

## جایگاه ایران در ابتکار کمربند و جاده به عنوان سیاست قدرت نرم چین

علی آدمی<sup>۱</sup>، رامین بخشی<sup>۲</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۳/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۲/۰۸

### چکیده:

به نظر می‌رسد مهم‌ترین عنصر سیاست قدرت نرم چین، ابتکار کمربند و جاده باشد و چین به دنبال سرمایه‌گذاری مازاد سرمایه خود در احیای جاده باستانی ابریشم است. این مقاله نشان می‌دهد که دولت چین به طور فعال دیپلماسی اقتصادی مبتنی بر قدرت نرم را برای طرح کمربند و جاده دنبال می‌کند و برای اثربخشی آن به منابع قدرت سخت متکی است. با تشدید همکاری‌های پنج‌گانه ابتکار کمربند و جاده در ایران، می‌توان گفت که قدرت نرم چین نیز در حال حرکت است که ممکن است ذهنیت غالب در ایران را در مورد کیفیت کالاها، خدمات و زیرساخت‌های ساخت چین به طرز قابل توجهی تغییر دهد. پیشرفت قابل توجه در پنج بعد همکاری ابتکار کمربند و جاده (یعنی هماهنگی سیاست، توسعه زیرساخت‌ها، تجارت و سرمایه‌گذاری، یکپارچگی مالی، و ارتباط مردم با مردم) در ایران بر افزایش خطرات و تعمیق وابستگی متقابل پیچیده در روابط چین و ایران تأکید می‌کند. این مقاله جایگاه ایران در ابتکار کمربند و جاده چین را در چارچوب وابستگی متقابل پیچیده بررسی می‌کند. فرضیه تحقیق این است که با توجه به قرار گرفتن ایران در لایه سوم همسایه‌گی چین در دو حوزه اقتصادی-تجاری و تامین امنیت مسیرهای مواصلاتی و ترانزیتی از جایگاه ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیکی ویژه ای برای ابتکار کمربند و جاده برخوردار است. این مقاله با استفاده از روش تبیینی به دنبال بررسی جایگاه ایران در ابتکار کمربند و جاده چین است.

**واژگان اصلی:** ابتکار کمربند و جاده، قدرت نرم، مشارکت استراتژیک، چین، ایران، وابستگی متقابل پیچیده.

۱. دانشیار روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول) aliadami2002@yahoo.com

۲. دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

## مقدمه

ابتکار کمربند و جاده همکاری را در طیف وسیعی از زمینه‌ها، از اقتصادی، فرهنگی، و سیاسی گرفته تا ژئواستراتژیک تشویق می‌کند. از آنجایی که همه کشورهای شرکت‌کننده فرصتی برای شناسایی مناطق مورد علاقه مشترک دارند، احتمال دستیابی به نتایج مثبت را افزایش می‌دهد. اگرچه جوزف نای در مورد رویکرد چینی‌ها ملاحظاتی دارد، با این حال، او اذعان می‌کند که ابتکار کمربند و جاده به چین اجازه داده است تا روابط با شرکای تجاری خود را تقویت کند. او اذعان می‌کند که «داستان موفقیت اقتصادی چین، قدرت نرم آن را افزایش می‌دهد». گواه این واقعیت است که ۱۲۸ کشور از ۱۹۰ کشور امروز با چین تجارت می‌کنند (Siddique & Shafqat, 2021:44). این مقاله به دنبال بررسی پویایی جدید مشارکت راهبردی جامع رو به رشد بین ایران و چین برای درک جایگاه ایران در اجرای ابتکار کمربند و جاده است. ایران از موقعیت جغرافیایی و ارتباطی ویژه‌ای در غرب آسیا برخوردار است که آن را به یکی از قطب‌های مهم تجاری جاده ابریشم جدید تبدیل می‌کند. سال‌های اخیر، چین و جمهوری اسلامی ایران با همکاری در جنبه‌های مختلف از جمله همکاری‌های تجاری، انرژی و افزایش ظرفیت تولید، یک مشارکت راهبردی جامع برقرار کرده‌اند. همکاری موفق بین دو ملت از پیوندهای تاریخی ناشی از جاده ابریشم باستانی و همچنین منافع اقتصادی و سیاسی مکمل متقابل ناشی می‌شود که این تعاملات را تسهیل می‌کند. ابتکار کمربند و جاده یک تریلیون دلاری که در اکتبر ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین شی جین‌پینگ ارائه شد، به دنبال اتصال پکن به بازار جهانی از طریق پیوند آسیا و اروپا از طریق مجموعه‌ای از مسیرهای تجاری زمینی و دریایی است. این مفهوم طی چندین سال شکل گرفت و اکنون به سنگ بنای سیاست خارجی رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ تبدیل شده است. جمهوری اسلامی دروازه‌های مهم در جاده‌های ابریشم باستانی بود و به لطف موقعیت مرکزی خود بین شبه جزیره عربستان، آسیای مرکزی و آسیای جنوبی، ایران همچنان یک چهارراه مهم در جاده ابریشم جدید است. (Vatanka, 2017:84). با توجه به موقعیت جغرافیایی و لجستیکی ایران، مشارکت آن در چارچوب ابتکار کمربند و جاده برای تحقق مسیر تجاری جاده ابریشم جدید ضروری است. موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، جمهوری خلق چین را قادر می‌سازد تا از مسیرهای تجاری موجود که کشورهای آسیای مرکزی را با منطقه خلیج فارس متصل می‌کند، بهره‌برداری کند و کریدورهای حمل‌ونقل جدیدی از جمله کریدور جنوبی ابتکار کمربند و جاده ایجاد کند، که قرار است از آسیای مرکزی،

ایران، ترکیه و بالکان عبور کند. از این رو، موفقیت نهایی طرح کمربند و جاده تا حد زیادی به مشارکت و حمایت ایران بستگی دارد، به ویژه تا آنجا که به مسائل ژئوپلیتیکی و لجستیکی مربوط می شود. (Shariatinia and Azizi, 2017:51). در این زمینه، درک پویایی جدید و مشارکت راهبردی همه جانبه رو به رشد بین دو کشور و تصمیم واشنگتن برای خروج از توافق هسته ای و اعمال مجدد تحریم ها بر اجرای جاده ابریشم جدید ضروری است. این مقاله به بررسی پویایی جدید و مشارکت استراتژیک جامع رو به رشد بین ایران و چین می پردازد تا تأثیر و میزان اعمال مجدد تحریم های ثانویه ایالات متحده بر تعامل و ادغام ایران در اجرای ابتکار کمربند و جاده را درک کند. بحث اصلی ارائه شده این است که چارچوب مشارکت استراتژیک جامع پکن با تهران بر اساس منافع مشترک اقتصادی و سیاسی یا مکمل یکدیگر به ویژه در جهت ادغام ایران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده است. همچنین نیاز به تامین امنیت و حفاظت از این منافع اقتصادی، به نوبه خود، به گسترش مشارکت چین در ایران در عرصه های سیاسی-اقتصادی، نظامی و فرهنگی و وابستگی متقابل بیشتر و رشد بیشتر برای چین و ایران منجر می شود. لذا با توجه به جایگاه و اهمیت ایران در سیاست هژمونیک چین این پژوهش در تلاش است که این واقعیت بین المللی را مورد بررسی واکاوی علمی قرار داده و نشان دهد که ایران چه جایگاهی در استراتژی کمربند و جاده دارد و کدامین قابلیت های ژئوپلیتیکی و استراتژیکی ایران باعث توجه ویژه رهبران چین به این منطقه در قالب این استراتژی شده است. به عبارتی این پژوهش قصد دارد با بررسی حضور فزاینده چین در غرب آسیا، از ابتکار کمربند و جاده به عنوان چارچوبی برای تجزیه و تحلیل جایگاه و اهمیت ایران در این ابتکار استفاده کند و همچنین وابستگی متقابل فزاینده بین دو طرف را مورد بررسی قرار دهد.

### چارچوب نظری

این پژوهش بر وابستگی متقابل پیچیده استوار است. همانطور که چین به منابع انرژی ایران نیاز دارد، ایران نیز به سرمایه گذاری چین و توسعه تعاملات اقتصادی و سیاسی با این قدرت نوظهور نیاز دارد. از این رو این پژوهش از نظریه وابستگی متقابل پیچیده بهره جسته است. منظور از وابستگی پیچیده یا نامتقارن این است که اگرچه چین و ایران به یکدیگر در عرصه اقتصادی و انرژی تکیه دارند، لیکن این وابستگی از بافتی متقارن بهره مند نیست. به بیان دیگر، این وابستگی متقابل ماهیتاً همگرایانه نمی باشد، بلکه اساساً نامتوازن و نامتقارن است. در این پژوهش نیز تلاش شده است تا از نظریه

وابستگی متقابل پیچیده یا نامتقارن به تحلیل جایگاه ایران در ابتکار کمربند و جاده چین بپردازیم.

### نظریه وابستگی متقابل پیچیده

نظریه وابستگی متقابل پیچیده که در اواخر دهه ۷۰ ارائه شد، مطابق با سناریوی معاصر سیاست بین‌الملل است. سیاست بین‌الملل از رویکردهای سنتی قدرت سخت دست کشیده است. وابستگی متقابل پیچیده به کانال‌های متعدد تعامل و دستور کار در روابط بین‌دولتی اشاره دارد که شامل ذینفعان داخلی (عمومی و خصوصی) و مسائل غیرنظامی است. از زمانی که ابتکار کمربند و جاده به وجود آمد، بیشتر تحلیل‌ها عمدتاً بر توسعه زیرساخت‌ها متمرکز شده‌اند. ابتکار کمربند و جاده نه تنها این پتانسیل را دارد که بر دستور کار اقتصادی-اجتماعی دولت میزبان تأثیر بگذارد، بلکه بر روابط دوجانبه کلی آن با چین نیز تأثیر می‌گذارد. بنابراین، اندازه‌گیری پیشرفت و چشم‌انداز پروژه‌های کمربند و جاده چین در ایران، در راستای هدف استراتژیک پکن برای تعمیق وابستگی متقابل پیچیده با کشورهای شریک در این ابتکار، در پنج بعد عمده همکاری ابتکار کمربند و جاده ضروری است: الف) هماهنگی سیاست‌ها، ب) توسعه زیرساخت‌ها و اتصالات، ج) تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری، د) یکپارچگی مالی، و ه) روابط مردم با مردم. اینها، همراه با بررسی پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده چین در ایران، در ارزیابی نتایج احتمالی بسیار مهم هستند. (Ahmad et al., 2018:87).

رابرت کوهن و جوزف نای در مورد وابستگی متقابل و فراملیتی در کتاب «قدرت و وابستگی متقابل» که در سال ۱۹۷۷ منتشر شد، بحث کرده‌اند. انتشار این کتاب مصادف با دهه پیشرفت کشورهای متحد شده سازمان ملل بود که در آن کشورها به سمت توسعه مالی و پیشرفت اجتماعی پیش رفتند. علاوه بر این، دهه ۷۰ در بحبوحه جنگ سرد دوران آرامی بود، در این دوره تشکیل جامعه اروپا محقق شد. جهان با سرعت قابل توجهی رو به جلو حرکت می‌کرد و مکاتب فکری سنتی اهمیت کمتر و کمتری در درک مسائل قانون‌گذاری جهان پیدا کردند. دولت‌ها در حال حاضر از طریق مسائل مالی و فرهنگ چنان به هم پیوسته‌اند که برای بسیاری از افراد قابل تصور نیست. علیرغم این واقعیت که دولتها معمولاً وابسته به هم مشاهده می‌شوند، آنها اساساً به طور مساوی به هم وابسته نیستند. یک کشور به طور منظم تابع دیگری است. برخلاف رئالیسم ساختاری، نظریه وابستگی متقابل پیچیده، ارتباط رو به رشد بازیگران فراملی را در محیط بین‌المللی پس از جنگ جهانی دوم برجسته می‌کند. (Rana, 2015:19).

سه ویژگی اصلی وابستگی متقابل پیچیده شامل کانال های ارتباطی متعدد، عدم وجود سلسله مراتب بین مسائل، کاهش نقش نیروی نظامی می باشد. نظریه وابستگی متقابل پیچیده با دیدگاه سستی نیروی نظامی به عنوان مؤثرترین ابزار سیاست مخالف است و در عین حال توجه را به نقش روزافزون همکاری، سازمان های بین المللی، همکاری های چندملیتی و سازمان های فرا دولتی در سیاست بین الملل جلب می کند. برای توصیف سیاست بین الملل معاصر، واژه «وابستگی متقابل» مناسب ترین واژه است. این اصطلاح خود توضیحی است. این نشان دهنده وابستگی همه بازیگران دولتی و غیردولتی به یکدیگر در دنیای جهانی شده است. وابستگی به معنای حساس بودن به محیط بیرون است. در حالی که وابستگی متقابل صرفاً به معنای وابستگی مشترک دولت ها به یکدیگر است. در عرصه سیاسی جهانی، اصل عمل متقابل بین دولت ها مهم ترین ویژگی محسوب می شود (Keohane & Nye, 1977:127).

جهان از تعامل صرفاً بین دولتی به تعامل فراملی و فرا دولتی تبدیل شده است. دولت به عنوان بازیگر اصلی در صحنه سیاست جهانی باقی می ماند، اما بازیگران غیردولتی مانند همکاری سازمان های چند ملیتی و سازمان های بین المللی اکنون بیش از هر زمان دیگری برجسته شده است (Khalid, 2016). در پویایی وابستگی متقابل، هم همکاری و هم تعارض دخیل است و اعمال یک بازیگر تأثیر مستقیم یا غیرمستقیم بر اعمال بازیگر دیگر دارد. در مدل وابستگی متقابل پیچیده، همکاری های پولی و زیست محیطی رخ می دهد، هرچند احتمال درگیری نظامی را نمی توان رد کرد (Rana, 2015:49). توجه به این نکته مهم است که وابستگی متقابل همیشه در واقعیت به طور مساوی متوازن نیست، در واقع وابستگی متقارن به ندرت رخ می دهد (Khalid, 2016:2). در مورد حضور چین در قالب ابتکار کمربند و جاده در غرب آسیا، مشخص می شود که وابستگی متقابل نامتقارن بین دو طرف حاکم است. اگرچه هر دو طرف از این پروژه سود می برند، چین به عنوان ذینفع مهم تر ظاهر می شود. به گفته رابرت کوهن و جوزف نای، در رابطه با وابستگی متقابل نامتقارن در بین بازیگران، بازیگر کمتر وابسته از مزیت قدرت چانه زنی بیشتر نسبت به بازیگر وابسته برخوردار است (Keohane & Nye, 1977:67).

### ابتکار کمربند و جاده به عنوان یک قدرت نرم

ورای پنج اصل اصلی ابتکار یک کمربند و یک جاده، این ابتکار چرخه و سرعت جهانی شدن را به تصویر می کشد. آخرین اصل آن منافع متقابل و همزیستی مسالمت آمیز به عنوان مکانیزم

قدرت نرم برای نشان دادن چین به عنوان دوستدار صلح و نشان دادن دوستی آن در نظر گرفته می شود. این ابتکار را می توان به عنوان یک تغییر انتقالی در دستورالعمل سیاست خارجی آن برای تبدیل شدن به یک پیشرو در تسریع جهانی شدن توصیف کرد. اگرچه چین اهمیت زیادی برای راه اندازی ابتکار کمربند و جاده به عنوان یک "طرح صلح آمیز" قائل است، سایر نقاط جهان هنوز اهمیت بسیار کمی برای آن قائل هستند. بیشتر رسانه های غربی، نسبت به ابتکار جدید چین تردید دارند، زیرا هدف نهایی این است که اوراسیا (تحت سلطه چین) را به یک منطقه اقتصادی و تجاری برای رقابت با منطقه اقیانوس اطلس (که تحت سلطه آمریکا است) تبدیل کند. (Sharma & Khatri, 2019:38) پکن، در سال های اخیر، مشکلات قدرت نرم و وجهه عمومی خود نسبت به مخاطبان گسترده تر را تشخیص داده است. وجهه عمومی کم رنگ چین در جهان به دلیل عدم نگرانی آن در مورد دیپلماسی عمومی و مسائل زیست محیطی است. (Crabtree and Ming, 2017:10).

اگر رویکردهای مرسوم به قدرت نرم را که توسط جوزف نای ابداع شده است در نظر بگیریم، آنگاه می فهمیم که چارچوب ابتکار کمربند و جاده خود رویکردی نرم برای بسیاری از کشورهای در حال توسعه است، زیرا آنها توسط سرمایه گذاری بالقوه چین و وعده های آن برای همزیستی متقابل جذب می شوند. اما نای استدلال می کند که این صرفاً منابع هستند و نه رفتار که پتانسیل قدرت نرم یک کشور را تبلیغ می کنند. (Nye, 2006:45) این در مورد ابتکار کمربند و جاده صدق می کند زیرا آزمایشی برای چین برای افزایش فشار به کشورهای شرکت کننده در ابتکار کمربند و جاده است (Dollar, 2015:9). نظرات متناقضی در مورد چارچوب وجود دارد، این همان چیزی است که مردم را در مورد قصد واقعی آن سردرگم می کند. رسانه های غربی این ابتکار را «چین محور» با هدف افزایش نفوذ چین مورد تایید قرار می دهند. (Eisenman and Stewart, 2017:6). با این حال، رسانه ها و محققان چینی، این ابتکار را یک تلاش مشترک و مشارکت در ائتلاف با سایر کشورهای در حال توسعه می دانند و نه فقط «طرح خود چین». برخی حتی تا آنجا پیش رفته اند که ابتکار کمربند و جاده را به عنوان چارچوبی علیه آمریکا مورد بررسی قرار می دهند، جایی که چین در حال به دست آوردن حوزه نفوذ در مناطق تحت نفوذ ایالات متحده است. (Sharma & Khatri, 2019:18).

این افکار عمومی مختلف شایع با جمله جوزف نای که می گوید، «قدرت نرم را می توان ارتقا داد، اما نمی توان فرهنگ عامه را کنترل کرد» تناسب دارد. مفهوم ضد امریکایی در میان دانشمندان و جوامع آسیایی و آفریقایی نیز مشترک است، جایی که اجماع پکن در رابطه با چارچوب ابتکار کمربند و

جاده در مقابل اجماع واشنگتن تلقی می شود. (ZiroMwatela and Changfeng, 2016:97). تصورات در منطقه غرب آسیا، در مورد حضور فزاینده چین با کاهش حوزه نفوذ سستی امریکا، در حال افزایش است. چین سخت تلاش کرده است تا صدای ابتکار کمر بند و جاده را تا حد امکان فراگیر کند. چین سیاست «کمر بند و جاده» را یک ابتکار می نامد. فرهنگ لغت آکسفورد «ابتکار» را به عنوان پیشنهادی که توسط یک کشور به کشور دیگر در تلاش برای بهبود روابط ارائه می شود، تعریف می کند. پکن آن را به عنوان یک رویکرد باز و مشارکتی معرفی می کند که در آن هر کشوری آزاد است به این ابتکار بپیوندد، بنابراین آنها مراقب هستند که از کلمات: استراتژی، پروژه، برنامه یا دستور کار استفاده نکنند. بنابراین، در حالی که موضوع فراگیر بودن ابتکار کمر بند و جاده بر روی کاغذ برجسته است، اعتماد متقابل در واقعیت هنوز در میان کشورهای عضو مورد توجه قرار نگرفته است. همانطور که جوزف نای بیان می کند: «شما همچنین می توانید قدرت نرم را از سیاست ها بدست آورید، اگر از نظر دیگران مشروع دیده شود.» (Sharma & Khatri, 2019:14).

### ایران و ابتکار کمر بند و جاده

مشارکت راهبردی جامع چین با جمهوری اسلامی شامل هفت زمینه برای همکاری در ابتکار کمر بند و جاده است. این حوزه ها عبارتند از: هماهنگی سیاست، اتصال، تجارت و سرمایه گذاری، همکاری در زمینه انرژی، یکپارچگی مالی، روابط نظامی و پیوند مردم با مردم. با این حال، هر کشوری چارچوب ابتکار کمر بند و جاده را به طور متفاوتی مشاهده می کند و بر اساس دیدگاه خود و پیامدهای آن برای منافع ملی و موقعیت بین المللی خود به آن واکنش نشان می دهد؛ بنابراین، نگرش های بسیار متفاوتی در میان کشورهایی که بخشی از چارچوب ابتکار کمر بند و جاده هستند در مورد چگونگی تحقق این چشم انداز وجود دارد. (Min Ye, 2015:221).

### هماهنگی سیاست ها

با توجه به مشارکت راهبردی جامع چین با ایران، بالاترین سطح در سلسله مراتب روابط دیپلماتیک پکن، ارتقای همکاری های سیاسی بین کشورها، ایجاد مکانیسم هایی برای گفت و گو و اجماع سازی در مورد مسائل جهانی و منطقه ای، توسعه منافع مشترک، تعمیق سیاسی اعتماد و دستیابی به اجماع جدید در مورد همکاری برای ادغام ایران در چارچوب ابتکار کمر بند و جاده مهم است. در ژانویه ۲۰۱۶، اندکی پس از اجرای برجام، رئیس جمهور شی جین پینگ به ایران سفر کرد و

طی آن سران دو کشور برای ایجاد یک مشارکت استراتژیک جامع توافق کردند. رئیس جمهور چین بر این واقعیت تأکید کرد که هر دو کشور در اجرای برجام شرکای طبیعی هستند. علاوه بر این، هفده سند همکاری با محوریت جاده ابریشم جدید در زمینه های علم، فناوری، ارتباطات، حمل و نقل، انرژی و بسیاری از زمینه های دیگر امضا شد. دو طرف همچنین توافق کردند که یک نقشه راه برای مشارکت استراتژیک طی ۲۵ سال آینده و افزایش تجارت به ۶۰۰ میلیارد دلار در ده سال آینده ایجاد کنند. با این وجود، برنامه های مورد بحث در این اسناد هنوز به طور کامل عملیاتی نشده اند. (علایی پورو کاشیان، ۱۴۰۱: ۶۳). در فوریه ۲۰۱۹، پیش از سفر ولیعهد عربستان سعودی به پکن، شی جین پینگ، رئیس جمهور چین از هیئتی متشکل از وزیر امور خارجه، وزیر نفت و رئیس مجلس ایران استقبال کرد و خواستار همکاری قوی تر برای تقویت روابط شد.

### توسعه زیرساخت ها و اتصالات

با توجه به مشارکت راهبردی جامع چین با ایران، تسهیل اتصال یکی از راه های مهم برای ادغام تهران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده است. توصیه شد که جمهوری اسلامی ارتباطات زیرساختی خود را بهینه کند و همچنین سیستم های فنی خود را با سایر کشورها در چارچوب ابتکار کمربند و جاده تطبیق دهد. این امر باعث می شود تا پکن و تهران به طور مشترک در توسعه مسیرهای حمل و نقل بین المللی و ایجاد یک شبکه زیرساختی مشارکت کنند که می تواند به تدریج تمام مناطق آسیا و نقاط خاص در آسیا، آفریقا و اروپا را به هم متصل کند. همچنین توافق کردند که برای ایجاد زیرساخت های کم کربن و سبز تلاش جدی صورت گیرد. (Chaziza, 2020: 77). ایران در غرب آسیا از موقعیت جغرافیایی و ارتباطی ویژه ای برخوردار است، به گونه ای که از طریق راه های زمینی و دریایی به آسیای جنوبی و مرکزی، غرب آسیا و اروپا متصل است. علاوه بر این، نقاط دسترسی خلیج فارس، خلیج عمان و دریای خزر با هم ترکیب می شوند تا ایران را به یکی از قطب های مهم کمربند و جاده تبدیل کنند؛ بنابراین توسعه زیرساخت های حمل و نقل ایران برای تحقق ارتباطات زیرساختی در بخش مهمی از شبکه ابتکار کمربند و جاده برای اتصال آسیا، اروپا و آفریقا ضروری است. (Shariatinia and Azizi, 2017: 55).

برنامه های دولت ایران ایجاد سه خط ریلی سریع السیر از تهران-مشهد در نزدیکی مرز ترکمنستان، تهران-تبریز، نزدیک به مرزهای آذربایجان و ترکیه و از تهران به اصفهان است. چین سرمایه گذار پیشرو در پروژه های حمل و نقل ایران به ویژه توسعه راه آهن است. پروژه راه آهن



سریع السیر تهران-قم-اصفهان و برقی سازی راه آهن تهران-مشهد با هزینه تخمینی حدود ۴,۲ میلیارد دلار، مهمترین پروژه های توسعه راه آهن در ایران هستند که دولت جمهوری خلق چین و شرکت های چینی در هر دوی آنها نقش های مهم دارند. مهمترین پروژه مورد توافق دو کشور راه آهن سریع السیر تهران - قم - اصفهان است. شرکت مهندسی راه آهن دولتی چین در حال ساخت راه آهن سریع السیر دو خطه قم-اصفهان به طول ۴۱۰ کیلومتر است که تهران را تنها در ۱,۵ ساعت به قم و سپس به اصفهان متصل می کند و قطارها با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت حرکت می کنند. طی دو دهه آینده، سالانه تقریباً ۱۲,۵ میلیون مسافر توسط این خط آهن جابجا خواهند شد. به گفته عباس آخوندی وزیر سابق راه و شهرسازی، فاز اول این پروژه با هزینه ای بالغ بر ۲۲ میلیارد دلار انجام می شود. شرکت بیمانکاری چینی تامین مالی و ۴۰ درصد از ساخت و ساز را انجام خواهد داد. (علایی پورو کاشیان، ۱۴۰۱: ۶۳).

دومین پروژه مهم در حوزه ارتباطات ریلی دو کشور برقی سازی راه آهن تهران - مشهد است. بر اساس این تفاهم نامه، اصلاح و ساخت راه آهن فعلی تهران - مشهد برای تردد قطارها با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت، ساخت راه آهن برقی برای حرکت قطارها با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت و تهیه ۷۰ دستگاه لکوموتیو برقی به کنسرسیومی از دو کشور واگذار شد. برقی سازی خط تهران - مشهد زمان رفت و آمد بین دو شهر را از ۱۲ ساعت به حدود ۶ ساعت کاهش می دهد و تهران را به دومین شهر بزرگ ایران، مشهد، در شرق نزدیک مرز ایران با ترکمنستان متصل می کند و کمتر از یک سوم از آن خط ریلی ابتکار کمربند و جاده پیشنهادی برای اتصال تهران به غرب چین را تکمیل می کند. (Reinsch, 2019: 6). کنسرسیومی متشکل از شرکت گروه مپنا، چند شرکت ایرانی و چینی در این پروژه همکاری می کنند. ارزش کل قرارداد ۱,۷ میلیارد دلار است. ۱,۵ میلیارد دلار از این پروژه توسط آگزیم بانک چین (بانک صادرات و واردات چین) و ۲۰۰ میلیون دلار توسط ایران تامین مالی خواهد شد. توسعه و تسریع این خط آهن می تواند گام مهمی در اجرای بخش کلیدی مسیر ریلی جاده ابریشم تلقی شود زیرا این مسیر از شمال شرق کشور وارد ایران می شود و سپس از طریق تهران به سمت شمال غرب ادامه می یابد؛ و در نهایت به ترکیه می رسند. (Joshi, 2019: 17).

علاوه بر این، شبکه راه آهن ایران می تواند با راه راهن باکو-تفلیس-قارص<sup>۱</sup>، یک پروژه راه آهن

<sup>1</sup> BTK

منطقه‌ای برای اتصال مستقیم آذربایجان، گرجستان و ترکیه که در اکتبر ۲۰۱۷ عملیاتی شد، متصل شود. پروژه باکو-تفلیس-قارص برای تکمیل کریدور حمل و نقل ارتباطی جمهوری آذربایجان به ترکیه (و در نتیجه آسیای مرکزی و چین به اروپا) از طریق راه‌آهن در نظر گرفته شده است و گامی اساسی در احیای جاده ابریشم تاریخی است. (Abdullayev, 2017:45). اتصال خطوط ریلی ایران مسیری پیوسته تر و مقرون به صرفه تر را فراهم می‌کند. اتصال به خطوط ریلی شمال-جنوب ایران، محور عمدتاً عمودی را ایجاد می‌کند که کریدور مرکزی شرق-غرب چین را به غرب آسیا و دریای عرب متصل می‌کند. (Tanchum, 2018:51). ایران دروازه بزرگی به جاده‌های ابریشم باستانی بوده است و به لطف موقعیت مرکزی خود بین شبه جزیره عربستان، آسیای مرکزی و آسیای جنوبی، همچنان یک چهارراه حیاتی است. بر اساس آمار رسمی منتشر شده از سوی دولت ایران، تهران برای بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل فعلی و ایجاد زیرساخت‌های جدید، سالانه به ۱۴,۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در دهه آینده نیاز دارد. (Shariatinia and Azizi, 2017:58).

### تجارت و سرمایه‌گذاری

مشارکت راهبردی جامع چین با ایران با هدف کاهش تا حد امکان موانع تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، همکاری‌های صنعتی و خدمات فنی و مهندسی به منظور تسهیل ادغام ایران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده است. تجارت و روابط بین چین و ایران به بیش از ۲۰۰۰ سال از مسیرهای کاروان راه ابریشم باستانی می‌رسد که منسوجات را به اروپا ارسال می‌کردند. چین به طور سنتی شریک تجاری پیشرو ایران بوده است. طی هشت سال گذشته، چین همواره مهمترین شریک اقتصادی ایران بوده و تقریباً ۳۰ درصد از کل تجارت خارجی ایران با پکن انجام شده است. در جریان سفر رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ به تهران، گمرکات دو کشور در مورد تبادل اطلاعات گمرکی به توافق رسیدند. بر اساس برنامه اقدام مشترک در همکاری گمرکی، پکن بخشی از کالاهای صادراتی خود را به بنادر ایران ارسال و سپس به اروپا منتقل می‌کند. (Shariatinia and Azizi, 2017:51).

بر اساس آخرین اطلاعات منتشر شده توسط اداره گمرک چین، گردش مالی تجاری بین دو کشور در سال ۲۰۱۴ به ۵۱ میلیارد دلار رسید که ۳۱ درصد بیشتر از سال قبل است. در سال ۲۰۱۵ این رقم به ۳۴ میلیارد دلار رسید که نشان دهنده کاهش ۳۴ درصدی است. در سال ۲۰۱۶، حجم مبادلات تجاری ایران و چین به ۳۱,۲ میلیارد دلار رسید که ۷,۷ درصد نسبت به سال ۲۰۱۵ کاهش

داشته است. بر اساس آمار گمرک چین، حجم تجارت چین با ایران (چهارمین شریک چین در غرب آسیا) به شدت از ۳۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ به ۲۲,۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ کاهش یافت (نتیجه مستقیم تحریم های ایالات متحده). (Chaziza,2020:87). پکن همچنین یکی از سرمایه گذاران اصلی خارجی در جمهوری اسلامی در دهه گذشته بوده است. سرمایه گذاری های آن در بخش های مختلف از انرژی گرفته تا حمل و نقل صورت گرفته است. چین در پروژه های انرژی مختلف در ایران از جمله میدان گازی پارس جنوبی و پالایشگاه آبادان سرمایه گذاری کرده است. (Jamali,2017:65). سرمایه گذاری پکن در دوره ۲۰۱۹-۲۰۰۵ بالغ بر ۴۸,۶ میلیارد دلار بوده است. از این ۲۷ میلیارد دلار ۱۱,۸۳ میلیارد دلار سرمایه گذاری در انرژی، ۶,۳ میلیارد دلار در حمل و نقل، ۲ میلیارد دلار در خدمات آب و برق و ۵ میلیارد دلار در فلزات و ۲۱,۶ میلیارد دلار دیگر در قراردادهای ساختمانی مربوط به انرژی، حمل و نقل، مواد شیمیایی و فلزات بوده است. (Joshi,2019:56).

به طور کلی، دو کشور هدف بلندپروازانه ای را برای افزایش ده برابری تجارت دوجانبه تا سال ۲۰۲۶ به ۶۰۰ میلیارد دلار تعیین کرده اند. با این حال، چنین افزایش بالایی در مبادلات تجاری دوجانبه، حداقل در حال حاضر غیر واقعی به نظر می رسد و برای دستیابی به چنین هدف بلندپروازانه اقتصادی، باید موانع بسیاری برداشته شود. پس از توافق هسته ای ۲۰۱۵، تهران بیشتر منابع مالی خارجی خود را از پکن دریافت کرده است. بر اساس توافق بانک مرکزی ایران و گروه سرمایه گذاری شرکت سیتیک<sup>۱</sup>، این گروه یک خط اعتباری ۱۰ میلیارد دلاری برای تامین مالی پروژه های میان مدت و بلندمدت ایران (مانند پروژه های انرژی و حمل و نقل) در اختیار ایران قرار داده است. این گسترده ترین خط اعتباری است که در دهه های اخیر به ایران داده شده است. بانک توسعه چین علاوه بر خط اعتباری، قراردادهای اولیه ای به ارزش ۱۵ میلیارد دلار با ایران برای سایر پروژه های زیرساختی و تولیدی امضا کرد. علاوه بر این، جمهوری خلق چین دو خط اعتباری به ارزش ۴,۲ میلیارد دلار برای ساخت خطوط ریلی سریع السیر تهران- مشهد- اصفهان افتتاح کرده است. (Chaziza,2020:89).

### همکاری انرژی

بر اساس مشارکت راهبردی جامع چین با تهران، سرمایه گذاری در زیرساخت های انرژی

<sup>1</sup> CITIC

یکی از زمینه های همکاری مهم برای ادغام ایران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده تعلق می شود؛ بنابراین، راه ابریشم جدید می تواند چارچوب جدیدی برای سرمایه گذاری های گسترده تر چین در صنعت انرژی ایران فراهم کند. پکن بازار خوبی را برای صادرات انرژی و سرمایه گذاری در زیرساخت های انرژی برای تهران فراهم می کند. ایران چین را قادر می سازد تا منابع انرژی خود را متنوع کند تا بیش از حد به عربستان سعودی یا روسیه متکی نباشد. بر اساس گزارش اداره اطلاعات انرژی<sup>۱</sup>، ایران دارای برخی از بزرگترین ذخایر اثبات شده نفت و گاز طبیعی در جهان است. ذخایر تهران حدود ۱۵۷ میلیارد بشکه نفت خام و ۱۱۹۳ تریلیون مکعب ذخایر گاز طبیعی دارد که به ترتیب چهارمین و دومین ذخایر بزرگ جهان هستند. فراوانی ذخایر انرژی، موقعیت جغرافیایی نسبتاً نزدیک ایران به چین و موقعیت ژئوپلیتیکی آن در غرب آسیا، تهران را به کشوری جذاب برای توسعه روابط برای امنیت انرژی چین تبدیل کرده است. (Hughes, 2018: 12). از این رو، جمهوری اسلامی یکی از کشورهای کلیدی درگیر در چارچوب ابتکار کمربند و جاده است که پتانسیل قابل توجهی برای جذب سرمایه گذاری و فناوری چینی برای توسعه زیرساخت های انرژی خود دارد. تهران یکی از مهم ترین تولیدکنندگان نفت جهان و پکن بزرگترین مصرف کننده انرژی در جهان است و از این رو، یکی از مهم ترین گزینه ها برای جذب منابع مالی جهانی مورد نیاز برای ارتقای توسعه زیرساخت های انرژی ایران است. جمهوری خلق چین مهمترین خریدار نفت تهران است و حدود یک سوم صادرات نفت ایران را دریافت می کند. تقاضای عظیم چین برای منابع انرژی منجر به روابط تجاری و سیاسی طولانی مدت این کشور با ایران شده است. (Hong, 2014: 34).

علاوه بر این، موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی این کشور را قادر می سازد تا زیرساخت های انرژی کشورهای آسیای غربی درگیر در ابتکار کمربند و جاده را به هم متصل کند. تهران تنها کشور غرب آسیا است که توانایی تامین بخشی از نیازهای نفت و گاز پکن را از طریق زمین و دریا دارد. در حال حاضر تمام صادرات نفت ایران به چین از طریق دریا انجام می شود، اما آسیای مرکزی و پاکستان دو مسیر زمینی بالقوه ای هستند که می توانند منابع انرژی ایران را به بازار چین متصل کنند. تهران همچنین بخش هایی از زیرساخت های انرژی خود را به برخی دیگر از کشورهای مهم جاده ابریشم یعنی ترکمنستان، ترکیه و پاکستان متصل کرده است. توسعه روابط تهران و این کشورها در قالب طرح های همکاری سه جانبه و جداگانه با مشارکت و سرمایه گذاری

<sup>۱</sup> EIA

شرکت‌های چینی می‌تواند از دیگر منابع پتانسیل در این زمینه باشد. (Shariatinia and Azizi, 2017:55). از آنجایی که پیش‌بینی می‌شود پکن تا سال ۲۰۳۰ به بزرگترین مصرف‌کننده انرژی جهان تبدیل شود، وقت خود را برای استفاده از منابع انرژی ایران تلف نمی‌کند. انتظار می‌رود تقاضای چین برای واردات نفت از ۶ میلیون بشکه در روز تا سال ۲۰۳۵ به ۱۳ میلیون بشکه افزایش یابد و ایران که رتبه چهارم جهان با ذخایر اثبات شده نفت و رتبه دوم با ذخایر گاز طبیعی را دارد، تامین کننده قابل اعتمادی محسوب می‌شود. (Ghoshal, 2016:32).

در مقابل، تهران در آینده به سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش انرژی خود نیاز خواهد داشت و چین را منبع مهم سرمایه‌گذاری می‌داند. در پنج سال آینده، ایران باید ۱۳۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بخش بالادستی نفت و ۵۲ میلیارد دلار دیگر در صنعت پتروشیمی جذب کند. شرکت ملی نفت ایران در حال حاضر ۵۱۵ پروژه علاوه بر ۸۸ کلان پروژه و ۲۰۰۰ پروژه فرعی را در دستور کار خود دارد. در دوران برجام و در نتیجه لغو اکثر تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، وضعیت همکاری‌های انرژی بین دو کشور به تدریج بهبود یافته بود. در سال پس از نهای شدن توافق هسته‌ای، فعالیت شرکت‌های نفت و گاز چین در ایران افزایش یافت. در فوریه ۲۰۱۷، دو کشور قراردادی ۳ میلیارد دلاری برای ارتقای ظرفیت پالایشگاه نفت آبادان، بزرگترین پالایشگاه ایران امضا کردند. شرکت سینوپک ۱,۲ میلیارد دلار منابع مالی اولیه را برای فاز اول پروژه تامین کرد. این قرارداد خواستار بهبود کیفیت فرآورده‌های فرعی نفتی از طریق ارتقای فرآیند تولید پالایشگاه نفت آبادان بود و انتظار می‌رود در چهار سال آینده تکمیل شود. (Chaziza, 2020:92).

در دسامبر ۲۰۱۸، سینوپک قراردادی ۳ میلیارد دلاری برای توسعه بیشتر میدان نفتی یادآوران در جنوب غرب ایران، جایگزین غول نفتی بریتانیایی هلندی، رویال داچ شل، پیشنهاد داد اما به این نتیجه رسید برای جلوگیری از عواقب فعالیت‌های خود در بازار ایالات متحده عملیات در ایران بسیار پرخطر است. یادآوران یکی از بزرگترین میدانی نفتی توسعه نیافته جهان با ذخایر ۳۱ میلیارد بشکه نفت خام سبک و سنگین است. این قرارداد تولید را در این میدان دو برابر می‌کند و ظرف شش ماه به ۱۸۰ هزار بشکه در روز می‌رسد. سینوپک معتقد است که این پیشنهاد نقض ممنوعیت ایالات متحده برای امضای قراردادهای توسعه جدید با ایران نیست، زیرا پیشنهاد این شرکت برای توسعه بیشتر میدان نفتی یادآوران بخشی از قرارداد موجود برای بهره‌برداری از این میدان است.

(Faucon, 2019: 31). در نوامبر ۲۰۱۶، شرکت ملی نفت چین<sup>۱</sup> فاز اول میدان آزادگان شمالی را با تولید ۷۵۰۰۰ بشکه در روز تکمیل کرد. تخمین زده می شود میدان مرزی با عراق دارای ۵,۷ میلیارد بشکه ذخایر نفت خام باشد. علی کاردر، مدیرعامل سابق شرکت ملی نفت ایران، در اسفندماه ۱۳۹۶ گفت که فاز دوم آزادگان شمالی در قالب مدل جدید قرارداد برای توسعه در نظر گرفته شده است و شرکت ملی نفت چین علاقه مند به این قرارداد است. در دوران پس از برجام، مهم ترین سرمایه گذاری چین در بخش انرژی ایران انجام شد، زمانی که قراردادی ۴ میلیارد و ۸۷۹ میلیون دلاری بین شرکت ملی نفت ایران و کنسرسیومی متشکل از شرکت توتال، شرکت ملی نفت چین و پتروپارس ایران برای توسعه فاز ۱۱ میدان گازی پارس جنوبی، بزرگترین میدان گازی جهان امضا شد. این پروژه ظرفیت تولید ۴۰۰۰۰۰ بشکه در روز خواهد داشت. این قرارداد به ترتیب ۵۰,۱ درصد و ۳۰ درصد سهم را برای توتال و شرکت ملی نفت چین در نظر گرفت و پتروپارس از ۱۹ درصد باقی مانده برخوردار شد. (Chaziza, 2020: 96).

### یکپارچگی مالی

در چارچوب مشارکت راهبردی جامع چین با تهران، شکل گیری و ارتقای یکپارچگی مالی بین دو کشور یکی از زمینه های همکاری ضروری برای ادغام ایران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده تلقی می شود. اقدامات متعددی برای تحقق یکپارچگی مالی بین دو کشور وجود دارد که عبارتند از: تعمیق همکاری های مالی و ایجاد سیستم ارزی پایدار، ایجاد سیستم سرمایه گذاری و تامین مالی و سیستم اطلاعات اعتباری در آسیا، گسترش دامنه و مقیاس سوآپ های ارزی دوجانبه بین دو کشور و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا. علاوه بر این، چین و ایران باید با دیگران برای ایجاد بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیایی و انجام مذاکرات با طرف های مرتبط با مؤسسه مالی سازمان همکاری شانگهای و مؤسسات مالی با رتبه اعتباری خوب تلاش کنند. چین و ایران همچنین باید اوراق قرضه رهنمینی را در چین منتشر کنند و مؤسسات و شرکت های مالی واجد شرایط چینی را تشویق کند که اوراق قرضه را به رهنمینی و ارزهای خارجی خارج از چین منتشر کنند و از وجوه جمع آوری شده در کشورهای حاشیه ابتکار کمربند و جاده استفاده کنند. همکاری های مالی چین و ایران هنوز در مرحله اولیه است. در ژوئن ۲۰۱۵، ایران اسناد پیوستن به بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیایی را با چین امضا کرد که تنها در ژانویه ۲۰۱۷ پس از یک تاخیر طولانی به تصویب

<sup>۱</sup> CNPC

رسید. (Chaziza,2020:99).

بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیایی قرار بود نقشی کلیدی در تامین مالی پروژه های ایران مرتبط با ابتکار کمربند و جاده و تسهیل سرمایه گذاری خارجی در کشور داشته باشد. با این حال، ایران همچنان یک کشور ناظر در سازمان همکاری شانگهای است و در نتیجه قادر به کمک به ایجاد موسسه مالی خود نیست. امتناع پکن از الحاق سریع ایران به سازمان همکاری شانگهای می تواند با نگرانی هایش در مورد اینکه عضویت ایران به سازمان همکاری شانگهای یک شخصیت کاملاً ضد غربی می دهد توضیح داده می شود. گروه سرمایه گذاری سیتیک، یک شرکت سرمایه گذاری دولتی چین، خط اعتباری ۱۰ میلیارد دلاری برای بانک های ایرانی برای تامین مالی پروژه های آب، انرژی و حمل و نقل فراهم کرده است. بانک توسعه چین علاوه بر خط اعتباری، قراردادهای اولیه ای به ارزش ۱۵ میلیارد دلار با ایران برای سایر پروژه های زیرساختی و تولیدی امضا کرد. این خط اعتباری از یورو و یوان برای کمک به دور زدن تحریم های آمریکا که علی رغم برجام ادامه داشته است، استفاده خواهد کرد. از زمان لغو تحریم ها در آن زمان، جمهوری خلق چین دو خط اعتباری به ارزش ۴,۲ میلیارد دلار برای ساخت خطوط راه آهن سریع السیر که تهران را به مشهد و اصفهان متصل می کند، افتتاح کرد. یکی دیگر از زمینه های همکاری مالی بین دو کشور تقویت بین المللی شدن رنمینی است. از سال ۲۰۱۲، ایران ارز چینی را برای صادرات نفت خام خود به پکن پذیرفته است. (رحمانی و همکاران، ۱۴۰۱:۲۴).

### روابط نظامی

تحت شراکت راهبردی جامع چین با ایران، همکاری های دفاعی، از جمله تجارت تسلیحات و فناوری و مانورهای نظامی مشترک، به بخش مهمی از ادغام تهران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده تبدیل شده است. همانطور که وزیر دفاع چین، وی فنگه در سپتامبر ۲۰۱۸ گفت روابط بین نیروهای مسلح چین و ایران در حال توسعه مثبت است. پکن آماده است تا ارتباطات راهبردی با تهران را تقویت کند، حوزه های همکاری را گسترش دهد، به نتایج شمر ثمر جدیدی از همکاری بین دو ارتش دست یابد و از این طریق به توسعه مشارکت راهبردی همه جانبه دو کشور کمک کند. (Ahronheim,2019:93). در نوامبر ۲۰۱۶، چانگ وانکوان، وزیر دفاع چین، سفر سه روزه خود به تهران را به پایان رساند که آخرین سفر از یک سری تبادلات نظامی دوجانبه بلندپایه در دو سال گذشته بود و وزیر دفاع چین این دیدارها را "نقطه عطفی" در مشارکت استراتژیک خواند. هر دو

طرف توافقنامه ای را امضا کردند که در آن متعهد به همکاری نظامی نزدیکتر در چندین زمینه از جمله آموزش نظامی و عملیات ضد تروریسم شدند و متعهد شدند که در آینده نزدیک تمرینات نظامی مشترک برگزار کنند. (Nadimi, 2016: 43).

سرلشکر محمد باقری رئیس ستاد کل نیروهای مسلح ایران در شهریور ماه ۱۳۹۸ برای اولین بار پس از ۴۰ سال برای سفری سه روزه به چین سفر کرد. وی در این سفر با مقامات ارشد نظامی و سیاسی چین گفتگو کرد. هدف اصلی این سفر ارتقای دیپلماسی دفاعی بین دو کشور اعلام شد. تشکیل کمیسیون مشترک نظامی، بازدید از مراکز صنعتی و علمی و سخنرانی در دانشگاه دفاع ملی ارتش آزادیبخش خلق چین نیز در دستور کار فرمانده ایرانی در چین بود. بر اساس مصوبه شورای امنیت سازمان ملل، پکن می‌تواند طیف وسیعی از تجهیزات دریایی از جمله ناوچه، زیردریایی و موشک را در اختیار نیروی دریایی ایران قرار دهد. به عنوان مثال، چین می‌تواند موشک‌های کروز پیشرفته یا تخصص فنی را انتقال دهد که می‌تواند ایران را قادر سازد تولید داخلی موشک‌های کروز ضد کشتی یا حمله زمینی خود را بهبود بخشد. (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۹).

در اکتبر ۲۰۱۵، شرکت دفاع الکترونیکی ایرانی صایران قراردادی را با شرکت‌های چینی برای شروع استفاده از سیستم ناوبری ماهواره‌ای بیدو-۲ برای اهداف نظامی امضا کرد. سیگنال‌های نظامی این سیستم نسبت به سرویس‌های جی‌پی‌اس در دسترس تجاری دقیق‌تر هستند، بنابراین می‌توانند استفاده ایران از ناوبری ماهواره‌ای را در موشک‌ها، پهپادها و سایر سخت‌افزارهای خود به طور قابل توجهی بهبود بخشند. در جنگ زمینی، پکن می‌تواند به تهران اجازه دهد تا طرح‌های مدرن تانک یا نفربرهای زرهی چینی را بررسی، خریداری یا حتی مونتاژ کند. (Nadimi, 2016: 65). روابط نظامی دو کشور شامل رزمایش دریایی مشترک نیز می‌شود. در سپتامبر ۲۰۱۴، زمانی که دو ناو جنگی چینی برای شرکت در رزمایش دریایی مشترک در خلیج فارس در بندرعباس ایران پهلو گرفتند، پکن تمرینات دریایی مشترکی را با تهران انجام داد و یک دریاسالار ایرانی از یک زیردریایی و ناو جنگی چینی بازدید کرد. (Erdbrink and Buckley, 2014: 19).

پکن یکی از تامین کنندگان اصلی تسلیحات پیشرفته ایران است که در فاصله سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۶ به ارزش ۳۱۶ میلیون دلار تسلیحات به تهران صادر شده است. برخی از تجهیزات دریایی که چین فروخته است شامل موشک‌های کروز بالستیک تاکتیکی و ضد کشتی، مین‌های پیشرفته

<sup>1</sup> BeiDou-2



ضد کشتی و قایق های هودونگ است. به گفته امیر دریادار حسین خانزادی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ظرفیت های بسیار خوبی برای همکاری های نظامی بین نیروی دریایی دو کشور وجود دارد و ایران خواهان ارتقای تبادلات با نیروی دریایی چین در زمینه های مختلف از جمله توسعه همکاری های نظامی در دریا، روابط آموزشی و فعالیت های فنی مشترک است. (Ahronheim, 2019: 11).

در آوریل ۲۰۱۷، پس از چندین دور مذاکره، شرکت ملی هسته ای چین<sup>۱</sup> و ایران اولین قرارداد تجاری برای بازسازی راکتور آب سنگین اراک ایران را امضا کردند. هسته راکتور به عنوان بخشی از یک توافق بین المللی که برنامه هسته ای ایران را محدود می کند در ازای لغو تحریم های اقتصادی حذف شد. این قرارداد عمدتاً به مفهوم طراحی راکتور اراک و برخی خدمات مشاوره اولیه مرتبط است. بر اساس این قرارداد، شرکت چینی قرار بود کانسپت طراحی نوسازی راکتور اراک را تا هشت ماه آینده تکمیل کند. (Jeong-ho, 2019: 8).

### پیوند مردم با مردم

مشارکت راهبردی همه جانبه چین با ایران که مردم دو کشور را قادر می سازد در امتداد جاده ابریشم بهم پیوند بخورند، برای ادغام تهران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده حیاتی است. ترویج مبادلات گسترده فرهنگی و دانشگاهی، حمایت عمومی را برای تعمیق همکاری های دوجانبه و چندجانبه و نیز اعطای بورس تحصیلی، برگزاری رویدادهای فرهنگی سالانه، افزایش همکاری ها در علم و فناوری و ایجاد آزمایشگاه ها یا مراکز تحقیقاتی مشترک و مراکز بین المللی انتقال فناوری جلب می کند. اگرچه دو کشور دارای ویژگی های مشترک فرهنگی و تاریخی زیادی هستند، اما تعداد تعاملات مردمی بین آنها کم است. یکی از نمونه ها موسسه کنفوسیوس به عنوان نماد تعاملات فرهنگی چین با کشورهای دیگر است. در ۵۴ کشور درگیر در طرح کمربند و جاده، ۱۵۳ مؤسسه کنفوسیوس و ۱۴۹ کلاس درس کنفوسیوس ابتدایی و دبیرستان وجود دارد، اما اگرچه یکی از این شعبه ها در دانشگاه تهران تأسیس شده است هنوز هیچ گونه فعالیت فرهنگی و آموزشی ارائه نمی دهد. (Zhilong, 2018: 8). علاوه بر این، هیچ آمار موثقی از تعداد بورسیه های اعطا شده توسط دولت چین به دانشجویان ایرانی یا تعداد دقیق دانشجویان چینی در ایران وجود ندارد. علاوه بر این، دو کشور هنوز هیچ برنامه ای برای برگزاری جشن های منظم برای سال های فرهنگی یکدیگر

<sup>1</sup> CNNC

ندارند. در زمینه علم و فناوری، در سفر رئیس جمهور شی جین پینگ به تهران در اوایل سال ۲۰۱۶، دو طرف به تفاهم نامه ای برای ایجاد پارک های فناوری دست یافتند، اما این طرح هنوز محقق نشده است. (Shariatinia and Azizi, 2017:48). دو طرف همچنین چندین توافقنامه در بسیاری از زمینه ها مانند تبادل فرهنگی و گردشگری امضا کردند. در بخش گردشگری، روابط دو کشور هنوز در مراحل اولیه است. ایران با چهار فصل آب و هوایی، تمدن چهار هزار ساله و آثار تاریخی و فرهنگی متعدد می تواند مقصدی بی نظیر برای گردشگران چینی باشد. تنها هفت پرواز در هفته بین ایران و چین انجام می شود. در سال ۲۰۱۷، از ۱۳۰ میلیون گردشگر چینی که به سراسر جهان سفر کردند، تنها ۹۵ هزار نفر ایران را به عنوان مقصد خود انتخاب کردند. (Abdollahpour, 2018:15).

تهران قصد دارد با بهبود زیرساخت ها و خدمات گردشگری، تعداد گردشگران چینی را به حداقل ۲,۵ میلیون نفر افزایش دهد. جاده ابریشم جدید همچنین می تواند مسیر گردشگری بین کشورهای ایران و چین باشد. بر اساس اطلاعاتی که از خطوط هوایی و سفارت چین به دست آمده است، پیش از سال ۲۰۱۵ تعداد گردشگران چینی به ایران هر سال کمتر از ۵۰ هزار نفر بوده است. این در حالی است که با لغو تحریم های ایران در سال ۲۰۱۶، تعداد گردشگران چینی به ایران دو برابر شد که ۶۰ تا ۷۰ درصد آن را گردشگران تجاری تشکیل می دادند. (Yuwei and Xiangyu, 2019:12). بنابراین، در این حوزه نیز پتانسیل قابل توجهی برای همکاری و تعامل بین دو کشور وجود دارد، اما در واقعیت هنوز راه زیادی در پیش است. اگرچه ایران از سال ۲۰۱۱ توانسته به مقصدی امن برای چینی ها تبدیل شود، اما باعث نشده که در بین ۲۰ مقصد برتر چین قرار گیرد.

### نتیجه گیری

روابط ایران و جمهوری خلق چین گسترده است و به جاده ابریشم باستانی باز می گردد. آنها در حوزه های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی به طور جدایی ناپذیری در هم تنیده شدند. علاقه چین به ایران فراتر از منابع انرژی این کشور است. این کشور علاقه شدیدی به موقعیت ژئواستراتژیک ایران به دلیل هم مرزی آن با دریای خزر و خلیج فارس دارد. موقعیت ایران چین را قادر می سازد تا مسیر تجاری جدید جاده ابریشم را ایجاد کند. از این رو، انتظار می رود جمهوری اسلامی یکی از دینفعان

اصلی ابتکار کمربند و جاده چین باشد. وابستگی پکن به انرژی و طرح کمربند و جاده، تهران را به شریکی جذاب تبدیل کرده است. پکن همچنان در ایجاد زیرساخت‌های ایران از جمله تاسیسات برق، سدها، کارخانه‌های سیمان، کارخانه‌های فولاد، کشتی‌سازی، بزرگراه‌ها و فرودگاه‌ها مشارکت دارد. همکاری‌های دفاعی، از جمله تجارت تسلیحات و فناوری و رزمایش‌های نظامی مشترک، به بخش مهمی از روابط ایران با چین در خلیج فارس تبدیل شده است. اگرچه چین و ایران یک شراکت راهبردی جامع رسمی ایجاد کرده‌اند، اما منافع اقتصادی، سیاسی و استراتژیک جمهوری خلق چین بسیار پیچیده و متناقض است که امکان همسویی نزدیک با ایران را فراهم نمی‌کند. در دوران پس از برجام، به نظر می‌رسد که پکن در سال‌های آینده به عنوان شریک اصلی اقتصادی ایران باقی بماند. با این حال، برآورد بیش از حد مشارکت چین و ایران با خطر ناامیدی همراه است. سیاست ضدایرانی ایالات متحده و تحریم‌های آن و رقابت ژئوپلیتیکی بین ایران و عربستان سعودی می‌تواند از ظهور یک مشارکت مستحکم‌تر جلوگیری کند. به این دلایل، پتانسیل ایران برای ادغام کامل در چارچوب ابتکار کمربند و جاده زیاد نیست. با این وجود، مسیر تجاری جدید جاده ابریشم عامل کلیدی شکل‌دهی به روابط تهران و پکن در سال‌های آینده خواهد بود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## منابع

ابراهیمی، شهرز؛ جالینوس، احمد و قنواتی، طیبه (۱۳۹۳). رویکرد دفاعی - تهاجمی جمهوری خلق چین در چارچوب فضای سایبر، مطالعات قدرت نرم، دوره ۴، شماره ۱۰، ۹-۲۴.

رحمانی؛ سید علی اصغر، ابوالحسن شیرازی، حبیب اله، سنائی، اردشیر (۱۴۰۱). مقایسه راهبردهای ایالات متحده آمریکا در دوران ترامپ با زمان اوباما، جهت تغییر رفتار و تغییر رژیم جمهوری اسلامی ایران، مطالعات قدرت نرم، دوره ۱۲، شماره ۱، ۲۷۰-۲۴۹.

علایی پور، فرشته و کاشیان، عبدالمحمد (۱۴۰۱). تأثیر مؤلفه‌های اقتصادی قدرت نرم جمهوری اسلامی ایران بر توسعه روابط تجاری با چین، مطالعات قدرت نرم، دوره ۱۲، شماره ۱، ۵۷-

۸۲

- Abdollahpour, Behzad (2018). "Iran a unique destination for Chinese tourists," China Daily, November 22, 2018, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201811/22/WS5bf62932a310eff30328a698.html>.
- Ahmad, S., Sohail, S., & Rizwan, M. (2018). China Pakistan Economic Corridor and the Complex Interdependence. *Global Regional Review*, 3(1), 64-75.
- Ahronheim, Anna. (2019). "Iran to Increase Naval Ties with China," The Jerusalem Post, April 23, 2019, <https://www.jpost.com/Israel-News/Iran-to-increase-naval-ties-with-China587680>.
- Chaziza, M. (2020). *China's Middle East diplomacy: the belt and road strategic partnership*. Liverpool University Press.
- Crabtree, J., & Ming, C. (2017). Why soft power could be the real value of China's massive Belt and Road project. CNBC. <https://www.cnn.com/2017/05/22/one-belt-one-road-why-the-real-value-of-chinas-project-could-like-in-soft-power.html>
- Dollar, D. (۲۰۱۵). "China's Rise as a Regional and Global Power: The AIIB and the 'One Belt, One Road'," *Horizons*, Summers 2015, No. 4, pp.162-172, <https://www.brookings.edu/research/chinas-rise-as-a-regional-and-global-power-the-aiib-and-the-one-belt-one-road/>.
- Eisenman, J., & Stewart, D. T. (2017). China's new silk road is getting muddy. *Foreign Policy*. <https://foreignpolicy.com/2017/01/09/chinas-new-silk-road-is-getting-muddy/>
- Erdbrink, T., & Buckley, C. (2014). China and Iran to conduct joint naval exercises in the Persian Gulf. *New York Times*, 21.
- Faucon, Benoit. (2019). "China Offers Iran \$3 Billion Oil-Field Deal as Europe Halts Iranian Crude Purchases," *The Wall Street Journal*, January 17, 2019,

- <https://www.wsj.com/articles/china-offers-iran-3-billion-oil-field-deal-as-europehalts-iranian-crude-purchases-11547743480>.
- Ghoshal, Debalina (2016). "China Pivots to the Middle East and Iran," Yale Global, July 7, 2016, <https://yaleglobal.yale.edu/content/china-pivots-middle-east-and-iran>.
- Hong, Z. (2014). China's Dilemma on Iran: between energy security and a responsible rising power. *Journal of Contemporary China*, 23(87), 408-424.
- Huang, Zhiling (2018). "10 new Confucius Institutes lift global total to 548, boosting ties," *China Daily*, December 5, 2018, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/05/WS5c07239da310eff30328f182.html>.
- Hughes, Lindsay (2018). "China in the Middle East: The Iran Factor," *Future Directions International*, October 25, 2018, <http://www.futuredirections.org.au/publication/chinain-the-middle-east-the-iran-factor/>.
- Israfil Abdullayev, (2017) "Reviving an Ancient Route? The Role of the Baku–Tbilisi–Kars Railway," *Modern Diplomacy*, December 1, 2017, <http://www.ris.org.in/aagc/sites/default/files/Modren%20Diplomacy-01-12-2017Reviving%20an%20Ancient%20Route%20The%20Role%20of%20the%20Baku%20%E2%80%93%20Tbilisi%20%E2%80%93%20Kars%20Railway.pdf>.
- Jamali, Ahmad. (2017). "8 Trillion Dollars of Foreign Investment were Attracted in 2017," *Tasnim News Agency*, 14 December 2017, <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1396/09/23/1601258>.
- Jeong-ho, Lee (2019). "China scales back Iran nuclear cooperation 'due to fears of US sanc-tions'," *South China Morning Post*, January 31, 2019, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2184512/china-scales-back-iran-nuclear-cooperation-due-fears-us>.
- JoshiI, Manoj (2019). "China and Iran: JCPOA and beyond," *ORF*, February 18, 2019, <https://www.orfonline.org/expert-speak/china-and-iran-jcpoa-and-beyond-48244/>
- Keohane, Robert O., & Nye, J. S. (1977). *Power and interdependence: World politics in transition*. Boston: Brown & Co.
- Khalid, M. K. (2016). *The Politics of Interdependence: A Case of China-Pakistan Economic Corridor*. *South Asian Studies*, 668-669.
- Nadimi, Farzin (2016). "Iran and China Are Strengthening Their Military Ties," *The Washington Institute*, November 22, 2016, <https://www.washingtoninstitute.org/policyanalysis/view/iran-and-china-are-strengthening-their-military-ties>.
- Nye, J. S., Jr. (2006). *Think again: Soft power*. *Foreign Policy*. <https://foreignpolicy.com/2006/02/23/think-again-soft-power/>

- Rana, W. (2015). Theory of Complex Interdependence: A Comparative Analysis of Realist and Neo liberals Thought. *International Journal of Business and Social Science*, 2-3.
- Reinsch, W. (2019). Iran ready to join china's belt and road initiative. FEBRUARY 26, 2019, from thetrumpet.com website: <https://www.thetrumpet.com/18674-iran-ready-to-join-chinas-belt-and-road-initiative>
- Shariatinia, M., & Azizi, H. (2017). Iran–China cooperation in the silk road economic belt: from strategic understanding to operational understanding. *China & World Economy*, 25(5), 46-61.
- Sharma, B. P., & Khatri, R. S. (2019). The politics of Soft power: Belt and Road Initiative (BRI) as charm influence in South Asia. *China and the World*, 2(01), 1950002.
- Siddique, A., & Shafqat, S. (2021). How Belt and Road Initiative (BRI) and the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) are Reshaping China's Soft Power?. *Journal of South Asian and Middle Eastern Studies*, 44(3), 61-94.
- Tanchum, Micha'el, (2018) "Facing sanctions, Iran pioneers framework for cooperation with Russia, China and India: Analysis," *Hurriyet Daily News*, November 9, 2018, <http://www.hurriyetdailynews.com/facing-sanctions-iran-pioneers-framework-forcooperation-with-russia-china-and-india-138703>.
- Vatanka, Alex. (2017). "China Courts Iran: Why One Belt, One Road Will Run Through Tehran". *Foreign Affairs*, November 1, 2017, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2017-11-01/china-courts-iran>.
- Ye, M. (2015). China and competing cooperation in Asia-Pacific: TPP, RCEP, and the new Silk Road. *Asian Security*, 11(3), 206-224.
- Yuwei Hu and Xiangyu Qu (2018). "Chinese enterprises trying to survive in Iran despite policy shifts, US bluffs," *Global Time*, January 10, 2019, <http://www.globaltimes.cn/content/1135325.shtml>.
- ZiroMwatela, R., & Changfeng, Z. (2016). Africa in China's 'One Belt, One Road' Initiative: A Critical Analysis. *IOSR Journal of Humanities and Social Science*, 21(12), 10-21.