

تأثیر راهبرد اتصال جغرافیایی* چین بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران: با تأکید بر راه ابریشم جدید

امین صفدری

دانشجوی دکتری رشته روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

□ کیهان برزگر

دانشیار و رئیس گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

عبدالعلی قوام

استاد تمام گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

بهزاد شاهنده

استاد تمام گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۳/۰۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۲/۱۶

چکیده

حمل‌ونقل جهانی، انرژی و زیرساخت‌های ارتباطاتی که زنجیره عرضه را در شهرهای بزرگ با ایجاد کریدورهای تبادلات اقتصادی، تسهیل می‌کنند یک شبکه جهانی با پویایی‌های پیچیده قدرت ایجاد می‌کنند؛ لذا با توجه به میزان تأثیر ایجاد کریدورهای بین‌المللی بر آینده کشورهای نظیر ایران قصد داریم با هدف شناسایی اثرات سیاست خارجی برون‌گرایانه جمهوری خلق چین در قالب پروژه راه ابریشم جدید بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و در قالب نظریه نو منطقه‌گرایی با کمک روش تحقیق توصیفی (مطالعه موردی) و از طریق روش گردآوری کتابخانه‌ای داده‌ها نسبت به گردآوری و تجزیه و تحلیل داده‌ها اقدام نماییم از سویی بهره‌گیری از مفاهیم بدیع بین‌رشته‌ای نظیر اتصال جغرافیایی در تبیین نحوه رفتار قدرت‌های بزرگ جهانی و زیرسیستم منطقه‌ای جزو نوآوری این پژوهش به حساب می‌آید که تاکنون در پژوهش‌های داخلی از آن بهره گرفته نشده است. در این مسیر محققین سعی کردند با استفاده از مفهوم یاد شده، نقش راه ابریشم را در برجسته‌سازی جایگاه منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران در قالب دو راهبرد اصلی یعنی "قدرت منطقه‌ای" و "منطقه قدرتمند" تبیین نمایند. نتیجه آن که "راهبرد نگاه به درون" که متأثر از سیاست خارجی برون‌گرایانه چین و همچنین حاصل تکامل و سازگاری بین دو رویکرد قبلی سیاست خارجی ایران است، خواهان تقویت اقتصاد استراتژیک کشور از طریق تنوع‌سازی فعالیت‌های اقتصادی و اتصال منطقه‌ای از یک سو و بهره‌برداری از ثقل جغرافیایی ایران برای دفع تهدیدات فوری امنیتی است تا نقش استراتژیک آن برای قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای افزایش یابد.

واژگان کلیدی: پترو - یوآن، اتصال جغرافیایی، سیاست خارجی، راه ابریشم جدید

* Connectography

مقدمه

درحالی‌که منطقه گرایان بر لزوم همگرایی درون منطقه‌ای، تنش‌زدایی، تثبیت محیط امنیتی و فضای پیرامونی ایران در منطقه غرب آسیا و تقویت روابط با کشورهای همسایه تأکید دارند، فرامنطقه گرایان یا بین‌المللی گرایان معتقد به لزوم تعامل با محیط فرامنطقه‌ای به دلیل بروز تنش در فضای «ناهمگن» منطقه‌ای هستند. (Aboul-Dahab, 2021) لیکن واقعیت آن است که اگر در منطقه بی ثباتی باشد، تعاملات بین‌المللی هم بی ثبات خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران راه حل فائق آمدن بر پارادوکس منطقه گرایان و فرامنطقه گرایان را در گرایش به نومنطقه گرایان و میان منطقه گرایان می‌داند. این مهم نیازمند توسعه دایره محیط امنیتی ایران است؛ به گونه‌ای که سیستم امنیتی ایران محدود به منطقه خلیج فارس نشود. (Ahmad, 2021) بلکه منطقه‌ای اعم از خلیج فارس و اقیانوس هند را در بر بگیرد و بین این دو زیرسیستم پیوند برقرار سازد.

واقعیت‌های حوزه ژئوپلیتیک ایران بیانگر آن است که پنج حلقه ژئوپلیتیکی در حوزه امنیت ملی ایران قرار دارد. این پنج حوزه عبارت‌اند از کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای غرب ایران (عراق، ترکیه، سوریه و اردن)، کشورهای ناحیه قفقاز، آسیای مرکزی، و حوزه شرق (افغانستان، پاکستان و هند). هر یک از این حوزه‌ها در مسائل سیاسی، امنیتی و نظامی نشانه‌هایی از واگرایی و همگرایی را در دل خود جای داده است. به همین دلیل ضرورت‌های استراتژیک امنیتی ایجاد می‌کند که زمینه‌های قدرت‌سازی از طریق ائتلاف و همبستگی با واحدهای هر حوزه شکل بگیرد، به طوری که هر نوع تهدیدی علیه ایران، تهدیدی علیه این پنج حوزه نیز محسوب شود (E. Hussain, 2020) این ائتلاف‌ها و همبستگی‌ها صرفاً از طریق ائتلاف‌های نظامی و امنیتی به دست نمی‌آید. در این زمینه همکاری‌های اکو و عضویت ناظر در سارک می‌تواند ظرفیت نومنطقه‌گرایی ایران را افزایش دهد. افزون بر این، عضویت جمهوری اسلامی ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای و گسترش همکاری با آسه‌آن، مانند امضای پیمان مودت و همکاری جنوب شرق آسیا موسوم به (تاک) در سال ۲۰۱۸ عضویت (مارس ۱۹۹۹) در اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه اقیانوس هند موسوم به ابتکار حاشیه اقیانوس هند، و عضویت (۲۰۰۹) در برنامه کریدور ترانسیاسیاتی که عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد در زمره ابتکارات چندجانبه منطقه‌ای کشور به شمار می‌رود. (Rajmil et al., 2021)

ابتکارات مزبور در کنار عضویت ایران در پروژه راه ابریشم جدید، موجبات ارتقای قدرت مانور ایران را با تأثیرگذاری بر فرایند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری در این سازمان‌ها و نیز گره‌زدن محیط امنیت منطقه‌ای به امنیت مناطق نزدیک و هموار فراهم آورده است. در واقع، ایران در صدد آن است که با برقراری پیوند بین شمال با جنوب و شرق با غرب از موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی خود بهره‌برداری کند تا از رهگذر نمایش قدرت و برقراری پیوند نهادی، هم کشورهای

منطقه دریابند که مقیاس قدرت جمهوری اسلامی ایران به محیط منطقه ای محدود نمی شود و هم بازیگران فرامنطقه‌ای به نقش اجتناب‌ناپذیر و ثبات‌بخش ایران در عرصه منطقه‌ای اذعان و اتکا نمایند. (Shariatinia & Kermani, n.d.)

سیاست نو منطقه‌گرایانه جمهوری اسلامی ایران بر این اصل استوار است که در عین توجه به تعامل با قدرت‌های جهانی و متنوع‌سازی مناسبات فرامنطقه‌ای، نباید حیطه منطقه‌ای را فراموش کرد. از این رو، ایران علاوه بر گسترش و تقویت روابط خود با همسایگان، به دنبال توسعه روابط با سایر کشورها از هند و چین گرفته تا حوزه اروپا و اوراسیا برآمده است. سیاست تنوع‌بخشی و ارتباط‌گیری با بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شرایطی جدید و فرصتی مطلوب را در اختیار کشورمان قرار می‌دهد.

از سویی با توجه به میزان اهمیت جاده ابریشم در مناسبات کشورهای آسیایی، آفریقایی و اروپایی، آقای "شی جین پینگ" رئیس‌جمهور چین در سفر سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳ به آسیای مرکزی (در قزاقستان) و جنوب شرقی آسیا (در اندونزی) ابتکار مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یک (Figure No. 2) را مطرح نمود که به کمربند و راه معروف شد. وی این ابتکار را محور اصلی سیاست خارجی و داخلی خود معرفی کرد. سند چشم‌انداز و اقدامات مربوط به ابتکار کمربند و راه که توسط دولت چین منتشر شده تأکید دارد که جهت‌گیری کلی آن مبتنی بر پذیرش جهان چندقطبی، جهانی شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، کاربست گسترده‌ی فناوری اطلاعات برای ایجاد رژیم تجارت آزاد جهانی و اقتصاد جهانی در پرتو همکاری آزاد منطقه‌ای است. (M. Hussain, 2021) اهداف طرح نیز ارتقا منظم و آزادی جریان عوامل اقتصادی، تخصیص بهینه منابع، هماهنگی سیاست‌های اقتصادی کشورهای طرح و همکاری گسترده و عمیق منطقه‌ای براساس استانداردهای بالا، ایجاد یک ساختار همکاری اقتصادی منطقه‌ای باز، فراگیر و متوازن که همه از آن منتفع شوند و هم‌پیوندی قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا اعلام شد. از سویی موقعیت ژئواستراتژیک ایران سبب گردیده تا به عنوان یکی از نامزدهای اصلی عنوان هاب انرژی و حمل و نقل در مسیر جاده ابریشم جدید مطرح گردد. این عامل سبب شده تا ایران استراتژی بزرگ اتصال منطقه‌ای را در قالب سه استراتژی تر منطقه قدرتمند بجای قدرت منطقه‌ای، تکیه به توانمندی‌های داخلی و اتصال سرزمینی، اقتصادی، تجاری و هویتی با کشورهای همسایه اتخاذ نماید. بنابراین با این توضیحات قصد داریم در پژوهش حاضر با استفاده از مفاهیم یاد شده و در چارچوب نظریه نومنطقه‌گرایی، تاثیر استراتژی برون‌گرایانه جمهوری خلق چین را بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران بررسی نماییم. بهره‌گیری از مفاهیم بدیع بین‌رشته‌ای نظیر اتصال جغرافیایی در تبیین نحوه رفتار قدرت‌های بزرگ جهانی و زیرسیستم منطقه‌ای جزو نوآوری این پژوهش به حساب می‌آید که محققین سعی کردند با استفاده از مفهوم یاد شده، نقش راه ابریشم را در برجسته‌سازی جایگاه منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران در قالب دو راهبرد اصلی یعنی "قدرت منطقه‌ای" و "منطقه قدرتمند" تبیین نمایند (Wu, 2022)

مبانی نظری:

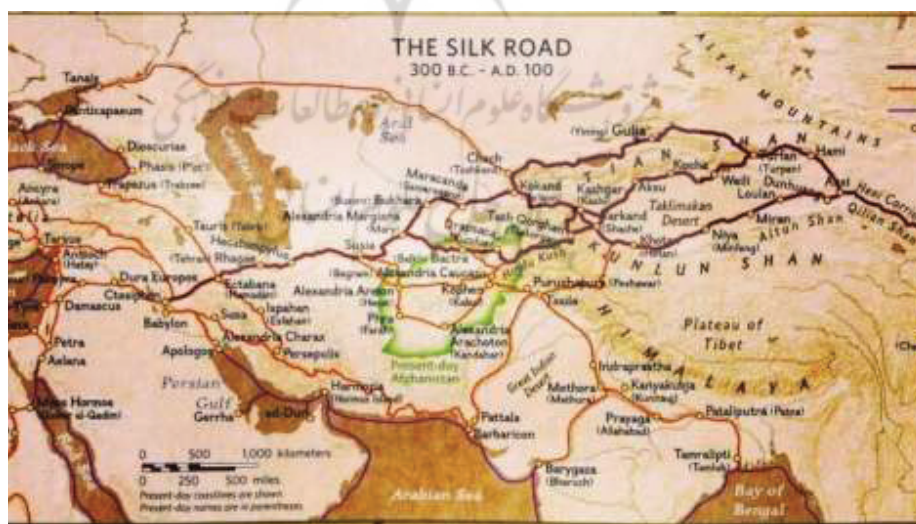
نو منطقه‌گرایی:

در آخرین دهه قرن بیستم، مهم‌ترین تحول سیاسی بین‌المللی، فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پایان جهان دوقطبی بود. این پدیده به طور چشمگیری بر بسیاری از موضوعات روابط بین‌الملل تأثیر گذاشت که یکی از آن‌ها منطقه‌گرایی است. با توجه به تغییر و تحول ایجاد شده، روند جدیدی از منطقه‌گرایی به وجود آمده است که به آن نو منطقه‌گرایی می‌گویند که بسیاری از مشخصات آن، با منطقه‌گرایی کلاسیک متفاوت است: منطقه‌گرایی کلاسیک، در چارچوب نظام دوقطبی متولد شد، اما نو منطقه‌گرایی در یک نظام چندقطبی مطرح شده است. افول قدرت آمریکا و نابودی نظام کمونیستی، فضایی را به وجود آورده است که در آن نو منطقه‌گرایی می‌تواند به طور جدی رشد کند. این موضوع در نظام دوقطبی میسر نبود، زیرا آن نظام تمایل به ایجاد شبه مناطق یا اقمار متعلق به خود داشت. الگوی کهنه منطقه‌گرایی سلطه گونه را به ویژه در اروپای قبل از سال ۱۹۸۹ شاهد هستیم. منطقه‌گرایی کلاسیک ریسک از بالا، هرم وار و غالباً از طریق مداخله ابرقدرت‌ها بود، اما نو منطقه‌گرایی یک حرکت درون‌زا است که در آن، کشورها به دنبال همکاری برای مقابله با چالش‌های دنیای امروزند؛ بنابراین منطقه‌گرایی راهی برای مقابله با تحولات جهانی است، چراکه اغلب کشورها فاقد توانایی و ابزارهای لازم در مقابله با چنین چالش‌هایی در سطح ملی هستند. منطقه‌گرایی کلاسیک، از لحاظ اقتصادی درون‌گرا یا حمایت‌گر بود، نو منطقه‌گرایی غالباً باز است و بنابراین بیشتر توانایی انطباق با جهانی به هم پیوسته را داراست. منطقه‌گرایی کلاسیک، در مورد اهداف خود، ویژه عمل می‌کرد؛ مثلاً در زمینه اقتصادی یا نظامی، اما نو منطقه‌گرایی بیشتر روندی جامع و چندبعدی است. این روند تنها شامل یک مسئله نیست؛ بلکه موضوعاتی مانند امنیت، توسعه اقتصادی، حقوق بشر و مسائل زیست‌محیطی را هم در برمی‌گیرد. منطقه‌گرایی کلاسیک، بیشتر بر روند بین‌ملت به کشورها تأکید می‌کرد؛ اما نو منطقه‌گرایی جزئی از تحول ساختاری در سطح بین‌الملل است که در آن‌ها بازیگران غیردولتی نیز در سطوح مختلف فعال هستند (E. Hussain, 2019).

بنابراین، می‌توان گفت که نو منطقه‌گرایی شامل وجوه مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی است و فقط در تجارت آزاد خلاصه نمی‌شود؛ اما در عین حال، جاه‌طلبی سیاسی مبنی بر ایجاد توازن و هویت منطقه‌ای، رجحان اولیه دارد. نو منطقه‌گرایی به روند جهانی شدن مرتبط است و بنابراین نمی‌توان صرفاً از روزنه منطقه مشخصی به آن نگریست. مفهوم منطقه‌گرایی در چارچوب موضوعات مربوط به نظم جهانی دیده می‌شود؛ چراکه تلاش برای توسعه منطقه‌گرایی در هر جای دنیا تأثیراتی بر مناطق دیگر دارد (Hall & Krolkowski, 2022a) در این راستا مفهوم کانکتوگرافی یا اتصال جغرافیایی با تأکید بر تقویت اتصالات شهری با سیستم‌های حمل و نقل زمینی و دریایی، تمرکززدایی از سیستم امپراتوری به سیستم دولت ملی و به سیستم ایالتی و نهایتاً سیستم شهری و تغییر ماهیت رقابت‌های ژئوپلیتیک بین دولت‌ها از شکل

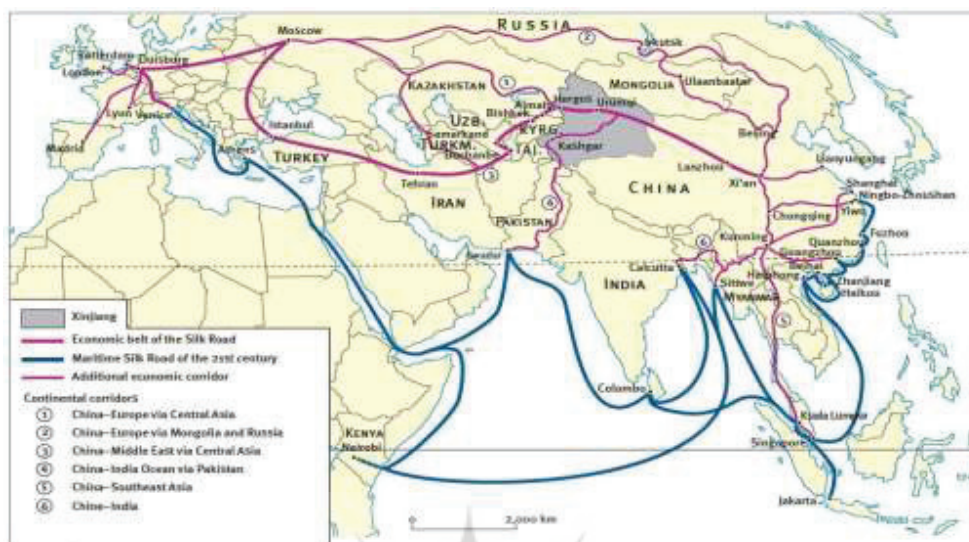
جنگ‌ها و برای سرزمین به رقابت بر تسلط بر اتصالات و راه‌ها قادر است تاثیر استراتژی های راهبردی چین بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران را به نحو مطلوبی تشریح نماید.

جمهوری خلق چین در جایگاه یک قدرت جهانی و در قالب پروژه راه ابریشم جدید و از طریق سه استراتژی دیپلماسی اقتصادی، پیرامونی و پترو - یوان، باتکیه بر عناصر به هم پیوستگی و جغرافیای کارکردی از طریق اتصال و شبکه‌سازی راه‌ها در داخل سرزمین وسیع خود و دیگر کشورها بین سه منبع قدرت یعنی: زمین، کار و سرمایه تعادل برقرار کرده و با گسترش شبکه‌های ریلی و دریایی در منطقه اوراسیا و آفریقا رشد اقتصادی و قدرت سیاسی خود را از طریق استفاده و بهینه‌سازی ظرفیت‌های شبکه‌های اتصالی محلی در درون کشورهای مقصدافزوده و پیامدهای عمده‌ای در توسعه اقتصادی و تغییر ساخت و توزیع قدرت در مناطق نیمه‌پیرامونی و پیرامونی جهان داشته است. در حقیقت این کشور نوعی از کانکتوگرافی پیچیده را در قالب راهبردهای ذکر شده آغاز نموده است که نمود آن را می‌توان در ابرپروژه یک کمربند-یک راه به وضوح مشاهده نمود. از سویی ایران به منظور دفع تهدیدات متقارن (آمریکا، اسرائیل و عربستان) و نامتقارن (داعش و شبکه‌های تروریستی وابسته به القاعده) در جهت رسیدن به امنیت نسبی و رشد اقتصادی، استراتژی دفع تهدیدات نرم و سخت از منطقه را به موازات گسترش همکاری‌های منطقه‌ای در پیش گرفته است. موقعیت ژئواستراتژیک ایران سبب گردیده تا به‌عنوان یکی از نامزدهای اصلی عنوان هاب انرژی و حمل‌ونقل در مسیر جاده ابریشم جدید مطرح گردد. این عامل سبب شده تا ایران استراتژی بزرگ اتصال منطقه‌ای را در قالب سه استراتژی تر منطقه قدرتمند به‌جای قدرت منطقه‌ای، تکیه به توانمندی‌های داخل و اتصال سرزمینی، اقتصادی، تجاری و هویتی با کشورهای همسایه اتخاذ نماید.



شکل شماره ۱: نقشه جاده ابریشم باستانی

Figure No. 1: Ancient Silk Road Map
Source: <https://etemadonline.com>



شکل شماره ۲: نقشه جاده ابریشم جدید

Figure No. 2: New Silk Road Map
Source: <https://www.cairn-int.info/>

پیشینه تحقیق:

پیرامون سازه، ابعاد، شاخص‌های اثرگذار و البته پیامدهای پروژه راه ابریشم جدید سامرز در سال ۲۰۱۶ بیان می‌کند که پروژه راه ابریشم جدید ریشه در هویت ملی چین داشته و بیشتر از آنچه که نشان از سیاست خارجی چین باشد منعکس‌کننده ارتقای سطح عنصر ملیت در این کشور است. نویسنده معتقد است پارادایم‌های پس‌زمینه اجرای این پروژه بازتولیدکننده ایده‌های سرمایه‌داری در قالب مجموعه‌ای از شبکه‌های ارتباطی بوده و این پروژه بیشتر شبیه به یک اصلاح فضایی است تا یک مانور ژئوپلیتیکی. (Summers, 2016)

همچنین هوانگ لیو و گوانی تیم در سال ۲۰۱۹ پیرامون تأثیر پروژه راه ابریشم و قدرت مالی چین بر دولت‌های کوچک‌تر نظیر مالزی، با گونه‌شناسی ارتباطات بین بازیگران کلیدی در زمان برتری چین، استدلال می‌کنند که کشور مالزی به سه شرط با اجرای این پروژه در مسیر رشد و پیشرفت قرار خواهد گرفت: ۱. تحقق سیاست دیرین مالایایی ۲.

ایجاد دیدگاه مشترک بین دولت فدرال و ایالات ۳. توسعه منافع ژئوپلیتیک با چین (H. Liu & Lim, 2019)

در این راستا یی پینگ هوانگ در سال ۲۰۱۶ بیان می‌کند که پروژه راه ابریشم جدید با دربرگیری ۶۴ درصد جمعیت و ۳۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهان بزرگ‌ترین جاه‌طلبی اقتصادی و سیاسی چین به حساب می‌آید که سبب ترغیب توسعه اقتصادی در مناطق وسیعی از اروپا، آسیا و آفریقا خواهد بود. نویسنده استدلال می‌کند که این پروژه علی‌رغم وجود چالش‌هایی نظیر فقدان مکانیسم هماهنگی مرکزی، برخورد احتمالی رژیم‌ها و باورهای سیاسی مختلف و قابلیت مالی فرامرزی پروژه، با ترکیب اقتصادی کشورهای حاضر در مسیر توان ایجاد یک ستون اقتصادی قدرتمند و پرتحرک را در سه قاره بزرگ خواهد داشت. (Huang, 2016)

کالین فیلینت و کویپینگ ژو نیز در سال ۲۰۱۸ استدلال کردند که اقتصاد سیاسی حاکم بر پروژه راه ابریشم جدید در کنار منطق سرزمینی و اقتصادی قدرت به عنوان یک منطق واحد و جدایی ناپذیر سبب شده تا فرآیندها و اهداف این پروژه نیز جدایی ناپذیر باشند. نویسندگان در نهایت نتیجه می‌گیرند که این پروژه، یک پروژه صرفاً اقتصادی یا سیاسی نیست، بلکه پروژه‌ای هیبریدی است که سبب دگرذیسی سیاسی شده و به طور همزمان سبب ایجاد فرصت همکاری و تهدید برای درگیری جهانی خواهد بود. (Flint & Zhu, 2019)

درعین حال مطالعات و پژوهش‌های مروری به صورت انتقادی، روایی و سیستماتیک معتبری نیز در این حوزه صورت گرفته است که به عنوان نمونه در پژوهشی، چن و همکاران با مرور سیستماتیک ادبیات پژوهش بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۱، به این نتیجه رسیده‌اند که پروژه راه ابریشم جدید دارای عواملی است که مستقیماً بر حمل و نقل بین‌المللی و تدارکات اثرگذار بوده و سبب ایجاد تغییرات سیاسی و محیطی شده است. آنها استدلال می‌کنند که علاوه بر اینکه درصد پژوهش‌های انجام شده در این حوزه در حال رشد بوده، تعداد نویسندگان غیر چینی با دیدگاه‌های منفی به این پروژه نیز در حال رشد است (Chen et al., 2022)

در پژوهشی دیگر هال و کرولیکوفسکی در سال ۲۰۲۲ با مرور ادبی سه اثر مهم این حوزه با عنوان یک کمربند - یک جاده: قدرت چینی با جهان ملاقات می‌کند اثر ایک فریمان، جاده - کمربند و فراتر از آن: جهانی سازی بسیج شده توسط دولت چین: ۱۹۹۸-۲۰۱۸ اثر مین یی و ارکستراسیون: حکومت اقتصادی چین در سراسر آسیا و اروپا، اثر جیمز ریلی نتیجه می‌گیرند که این طرح با شخصیت و الگوی مبارزات انتخاباتی شی جین پینگ پیرامون بسیج همگانی ارتباط نزدیک داشته و پیامدهای آن برای سیستم بین‌المللی فراتر از تحلیل‌های حال حاضر است (Hall & Krolkowski, 2022b)

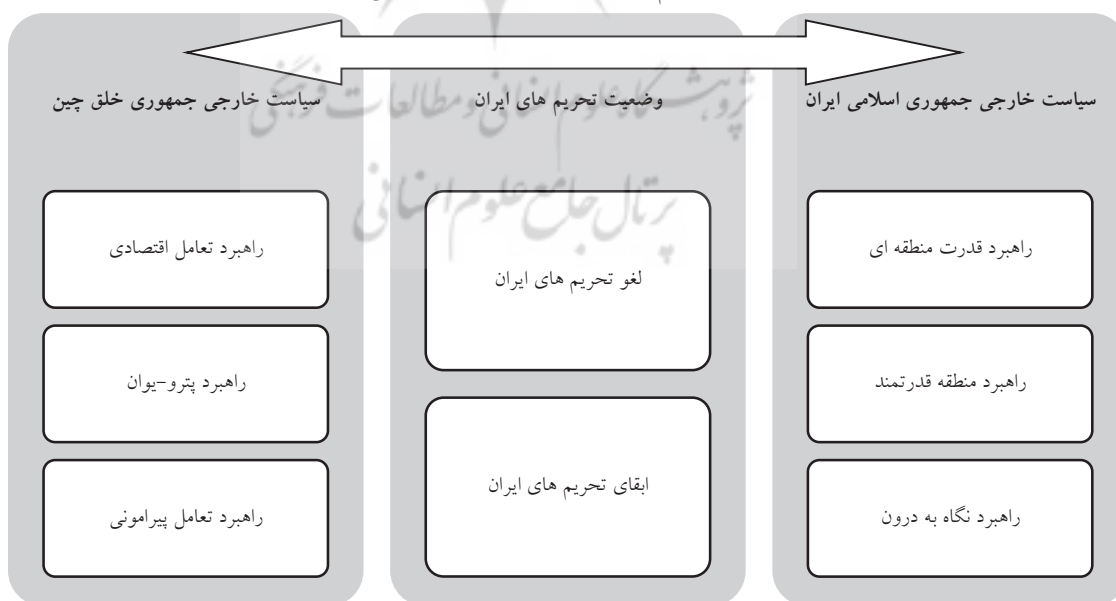
پانیبراتوف و همکاران نیز سعی در بررسی ادبیات مروری مرتبط با پروژه راه ابریشم جدید در رشته‌های مدیریت و اقتصاد از سال ۲۰۱۳ داشته و معتقدند از زمان اعلام این طرح از سوی رئیس‌جمهور چین، میزان پژوهش‌های انجام شده در این حوزه به شدت در حال افزایش بوده و مورد توجه محافل آکادمیک قرار گرفته است. (Panibratov et al., 2022)

بشیر و همکاران نیز در سال ۲۰۲۱ در پژوهشی با عنوان ارزیابی انتشارات پیرامون یک کمربند - یک راه با رویکرد کتاب‌سنجی به بررسی ادبیات اقتصادی صورت گرفته پیرامون این حوزه بین سال‌های ۲۰۱۳-۲۰۲۱ از طریق پایگاه استنادی WOS پرداخته (Bashir et al., 2021) و در مطالعه ای دیگر با عنوان ساختار فکری طرح کمربند و جاده: تحلیل و پیشنهادات علم سنجی برای یک دستور کار تحقیقاتی آینده کائو و آلون در سال ۲۰۲۰ با رویکرد علم سنجی به بررسی ادبیات پژوهشی این حوزه از طریق پایگاه‌های تامسون رویترز وب آف ساینس و الزویر اسکوپوس بین سال‌های ۲۰۱۳-۲۰۱۹ پرداخته و نتیجه می‌گیرند که میزان انتشارات در این حوزه به شدت در حال افزایش است. (Cao & Alon, 2020)

مواد و روش‌ها

روش تحقیق:

اطلاعات این پژوهش به شیوه کتابخانه‌ای گردآوری و از طریق روش توصیفی-تاریخی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است که ضمن تمرکز بر مفاهیم اتصال جغرافیایی با استفاده از روش قیاس تاریخی در علوم اجتماعی به بررسی رویدادهای تاریخی پرداخته و سعی دارد فراتر از زمان و مکان خاص و با مقایسه مستقیم وقایع با دیگر پدیده‌های تاریخی توضیحات معتبری را برای پدیده‌های گوناگون ارائه نماید. استفاده از این روش نویسنده را به سطحی از شناخت پدیده‌های تاریخی می‌رساند که بوسیله آن به ابداع و درک مفاهیم و الگوهای نظری در تبیین پدیده‌های تاریخی دست می‌یابد. این روش مورد محور بوده و شامل مقایسه فرایندهای اجتماعی در طول زمان‌ها و مکان‌های مختلف بوده و تبیین قانونی و تفسیر تاریخی حضور همزمان دارند. این حضور همزمان علاوه بر مقام داوری تجربه، مقام تولید گزاره‌های تاریخی نیز بر آن بار می‌کند. روش قیاس تاریخی ناظر بر دو نوع استدلال خواهد بود: استدلال نظری (قیاس) و استدلال تجربی (استقرا) که از طریق استدلال نظری راه حل تئوریک مسئله ارائه می‌شود و داوری در باب صدق و کذب آن راه حل بر عهده استدلال تجربی است. در نهایت بر اساس سازه، مولفه‌ها و شاخص‌های احصاء شده از ادبیات پژوهش مدل مفهومی (Figure No. 3) ایجاد گردید که بر این اساس سیاست خارجی چین در قالب پروژه راه ابریشم جدید و با سه مولفه تعامل اقتصادی، پیرامونی و راهبرد پترو=یوان بر سیاست خارجی ایران در قالب سه مولفه قدرت منطقه‌ای، منطقه قدرتمند و راهبرد نگاه به درون اثرگذار است. در این بین عدم قطعیت وضعیت تحریم‌های ایران به عنوان متغیر میانجی در قالب ابقاء یا لغو تحریم‌ها بر رابطه متغیرهای مستقل و وابسته اثرگذار است.



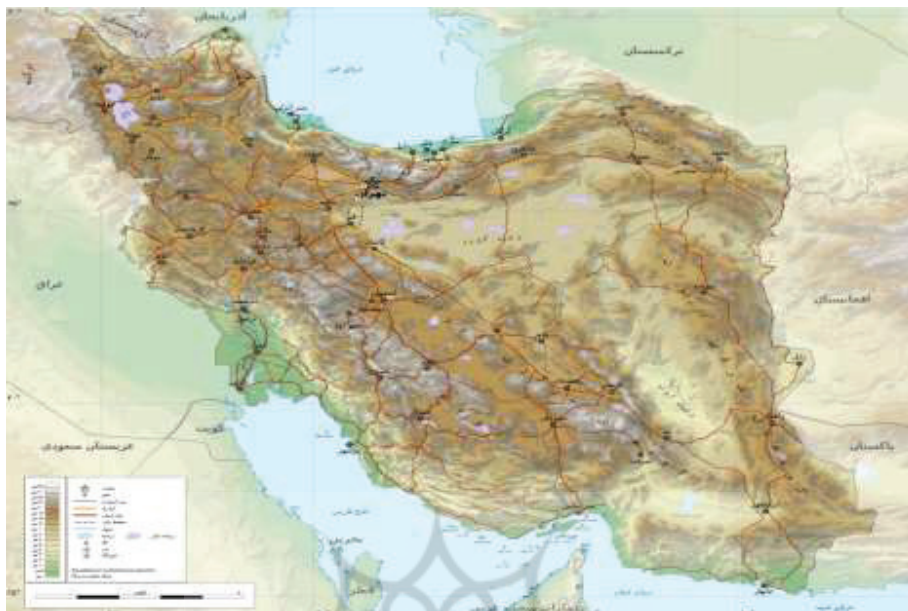
شکل شماره ۳: مدل مفهومی پژوهش
Figure no.3: Research Conceptual Model

محدوده مورد مطالعه:

ساختار جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران

جمهوری اسلامی ایران، کشوری در آسیای غربی است. این کشور با ۱,۶۴۸,۱۹۵ کیلومترمربع پهناوری، دومین کشور بزرگ خاورمیانه است. ایران در مختصات جغرافیایی $32^{\circ}00' N$ و $53^{\circ}00' E$ قرار دارد و از شمال به آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و دریای خزر، از شرق به پاکستان و افغانستان، از جنوب به خلیج فارس و دریای عمان و از غرب به ترکیه و عراق محدود می‌شود. این کشور همچنین جزیره‌هایی را در خلیج فارس در اختیار دارد. کل گستره ایران، ۱,۶۴۸,۱۹۵ کیلومترمربع است که ۱۱۶,۶۰۰ کیلومترمربع آن را آب‌های این کشور تشکیل می‌دهند. حدود یک‌سوم از مرز ۸,۳۳۴ کیلومتری آن نیز آبی است. (Figure No. 4) این کشور خاورمیانه‌ای، موقعیت استراتژیکی در خلیج فارس دارد و تنگه هرمز در جنوب کشور، مسیری حیاتی برای انتقال نفت خام است ایران از شمال غرب با ارمنستان و آذربایجان، از شمال با دریای خزر، از شمال شرق با ترکمنستان، از شرق با افغانستان و پاکستان، از جنوب با خلیج فارس و دریای عمان و در غرب با عراق و ترکیه هم‌مرز است. (Janardhan, 2020)

سرزمین ایران، از ثروت طبیعی فراوانی برخوردار است؛ حدود ۱۱ درصد زمین‌های آن، قابل کشت هستند و نفت، گاز طبیعی، زغال‌سنگ، کروم، مس، سنگ آهن، سرب، منگنز، روی و گوگرد شناخته شده‌ترین منابع طبیعی ایران هستند. از دیدگاه ناهمواری‌ها، ایران کشوری کوهستانی با بیابان و دشت‌هایی در میانه است. بلندترین نقطه کشور، کوه دماوند با ۵,۶۲۵ متر بلندی و کم‌ترین بلندی کشور نیز در دریای خزر در منفی ۲۸ متر ثبت شده است. (Z. Li et al., 2019) این کشور ممکن است با خشک‌سالی دوره‌ای، سیل، طوفان‌های غبار یا شنی و زمین‌لرزه تهدید شود. آلودگی هوا به ویژه در مناطق شهری، عدم مدیریت درست پساب صنعتی، جنگل‌زدایی، بیابان‌زایی، آلودگی نفتی در خلیج فارس، تلفات در تالاب‌ها بر اثر خشک‌سالی، فرسایش خاک و آلودگی آب، از مهم‌ترین مسائل زیست‌محیطی در ایران هستند. سرزمین ایران به شکل کلی، کوهستانی و نیمه‌خشک است و میانگین بلندی آن، بیش از ۱۲۰۰ متر از سطح دریا است. بیش از نیمی از مساحت ایران را بلندی و کوه‌های این کشور، یک‌چهارم آن را دشت‌های آن و کمتر از یک‌چهارم دیگر آن را زمین‌های در دست کشت، می‌سازند. پست‌ترین نقطه درونی با بلندی ۵۶ متر در چاله لوت و بلندترین نقطه، دماوند با ۵۶۱۰ متر بلندی است که در میان رشته‌کوه البرز قرار دارد. در کناره جنوبی دریای خزر، بلندی زمین ۲۸ متر پایین‌تر از سطح دریای آزاد است. (Tang et al., 2022)



شکل شماره ۴: نقشه جمهوری اسلامی ایران

Figure No 4: Islamic Republic of Iran Map

Source: <https://www.ncc.gov.ir/>

ساختار جغرافیایی جمهوری خلق چین

جمهوری خلق چین کشوری مستقل در آسیای شرقی واقع شده است. چین با مساحت ۹۰۶ میلیون کیلومتر مربع چهارمین کشور پهناور جهان و با جمعیت بیش از ۱ میلیارد و ۴۱۲ میلیون نفر (آمار سال ۲۰۲۱) پرجمعیت‌ترین کشور جهان به حساب می‌آید. چین کشوری تک‌حزبی با نام حزب کمونیست چین، بر ۲۲ استان، ۵ منطقه خودمختار، ۴ شهرداری زیر نظر دولت مرکزی در چین (پکن (پایتخت))، شانگهای (بزرگ‌ترین شهر)، تیان جین، چونگ کینگ و به‌غیراز سرزمین اصلی چین، ۲ منطقه ویژه اداری (هنگ‌کنگ و ماکائو) حکومت می‌کند. چین با داشتن ۲۲،۱۱۷ کیلومتر مربع مرز زمینی طولانی‌ترین خط مرزی را در میان تمام کشورهای دنیا دارد. (Figure No. 5) این کشور از شرق و جنوب با دریای چین شرقی، خلیج کره، دریای زرد، و دیگر آب‌های آزاد احاطه شده است. این کشور از شمال با روسیه، مغولستان و قزاقستان، از شرق با کره شمالی، از غرب با قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و پاکستان و از جنوب با هند، نپال، بوتان، میانمار، لائوس و ویتنام؛ مرز خاکی دارد. چین در عرض جغرافیایی ۱۸ تا ۵۴ درجه شمالی و طول ۷۳ تا ۱۳۵ درجه شرقی قرار دارد و چشم‌اندازهای طبیعی آن بسیار متنوع است. در شرق چین در کرانه‌های رود زرد و دریای چین شرقی دشت‌های آبرفتی پهناور و حاصلخیزی با تراکم جمعیتی بسیار بالا قرار گرفته‌اند.

در بخش‌های شمالی در مرز فلات مغولستان داخلی علفزارهای وسیع مشاهده می‌شود و صحراهای خشک و سرد تکه‌تکه و گبی در فلات مرتفع مغولستان جای گرفته‌اند. تپه‌ها و رشته‌کوه‌های کم‌ارتفاع بیشتر نواحی جنوب چین را

دربرگرفته‌اند و شرق میانی چین میزبان دلتای دو رودخانه اصلی این کشور یعنی رود زرد و یانگ‌تسه است. بخش غربی این سرزمین پوشیده از کوه‌های بسیار مرتفع از جمله هیمالیاست. (Estachy, 2020) مرتفع‌ترین نقطه دنیا یعنی قله اورست به ارتفاع ۸۸۴۸ متر مرز چین و نپال است و پست‌ترین نقطه چین که سومین نقطه پست دنیاست در بستر دریاچه خشک آدینگ در فرونشست تورپان ۱۵۴ متر پایینتر از سطح دریاهای آزاد است زبان رسمی چین، ماندارین بر اساس الفبای چینی با ۱,۶۷۰,۰۰۰,۰۰۰ نفر گوینده، پرشمارترین زبان جهان، یکی از زبان‌های رسمی سازمان ملل متحد و یکی از سخت‌ترین زبان‌های جهان است.



شکل شماره ۵: نقشه جمهوری خلق چین

Figure No 5: People's Republic of China
Source: <https://www.worldometers.info/>

راهبرد اتصال جغرافیایی چین:

مفهوم کانکتوگرافی از ترکیب اتصال و جغرافیا تشکیل شده و به‌نوعی آینده امورات جهانی را شکل می‌دهند (Q. Liu et al., 2022) همانطور که در بخش‌های گذشته ذکر گردید استراتژی اتصال جغرافیایی چین را می‌توان در قالب ابرپروژه راه ابریشم جدید از طریق سه راهبرد اصلی تعامل پیرامونی، تعامل اقتصادی و تعامل پترو-یوان تبیین نمود.

فصل ۱- راهبرد اتصال جغرافیایی و تعامل اقتصادی چین

نخبگان چین بعد از مائو، توسعه و رفتار اقتصادی را محور چشم‌انداز خود در تمامی ابعاد داخلی و خارجی در نظر گرفته‌اند و از آن زمان تاکنون ضمن پایبندی به این مسئله، رعایت الزامات دستیابی به این هدف را نیز سرلوحه

برنامه‌های خود قرار داده‌اند. در عرصه سیاست خارجی، چین مهم‌ترین الزام را وجود یک فضای صلح‌آمیز و همکاری‌جویانه می‌داند؛ از این رو چین چه در سیاست اعلامی و چه در سیاست اعمالی، خود را متعهد به کمک به ایجاد چنین فضایی می‌داند. از دهه ۱۹۸۰ سیاست خارجی چین تحت مدیریت دنگ شیائوپینگ دو اصل اساسی را برای دستیابی به صلح و دوستی که هدف اصلی وی بود دنبال می‌کرد؛

۱. حفظ یکپارچگی، حاکمیت و استقلال چین؛

۲. ایجاد یک محیط بین‌المللی مطلوب، اصلاحات در چین، سیاست درهای باز و مدرنیزاسیون

استراتژی دنگ شیائوپینگ در سال ۱۹۸۵ مبنی بر ورود جهان به یک «عصر توسعه و صلح» قابل تحلیل است. در راستای کمک به توسعه اقتصاد ملی از طریق سیاست خارجی، سیاست‌مداران چین دست به اصلاحات و اقدامات گسترده‌ای در این عرصه زده‌اند. رعایت الزامات توسعه اقتصادی، منجر به فعال شدن این کشور در مناطق، روابط با سازمان‌ها و کشورهای مختلف شد. در ابتدا دنگ شیائوپینگ برای تسهیل نوسازی اقتصادی، همکاری با جامعه بین‌المللی را ترویج کرد. این کشور حضور بین‌المللی خود را با افزایش مشارکت در سازمان‌های بین‌المللی بین‌دولتی و غیردولتی به‌ویژه سازمان‌های مالی گسترش داد و به تدریج از وضعیت انزوای دوران مائو خارج شد (M. Li, 2019)

این آغاز اصلاحات در عرصه سیاست خارجی بود؛ اما بلندپروازی‌های این کشور و توسعه اقتصادی چشمگیر آن، این اصلاحات را محدود می‌دید؛ بنابراین اصلاحات گسترده‌تری، به‌ویژه پس از پایان جنگ سرد، اعمال شد. امروزه در پی این اصلاحات، مقامات چین یکی از اصول اساسی سیاست خارجی را حفاظت از تمامیت ارضی، حاکمیت ملی و عدم مداخله در امور داخلی دیگر کشورها قرار داده‌اند. رویه دیپلماسی چین امروزه توسعه سریعی داشته و بیشتر پراگماتیسم، سازنده و حرفه‌ای شده است. دیپلماسی جدید چین بیشتر با رهیافت نرم و انعطاف‌پذیری فزاینده شناخته شده است و رهبران این کشور در سیاست خارجی پیشتر دنبال راه‌حل‌های برد-برد با انگیزه‌های اقتصادی و سیاسی هستند. سبک دیپلماسی چین به طور فزاینده توسط جامعه بین‌المللی به رسمیت شناخته شده است و می‌تواند در آینده دستاورد مهمی برای این کشور به‌عنوان قدرت میانجی در تعارضات بین‌المللی به ارمغان بیاورد. همچنین، امروزه بازیگران غیررسمی نیز به تدریج در سیاست خارجی و دیپلماسی این کشور درگیر می‌شوند. کنترل دولت بر تصمیم‌گیری خارجی و دیپلماسی عمیقاً از توسعه داخلی و جهانی شدن متأثر می‌شود. در واقع یک محیط متکثری که در اثر نقش مدیران، رهبران شرکت‌ها و مؤسسات تجاری، دانشگاهیان و سازمان‌های غیردولتی ظهور یافته، به شکل‌گیری سیاست خارجی و دیپلماسی اقتصادی چین کمک می‌کنند. این توسعه تا اندازه‌ای فرایند از پایین‌به‌بالا محسوب می‌شود، اما همچنان زیر نفوذ دولت ارتقا می‌یابد. امروزه رهبران چین به دانش، تخصص، مهارت‌ها، و در برخی مواقع مشروعیت گروه‌های اجتماعی در راستای تنظیم سیاست خارجی خود نیاز فزاینده‌ای پیدا کرده‌اند (Chung, 2018)

فصل ۲- راهبرد اتصال جغرافیایی و تعامل پیرامونی چین

کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی الگوی جدید همه‌جانبه و چهارچوب جدیدی از دیپلماسی همسایگی چین را تشکیل می‌دهند در دو دهه اخیر، چین بر حفظ تمامیت ملی و ثبات سیاسی به‌علاوه تضمین رشد اقتصادی باثبات متمرکز شده است. تأکید سیاست خارجی چین بر تأمین ثبات و محیط خارجی صلح‌آمیز قرار گرفته است که رشد و توسعه اقتصادی را اجازه می‌دهد (Tillman et al., 2018) چین در حال حاضر بزرگترین اقتصاد جهانی است و از افزایش اعتماد به نفس در صحنه جهانی برخوردار است. منافع چین به طور فزاینده‌ای در حال تبدیل شدن به جهانی متنوع است. همچنان که محیط جهانی به طور چشمگیری در حال تغییر است، به نظر می‌رسد رهبری جدید چین آماده اعمال سیاست خارجی تهاجمی تر و نشان دادن جاه طلبی‌های ژئوپلیتیک قویتر است. (Chheang, 2021)

یکی از آشکارترین نشانه‌ها برای این تغییر، افزایش اهمیت و طرف‌داری از فعالیت دیپلماسی پیرامونی چین در چند سال اخیر است. شی جینگ پینگ در سال ۲۰۱۳ اعلام کرد که مسیر توسعه صلح‌آمیز انتخاب استراتژیک حزب، در گذر زمان و منافع اساسی کشور است. هدف عمده این دیپلماسی پیرامونی صلح و ثبات در منطقه است. شی جینگ پینگ همچنین راهبردهای دیپلماسی پیرامونی را مشخص کرد: «اصل دوستی سازگار دیپلماسی چین با همسایگان و صداقت، روشی برای پرورش بیشتر دوستان و شرکا است. همکاری با همسایگان باید مبتنی بر منافع مشترک و ایجاد یک شبکه نزدیک به منافع مشترک باشد (Akcadag Alagoz, 2019)

در کنگره ملی خلق چین در مارس ۲۰۱۵، ونگ لی، وزیر خارجه چین اشاره کرد که تمرکز دیپلماسی چین در ۲۰۱۵، بر کمربند و جاده و شکوفایی حوزه اوراسیا خواهد بود. در سند حزب کمونیست چین در مارس ۲۰۱۵، بر حوزه جهانی تأکید شده است. او همچنین مفهوم روح جاده ابریشم را معرفی کرد که به‌عنوان میراث مشترک تاریخی و فرهنگی توسط همه کشورهای جهان توصیف شده بود. به‌طور مشترک ساخت کمربند و جاده به نفع جامعه جهانی است. منعکس‌کننده آرمان‌های مشترک و پیگیری جوامع انسانی و تلاش مثبتی است تا مدل‌های جدیدی از همکاری بین‌المللی و حکومت جهانی را جستجو کنیم و انرژی مثبت جدیدی را به صلح و توسعه جهانی تزریق کنیم. از نظر منافع جهانی چین، شرق و جنوب شرق آسیا مهم‌ترین منطقه استراتژیک در دیپلماسی پیرامونی چین هستند. به‌رحال، امنیت و ثبات در مناطق همسایگان جنوب غربی به لحاظ داخلی و خارجی اهمیت فزاینده‌ای برای چینی‌ها دارد. در مقابل، پس‌زمینه تنش‌های فزاینده در شرق و جنوب شرق آسیاست که «استراتژی موازنه مجدد در منطقه آسیا - پاسیفیک» را دنبال می‌کند که توسط دولت باراک اوباما، رئیس‌جمهور آمریکا نام‌گذاری شده است. توسعه نفوذ چین در آسیای مرکزی و جنوبی یک گام مهم استراتژیکی به‌عنوان بخش قابل‌توجهی از رویکرد نخبگان سیاسی در پکن است که هدف آن شکستن «استراتژی مهار» آمریکا است. کمربند اقتصادی جاده ابریشم یک عنصر مهمی از استراتژی «به‌سوی غرب» و صلح و امنیت استراتژیک چین است (Ekman, 2015: 15-16) ؛

این یک مکانیسم مکمل برای تضمین تأمین انرژی برای اقتصاد چین، کاهش آسیب‌پذیری کشور، عمدتاً در مقابل ایالات متحده و در نهایت حفظ حاکمیت ملی است. حاکمیت ملی، بخش اساسی از منافع اصلی چین است که شکل حکومت، سیستم سیاسی و ثبات، امنیت ملی، اقتصاد پایدار و توسعه اجتماعی کشور، امنیت انرژی و یکپارچگی ملی را دربر می‌گیرد. (Fierke & Antonio-Alfonso, 2018) به عبارتی، مسائل داخلی همچون تبت و سین کیانگ به عنوان منافع اصلی در رأس سیاست خارجی چینی‌ها هستند. منطقه خودمختار ایغورنشین سین-کیانگ یک نکته مهم در سیاست به سوی غرب چین است. این استان مهمترین نقطه اتصال چین به آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا است. هم‌زمان، این منطقه به‌خاطر جدایی‌طلبی میان جمعیت اویغور یکی از عوامل مهم آسیب‌پذیری چین به شمار می‌رود. در سال ۲۰۱۴، رئیس‌جمهور چین گفت: ثبات طولانی‌مدت سین کیانگ برای اصلاح، توسعه و ثبات، وحدت کشور، توازن قومی و امنیت ملی برای احیای قدرت ملی چینی‌ها حیاتی است (Pattanaik, 2019) به علاوه، ثبات و توسعه اقتصادی دولت‌های همسایه در آسیای مرکزی به عنوان یک پیش‌نیاز مهم برای تضمین ثبات و امنیت در مناطق غربی چین ضروری هستند. سیاست فعال چینی‌ها در اوراسیا به طور قوی می‌تواند بر پویایی‌های ژئوپلیتیکی در منطقه تأثیر بگذارد و تمرکز بر موازنه ژئوپلیتیکی را که کنترل بر فضای اوراسیا را تعریف می‌کند، تغییر دهد.

فصل ۳- پروژه راه ابریشم جدید و تعامل پیرامونی

در سپتامبر ۲۰۱۳ شی جینگ پینگ، رئیس‌جمهور چین در سفر به کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را مطرح کرد. شی جینگ پینگ در دانشگاه نظربایف قزاقستان، پیشنهاد داد که چین و آسیای مرکزی دست به دست هم دهند و کمربند اقتصادی جاده ابریشم را برای همکاری‌های بیشتر در منطقه بسازند. او ابعاد مهم این طرح را اینگونه مطرح کرد: ارتباطات سیاسی، اتصال جاده‌ای از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل یک شبکه حمل و نقل که به آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا متصل می‌شود، تسهیل تجارت؛ گردش مالی و مبادلات پایاپای (Yu & Chang, 2018)

وی از کشورهای آسیای مرکزی خواست به ایجاد کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید که منافع گسترده اقتصادی برای منطقه خواهد آورد بپیوندند، هدف این پیشنهاد کمک به کشورهای اورآسیایی، به ویژه جمهوری‌های آسیای مرکزی است که توسعه سریع اقتصادی را برای آنها و چین به همراه دارد (Ajibo et al., 2020) 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 (Shen et al., 2022)

رئیس‌جمهور 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 دولت‌های با ذخایر سرشار انرژی و معدنی و پایگاه جمعیتی قابل‌توجه عبور خواهد کرد. این مسیر از منطقه شی آن 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 می‌رود و قبل از رفتن به شمال به روتردام در هلند و نیز ایتالیا متصل می‌شود، جایی که با جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ به هم پیوند خواهد خورد.

کمربند اقتصادی جاده ابریشم بیش از یک کریدور حمل‌ونقل همچون پروژه اروپایی «کریدور حمل‌ونقل اروپا - قفقاز - آسیا» (تراسیکا) است. این تنها یک مسیر تجارت بین‌المللی و مبادله فرهنگی بین شرق و غرب نیست، بلکه مسیر استراتژیک بلندمدتی در مقیاس بزرگ است؛ همچنین جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱، کریدور اقتصادی چین - پاکستان است که کریدور اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار را در برمی‌گیرد (Khetran & Saeed, 2017).

تمرکز اصلی این مسیر متصل کردن زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بین آسیا و اروپا است. این طرح یک شبکه گسترده‌ای از بزرگراه‌ها، راه‌آهن سریع‌السیار، خط لوله‌ها و شبکه‌های فیبر نوری بین اوراسیا را شامل می‌شود. اجرای این استراتژی بزرگ به چین کمک خواهد کرد تا یکپارچگی اقتصادی خود با کشورهای غربی را افزایش دهد. همچنین برای چین سکویی جهت طرح‌ریزی نفوذ سیاسی آن در چرخش غربی در قلب اوراسیا فراهم خواهد کرد. پکن خود را به‌عنوان منبع اصلی سرمایه‌گذاری برای اجرای مراحل مختلف این طرح اعلام می‌کند.

در این چهارچوب، تصویر کلی جاده ابریشم جدید نشان می‌دهد که هدف استراتژیک بلندمدت چین - تقویت استفاده از یوان (پول واحد چین) برای انتقال‌های بین‌المللی و کاهش تکیه مالی به ایالات متحده است (Adriansyah & Wu, 2020).

رویکرد چین به آسیای مرکزی مبتنی بر توسعه منافع اقتصادی و تجاری است. چین آسیای مرکزی را به‌عنوان منطقه مهمی بشمار می‌آورد که می‌تواند رشد اقتصادی آن را از طریق مسیرهای تجاری توسعه داده و نیاز چین به منابع هیدروکربنی را تأمین می‌کند. چین باکمال‌میل سرمایه‌گذاری‌های سخاوتمندانه‌ای را در زیرساخت‌های آسیای مرکزی انجام می‌دهد، آنها تشخیص می‌دهند که این سرمایه‌گذاری‌ها برای اقتصاد چینی‌ها سودمند خواهد بود (X. Zhang & Dai, 2020).

در واقع، یک کمربند و یک جاده، به معنای واقعی کلمه این ایده که «رؤیای چین» جستجوی زندگی بهتر برای جمعیت با رویای جمعیت جهان دارای وجه اشتراک است. در امتداد مسیر یک کمربند و یک جاده، ۶۵ کشور از آسیای مرکزی، آسه آن، آسیای جنوبی، اروپای شرقی، آسیای شرقی و آفریقای شمالی، ۴.۴ میلیارد نفر جمعیت با درآمد قابل‌عرضه ۲۱ تریلیون دلاری، به ترتیب ۶۳ درصد یک کمربند و ۲۹ درصد یک جاده از ظرفیت جهانی را داراست.

در ۲۰۱۳، حجم تجارت چین با کشورهای پیرامون این مسیر بالغ بر یک تریلیون دلار بود که یک‌چهارم از حجم تجارت خارجی چین را در بر می‌گرفت. در ۱۰ سال اخیر، تجارت چین با این کشورها با نرخ میانگین سالانه ۱۹ درصد رشد، افزایش یافته است که ۴ درصد بیشتر از نرخ رشد میانگین سالانه تجارت خارجی چین در طول مدت مشابه بوده است. فضاهای زیادی برای رشد در آینده وجود دارد.

در سیزدهمین طرح ابداعی در پنج سال، پیش‌بینی می‌شود که چین واردات کالاها به ارزش ۱۰ تریلیون دلار و سرمایه‌گذاری بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار در خارج داشته باشد. کشورهای همسایه چین همچنین کشورهای مسیر جاده ابریشم اولین دریافت‌کنندگان منافع خواهند بود. در مجموع، یک کمربند و یک جاده نسبت به جاده ابریشم قدیمی در سه جنبه برتری دارد: یک کمربند و یک جاده فعلی در شمال به مسکو، کشورهای پاسیفیک در جنوب، آمریکای لاتین در شرق و آلمان در غرب می‌رسد، برتر از منطقه جاده ابریشم قدیمی است. همچنین یک کمربند و یک جاده، تنها یک مسیر برای تجارت ابریشم، چای، ادویه‌جات، ترشیجات و ظروف چینی نیست، بلکه نشان‌دهنده اتصال داخلی در قرن ۲۱ است.

این ابتکار زیرساخت‌ها را به هم متصل، سیاست‌ها را هماهنگ، تجارت و بازرگانی را ترویج می‌کند، ارزش را به گردش در می‌آورد و همچنین قلب و اذهان مردم را به یکدیگر پیوند می‌دهد. از سوی دیگر، جاده ابریشم، اروپایی‌ها را قادر می‌سازد تا به چین آمده و ابریشم، ادویه‌جات و ترشیجات و امثال آن بخرند. یک کمربند و یک جاده محصول جامع چین است که به طور فعال بر سیاست روبه‌جلو چین اشاره دارد. این ابتکار به شکل‌گیری یک بازار اوراسیایی بزرگ و یک الگوی جدیدی از جهانی‌سازی، در نتیجه فراتر از مفاهیم، به کانال‌های تجاری شرق - غرب و کریدورهای فرهنگی کمک می‌کند (Kim et al., 2015).

البته باید در نظر داشت که مسیر اصلی و عمده جاده ابریشم سنتی از سین کیانگ به آسیای مرکزی و پس از گذر از مرو (در ترکمنستان امروزی) به ایران و از آنجا به بین‌النهرین (عراق کنونی) و شام (سوریه کنونی) می‌رسید و آخرین نقطه آن پالمیرا (تدمر کنونی در سوریه) در ساحل شرقی دریای مدیترانه بود که از آنجا به راه‌های دریایی می‌پیوست. ایران در مرکز این مسیر شاهراه قرار داشت. اکنون نیز ایران در صورت توجه به این مسیر می‌تواند با پیوستن به این ابتکار در مرکز این شاهراه قرار گرفته و از مزایای آن بهره‌مند شود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
مجله جامع علوم انسانی

فصل ۴- اتصال جغرافیایی و راهبرد پترو - یوان

پکن طی سال‌های گذشته روش جدیدی برای قیمت‌گذاری نفت معرفی کرده اما بر خلاف قراردادهایی که بر اساس دلار آمریکا منعقد می‌شوند و در حال حاضر بر بازارهای جهانی حکومت می‌کنند، این بنچمارک از واحد پولی چین استفاده می‌کند. در صورتی که به‌کارگیری این روش، آن‌طور که چین امیدوار است، به طور گسترده اتفاق بیفتد، در این صورت گام بزرگی برای به چالش کشیدن موقعیت دلار به‌عنوان قدرتمندترین واحد پولی جهان، برداشته شده است.

چین بزرگ‌ترین واردکننده نفت است و به‌این‌ترتیب منطق پکن حکم می‌کند که واحد پولی چین باید مهم‌ترین کالای اقتصاد جهانی را قیمت‌گذاری کند. اما فراتر از آن دورشدن از دلار برای کشورهایمانند چین و روسیه به یک اولویت استراتژیک تبدیل شده است. هدف هر دوی این کشورها در نهایت این است که وابستگی خود را به این پول سبز کاهش

دهند تا آسیب‌پذیری خود نسبت به ریسک ارز آمریکا و سیاست‌گذاری‌های رژیم تحریم‌های آمریکایی، محدود کنند. (Chan & Song, 2020)

برنامه بر این است که با استفاده از قراردادهای پیش‌خرید با پشتوانه طلا، نفت را به یوان قیمت‌گذاری کنند. اما مسیر پیشرو طولانی و فرسایشی خواهد بود. پکن با بازارهای نفت دیرباور و بدگمان روبرو است و دیدگاه جهانی این است که این بنچمارک بیش از حد تحت کنترل دولتی خواهد بود. این عوامل باعث می‌شود حرکت چین به سوی شکل‌دادن یک بنچمارک معتبر نفتی که بتواند با بنچمارک‌های دلاری برنت و تگزاس غرب آمریکا رقابت کند، کند شود. معماران طرح پترو - یوان با سربالایی دشوار از جایگاه درآوردن پترو - دلار مواجه هستند که به همراه آن باید با عادت بیش از ۴۰ ساله قیمت‌گذاری نفت به دلار هم مقابله کنند. جلب‌کردن علاقه بازارهای تثبیت شده و فعال اروپا و خاورمیانه که تا امروز بیش از دو سوم نفت جهان را که ارزشی بالغ بر چندین تریلیون دلار دارد قیمت‌گذاری می‌کردند، چالش مهم دیگری است.

یک مانع دیگر در سر راه هدف جاه‌طلبانه چین برای قیمت‌گذاری نفت به یوان، خود یوان است! این واحد پولی هنوز کاملاً قابل تبدیل نیست. قیمت یوان روزانه تثبیت می‌شود و نسبت به مداخلات مصون است و در معرض کنترل‌های پولی قرار دارد. با درنظرگرفتن این رژیم کنترل سخت بر روی پول، بسیاری از بازیگران جهانی فرض می‌کنند که بنچمارک نفتی با حاکمیت یوان، به‌شدت تحت کنترل پکن قرار خواهد داشت. (Z. Zhang et al., 2022)

به‌احتمال زیاد چین در این رابطه با تأمین‌کننده‌های اصلی نفت خود در روسیه و آسیا رایزنی خواهد کرد. برخی از این تأمین‌کننده‌ها همین حالا قبول کرده‌اند که به‌ازای تحویل محموله‌های خود یوان دریافت کنند و نفت خود را با بنچمارک چینی قیمت‌گذاری کنند. عراق روسیه و اندونزی همگی به تجارت‌های غیردلاری روی خوش‌نشان داده‌اند و چین به‌عنوان یک واردکننده بزرگ برای به‌دست‌آوردن قراردادهای نفتی به یوان بیشتر و بیشتر فشار خواهد آورد.

اهمیت گسترش تعامل اقتصادی ایران با همسایگان

ایران به‌عنوان یک قدرت بالقوه اقتصادی در جهان در جایی واقع شده که حدود ۱۰ درصد ذخایر نفت جهان و ۱۷ درصد ذخایر گاز جهان را در اختیار دارد و در حقیقت، دومین کشور دارای ذخایر نفت و گاز در جهان به‌شمار می‌رود. همچنین، دریای خزر و خلیج فارس را که دو منبع انرژی محسوب می‌شوند، به هم متصل می‌کند و توانایی صادرات گاز به بزرگ‌ترین بازارهای مصرف جهان یعنی هند، چین و اتحادیه اروپا و برق به همسایگان را دارد (Pankaew & Kaewkhunok, 2022)

بر همین اساس، توجه و تمرکز به ظرفیت بازار بزرگ منطقه، پیشران تحقق برون‌گرایی سیاست‌های اقتصادی و تجاری کشور خواهد بود. دستیابی به بازار کشورهای همسایه، در کنار نقش‌آفرینی همه نهادهای دولتی، تکالیف و وظایف سنگینی را متوجه وزارت‌خانه‌های صنعت، معدن و تجارت، امور خارجه و اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی

ایران می‌کند. گام اول در برون‌گرایی اقتصادی و توسعه صادرات غیرنفتی، حضور تولیدات و کالاهای ایرانی در بازار همسایگان است. بازار کشورهای منطقه اطراف ایران به دلایلی همچون سهولت دسترسی (وجود مرزهای زمینی و دریایی مشترک که باعث کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود)، موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی ایران، وجود اشتراکات فرهنگی، مذهبی، زبانی و تمدنی، محوریت ترانزیتی ایران و امکان صادرات مجدد کالاهای تولید ملی به بازارهای فرامنطقه‌ای از طریق کشورهای همسایه (در نتیجه کاهش آثار تحریم‌ها بر تجارت خارجی)، دارای اهمیت راهبردی هستند و در هر برنامه‌ای برای توسعه تجارت خارجی و صادرات کالاهای ایرانی، باید در اولویت قرار گیرند. در واقع، بر اساس سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، ایران باید کشور اول منطقه از نظر اقتصادی و صادرات محصولات باشد. اما در حال حاضر جایگاه ایران در منطقه از نظر صادرات، پس از کشورهایمانند امارات، عربستان و ترکیه قرار دارد. هدف‌گذاری ۱۲۰ میلیارد دلاری صادرات غیرنفتی در برنامه ششم توسعه در همین چارچوب ارزیابی می‌شود، به گونه‌ای که کشور ما در سال ۱۴۰۰ باید حداقل به ۱۲۰ میلیارد دلار صادرات غیرنفتی دست پیدا کند (Gorbunova & Komarov, 2016). مهم‌ترین الزام تحقق این میزان از صادرات، استفاده از دیپلماسی اقتصادی فعال و هوشمندانه است. در واقع، نیازهای منطقه‌ای هنوز به طور کامل شناسایی نشده و رفتار صادراتی ایران همان شیوه سنتی فروش مواد اولیه و فروش مشتقات نفتی است. بر همین اساس تقویت روابط با همسایگان برای دولت دوازدهم اهمیتی مضاعف پیدا کرده است و به عنوان الویت دیپلماسی اقتصادی کشور محسوب می‌شود.

آثار تقویت روابط اقتصادی با همسایگان در دولت سیزدهم

با توجه به اینکه ایران به عنوان یک قدرت در منطقه غرب آسیا برای تقویت نقش خود در معادلات منطقه‌ای و جهانی نیاز به گسترش تبادلات و همکاری‌های منطقه‌ای و ایجاد ائتلاف‌ها با اتخاذ سیاست خارجی تعاملی به ویژه در روابط با کشورهای همسایه در مقابل فشارهای یک‌جانبه آمریکا را دارد؛ بدیهی است که راه تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، خودانزوایی و قرار گرفتن در فضای تقابل و تشدید تنش با نظام بین‌الملل و کشورهای منطقه نیست. به عبارت دیگر، گسترش تعاملات با همسایگان، ضمن تثبیت نقش سیاسی-امنیتی ایران در تحولات منطقه، جایگاه استراتژیک ایران را در عرصه بین‌الملل افزایش می‌دهد. در واقع، تقویت سیاست همسایگی با حضور ایران در بازارهای منطقه‌ای، باعث افزایش نفوذ ایران در منطقه و تثبیت دامنه نفوذ اقتصادی و تجاری در اقتصاد کشورهای همسایه و نیز در خدمت اهداف توسعه‌ای کشور می‌شود. این مهم نیازمند یک سیاست خارجی پویا و تقویت دیپلماسی اقتصادی است که در برنامه دولت دوازدهم به صراحت بیان شده است. (Lo, 2020) «سیاست خارجی منطقه‌ای ما بر تقویت ارتباطات با کشورهای منطقه همراه با جلب اعتماد متقابل، ایجاد پیوند و حضور فعالانه در اقتصاد منطقه، فعال‌سازی و تقویت مسیرها و کریدورهای ارتباطی متنوع با همسایگان، افزایش مبادلات تجاری و سرمایه‌گذاری مشترک و متقابل در منطقه تأکید دارد.

این سیاست به افزایش توان تولیدی در داخل و تقویت زیرساخت‌های اقتصادی منجر شده و ایجاد یک منطقه امن و باثبات، در راستای تقویت بنیان‌های اقتصاد مقاومتی کشور از طریق شبکه‌سازی و پیوند ناگسستنی با اقتصادهای پیرامونی را در سرلوحه خویش قرار می‌دهد» بنابراین، توسعه روابط همه‌جانبه و پایدار با همسایگان از مهم‌ترین راهبردها و اولویت‌های سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در دولت سیزدهم به شمار می‌رود که نقش مؤثری در بازدارندگی در برابر منابع بی‌ثباتی در منطقه و مقابله با آثار تحریم‌ها خواهد داشت (Barton, 2021)

دستاورد‌های پژوهشی و نتیجه‌گیری

جمهوری خلق چین در جایگاه یک قدرت جهانی و در قالب پروژه راه ابریشم جدید و از طریق سه استراتژی دیپلماسی اقتصادی، پیرامونی و پترو - یوان، باتکیه بر عناصر به‌هم‌پیوستگی و جغرافیای کارکردی از طریق اتصال و شبکه‌سازی راه‌ها در داخل سرزمین وسیع خود و دیگر کشورها بین سه منبع قدرت یعنی: زمین، کار و سرمایه تعادل برقرار کردن و با گسترش شبکه‌های ریلی و دریایی در منطقه اوراسیا و آفریقا رشد اقتصادی و قدرت سیاسی خود را از طریق استفاده و بهینه‌سازی ظرفیت‌های شبکه‌های اتصالی محلی در درون کشورهای مقصدافزوده و پیامدهای عمده‌ای در توسعه اقتصادی و تغییر ساخت و توزیع قدرت در مناطق نیمه پیرامونی و پیرامونی جهان داشته است. لذا در این پژوهش سعی کردیم با استفاده از مفهوم بدیع کارتوگرافی یا اتصال جغرافیایی، نقش راه ابریشم را در برجسته‌سازی جایگاه منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران در قالب دو راهبرد اصلی یعنی "قدرت منطقه‌ای" و "منطقه قدرتمند" تبیین نماییم. همچنین بحث شد که تمرکز اصلی هر دو راهبرد این است که یک رابطه قوی بین تولید قدرت ملی در حوزه رشد اقتصادی، ثبات و امنیت کشور از یک سو و حضور در منطقه و ایفای نقش فعال برای دفع تهدیدات فوری امنیتی از سوی دیگر وجود دارد.

بر این مبنای چالش اصلی راهبرد سیاست خارجی ایران در منطقه در شرایط حاضر این است که چگونه بین دو موضوع تقویت "همکاری‌های منطقه‌ای" و "بازدارندگی تهدید از منطقه" نوعی تعادل و سازگاری برقرار کند. راه‌حل این موضوع، طراحی یک راهبرد سوم در سیاست خارجی ایران است که هم زمان قادر به برقراری نوعی تعادل بین محدودیت‌های استراتژیک ناشی از ضرورت ایفای نقش سایر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای ایران از یک سو و در نظر گرفتن منابع موجود اقتصادی کشور برای ایفای یک حضور مداوم و پرهزینه در قالب یک بازی بزرگ از سوی دیگر باشد. "استراتژی نگاه به درون" که حاصل تکامل و سازگاری بین دو رویکرد قبلی سیاست خارجی ایران است، خواهان تقویت اقتصاد استراتژیک کشور از طریق تنوع‌سازی فعالیت‌های اقتصادی و اتصال منطقه‌ای از یک سو و بهره‌برداری از ثقل جغرافیایی ایران برای دفع تهدیدات فوری امنیتی است تا نقش استراتژیک آن برای قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای افزایش یابد.

گرایش ایران به همکاری‌های منطقه‌ای یا بازدارندگی تهدید از منطقه تا حد زیادی بستگی به جهت حرکت تحولات منطقه‌ای و به‌ویژه آینده روابط ایران و آمریکا دارد. آنچه مشخص است اینکه اکنون به دلایل مربوط به بازدارندگی، ایران خواهان تداوم حضور فعال در مسائل منطقه‌ای برای حفظ جایگاه متناسب خود در توازن قوای منطقه‌ای است. تجربه‌های حضور ایران در لبنان، عراق و افغانستان نشان می‌دهد که ایران حضور فعال در محیط اطراف خود را ضرورتی برای حفظ امنیت پایدار و تقویت قدرت ملی خود می‌داند. در این روند، گرایش ایران از حضور سخت و نظامی در منطقه به تدریج به حضور نرم و افزایش نفوذ سیاسی از طریق اتصال با گروه‌های سیاسی منطقه و حفظ نفوذ در دولت‌های دوست تغییر می‌یابد.

راهکارها

عضویت و حضور فعال‌تر جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌ها و نهادهای فرامنطقه‌ای در ارتقاء جایگاه منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایران بهره‌گیری جمهوری اسلامی ایران از روندهای اقتصادی و غیر سیاسی و امنیتی در ایجاد همگرایی منطقه‌ای افزایش حضور اقتصادی و کاهش حضور امنیتی ایران در منطقه گسترش همکاری‌های اقتصادی در خاورمیانه در قالب افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، تقویت صنعت جهانگردی، بانکداری، بیمه و صادرات غیرنفتی تعمیق همکاری‌های مالی و ایجاد یک نظام ثبات پولی بین کشورهای حاضر در مسیر راه ابریشم جدید ایجاد نظام سرمایه‌گذاری و تامین مالی و نظام اطلاعات اعتباری در آسیا گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دو جانبه کشورهای مسیر کمربند ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا تاسیس و توسعه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا تسریع در مذاکرات اعضای سازمان همکاری و شانگهای برای تاسیس نهاد مالی این سازمان

References

- Aboul-Dahab, K. M. (2021). The Virtual Silk Road between China and the Arab States. *ASIAN JOURNAL OF MIDDLE EASTERN AND ISLAMIC STUDIES*, 15(1), 51–65. <https://doi.org/10.1080/25765949.2021.1898813>
- Adriansyah, Y., & Wu, Y. S. (2020). COMPARING THE PERCEPTIONS Or INDONESIANS AND MALAYSIANS TOWARD THE CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE: FACTS AND TRENDS. *REVISTA UNISCI*, 53, 59–76. <https://doi.org/10.31439/UNISCI-83>
- Ahmad, T. (2021). Russia and China Place Eurasia at the Heart of the Post-Pandemic World Order. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), 1–33. <https://doi.org/10.1080/25765949.2021.1881325>
- Ajibo, C. C., Anozie, M. C., Umahi, T. O., & Nwatu, S. I. (2020). Africa-China Investment Partnership for Development: the Downside, the Promises and a Roadmap for the Future. *Asian Journal of Wto & International Health Law and Policy*, 15(1), 285--318 WE-- Social Science Citation Index (SSCI).
- Akcadag Alagoz, E. (2019). Creation of the Asian Infrastructure Investment Bank as a part of China's smart power strategy. *Pacific Review*, 32(6), 951–971. <https://doi.org/10.1080/09512748.2018.1519593>
- Barton, B. (2021). The Belt-and-Road Initiative as a paradigm change for European Union-China security cooperation? The case of Central Asia. *ASIA EUROPE JOURNAL*, 19(3), 391–409. <https://doi.org/10.1007/s10308-021-00606-6>
- Bashir, M. F., Ma, B., Qin, Y., & Bashir, M. A. (2021). Evaluation of One Belt One Road publications: a bibliometric and literature review analysis. *Environmental Science and Pollution* <https://doi.org/10.1007/s11356-021-14621-y>
- Cao, M., & Alon, I. (2020). Intellectual structure of the belt and road initiative research: A scientometric analysis and suggestions for a future research agenda. *Sustainability*. <https://www.mdpi.com/807556>
- Chan, S. I., & Song, W. (2020). Telling the China Story Well: A Discursive Approach to the Analysis of Chinese Foreign Policy in the “Belt and Road” Initiative. *Chinese Political Science Review*, 5(3), 417–437. <https://doi.org/10.1007/s41111-020-00146-1>
- Chen, D., Song, D., & Yang, Z. (2022). A review of the literature on the belt and road initiative with factors influencing the transport and logistics. *Maritime Policy & Management*. <https://doi.org/10.1080/03088839.2021.1889063>
- Chheang, V. (2021). Cambodia's Embrace of China's Belt and Road Initiative: Managing Asymmetries, Maximizing Authority. *ASIAN PERSPECTIVE*, 45(2), 375–396.
- Chung, C. peng (C P.). (2018). What are the strategic and economic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road initiative? *Pacific Review*, 31(3), 315–332. <https://doi.org/10.1080/09512748.2017.1375000>
- Estachy, L. (2020). Power Struggle between China and the United States: Lessons of History. *MGIMO Review of International Relations*, 13(1), 82–99. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2020-1-70-82-99>
- Fierke, K. M., & Antonio-Alfonso, F. (2018). Language, entanglement and the new Silk Roads. *ASIAN JOURNAL OF COMPARATIVE POLITICS*, 3(3, SI), 194–206. <https://doi.org/10.1177/2057891118762521>
- Flint, C., & Zhu, C. (2019). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*.
- Gorbunova, M. L., & Komarov, I. D. (2016). A Hybrid Mechanism of Multilateral Economic Cooperation as a New Form of Foreign Policy of China. *VESTNIK MEZHDUNARODNYKH ORGANIZATSII-INTERNATIONAL ORGANISATIONS RESEARCH JOURNAL*, 11(3), 82–98.
- Hall, T. H., & Krolikowski, A. (2022a). Making Sense of China's Belt and Road Initiative: A Review Essay. *International Studies Review*, 24(3). <https://doi.org/10.1093/isr/viac023>

- Hall, T. H., & Krolkowski, A. (2022b). Making Sense of China's Belt and Road Initiative: A Review Essay. *INTERNATIONAL STUDIES REVIEW*, 24(3). <https://doi.org/10.1093/isr/viac023>
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314–321. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>
- Hussain, E. (2019). CPEC: Governance and security challenges—Implications for the Belt and Road Initiative. *Chinese Political Science Review*. <https://doi.org/10.1007/s41111-018-0109-z>
- Hussain, E. (2020). CPEC and the Belt and Road Initiative: Economic Implications for the Greater Middle East. *ASIAN JOURNAL OF MIDDLE EASTERN AND ISLAMIC STUDIES*, 14(1), 35–50. <https://doi.org/10.1080/25765949.2020.1728970>
- Hussain, M. (2021). CPEC and Geo-Security Behind Geo-Economics: China's Master Stroke to Counter Terrorism and Energy Security Dilemma. *EAST ASIA*, 38(4), 313–332. <https://doi.org/10.1007/s12140-021-09364-z>
- Janardhan, N. (2020). Belt and Road Initiative: China's Diplomatic-Security Tool in the Gulf? *ASIAN JOURNAL OF MIDDLE EASTERN AND ISLAMIC STUDIES*, 14(1), 1–17. <https://doi.org/10.1080/25765949.2020.1728968>
- Khetran, M. S. B., & Saeed, M. A. (2017). The CPEC and China-Pakistan relations: A case study on balochistan. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 3(3), 447–461. <https://doi.org/10.1142/S237740017500191>
- Kim, Y., Blank, S., & Ordabek, E. (2015). Central Asia and post-2014 Afghanistan: A new turn in Russia's military policy in Central Asia. *Korean Journal of Defense Analysis*, 27(4), 523–537.
- Li, M. (2019). China's economic power in Asia: The belt and road initiative and the local Guangxi government's role. *Asian Perspective*, 43(2), 273–295. <https://doi.org/10.1353/apr.2019.0011>
- Li, Z., Huang, Z., & Dong, H. (2019). The Influential Factors on Outward Foreign Direct Investment: Evidence from the "The Belt and Road." *Emerging Markets Finance and Trade*, 55(14), 3211–3226. <https://doi.org/10.1080/1540496X.2019.1569512>
- Liu, H., & Lim, G. (2019). The political economy of a rising China in Southeast Asia: Malaysia's response to the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1511393>
- Liu, Q., Yang, Y., Ke, L., & Ng, A. K. Y. (2022). Structures of port connectivity, competition, and shipping networks in Europe. *JOURNAL OF TRANSPORT GEOGRAPHY*, 102. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103360>
- Lo, M. (2020). THE EVOLUTION OF CHINESE INTERNATIONAL INVESTMENT AGREEMENTS AND THEIR POTENTIAL IMPACTS ON HUMAN RIGHTS PROTECTIONS FOR THE "BELT AND ROAD INITIATIVE" COUNTRIES. *ASIAN JOURNAL OF WTO & INTERNATIONAL HEALTH LAW AND POLICY*, 15(2), 399–460.
- Panibratov, A., Kalinin, A., Zhang, Y., & ... (2022). The belt and road initiative: a systematic literature review and future research agenda. *Eurasian Geography* <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1857288>
- Pankaew, A., & Kaewkhunok, S. (2022). The new equation of South Asia region: The rising role of China in Nepal's foreign policy. *INTERNATIONAL AREA STUDIES REVIEW*, 25(2), 121–137. <https://doi.org/10.1177/22338659211072940>
- Pattanaik, S. S. (2019). India's Policy Response to China's Investment and Aid to Nepal, Sri Lanka and Maldives: Challenges and Prospects. *STRATEGIC ANALYSIS*, 43(3, SI), 240–259. <https://doi.org/10.1080/09700161.2019.1616372>
- Rajmil, D., Morales, L., & Andreosso-O'Callaghan, B. (2021). How realistic is the China-Pakistan-Iran economic corridor? *ASIAN JOURNAL OF COMPARATIVE POLITICS*, 6(4, SI), 405–420. <https://doi.org/10.1177/20578911211041403>

- Shariatinia, M., & Kermani, H. A. (n.d.). Iran, China and the Persian Gulf: An unfolding engagement. *GLOBAL POLICY*. <https://doi.org/10.1111/1758-5899.13122>
- Shen, Z., Li, M., & Li, Y. (2022). Research on the Logical Evolution of Internationalization Strategy of Chinese Construction Enterprises Based on the Concept of Project Sharing. *Pacific Focus*, 37(2), 343–371. <https://doi.org/10.1111/pafo.12211>
- Summers, T. (2016). China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy. *THIRD WORLD QUARTERLY*, 37(9), 1628–1643. <https://doi.org/10.1080/01436597.2016.1153415>
- Tang, K., Wang, H.-J., & Wang, N. (2022). The Relationship between the Airport Economy and Regional Development in China. *EMERGING MARKETS FINANCE AND TRADE*, 58(3), 812–822. <https://doi.org/10.1080/1540496X.2021.1911804>
- Tillman, H., Jian, Y., & Nielsson, E. T. (2018). The Polar Silk Road China's New Frontier of International Cooperation. *CHINA QUARTERLY OF INTERNATIONAL STRATEGIC STUDIES*, 4(3), 345–362. <https://doi.org/10.1142/S2377740018500215>
- Wu, Y.-S. (2022). Beyond 'Indo-Pacific' as a buzzword: Learning from China's BRI experience. *SOUTH AFRICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL AFFAIRS-SAJIA*, 29(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/10220461.2022.2042373>
- Yu, Y., & Chang, Y. C. (2018). The 'One Belt One Road' Initiative and its impact on shipping law in China.' *Marine Policy*, 87, 291–294. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.11.003>
- Zhang, X., & Dai, J. (2020). China's Involvement in Syria's Postwar Reconstruction Imperatives, Challenges, and Approaches. *CHINA QUARTERLY OF INTERNATIONAL STRATEGIC STUDIES*, 6(3), 267–285. <https://doi.org/10.1142/S2377740020500165>
- Zhang, Z., Gao, Y., & Wei, T. (2022). The Impact of Trade Barrier Reductions on Global Value Chains for Agricultural Products in China and Countries along the 'Belt and Road'. *WORLD TRADE REVIEW*, 21(2), 224–248. <https://doi.org/10.1017/S1474745621000586>

The Impact of Chinese Connectography on the Foreign Policy of the Islamic Republic of Iran: With Emphasis on New silk road Project

Amin Safdari

PhD Student in International Relations, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Keyhan Barzegar*

Associate Professor and Head of the Department of Political Science and International Relations, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Abdolali Ghavam

Professor, Department of Political Science and International Relations, Faculty of Law and Political Science, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

Behzad Shahandeh

Professor, Department of Political Science and International Relations, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran.

Introduction: Sometimes the construction, integration and localization of specialized concepts from other sciences can be helpful for researchers in understanding political and international relations. In fact, one of the benefits used in the geopolitical system is the concept of connectography. Global transport, energy and communications infrastructure that facilitate the supply chain, especially in large cities by creating wide corridors of economic exchange, create a network of global civilization with complex dynamics of power. Political boundaries are blurred. They are fading and the formation of "global supply chains" is becoming the most important source of power for countries. With these explanations,

Materials and Methods : in the present study, we intend to use the mentioned concept and in the framework of neo-regionalism theory, to examine the impact of the foreign policy of the People's Republic of China in the form of three strategies of economic diplomacy, peripheralism and petro-yuan on the foreign policy of the Islamic Republic

Results and Discussion: Decades of international sanctions have prevented the allocation of funds to new projects and the attraction of global investors. In this situation, the railway lines are also damaged. Until recently, Iran has spent a lot of effort to increase its railway lines by 200 km annually. Currently, attitudes towards the Iranian railway industry have changed. With the possibility of the cancellation of international sanctions and the presence of western and eastern investors in Iran, the country's authorities plan to add more than two thousand kilometers to the country's railway track annually in the next five years, which will certainly affect Iran's regional role and position. will improve even more.

Conclusion: The main challenge of Iran's foreign policy strategy in the region in the current situation is how to establish a kind of balance and compatibility between the two issues of strengthening "regional cooperation" and "detering threats from the region". The solution to this issue is to design a third strategy in Iran's foreign policy, which is able to establish a kind of balance between the strategic limitations caused by the necessity of playing the role of other regional and extra-regional actors for Iran, on the one hand, and taking into account the

* (Corresponding Author) kbarzegar @ hotmail.Com

country's existing economic resources. On the other hand, to play a continuous and expensive presence in the form of a big game.

Keywords: Petro-Yuan, Connectography, Foreign Policy, The New Silk Road, Peripheral Diplomacy, Economic Diplomacy.

