این روند

ها را مورد بررسی قرار دهد. از این رو، به منظور تبیین چهارچوب مفهومی موضوع از روش توصیفی-تحلیلی بهره گرفته شده است. داده‌های مورد نیاز پژوهش به روش اسنادی جمع‌آوری شده‌اند.

محدوده مورد مطالعه

۱. موقعیت جاده ابریشم

حدود ۳۰۰ سال قبل از میلاد مسیح، چین روابط تجاری گسترده‌ای را با خاورمیانه برقرار کرده بود که مهمترین مسیر تجاری به طول ۴۰۰۰ مایل از شهر شیآن در چین تا قسطنطنیه در ترکیه امتداد داشت. این مسیر تجاری به جاده ابریشم معروف بود و قطب مبادلات ابریشم محسوب می‌شد. ابریشم کالایی بود که نقش اصلی را در گسترش تجارت بین چین و دنیای خارج بازی می‌کرد. ارمغان جاده ابریشم برای کشورهای که در مسیر آن قرار داشتند، رونق تجارت و بازرگانی بود. این جاده مسیر رفت و آمد کاروان‌های تجاری بین چین، دره سند، آسیای صغیر و مدیترانه بوده که با تبادل محصولات، دانش، فناوری، ایده‌ها و همچنین فرهنگ‌های سراسر قاره آسیا، عامل مهمی در توسعه تمدن‌های بزرگ چین، هند، ایران و رم به شمار می‌رفت، که در صورت احیای مجدد آن، می‌تواند به پیکربندی دوباره روابط اقتصادی و دیپلماتیک جهانی کمک کند. همچنین این جاده نشان دهنده یک درس تاریخی از توجه به مبادلات بین منطقه‌ای و ارتباطات فرهنگی است (عبدالله اف، ۲۰۱۴: ۱).^۱

جاده ابریشم قدیمی، کماکان در جهان بسیار شهرت دارد. جاده ابریشم به عنوان پلی بین چین و کشورهای اروپا، آسیا و آفریقا برای تبادلات مادی و تمدنی شرقی و غربی سهم مهمی ادا نموده است. این جاده راه تجارت زمینی چین با آسیای جنوبی، غربی و اروپا و آفریقا از راه آسیای مرکزی در روزگار قدیم بود. در سالهای اخیر، ایده جاده ابریشم مجدداً احیا شده و اندیشمندان غربی و شرقی طرح‌هایی را برای راه اندازی مجدد و گسترش آن ارائه داده‌اند. دو طرح در خصوص جاده ابریشم مطرح شده است که یکی طرح جاده ابریشم ایالات متحده است که در سال ۲۰۱۱ توسط هیلاری کلینتون، وزیر خارجه وقت این کشور مطرح شد و دیگری طرحی است که چین در نظر دارد آن را اجرایی سازد. طرح ارائه شده توسط آمریکا بر اساس مطالعات گسترده فردریک استار، ایده پرداز اصلی جاده ابریشم جدید مطرح شده است. طرح آمریکایی جاده ابریشم جدید، زیرساخت‌های روسیه (جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) را به کشورهای آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل می‌نماید. این طرح سعی دارد با بیرون نگاه داشتن ایران و نادیده انگاشتن اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک آن به نوعی از ایفای نقش ایران در منطقه بکاهد و راه‌های جدیدی را برای دسترسی به شرق پایه‌گذاری نماید. این در حالی است که طرح جاده ابریشم جدید چین با دو گونه خشکی-دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد، همچنین طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به مدیترانه متصل نماید.

¹ abdullaev

۲. ابتکار کمربند و راه در سیاست خارجی چین

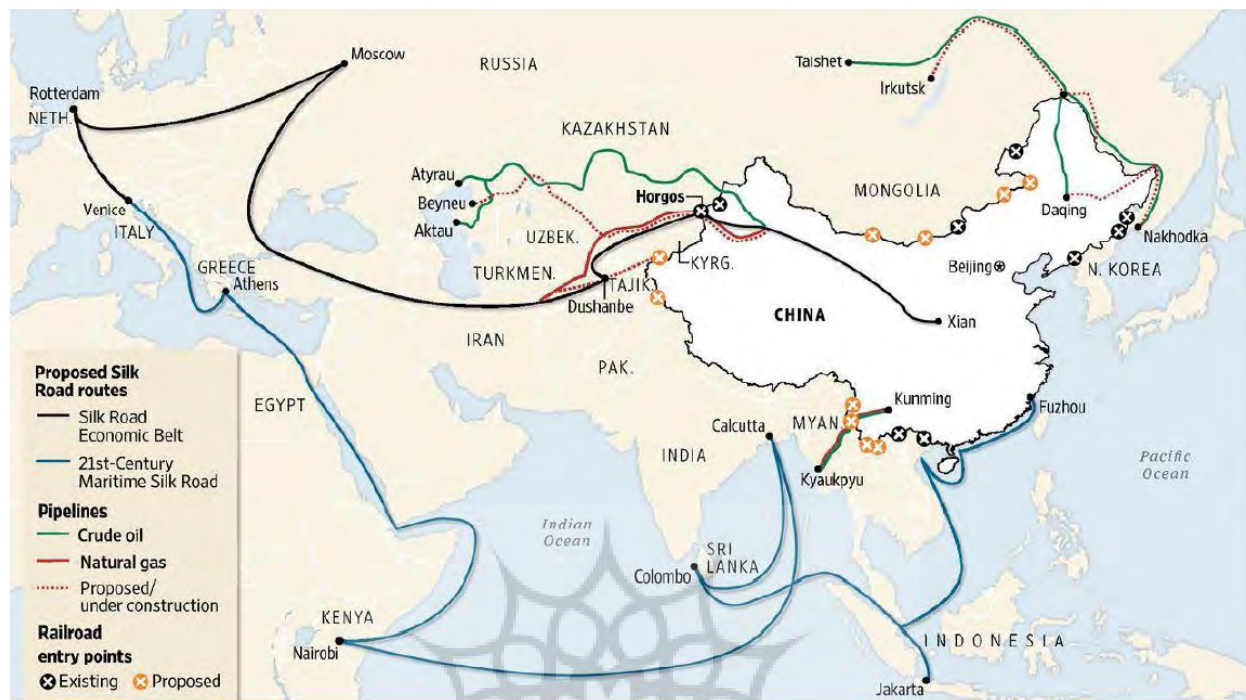
۲.۱. گزینه‌های جغرافیایی و کریدورها در ابتکار کمربند و راه

طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازده برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است (لین، ۲۰۱۱: ۱۴)^۱. سیاست خارجی چین همواره مبتنی بر تنش زدایی و حفظ روابط مسالمت آمیز و حسنه با همسایگان بوده است (جلالی نسب و صفوی و عزتی، ۱۳۹۳: ۱۳۵). رئیس جمهور چین؛ همچنین در اکتبر ۲۰۱۳ ابتکار جاده ابریشم دریایی را نیز ارائه داد و هر دو طرح خود را «یک کمربند و یک جاده» نامید. مسیر جاده ابریشم جدید چین از مرکز استراتژیک اورآسیا، از میان دولت های با ذخایر سرشار انرژی و معدنی و پایگاه جمعیتی قابل توجه عبور خواهد کرد. این مسیر از منطقه شیآن در چین جنوبی شروع و به شهر ارومچی در مرز قزاقستان رفته و سپس از ایران، عراق، سوریه و ترکیه عبور خواهد کرد. شاخه دیگر جاده ابریشم از استانبول به شمال غرب به بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان می رود و قبل از رفتن به شمال به روتردام در هلند و ونیز ایتالیا متصل میشود، جایی که با جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ به هم پیوند خواهد خورد. پروژه پیچیده چندوجهی که ساختار، پارامترها و مکانیسم هایی برای اجرایی شدن آن بی پایه و در عین حال کاملاً روشن نیست.

بر این اساس، جاده ابریشم مورد نظر چین دو مسیر زمینی و دریایی دارد. در این راستا، چین برای طرح کمربند، راه، هفت کریدور تعریف کرده که در میان آنها بهترین نقطه اتصال دهنده کریدورها ایران است. دو مسیر برای جاده ابریشم زمینی مورد بحث است: یکی راه ابریشم سنتی که با گذر از غرب چین وارد آسیای مرکزی شده و پس از رسیدن به ترکمنستان وارد ایران شده و با گذر از ایران به خاورمیانه می رود. در همین مسیر گزینه دیگری هم مطرح است و آن مسیری است که پس از گذر از ایران به ترکیه می رود و از آنجا به اروپا مرتبط می شود. در اغلب مطالعات منطقه‌ای این گزینه بیشترین تایید را داشته و در اغلب طرح‌های مطالعاتی با فراوانی این مسیر همراه است.

بر اساس شکل زیر ضمن اینکه مسیر یکی از محتمل ترین کریدورها مشخص شده، منطقه تحت شمول طرح نیز از چین در خطوط خشکی و دریایی به روشنی ترسیم شده است.

¹ Lin



ماخذ: موسسه سیاست امنیتی و توسعه (۲۰۱۶) "ابتکار کمربند و جاده"

شکل ۱. کریدورهای خشکی و دریایی ابتکار کمربند، راه

Figure1: land and sea corridors of the belt plan, road

Source: institute for security & development policy (2016) "the belt & road initiative"

چشم‌انداز چین برای پیشبرد این طرح، اتصال سرزمین‌های کمتر توسعه‌یافته مرکزی و شرقی چین به کشورهای همسایه در آسیای مرکزی و از طریق آنها ایجاد مسیری تجاری به سمت اروپا است. چین ابتکار بین‌المللی احیای جاده ابریشم را به‌منظور پیوندهای اقتصادی، تجاری، زیرساختی و انرژی با ده‌ها کشور جهان مطرح و دنبال کرده است (میرترابی، ۱۳۹۹: ۱۶۸).

۲.۲ اهداف چین از ابتکار کمربند و راه

اهداف چین از طرح جاده ابریشم موسوم به کمربند_ راه نه تنها اقتصادی بلکه استراتژیک نیز می‌باشد. مهمترین این اهداف را می‌توان به شکل زیر فهرست و تشریح کرد:

الف) اهداف اقتصادی

ایجاد زنجیره ارزش جهانی چین‌محور

امروزه زنجیره‌های ارزش جهانی به یکی از بنیان‌های اصلی نظام اقتصادی جهان تبدیل شده‌اند و از این رو، ابتکار کمربند و راه به عنوان یک ابتکار همکاری‌آمیز بین‌المللی در مقیاس بزرگ می‌تواند آثار جدی بر چشم‌انداز اقتصاد جهانی بر جای بگذارد. یکی از مهمترین اهداف کلان چین از دوران شی جین‌پینگ، تداوم‌بخشی به رشد اقتصادی این کشور بر مبنای

تغییر از الگوی اقتصاد تولیدمحور رشد به سمت الگوی اقتصاد ابتکارمحور و دانش محور رشد است. در این راستا، یکی از نخستین اقدامات دولت چین طرح کلان جاده ابریشم بوده و موضوع محوری این طرح به همراه اسناد راهبردی تجاری و صنعتی به ارتقای جایگاه چین در زنجیره جهانی ارزش و نقش آفرینی در سطوح بالاتر اقتصاد جهانی بازمی‌گردد (ژنگ، ۲۰۲۱: ۹۸۰-۹۷۹)^۱. جهت‌گیری در این اسناد، تغییر در نحوه مشارکت چین در زنجیره جهانی ارزش است، به گونه‌ای که این کشور در حلقه‌های بالاتر این زنجیره قرار گیرد و ارزش افزوده بیشتری نصیب شرکت‌های چینی و اقتصاد این کشور شود. ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ سند دیگری در این زمینه به شمار می‌آید. این طرح بر ۵ اصل کلی استوار است: ۱) تقویت ارتباطات و رایزنی‌ها میان کشورهای مسیر؛ ۲) تقویت پیوندها و اتصالات در زمینه حمل‌ونقل برای ایجاد یک کریدور بزرگ از اقیانوس آرام تا دریای بالتیک و از آسیای مرکزی تا اقیانوس هند و سپس شکل‌گیری تدریجی شبکه‌ای ترانزیتی بین شرق، غرب و جنوب آسیا؛ ۳) تسهیل تجاری میان کشورهای مسیر با تمرکز بر حذف موانع تجاری و کاهش هزینه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری؛ ۴) تقویت همکاری‌های مالی با تمرکز بر تسویه ارزی به‌منظور کاهش هزینه مبادلات و ریسک مالی و تقویت رقابت‌پذیری اقتصادی؛ و ۵) تقویت پیوندهای مردم با مردم در کشورهای مسیر کمربند.

در قالب پنج پیوند فوق، اقتصاد چین با اقتصاد کشورهای عضو پیوندهای ساختاری می‌یابد؛ با انتقال تولید به سایر کشورهای عضو، چین نیازمندی‌های تولیدی خود را با هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی کمتر از طیفی از کشورها تأمین می‌کند؛ با سرمایه‌گذاری و انتقال فناوری به این کشورها، مازاد عظیم صنعتی، سرمایه‌ای و تجاری خود را کاهش می‌دهد؛ با ایجاد زیرساخت‌های لازم و مرتبط کردن آنان به یکدیگر زمینه لجستیکی لازم برای پیوند اقتصاد چین با بازارهای مصرف فراهم می‌شود و با تسهیل تجاری و گشودن بازارهای مواد خام و نیز مصرف عظیم در اوراسیا و آفریقا، حرکت شرکت‌های این کشور به سیاست‌های کلان این کشور به حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش، می‌تواند فراهم شود و به تدریج، این کشور نقشی شبیه آلمان در زنجیره ارزش اروپایی یا ایالات متحده در زنجیره ارزش امریکای شمالی پیدا کند (شریعتی نیا، ۱۳۹۵: ۱۰۰).

بر مبنای این سند، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا با یکدیگر بر مبنای معیارهای ارتباطات قرن ۲۱ به‌عنوان چارچوب کلان طرح تعریف شده است. در مسیر خشکی این کمربند، اتصال آسیای توسعه‌یافته از یک سو به اروپای توسعه‌یافته در دیگر سو و بالفعل کردن پتانسیل‌های توسعه‌ای عظیم دولت‌هایی که میان این دو قرار گرفته‌اند، مورد تأکید ویژه این سند است. مسیر خشکی این کمربند شامل سه کریدور است: ۱) مسیر بالتیک که چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا از طریق آن به یکدیگر پیوند می‌یابند؛ ۲) مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی پیوند می‌یابد؛ و ۳) مسیر سوم که چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس

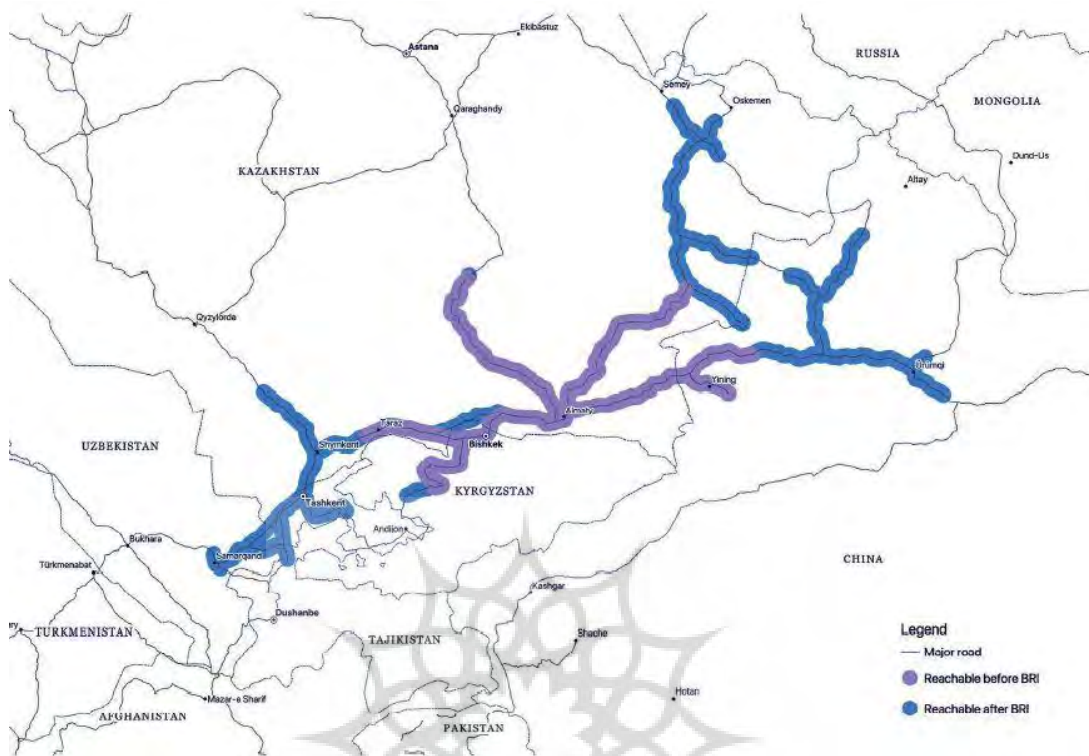
¹ Zheng

هند پیوند می‌زند. مسیر دریایی این کمربند که جاده ابریشم دریایی در قرن ۲۱ نام گرفته، به گونه‌ای طراحی شده که سواحل چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند از یک مسیر و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی از طریق دیگر به آفریقا و اروپا پیوند می‌زند (متن چشم انداز و تمرین در ساخت کمربند جاده ابریشم اقتصادی، ۱۳۹۴). به‌طور کلی، این ابتکار بر آسیا، اروپا و آفریقا متمرکز است و حتی ایالات متحده را نیز در بر می‌گیرد. کمربند و راه شامل یک کمربند اقتصادی راه ابریشم زمینی، یک راه ابریشم دریایی قرن ۲۱ و یک راه ابریشم دیجیتال است که به دنبال ارتقاء زنجیره تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات چین در خارج است (سی آر اس، ۲۰۲۱: ۱)^۱. این امر نشان‌دهنده اهمیت موضوع در سیاست خارجی چین است. این ابتکار با هدف پیوندها و ارتباطات اقتصادهای بزرگ منطقه به ویژه در اوراسیا از طریق زیرساخت، تجارت و سرمایه‌گذاری در دستورکار قرار گرفت (Rippa: 2020).

57)

کلیدواژه طرح احیای جاده ابریشم، ارتقای چین در زنجیره جهانی ارزش از طریق تولید خلاق و کیفیت‌محور، بین‌المللی شدن شرکت‌های چینی و تمرکز بر صنایع پیشرفته و نو ظهور است. چین در این چارچوب بر شکل‌دهی و تکمیل حلقه‌های زنجیره ارزش اوراسیایی تمرکز نموده است؛ به گونه‌ای که به تدریج در این زنجیره محوریت یابد، و کشورهای در حال توسعه در این منطقه را در نقطه تولید جایگزین نماید. به دیگر سخن چین در پی شکل‌دهی به چهارمین زنجیره منطقه‌ای جهانی ارزش است و اوراسیا را به عنوان منطقه کلیدی در این راستا برگزیده است (شریعتی نیا، ۱۳۹۴: ۱۰۸). در راستای این هدف کلان است که ابتکار کمربند و راه گسترده دسترسی چین را به‌طور چشم‌گیری افزایش می‌دهد. شکل زیر این گسترده و تفاوت آن را نسبت به شرایط قبل از این طرح نشان می‌دهد:

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



ماخذ: بانک بین‌المللی بازسازی و توسعه (۲۰۱۹)، فرصت‌های اقتصادی کمر بند و جاده و خطرات کریدورهای حمل‌ونقل. صفحه ۴۶.

شکل ۲. مسافت طی شده از آلماتی در طی ۱۰ ساعت رانندگی قبل از تکمیل (به رنگ بنفش) و بعد از اتمام (به رنگ آبی)

Figure2: Distance traveled from Almaty during 10 hours of driving before completion (in purple) and after completion (in blue)

Source: international bank for reconstruction and development (2019), "belt and road economics opportunities and risks of transport corridors": 92.

حل مشکل ظرفیت مازاد چین

کاهش وابستگی اقتصاد چین به سرمایه گذاری روی زیرساخت‌های داخلی یکی از اهداف مهم ابتکار کمر بند و راه است. در واقع، نگاه شرکت‌های ساخت‌وساز، سازندگان قطعات و تجهیزات و کسب و کارهای دیگر به فرصت‌های سرمایه گذاری در خارج از چین هم جلب می‌شود. حرکت کلیدی برای پیشبرد طرح، یافتن بازارهای خارجی برای این شرکت‌ها است. بنگاه‌های اقتصادی که زمانی برای پروژه‌های عظیم داخلی در چین به کار گرفته می‌شدند، اکنون با خطر بیکاری مواجهند. همچنین تولیدکنندگان فولاد که قادر به تولیدند، در وضعیتی که تقاضایی وجود ندارد مجبور به انبار کردن هستند. در این شرایط، ساخت‌وساز زیرساخت‌های جاده ابریشم جدید در کشورهای دیگر، راهی برای رهایی بسیاری از این بنگاه‌ها از رکود کسب و کار و همچنین سر به سر کردن مخارج بالای تخمین زده شده این کشور است که از مرز یک تریلیون دلار که یک پنجم مبلغی است که چین صرف دارایی‌های ثابت خود می‌کند، می‌گذرد.

طرح اقتصادی راه ابریشم، به شرکت‌های چینی امکان ادامه کار و گسترش سرمایه‌گذاری و به بنگاه‌ها فرصت لازم جهت بازبینی طرح‌های کسب و کارشان را می‌دهد. یکی از راه‌حل‌های طرح برای شرکت‌های چینی جهت ارسال محصولات به خارج این است که به بنگاه‌ها قابلیت استفاده از نیروی کار ارزان را در مناطق مسیر طرح به‌ویژه در آسیای مرکزی داده و امکان استفاده از زیرساخت‌های تازه را در جهت تسهیل صادرات به چین و سایر نقاط جهان فراهم می‌کند (سی آر اس، ۲۰۲۱: ۲). همچنین، تمرکز روی زیرساخت‌ها به چین کمک می‌کند تا جایگاه بین‌المللی بالاتری کسب کند و وجاهت و شرایط ویژه‌تری برای رنمینی ایجاد کند تا به‌عنوان یک ارز ذخیره جهانی مهم مطرح شود. در این مسیر، چین از حمایت روسیه و دیگر بازارهای در حال ظهور که به‌سبب مشکلات سیاسی با نوسانات ارزی همراه هستند، برخوردار است.

رشد اقتصادی شرکا و ایجاد تقاضا برای محصولات چینی

توسعه زیرساخت‌ها در کشورهای مسیر ابتکار کمربند و راه باعث رشد اقتصاد این کشورها خواهد شد و به‌دنبال آن، تقاضای کالاها و خدمات چینی را در این کشورها بیشتر خواهد کرد. در مارس ۲۰۱۵، شی جین‌پینگ، اعلام کرد که تجارت سالیانه با کشورهای مشمول ابتکار طرح مزبور باید از میزان ۲/۰ تریلیون دلار در سال ۲۰۲۵ پیشی بگیرد. برآوردها در کشورهای کوچک‌تر این مسیر مانند گرجستان نشان می‌دهد که پروژه‌های مرتبط با ابتکار کمربند و راه ممکن است رشد اقتصادی سالیانه ۵/۱ درصدی را برای دهه آینده در پی داشته باشد که افزایش قابل‌توجهی است. همچنین، سرمایه‌گذاران چینی امیدوارند که تحت لوای همکاری با کشورهای حاضر در ابتکار کمربند و راه، موفقیت‌های «مدل رشد چینی» را به این کشورها منتقل کنند؛ و در همین مسیر، بانک توسعه چین نیز تأمین مالی پروژه در کشورهای در حال توسعه را برای بیش از یک دهه انجام داده است (ژائو، ۲۰۱۰).

در واقع، منطبق از پیش تعیین‌شده طرح این است که از طریق توسعه زیرساخت‌ها، کمتر شدن موانع تجارت، اتصال مستحکم‌تر مناطق در راستای تأمین انرژی، هماهنگ‌سازی استانداردها، و سایر مزایایی که در پی خواهد بود، رشد اقتصادی می‌تواند شتاب گیرد. از این منظر، توانمندی اقتصادی به افزایش نفوذ سیاسی چین منجر می‌شود (پاندا، ۲۰۲۱).^۳ در یکی از اسناد معتبر چینی تصریح شده است که کریدورهای اقتصادی، به تسهیل ایجاد «یک بازار کارآمد و بی‌دردسر از نوع اوراسیایی» کمک می‌کنند و فرصت‌هایی جهت توسعه «مناطق داخلی» کشورهای اوراسیا به‌وجود می‌آورند. با این حال، تحلیلگران خارجی، طیفی از انگیزه‌های اقتصادی که صرفاً در راستای منفعت خود چین هستند را مطرح ساخته‌اند. از جمله استقرار ظرفیت مازاد صنعتی در زمینه‌هایی نظیر فولاد، آلومینیوم، و سیمان رشد تولید

¹ Chinese currency

² Zhaou

³ panda

ناخالص داخلی که برای حفظ ثبات اجتماعی نیاز است، فراهم‌سازی سرمایه برای شرکت‌های محلی و ملی متعلق به دولت چین. توسعه استان‌های فقیر داخلی چین نظیر سین‌کیانگ، گانسو، و یونان و ترویج بین‌المللی‌سازی رنمینی (دفتر سیاست تجارت و تولید کاخ سفید، ۲۰۱۸)^۱

ب) اهداف استراتژیک

تقویت ثبات در جغرافیای منطقه‌ای

استراتژی کلان سیاست خارجی چین متأثر از دو مؤلفه مهم است: نخست، تقویت ثبات در محیط امنیتی چین و دوم، جذب منابع بین‌المللی لازم جهت پیشبرد فرایند توسعه اقتصادی (گوهری مقدم، ۱۴۰۱: ۲۰۱۸). از آنجا که مقامات چین بین توسعه و امنیت درهم‌تنیدگی مستحکمی می‌بینند، یکی از اهداف استراتژیک کمربند و راه را ایجاد یک «نظم نوین منطقه‌ای» در مناطق جغرافیایی پیرامونی و تأثیرگذار بر وزن کلی چین در بستر همگرایی منطقه‌ای و بینا منطقه‌ای برگزیده‌اند تا با ایجاد یک محیط باثبات‌تر و امن‌تر به‌ویژه در مرزهای جنوبی و غربی چین امکان توسعه اقتصادی مهیاتر گردد. براین اساس، امنیت و ثبات نه یک هدف کم‌اهمیت بلکه هدفی است حیاتی به‌منظور کاهش طیفی از چالش‌های امنیتی در اطراف و درون مرزهای چین، از جمله تروریسم، جدایی‌طلبی، افراط‌گرایی (محور شرارت)؛ اختلافات ارضی با هند در هیمالیا و با چندین کشور آسیای جنوب‌شرقی درخصوص دریای جنوبی چین، و مسئله ادعاشده درخصوص دامن زدن ایالات متحده به انقلاب‌های رنگی. کارشناسان استدلال می‌کنند که ابتکار کمربند و راه می‌تواند به چند شیوه به تقویت ثبات کمک کند که عبارتند از کاهش منشأهای خشونت در ایالت‌های شکننده؛ بهبود اختلافات ارضی؛ افزایش اعتماد دو جانبه؛ ایجاد مشارکت‌های امنیتی مؤثر (خبرگزاری شین هوا، ۲۰۱۷: ۲۸-۲۶)^۲.

تقویت امنیت انرژی

از دیگر اهداف مهم ابتکار کمربند و راه تأمین و تقویت امنیت انرژی چین است. با رشد اقتصاد، تقاضای انرژی چین از سال ۱۹۸۰ تاکنون بیش از پانصد درصد افزایش یافته است. چین در سال ۲۰۱۶ بزرگترین واردکننده خالص نفت در دنیا بود و در حال حاضر بزرگترین مصرف‌کننده انرژی در جهان است. این آمار، اهمیت تأمین امنیت عرضه انرژی را برای چین مشخص می‌کند. یکی از عواقب منفی وابستگی انرژی محور، این است که محموله‌های انرژی چین در مقابل دزدی دریایی یا ایجاد ممانعت توسط نیروهای دریایی خارجی آسیب‌پذیرند، خصوصاً در نقاط گلوگاهی باریک دریایی. هوجیتتا این مشکل را «معضل مالاکا» نامید، تنگه‌ای که هشتاد درصد جریان نفت چین از آن می‌گذرد. کارشناسان چینی معتقدند پروژه‌های طرح کمربند و راه از دو طریق باعث بهبود معضل مالاکا خواهند شد. یک طریق آن است که با ساخت بندر، خصوصاً در اقیانوس هند در قالب توسعه بندر گوادر پاکستان و کلمبو در سریلانکا مسیرهای جدیدتری برای چین فراهم

^۱ White House Office of Trade and Manufacturing Policy

^۲ Xinhua News Agency

خواهد شد و در نتیجه، فشار حمل و نقل در مالاکا کاهش خواهد یافت. بندر گوادر به عنوان پایانه جنوبی خط لوله برنامه ریزی شده با ظرفیت یک میلیون بشکه در روز است که جریان نفت از دریای عرب به شمال غربی چین را رقم خواهد زد. این مسئله به ایجاد یک مسیر امن انرژی کمک می‌نماید که با توجه به وضعیت ثبات در دریای جنوبی چین مورد نیاز است. کلمبو و نیز پروژه‌های بندرسازی در تانزانیا و یونان به نفع «حمل‌نقل» استراتژیک چین خواهند بود، از جمله در زمینه انرژی. دومین راهی که پروژه‌های طرح کمر بند و جاده می‌توانند به بهبود معضل مالاکا منجر شوند، از طریق ساخت خط لوله زمینی است. خط لوله نفتی برنامه ریزی شده گوادر کاشغر (که یکی از اجزای کوریدور اقتصادی چین پاکستان است)، و نیز یک خط لوله نفتی برنامه ریزی شده که خلیج بنگال را از طریق میانمار به یونان متصل می‌کند، هر دو به کاهش اتکای چین به مالاکا کمک می‌کنند. همچنین، خطوط لوله در نظر گرفته شده در کریدور اقتصادی روسیه چین مغولستان به حصول اطمینان از امنیت انرژی چین در زمان تعارض بالقوه در دریای جنوبی چین و شبه جزیره کره منجر خواهد شد. با این وجود، تحلیل‌گران اشاره می‌کنند که حتی با خطوط لوله جدید، چین به مسیرهای دریایی برای تأمین انرژی وابسته باقی خواهد ماند. در نتیجه پکن باید همکاری‌های دریایی را با سایرین افزایش دهد تا از امن بودن خطوط دریایی حساس مطمئن شود (مرکز جی آی، ۲۰۱۷).^۱

از این رو، ابتکار کمر بند و راه این امکان را به چین می‌دهد تا امنیت انرژی را تأمین کند و شرکت‌های ملی نفت و گاز چین هم منابع تأمین انرژی و هم مسیرهای انتقال انرژی را تنوع ببخشند، سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت‌تر در سایر کشورها انجام دهند و موافقت‌نامه‌ها و مشارکت‌های استراتژیک با کشورهای دارنده ذخایر انرژی (به‌عنوان مثال با عراق در سال ۲۰۱۹ و با ایران در سال ۲۰۲۱) به امضا و انجام برسانند (دانفورد، ۲۰۱۷: ۱۸).^۲

گسترش نفوذ استراتژیک

هدف دیگر آن است که چین می‌تواند از ابتکار کمر بند و راه برای گسترش نفوذ استراتژیک خود در برخی مناطق به ویژه در اوراسیا استفاده کند و همزمان از رقابت مستقیم با ایالات متحده پرهیز نماید. مسئله بغرنجی که برای دهه‌ها مورد سؤال استراتژیست‌های چینی بوده، «قدرت فراگیر ملی» عظیم در مواجهه با نقشه‌های تهدیدآمیز نفوذ ایالات متحده بوده است، به طوری که در عین حال، روابط مثبت با واشنگتن حفظ شود. «از طرفی این دیدگاه وجود دارد که استقرارها، عملیات، و ائتلاف‌های نظامی ایالات متحده در آسیا مانع قدرت گرفتن چین می‌شود. یکی از نگرانی‌های اخیر به طور خاص، توازن مجدد استراتژی آسیا توسط ایالات متحده بوده است. از سویی دیگر، با تمایل به حفظ روابط پایدار ایالات متحده و چین روبرو هستیم، که چنانچه نادیده گرفته شود، می‌تواند به ثبات منطقه‌ای آسیب وارد آورد و دستاوردهای اقتصادی چین در

¹ GI Hub

² Danfurd

پی همکاری‌های دوستانه را به خطر بیندازد» (موریس، ۲۰۲۰)^۱، و پکن همزمان نیاز دارد پایداری رشد اقتصادی را حفظ کند و در نتیجه مشروعیت رژیم را حفظ نماید. یکی از راه‌های خروج از این معضل، تمرکز بر گسترش نفوذ چین در امتداد مرزهای غربی آن است، که حضور و منافع ایالات متحده در آنجا محدود است. استدلال برخی کارشناسان بر نیاز چین به استراتژی «همراستایی با غرب» تأکید دارد. بر این اساس، توازن مجدد استراتژیک دیپلماسی چین در خصوص غرب دو دستاورد مهم به دنبال خواهد داشت: ایجاد مشارکت‌های منطقه‌ای، که به گسترش فضای «مانور استراتژیک» چین می‌انجامد و مزایای دیگری نیز به دنبال دارد، نظیر ایجاد ثبات در مناطق غربی ناآرام چین، و کاهش اصطکاک‌های موجود در روابط چین و ایالات متحده (خبرگزاری شین هوا، ۲۰۱۷).

اولویت‌بخشی به توسعه غربی، فشار خارجی را کاهش می‌دهد، در حالی که از رقابت شدیدتر میان چین و ایالات متحده که ممکن است در نتیجه اشتغال فکری افزایش موقعیت استراتژیک چین در آب‌های شرق آسیا حاصل شود، جلوگیری می‌شود. طرح کمربند و راه حتی می‌تواند با برآورده ساختن انتظار ایالات متحده مبنی بر لزوم نقش فعالانه‌تر چین در تأمین نیازهای عمومی جهان و به طرق خاص مثلاً توسعه ساخت زیربنای ابتدایی در افغانستان، که جزو استراتژی‌های ایالات متحده است، روابط چین و ایالات متحده را تقویت کند. این طرح به چین کمک می‌کند با سایر ملت‌های آسیایی روابط اقتصادی برقرار سازد و در عین حال از رقابت‌های تلافی‌جویانه با ایالات متحده در منطقه ساحلی غربی به شدت پریهاهو اجتناب ورزد.

سایر تحلیل‌گران، طرح کمربند و راه را در قالب‌هایی به شدت رقابتی‌تر ترسیم می‌کنند. از این منظر، به دلیل برتری‌های نسبی واشنگتن در قدرت‌های سخت و نرم، پکن باید از رقابت مستقیم با آن دوری کند، اما می‌تواند از طرح کمربند و راه به‌عنوان یک نوع استراتژی مصون‌سازی هوشمندانه و به دور از مقابله بهره بگیرد. توسعه کریدور اقتصادی چین، روسیه و مغولستان برای جلوگیری از نفوذ ایالات متحده در مغولستان مفید است، در حالی که توسعه یک مثلث استراتژیک میان سه کشور می‌تواند جبرانی باشد برای ائتلاف ایالات متحده و ژاپن و منافع ژئواستراتژیک چین را حفظ نماید. از این دیدگاه، ابتکار کمربند و راه برای متعادل نمودن هژمونی دریایی از طریق گسترش قدرت در مسیرهای زمینی تلقی می‌شود که با ایجاد تمایز میان برنامه مثبت «توسعه مشترک» پکن با «سیاست قدرت و هژمونی» یک کشور برجسته مشخص، رقابت منطقه‌ای برای کسب نفوذ به نفع چین خواهد بود. در مجموع، می‌توان خاطر نشان ساخت که این طرح «شالوده‌های ژئواستراتژیک» دارد یا حداقل از مزایای ثانویه‌ای برخوردار است که باعث برتری چین در منطقه و نیز در مقابل ایالات متحده می‌شود (سیلین، ۲۰۱۷: ۸-۷)^۲. علاوه بر این، سه کشور مهم منطقه هندو-پاسیفیک شامل هند، استرالیا و ژاپن نیز

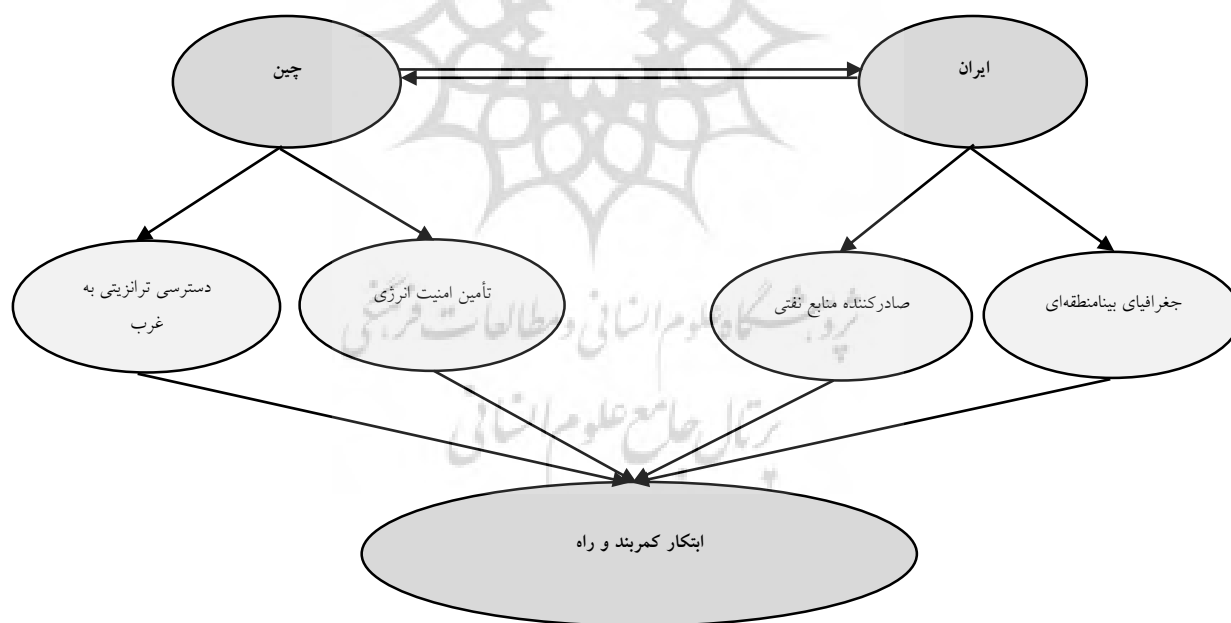
¹ Morris

² Silin

در مقابل ابتکار کمربند و راه در قالب «ابتکار انعطاف زنجیره تأمین»^۱ به دنبال ایجاد یک زنجیره ارزش هندو-پاسیفیک هستند (پاندا، ۲۰۲۰). هدف این ابتکار افزایش امنیت سیاسی و اقتصادی از طریق به چالش کشیدن سلطه تجاری و اقتصادی چین به ویژه در بستر ابتکار کمربند و راه است (پاندا، ۲۰۲۱).

همچنین باید افزود که رویکرد متفاوت شی جین پینگ در تصمیم‌سازی‌های کلان سیاسی، به تغییر راهبردی مبتنی بر پیگیری اهداف سیاسی-امنیتی توأم با منافع اقتصادی در سطح بین‌المللی برای چین منجر شده است، و ابتکار عمل «کمربند و راه» مهم‌ترین نشانه این تغییر راهبردی به‌شمار می‌آید. دستیابی به موقعیت هژمونیک از راه صلح‌آمیزی در کنار دستاوردهای گسترده اقتصادی و امنیتی برای چین، از مهم‌ترین نتایج اجرایی شدن این ابتکار است. رویکرد متفاوت چین به رهبری شی جین پینگ در تصمیم‌سازی‌های کلان سیاسی چین، ناشی از شرایط کنونی حاکم بر ساختار نظام بین‌الملل با رهبری ایالات متحده آمریکا بوده و این مسئله به تغییری راهبردی مبتنی بر پیگیری اهداف سیاسی-امنیتی توأم با منافع اقتصادی در سطح بین‌المللی برای چین منجر شده است. ابتکار عمل «کمربند و راه» مهم‌ترین نشانه این دگرگونی راهبردی است (موتقی، ۱۴۰۱: ۵۸۰).

بر اساس آنچه گفته شد، مدل مفهومی جهت تبیین رابطه بین این متغیرها به شکل زیر ترسیم می‌گردد:



شکل ۳. مدل مفهومی تبیین‌کننده روابط همگرایانه ایران و چین در بستر ابتکار کمربند و راه

Figure 3: A conceptual model explaining the convergent relations between Iran and China in the framework of the Belt and Road Initiative

¹ Supply Chain Resilience Initiative (SCRI)

یافته‌ها (تجزیه و تحلیل)

فرصت‌های همگرایی ایران و چین در ابتکار کمربند و راه

چین در راه اندازی طرح ابتکاری کمربند و راه و به منظور تأمین اهداف متصور خود در برخی حوزه‌ها، رویکرد همگرایی به ایران دارد که خود معلول الزامات ناشی از پاسخگویی به نیازهای این کشور می‌باشد. از سویی ایران نیز به ویژه در شرایط بحران ناشی از تحریم‌های سیاسی و اقتصادی به شدت به همراهی و تعامل با قدرتهای شرقی از جمله چین نیاز دارد. بنابراین، به نظر می‌رسد که نوعی ادراک مبتنی بر نیازمندی متقابل این دو کشور را به یکدیگر نزدیک می‌سازد. در چنین بستری، ابرپروژه‌هایی مانند کمربند و راه می‌توانند فرصت مناسبی برای همگرایی بیشتر به منظور تأمین نیازمندی‌های متقابل آنها فراهم سازد.

۱. فرصت‌های همگرایی سیاسی

الف. موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران

موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جابجایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. این موقعیت به‌عنوان یکی از مناطق مهم برای نقش‌آفرینی تأثیرگذار در ابتکار کمربند و راه محسوب می‌شود. تهران به‌مثابه یک بازیگر مهم، در این پروژه هم تأثیرگذار و هم تأثیرپذیر است. ایران به‌عنوان هجدهمین کشور وسیع جهان و هفدهمین کشور پرجمعیت جهان و همچنین به‌مثابه گذرگاه ارتباطی بین سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا بازیگری مهم در پروژه چین به‌شمار می‌آید. کشورمان علاوه بر موقعیت حساس ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک به‌دلیل برخورداری از ذخائر عظیم انرژی و سایر شاخص‌های اقتصادی از جایگاه ژئواکونومیک برجسته‌ای نیز برخوردار است (یزدانی، ۱۴۰۰: ۱۰۶).

ایران با بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند منافع بسیاری را در طرح کمربند و راه به‌دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیت‌ها، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. چین به‌دنبال استفاده از ظرفیت ژئوپلیتیک برای سرعت در تجارت است. ایران کشوری بزرگ با عمق استراتژیک بوده و دسترسی به دریا در جنوب و شمال و همچنین پل ارتباطی شرق به غرب از راه خشکی، ایران را به چهارراه منطقه تبدیل کرده است. نزدیکی ایران به اقیانوس هند این امکان را فراهم می‌آورد که چین در مسیر دریایی طرح کمربند و راه نیز از موقعیت ایران کمک بگیرد (گوهری مقدم، ۱۴۰۰: ۲۲۳).

همان‌گونه که تجربه نشان داده مهمترین کریدور حمل و نقل بین‌المللی که در زمینه ترانزیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی تاکنون به‌وجود آمده، کریدور شمال-جنوب است. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار

می‌سازد. این کریدور حمل و نقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۵۷). بنابراین، بر پایه این تجربه، یکی از کریدورهای به صرفه برای چینی‌ها آن است که مسیر ایران، عراق و سوریه را برای دسترسی به حوزه مدیترانه برگزینند. البته ناگفته نماند که ملاحظات امنیتی در این مسیر، نیازمند بررسی دقیق است.

از سویی دیگر، اهمیت جایگاه ژئوپلیتیک ایران به محصور بودن منطقه آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی و مطرح شدن ایران به‌عنوان تنها گزینه موجود برای دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد برای کشورهای این منطقه نیز مربوط می‌شود. ایران از نظر چین، عنصر مرکزی در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم است؛ کمر بندی که برایش به شدت بازارگرمی می‌کند و هدف آن گسترش نفوذ فرامرزی چین از طریق آسیای مرکزی به خلیج فارس و اروپاست. برای ایران نیز، مشارکت در این طرح منافع و عواید قابل توجهی دربردارد، نظیر اینکه با ورود ایران به ابتکار کمر بند و راه نقش تاریخی آن که یادآور جاده ابریشم باستانی است احیا می‌گردد و همچنین موجبات پیشبرد اهداف توسعه‌ای کشورمان نیز مهیا می‌شود (شریعتی‌نیا، ۱۳۹۰: ۹۸۴).

ب. رویکرد تجدیدنظرطلبانه به نظم بین‌المللی امریکامحور

ایران و چین همواره رویکرد اعتراضی به نظم بین‌المللی امریکامحور داشته و بر این اساس، خواستار تغییر آن نیز می‌باشند. اگرچه رویه تجدیدنظرطلبی دو کشور متفاوت از یکدیگر است، اما بنیان مشترک، آنها را به سمت موضع‌گیری مشابه در اموری مانند عدم مداخله در امور داخلی کشورها سوق می‌دهد. در سال‌های اخیر، سیاست همسوی پکن و تهران در بحران‌های منطقه‌ای و دستاوردهای دیپلماتیک و استراتژیک آن برای ایران، محصول تجدیدنظرطلبی دو کشور می‌باشد (شریعتی‌نیا، ۱۳۹۰: ۱۸۸). در همین راستا، کمر بند و راه رقیبی برای طرح مشابه امریکایی محسوب می‌شود و ادراک استراتژیک دو کشور ایران و چین دایر بر آن است که این طرح می‌تواند نقش مهمی در ایجاد بازدارندگی در برابر تثبیت هژمونی جهانی و منطقه‌ای آمریکا داشته باشد و این به نوبه خود موجب خروج آمریکا از موقعیت محوری در نظم بین‌المللی می‌شود. براساس این رویکرد تجدیدنظرطلبانه است که آمریکا در تبیین تهدیدهای امنیتی خود به چین و همچنین ایران به‌عنوان تهدیدهای اصلی برای اهداف، منافع و ارزش‌های آمریکا اشاره می‌کند (دانفورد، ۲۰۲۱: ۱۰۷). در توضیح مطلب باید افزود که حضور اقتصادی چین در کشورهای هدف در ابتکار کمر بند و راه اغلب با سرمایه‌گذاری چین در آن کشورها همراه است؛ فعالیت‌هایی که راه را برای ورود کالاهای چینی هموار می‌کند که برای آمریکا ناخوشایند است. می‌توان گفت که تقابل آمریکا و چین در ابتکار کمر بند و راه متأثر از تقابل کلان این دو کشور در میزان بهره‌مندی از مؤلفه‌های قدرت است (علمایی فر، ۱۴۰۰). بنابراین، تلاش آمریکا به‌ویژه از دوران ترامپ این بوده که سهم چین از بازار جهان و آمریکا را کاهش دهد، زیرا از این دیدگاه شیوه‌های تجاری چین به تولید آمریکا آسیب رسانده و به‌طور نا عادلانه صادرات آمریکا را محدود ساخته است (Dupont, 2020: 4-5).

ج. ارتقاءبخشی به جایگاه و موقعیت خود در سطح بین‌المللی

ایران و چین بر مبنای نارضایتی از نظم بین‌المللی هژمونیک و امریکامحور موجود، به دنبال ارتقای جایگاه و موقعیت جهانی خود هستند. این همسویی زمینه شکل‌گیری طیف وسیعی از همکاری‌های فیما بین را در سطوح مختلف مهیا می‌سازد (شریعتی نیا، ۱۳۹۰: ۱۸۹). همانگونه که همکاری نهادی چندجانبه دو کشور در سازمان‌هایی مانند سازمان ملل و آژانس بین‌المللی انرژی اتمی، همچنین حمایت چین از عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای مهمترین جلوه‌گاه این همکاری‌ها می‌باشند، هم‌افزایی آنها در طرح جاده ابریشم جدید هم می‌تواند برای آنها منفعت‌آمیز باشد. از رهگذر همراهی آنها و نیل به دستاوردهای استراتژیک، سیاسی و اقتصادی دوجانبه طبعاً ارتقای جایگاه و موقعیت بین‌المللی آنها نیز تأمین خواهد شد. در واقع، چین و ایران برای ارتقای موقعیت بین‌المللی خود به نقش موازنه‌دهندگی که هر یک می‌توانند در قبال امریکا ایفا کنند، نیاز دارند و طرح کمربند و راه با رقابت در برابر طرح مشابه امریکایی، می‌تواند تعدیل‌کننده موقعیت امریکا و در مقابل، ارتقاءبخش موقعیت ایران و چین در معادلات بین‌المللی شود (استراتژیک‌زنی، ۲۰۱۸: ۲۲۵)!

۲. فرصت‌های همگرایی اقتصادی

الف. مبادلات اقتصادی و بهره‌گیری از موقعیت ژئواکونومیک

طبق یک قاعده کلی، دولت‌های تجدیدنظرطلب همواره در معرض تحریم‌های تحمیلی از جانب کشورهای غربی به رهبری امریکا بوده‌اند. چین نیز از زمان وقوع انقلاب کمونیستی در حوزه‌های مختلف و با شدت و ضعف‌های تغییریابنده در معرض تحریم‌های امریکا بوده است و حتی برخی تحریم‌ها نیز حتی بعد از دیپلماسی پینگ پنگ در دهه ۱۹۷۰ همچنان باقی مانده است. بر همین اساس، ایران و چین در حوزه اقتصادی به سوی یکدیگر گرایش می‌یابند. نکته حائز اهمیت آنکه ظهور چین به عنوان یک قدرت اقتصادی، گشایشی استراتژیک برای جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم محسوب می‌شود تا در برابر فشارهای اقتصادی غرب ایستادگی کند. بر پایه چنین منطقی، بسط مناسبات و مبادلات اقتصادی ایران با چین به ضرورتی آشکار تبدیل می‌شود. رشد مبادلات تجاری دو طرف طی سالیان اخیر به گونه‌ای که چین به بزرگترین شریک تجاری ایران تبدیل شد، خود شاهدهی بر درستی این مدعا می‌باشد. حجم مبادلات تجاری دو کشور در ده ماهه اول سال ۹۸ حدود ۱۹ میلیارد دلار بوه که با در نظر گرفتن رقم تفکیکی صادرات و واردات می‌توان چین را در جایگاه اولین مقصد صادراتی ایران و اولین مبداء وارداتی ایران نشان داد (سازمان توسعه تجارت).^۲

علاوه بر این، موقعیت ایران به عنوان کشوری چند منطقه‌ای که شرق و غرب را به یکدیگر متصل می‌سازد، «پل جاده‌ای اوراسیا» و «کوریدور هوایی شرق- غرب» محسوب می‌گردد. مهمتر آنکه، در موقعیت ژئوپلیتیک بین‌المللی فعلی ایران از مهمترین مسیر انتقال انرژی در تنگه هرمز محافظت می‌کند. ایران حدود ۱۵ همسایه دارد و می‌تواند همانند کانون مهمی

¹ Strategiczny

² <http://farsi.tpo.ir/index.aspx?siteid=1&pro=search>

در ابتکار کمربند و راه عمل کند و نقش خود را ارتقاء بخشد. از نظر برخی کارشناسان با اجرای طرح اهمیت ایران به عنوان هاب ترانزیت شرق- غرب برای چینی‌ها بسیار افزایش خواهد یافت. علاوه بر این، ایران، به ترانزیت شمال- جنوب در جهان تبدیل خواهد شد (سیتو، ۲۰۲۱)^۱.

در چنین بستری، مشارکت ایران در طرح کمربند و راه متضمن منافع دوجانبه برای تهران و پکن می باشد. از طرفی، ایران نه تنها به شکل منسجم‌تر و مداوم‌تر به تأمین نیازهای اقتصادی خود (اعم از تکنولوژی، سرمایه، تجارت و ...) نائل می آید و همچنین از درآمد ناشی از موقعیت ترانزیت خود می‌تواند بهره مند شود، بلکه «تقویت اقتصادمحور شدن سیاست خارجی» (عزیزی، ۱۳۹۹: ۳۴۲) خود را نیز شاهد خواهد بود. از طرف دیگر، چین هم دسترسی خود به بازار پرجمعیت و پرمصرف ایران را تضمین می نماید.

ب. مبادلات انرژی

در حوزه انرژی نیز نوعی وابستگی متقابل میان ایران و چین قابل مشاهده است که می‌تواند محرک روابط اقتصادی دو طرف باشد. از یک سو چین به دلیل رشد اقتصادی مداوم و در نتیجه بالا بودن شدت تقاضای انرژی خود و نیاز به امنیت عرضه انرژی در برابر امریکا به واردات نفت از ایران نیاز دارد. از سوی دیگر ایران به عنوان دارنده دومین ذخایر نفت و گاز جهان و سومین عرضه‌کننده نفت (تا پیش از تحریم‌ها) که در معرض تحریم‌های روزافزون امریکا و غرب قرار گرفته، برای فروش نفت به مشتریان پرمصرف همانند چین چشم دوخته است. واردات نفت چین از ایران در ماه دسامبر ۲۰۱۹ حدود ۴۰۵ هزار تن معادل حدود ۱۰۰ هزار بشکه در روز بود. میزان واردات نفت چین از ایران در کل سال ۲۰۱۹ به ۱۴،۷۷ میلیون تن معادل حدود ۳۰۰ هزار بشکه در روز رسید. بدیهی است که این رقم نسبت به سال قبل از آن نصف شده است. با وجود تأثیرپذیری چین از سیاست‌های تحریمی امریکا در زمینه مبادلات انرژی با ایران، این کشور همچنان یکی از مهمترین خریداران نفت ایران (به شیوه‌های مختلف) می‌باشد. در چنین فضایی، وابستگی متقابل ایران و چین در حوزه انرژی هم می‌تواند پیشران دو کشور در همکاری‌های معنادار در ابرپروژه کمربند و راه شود و هم این طرح می‌تواند پیوندهای انرژی فیما بین را سازمان یافته تر نماید. خصوصاً که چین به دنبال جایابی خود به عنوان کانون زنجیره ارزش جهانی اوراسیایی است و ایران نیز می‌تواند جایگاه خود را در این زنجیره به عنوان یکی از مهمترین منابع تأمین انرژی مورد نیاز چین احراز نماید.

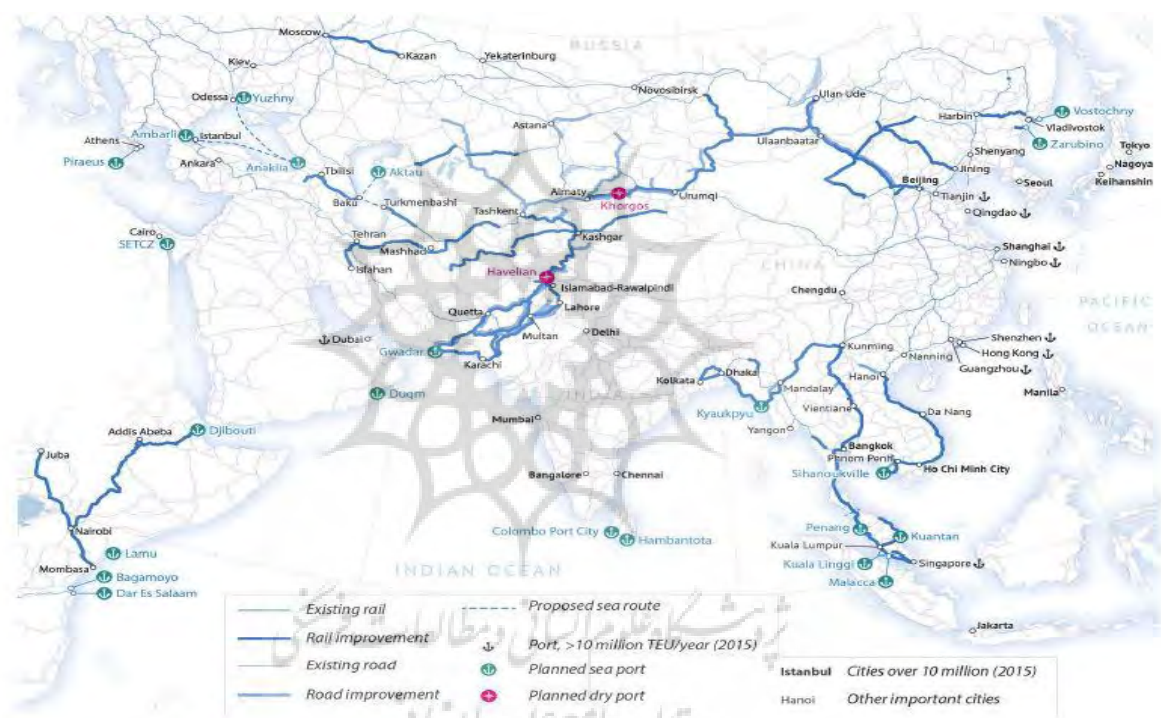
در یک برایند کلی باید اذعان داشت که مرور یکی از گزینه‌های موجود به عنوان کریدور احتمالی که ایران را در مسیر جاده ابریشم قرار می‌دهد، بیانگر آن است که بر حسب منطق اقتصادی، ایران و چین دارای منافع مشترک در این زمینه می‌باشند. نیازمندی چین به واردات نفت و گاز نه تنها جایگاه خاصی به ایران در ابتکار کمربند و راه می‌بخشد، بلکه خودی

¹ Seeto

² <https://www.khabaronline.ir/news/1347582/>

همگرایی ایران و چین در بستر «ابتنکار کمربند و راه»: براساسی... ۱۵۳

در توافق مشارکت راهبردی ۲۵ ساله نیز نشان می‌دهد. این اهمیت‌یابی در حالی رخ می‌دهد که ایران نیز به دلیل آسیب‌پذیری‌های ناشی از تحریم‌های گسترده آمریکا به شدت در زمینه راه‌های فروش نفت و دستیابی به درآمدهای نفتی دچار محدودیت شده است. از این رو، به نظر می‌رسد که نیاز دو طرف ایرانی و چینی به نفت از منظر فروش و خرید این منبع ارزشمند می‌تواند آنها را در قالب طرح‌های مختلف از جمله در ابتکار کمربند و راه به یکدیگر نزدیک سازد و ایران را به حلقه پیوند غیرقابل انکاری برای آمریکا در این ابتکار تبدیل نماید (دانفورد؛ ۲۰۲۱: ۸-۱۰۷). شکل زیر به روشنی گویای این وجه از منفعت متقابل دو کشور می‌باشد و جایگاه کلان ایران در ابتکار کمربند و راه را تعیین می‌کند.



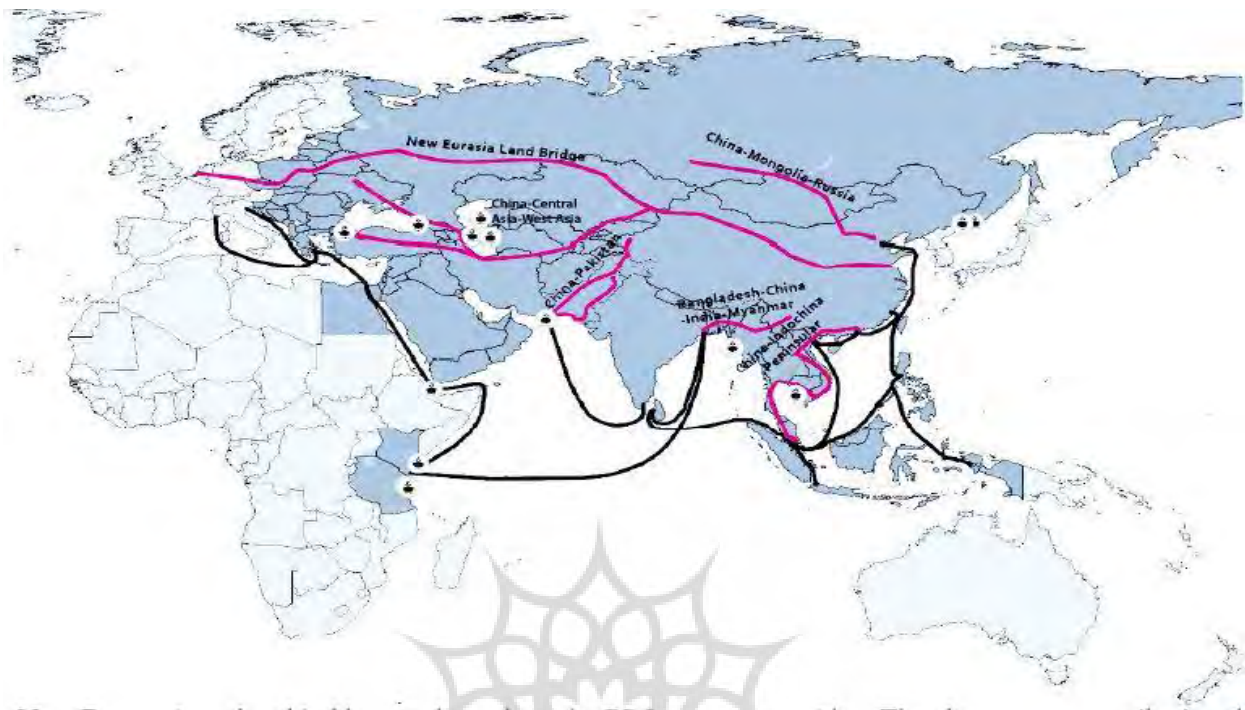
ماخذ: بانک بین‌المللی بازسازی و توسعه (۲۰۱۹)، فرصت‌های اقتصادی کمربند و جاده و خطرات کربورهای حمل‌ونقل. صفحه ۴۶.

شکل ۴. جایگاه کلان ایران در ابتکار کمربند و راه

Figure 4. Iran's macro position in the Belt and Road initiative

Source: international bank for reconstruction and development (2019), "belt and road economics opportunities and risks of transport corridors".page 46.

همان‌گونه که گفته شد، برای ایران نیز مسیرهای مختلفی جهت اتصال مسیر طرح به سمت مدیترانه و اروپا پیشنهاد شده است. شکل زیر به روشنی نشان می‌دهد که مسیر احتمالی از ایران به چه صورت خواهد بود. ممکن است که مسیر طرح یا از ایران به سمت ترکیه و سپس اروپا و یا به عراق و سوریه و سپس به مدیترانه عبور کند.



ماخذ: بانک بین‌المللی بازسازی و توسعه (۲۰۱۹)، فرصت‌ها و خطرات اقتصاد کمربند و جاده و کریدورهای حمل و نقل: ۳.

شکل ۵. کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی جدید

Figure 5: Silk Road Economic Belt and New Maritime Silk Road

Source: international bank for reconstruction and development (2019), "belt and road economics opportunities and risks of transport corridors": 3.

چالش‌های واگرایانه چین و ایران در ابتکار کمربند و راه

۱. وابستگی متقابل اقتصادی چین و قدرت‌های غربی (به‌ویژه آمریکا)

روند شتابنده توسعه اقتصادی چین، روابط این کشور با کانون‌های ثروت و قدرت بین‌المللی را ارتقاء بخشیده است. مقایسه حجم تجارت چین با آمریکا و اروپا از یک‌سو و با ایران از سوی دیگر به خوبی نشان می‌دهد که این کانون‌ها، شرکای اصلی اقتصادی و تجاری چین محسوب می‌شوند. به گونه‌ای که روابط تجاری ایران و چین در برابر روابط تجاری این کشور با قدرت‌های غربی رقمی به حساب نمی‌آید. در همین راستا، آمریکا طی سال‌های اخیر فشارهای فراوانی به چین وارد کرده تا با تبعیت از قوانین تحریمی آمریکا، سطح روابط با ایران را به پایین‌ترین حد ممکن برساند. نماد اصلی همکاری چین با آمریکا برای اعمال فشار بر ایران را می‌توان در روند پرونده هسته‌ای ایران در شورای امنیت در سال‌های اخیر مشاهده کرد. اگر چه پکن مواضع نسبتاً متعادلی در برابر ایران اتخاذ کرد، اما در نهایت به همراهی نهادی با آمریکا در صدور قطعنامه‌های تحریمی ضدایرانی تن داد.

امریکا و چین از زنجیره پیوندهای دوجانبه تجاری و سرمایه‌ای فیما بین بهره فراوانی می‌برند و منافع آن را می‌توان در ارتقای شاخص‌های اقتصادی دو کشور نظیر افزایش نرخ تولید ناخالص داخلی، افزایش اشتغال و افزایش نرخ سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی مشاهده کرد (مککل، ۲۰۲۱: ۳)^۱. براین اساس، می‌توان گفت که وجود پیوندهای قوی اقتصادی میان چین و امریکا از یک سو و تمایل جدی چین به بسط این روابط از سوی دیگر، محدودیتی معنادار در روابط این کشور با ایران ایجاد می‌کند. درواقع، اصل بیشینه‌جویی اقتصادی و اصل هزینه-فایده پکن را ترغیب می‌کند تا در گسترش مناسبات با ایران، روابط نزدیک خود با غرب را لحاظ کرده و از آسیب جدی آن را مصون دارد. این محدودیت به طور جدی خود را در وجود هرگونه احتمال در مشارکت دادن ایران در طرح کمربند و راه نشان می‌دهد. از آنجا که ایران هدف سیاست‌های تحریمی امریکاست، بنابراین، هرگونه تصمیمی از جانب چینی‌ها برای تعریف نقش برای ایران می‌باید ملاحظات و تبعات آن را در نظر بگیرد. چرا که چین بر اساس دکترین صعود مسالمت آمیز خود را سهام دار مسئول در نظام بین الملل معرفی کرده است، از این رو هرگونه تعامل با بازیگران ساختار شکن مانند ایران در تعارض با این دکترین قرار می‌گیرد. بنابراین، مشارکت دادن ایران در جاده ابریشم جدید، می‌تواند پیامدهای مهمی برای پکن در حوزه اقتصادی به همراه داشته باشد.

۲. نامشخص بودن جایگاه ایران در طرح چینی کمربند و راه

جایگاه مبهم ایران در سیاست خارجی چین از دیگر موانع همکاری دو کشور در پروژه جاده ابریشم است. عدم برخورد شفاف چین با ایران در ابتکار کمربند و راه از چند واقعیت نشأت می‌گیرد. اول اینکه، پکن بر اساس سیاست خارجی اقتصادمحور و در قالب طرح کمربند و راه به دنبال «اصطکاک استراتژیک با هیچ کشوری از جمله امریکا نیست» (فدورنکو، ۲۰۱۳: ۱۳۴)^۲. کانون نظری و استراتژیک چین کسب قدرت اقتصادی و حداقل کسب جایگاه اول در منطقه آسیا و احرار جایگاه کانونی در زنجیره ارزش اوراسیایی است و براین اساس، منطقه اوراسیا جایگاه محوری در طرح کمربند و راه دارد. دوم اینکه، پکن در مناسبات خود با کشورهایی که درگیر تضاد استراتژیک با امریکا هستند، مانند ایران، بسیار عمل‌گرایانه برخورد می‌کند. تجربه نشان داده که چینی‌ها تمایل ندارند تا بر سر مسائل ایران دچار اصطکاک استراتژیک با امریکا شوند، چرا که اولویت آنها موضوعات اقتصادی و بازارهای مصرفی است. براساس چنین ادراکی، تحریم‌های امریکا به‌ویژه پس از خروج ترامپ از برجام بیش از پیش همگرایی مالی و مبادلات تجاری ایران و چین را محدود ساخته و مشخص نیست که استفاده از رنمینبی تا چه میزان می‌تواند مشکلات مربوط به تراکنش ارزی دوجانبه را حل کند (هونگ، ۲۰۲۱)^۳. در توضیح مطلب باید افزود که در شرایط موجود که تنش میان امریکا و پکن به واسطه تمرکز سیاست خارجی واشنگتن بر

¹ Mackle

² Fedorenko

³ hong

منطقه ایندوپاسیفیک وارد مرحله تازه‌ای شده، چین نیز سیاست همگرایی با کشورهای واقع در حوزه نفوذ سنتی امریکا در خلیج فارس را در پیش گرفته است. در صورت تداوم چنین روندی به نظر می‌رسد که می‌توان چشم‌انداز روشن‌تری برای جانمایی ایران در ابتکار کمربند و راه در نظر گرفت. توافق مشارکت جامع استراتژیک ایران و چین موسوم به توافق ۲۵ ساله و همچنین نقش میانجی‌گرانه پکن در احیای روابط ایران و عربستان در این راستا امکان تحلیل می‌یابند. سوم اینکه، چین به تنظیم روابط متوازن با کشورهای منطقه خاورمیانه نیاز داشته و نمی‌خواهد که روابطش با ایران بر روابط آن با عربستان سعودی به‌عنوان بزرگ‌ترین تأمین‌کننده نفت و شریک مهم تجاری آن در منطقه و همچنین اسرائیل تأثیر بگذارد. پکن براساس این دیپلماسی متوازن امیدوار است که درگیر مناقشات منطقه‌ای و منازعات دوجانبه نشود (هونگ، ۲۰۲۱). نتیجه آنکه با توجه به روشن نبودن جایگاه ایران در سیاست خارجی چین، دو طرف قادر به اتخاذ سیاست روشن و باثباتی در قبال یکدیگر نیز نخواهند بود.

۳. نامنی محیط پیرامونی ایران

ایران در یکی از کانونی‌ترین مراکز بی‌ثباتی و نامنی جهان واقع شده است. بحران‌های امنیتی ژئوپلیتیک که دورتا دور ایران را احاطه کرده‌اند و نقشی که ایران در این حوزه‌ها به‌عنوان یکی از مدیران امنیتی منطقه ایفا کرده، طبعاً آن را از نقش آفرینی به‌عنوان یک بازیگر اقتصادی دور می‌سازد و همچنین جایگاه آن را به منزله بازیگری با مزیت‌های ژئواکونومیک تحت تأثیر قرار می‌دهد. همان‌گونه که بیان شد، یکی از کریدورهای جالب توجه برای چین‌ها آن است که از طریق محور ایران، عراق و سوریه دسترسی خود به مدیترانه را تأمین کنند. اما پرواضح است که این مسیر امروزه یکی از نامتربین مناطق برای هرگونه سرمایه‌گذاری اقتصادی است.

۴. تقابل ساختاری ایران با نظام بین‌الملل و امریکا

به‌رغم آنکه ایران و چین در به‌چالش کشاندن نظم هژمونیک امریکا در سطح بین‌المللی ناراضی‌اند، اما چین در این زمینه رویکرد انتقادی را برگزیده و به دنبال تغییر وضع موجود از طریق اصلاح است، در حالیکه جمهوری اسلامی ایران رویکرد اعتراضی را برگزیده و به دنبال تغییر انقلابی و ساختارشکنانه در نظام بین‌الملل موجود است. این تفاوت رویکرد باعث شده تا دو کشور رویه‌های متفاوتی در برابر امریکا در پیش بگیرند. در حالی که چین سیاست خود در برابر امریکا را از «رقابت استراتژیک تا مشارکت اقتصادی» (سلیمانی پورلک، ۱۳۸۷: ۱۴۵). تعریف کرده، ایران سیاست خود در برابر امریکا را بر پایه جدال و تعارض همه‌جانبه و فراگیر تعین بخشیده است. بنابراین، در مقابل سیاست کلان چین که بر مبنای قاعده‌پذیری و هنجارپذیری بین‌المللی شکل گرفته، سیاست کلان جمهوری اسلامی ایران در قالب «قاعده‌گریزی و هنجارستیزی بین‌المللی» (دهقانی فیروزآبادی و سلیمانی، ۲۰۱۸). رسمیت یافته است. در چنین شرایطی، مشارکت دادن ایران در طرح جاده ابریشم به‌رغم تمام امتیازات اقتصادی ایران برای این طرح، با مخالفت امریکا مواجه خواهد شد که بیشک چینی‌ها را با مانع روبرو می‌کند.

دستاورد پژوهشی و نتیجه‌گیری

ابری پروژه «کمربند و راه» از اهمیت ژئواکونومیکی خاصی برخوردار است، چراکه امروزه در استراتژی ملی دولت‌ها، اقتصاد جایگاه برتر را به خود اختصاص داده و نظامی‌گری جایگاه سنتی خود را از دست داده است. بنابراین، کشورها با دستورکار فتح بازارها به جای فتح مرزها و سرزمین‌ها و پذیرش منطق وابستگی متقابل اهمیت اقتصاد را دریافته‌اند و آن را جایگزین دغدغه‌های کلاسیک نظامی کرده‌اند. براین اساس، منطق چینی‌ها در گسترش تجارت جهانی، بر بهره‌برداری از دو فضا استوار است؛ حمل‌ونقل کالا از دریا یا تجارت دریایی و تجارت از خشکی از طریق جاده و راه آهن. در اختیار داشتن این مسیرهای تجاری در قالب ابتکار کمربند و راه متضمن اهداف اقتصادی و امنیتی گسترده‌ای برای چین مانند کنترل جریان انتقال انرژی از آسیای مرکزی به چین، استقلال بیشتر چین از آمریکا، افزایش صادرات، درآمدزایی، تقویت اقتصاد و درنهایت گسترش نفوذ چین در مناطق و کشورهای واقع در مسیر طرح است.

پکن برپایه اهداف متنوع و گسترده هفت کریدور تعریف کرده که یکی از نقاط اتصال‌دهنده کریدورها ایران است؛ یکی راه ابریشم سنتی که با گذر از غرب چین وارد آسیای مرکزی شده و پس از رسیدن به ترکمنستان وارد ایران شده و با گذر از ایران به خاورمیانه می‌رود. در همین مسیر گزینه دیگر مسیری است که پس از گذر از ایران به ترکیه می‌رود و از آنجا به اروپا مرتبط می‌شود. در اغلب مطالعات منطقه‌ای این گزینه بیشترین تایید را داشته است. بنابراین، ایران می‌تواند از یکسو، بسیاری از پروژه‌های ناتمام مانند راه آهن شمال-جنوب را از طریق همکاری چین به اتمام برساند و چین هم از مزایای این راه برای انتقال و حمل کالاهایش به کشورهای دیگر از این مسیر بهره‌مند شود. از سوی دیگر، ایران با پیوستن به کمربند و راه، موقعیت جغرافیایی خود را به موقعیت ژئوپلیتیکی تبدیل خواهد کرد.

ابتکار کمربند و راه در صورت تعریف و تعیین جایگاه ترانزیتی و انرژی برای ایران می‌تواند تأمین‌کننده منافع ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک کشورمان باشد. نیازمندی متقابل چین و ایران به یکدیگر در حوزه‌های اقتصادی و سیاسی زمینه‌های همگرایی دو کشور را طی سالهای اخیر فراهم آورده است. علاوه بر این بسترها و ظرفیت‌ها که همچون پیشران روابط دوجانبه تهران-پکن عمل کرده‌اند، چالش‌ها و محدودیت‌هایی نیز وجود دارد که بسط مطلوب روابط دوجانبه را با مشکل مواجه می‌سازد. یافته مقاله آن است که سیاست خارجی اقتصادمحور چین در برابر سیاست خارجی امنیت‌محور ایران، رابطه مبتنی بر وابستگی متقابل را تحت الشعاع قرار می‌دهد. با وجود این، ورود آمریکا و چین به مرحله نوینی از رقابت و جدال، فرصت بهره‌برداری از ابتکار کمربند و راه را برای ایران بیش از گذشته فراهم می‌سازد. مضمون این گزاره آن است که هدف کلان ایران در ورود به ابتکار کمربند و راه تعیین جایگاه خود در زنجیره ارزش آسیای چین محور است تا بدین واسطه جایگاه باثبات آن در نظام اقتصاد بین‌الملل احراز گردد.

در بستر ضرورت‌های هم‌گرایی تهران و پکن، دیپلماسی اقتصادی ایران در پرتو توافق راهبردی با چین از یکسو گشایش‌هایی را در زمینه‌های تجاری، مالی (گرچه به سختی)، ارتباطات و ترانزیت و حمل‌ونقل تجربه می‌کند، اما از سویی

دیگر، با چالش‌های اجرایی معناداری نیز مواجه است که بهره‌مندی آن را محدود می‌سازد. نتیجه آنکه بهره‌مندی از فرصت‌ها در گروی خنثی‌سازی چالش‌هاست و مستلزم آن است که ایران بیش از چین ناگزیر از هماهنگ‌سازی خود با رویکردها و انتظارات چین باشد. یافته مهم حاصله نیز نشان می‌دهد تا زمانی که تحریم‌ها بر اقتصاد ایران سنگینی می‌کنند، چین در بازار و اقتصاد ایران بدون رقیب خواهد بود و این به نوبه خود به تداوم ناهم‌ترازی و عدم تقارن در روابط مبتنی بر هم‌گرایی میان دو کشور از جمله کسری تراز تجاری به نفع چین و به ضرر ایران می‌انجامد. این بدان معناست که در بستر تحریم‌زدگی اقتصادی، وابستگی اقتصادی ایران به چین به گونه‌ای نامتقارن بیش از طرف مقابل خواهد بود و این ناهم‌ترازی، دیپلماسی اقتصادی ایران در قبال پکن را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.



با توجه به فرصت‌های بازیابی و چالش‌های بازدارنده در روابط دو کشور در بستر ابتکار کمربند و راه، یک سلسله الزامات راهبردی ناظر بر سیاست خارجی ایران است. مهم‌ترین این الزامات عبارت‌اند از:

- رده‌بندی شفاف اولویت‌های مشترک طرفین در طرح کمربند و راه؛
 - تصریح بر قرار گرفتن ایران در اولویت‌های چین در طرح کمربند و راه در بخش‌هایی که ایران در آنها از مزیت نسبی برخوردار است؛
 - تصریح بر تعهد چین به همکاری با ایران در برابر تحریم‌های بین‌المللی امریکا؛
 - تصریح بر لزوم تدوین برنامه زمان‌بندی شده برای ارتقای حجم مبادلات تجاری و ترانزیتی دوجانبه و روند افزایشی آن به تبع دستورکار طرح جاده ابریشم؛
 - تصریح بر حمایت چین از ایران در تشکیلات منطقه‌ای از قبیل سازمان همکاری شانگهای که در مسیر جاده ابریشم جدید قرار دارد.
 - فعال‌سازی بخش خصوصی در مبادلات اقتصادی با چین و برقراری پیوندی باثبات میان بخش خصوصی ایران با اقتصاد چین،
 - راه‌اندازی ستاد روابط تجاری با چین به ابتکار دولت و با همکاری سایر نهادهای فعال در حوزه اقتصاد مانند وزارت خانه‌های صنعت؛ اقتصاد و دارایی؛ سازمان توسعه تجارت و اتاق بازرگانی.
- با در نظر گرفتن مجموعه این ملاحظات و توصیه‌های سیاست‌گزارانه امید می‌رود که زمینه لازم جهت مشارکت ایران در ابتکار کمربند و راه فراهم شده و گام مهمی در تأمین منافع ملی کشور بر مبنای روابط بلندمدت دوجانبه برداشته شود.

منابع فارسی

امیر احمدیان، بهرام (۱۳۸۲) کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه‌ای، مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۴۱.

بیلیس، جان و استیو اسمیت (۱۳۸۳) جهانی شدن سیاست جهانی، ترجمه ابوالقاسم رحمان چمنی، تهران: تهران معاصر ابرار.

جلالی نسب، عبدالله و صفوی، سید یحیی و عزتی، عزت الله (۱۳۹۳) تحلیلی بر نقش و جایگاه چین در افغانستان و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، شماره ۱، ص ۱۳۵.

دهقانی فیروزآبادی، جلال و فاطمه سلیمانی پورلک (۱۳۹۷) سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و عادی سازی بین المللی، مجله سیاست خارجی، دوره ۳۲، شماره ۴.

سلیمانی پورلک، فاطمه (۱۳۸۷) آمریکا و چین: از رقابت استراتژیک تا مشارکت اقتصادی، شماره ۱۹.

سیف زاده، حسین (۱۳۸۱) نظریه روابط بین الملل: اصول و اشکال فکری، تهران: جایگاه.

شریعتی نیا، محسن (۱۳۹۰) عوامل تعیین کننده روابط ایران و چین، فصلنامه روابط خارجی، سال چهارم، شماره دوم.
شریعتی نیا، محسن (۱۳۹۵) کمربند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش مبتنی بر چین، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره ۳.

صبایان، علی و راج دیپ سینگ (پاییز ۱۴۰۱) روابط اتحادیه اروپا با چین: از همکاری عمل‌گرایانه به سمت مشارکت راهبردی، پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره دوازدهم، شماره سوم، پیاپی ۴۶.

عزیزی، رضا و امیرمحمد حاجی یوسفی (۱۳۹۹) ابتکار کمربند و راه چین در غرب آسیا از دیدگاه نظریه‌های اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوفصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، دوره سوم، شماره دوم.

گریفیث، مارتین (۱۳۸۸) دایره المعارف روابط بین‌الملل و سیاست جهانی، ترجمه علیرضا طیب، تهران: نشر نی.

گریفیث، مارتین (۱۳۹۳) نظریه روابط بین‌الملل برای قرن بیست و یکم، ترجمه علیرضا طیب، تهران: نشر نی.

گوهری مقدم، ابوذر و رضا انصاری بارده (تابستان ۱۴۰۰) تقابل آمریکا و چین در ابتکار کمربند و راه و بررسی نقش ایران، فصلنامه روابط خارجی، سال ۱۳، شماره ۲.

متن چشم انداز و تمرین در ساخت کمربند جاده ابریشم اقتصادی (۱۳۹۴) ترجمه بهرام امیر احمدیان، در:
<http://en.ndrc.gov.cn/newsrele>

موتقی، سید احمد و فائزه مرادی حقیقی (تابستان ۱۴۰۱) جایگاه ابتکار عمل «کمربند و راه» در دگرگونی‌های راهبردی و سیاست‌های کلان چین، فصلنامه سیاست، دوره ۵۲، شماره ۲.

میرترابی، سعید و هادی ترکی (۱۳۹۹) طرح جاده ابریشم جدید و رویکرد انرژی‌محور چین در آسیای میانه، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، دوره ۱۳، شماره ۳، پیاپی ۵۱.

یزدانی، عنایت‌الله و منا عبدی (تابستان ۱۴۰۰) ابتکار کمربند-راه چین و منافع جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه سیاست جهانی، دوره دهم، شماره دوم.

References

- Abdoullaev, azamat. (2014) "The 21 centry: Great Silk Road", smart ECO city consortium. (Observed: 27/10/2016) at: https://eu-smartcities.eu/.../THE%2021ST%20CENTURY%20SILK%20ROUTE_0.pdf
- Amir Ahmadian, Bahram(2003) North-South Corridor and Its Importance in Regional Convergence, Journal of Central Asian and Caucasian Studies, No. 41 [In Persian]
- Bailis, John and Steve Smith (2004) Globalization of World Politics, Translated by Abolghasem Rahman Chamani, Tehran: Contemporary Tehran Abrar [In Persian]
- CRS (January 2021) China's "One Belt, One Road" Initiative: Economic Issues, Congressional Research Service, in: <https://sgp.fas.org/crs/row/IF11735.pdf>
- Danfurd, D. (2017). "The Ukraine Crisis and the Resumption of Great-Power Rivalry". Moscow: Carnegie Moscow Center, Available at: <http://carnegieendowment.org>.

- Dehghani Firouzabadi, Jalal and Fatemeh Soleimani Poulak (2018) Foreign Policy of the Islamic Republic of Iran and International Normalization, Journal of Foreign Policy, Volume 32, Issue 4, Winter [In Persian]
- Dunford, Michael (June 2021) China's Belt and Road Initiative and its Implications for Global Development, in: <https://www.koreascience.or.kr/article/JAKO202118053301312.pdf/>
- Dupont, Alan (2020). MITIGATING THE NEW COLD WAR: Managing US-China trade, tech and geopolitical conflict. The Centre for Independent Studies.
- Fedorenko, Vladimir. (2013). "The New Silk Road Initiatives in Central Asia". RETHINK PAPER 10, Institute Washington DC, Available at: www.rethinkinstitute.org/wp-content.
- GI Hub (2017), Global Infrastructure Outlook, Global Infrastructure Hub, <https://outlook.gihub.org>
- Gohari Moghaddam, Abuzar and Reza Ansari Bardeh (Summer 2021) "US-China confrontation on the Belt and Road initiative and study of the role of Iran", Foreign Relations Quarterly, Vol. 13, No. 2.
- Graham Evans and Jeffrey Newnham (1998) The Penguin Dictionary of International Relations, Penguin Books
- Griffiths, Martin (2009) Encyclopedia of International Relations and World Politics, translated by Alireza Tayeb, Tehran: Ney Publishing [In Persian]
- Griffiths, Martin (2014) The Theory of International Relations for the 21st Century, translated by Alireza Tayeb, Tehran: Ney Publishing [In Persian]
- Hong, Yu (2021) China-Iran deal complements the BRI, but faces Iranian domestic opposition and US sanctions, in: <https://www.thinkchina.sg/china-iran-deal-complements-bri-faces-iranian-domestic-opposition-and-us-sanctions>.
- international bank for reconstruction and development(2019), "belt and road economics opportunities and risks of transport corridors". www.worldbank.org
- Jalali Nasab, Abdullah and Safavi, Seyed Yahya and Ezzati, Ezatullah (2014) An Analysis of China's Role and Position in Afghanistan and Its Impact on National Security of the Islamic Republic of Iran, Quarterly Journal of New Attitudes in Human Geography, Year 8, Issue 1, Winter, P.135.[In Persian]
- Koehane, Robert O, Nye, Joseph S, Jr. (1977). Review: Power and Interdependence Revisited. International Organization Vol. 41, No. 4 (Autum, 1987), pp. 725-753.
- Keohane, Robert and Joseph Nye (1990) Power and Interdependence, Boston, MA: Little, Brown
- Mackle, Alex (January 2021) The US-China Economic Relationship, Oxford Economics, in: https://www.uschina.org/sites/default/files/the_us-china_economic_relationship_-_a_crucial_partnership_at_a_critical_juncture.pdf
- Morris, David. (September 24, 2020) "The US 'Clean Network' Risks Undermining a Rules-Based Tech World", AsiaGlobal Online, Asia Global Institute, The University of Hong Kong
- Mirtorabi, Saeed and Hadi Torki (2021) "China's New Silk Road Plan and Energy Approach to Central Asia", International Relations Studies Quarterly, Vol. 13, No. 3.
- Panda, Jagannath (September 2020) "What Will an Indo-Pacific Supply Chain Resilience Initiative Mean for China?", RUSI Newsbrief, vol. 40, no. 8, Royal United Services Institute (RUSI), London, UK
- Panda, Jagannath (June 2021) Decoupling and Diversification: China, the Belt and Road, and the Supply Chain Resilience Initiative, Available at: <https://www.asiaglobalonline.hku.hk/decoupling-and-diversification-china-belt-and-road-and-supply-chain-resilience-initiative>
- Seeto, Jacob (2021). "TAPI pipeline to start commercial operation by 2017-18". Business. Available at: <http://www.business-standard.com/article>.
- Seifzadeh, Hossein (2002) Theory of International Relations: Principles and Intellectual Forms, Tehran: Position [In Persian]
- Shariati Nia, Mohsen (2011) Determinants of Iran-China Relations, Quarterly Journal of Foreign Relations, Fourth Year, Second Issue, Summer [In Persian]

- Shariati Nia, Mohsen (2016) The Economic Belt of the Silk Road: China-Based Value Chain, Quarterly Journal of External Relations, Eighth Year, Issue 3, Autumn [In Persian]
- Silin, Yakov (2017) China's economic interests in the "One Belt, One Road" initiative, in: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2017/07/shsconf_ies2017_01025.pdf
- Soleimani Poulak, Fatima (2008) America and China: From Strategic Competitiveness to Economic Participation, No. 19, Spring [In Persian]
- Strategiczny, Przegląd (November 2018) The Belt and Road Initiative (BRI): Implications for Iran-China Relations, in: <https://www.researchgate.net/publication/329329597>
- Text of Vision and Practice in Making the Economic Silk Road Belt (2015) Translated by Bahram Amir Ahmadian, in: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/0/3/5/t0/3/55/_663566.html [In Persian]
- White House Office of Trade and Manufacturing Policy (2018), How China's Economic Aggression Threatens the United States and the World, www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/06/FINALChina-Technology-Report-6.18.18-PDF.pdf.
- Xinhua News Agency. (2017). "President Xi stresses Xinjiang's stability vital to whole nation", Available at: <http://news.xinhuanet.com>.
- Zhaou, Suisheng. (2010), The China Model: Can it Replace the Western Model of Modernisation, in: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10670561003666061>
- Zheng, Zhi Weidong Liu & Zhouying Song (September 2021) Does the Belt and Road Initiative Promote Value Chain Connection between China and the Silk Road Countries? Chinese Geographical Science volume 31, in: <https://link.springer.com/article/10.1007/s11769-021-1237-1>.

The convergence of Iran and China in the context of the "Belt and Road Initiative"; Based on the interdependence approach

fatemeh khajavi

PhD student, Department of Political Science-International Relations, Semnan Branch, Islamic Azad University, Semnan, Iran.

fatemeh soleymani purlak

Assistant Professor of International Relations, Chalus Branch, Islamic Azad University, Chalus, Iran.

hosein abolfazli

Assistant Professor of Political Science, Semnan Branch, Islamic Azad University, Semnan, Iran.

ali salehi farsani

Assistant Professor of Political Science, Semnan Branch, Islamic Azad University, Semnan, Iran.

Abstract

China, as a country with rising economic power and with mega-projects such as "Belt and Road Initiative", has economic, political and strategic requirements in different regions. On the other hand, Iran also has a significant capacity to participate in this initiative due to advantages such as its privileged geographical location, although this capacity is heavily influenced by the limitations and obstacles that challenge Iran's foreign policy and even the positive effects of interdependence turns into a complex category. Therefore, the present article is focused on the question of what are the most important factors affecting the convergence of relations between Iran and China in the context of the Belt and Road Initiative? The hypothetical answer is that Iran's geopolitical and geoeconomic position on the one hand and China's strategic and economic goals in connecting the four regions of Central Asia, West Asia, South Asia and the Arabian Peninsula lead to a more convergent trend in the relations between Iran and China in the context of the Belt and Road Initiative. The finding of the study is that China's economy-oriented foreign policy overshadows the relationship based on mutual dependence against Iran's security-oriented foreign policy. Despite this, the entry of America and China into a new stage of competition and conflict provides Iran with the opportunity to take advantage of the Belt and Road Initiative more than in the past. The research method is descriptive-analytical, relying on the description of existing trends in Iran-China relations, and based on the explanatory and deductive power of the interdependence theory.

Detailed Abstract

Introduction: Iran-China relations in various fields guarantee mutual interests, which indicates the existence of a kind of interdependence between the two countries. China, as a country with rising economic power and has super-projects such as the belt and the way of economic, political and strategic necessities and requirements in different regions. In contrast, Iran has a special capacity for this project for various reasons, including its privileged geographical location. But this capacity itself is strongly influenced by the constraints and obstacles that challenge Iran's foreign policy and even make the positive effects of interdependence a complex one.

Materials and Method: the present article focuses on the question of what are the most important factors influencing the convergent relations between Iran and China in the context of the Silk Road project? The hypothetical answer is that Iran's geopolitical and geoeconomic position on the one hand and China's strategic and economic goals in connecting the four

regions of Central Asia, West Asia, South Asia and the Arabian Peninsula, cause Iran-China relations in the context of the Belt and Road Initiative. The research method is descriptive-analytical, relying on the description of existing trends in Iran-China relations, and based on the explanatory and deductive power of the interdependence theory.

Results and Discussion: In order to answer this question, the article deals with China's goals of the Belt and Road Initiative. Based on this, goals such as creating a China-centered global value chain and solving the problem of China's excess capacity in the economic dimension, strengthening stability in regional geography, strengthening energy security and expanding strategic influence in strategic dimensions are of interest to Beijing. In the following, the article examines the converging opportunities of Iran and China in the context of the Belt and Road Initiative. Convergent political opportunities include the geopolitical and geostrategic position of Iran, the revisionist approach to the American-centered international order, and the promotion of one's position and position at the international level. Convergent economic opportunities include economic exchanges and taking advantage of the geo-economic situation and energy exchanges. It is obvious that there are challenges that limit Iran-China relations in the Belt and Road Initiative; Including the economic interdependence of China and Western powers (especially the United States), the uncertainty of Iran's position in the Chinese Belt and Road plan, the insecurity of Iran's surrounding environment, and Iran's structural confrontation with the international system and America.

Conclusion: The result is that China and Iran's mutual need for each other in the economic and political fields has provided the grounds for the convergence of the two countries in recent years. In addition to these platforms and capacities that have acted as drivers of Tehran-Beijing bilateral relations, there are also challenges and limitations that hinder the development of bilateral relations. The finding of the article is that China's economy-oriented foreign policy against Iran's security-oriented foreign policy overshadows the relationship based on mutual dependence. Despite this, the entry of America and China into a new stage of competition and conflict provides Iran with the opportunity to take advantage of the Belt and Road Initiative more than in the past. The content of this statement is that Iran's main goal in entering the Belt and Road initiative is to determine its position in the China-oriented Asian value chain, so as to achieve its stable position in the international economic system.

Keywords: Silk Road, Belt and Road Initiative, Iran, China.

(Corresponding Author) fatemeh.soleimani@iauc.ac.ir