

فصلنامه سیاست خارجی  
سال سی و یکم، شماره ۱، بهار ۱۳۹۶، صص ۴۹-۱۷

# ابتکار کمربند - راه چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران

علیرضا خداقلی پور<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> - Belt- Road Initiative

<sup>۲</sup> - رئیس گروه مطالعات آسیای غربی دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه  
gholipour2002@yahoo.com  
تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱/۱  
تاریخ تصویب: ۱۳۹۶/۲/۱

## چکیده

جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و ژئواستراتژیک خود در چهارراه آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا، با ظرفیت‌ها و امکانات ویژه زیرساختی و مواصلاتی، هدف کلان خود را در داخل، جهش اقتصادی از طریق جذب سرمایه‌گذاری خارجی قرار داده و در سطح منطقه نیز خواهان ثبات، امنیت و توسعه مناطق پیرامونی خود است. در عین حال، جمهوری خلق چین طرحی را با نام «ابتکار کمربند-راه» به عنوان یک طرح فراگیر منطقه‌ای مطرح کرده که حدود ۶۵ کشور را در برمی‌گیرد و دارای ابعاد متعدد و مختلف اقتصادی-تجاری، علمی-فرهنگی و حتی ژئوپلیتیک و امنیتی است که می‌تواند آثار و پیامدهای وسیعی در منطقه داشته باشد. هدف کلان این طرح ارتقای سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های کشورهای مسیر عنوان شده و با توجه به بازوها و سازوکارهایی که برای دستیابی به این هدف تعریف کرده به نظر می‌رسد که ظرفیت تحقق این هدف را داراست.

پرسش اساسی این مقاله، این است که ابتکار کمربند-راه چین چگونه می‌تواند منافع ملی جمهوری اسلامی ایران-اعم از داخلی و منطقه‌ای-را تحت تأثیر قرار دهد. این مقاله در نظر دارد زمینه‌ها و چگونگی تأثیرگذاری ابتکار مزبور بر روند همکاری‌های منطقه‌ای را از دریچه نظریه منطقه‌گرایی و با روش تبیینی-تحلیلی مورد بررسی قرار داده و منافع و مضار احتمالی آن را برای جمهوری اسلامی ایران، تبیین نماید. فرضیه مقاله این است که ابتکار کمربند-راه چین در صورت عملی شدن، از طریق گسترش زیرساخت‌های مبادلات تجاری و فرهنگی در منطقه و کمک به توسعه و امنیت منطقه، ظرفیت تأمین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران را هم در سطح ملی و هم در سطح منطقه‌ای داراست. این مقاله، با تبیین اهداف، انگیزه‌ها، فرصت‌ها و چالش‌های این ابتکار، زمینه‌های تأثیرگذاری این ابتکار بر ایران و همسویی آن با منافع ملی جمهوری اسلامی ایران را به تصویر می‌کشد.

### ▪ واژگان کلیدی:

منافع ملی، همکاری منطقه‌ای، همگرایی اقتصادی، ابتکار کمربند-راه، اوراسیا، چین، ایران

## مقدمه

بعد از پایان جنگ سرد و فروپاشی نظام دوقطبی، دنیا همچنان در دوران گذار به سر می‌برد. در دوره جدید، جهان شاهد رقابت میان بازیگران قدرتمندی است که در تلاش برای تحمیل نظام مطلوب خود بر جهان هستند. از یک سو، ایالات متحده آمریکا با تعقیب طرح‌های تهاجمی درصدد تحمیل نقش و جایگاه خود به‌عنوان تنها ابرقدرت است و از سوی دیگر، اتحادیه اروپا، روسیه، چین، هند و چند بازیگر دیگر خواهان نظام چندقطبی هستند. در این شرایط، چین با اتکا به تاریخ و تمدن پنج هزار ساله، فرهنگ غنی، قلمرو وسیع و جمعیت انبوه، ثبات و مشروعیت داخلی و رشد اقتصادی و صنعتی سریع طی سه دهه اخیر، به‌عنوان یک قدرت در حال ظهور توجه زیادی را به خود جلب کرده است. بنا بر شواهد متعدد و معتبر، چین به‌تدریج در حال خیزش و خروج از چارچوب‌های صرفاً اقتصادی و تجاری است تا در ابعاد فرهنگی، سیاسی و امنیتی نیز بال‌های خود را در منطقه و ماورای آن بگسترده.

ارائه ابتکار کمربند-راه توسط رئیس‌جمهور شی جین‌پینگ<sup>۱</sup> از مهمترین اقدامات چین در این جهت محسوب می‌شود. ایده احیای جاده ابریشم قدیمی از اواخر دهه ۱۹۹۰ در اندیشه‌های مختلف مطرح بود. در سال ۲۰۰۴ حزب کمونیست چین مقاله‌ای را در خصوص تعبیر چین از جاده ابریشم چینی به‌عنوان پل اوراسیایی ارتباط‌دهنده چین با اروپا از مسیر اوراسیا منتشر کرد. پس از آن، دولت آمریکا در سال ۲۰۱۱ و دولت چین در سال ۲۰۱۳ طرح‌هایی را تحت عنوان «جاده ابریشم جدید»<sup>۲</sup> ارائه کردند. طرح دولت آمریکا که بر پایه مطالعات گسترده پروفسور فردریک استار<sup>۳</sup>، ایده‌پرداز اصلی طرح جاده ابریشم جدید مطرح شده بود، با هدف کمک به توسعه و ثبات افغانستان، در نظر داشت زیرساخت‌های روسیه (جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) را به کشورهای آسیای مرکزی و پس

---

<sup>1</sup>. Xi Jinping

<sup>2</sup>. New Silk Road

<sup>3</sup>. Fredrick Starr

از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل نماید. این طرح بر آن بود تا ایران را از جاده ابریشم جدید کنار بگذارد و مسیرهای دسترسی جدید برای اتصال شرق به غرب ابداع نماید. اما این ایده به تدریج در سایه طرح کلان‌تر و جامع‌تر چین رنگ باخت.

مفهوم جاده ابریشم جدید چین با مفهوم غربی آن متفاوت است. طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مد نظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازی برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. طرح جاده ابریشم چین دارای دو بخش برّی و بحری است که بتدریج در طول سال ۲۰۱۳ ارائه شد و پس از آن طی سه سال اخیر در حال تکامل بوده است؛ چنانکه امروز تحت عنوان «ابتکار کمربند-راه» از آن یاد می‌شود. بخش برّی این طرح که در اوایل سال ۲۰۱۳ ارائه شد، از شیان<sup>۱</sup> در نواحی مرکزی چین آغاز شده و پیش از گسترش به سمت غرب، از استان گانسو<sup>۲</sup> و دو شهر خورگاس<sup>۳</sup> و اورومچی<sup>۴</sup> در استان سین کیانگ<sup>۵</sup> می‌گذرد. این جاده سپس به سمت جنوب غربی رفته و پس از عبور از آسیای مرکزی و شمال ایران، عراق، سوریه و ترکیه را پشت سر می‌گذارد. جاده ابریشم از تنگه بسفور در استانبول گذشته و بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان را طی می‌کند و پس از آن به هلند کشیده شده و نهایتاً به ونیز در ایتالیا خواهد رسید. ونیز نقطه تلاقی دو مسیر برّی و بحری جاده ابریشم جدید مدّ نظر چین خواهد بود. جاده ابریشم بحری نیز از فوژو<sup>۶</sup> در استان فوجیان<sup>۷</sup> چین آغاز شده و پس از عبور از استان-های گوانگ‌دونگ<sup>۸</sup>، گوانگشی<sup>۹</sup> و هاینان<sup>۱۰</sup>، به تنگه ملاکا<sup>۱۱</sup> در جنوب می‌رود؛ سپس از کوالالامپور به سمت کلکته رفته و از اقیانوس هند به نایروبی در کنیا می‌رود. در ادامه، از

1- Xian

2- Gansu

3- Horgos

4- Urumqi

5- Xinjiang

6- Fuzhou

7- Fujian

8- Guangdong

9- Guangxi

10- Hainan

11- Malacca Strait

شاخ آفریقا گذشته و به دریای سرخ می‌رسد. با اینحال، احتمال اعمال تغییراتی در مسیرهای این طرح همچنان وجود دارد (NDRC, 2015).

ابتکار کمر بند- راه چین تنها یک طرح اقتصادی نیست، بلکه ابعاد فرهنگی، سیاسی و امنیتی را نیز شامل می‌شود. مفروض اصلی مقاله حاضر این است که طرح پیشنهادی چین با توجه به ظرفیت‌های قابل توجهی که در راستای تقویت منطقه‌گرایی دارد، در شکل‌دهی به ترتیبات جدید در کل منطقه اوراسیا از جمله ایران و منطقه پیرامونی آن تأثیرگذار خواهد بود. همین امر، ضرورت بررسی و مذاقه در ابعاد مختلف این طرح و تأثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران را به خوبی نشان می‌دهد. پرسش اساسی این مقاله، این است که ابتکار کمر بند- راه چین چگونه می‌تواند منافع ملی جمهوری اسلامی ایران- اعم از داخلی و منطقه‌ای- را تحت تأثیر قرار دهد؟ این مقاله با رویکرد توصیفی- تحلیلی و عمدتاً با استفاده از اسناد و منابع دست اول که بخشی از آن از طرح اقدام منتشره توسط کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین<sup>۱</sup> و بخش دیگر در گفتگوی مستقیم نویسنده با مسئولین چینی طرح و شرکت در نشست‌ها و میزگردهای متعدد درخصوص این موضوع حاصل شده، به بررسی ابعاد طرح مزبور پرداخته و زمینه‌های تأثیرگذاری آن بر منافع ملی و منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. ابتکار کمر بند- راه چین در صورت عملی شدن، از طریق گسترش زیرساخت‌های مبادلات تجاری و فرهنگی در منطقه و کمک به توسعه و امنیت منطقه، ظرفیت تأمین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران را هم در سطح ملی و هم در سطح منطقه‌ای داراست.

### چارچوب نظری: منطقه‌گرایی

«منطقه‌گرایی»<sup>۲</sup> و «همگرایی منطقه‌ای»<sup>۳</sup> از جمله مفاهیمی هستند که در نیم قرن اخیر در مباحث روابط بین‌الملل، مورد توجه بسیار قرار گرفته‌اند. در شکل‌گیری چنین

<sup>۱</sup>- کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات (National Development and Reforms Commission) نهادی در سطح یک وزارتخانه است که بصورت مستقیم زیر نظر نخست‌وزیری چین فعالیت کرده و مسئولیت مستقیم ابتکار کمر بند- راه را به عهده دارد.

<sup>۲</sup>- Regionalism

<sup>۳</sup>- Regional Integration

اهمیت و اعتنایی، عواملی موثر بوده‌اند که می‌توان آن‌ها را در دو وجه نظری و عملی مورد بررسی قرار داد. با پایان یافتن جنگ جهانی دوم که آغاز و امتدادش، متاثر از کشورگشایی‌های منبعث از ناسیونالیسم افراطی مبتنی بر محوریت دولت-ملت بود، در رفتار سیاسی بخشی از بازیگران بین‌المللی نشانه‌هایی از ظهور احساسات فوق ملی‌گرایی دیده می‌شد. با این همه، نگاه غالب در اکثر کشورهای جهان سوم که برخی از آن‌ها به تازگی توانسته بودند با رهایی از استعمار، وارد فرایند دولت-ملت‌سازی شوند، گرایش به ملی‌گرایی بود. با نتایج موفقیت‌آمیز مذاکرات تجاری در اروگوئه و تشکیل سازمان تجارت جهانی و تسهیل ارتباطات جهانی، پدیده جهانی‌شدن بازارها رقم خورد. با جهانی‌شدن اقتصاد در دوره زمانی بعد از جنگ جهانی دوم و افزایش وابستگی متقابل در حوزه‌های تولید، تجارت و امور مالی، دولت-ملت‌ها ناچار شدند به طور همزمان وارد فرایندی نوین از انطباق و سازگاری با فشارهای جهانی و مقاومت در مقابل آن شوند. آن پدیده‌ای که ظرفیت انجام این دو امر را در خود متبلور می‌ساخت؛ ظهور بلوک‌های تجاری منطقه‌ای در درون اقتصاد جهانی یکپارچه‌ساز بود (فتحی، ۱۳۸۱: ۲۲). از جمله نخستین تلاش‌های عملی برای محقق‌ساختن منطقه‌گرایی، می‌توان به تأسیس کمیسیون اقتصادی اروپا در سال ۱۹۴۷ اشاره کرد. در دهه ۹۰ قرن بیستم و پس از فروپاشی نظام دوقطبی، دولت‌های ملی در حال از دست‌دادن استقلال خویش در حوزه‌های مختلف هستند و با تحولاتی که در ابعاد اقتصادی، ارتباطات و فرهنگ رخ داده اینک استفاده از عنوان «فراوستفالیا»<sup>۱</sup> برای توصیف ساماندهی سیاسی بین‌المللی، مناسب‌تر است (دیلمی معزی، ۱۳۸۷: ۳۹). برخی نیز به چنین روندی، عنوان «پسابین‌الملل»<sup>۲</sup> را اطلاق نموده‌اند. البته چنین نظری که قائل به تجدید حاکمیت دولت‌ها در فرایند جهانی‌شدن به سود حاکمیت فراملی است، در نگرش‌های رئالیستی و نورئالیستی مطرح نمی‌شود و این دیدگاه‌های لیبرالیستی و نولیبرالیستی هستند که به ترویج چنین آرای پُرداخته‌اند.

<sup>۱</sup>- Post- Westphalian Order

<sup>۲</sup>- Post- International

تعریف منطقه بسته به کاربرد آن در روابط بین‌الملل، توسعه منطقه‌ای و علوم جغرافیایی، متفاوت است. در مباحث مربوط به توسعه اقتصادی، منطقه اقتصادی، آن «ناحیه جغرافیایی است که درون آن عوامل تولید کاملاً تحرک دارند» (نعمتی، ۱۳۹۴: ۹). اهمیت این تعاریف اقتصادی از منطقه از این جهت است که اصولاً استقلال کامل از تجارت جهانی و خودکفایی مطلق در زمینه تولید محصولات، در جهان امروز امکان‌پذیر نیست و به همین دلیل دولت-ملت‌ها می‌کوشند از طریق گسترش دایره روابط خود با سایر دول که از طریق انعقاد پیمان‌های دوجانبه، سه‌جانبه و چندجانبه قابل پیگیری است، به حضوری مستمر و قابل قبول در بازار تجارت جهانی بیندیشند.

در ادبیات روابط بین‌الملل و جغرافیای سیاسی، بر تعاریفی دیگر از منطقه تأکید می‌شود که در مباحث منطقه‌گرایی، کاربرد بیشتری نیز می‌یابند. از جمله نقاط مشترک و مورد اجماع تعریف منطقه در این علوم، «قرابت جغرافیایی» است. در علم روابط بین‌الملل، «منطقه بدون استثناء شامل سرزمین‌های چندین کشور می‌شود که به علت پیوندهای جغرافیایی مشترک به یکدیگر مرتبط شده‌اند» (دهرویه، ۱۳۹۰: ۱۴). با این همه، عموم تعاریف منطقه که به مبحث منطقه‌گرایی ارتباط دارد را می‌توان در سه دسته تعریف جای داد: (۱) منطقه به عنوان واحدی جغرافیایی که حدود آن کم و بیش بر پایه مرزهای فیزیکی و مختصات اکولوژیک تعیین می‌گردد. (محدوده اروپا حداقل اقیانوس اطلس و کوه‌های اورال دانسته می‌شود)؛ (۲) منطقه به مثابه یک نظام اجتماعی متشکل از روابط فرامحلی و فراملی گروه‌های انسانی که امنیت واحدهای تشکیل‌دهنده آن، به هم‌گره خورده است (اتحادیه اروپا به مثابه مجموعه‌ای امنیتی)؛ (۳) منطقه به عنوان مجموعه‌ای از کشورها که با عضویت در یک سازمان منطقه‌ای، در زمینه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی به «همکاری‌های سازماندهی شده» می‌پردازند؛ حتی اگر از لحاظ جغرافیای انسانی و سیاسی، نتوان بر سرزمین این کشورها، عنوان «منطقه» را اطلاق نمود (اکو).

با چنین تفاسیری، منطقه‌گرایی به راهبردی اشاره دارد که طی آن دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علایق مشترک هستند، از طریق سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند (نعمتی، ۱۳۹۴: ۹).

منطقه‌گرایی خود تقسیمات مختلفی دارد و به انواع گوناگون اقتصادی، سیاسی، امنیتی، فرهنگی و ترکیبی قابل تقسیم است. منطقه‌گرایی در سیاست بین‌الملل به گسترش قابل ملاحظه همکاری‌های سیاسی و اقتصادی میان دولت‌ها و سایر بازیگران در نواحی جغرافیایی خاص اشاره دارد. این مفهوم برای اولین بار در نوشته‌های کارکردگرایانی مانند دیوید میترانی<sup>۱</sup>، ارنست هاس<sup>۲</sup> و جوزف نای<sup>۳</sup> مطرح شد. در منطقه‌گرایی سنتی، که در دوران جنگ سرد شکل می‌گرفت، بیشتر بر ابعاد سیاسی - امنیتی تأکید می‌شد، اما در منطقه‌گرایی نوین که به خصوص با محوریت دنیای غرب تقویت شد، به مقولات اقتصادی توجهی ویژه شده و تشکیل اتحادیه‌های اقتصادی در میان جوامع یک بلوک سیاسی که ترجیحاً از سوابق مشترک فرهنگی، زبانی، دینی و تاریخی نیز برخوردارند، ضرورتی انکارناپذیر تلقی می‌شود (کولابی و سازمند، ۱۳۹۲: ۱۴۶). یک ویژگی مهم در منطقه‌گرایی، نقش دولت‌های مقتدر و پیشرو است که همگرایی منطقه‌ای را طراحی کرده و نقش اصلی را در موفقیت این طرح‌ها دارند. هرچه عدم توازن در یک چارچوب منطقه‌ای بیشتر باشد، مسئولیت و هزینه‌های بازیگر پیشرو افزایش می‌یابد.

امروزه، موتور محرکه عموم همکاری‌های منطقه‌ای، منافع اقتصادی بازیگران است و نگاه غالب، نه درون‌گرایی و بی‌اعتمادی، بلکه برون‌گرایی و اعتقاد به وابستگی متقابل اقتصادی و امنیتی است. طبق فرضیه برون‌گرایی اشمیتر، از آنجایی که انگیزه‌های همگرایی در داخل جامعه نسبت به دیگر بازیگرانی که در خارج از جامعه قرار گرفته‌اند، موجب بروز تبعیض می‌شود، برای آن‌ها که خارج از اتحادیه هستند، دو واکنش متصور است: تشکیل اتحادیه منطقه‌ای دیگر یا پیوستن به اتحادیه کنونی؛ و در هر دو حالت همکاری گسترده‌تر بین اعضا یا در منطقه را افزایش می‌دهد (ابوالحسنی، ۱۳۹۳). ورود بازیگران غیردولتی نظیر نهادها و جنبش‌ها در سطوح متفاوت نظام بین‌الملل نیز باعث شده اشکال منطقه‌گرایی از بالا که عموماً با مداخله یک قدرت برتر، عملی می‌شد، مورد تردید قرار گرفته و نقش سازمان‌های غیردولتی نیز در فرایند همگرایی به رسمیت شناخته شود (کولابی و سازمند، همان).

1- David Mitrany

2- Ernst Haas

3- Joseph Nye



در بیان دلایل و انگیزه‌های منطقه‌گرایی به عوامل متعددی اشاره شده است. نویسندگان مختلف در این زمینه چند عامل را مورد اشاره قرار می‌دهند: (۱) **اهداف اقتصادی**: کشورهای عضو سازمان‌های منطقه‌ای، با استفاده از صرفه‌جویی‌های به مقیاس، تخصص‌گرایی در سطح منطقه و گسترش بازارهای تولید به رشد اقتصادی بهینه‌ای دست می‌یابند؛ (۲) **اهداف غیراقتصادی**: افزایش قدرت سیاسی منطقه، کنترل جریان‌های مهاجرت و توسعه امنیت ملی از مهمترین دستاوردهای عضویت در سازمان‌های منطقه‌ای است؛ (۳) **دلایل مربوط به دور اروگوئه**: با توجه به حرکت کند منطقه‌گرایی، در مذاکرات اروگوئه، منطقه‌گرایی به مثابه جانشینی برای آزادسازی تجارت چندجانبه تحت مقررات دور اروگوئه و وسیله‌ای برای تقویت موضع مذاکره در نظام تجاری بین‌المللی مطرح شد؛ (۴) **منطقه‌گرایی به عنوان پناهگاهی امن**: ترتیبات منطقه‌ای، محیط تجاری قابل پیش‌بینی و با ثباتی را ایجاد می‌کنند و از هراس کشورهای کوچکتر از محدودیت دسترسی به بازار کشورها در آینده می‌کاهند؛ (۵) **تمرکز بر اصلاحات سیاست‌های داخلی کشورها**: حضور موثر در چنین بلوک‌بندی‌های منطقه‌ای، نیازمند اصلاحات در سیاست‌گذاری‌های داخلی و ثبات در اقدام به آزادسازی تجاری است. بنابراین منطقه‌گرایی، احتیاج به مکمل‌های لازم در جهت خصوصی‌سازی و اصلاحات سازگار با بازار دارد و این خود، در رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه، بسیار موثر است؛ (۶) **اثر دومینو**: با تعمیق و گسترش ترتیبات تجارت منطقه‌ای، بالا رفتن هزینه خارج ماندن از چنین نظم نوینی و الحاق دسته جدیدی از کشورها به گروه، کشورهای خارج مانده بیشتر احساس خطر می‌کنند و این امر باعث مرحله جدیدی از عضویت دیگر کشورهای بیرون‌مانده می‌گردد. به چنین پدیده‌ای، «دومینو» گفته می‌شود؛ (۷) **منطقه‌گرایی و صنایع نوزاد**: در اکثر ترتیبات منطقه‌ای آفریقا و آمریکای لاتین، تقویت و محافظت از صنایع نوپا که با اتخاذ سیاست‌های حمایتی در برابر کشورهای ثالث، وضعیت مناسب‌تری را نمودار خواهد ساخت، یکی از عوامل مهم تلقی می‌شده است. با این همه، عموم این سازمان‌های منطقه‌ای در نیل به چنین هدفی، موفقیت اندکی را کسب کردند. (نعمتی، ۱۳۹۴: ۹).

تحلیلگران در ذکر فواید منطقه‌گرایی به مواردی نظیر: ۱- توسعه اقتصادی و ادغام تدریجی در اقتصاد جهانی؛ ۲- مزایای تجاری؛ ۳- اصلاحات ساختاری سیاسی و اقتصادی؛ ۴- محافظت و بیمه شدن؛ ۵- امنیت سیاسی؛ ۶- قدرت چانه‌زنی (در برابر شرکای سیاسی و تجاری خارج از بلوک)؛ ۷- ابزار هماهنگی؛ ۸- دریافت و توزیع اطلاعات ۹- نقش تریبونی (برای کشورهای مخالف وضع موجود) اشاره می‌کنند (امیدی، ۱۳۸۸: ۱۶).

## ابتکار کمربند- راه

### الف) ابعاد

ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم که در سال ۲۰۱۳ توسط شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین پیشنهاد شد، اکنون به‌عنوان برند سیاست خارجی آقای شی و محور اصلی سیاست خارجی این کشور مطرح است و به دلیل درگیر ساختن ۶۵ تا ۷۰ کشور منطقه، به یک موضوع فراگیر منطقه‌ای تبدیل شده و هدف اصلی آن متصل کردن دو سوی توسعه‌یافته اوراسیا (چین از یک طرف و اروپا از طرف دیگر) و کمک به توسعه سریعتر کشورهای مابین این دو سوی اوراسیا است. همکاری برد- برد، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر، اتصال آسیای توسعه‌یافته در یک سوی اوراسیا به اروپای توسعه‌یافته در سوی دیگر این منطقه و بالفعل کردن ظرفیت‌های عظیم توسعه‌ای دولت‌هایی که در این بین قرار گرفته‌اند، چارچوب کلی این طرح را تشکیل می‌دهند. این ابتکار، دارای دو سند سیاست تجاری و سیاست صنعتی است و یک طرح باز<sup>۱</sup> محسوب می‌شود؛ چنانکه دولت چین تاکید دارد که از پیشنهادات کشورهای مسیر برای پیشبرد طرح استقبال می‌کند (NDRC, 2015).

این ابتکار، یک طرح چندتریلیون دلاری و بسیار بلندپروازانه برای احداث و ارتقای جاده‌ها، خطوط آهن، بنادر و زیرساخت‌های دیگر در سراسر آسیا و اروپا با هدف تقویت اقتصاد چین و بیش از ۶۰ کشور مسیر است که در کنار اشتیاق و امیدهای زیادی که ایجاد کرده، البته تردیدها و نگرانیهای زیادی را هم به‌دنبال داشته است. برخی از آن به‌عنوان

<sup>۱</sup>- Open Source

طرح مارشال چین برای آسیا یاد می‌کنند. برخی دیگر آن را طرحی برای تحکیم رهبری و حتی استیلای چین در منطقه از طریق پیشبرد منافع اقتصادی - تجاری، سیاسی - امنیتی و فرهنگی - توسعه‌ای در رقابت با «موافقتنامه تجاری اقیانوس آرام»<sup>۱</sup> می‌دانند. با اینحال یک چیز قطعی است که این طرح تلاشی فراگیر برای ارتقای زیرساختها و تقویت وابستگی متقابل در منطقه‌ای است که سه چهارم جمعیت جهان را در خود جای داده و این به خودی خود، بسیار سازنده است.

دولت چین از توسعه نامتوازن جهانی و مشکلات ساختاری اقتصاد جهانی، لزوم ترویج چندجانبه‌گرایی، جهانی‌شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی، تجارت آزاد، منطقه‌گرایی باز و یکپارچگی بازارها به‌عنوان زمینه‌های توجیه‌کننده این طرح یاد کرده و آن را به‌عنوان مدل جدیدی از همکاری بین‌المللی و حکمرانی جهانی بر پایه منشور ملل متحد و اصول همزیستی مسالمت‌آمیز معرفی می‌کند (NDRC, 2015). این طرح که در جهان امروز به‌عنوان بلندپروازانه‌ترین طرح توسعه و تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی قلمداد می‌شود، احیای جاده ابریشم باستانی را در دستور کار قرار داده و جایگاه مهمی در سیزدهمین برنامه پنج ساله توسعه چین که در اکتبر ۲۰۱۵ منتشر شد، به خود اختصاص داده است (Sidney, 2015: 13). طرح اقدام اولیه این ابتکار تصریح دارد که این طرح به روی مشارکت همه کشورها و سازمان‌ها باز است؛ به اصول بازار آزاد و هنجارهای بین‌المللی و مدل توسعه کشورها احترام می‌گذارد؛ در تلاش برای ترویج تنوع فرهنگی و تمدنی و حمایت از گفتگوی تمدن‌ها است و نقش کلیدی را در تخصیص منابع به بازار می‌دهد (NDRC, 2015).

کمر بند به مسیر زمینی جاده ابریشم تحت عنوان کمر بند اقتصادی جاده ابریشم<sup>۲</sup> و راه به مسیر دریایی تحت عنوان راه ابریشم دریایی<sup>۳</sup> اطلاق می‌شود. مسیر زمینی چین را از طریق آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و آسیای غربی به اروپا وصل می‌کند و مسیر دریایی چین را در طول مسیرهای دریایی و بنادر منطقه به آسیای جنوب شرقی، خاورمیانه و آفریقا

1- Trans-Pacific Partnership (TPP)

2- The Silk Road Economic Belt

3- The Maritime Silk Road

می‌برد. برخلاف طرح مارشال، این طرح اهداف عمدتاً اقتصادی را دنبال می‌کند تا منافع اقتصادی چین را در منطقه و جهان و فرصتهای تجاری شرکتهای چینی را در دوره کندی رشد اقتصادی آن کشور تقویت کند. علاوه بر حدود ۶۵ کشور مسیر، کمیسیون اروپا در ژوئن ۲۰۱۵ یادداشت تفاهمی را با چین تحت عنوان «سکوی اتصال اتحادیه اروپا و چین»<sup>۱</sup> امضا کرده تا راهبرد شبکه‌های ماورای اروپایی آن کمیسیون را با پروژه‌های ابتکار کمربند-راه هماهنگ سازد (Escobar, 2015: 21). این طرح در صورت موفقیت می‌تواند اوراسیا را مجدداً به‌عنوان بزرگترین بازار جهان احیا کند. حتی بعضی تحلیل‌گران اقتصادی ادعا می‌کنند این طرح می‌تواند نظام مالی مبتنی بر دلار را دچار تغییر نماید.

این طرح از ابتدای ارائه و بر اساس واقعیتهای صحنه و همچنین نتایج مذاکرات با کشورهای مختلف مسیر، دائماً در حال تکوین بوده و مسیرهای مختلفی را در دستور کار قرار داده است؛ چنانکه نام این طرح که در ابتدا با عنوان «یک کمربند-یک راه»<sup>۲</sup> از آن یاد می‌شد، اکنون بواسطه مسیرهای چندگانه و موازی به «ابتکار کمربند-راه» تغییر یافته است. در حال حاضر، مسیرهای زمینی مدنظر شامل: (۱) چین-آسیای مرکزی-روسیه-اروپا (مسیر بالتیک)؛ (۲) چین-آسیای مرکزی یا جنوب آسیا-غرب آسیا-خلیج فارس-دریای مدیترانه؛ (۳) چین-جنوب شرق آسیا-جنوب آسیا-اقیانوس هند می‌شوند و مسیرهای دریایی نیز عبارتند از: (۱) سواحل چین-دریای چین جنوبی-اقیانوس هند-اروپا؛ (۲) سواحل چین-دریای چین جنوبی-اقیانوس آرام جنوبی (NDRC, 2015).

این طرح دارای ابعاد مختلف اقتصادی-تجاری، سیاسی-امنیتی و همچنین فرهنگی-تمدنی است. زمینه‌های همکاری‌های غیراقتصادی در چارچوب طرح مزبور به قرار ذیل قابل دسته‌بندی هستند: ۱. تأمین امنیت مسیرهای مبادلاتی؛ ۲. تقویت همکاری‌های ضدتروریسم در سطح منطقه؛ ۳. طراحی سازوکارهای حل‌وفصل منازعات در خصوص دعاوی زمینی و دریایی؛ ۴. توسعه منابع دریایی؛ ۵. همکاری در زمینه حفاظت زیست‌محیطی در مسیر جاده ابریشم؛ ۶. افزایش مبادلات فرهنگی. این طرح در هریک از

<sup>۱</sup>- EU- China Connectivity Platform

<sup>۲</sup>- One Belt- One Road

حوزه‌های زمینی، دریایی، هوایی و سایبری، پروژه‌هایی را تعریف کرده است. در این طرح، کشورها به لحاظ اهمیت در چند لایه تعریف شده‌اند: لایه اول کشورهای همسایه و حوزه پیرامونی چین (کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و همچنین جنوب آسیا مانند پاکستان) هستند؛ لایه دوم کشورهای غرب آسیا و آسیای مرکزی (مانند ایران)؛ لایه سوم کشورهای آفریقا و مدیترانه (لیانگ شیائوجون، کنفرانس قایق صلح، ۲۰۱۶).

پنج حوزه مطرح شده در این ابتکار عبارتند از: هماهنگی در سیاست‌گذاری؛ تسهیل پیوندها و ارتباطات؛ آزادسازی تجاری؛ همگرایی مالی و پیوندهای فرهنگی - مردمی. در حوزه هماهنگی سیاست‌ها، دولت چین در دو سال گذشته و بر اساس اولویت‌بندی پیش‌گفته، به صورت جدی مشغول مذاکرات دوجانبه با کشورهای مسیر بوده تا با دستیابی به توافقات اولیه، فرایند اجرایی را آغاز نماید. اما در چهار حوزه دیگر، برنامه‌های متعددی طراحی شده و برخی از آنها حتی وارد مرحله اجرایی شده‌اند که در زیر به مهمترین آنها اشاره می‌شود. در زمینه تسهیل پیوندها و ارتباطات، محورهای در دستور کار این طرح عبارتند از: بهینه‌سازی ارتباطات زیرساختی با دیگران، همگون‌سازی نظام‌ها با یکدیگر، شکل‌دهی به شبکه‌ای زیرساختی میان آسیا، اروپا و آفریقا، شکل‌دهی به سازوکاری برای هدایت و مدیریت کلان حوزه ترانزیت مبتنی بر قواعد استاندارد و همگون و در نهایت، ایجاد یک جاده ابریشم ارتباطاتی و اطلاعاتی (NDRC, 2015).

محورهای اصلی ابتکار کمربند - راه در زمینه آزادسازی تجاری عبارتند از: آزادسازی و تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری، افزایش همکاری‌های گمرکی و مبادله منظم اطلاعات در این حوزه، اجرای موثر موافقت‌نامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی، افزایش همکاری میان دولت‌ها در زمینه ترخیص گمرکی، حرکت تدریجی به سوی تدوین قواعد استاندارد و همگرا در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی، تسریع در ایجاد زیرساخت‌های جدید در بنادر و ایجاد مسیرهای آبی - خاکی برای نقل و انتقال کالا، افزایش همکاری‌ها در زمینه فناوری اطلاعات در حوزه لجستیک دریایی، بهسازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی و ایجاد یک بستر جامع برای همکاری در حوزه هوانوردی غیرنظامی، ارتقاء همکاری‌ها در زمینه اتصال زیرساخت‌های انرژی به یکدیگر و همکاری برای تضمین امنیت خطوط لوله انرژی، افزایش

همکاری در زمینه ایمنی زنجیره عرضه، تسریع و تسهیل سرمایه‌گذاری و ایجاد مناطق سرمایه‌گذاری مشترک، افزایش همکاری‌ها در زمینه اکتشاف و توسعه منابع نفت و گاز، گسترش همکاری‌ها در صنایع نوظهور بویژه فناوری اطلاعات و گشودن بیشتر بخش خدمات کشورهای عضو به روی یکدیگر (NDRC, 2015).

در راستای همگرایی مالی، این ابتکار محورهای زیر را در دستور کار قرار داده است: ایجاد یک نظام باثبات پولی، سرمایه‌گذاری و تأمین مالی و نظام اطلاعات اعتباری در آسیا، گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دوجانبه، ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا، تقویت بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، بانک بریکس و تاسیس نهاد مالی سازمان همکاری شانگهای، تسریع در تاسیس صندوق جاده ابریشم و اتحادیه بین بانکی سازمان همکاری شانگهای، حمایت چین از خرید اوراق قرضه یوان در چین و تشویق شرکت‌های چینی برای خرید اوراق به شکل یوان و سایر ارزها در خارج از چین، ایجاد یک سازوکار هماهنگی در حوزه مقررات مالی در سطح منطقه‌ای و بالاخره، ارتقای سیستم پاسخ به خطرات و مدیریت بحران مالی. اما حوزه پنجم و آخر مورد نظر ابتکار کمر بند- راه، حوزه پیوندهای فرهنگی و مردمی است؛ شامل: ارتقای تعاملات فرهنگی- دانشگاهی - رسانه‌ای، ارائه سالانه ده هزار بورسیه به دانشجویان کشورهای عضو از سوی چین و برگزاری سال فرهنگی هر یک از کشورهای مسیر طرح (NDRC, 2015).

### ب) اهداف و انگیزه‌ها

طرح قبلی چین- تحت عنوان «برون شو»<sup>۱</sup> که در سال ۱۹۹۹ ارائه شد- در پی افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و توسعه حضور چین در ورای مرزها بود و به افزایش قابل توجه ۶۰۰ درصدی در حجم مبادلات چین با کشورهای منطقه جنوب شرقی آسیا، امریکای لاتین و افریقا تا سال ۲۰۰۷ منجر شد. اما مهم‌ترین هدف ابتکار کمر بند- راه، تجمیع اولویت‌های اقتصاد خارجی چین تحت یک طرح واحد است (James, 2015:32). چین به‌عنوان کشوری که بالاترین میزان حجم مبادلات تجاری را در جهان دارد، مهم‌ترین

<sup>۱</sup>- Going Out or Go Out

منفعت خود از پیگیری این طرح را کاهش هزینه حمل و نقل کالاهای خود می‌داند. کلیه طرح‌هایی که تاکنون تأمین مالی شده‌اند، هدف کاهش زمان و هزینه سفر را به‌عنوان معیار اصلی خود معرفی کرده‌اند. تأثیری که این مسیرها در کاهش زمان نقل و انتقال کالا و در نتیجه کاهش هزینه تجارت خواهند داشت، به نفع همه کشورهای منطقه و حتی جهان خواهد بود که از زیرساخت‌های احداث شده یا ارتقاء یافته این طرح بهره‌برداری خواهند کرد. انگیزه‌های اصلی چین از ارائه این طرح را می‌توان در موارد زیر دسته‌بندی کرد:

۱- چین طی سال‌های گذشته به مدد رشد سریع اقتصادی و صادرات گسترده، منابع مالی قابل توجهی بدست آورده است.<sup>۱</sup> به‌علاوه در حوزه بسیاری از صنایع، تولید چین فراتر از تقاضا است و حتی توان تولید بالاتر از این را هم دارد (Zhang & Zhao, 2013: 20). از این‌رو، برنامه‌ریزی برای صدور مازاد تولید و سرمایه چین یکی از دغدغه‌های دائمی چین در سالهای اخیر بوده و طرح کمربند- راه بهترین محمل برای صرف این سرمایه و تولید مازاد در مناطق پیرامونی چین است.

۲- با توجه به کند شدن روند رشد اقتصادی، چین در تلاش است تا وابستگی اقتصاد خود را به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های داخلی و رشد ناشی از آن کاهش دهد. بدین ترتیب، شرکت‌های ساخت‌وساز، بازارهای تجهیزات و مشاغل دیگر که با اتکا به رشد اقتصادی قابل توجه کشور پیشرفت قابل ملاحظه‌ای کرده‌اند، مجبور خواهند بود به دنبال فرصت‌هایی در خارج از چین باشند. بنابراین، یکی از انگیزه‌های اصلی دولت چین این است که با ابتکار کمربند- راه مکانی برای سرمایه‌گذاری این شرکت‌ها در ورای مرزها بیابد.

۳- تمرکز بر حوزه زیرساخت به تلاش چین برای تقویت جایگاه بین‌المللی پول خود و رساندن آن به سطح یک ارز جهانی مورد اعتماد و قابل اتکا کمک می‌کند. چین در سال ۲۰۱۵ با هدف تأمین مالی پروژه‌هایی که در آنها به یوان وام اعطا کند، به بانک بازسازی و توسعه اروپا<sup>۲</sup> پیوست و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی<sup>۳</sup> را تاسیس کرد. این اقدامات تاکنون موفقیت‌آمیز بوده و صندوق بین‌المللی پول یوان را وارد سبد ارزهای جهانی کرده است.

<sup>۱</sup> - مازاد سرمایه چین بر اساس منابع مختلف، بین ۴۵۰ تا ۵۰۰ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود.

<sup>۲</sup> - European Bank for Reconstruction and Development

<sup>۳</sup> - Asian Infrastructure Investment Bank

۴- انگیزه دیگر چین تضمین جریان انرژی از طریق خطوط لوله جدید در آسیای مرکزی، روسیه و بنادر عمیق جنوب شرقی آسیا است. تضمین جریان انرژی یکی از نگرانی‌های دائمی شرکتهای چینی بوده است. تقاضای انرژی چین با رشد سریع اقتصادی از سال ۱۹۸۰ تاکنون ۵۰۰ درصد افزایش یافته؛ چنانکه چین در حال حاضر بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی و بزرگترین واردکننده نفت در جهان است (Cecily, 2015: 14).

۵- توسعه زیرساخت‌های کشورهای مسیر کمربند- راه می‌تواند رشد اقتصادی آنان را ارتقاء داده و به توسعه متوازن مناطق پیرامونی در درجه اول و کشورهای مسیر از طریق توسعه ارتباطات و اتصالات کمک کند و در نتیجه به تقاضای بیشتر آنها برای کالاهای و خدمات چین بینجامد. شی جین‌پینگ در مارس ۲۰۱۵ اعلام کرد که حجم سالانه مبادلات تجاری چین با کشورهای مسیر کمربند- راه تا سال ۲۰۲۵ از مرز ۲/۵ تریلیون دلار خواهد گذشت (Dollar, 2015: 11).

۶- افزایش توجه چین به حوزه دریایی از یک سو و بهره‌برداری بهینه از مسیرهای زمینی از سوی دیگر برای کاهش مسافت، زمان و هزینه نقل و انتقال کالا و خدمات یکی دیگر از اهداف این طرح به شمار می‌رود. چین در قالب برنامه «رشته مرواریدها»<sup>۱</sup> در تلاش است شبکه‌ای از بنادر و ارتباطات دریایی- زمینی را به منظور تقویت و بهینه‌سازی بهره‌وری فرایند حمل و نقل شکل دهد (NDRC, 2015).

سایر اهداف و انگیزه‌های قابل شناسایی این طرح چند وجهی عبارتند از: (۷) تسریع در فرایند توسعه مناطق غربی چین؛ (۸) صدور مدل توسعه چینی (نظریه فوکویاما)؛ (۹) نسخه چینی جهانی‌سازی؛ (۱۰) کمک به حل مسائل و مناقشات جهانی از پایین به بالا؛ (۱۱) مقابله و موازنه طرح آسیا محوری<sup>۲</sup> آمریکا.

### پ) منابع مالی و گستره

اعتبار مورد نیاز برای اجرای این طرح حدود ۴ تریلیون دلار تخمین زده می‌شود که

۱. تئوری رشته مرواریدها (String of Pearls) یک برنامه ژئوپلیتیک با هدف شبکه‌سازی بنادر، خطوط و سایر امکانات دریایی چین در دو بخش تجاری و نظامی از سرزمین اصلی این کشور از طریق اقیانوس هند تا بندر سودان است.

۲. Pivot to Asia



تاکنون بخشی از آن بصورت طرح‌های تعریف‌شده عمدتاً در خطوط آهن و نیروگاه‌ها عملیاتی شده است (NDCR, 2015). تنها در نیمه اول سال ۲۰۱۵ شرکت‌های چینی ۱۴۰۱ قرارداد به ارزش ۳۷/۶ میلیارد دلار امضا کردند (Cheng & Alexious, 2015: 24). بیشترین سرمایه‌گذاری‌ها تاکنون در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به سمت اروپا بوده است. ۴۶ میلیارد دلار در قالب «دالان اقتصادی چین- پاکستان»<sup>۱</sup> و ۲۰ میلیارد دلار برای خطوط آهن چین- لائوس، چین- تایلند، جاکارتا- باندونگ سرمایه‌گذاری شده است. همچنین مذاکرات با چندین کشور برای ساخت ۵۰۰۰ کیلومتر راه آهن سریع‌السیر با سرمایه ۱۶۰ میلیارد دلار در جریان است (Yang, 2013: 9). سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند- راه تنها منحصر به حوزه زیرساخت‌ها نیست و شرکت‌های چینی در حال ساخت کارخانجات مختلف در کشورهای منطقه هستند؛ ضمن اینکه در حوزه نفت و گاز و حتی احداث خط لوله گاز نیز فعالیت دارند تا نشان دهند ابتکار کمربند- راه می‌تواند چتر بزرگی برای توسعه منافع تجاری عمومی چین در خارج از مرزها فراهم کند.

پول ذخیره‌شده در بانکهای چین در حال حاضر بیش از ۱۵ تریلیون دلار است. ذخایر ارزی چین نیز مبلغی بین ۳ تا ۴ تریلیون دلار است. چهار بانک دولتی و اصلی چین- بانک چین<sup>۲</sup>، بانک صنعتی و بازرگانی چین<sup>۳</sup>، بانک عمران چین<sup>۴</sup> و بانک کشاورزی چین<sup>۵</sup> - منابع اصلی تأمین مالی طرح‌های ابتکار کمربند- راه هستند. ضمن اینکه در سال ۲۰۱۴ مبلغ ۴۰ میلیارد دلار نیز در ردیف بودجه ملی برای این ابتکار اختصاص داده شده است (Hongyuan, 2015: 16).

بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا در سال ۲۰۱۴ به ابتکار چین تاسیس شد و تاکنون ۶۰ کشور از جمله ایران به آن پیوسته‌اند و از میان آنها ۱۷ کشور توافقنامه آنرا در مجالس خود نیز تصویب کرده‌اند. انتظار می‌رود این بانک سالانه ۲۰ تا ۲۵ میلیارد دلار به

1- China- Pakistan Economic Corridor

2- Bank of China

3- Industrial and Commercial Bank of China

4- China Construction Bank

5- Agricultural Bank of China

طرح‌های کمربند- راه اختصاص دهد. «بانک جدید توسعه»<sup>۱</sup> که پیش از این با عنوان «بانک توسعه بریکس»<sup>۲</sup> شناخته می‌شد و در سال ۲۰۱۵ به‌عنوان جایگزین بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول تاسیس شده تا پروژه‌های بریکس را حمایت مالی کند، در کنار «سازمان همکاری شانگهای»<sup>۳</sup> از جمله دیگر حامیان مالی این طرح به شمار می‌روند.

### ت) چالشها و فرصتها

این طرح متناسب با عظمت خود، با چالش‌های زیادی نیز روبرو است. جدای از ابراز تردید برخی کشورها در ظرفیت عملی چین برای پیاده کردن طرح که به تدریج با اقدامات این کشور در حال رفع شدن است، می‌توان به چالش‌های زیر اشاره کرد:

۱- این طرح بسیاری از کشورهای آسیای جنوبی و آسیای مرکزی را که حوزه نفوذ سنتی دو قدرت بزرگ منطقه- هند و روسیه- هستند، درگیر می‌کند که موجب نگرانی این دو کشور است. علاوه بر هند و روسیه، ژاپن، امریکا، کره جنوبی و همچنین «سازمان توسعه و همکاری اقتصادی»<sup>۴</sup> نیز از این طرح احساس نگرانی می‌کنند. نگرانی عمده این کشورها این است که افزایش ظرفیت‌های حمل‌ونقل بین چین و منطقه، عدم موازنه تجاری را بیش از پیش به نفع چین افزایش خواهد داد (Clover & Hornby, 2015: 29). راه‌حلی که چین برای این نگرانی ارائه کرده، این است که بخشی از برنامه‌های ابتکار کمربند- راه را به سرمایه‌گذاری در صنایعی در کشورهای منطقه اختصاص دهد که توان صادرات به چین را داشته باشند. نمونه این اقدام، در ارتباط با برخی صنایع روسیه صورت گرفته است (Bradsher, 2015: 21).

۲- مشکلات امنیتی در برخی کشورهای مسیر مانند پاکستان، اوکراین و سوریه نیز یکی از چالش‌های عمده این طرح خواهد بود. چین کار جدی خود را در پاکستان از سال ۲۰۱۴ در قالب کریدور اقتصادی چین- پاکستان کلید زده و امنیت طرح را به ارتش پاکستان سپرده است. اما در مورد اوکراین و سوریه درصدد بازبینی مسیر طرح است. (گو شویونگ، کنفرانس جاده ابریشم دریایی، ۱۳۹۵).

<sup>1</sup>- The New Development Bank (NDB)

<sup>2</sup>- The BRICS Development Bank

<sup>3</sup>- Shanghai Cooperation Organisation

<sup>4</sup>- Organization of Economic Cooperation and Development (OECD)

۳- فساد فراگیر در بسیاری از کشورهای مسیر و حتی خود چین نیز می‌تواند به سلامت و پیشرفت این طرح آسیب جدی وارد کند (Hoffman, 2015:11).

۴- غیرقابل پیش‌بینی بودن کشورهای آسیای مرکزی که از مهم‌ترین کشورهای هدف این طرح هستند، چالش دیگر این طرح است. بنا به اذعان مقامات چینی، مذاکرات دوجانبه چین با این کشورها با موانع زیادی روبرو است که از جمله آنها می‌توان به عدم تطابق خطوط آهن جمهوری‌های سابق اتحاد شوروی و انتظار دولتهای آسیای مرکزی برای تغییر آنها توسط چین اشاره کرد. (سو گه، میزگرد جاده ابریشم، ۱۳۹۵).

علاوه بر چالشهای فوق، ابتکار کمربند- راه با سه چالش درونی روبرو است:

۱- اولین و ساده‌ترین این مشکلات، ظرفیت اجرای طرح‌ها به‌ویژه در حوزه اروپا است. اما دولت چین و شرکتهای چینی با اطمینان از توان خود برای اجرای کلیه طرح‌ها سخن می‌گویند.

۲- شرکتهای چینی در مقایسه با رقبای خود برای مثال در اروپا تجربه کمتری در نقاط دوردست دارند و این ممکن است به انتخاب اشتباه طرح‌ها منجر شود. به‌عنوان مثال، کارشناسان صنعتی هشدار می‌دهند که سرمایه‌گذاری در طرح‌های خط آهن و جاده‌سازی در آسیای مرکزی به‌دلایل مختلف نمی‌تواند با بازگشت مالی قابل‌توجهی روبرو شود، اما شرکتهای چینی همچنان در حال مذاکره با طرفهای آسیای میانه هستند.

۳- سومین و مهمترین چالش درونی، جدا کردن اقتصاد از سیاست و پرهیز از سرمایه‌گذاری روی پروژه‌ها با اهداف عمدتاً سیاسی است. این اشتباه می‌تواند دو پیامد جدی داشته باشد: اول اینکه سرمایه‌گذاری با بازگشت مالی مورد انتظار روبرو نشود و دیگر اینکه این کار می‌تواند واکنش کشورهای منطقه یا فرامنطقه‌ای را برانگیزد.

با این همه، با توجه به ظرفیت‌های گسترده این طرح در جهت توسعه منطقه و تقویت همگرایی منطقه‌ای، به نظر می‌رسد که این طرح در صورت رفع نگرانیها به نفع کل منطقه و حتی جهان خواهد بود. ایجاد منافع مشترک بین چین و شرکای تجاری سنتی و همچنین شرکای جدید در مسیر این طرح، ظهور شبکه‌های جدید تولید و انتقال و تقویت انگیزه‌ها برای حفظ زنجیره‌های موجود تولید و انتقال و نهایتاً کاهش کشمکش میان شرکا به‌واسطه

همگرایی مالی و تجاری میان آنها از مهم‌ترین فرصتها و مزایای این طرح هستند که می‌توانند تردیدهای موجود را کم‌رنگ نمایند. در مجموع، به نظر می‌رسد ابتکار کمربند-راه ظرفیت تغییر بنیادین در صحنه امنیتی آسیا را از طریق متصل کردن اقتصادهای منطقه دارد؛ به شکلی که هزینه‌های اقتصادی درگیری، جنگ و بی‌ثباتی را افزایش داده و توسعه را برای مناطق پیرامونی فراهم آورد.

### ابتکار کمربند-راه و جمهوری اسلامی ایران

ایران به‌عنوان یکی از تمدن‌های بزرگ منطقه و دارای مناسبات تاریخی و کهن با چین، یکی از مسیرهای اصلی جاده ابریشم باستانی بوده است. جاده ابریشم نه‌تنها در مسیر زمینی، بلکه در مسیرهای دریایی از دو بندر باستانی تیس<sup>۱</sup> و هرمز در کرانه دریای عمان و خلیج فارس برای انتقال کالاها به سوی غرب آسیا و اروپا بهره می‌برده است. ضمن اینکه شواهد و مدارک تاریخی همگی در ابعاد فرهنگی نیز، به نقش و جایگاه بسیار مهم ایران در جاده ابریشم باستانی اشاره دارند. به‌هرحال، موقعیت ویژه ژئواستراتژیک ایران در چهارراه آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا و سرزمین وسیع با دسترسی به دریا در شمال و جنوب ظرفیتی غیرقابل چشم‌پوشی به این سرزمین بخشیده است. این ظرفیت‌های خدادادی، با امکانات ویژه زیرساختی و مواصلاتی به مناطق و سرزمین‌های مجاور که طی سه دهه گذشته دائماً در حال توسعه بوده‌اند، اهمیتی دوچندان به جایگاه ایران داده است.

این ویژگی‌ها باعث شده تا جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم جدید نیز جایگاه ویژه‌ای به خود اختصاص دهد. هرچند که در طرح‌ها و نقشه‌های اولیه دولت چین در ابتکار کمربند-راه، ایران جایگاه چندان مهمی را به خود اختصاص نداده بود، اما این رویکرد پس از توافق هسته‌ای جمهوری اسلامی ایران با ۱+۵ در اواخر بهار ۱۳۹۴ و رفع موانع همکاری با ایران، آشکارا تغییر کرد و مقامات و کارشناسان چینی مکرراً از ایران به‌عنوان نقطه محوری هم در مسیر زمینی و هم در مسیر دریایی کمربند-راه یاد کردند. سفر شی جین‌پینگ،

<sup>۱</sup>- تیس (طیس) یا تیز یکی از بنادر مهم ایران در دریای مکران در زمان هخامنشیان بوده است. در آن دوران کالاها از آسیای شرقی و هند به بندر تیس می‌آمده‌اند و به مناطق مختلف خاورمیانه، آسیای میانه و قفقاز فرستاده می‌شدند.

رئیس‌جمهوری چین، به ایران به‌عنوان اولین رهبر یک کشور خارجی که پس از آغاز اجرای برجام وارد کشور شد نقطه عطف رویکرد جدید بود. این سفر همچنین اولین سفر خارجی رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۶- که نخستین سال اجرای سیزدهمین برنامه پنج‌ساله چین است- بود که در عرف دیپلماتیک چین معنای خاصی دارد و حاکی از اهمیت کشور مقصد است. سفیر چین در ایران نیز پیش از سفر آقای شی، در مصاحبه با خبرگزاری دولتی چین- شینهوا- تصریح کرده بود ایران از شرکای اصلی ابتکار کمر بند- راه است (ایران. رو، ۱۳۹۴)

حاصل این سفر دو روزه ۱۷ سند همکاری و همچنین بیانیه مشترکی با عنوان «مشارکت جامع راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین» بود که در روز پایانی سفر رسمی شی جین‌پینگ به ایران در پایتخت‌های دو کشور منتشر شد. رسانه‌ها امضای این سند میان روسای جمهور دو کشور را عامل تأمین و حفظ منافع ایران و همچنین تسهیل اجرای ابتکار کمر بند- راه توصیف کردند. (عزیزی، ۱۳۹۴). ابتکار کمر بند- راه یکی از مهم‌ترین محورهای مذاکرات شی جین‌پینگ در این سفر بود و نتیجه آن در یادداشت تفاهم بین دولتین ایران و چین درباره «حمایت از برقراری راه ابریشم قرن ۲۱ و کمر بند اقتصادی ایران- چین» و بندهای هفتم و دهم از بیانیه مشترک «مشارکت جامع راهبردی» ایران و چین منعکس شد. در بند هفتم این بیانیه آمده است: طرف ایرانی از ایده «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» که توسط چین مطرح شده استقبال می‌کند. طرفین با تکیه بر مزیت‌های خود و با استفاده از فرصتی که امضای اسنادی از جمله «یادداشت تفاهم بین دولت ایران و چین در خصوص ایجاد کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» و «یادداشت تفاهم جهت همکاری‌های ظرفیت صنعتی، معدنی و سرمایه‌گذاری ایران و چین» فراهم آورده همکاری کرده و سرمایه‌گذاری متقابل در حوزه‌های مختلف نظیر حمل‌ونقل، راه‌آهن، بنادر، انرژی، صنایع تجارت و خدمات را گسترش خواهند داد (متن بیانیه). همچنین در بند دهم بیانیه آمده است: طرف چینی از مشارکت ایران به‌عنوان «عضو مؤسس» در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا تقدیر می‌کند. دو طرف مایلند همکاری خود در زمینه‌های مربوطه را تقویت کرده و به‌طور مشترک برای پیشرفت و شکوفایی منطقه آسیا تلاش کنند (همان).

هنوز یک ماه از سفر رئیس‌جمهوری چین به ایران نگذشته بود که نخستین قطار باری راه ابریشم ریلی پس از ۱۴ روز از شروع حرکتش از شهر یی‌وو<sup>۱</sup> در استان شرقی ژجیانگ<sup>۲</sup> و عبور از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان وارد ایران شد تا عزم چینی‌ها را برای اجرایی کردن این ابتکار نشان دهد (بزرگمهر، ۱۳۹۵). واقعیت این است که روابط دوجانبه ایران و چین طی سالیان گذشته همواره تحت تأثیر روابط با آمریکا به‌عنوان یک عامل ثالث بوده و این تأثیر به‌ویژه بعد از تشدید تحریم‌ها علیه ایران، بیش از گذشته نمایان شده بود. در واقع، خواسته یا ناخواسته، برداشت مشترک دو کشور از ایالات متحده آمریکا، مفهوم و مبنای روابط دوجانبه را تشکیل داده بود. اما پس از امضاء و اجرای برجام، انتظار می‌رود که این مانع تا حد زیادی برطرف شده و فضای مناسبات دوجانبه را به شرایط عادی - بر پایه منافع دو کشور - بازگرداند. در این شرایط جدید، ابتکار کمربند - راه با توجه به همسویی با بسیاری از سیاست‌های کلان جمهوری اسلامی ایران هم در سطح داخلی و هم در سطح منطقه‌ای و ظرفیت‌های قابل توجه در روابط دو کشور، می‌تواند چارچوب و مبنای توسعه مناسبات دوجانبه ایران و چین باشد. فرصت‌های همکاری ایران و چین حول این پروژه، در حوزه‌های مختلف به‌ویژه همکاری‌های صنعتی، مالی، زیرساختی، سایبری، امنیتی و فرهنگی بسیار برجسته هستند.

با این همه، مشکلاتی نیز در راه توسعه مناسبات ایران و چین در قالب ابتکار کمربند - راه وجود دارد. یکی از این مشکلات، فضای روانی باقی‌مانده از تحریم‌ها است که به‌ویژه در حوزه مبادلات پولی و بانکی موانعی را در راه توسعه مناسبات ایجاد کرده است. به‌علاوه، از منظر چین، ایران به‌واسطه ضعف نظام دیوان‌سالاری و همچنین نامشخص بودن سیاست‌های تجاری و صنعتی، کمتر پیش‌بینی‌پذیر است و همین امر به تردیدها در خصوص آمادگی جمهوری اسلامی ایران برای ورود موثر به پروژه‌های بزرگ دامن می‌زند. اما مشکل بزرگتر به تعریف سیال و نامشخص جایگاه کشور مقابل و همچنین تفاوت در دیدگاه کلان دو کشور بازمی‌گردد. در شرایطی که ژئواکونومی بنیان سیاست‌های کلان چین

<sup>۱</sup>- Yiwu

<sup>۲</sup>- Zhejiang

را شکل می‌دهد، نگاه ایران بیشتر ژئوپلیتیک محور است و همین تفاوت نگاه کلان است که شک و تردید برخی تحلیل‌گران ایرانی به ابتکار کمربند - راه را تقویت کرده است (شریعتی‌نیا، میزگرد ایران و ابتکار کمربند - راه، ۱۳۹۵).

### منافع ابتکار کمربند - راه برای ایران

جمهوری اسلامی ایران از اعضای اصلی و مؤسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا است و اکنون که چین به‌صورت جدی خواستار مشارکت ایران در طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم شده، فرصت مناسبی است که ایران به خصوص در فضای پساتحریم بتواند در این طرح ایفای نقش نماید. بسیاری از برنامه‌های مورد تأکید برنامه توسعه کشور مستلزم جذب سرمایه‌گذاری خارجی است و طرح چین زمینه قابل توجهی برای جذب این سرمایه‌ها فراهم می‌آورد. به‌علاوه، جمهوری اسلامی ایران در بین چند منطقه مهم و تاثیرگذار قرار گرفته و جزو هیچ کدام از آنها نیست. ایران در همسایگی جهان عرب، آسیای مرکزی، جنوب آسیا، قفقاز و جهان ترک است، ولی در شمول هیچ‌یک از آنها قرار نمی‌گیرد. ایران پیوند ساختاری با هیچ مجموعه‌ای ندارد و شاهد تداوم تنهایی ژئوپلیتیک ایران هستیم. این طرح با تقویت ارتباطات در حوزه‌های مختلف می‌تواند بخشی از تنهایی ژئوپلیتیک ایران را پوشش دهد. (شریعتی‌نیا، میزگرد جاده ابریشم، ۱۳۹۴).

به‌دلیل سرمایه‌گذاری‌های کلان چین در برخی از کشورهای منطقه اعم از پاکستان و بلاروس، برخی از تحلیل‌گران ایرانی بر این باورند که چین در عمل در حال دور زدن ایران است. این در حالی است که تحلیل‌گران چینی، ایران را از مقاصد اصلی کمربند اقتصادی جاده ابریشم دانسته و یکی از اهداف اصلی سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام شده در سایر کشورها را، دسترسی به ایران می‌خوانند. چین برای شروع، سه پروژه اصلی را در راستای تحقق ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم در ایران، سرمایه‌گذاری کرده است که عبارتند از: ۱. پروژه خط آهن سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان؛ ۲. پروژه مجموعه صنعتی چری<sup>۱</sup>؛ ۳. پروژه‌های جانبی در بندر چابهار. البته چین به مشارکت در پروژه اصلی بندر چابهار نیز

<sup>۱</sup>- Chery Industrial Park

بسیار علاقمند است و در سال ۲۰۱۴ برای نخستین بار مبلغ ۶۰ میلیون یورو را برای سرمایه‌گذاری در چابهار به ایران پیشنهاد داده بود، اما در حال حاضر، هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی در چابهار شناخته می‌شود. در سال ۲۰۱۶ موافقت‌نامه‌ای به مبلغ ۵۵۰ میلیون دلار برای احداث بندر نفتی بین ایران و چین به امضا رسیده است. چین همچنین مترصد سرمایه‌گذاری در زمینه تأسیسات هسته‌ای در ایران است (بورس پرس، ۱۳۹۵).

از موضوعات بسیار مهم و استراتژیک در راستای تحقق ابتکار مزبور، سرمایه‌گذاری‌های کلان چین در پاکستان به ویژه در بندر گوادر است که می‌توان آنرا بارزترین علامت ابعاد امنیتی این ابتکار خواند. هند این شائبه را مطرح کرده که چین قصد بهره‌برداری نظامی از بندر گوادر برای تسلط بر اقیانوس هند را دارد و به پاکستان هم وعده داده تا در مشارکت با یکدیگر یک ائتلاف امنیتی علیه هند به وجود آورند تا در صورت رویارویی پاکستان و هند، تأسیسات هند را هدف قرار دهند. از این رو، مشارکت چین و پاکستان معطوف به سرمایه‌گذاری و مسائل اقتصادی و تجاری صرف نخواهد بود و بار امنیتی نیز دارد. در کریدور اقتصادی چین- پاکستان، فقیرترین استان پاکستان- استان بلوچستان- از امتیاز اتصال به این طرح عظیم برخوردار خواهد شد و چین نیز ضمن برخورداری از بازارهای پاکستان، مسیر تازه‌ای برای اتصال به اقیانوس هند و خاورمیانه خواهد داشت. جایگزینی مسیر زمینی از طریق بندر گوادر به جای مسیر دریای چین جنوبی، مسافت مسیر انتقال نفت و کالاهای مورد نیاز چین را به حدود یک چهارم کاهش می‌دهد که نکته بسیار مهم و پرمفعتی برای چین است. (محمد امین، میزگرد بازسازی افغانستان، ۱۳۹۵). در شرایطی که پیشنهادهای از جانب چین و پاکستان برای پیوستن ایران به این طرح ارائه شده، نگاه ایران به این موضوع، یک نگاه صرفاً اقتصادی نیست. از منظر ایران، کریدور اقتصادی چین و پاکستان و توسعه بندر گوادر می‌تواند کمک بزرگی به توسعه بلوچستان و کل پاکستان باشد و زمینه‌ساز امنیت در آن کشور شود؛ موضوعی که سال‌ها خواسته ایران بوده و تلاش‌های زیادی را هم در این راه صرف کرده است.

موضوع دیگری که بیانگر وجه امنیتی ابتکار چین است، ایده کمربند سایبری موسوم به «نسیم ابریشم» است. برخی تحلیل‌گران بر این باورند که چین در عمل، تحقق ابتکار



خود در مناطقی مانند خاورمیانه را ناممکن تلقی کرده و ایده کمربند سایبری یا آنلاین را با هدف پرکردن این خلا ارائه داده است. هم از اینرو است که طرح این ایده، حساسیت‌هایی را از نظر امنیت سایبری و دسترسی به اطلاعات محرمانه سیاسی و امنیتی کشورهای منطقه برانگیخته است. در مقابل، چین همواره اظهار می‌نماید که خواهان یک خلأ ژئوپلیتیک در منطقه خاورمیانه نیست و قصد ندارد در این منطقه نفوذ داشته باشد، بلکه علاقمند به ثبات و توسعه خاورمیانه است و در این راستا، همکاری ایران را نیز مطالبه می‌نماید. (گو نینگ، میزگرد تحولات منطقه از منظر ایران و چین، ۱۳۹۵). با در نظر گرفتن امکان تحقق ابتکار کمربند جاده ابریشم در دو گونه زمینی و دریایی تا خاک ایران، ایده همکاری ایران و چین در پیشبرد این ابتکار در منطقه خاورمیانه نیز پررنگ‌تر خواهد شد و نقش ایران به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در خاورمیانه، برای چین افزایش خواهد یافت. (سو گه، همان). منافع راهبردی تهران و پکن در این منطقه که یکی از بی‌ثبات‌ترین مناطق جهان است، تقریباً به‌طور کامل با هم سازگاری دارد که نمود بارز آن در اشتراک برخورد آنها با حل‌وفصل بحران سوریه قابل مشاهده است. دو کشور نگران تشدید افراطی‌گری و جدایی‌طلبی هستند. همین همخوانی منافع باعث خوشبینی درباره مشارکت بیشتر دو کشور در آینده است. این شراکت می‌تواند نقشه ژئوپلیتیک خاورمیانه، آسیای مرکزی و بسیاری از مناطق دیگر را به نفع صلح و شکوفایی از نو تنظیم کند.

در شرایطی که خطر تروریسم، افراط‌گرایی، آموزه‌های تکفیری و فرقه‌گرایی جهان و به‌ویژه منطقه خاورمیانه را به‌شدت تهدید می‌کند، نیاز به تعمیق فرهنگ همکاری و صلح از طریق گفتگو و تساهل و احترام به تنوع فرهنگی در میان نخبگان و رهبران سیاسی و مذهبی در کنار ضرورت ایجاد یک ساختار و معماری جدید امنیتی در آسیا منطبق بر نیازهای کشورهای آسیایی بیش از پیش احساس می‌شود؛ چرا که امنیت در آسیا می‌تواند بر امنیت سایر مناطق نیز تاثیرگذار باشد. آسیا نیازمند سازوکارهایی برای تضمین منافع مشترک و جمعی خود است و در این میان، نقش کشورهای بزرگ و قدرتمند قاره مانند ایران و چین که مهد تمدن شرق و از گذشته‌های دور در دو منطقه شرق و غرب آسیا لنگرگاه آرامش و ثبات بوده‌اند، بسیار مهم است.

همکاری‌های فرهنگی نیز از ابعاد بسیار مهم ابتکار کمربند- راه هستند. در سال ۲۰۱۵ اجلاس وزرای گردشگری کشورهای حاشیه جاده ابریشم در شیآن چین برگزار شد و در آن «ابتکار شیآن» به امضای وزرای گردشگری کشورهای مسیر جاده ابریشم رسید. سه محور تبلیغات و بازاریابی جاده ابریشم برای جذب گردشگر، احیای کاروانسراها و ابنیه قدیمی برای جذب گردشگر در حاشیه جاده ابریشم و تسهیل سفر در خطوط جاده‌ای، ریلی و هوایی، محورهای عمده این موافقتنامه هستند (خبرگزاری تسنیم، ۱۳۹۴). این رویداد در کنار تأکید ابتکار کمربند- راه بر تقویت تماس‌های فرهنگی، بیانگر جایگاه همکاری‌های فرهنگی و گردشگری در این طرح است. با توجه به جذابیت‌های فراوان ایران هم به لحاظ تاریخی و هم از نظر طبیعی و تاکید برنامه توسعه کشور بر ضرورت سرمایه‌گذاری در جهت جذب گردشگر، مشارکت در ابتکار کمربند- راه می‌تواند زمینه گردشگری را نیز تقویت نماید. طرح کمربند- راه علاوه بر حوزه گردشگری، در سایر حوزه‌های فرهنگی نیز موقعیت‌های خوبی را برای ایران فراهم می‌نماید. گفتگوهای فرهنگی، مبادلات علمی- دانشگاهی و حوزه صنایع دستی از جمله این زمینه‌ها هستند.

نقش و جایگاه ایران در بخش اعظم مسیرهای حمل‌ونقل و ترانزیت و حتی مسیرهای انتقال انرژی نیز بسیار مهم و حیاتی است. جمهوری اسلامی ایران از حدود سه دهه قبل احداث راه‌های جدید یا بهسازی راه‌های موجود جاده‌ای و ریلی را برای اتصال آسیا و اروپا یا اتصال آسیای مرکزی به آب‌های گرم جنوب در دستور کار داشته و اکنون نیز پروژه‌های متعددی در این زمینه در دستور کار قرار دارند. بخش مهمی از کریدور شمال - جنوب که مهمترین دالان حمل‌ونقل بین‌المللی در زمینه ترانزیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی محسوب می‌شود و یکی از کوتاهترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا است، از خاک ایران می‌گذرد. کریدور یادشده در حال حاضر از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. در داخل خاک ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای یا ریلی به بنادر شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بنادر روسیه حمل می‌شوند. به‌علاوه، این کریدور با سایر کریدورهای منطقه نیز چند تقاطع دارد که این

تقاطع‌ها به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک زیادی می‌کند (سلیمی بروجنی، ۱۳۹۵). قرارگرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، یک مزیت برجسته برای ایران است که به جذابیت‌های ایران در هرگونه طرح ترانزیتی در منطقه می‌افزاید (عزتی و شگری، ۱۳۹۱: ۱۲).

ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای مسیر جاده ابریشم، از توان اقتصادی و ظرفیت‌های بالایی برخوردار است و در موقعیت خوبی برای توسعه بازارهای صادراتی خود در کشورهای مسیر جاده ابریشم جدید قرار دارد. ایران هم منبع و هم گذرگاه انرژی در خاورمیانه است و با ۱۵ کشور مرز دریایی یا زمینی دارد. به لحاظ دریایی نیز یک گذرگاه آبی مهم برای رسیدن به مناطق شمالی و جنوب‌غربی جهان است. ایران در حمل‌ونقل کالا از چین به قفقاز و آسیای میانه، نقش توزیع‌کننده دارد و می‌تواند بدون اینکه خود را صرفاً به ابتکار چین محدود کند، از این ابتکار در زمینه‌های اقتصادی، تجاری و فرهنگی بهره‌برد. پیش‌بینی شده که تقریباً همه کشورهای مسیر این طرح، نرخ رشدی بالاتر از متوسط جهانی را تجربه کنند و از نظر جهانی به بازارهای بسیار مطلوبی تبدیل شوند. این شرایط در دوران پس‌ابرجام، می‌تواند فرصت خوبی برای تبدیل به نقطه کانونی تولید و صادرات کالا به کشورهای منطقه در اختیار ایران بگذارد. بر اساس برآوردهای اولیه، سرمایه‌گذاری چین در قالب طرح کمربند- راه در کشور کوچکی مثل گرجستان می‌تواند رشد اقتصادی آن کشور را تا ۱/۵ درصد افزایش دهد و این وضعیت می‌تواند درخصوص ایران نیز اتفاق بیفتد، چنانکه پیش‌بینی می‌شود جمهوری اسلامی ایران نیز در سال اول مشارکت در این طرح، حداقل ۵۰ میلیارد دلار به درآمدهای صادرات خود بیفزاید (شاهنده، میزگرد کمربند- راه، ۱۳۹۵).

در مجموع، این طرح از جهات مختلف به نوعی مکمل اهداف، برنامه‌ها و نیازهای اقتصادی و تجاری ایران است و هم از لحاظ منافع ملی و هم منافع منطقه‌ای می‌تواند برای ایران سودمند باشد. اهم دستاوردهای قابل شناسایی ایران در این طرح عبارتند از: (۱) کاهش تنهایی ژئواکونومیک کشور؛ (۲) امکانی برای اتصال ایران به زنجیره ارزش اروپایی و

آسیایی؛ (۳) ایجاد اتصالات زیرساختی میان ایران و کشورهای کلیدی اوراسیا؛ (۴) کاهش شکاف در حوزه‌های زیرساختی منطقه؛ (۵) تقویت زیرساخت‌ها بر مبنای امکان اتصال کشور به دو زنجیره ارزش آسیایی و اروپایی؛ (۶) کاهش تحریم‌پذیری کشور؛ (۷) تطابق با حوزه‌های مزیت ایران (حمل‌ونقل، انرژی، زیرساخت‌ها، ارتباطات، گردشگری)؛ (۸) جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی؛ (۹) تحقق امنیت جمعی و موسع؛ (۱۰) تعریف کشور در یک مجموعه بین‌المللی و کاهش هراس از قدرت‌یابی کشور؛ (۱۱) کمک به توسعه مناطق و کشورهای پیرامون ایران و کاهش زمینه‌های بی‌ثباتی در آن کشورها؛ (۱۲) کمک به خیزش آسیا و شکل‌گیری نظام چندقطبی.

### نتیجه‌گیری

چین از طریق ابتکار کمربند-راه این علامت را صادر می‌کند که نقش جهانی این کشور از یک تابع دستور کار بین‌المللی به یک تنظیم‌کننده دستور کار بین‌المللی در حال تغییر است. چین در تلاش است تا این علامت را برای اروپا و آمریکا ارسال نماید که خواهان جایگاه مناسب خود به‌عنوان یک قدرت پیشرو در آسیا است تا در جایگاهی برابر با قدرت‌های برتر غربی مورد ارزیابی و اعتماد قرار گیرد. این کشور تاکنون موفق شده چند کشور اروپایی از جمله بریتانیا، فرانسه و آلمان را وارد بانک توسعه زیرساخت‌های آسیا نماید که دستاورد بزرگی است. ابتکار کمربند-راه از منظر بسیاری از کشورها، آزمونی سخت و معتبر برای چین است تا ظرفیت‌های خود را به‌عنوان یک قدرت برتر و شایسته جایگاه یک قدرت بین‌المللی که با نیت خیرخواهانه و استانداردهای بالا توان مدیریت پروژه‌های بسیار عظیم در جهت منافع جمعی منطقه را دارد، اثبات نماید.

زیرساخت‌های آسیا و البته بسیاری از مناطق جهان نیازمند ارتقا و بهبود است؛ ضمن اینکه این قاره پهناور از کمبود نهادهای چندجانبه کارآمد با محوریت و هویت صرفاً آسیایی رنج می‌برد. در میان ۳۵ نهاد چندجانبه در سراسر جهان، بانک توسعه آسیا تنها نهاد فعال و موثر در این قاره است که بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیایی نیز به آن اضافه می‌شود. منطقه‌گرایی در راستای هم‌افزایی بازیگران آسیایی از جهات مختلف برای کل

منطقه بسیار سودمند خواهد بود و آسیا از توسعه زیرساخت‌ها، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی و کاهش موانع اقتصادی و پشتیبانی در راه تجارت افزون‌تر منتفع خواهد شد. ابتکار کمربند- راه با تقویت ارتباطات با اروپا و احتمالاً آفریقا این ظرفیت را دارد که زندگی بیش از ۳ میلیارد نفر در شصت و چند کشور مسیر را بهبود بخشد.

برخلاف طرح مارشال که بنای همگرایی اقتصادی اروپای بعد از جنگ جهانی دوم را از طریق اتحادیه پرداخت‌های اروپایی و سازمان همکاری اقتصادی اروپا (که بعدها با سازمان همکاری و توسعه اقتصادی جایگزین شد) گذاشت، چین یک ساختار بین‌المللی برای هماهنگی ابتکار کمربند- راه پیشنهاد نکرده است که به نظر می‌رسد یکی از کمبودهای اصلی این ابتکار باشد. ابتکار کمربند- راه برای پیشرفت در عرصه بین‌المللی و جلب اطمینان سایر بازیگران، باید استانداردهای بین‌المللی را رعایت کرده و از طریق ساختارها و روندهای باز و کاملاً شفاف عمل کند.

اگر چین بتواند اهداف ابتکار کمربند- راه را با دستور کار سازمان همکاری شانگهای که در کنار همکاری‌های نظامی و امنیت منطقه‌ای، توسعه اقتصادی و اجتماعی را نیز دربر می‌گیرد هم‌راستا نماید، با ارتباطات و تعاملاتی که در آن سازمان برقرار است، می‌تواند روابط نزدیک‌تر با اعضای آن سازمان از جمله روسیه و هند را در قالب طرح کمربند- راه نیز تسهیل کرده و بدین ترتیب، بخش مهمی از چالش‌های این طرح را حل و فصل نماید. همراه کردن هند و روسیه با طرح‌های بلندمدت و کلان چین چندان ساده نخواهد بود، ولی به‌رحال گسترش ارتباطات در بلندمدت سیاست کاملاً هوشمندانه‌ای به نظر می‌رسد.

جمهوری اسلامی ایران نیز بر اساس آنچه گفته شد، منافع بی‌شماری در همراهی با این طرح دارد. البته طبیعتاً نگرانی‌هایی نیز در این چارچوب از جمله در خصوص نگرانی از تلاش چین برای پیرامون‌سازی یا نفوذ سایبری چین متصور است که نیاز به رسیدگی دارد. اما این نگرانی‌ها در صورتی که جمهوری اسلامی ایران با آگاهی از این مسائل و فعالانه در قالب ایده‌پردازی، حمایت و سرمایه‌گذاری در این ابتکار ایفای نقش نماید، قابل مدیریت خواهند بود. برای نیل به این هدف، ضروری است که کشور و نهادهای تصمیم‌ساز با توجه به جوانب به یک تعریف ملی از این طرح برسند و بر اساس این تعریف ملی، وارد گفتگوی

دوجانبه صریح با چین شده و مسئولیت و درعین حال، سهم جمهوری اسلامی ایران را در این طرح مشخص نمایند. طبیعی است این طرح در کنار منافع و فرصتهایی که برای هر یک از کشورهای مسیر ایجاد می‌کند، چالش‌هایی را نیز در برخی حوزه‌ها برای آنان به دنبال داشته باشد، اما نگارنده به دلایل پیش‌گفته بر آنست که در معادله سود-هزینه، پیوستن به این طرح در بلندمدت هم در ابعاد داخلی و هم در ابعاد منطقه‌ای بدون شک به سود جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

## منابع و مأخذ

۱. ابوالحسنی، علی محمد (۱۳۹۳)، «تبیین نظریه نوکارکردگرایی»، پژوهشکده باقرالعلوم.
۲. امیدی، علی (۱۳۸۸)، منطقه گرایی در آسیا: نگاهی به سازمانهای آ.سه. آن، سارک و اکو، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۳. بزرگمهر، نجمه (۱۳۹۵)، «ورود نخستین قطارهای باری از چین به ایران»، فایننشال تایمز، ۲۰۱۶/۵/۱۰.
۴. دهرویه، محمد (۱۳۹۰)، «منطقه‌گرایی با رویکرد سیاسی - امنیتی»، ژئوپلتیک امروز، شماره اردیبهشت‌ماه.
۵. دیلمی معزی، امین (۱۳۸۷)، «روندهای کلان نظام بین‌الملل در هزاره سوم»، مجله پگاه حوزه، خرداد، شماره ۲۳۳.
۶. سلیمی بروجنی، مجید (۱۳۹۵)، «مزیت‌های جاده ابریشم جدید برای ایران»، روزنامه شرق، ۱۳۹۵/۶/۸.
۷. عزیزی، امیر (۱۳۹۴)، «ابتکار چینی برای قرن آسیایی»، روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۱۳۹۴/۱۲/۲۴، ۳۷۲۶.
۸. عزتی، عزت‌الله؛ شمس‌الدین شکری (۱۳۹۱)، «بررسی جایگاه بندر چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶.
۹. فتحی، یحیی (۱۳۸۱)، «مقایسه تطبیقی تأثیرات دو رویکرد جهانی شدن اقتصاد و منطقه‌گرایی بر تجارت جهانی»، پژوهشها و سیاستهای اقتصادی، بهار ۱۳۸۱، شماره ۲۱، صص ۱۹-۲۶.
۱۰. کولایی، الهه، بهاره سازمند (۱۳۹۲)، «جهانی‌شدن و منطقه‌گرایی نوین در شرق آسیا»، فصلنامه ژئوپلتیک، سال دهم، شماره اول، صص. ۱۴۰ - ۱۵۹.
۱۱. نعمتی، فرزاد (۱۳۹۴)، «مبانی نظری همگرایی منطقه‌ای»، روزنامه مردم‌سالاری، ۹۴/۲/۲.
۱۲. خبرگزاری ایران. رو. (۱۳۹۴)، «ایران - چین: دستاورد بزرگ دیپلماتیک»، ۲۰۱۶/۱/۲۵. قابل دسترسی در: [http://pers.iran.ru/news/analytics/80470/d\\_f\\_H\\_f\\_f\\_n\\_d\\_P\\_d\\_B\\_1\\_p](http://pers.iran.ru/news/analytics/80470/d_f_H_f_f_n_d_P_d_B_1_p)
۱۳. خبرگزاری بورس پرس، ۹۵/۹/۱۸. قابل دسترسی در: <http://boursepress.ir/news/44294/>.

۱۴. خبرگزاری تسنیم، ۱۳۹۵/۲/۴. قابل دسترسی در:

<https://www.tasnimnews.com/fa/news/1395/02/04/1055490>.

۱۵. بیانیه مشترک «مشارکت جامع راهبردی» ایران و چین، ۱۳۹۴/۱۱/۳. قابل دسترسی در:

<http://www.presstv.ir/DetailFa/2016/01/23/446990/Iran-China-Rouhani>

۱۶. یادداشت تفاهم دولتین ایران و چین درباره «حمایت از برقراری راه ابریشم قرن ۲۱ و

کمر بند اقتصادی ایران- چین»، ۱۳۹۴/۱۱/۳. قابل دسترسی در:

<http://www.presstv.ir/DetailFa/2016/01/23/446990/Iran-China-Rouhani>

17. Bradsher, Keith (2015), "China Plans a New Silk Road, but Trade Partners Are Wary", *New York Times*.

18. Cecily, Liu (2015), "Silk Road Fund and Russia's Novatek sign agreements on Yamal LNG project", *China Daily*.

19. Cheung, Francis, and Alexious Lee (2016), "A Brilliant Plan: One Belt, One Road". Hong Kong: CLSA, 2015. (accessed on January 7, 2016).

20. China's State Administration of Foreign Exchange (SAFE) balance of payments data (accessed on February 7, 2016).

21. Clover, Charles and Hornby, Lucy (2015), "China's Great Game: Road to a New Empire", *Financial Times*.

22. Dollar, David (2015), "China's Rise as a Regional and Global Power: The AIIB and the One Belt, One Road", *Horizons*, No. 4 (summer). (accessed on January 9, 2016).

23. Escobar, Pepe (2015), "Is There a Place for the West Along China's New Silk Road?" *The Nation*.

24. Hoffman, Bert (2015), "China's One Belt One Road Initiative: What We Know Thus Far", *World Bank blog*.

25. James, Kynge (2015), "Chinese Overseas Lending Dominated by One Belt, One Road Strategy," *Financial Times*.

26. NDRC (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council Authorization). 2015. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road (March). Available at [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html) (accessed on January 9, 2016).

27. Sidney, Leng (2015), "How the next five-year plan will change China: blueprint for nation's development explained", *South China Morning Post*.

28. Wu, Hongyuan(2015), "Bankers Behind 'Belt and Road' Business Surge", *Caixin*.



29. Yang, Jiang, China's Policymaking for Regional Economic Cooperation, (New York: Palgrave Macmillan, 2013).

30. Zhang, Junkuo, and Zhao Changwen, Analysis of the Problem of Overcapacity in China: Relevant Policies, Theories and Case Studies, (Beijing, 2013: Development Research Center of the State Council (DRC)).

31. Zhou, Jin, and Fu Bao Zong (2014), "Research on the Overcapacity of Production in Industrial Sectors of China". *China Planning Press*.

