




Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

 <http://dx.doi.org/10.22067/pg.2022.72586.1088>

پژوهشی

تبیین ژئوپلیتیکی طرح «ابتکار کمربند- جاده» چین و تأثیر آن بر روابط ایران با چین

زهرا حاجی زاده قوجان عتیق (دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران)

hajizadeh.geo2014@gmail.com

سیروس احمدی نوحدانی (استادیار جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران)

sahmadi@modares.ac.ir

عبدالرضا فرجی راد (دانشیار جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران. نویسنده مسئول)

a.farajirad@yahoo.com

حجت مهکویی (گروه جغرافیا، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران).

hojat_m_59@yahoo.com

چکیده

ضرورت تعامل با اقتصاد جهانی و تحقق توسعه در جهان جدید، سبب شده است چین با طرح احیای جاده ابریشم باستانی، برنامه بلند پروازانه‌ای را در ابعاد سیاسی، اقتصادی و امنیتی، در جهان آغاز کند. چین به عنوان یکی از ارکان اصلی قدرت در ساختار نوین نظام بین‌الملل، در حال تعریف و تثبیت موقعیت منطقه‌ای و جهانی خود می‌باشد و با اجرای طرح ابتکار کمربند- جاده، در پی افزایش کارآمدی مرزهای داخلی، بهبود تجارت میان کریدورهای اقتصادی، بهبود دسترسی به بازار اروپا، افزایش صادرات محصولات، گسترش همکاری‌های بانکی، مالی، توسعه سرمایه در حوزه گردشگری و ... می‌باشد.

این پژوهش بر آن است تا با روش توصیفی تحلیلی، به تبیین و تحلیل ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند- جاده، بین دو کشور ایران و چین پرداخته و آثار و پیامدهای آن را بر ایران تبیین نماید. اطلاعات با مراجعه به منابع کتابخانه‌ای، اینترنت، مصاحبه با صاحب‌نظران به دست آمده و با روش تحلیل محتوای ساختاری، تبیین و تحلیل شده است. ایران، به عنوان یکی از نقاط مهم به دلیل داشتن موقعیت ژئوپلیتیکی خاص، اثرات قابل توجهی بر طرح ابتکار کمربند- جاده می‌گذارد و از آن تأثیر می‌پذیرد. ایران با پیوستن به طرح ابتکار کمربند- جاده، می‌تواند موقعیت جغرافیایی خود را به فرصت ژئوپلیتیکی یا تهدید تبدیل کند. پیامدهای مثبت اقتصادی و امنیتی باعث افزایش مزایای حمل و نقل، ترانزیت کالا و تولید بیشتر ثروت ملی می‌شود، افزایش امنیت به واسطه توسعه اقتصادی، موجب افزایش وزن ژئوپلیتیکی و تحکیم جایگاه ایران در منطقه و نظام بین‌الملل خواهد شد. پیامدهای منفی

طرح هم عبارتند از: عدم موفقیت طرح و هدر رفت هزینه‌ها به دلیل متناسب نبودن زیرساخت‌ها و شرایط داخلی کشور، افزایش تنش با قدرت‌های بزرگ و دولت‌های منطقه‌ای مخالف طرح، وابستگی یا گیر افتادن در تله قرض و بدهی وام به چین و ...

واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک، ایران، چین، طرح ابتکار کمربند-جاده.

مقدمه

امروزه دولت‌ها با توجه به عوامل محیطی، اقدام به تعیین اهداف بلند مدت و تدوین راهبرد ملی بر اساس وضع موجود کشور خود می‌نمایند. عوامل داخلی و خارجی زیادی بر اجرای مأموریت هر دولتی تأثیرگذار می‌باشد که شناخت مهم‌ترین این عوامل، کمک شایانی به اتخاذ سیاست و راهبرد ملی می‌نماید، از آن جمله می‌توان وضعیت قومی، ارتباطات علمی، جمعیتی و عوامل جغرافیایی به ویژه، فضایی و ژئوپلیتیکی را نام برد (Hafeznia et al., 2008: 167).

طرح ابتکار یک کمربند-جاده، یک طرح سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی است که شی جین پینگ (رئیس جمهور چین)، آن را اولین بار در سفر رسمی خود به قزاقستان، در سال ۲۰۱۳ معرفی کرد. این طرح شامل سه مسیر تجاری، کمربند اقتصادی جاده ابریشم، راه ابریشم دریایی قرن ۲۱ و جاده ابریشم قطبی می‌باشد. چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، گسترش حوزه نفوذ، دسترسی به بازارهای جهانی و ... دنبال می‌کند. موافقان این طرح، آن را راهی برای کمک به رشد اقتصادی کشورهای مسیر طرح و رونق تجارت بین‌المللی می‌دانند و مخالفان طرح، آن را به عنوان طرحی استعماری می‌شناسند.

در طول دهه‌های گذشته حکومت‌های مختلف با تعریف هویت ژئوپلیتیکی^۱ خود قدرت و مشروعیت خود را نزد ملت‌ها و روابط با قدرت‌های بزرگ حفظ کرده‌اند که ایران نیز با توجه به این مهم باید به نقش محوری^۲ و موقعیت مرکزی خود در شکل دهی به نظم نوین جهانی توجه وافر نماید (Monfared, 2006: 72-73).

چین سودای قدرت جهانی در سر دارد اما هرگز این آرمان را به زبان نیاورده است و همیشه بر قدرت منطقه‌ای بودن خود پای فشرده است، اما اقدامات و تلاش بی‌وقفه چین در سطح اقتصادی نشان از تلاش این کشور برای ایفای نقش قدرت طراز اول جهانی دارد. بسیاری از تحلیلگران، این طرح را با اهداف ژئوپلیتیکی چین تفسیر می‌کنند و آن را تلاش چین برای بدست آوردن موقعیت برتر سیاسی اقتصادی و کنترلی نسبت به همسایگان منطقه‌ای و ایفای نقش رهبری در اقتصاد جهانی می‌دانند.

همچنین دولت چین قصد دارد از طرح کمربند-جاده به عنوان زمینه حل مشکلات اساسی خود در ظرفیتهای مازاد کشور استفاده کند و بتواند کارخانجات مازاد و قدیمی خود را به کشورهای در مسیر طرح منتقل کند و کارخانجات خود را نوسازی نماید. یکی از ناشناخته‌ترین جنبه‌های این طرح، اشتیاق چین برای صدور استانداردهای فناورانه و

۱- منظور از هویت ژئوپلیتیکی این است که؛ یک کشور به چه سیستم منطقه‌ای تعلق دارد و در واقع ویژگی‌های جغرافیایی، سیاسی-امنیتی، اقتصادی، تاریخی، فرهنگی، یک کشور و میزان وابستگی به یک منطقه، هویت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی آن را مشخص می‌کند (Monfared, 2006).

۲- ایران در منطقه خاورمیانه و خلیج فارس دارای موقعیت محوری می‌باشد (Azami, Zarghani, Dabiri, 2012).

مهندسی چین است یعنی صدور خدمات فنی مهندسی به جای صدور صرف کالا. مدیران ارشد چین این طرح را برای ارتقای صنعت و جایگاه منطقه‌ای و جهانی چین حیاتی می‌دانند.

چشم‌انداز این طرح ایجاد زیرساخت‌های لازم به منظور اتصال مناطق مرزی کمتر توسعه یافته چین به کشورهای مسیر طرح است. پکن قصد دارد مناطق کمتر توسعه یافته و حتی دورافتاده خود را از مسیر زمینی به آسیای مرکزی و سپس به اروپا متصل کند. این جاده با عنوان کمربند اقتصادی جاده ابریشم نامیده می‌شود. دومین بخش این طرح، ساخت یک جاده دریایی ابریشم مناسب دریانوردی قرن بیست و یکم است تا بتواند آسیای جنوب شرقی را که به سرعت در حال توسعه است و نیز استانهای شرقی خود را به دیگر مناطق جهان متصل نماید.

چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راه‌های ارتباطی و حمل و نقل مقرون به صرفه تر دنبال می‌کند. این اهداف به دنبال تسهیل و تأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گردانیدن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین است. طرح یادشده شامل دو مسیر است: یک مسیر از سمت سواحل چین و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند به اروپا و دیگری از سواحل چین به اقیانوس آرام جنوبی (Ajili, 2017: 63).

حال این پرسش مطرح می‌شود که ایران در این طرح چه جایگاه و نقشی دارد و اجرای این طرح چه پیامدهایی برای ایران در زمینه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، امنیتی، ژئوپلیتیکی و غیره دارد. در این راستا و در جهت تأمین بخشی از منافع امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران، تبیین ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند- جاده چین و تأثیر آن بر روابط ایران با چین و دیگر کشورها ضرورت دارد.

با عنایت به موارد فوق، پژوهش حاضر با هدف تبیین ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند- جاده چین و تأثیر آن بر روابط ایران با چین، به رشته تحریر در آمده است و سعی در تبیین ژئوپلیتیکی طرح ابتکاری کمربند- جاده چین دارد که این طرح چه تأثیری بر ایران و روابط ایران و چین می‌گذارد؟

۱: مبانی نظری پژوهش

۱-۱: نظریه گسل‌های استراتژیک فعال در جهان

در چارچوب پارادایم رقابت‌های استراتژی‌های بحری و بری در جهان، امروز دو گسل بزرگ ژئواستراتژیک در مقیاس کروی و در غرب و شرق اوراسیا شکل گرفته است که به نظر می‌رسد سرچشمه سیاست‌های کنونی در جهان می‌باشد و در واقع سطح تقابل ژئواستراتژیک جهانی در طرفین خشکی اوراسیا واقع شده است. این تقابل‌ها از یک سو در شرق (بر سطح گسل خشکی اوراسیا با اقیانوس آرام) و از سوی دیگر در غرب (بر سطح گسل قاره‌های اوراسیا با اروپا و آفریقا) قرار دارد. در طرفین هریک از گسل‌های مزبور بازیگران اصلی قدرت در سطح جهانی وجود دارند. گسل‌های مزبور دارای فلسفه و ماهیت ژئوپلیتیکی نیز هستند زیرا بازیگران مزبور در کشمکش برای قلمروسازی جغرافیایی و ژئوپلیتیکی در فضای کروی و دور کردن رقیب از قلمروهای مفروض خود می‌باشند که فرآیند قلمروسازی (انبساط

فضایی) آن‌ها، دارای دو بعد، جغرافیایی (گسترش فضا از طریق سلطه، الحاق و تصرف سرزمین بیشتر) و ژئوپلیتیکی (گسترش قدرت کنترل و حوزه نفوذ در فضاهای جغرافیایی دیگران) می‌باشد (Hafeznia et al., 2019:95).

۱-۲: ژئوپلیتیک

از دیدگاه حافظ نیا، ژئوپلیتیک عبارت است از مطالعه روابط دوجانبه جغرافیا، قدرت و سیاست (Hafeznia et al., 2000:84) ژئوپلیتیک به عنوان "دانش رقابت و گسترش حوزه نفوذ" دولت‌ها و گروه‌های متشکل سیاسی در صدد کسب قدرت و تصرف ابزارها و اهرم‌ها و فرصت‌های جغرافیایی است که به آن‌ها قدرت داده تا نفوذ خود در فضاهای جغرافیایی بیشتری را توسعه دهند و به قلمرو اعمال خود بیفزایند و همچنین امکان چیره شدن بر رقیب را به دست بیاورند تا رقبا را از فضاهای مورد منازعه بیرون برانند (Hafeznia et al., 2019:93).

با رشد اقتصادی چشمگیر چین، طرح ابتکار کمربند-جاده، مهمترین ابتکار بین‌المللی در کانون ژئوپلیتیک آسیا می‌باشد. آسیای مرکزی، نقطه ثقل این طرح است که مسیرهای آن را به سمت ایران و جنوب آسیا و روسیه کنترل می‌کند. اهمیت این طرح، نمایانگر مرکزیت ژئوپلیتیکی راه، در ایران نیز می‌باشد که مهمترین دلایل اهمیت ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند-جاده، برای ایران، به دلایل زیر می‌باشد:

۱- این طرح مهمترین رقیب کلان استراتژی هند برای ایجاد جهان اقیانوس هند با محوریت هند، است. که حضور هند در چابهار ایران مقابله با زنجیره مروارید چین و پیوند با کریدور اقتصادی شمال-جنوب بوده است.

۲- ایران، چین را به منابع انرژی خلیج فارس و اروپا متصل می‌کند و آسان‌ترین مسیر تجاری غیر روسی برای دستیابی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد می‌باشد.

۳- چین همواره سوددی کاهش خطر در تنگه مالاکا و هرمز را داشته است، که ایران با کنترل بر تنگه هرمز نقش مهمی در این بین دارد.

۴- این طرح، استراتژی پکن برای مقابله با راهبردهای آمریکا و طرح راه ابریشم آمریکایی (پیوند آسیای مرکزی به هند از طریق افغانستان و نه ایران)، می‌باشد.

۵- این طرح همچنین تلاش چین برای کاستن از برتری دریایی آمریکا می‌باشد و هدف پکن از آن، انتقال قدرت از کرانه‌های شرقی به درون اوراسیاست. که در نهایت همه این موارد باعث دگرگونی در ژئوپلیتیک منطقه و ایران خواهد بود (Raeisinezad, 2021).

۱-۳: طرح کمربند-جاده چین

نقطه شروع و طرح ابتکار کمربند جاده یا ایده احیاء جاده ابریشم باستانی از سال ۲۰۱۳، مطرح و به استراتژی کلان یک کمربند- یک جاده امروزی (در سال ۲۰۲۱) تبدیل شده است.^۱

به طوری که روابط خارجی و سیزدهمین برنامه ۵ ساله توسعه پکن نیز بر این اساس تدوین گشته است.

آقای شی جین پینگ (رئیس جمهور چین) دسامبر ۲۰۱۳، در سخنرانی خود در قزاقستان (دانشگاه نظربایف این کشور) با تأکید بر ضرورت تقویت همکاری‌های جامع اقتصادی زیرساختی و فرهنگی کشورهای در طول مسیر جاده باستانی ابریشم از آمادگی کشورش برای مشارکت گسترده با کشورهای مسیر طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم، سخن گفت.

در مقدمه سند تدوین شده چین، ایده یا طرح یک کمربند- یک جاده، به عنوان پروژه‌ای سیستمی که بر مبنای مشورت و منافع جمعی بین چین و کشورهای مسیر طرح است، معرفی می‌گردد که برنامه‌های توسعه کشورهای درگیر این طرح را در هم ادغام و گونه جدیدی از همکاری سودمند متقابل را بین کشورهای سه قاره (آسیا، اروپا و آفریقا) پدید می‌آورد و روح حاکم بر این طرح، "همکاری منطقه‌ای باز" است که درصدد محدود کردن هیچ کشوری نمی‌باشد و بر اساس ۵ اصل همزیستی مسالمت آمیز می‌باشد (Olamaeifar, 2017:105). (احترام متقابل به تمامیت ارضی و حاکمیت کشورها، عدم دخالت متقابل در امور داخلی کشورها، عدم تهاجم متقابل، سود متقابل، برابری و همزیستی متقابل) (Asgarian, 2015:144).

۲: محیط شناسی پژوهش:

۲-۱: نقشه طرح و مسیرهای آن

رؤیای چین ترکیب نظریه‌های هارتلند مکیندر^۲ و ریملند اسپایکمن^۳ برای تسلط بر جزیره جهانی می‌باشد. مسیر خشکی طرح ابتکار کمربند جاده منطقه هارتلند و ترکیب راه دریایی ابریشم و راه خشکی، ریملند را دربرمی‌گیرد که ترکیب این دو نظریه می‌تواند ایده سلطه بر جزیره چین را در بلند مدت عملیاتی کند. این طرح از چین مبدأ به سمت غرب اوراسیا حرکت می‌کند که دو محور اصلی و محورهای فرعی را شامل می‌شود. یک محور به سمت سنگاپور و محور دیگر به سمت بنگلادش و یک محور دیگر به سمت پاکستان و بندر گوادر و یکی هم آسیای مرکزی و ایران تا

۲- شرایط حاکم بر چین امروز، مشکلات عظیم اقتصادی، تحولات سیاست‌گذاری‌های اقتصادی بر مبنای اصلاح الگوهای صنعتی و زیست محیطی و اصلاحات اقتصادی به دلیل تغییرالگوی تولید و مصرف، بی‌ثباتی بلزر بورس و شرایط داخلی چین، از دلایل تعقیب استراتژی یک کمربند- یک جاده چین بوده است.

۱- نظریه هارتلند مکیندر، قاره‌های اروپا، آسیا و آفریقا را به عنوان جزیره جهانی می‌شناسد که دو سوم خشکی جهان و هفت هشتم جمعیت دنیا را در بر دارد و کلید جزیره جهانی، ناحیه محور یاهارتلند می‌باشد که از غرب به رودخانه واکا، از شرق به سیبری غربی، از شمال به اقیانوس منجمد شمالی و از جنوب به هیمالیا، ارتفاعات ایران و مغولستان محدود می‌گردد و کسی که بر هارتلند حاکم شود بر دنیا مسلط خواهد بود (Ezati, 2001, p.13).

۲- نیکولاس اسپایکمن نظریه ریملند را مطرح نمود که وی در آن اساس و کلیات نظریه هارتلند را می‌پذیرد اما به جای هارتلند، هلال داخلی را که اصطلاحاً سرزمین حاشیه یا ریملند می‌نامد واجد اهمیت می‌داند. از نظر اسپایکمن منطقه ریملند کارکرد اصلی را دارد و منشأ اصلی تولید قدرت محسوب می‌گردد که بر اساس این نظریه ایران به عنوان بخش حساس ریملند میدان رقابت برای قدرت‌ها است که هر کس این منطقه را کنترل کند می‌تواند قدرت جهانی را کنترل کند (Hafeznia et AL., 2020, P. 97).

شرق مدیترانه و یونان تا اروپا امتداد دارد که نقش تاریخی این بندر مجدداً احیاء خواهد شد. مسیر دریایی نیز از شرق چین در پسرکرانه‌های آن تا تنگه مالاکا، خلیج بنگال، اقیانوس هند تا مدیترانه و شرق آفریقا را عملاً در قلمرو عملکردهای خودش قرار می‌دهد. که چین ایران را به عنوان یک گذرگاه فرعی و نه اصلی در نظر گرفته است. هدف اصلی طرح یک کمربند- یک جاده، ارتقای اتصالات سه قاره (آسیا، آفریقا و اروپا) و دریاهای مجاور آن‌ها و تقویت و ایجاد مشارکت بین کشورهای مسیر، مبتنی بر اصول و اهداف منشور سازمان ملل متحد و شبکه‌های مواصلاتی چندلایه و چندبعدی می‌باشد. در راستای دستیابی دولت‌ها به "توسعه متوازن، همگون و مستقل" خود در مسیری که در عین حال متکثر است. مسیر زمینی و دریایی یک کمربند- یک جاده به شکل زیر معرفی شده است:

الف: چین - مغولستان - روسیه

ب: چین - آسیای مرکزی - اروپا (بالتیک یا در حقیقت طرح پل زمینی اوراسیای جدید^۱)

ج: چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا (خلیج فارس - مدیترانه)

د: کریدور چین - پاکستان

ه: کریدور چین - میانمار - بنگلادش - هند (اقیانوس هند)

و مسیر دریایی این طرح:

الف: سواحل چین تا جنوب اقیانوس آرام

ب: سواحل اروپا از مسیر شرق آفریقا و کانال سوئز

ج: مسیر جنوب آسیا و اقیانوس هند (که دستیابی به خلیج فارس و مدیترانه در طول این مسیرهای اصلی میسر می‌گردد)

(Alamayifar, 2017:105-106; Hashemi and Rashno, 2016: 288-290; Dehghanian, 2019: 199-200)

نقشه شماره (۱): مسیر زمینی و دریایی طرح ابتکار کمربند- جاده



En.mehrnews.com(2018).

¹ - New Eurasian Bridge

۳: روش تحقیق

این پژوهش از نوع کاربردی و به روش، توصیفی-تحلیلی انجام شد. روش گرد آوری داده به صورت کتابخانه‌ای و اسنادی بود و به تبیین آثار طرح ابتکار کمربند-جاده چین بر موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک ایران می‌پردازد. یکی از شاخه‌های اصلی مورد بررسی در این پژوهش موضوع ژئوپلیتیک می‌باشد. افراد مورد مطالعه این پژوهش صاحب‌نظران روابط خارجی و متخصصان در رشته‌های گوناگون همچون؛ جغرافیای سیاسی، روابط بین‌الملل، اقتصاد سیاسی و حمل‌ونقل و ژئوپلیتیک می‌باشند. روش انجام پژوهش به صورت کیفی می‌باشد. تحلیل داده‌ها نیز به صورت تحلیل محتوا ساختاری (در تحلیل محتوای ساختاری متن پیاده شده، اجزای ساختار متن نوشتاری مصاحبه، بررسی می‌گردد تا الگوهای موجود در گفته‌ها از طریق ۱- تصمیم‌گیری در مورد سوال، ۲- تبیین چارچوب تحلیل ۳- بررسی تشابه یا نزدیکی ۴- اثر متغیرها و ... کشف شود) انجام شده است.

۴: یافته‌های پژوهش:

۱-۴ جایگاه ایران در طرح کمربند-جاده

ایران در طرح‌های اولیه ابتکار کمربند-جاده جایگاه چندان مهمی نداشت اما این رویکرد بعد از توافق هسته‌ای ایران با ۱+۵، اواخر بهار ۱۳۹۴ و رفع موانع همکاری با ایران، آشکارا تغییر کرد و کارشناسان و مقامات چینی مکرراً از ایران به عنوان منطقه محوری، هم در مسیر زمینی و هم در مسیر دریایی کمربند-جاده یاد کردند. نقطه عطف این رویکرد، آمدن شی جین‌پینگ به ایران، در سال ۲۰۱۶ بود که نخستین سال اجرای سیزدهمین برنامه پنج‌ساله چین بود که در عرف دیپلماتیک چین معنای خاصی دارد و حاکی از اهمیت کشور مقصد است. سفیر چین در ایران نیز پیش از سفر شی جین‌پینگ در مصاحبه با خبرگزاری دولتی چین (شینهوا)، تصریح کرده بود ایران از شرکای اصلی ابتکار کمربند-جاده است. (Iranro, 2015) در ۱۹ تا ۲۳ ژانویه سال ۲۰۱۶، در سفر شی جین‌پینگ ۱۷ توافق با ایران امضا شد. این توافقات همکاری شامل حوزه‌های تجارت، انرژی، ارتباطات راه دور، هوافضا و تغییر آب و هوا بوده است (Yuan, 2019: 93).

۲-۴ موقعیت محوری ژئوپلیتیک ایران در طرح ابتکار کمربند-جاده

موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و مزیت حضور در چهار راه مبادلاتی شرق و غرب و شمال جنوب، رابطه معناداری بین ایران و پروژه کمربند-جاده، برقرار کرده است. حضور در این طرح می‌تواند فرصت‌های خوبی را برای ایران رقم بزند. قرارگیری ایران در کریدور شمال جنوب، حلقه اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دروازه تجارت جهانی در اقیانوس هند است که باعث ارتقاء وزن ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی شده است و از نظر راه‌های ترانزیتی و مسئله امنیت، بسیار قابل اهمیت است.

فرصت‌ها و موانع ژئوپلیتیکی ایران در طرح ابتکار، طبق مصاحبات انجام شده، بررسی گردید و بنابر آنچه بدست آمد، فرصتهای این طرح برای ایران بسیار با اهمیت بوده و می‌تواند در حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی توسعه قابل ملاحظه‌ای ایجاد کند؛ البته کم کاری و تعلل در برطرف کردن موانع حضور در طرح و تقابل آمریکا و قدرتهای منطقه‌ای در برابر همکاری چین و ایران نمونه‌های موانع ژئوپلیتیکی ایران برای حضور در طرح ابتکار کمربند-جاده است که از نظر متخصصین و صاحب نظران، فرصتها و موانع ژئوپلیتیکی در این حوزه به یک نسبت تأثیر گذار است (One Belt)

۳-۴: عوامل مؤثر بر ژئوپلیتیک ایران

در طرح ابتکار کمربند- جاده، کشورهایی به عنوان محور اهمیت دارند که موقعیت ژئوپلیتیکی، نفوذ منطقه‌ای، توانایی ملی و اراده همکاری برای انجام پروژه را دارا باشند. اما با اینکه ایران کشور محور است به عنوان کشور هدف انتخاب نشده است. موقعیت ژئوپلیتیکی ایران از گذشته به وسیله تجار ایرانی با اتصال غرب آسیا به چین، اروپا و شمال آفریقا نمود پیدا کرده است و می‌تواند ادامه پیدا کند که سواحل طولانی ایران در جنوب و شمال کشور، موقعیت سواحل مکران و بندر چابهار، خلیج فارس و تنگه هرمز، موقعیت ویژه ژئوپلیتیک ایران را نشان می‌دهد (Fraj Rad,2019)

۴-۴: تأثیر ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند- جاده بر اقتصاد ایران

۴-۴-۱: انرژی

چین به عنوان دومین اقتصاد جهان چندی است در راستای موازنه قدرت با ایالات متحده و تأمین انرژی مورد نیازش به دنبال حضوری پررنگ در خاورمیانه است. کم توجهی چین به تحریم‌های آمریکا در زمینه خرید نفت خام در کنار صنعت و اقتصادی قدرتمند می‌تواند این کشور را به عنوان شریکی مناسب برای توسعه زیرساخت‌های اقتصادی ایران تبدیل کند. چین به دنبال یک تأمین انرژی مطمئن و بلندمدت است تا تنوع سبد واردات انرژی خود را افزایش و ریسک احتمالی که شاید به وسیله آمریکا و تحریم‌هایش ایجاد بشود را کاهش دهد در این راستا ایران را جزئی از برنامه خود قرار داده و در این خصوص تفاهم نامه‌هایی در حوزه نفت با ایران امضاء نموده است که در ذیل به آن‌ها اشاره می‌گردد. جدول(۱): مواد تفاهم نامه‌های صنعت نفت چین- ایران.

شماره	مواد تفاهم نامه صنعت نفت
۱	تشویق شرکت‌های طرفین برای توسعه مسادسن نفتی ایران، از طریق مشارکت یا سرمایه گذاری مشترک
۲	مشارکت در ساخت و تجهیز مخازن ذخیره سازی نفت و فرآورده‌های نفتی در ایران، چین و یا سایر کشورها
۳	انعقاد قرارداد همکاری در پروژه‌های بالادستی و پائین دستی، صنعت نفت ایران با شرکت‌های توانمند چین
۴	افزایش صادرات محصولات پتروشیمی ایران به چین
۵	برقراری مشوق‌های مناسب برای سرمایه گذاری و مشارکت طرف چینی در پروژه‌های مربوط به مناطق نفت و گاز ایران در چارچوب قوانین ایران
۶	تسهیل سرمایه گذاری طرف چینی در پروژه‌های پالایشگاهی و صادرات فرآورده‌های نفتی از جاسک و ساخت بندر جاسک
۷	جذب سرمایه گذاران چینی برای سرمایه گذاری در پروژه‌های شهرک پتروشیمی چابهار با برقراری تسهیلات و سیاست‌های ترجیحی

۸	طراحی و ساخت پالایشگاه مشترک در چین متناسب با خصوصیات نفت ایران
۹	سرمایه گذاری در زمینه پالایشگاه‌های کوچک و متوسط در شرق، غرب و جنوب ایران برای صادرات فرآورده‌های آن به کشورهای همسایه

یکی از ریسک‌های موجود در این زمینه این است که طرف تأمین انرژی مورد نیاز چین، دولت ایران است، اما طرف ایران شرکت‌های چینی هستند که سابقه عدم تعهد در برابر تحریم‌های آمریکا نسبت به ایران را داشته‌اند و دولت چین تضمینی در این مورد نمی‌دهد (Azar Aein, 2021:2).

۴-۴-۲: تجارت خارجی

در زمینه تجارت خارجی ایران، مناطق آزاد، همچون؛ چابهار، سواحل مکران، قشم، ماکو، اروند و ... منطق جذب سرمایه گذاری‌های خارجی هستند. با توجه به آمار رسمی منتشر شده در اجلاس توسعه و تجارت سازمان ملل در سال ۲۰۱۶، سرمایه گذاری مناطق آزاد ایران در بازه زمانی، ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶، به طور میانگین ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون دلار بوده است که این میزان فقط دو ونیم درصد کل سرمایه گذاری‌های خارجی در کشور است. (Masomi, 2021:6-8)

۴-۴-۳: صنعت

در طرح ابتکار کمربند- جاده، با استفاده از منابع متعددی، سرمایه گذاری انجام می‌شود که بازار شخص ثالث را به همکاری ترغیب می‌کند و هدف از آن ایجاد صنعت و زنجیره‌های تأمین، خدمات و ارزشی است که همه از آن منتفع گردند تا محرک‌های رشد جدیدی برای توسعه سریع‌تر در کشورهای شرکت کننده فراهم گردد. پیشرفت صناعی همچون صنعت خودرو سازی دارای اهمیت اقتصادی و استراتژیکی زیادی برای ایران خواهد بود زیرا صناعی مانند صنعت خودرو سازی به عنوان صنعت واسط تقریباً بر تمام بخش‌های اقتصاد تأثیر می‌گذارد (Ghavidel, e.al, 2017).

در این خصوص، سرمایه گذاری چین در ایران عدد برجسته‌ای نیست زیرا اندازه بازار، یکی از عوامل تعیین کننده در این رابطه است. از دیدگاه اندازه بازار، بازار ایران، کوچکتر از بازار داخلی چین است اما وجود تحریم‌ها و خروج رقبای دیگر از ایران، فرصت مناسبی برای تولیدکنندگان خودرو چینی فراهم کرده است که نشان می‌دهد در بلند مدت این خودروسازان چینی هستند که به بازار خودرو ایران نیاز خواهند داشت، از طرف دیگر خودروسازان ایرانی تمایل به داشتن شریکی تجاری قابل اعتماد خارج از دنیای غرب دارند که نیاز شدید صنعت خودروسازی ایران به سرمایه و تکنولوژی این مورد را تشدید می‌کند و سبب می‌شود طرفین با باز کردن راهبردی فضا فرصت‌های همکاری را بهبود بخشند (Song Jiangbo & Wang Zezhuang, 2019).

۴-۴-۴: فناوری

تجربه نشان داده است بدون طراحی یک استراتژی مناسب، انتقال فناوری از کشورهای حامل آن اتفاق نخواهد افتاد. اما از دانش تا فناوری حلقه‌هایی وجود دارد که اگر با هوشمندی و به درستی دنبال گردد می‌تواند کشور را به دانش و

فناوری بالا سوق دهد. همکاری با چین این امکان را به ایران می‌دهد تا رشد اقتصادی انتقال دانش و فناوری را نیز در پی داشته باشد که در این خصوص، ابتدا باید زمینه سازی انتقال دانش فراهم گردد (Javan JAFARI,2021: 17-20)

چین در زمینه علم و فناوری، ۴۶ موافقتنامه همکاری با کشورهای مسیر طرح ابتکار، امضاء نموده است و برنامه همکاری علمی و فناوری، چین- آسه آن و چین- جنوب آسیا را نیز راه اندازی نموده است. همچنین بسترهای منطقه‌ای دیگری را مانند اتحادیه سازمان‌های علمی بین‌المللی، ایجاد کرده است. چین با کشورهای مسیر طرح ابتکار کمربند- جاده، به طور فعال در فناوری فضایی مانند فناوری‌های ماهواره‌ای و سنجش از راه دور، نیز همکاری می‌کند (مرکز پژوهش‌های مجلس جمهوری اسلامی، ۱۳۹۸، ۲۱).

۴-۴-۵: تأمین مالی

در دنیای امروز، استراتژیک‌ترین بخش‌های اقتصاد، از طریق مداخلات دولت، مدیریت می‌شود و در این زمینه شرکت‌های دولتی یا مختلط دولتی و خصوصی، به عنوان مجری سیاست‌ها و اهداف دولت عمل می‌کنند (Ziegler and Menon 2014: 17).

نکته قابل توجه در این زمینه این است که اساساً ابتکار کمربند- جاده، ابتکاری دولتی است که با اراده سیاسی پکن و پشتیبانی مالی و تدارکاتی گسترده شرکت‌های دولتی چینی در حال اجرا است. جدول زیر نشان‌دهنده حمایت و تأمین مالی نهادهای مالی چین از این ابتکار می‌باشد (Mirtorabi & Toriki, 2019: 216).

جدول (۲): تأمین مالی دولتی طرح ابتکار کمربند- جاده

نهادهای مالی چین	میزان تأمین مالی در طرح ابتکار کمربند- جاده
صندوق جاده ابریشم	(به ارزش ۴۰ میلیارد دلار)- به طور صریح برای تأمین بودجه پروژه‌های یک کمربند- جاده، تأسیس شده است که توسط موسسه‌های مختلف دولت چین (با استفاده از ذخایر ارزی ذخیره شده)، تأمین می‌شود.
وام از بانک‌های سیاستی چین	بانک توسعه صادرات چین (۸۰ میلیارد دلار دو سال ۲۰۱۵)، بانک توسعه کشاورزی چین، احتمالاً بزرگترین منبع تأمین سرمایه برای پروژه‌های کمربند- جاده است.
بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا	به ارزش ۱۰۰ میلیارد دلار، قرار است بخش مهمی از منابع مالی این بانک تأمین مالی طرح‌های ابتکار کمربند- جاده اختصاص یابد.
بانک توسعه جدید	به ارزش ۱۰۰ میلیارد دلار، این بانک نیز قرار است از پروژه‌های ابتکار کمربند- جاده حمایت کند
سرمایه گذاری‌های دولت و بانک‌های استانی چین	بخش دیگری از منابع مالی ابتکار کمربند- جاده، قرار است از منابع مرتبط با سرمایه گذاری‌های دولت و بانک‌های استانی چین تأمین گردد.

Source: Aris. 2016: 3.

تجارت بدون محدودیت، مهم‌ترین هدف طرح ابتکار کمربند- جاده می‌باشد. سرمایه گذاری‌های این ابتکار نیز می‌تواند باعث آزادسازی و تسهیل تجارت و آزادسازی پتانسیل‌های رشد در کشورهای شرکت کننده گردد به طوری که شرکت

کنندگان در این طرح قادر به شرکت در جهانی سازی اقتصادی گسترده تری خواهند شد (Office of Infrastructure Studies, 2019: 10)

۴-۵: تأثیر ژئوپلیتیکی طرح بر امنیت ایران

۴-۵-۱: امنیت سایبری

ایده‌ای که بیانگر یکی از وجوه امنیتی طرح ابتکار کمربند-جاده چین است، ایده کمربند سایبری یا آنلین موسوم به "نسیم ابریشم" می‌باشد. طرح این ایده حساسیت‌هایی را از نظر امنیت سایبری و دسترسی به اطلاعات محرمانه سیاسی و امنیتی کشورهای منطقه برانگیخته است، اما چین همواره اظهار می‌دارد که خواهان یک خلاء ژئوپلیتیک در منطقه نیست و قصد نفوذ در این منطقه را ندارد و علاقمند به ثبات و توسعه در خاورمیانه است که در این راستا همکاری ایران را نیز مطالبه می‌کند (گو نینگ، میزگرد تحولات منطقه از منظر ایران و چین، ۱۳۹۵: (Khodagholipour, 2017: 40)

در خصوص نگرانی ایران از تلاش چین برای پیرامون سازی یا نفوذ سایبری، می‌توان گفت؛ اگر ایران، به گونه‌ای با آگاهی از این مسئله و فعالانه در قالب ایده پردازی در این ابتکار ایفای نقش کند، می‌توان مدیریتی صحیح را برای دور ماندن از آسیب‌های آن، متصور شد.

۴-۵-۲: امنیت اقتصادی

بحث امنیت در کنار اقتصاد، یک تعامل دوطرفه را شکل می‌دهد به طوری که اقتصاد می‌تواند باعث ایجاد امنیت و امنیت باعث ایجاد توسعه اقتصادی گردد.

چین به دنبال توسعه اقتصادی در سرتاسر جهان است که قطعاً امنیت لازمه آن خواهد بود و سرمایه گذاری شرکت‌های بزرگ در کشورهایی نظیر ایران، زمانی اتفاق می‌افتد که امنیت پایدار در آن کشور شکل گرفته باشد. از جمله مصادیق این امر، میتوان به تقویت همکاری ضد تروریسم چین در منطقه، افزایش فناوری، افزایش مبادلات و پیوندهای فرهنگی و ... اشاره کرد (Roshani, 2019).

چین بدلیل تأکید بر امنیت، با انتقال زیر ساختها و کمک به توسعه زیر ساختهای کشورهای مسیر طرح، اقتصاد این کشورها را رونق می‌دهد تا آنها با رفاه بیشتر، امنیت مرزهای خود را تضمین کنند.

از طرفی به لحاظ ایجاد پایگاه لجستیک در سریلانکا، و حضور نیروی کار و متخصصین چینی در کشورهای طرح همچون پاکستان و نیز دیپلماسی دام بدهی مانند عملکرد چین در کشور اکوادور و ... ، نتیجه پایین بودن سطح امنیت در طرح ابتکار کمربند-جاده نیز متصور است.

۴-۵-۳: امنیت فرهنگی

در زمینه فرهنگی طرح ابتکار کمربند- جاده می‌توان به روابط نزدیک تر مردم با مردم، گسترش همکاری‌های بهداشت و درمان، امداد رسانی و رفع فقر، همکاری‌های آموزشی و دانشگاهی و ... نیز اشاره کرد. به طور کلی، چین و کشورهای دیگر مسیر طرح، در این زمینه، میزبان رویدادهایی همچون جشنواره‌های هنری، فیلم، موسیقی، آثار فرهنگی و کتاب بوده‌اند و ده‌ها برند تبادل فرهنگی از قبیل تور راه ابریشم و فرهنگ‌های چینی- آفریقایی توسعه داده شده است (Research Center of the Islamic Consultative Assembly, 2020: 14-15).

۴-۵-۴: امنیت انرژی

چین امنیت انرژی خود را به عنوان پیش درآمد استمرار رشد اقتصادی صادرات محور، خود می‌داند، در شرایطی که این الگو پس از بحران مالی و اقتصادی ۲۰۰۸، با تنگناهای جدی روبرو شد چین استمرار روند رشد و تقویت امنیت انرژی خود را با با ابتکارهای جدید از جمله، طرح ابتکار کمربند- جاده، در پیش گرفت (Mirtorabi & Toraki, 2019). یکی از مهمترین دلایل چین برای اجرای استراتژی کمربند اقتصادی جاده ابریشم، بحث امنیت عرضه انرژی است، بنابراین می‌توان گفت اغلب کشورهای که احتمالاً در طرح ابتکار هستند، از جمله کشورهای حوزه خلیج فارس، از تأمین کنندگان انرژی چین می‌باشند (Maleki & Raofi, 2016, p. 79-78). چین با ایران نه تنها به دلیل منابع نفت و گاز، بلکه برای تقویت ارتباطات زیرساختی شمال- جنوب و نیز ایجاد پل ارتباطی میان ایران، آذربایجان، ترکمنستان و سایر کشورهای آسیای مرکزی وارد همکاری شده است که اهداف بسیاری از این طرح‌ها، در حوزه امنیت انرژی است (Umbach, 2019: 33). طرح‌های احیای جاده ابریشم، به ویژه در حوزه اقیانوس هند، دارای اهداف امنیتی برای حفظ خطوط نقل و انتقال انرژی به سوی چین است. چین با ایجاد پایگاه‌های ساحلی "رشته مروارید"، برای حفاظت از خطوط عرضه اش، در صورت مناقشه با آمریکا و تحریم نفتی آن، استفاده می‌کند (Holmes, 2016).

۴-۶: تأثیر ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند- جاده، بر سیاست ایران

اثرات طرح ابتکار کمربند- جاده بر اقتصاد، امنیت، سیاست، ژئوپلیتیک، اجتماعی- فرهنگی و ... ایران، بارز است، بر اساس مصاحبه صورت گرفته از متخصصین و صاحب نظران این حوزه، بر طبق روش تحلیل محتوا، به چند عنوان مهم در طرح ابتکار کمربند- جاده اشاره می‌شود که بررسی‌های صورت گرفته نشان از اثر گذاری‌های مثبت و منفی داشته و می‌تواند ساختار همکاری و اجرای طرح در ایران را مورد تغییرات اساسی قرار دهد.

۴-۶-۱: سیاست خارجی ایران

سیاست نگاه به شرق بعضاً در دولت‌های پیشین ایران مد نظر بوده است اما از سال ۱۳۸۴ و بعد از روی کار آمدن دولت نهم، به عنوان رویکردی در سیاست خارجی ایران بیش از پیش مطرح گردید. مهمترین محورهای توجه به این سیاست در ایران، به خصوص در مناسبات با کشورهای آسیایی به شرح زیر است. نخست مقوله موقعیت و توانمندی ایران در زمینه انرژی و امنیت آن که به عنوان امتیازی برای همکاری‌ها مطرح می‌گردد، دوم، امنیت سازی و ایجاد سازوکارهای امنیتی منطقه‌ای مناسب و مقوله سوم، بحث تقویت منطقه گرایی و همکاری‌های منطقه‌ای در این زمینه می‌باشد. (Saghafi & Ameri, 2008:10-13)

۴-۶-۱-۱: تغییر سطح امر سیاسی ایران در ابتکار کمربند-جاده

بنابراین طبق نظر متخصصین امر در این پژوهش، ایران بایستی در پیوند با دیگر کشورها، وضعیت چالشهای سیاسی خود را کاهش دهد تا بتواند از فضاهاى بین‌المللی بر اساس منافع ملی خود استفاده کند؛ زیرا جهان دارای یک سیستم اقتصادی بنام پست فوردیسم است که مقرر اصلی آن در ایالات متحده است که به وسیله شبکه نت ورکی جهان، نفوذ خود را به همه کشورها گسترش داده است و همه ی مکانهای جغرافیایی جهان را در گیر خود کرده است که بطور مثال: جهانی شدن چابهار، بعنوان لود این شبکه نت ورکی با پایین آوردن سطح امر سیاسی با ایالات متحده و دیگر کشورهای هم پیمان آن، حاصل می‌گردد (اما در واقعیت، این امر در ایران اجرا نمی‌شود) به طور کلی در شبکه نت ورکی، حتی همین میزان همکاری که امروزه هند در چابهار دارد می‌تواند تحت تأثیر فشارهای آمریکا، از بین برود و ایران از فرصتهای همکاری بی بهره بماند که برای رفع این مانع، بهتر است ایران، علاوه بر هند، با چین و کشورهای دیگر وارد همکاری شود (Belt-Road Initiative Meeting, 2018). در این پژوهش، نسبت نظر متخصصین جهت تغییر سطح امر سیاسی، صفر به صد بود که اثر آن را بسیار حائز اهمیت دانستند.

۴-۶-۱-۲: تأثیر رقباى طرح ابتکار کمربند-جاده بر کشورهای مسیر طرح

این طرح همچون سایر طرح‌های همکاری‌های اقتصادی سیاسی، رقیبانی را برای هر دو کشور بوجود آورده است که اثرات خود را در اجرا و عدم اجرایی شدن اقلام همکاری می‌گذارد. رقیبان چین در اجرای طرح کمربند-جاده در ایران، آمریکا، هند، روسیه، ژاپن و ... می‌باشند که با دلایل مختلف مانع از عملیاتی شدن این طرح هستند.

برای ایران نیز، در منطقه رقبایی وجود دارد مانند رقیب نفتی عربستان و کشورهای عرب حوزه خلیج فارس، کشور پاکستان، ترکیه، اسرائیل و ... که هر یک در راستای طرح ابتکار کمربند-جاده موانعی را برای ایران ایجاد کرده‌اند مانند؛ سازوکارهای نفتی عربستان در تقابل با ایران (Belt-Road Initiative Meeting, 2018).

۴-۶-۱-۳: کنترل مدیریتی

کنترل مدیریت، موضوع بسیار مهمی در اسناد همکاری بین ایران و چین است؛ در این زمینه نیز می‌توان به سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین، که فعلا تعهد مالی و ضمانت اجرایی ندارد و فقط از نقطه نظر سیاسی دارای اهمیت است اشاره کرد که ممکن است در راستای طرح ابتکار کمربند- جاده قرار گیرد.

اگر سند ۲۵ ساله همکاری بین ایران و چین، عملیاتی گردد و در مسیر اجرای درست قرار گیرد می‌تواند تحولی در چند دهه آینده از نظر توسعه داخلی، افزایش وزن منطقه‌ای و بهتر شدن جایگاه بین‌المللی ایران بوجود آورد؛ اما اگر در مسیر درستی قرار نگیرد یا بین دستگاه‌های ذیربط هماهنگی نباشد، یا دولتهای بعدی به دلیل تغییر شرایط سیاسی ایران، تمایلی به اجرای آن نداشته باشند یا با دو دستگی و سوء مدیریت مواجه شود، اعتماد بین چین و ایران از بین می‌رود و هزینه‌های سنگینی را، بخصوص برای ایران، تحمیل خواهد کرد.

موضوع مدیریت طرح و اسناد همکاری، طبق نظرات متخصصین در این پژوهش، شامل سه دسته: سوء مدیریت ایران، مدیریت مشارکتی ایران و چین و مدیریت غالب چین بوده است که بیشتر بر سوء مدیریت ایران تأکید شده است.

۴-۶-۲: سیاست‌های پولی و مالی

یکی از اولویت‌های همکاری طرح ابتکار کمربند- جاده، همگرایی مالی می‌باشد که شامل همکاری‌های مالی، ساخت و ایجا نظام باثبات پولی، ساخت نظام مالی و سرمایه گذاری و ایجا بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیایی و بانک توسعه بریکس می‌باشد (Asgarian, 2015: 144).

در نگاه اقتصادی، طرح ابتکار کمربند- جاده، ابزاری برای بهبود موقعیت رقابتی چین در برابر ایالات متحده است. کارشناسان یکی از اهداف این طرح را در حوزه مالی می‌دانند. در این خصوص بین‌المللی کردن یوان چین و تقویت موقعیت آن در برابر دلار ایالات متحده مورد نظر می‌باشد. این مهم می‌تواند مبادلات کالاهای چینی را از وابستگی به دلار آمریکا کاهش دهد و در واقع می‌توان گفت هدف طرح کمربند- جاده، ایجاد سکوی پرتاب جدیدی برای تسهیل ظهور چین به عنوان نیروی مولد جدید انتقال تولید و تحرک سرمایه در نظام سرمایه داری جهان است و این تحول به ناچار رقابت جهانی را در انتقال تولید، گسترش سرمایه و سهم بازار، به خصوص در بین کشورهای اصلی سرمایه داری شدت می‌بخشد (Xing, 2019: 14).

۴-۶-۳: سیاست‌های تجاری

در خصوص طرح کمربند- جاده، تجارت خارجی با چین، به عنوان کشوری که قدرت اقتصادی دوم دنیا می‌باشد و طبق بررسی‌های صندوق بین‌المللی پول، اقتصاد اول دنیا در آینده خواهد بود، فرصت خوبی به نظر می‌رسد اما این فرصت باید با ملاحظات همچون همکاری، در کنار استقلال و انتقال فناوری از چین صورت گیرد تا از منافع این طرح، در راستای منافع ملی ایران بهره‌وری گردد نه وابستگی به این کشور.

چین اولین شریک تجاری ایران در سال ۱۳۹۹ بود که ۳۰ میلیون و ۱۲۸ هزار تن کالا به ارزش ۱۸ میلیارد و ۷۱۵ میلیون دلار با آن تبادل کالای غیرنفتی بود. با توجه به آمار رسمی منتشر شده در اجلاس توسعه و تجارت سازمان ملل در سال ۲۰۱۶، سرمایه گذاری مناطق آزاد ایران در بازه زمانی، ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶، به طور میانگین ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون دلار بوده است که این میزان فقط دو ونیم درصد کل سرمایه گذاری های خارجی در کشور است. بر اساس گزارش سازمان گمرک اتاق بازرگانی ایران و چین در سال ۹۸ سهم کل تجارت با چین ۳۷ میلیون و ۸۱۱ هزارتن به ارزش ۲۰ میلیارد و ۸۲۹ میلیون دلار بود اما در سال ۹۹ با کاهش هفت میلیون و ۶۸۳ هزار تنی، دو میلیارد و ۱۱۴ میلیون دلار کمتر با این کشور تبادل کالا داشتیم (Hamshari, 2021).

۴-۶-۴: سیاست های سرمایه گذاری

با اینکه انگیزه اصلی برای سرمایه گذاری خارجی، جستجوی بازار خارجی، کاهش هزینه ها، جستجوی منابع می باشد اما مشخصه اصلی سرمایه گذاران در کشورهای در حال توسعه ورود به مرحله جدیدی از جهانی شدن است (Li, 2007; Dang, 2009).

ایران، یک منبع سرمایه گذاری برای طرح ابتکار کمربند- جاده است. گرچه سرمایه گذاری های چین در ایران به این ابتکار وابسته نبوده است اما پس از دیدار شی جین پینگ (رئیس جمهور چین) در سال ۲۰۱۶، سرمایه گذاری خارجی مستقیم این کشور در ایران به ۴/۱ میلیارد دلار افزایش یافت.

چین در برابر حجم نفت خامی که از ایران وارد می کند، در حوزه هایی همچون توسعه زیر ساخت ها و تعمیر و نگهداری آنها و خدمات مترو و راه آهن و لوازم خانگی و صنعت خودرو و ... سرمایه گذاری می کند (Jiagbo & Zezhuag, 2019:147- 160)

جدول زیر به تحلیل محتوای ساختاری مباحث ژئوپلیتیکی متن اشاره دارد:

جدول شماره (۳): خروجی تحلیل محتوای ساختاری تأثیر طرح ابتکار کمربند-جاده بر ایران^۱.

شماره	گزاره ها	اثر متغیرها	نسبت متغیرها
۱	موقعیت محوری ژئوپلیتیک ایران در طرح ابتکار کمربند-جاده	فرصت های ژئوپلیتیکی	۵۰
۲	تغییر سطح امر سیاسی ایران در ابتکار کمربند-جاده	موانع ژئوپلیتیکی	۵۰
		بالا بردن امر سیاسی	۰
۳	تأثیر طرح ابتکار کمربند-جاده بر امنیت اقتصادی ایران	پایین آمدن امر سیاسی	۱۰۰
		افزایش امنیت	۶۰
		کاهش امنیت	۴۰

۱-واژه "گزاره" در جدول زیر، ۵ عنوان را بیان کرده و اثرات این عناوین با متغیرهایی بررسی شده که صاحب نظران به عنوان فرضیه هایی آن را مطرح کرده اند و در ستون سوم با عنوان "اثر متغیرها" آمده است.

تعدد فرضیه ها به نسبت واحدهای تحقیقاتی مد نظر بوده است که در ستون آخر با عنوان: "نسبت متغیرها" نشان داده شده است و فرضیه کلی از تحلیل محتوای این جدول بدست آمده است.

۵۰	سوء مدیریت ایران	کنترل مدیریتی در اسناد همکاری ایران و چین	۴
۲۰	همکاری و مشارکت مدیریتی		
۳۰	سلطه مدیریتی		
۵۰	فرصت سازی	تأثیر رقبای طرح ابتکار کمر بند-جاده بر کشورهای مسیر طرح.	۵
۵۰	حل شدن در تهدیدات رقبا		

بنابراین تحلیل محتوا، می‌توان تا حدودی، تأثیر طرح ابتکار کمر بند-جاده چین بر ایران را مشاهده نمود. طبق نظرات متخصصین امر، با وجود تهدیدات، رابطه معناداری بین طرح ابتکار کمر بند-جاده و رشد و توسعه ایران مفروض است.

نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی‌های انجام شده در زمینه طرح کمر بند-جاده چین و تبیین ژئوپلیتیکی آن و همچنین اهداف استراتژیک چین از این طرح و بررسی آن در قالب نظریه گسل‌های استراتژیک فعال در جهان و استراتژی تعامل سازنده چین، به نظر می‌رسد ایران با بسیاری از مواضع طرح ابتکار کمر بند-جاده هم‌سوئی دارد و گسترش مناسبات با چین در قالب این طرح، می‌تواند بر زمینه‌های مختلف تجاری، اقتصادی، گردشگری - فرهنگی و سیاسی و ... تأثیر بگذارد که در خصوص فرصت‌ها، می‌توان اذعان داشت، این طرح می‌تواند بر افزایش کارآمدی مرزهای داخلی، بهبود تجارت میان کریدورهای اقتصادی، تعمیق توافق نامه‌های تجاری، بهبود دسترسی به بازار اروپا، افزایش صادرات محصولات، گسترش همکاری‌های بانکی مالی و بیمه‌ای، توسعه سرمایه در حوزه‌های مختلف اقتصادی و همچنین گسترش گردشگری و سرمایه‌گذاری و توسعه منابع زیرساخت‌های گردشگری، ترویج مبادلات فرهنگی و دانشگاهی، تأمین امنیت انتقال انرژی، بهبود زیرساخت‌های ارتباطی، توسعه زیرساخت‌های خطوط ریلی و جاده‌ای - دریایی و هوایی، گسترش همکاری نظامی برای تقویت ظرفیت‌های دفاعی و راهبردی، ایجاد و توسعه مناطق آزاد، احداث شهرهای جدید، سرمایه‌گذاری در نیروگاه‌های تولید برق و دیگر صنایع تأثیری مثبت در ایران داشته باشد.

اما به طور کلی آسیب‌هایی همچون؛ کنترل مدیریت چین در اجرای طرح، حضور رقبا و دشمنان که امنیت اقتصادی را مورد توجه قرار داده است، بدگمانی تعدادی از دولتمردان و مردم کشور نسبت به چین، غیرقابل پیش بینی بودن کشورهای طرح، نگرانی قدرتهای بزرگ از پیشرفت روزافزون چین و موانعی که در مذاکرات کشورهای مسیر و چین وجود دارد، احتمال دیپلماسی قرض-تله و ... به عنوان تهدیدات این طرح، می‌تواند تأثیری منفی بر ایران داشته باشد که در صورت تمایل به ادامه همکاری‌ها در این طرح، باید به مدیریت صحیح در خصوص آن‌ها توجه جدی گردد و با ایجاد سازوکار مناسب، تا حد امکان از تأثیر آسیب‌های آن کاسته و در راستای منافع ملی ایران عملیاتی گردد.

به طور کلی، طبق بررسی انجام شده در این پژوهش و به گفته اساتید، هدف راهبردی طرح ابتکار کمر بند-جاده، تقویت بلوک شرق در جهان می‌باشد که جنبشی چند بعدی توسط چین و با هدف تقویت همگرایی و بهبود همکاری میان کشورهای عضو است و در این رابطه، اطمینان متقابل، مهمترین نیاز روابط عنوان شده است.

با بررسی‌های انجام شده، بعضی از منتقدان این طرح، معتقدند چین با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های دیگر کشورهای عضو، علاوه بر اینکه در آینده از این زیرساخت‌ها استفاده خواهد کرد باعث وابستگی اقتصادی آن‌ها به خود خواهد شد، همچنین به نظر این گروه، ساخت زیرساخت‌های فیزیکی در این طرح، همچون؛ راهها، نیروگاههای انرژی، بنادر، پل‌ها و ... در کشورهای مسیر مورد توجه است اما جنبه‌های انسانی و نقش فرهنگ در آن کم‌رنگ می‌نماید.

برخی نیز معتقدند، چین به دنبال دیکته کردن استراتژی خود به کشورهای دیگر در این طرح است. همچنین بر اساس این بررسی، ایراداتی نیز به طرح وارد بوده است، مانند؛ عدم بازتاب رسانه‌ای بخش عمده‌ای از توافقات استراتژیک و بلندمدت بین دو کشور و عدم شفافیت آن، بدگمانی مردم و برخی صاحب‌نظران به طرح‌های چین، فقدان ارتباطات خرد و شکاف ادراکی و عدم درک متقابل بین دو کشور و ... که در این راستا لزوم شفاف سازی و ایجاد درک عمیق و از بین بردن شکاف‌های ادراکی به شدت احساس می‌گردد. همچنین در این رابطه، ایجاد زمینه‌های مناسب برای اشتغال جوانان و تحصیل کرده‌های دانشگاهی به عنوان بخش اعظمی از سرمایه‌های انسانی و ظرفیت‌های علمی این طرح، نیز بسیار مهم به نظر می‌رسد.

با توجه به مطالب بررسی شده در این پژوهش، گرچه طرح ابتکار کمربند- جاده، توانایی کاهش نقایص زیربنایی و ارتباطی و اقتصادی کشورهای مسیر طرح را دارا می‌باشد اما چون از نگاه مدیریتی، یک رویه سیاست محور نیز دارد ممکن است برخی اهداف آن تحقق نیابد. همچنین تأثیرات سوء محیطی، امنیتی، اقتصادی و ... در چنین طرح‌های عظیمی محتمل به نظر می‌رسد که می‌توان در بخش اقتصادی به؛ رانت خواری، شیوه‌های موجود منحرف کننده بازار و ... اشاره کرد که در صورت عدم برنامه ریزی و مدیریت صحیح، ممکن است پروژه‌های بی‌دوام را ایجاد کند که به بدهکاری یا آسیب به کسب و کارهای محلی منجر گردد و سبب اختلافات طبقاتی و منطقه‌ای شود.

بنابراین، ایران با توجه به موقعیت خود در این طرح و اتخاذ سیاست‌های درست، می‌تواند با شاخه‌های فرعی به کردی‌ورهای مهم ترانزیتی این طرح متصل گردد تا از این طریق، ظرفیت و جایگاه ارتباطی خود را ارتقاء بخشیده و درآمد زیاد و برنامه‌ریزی شده‌ای را عاید خود کند و با تکیه بر آن، امنیت، روابط گسترده‌تر اقتصادی، امنیتی، فرهنگی و ... را برای کشور به ارمغان آورد.

کتابنامه

1. Ajili, H., Salami, Z. M., & Fallahi Barzaki, M. (2017). China' S Energy Security In The Direction Of One Belt – One Road Initiative. *Political and international scientific and research quarterly*, 33(9),63-93. (In Persian)
2. Azrain, A., Masoumi, A., & Javan Jafari, A. (2021). *Strategic Report on Comprehensive Review of the 25-Year Iran-China Agreement*. Iran, Tehran: Office of Strategic Studies on Production Prosperity, Imam Sadegh (AS) University. (In Persian)
3. Azami, H., Zarghani, S.H., & Dabiri, A.A. (2012). Analysis of Regional Priorities and Geopolitical Perspectives in Shaping Regional Organizations (Case Study of Shanghai Cooperation Organization). *Iranian Journal of International Politics*, 1(1), 20-25. (In Persian)

4. Beigzadeh, J., Khodavirizadeh, G.h., &Saboohi Laki, B. (2017). *Iran's Position on the New Silk Road. Scientific Conference on Management*. Iran, Shiraz: Applied Economics and Trade, Kharazmi Higher Institute of Science and Technology. (In Persian)
5. Saghafi Ameri N., &Ahadi A. (2008). *Iran and the Politics of Looking East*. Iran, Tehran: Strategic Research Institute. (In Persian)
6. Hafez Nia, M.R. (2000). A New Definition of Geopolitics. *Geographical Research Quarterly*, 15(3 and 4), 21-35. (In Persian)
7. Hafez Nia, M.R. (2017). *Geopolitical Principles and Concepts*. Iran, Mashhad: Papoli. (In Persian)
8. Hafeznia, M.R., Mottaghi M., Bolhassani, K.h., Roshani R, (2019). Common Geopolitical Concerns And Relationships Islamic Republic Of Iran And China. *Interdisciplinary studies on strategic knowledge*, 9(34), 91-116. (In Persian)
9. Hafeznia, M.R., & Nasiri, H. (2008). *Geopolitical Thoughts in the Twentieth Century*. Iran, Tehran: Office of Political and International Studies, Ministry of Foreign Affairs. (In Persian)
10. Iran Ro News Agency. (2015). *Iran-China: A Great Diplomatic Achievement*. 1/25/2016. (In Persian)
11. Khodagholipour, A.. (2017). Belt- China Road Initiative and Its Impact on the National Interests of the Islamic Republic of Iran. *Foreign Policy Quarterly*, 31(1). 17-49. (In Persian)
12. Dehghanian, M.H.. (2019). *Iran in the Mirror of China's Foreign Policy*. Iran, Tehran: Abrar Moaser International Cultural Studies and Research Institute. (In Persian)
13. -Rezapor, D., & Simber, R. (2019). China New Silk Road Initiative; Opportunities and Threats to Iran, Pakistan and Kazakhstan. *International Political Economy Studies*, 1(1), 157-186. (In Persian)
14. Hamshahri Online Newspaper (Mars 27, 2021). What is the volume of trade between Iran and China?. Content code 592065 (In Persian)
15. Raisinejad, A. (2021). The New Silk Road Ground Belt and the Geopolitics of Central Asia. *Iranian Journal of International Politics*, 10(1), 64-79. (In Persian)
16. Ezzati, E. (1991). *Geopolitics*. Iran,Tehran: SAMT Publications. (In Persian)
17. Asgarian, H. (2015). *Perspectives of Iran-China Relations*. Iran, Tehran: Abrar Moaser International Institute of Studies and Research. (In Persian)
18. Olamaeefar, A. (2017). *Society, Politics and Economy in China Today*. Iran, Tehran: Abrar Moaser International Institute for Cultural Studies and Research. (In Persian)
19. Faraji Rad, A.R. (2021). Answers to four Questions Regarding the Iran-China Agreement. interview of the Iranian Geopolitical Association with Dr. Faraji Rad. (In Persian)
20. Ghavidel, S., Masoud Sufi, M., &Shabani A. (2017). The Effect of Automobile Import on Employment In Iran (Input-Output Approach). *Journal of the Marco and strategic politics*, 4(13), 115–135. (In Persian)
21. Deputy Minister of Infrastructure Research and Production Affairs (2019). Belt and Road Initiative, Initiative of Chinese President Xi Jinping. Subject Code 250, Serial Number: 16672. (In Persian)
22. Maleki, A., & Raufi, M. (2017). *The New Silk Road, a Belt - A Road*. Iran, Tehran: Abrar Moaser. (In Persian)
23. Mir Morabi, S., & Torki, H. (2019). China Silk Road Revitalization Initiative in the Pursuit of Energy Security and Export Development. *Razi University International Quarterly Journal of International Political Economy Studies*, 2(1), 33-57.(In Persian)
24. Hashemi, F., &Rashno N. (2016). *Iran and Geo-economic Developments*. Iran, Tehran: Islamic Azad University, first edition. (In Persian)

25. Monfared, Gh. (2006). Feasibility Study of the Formation of Joint Security Arrangements in the Caspian Basin. *Quarterly Journal of Defense and Security Studies*, 13 (43), 1-29. (In Persian)
26. Song J., & Wang Z. (2019). China's Economic Activities in Iran in the Framework of the Belt-Road Initiative: Opportunity or Challenge. *Political Strategy Quarterly*, 3(11), 147-160. (In English)
27. Aris, S. (2016). *One Belt One Road: China's Vision of Connectivity. CSS Analyses for Security Policy*. No.195, 1-4. <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse195-EN.pdf>
28. Deng, P. (2009). Why do Chinese firms tend to acquire strategic assets in international expansion?. *Journal of world Business*, 44(1), 74-84.
29. Holmes, J. (2016). China's String of pearls: Naval Rivalry or Entent in the indian ocean? *Pakistan Defence*, March 1.
30. Li, P. (2007). Toward an integrated theory of multinational evolution: The evidence of Chinese multinational enterprises as latecomers. *Journal of international management*, 13(3), 296-318.
31. Umbach, F. (2019). China's belt and road initiative and its energy security dimensions. working paper series.
32. Xing, Li. (2019). *The One Belt One Road Initiative: A New World Order with Chinese*. UK, London: Hurst.
33. Yuan, F. (2019). *The One Belt One Road Initiative and China's Multilayered Multilateralism*. In Li Xing(ed) *Mapping China's "One Belt One Road" Initiative*. UK, London: Palgrave Macmillan.

