

ارزیابی راهبرد یک کمربند، یک راه چین

چکیده:

پروژه یک کمربند – یک راه که از آن به عنوان جاده ابریشم نوین نیز یاد می شود را باید مهم ترین و بزرگترین پروژه ای دانست که به نظر می رسد دولت چین با طراحی و اجرای آن درصدد تحقق بخشی به واژه تغییر دهنده بازی (GAME CHANGER) در دوران گذار روابط بین الملل و ارائه تعریفی نو در شکل دهی به مناسبات بین المللی می باشد. چین با بهره گیری از مزاد قابل توجه در تولید منابع مالی خود که مرهون رشد اقتصادی ظرف دهه های اخیر بوده به درستی این نکته را تشخیص داده که بدون برخورداری از یک اقتصاد قوی در کنار توان و ظرفیت نظامی، امکانی برای ارتقای جایگاه خود در قالب یک قدرت جهانی اثرگذار را نخواهد یافت. پروژه یک کمربند – یک راه با پیوند تعداد قابل توجهی از کشورها در سه قاره آسیا، اروپا و افریقا را در واقع باید ابزار تعریف شده چین برای دستیابی به این هدف محسوب نمود. این مقاله با بررسی ابعاد مختلف این پروژه درصدد دستیابی به این سوال است که آیا چین صرفا تغییر در معماری اقتصاد دنیا و قرار گرفتن به عنوان قدرتی جهانی در اقتصاد را دنبال می کند و یا درصدد تثبیت موقعیت خود در حوزه های مختلف و افزایش سطح رقابت و مسئولیت پذیری، در واقع دورنمایی از نظم جهانی آتی را می خواهد به تصویر بکشد.

واژگان کلیدی:

یک کمربند – یک راه، جاده ابریشم نوین، دوران گذار روابط بین الملل، نظم جهانی

مقدمه:

ابتکار یک کمر بند - یک راه یا جاده ابریشم نوین چین مهم ترین ابر پروژه اقتصاد سیاسی بین المللی در جهان امروز است. چین با این ابتکار، اهداف بزرگی را بویژه در حوزه های اقتصادی و سیاسی از جمله رشد اقتصادی، ارتقای جایگاه در اقتصاد جهانی، توسعه حوزه نفوذ و اثرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای مختلف منطقه ای و جهانی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع سازی مبادی واردات انرژی، تأمین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی، ایجاد راههای ارتباطی و حمل و نقل مناسب تر و مقرون به صرفه تر را دنبال میکند. این ابتکار به دنبال تسهیل انتقال انرژی، کالا و دسترسی سهل تر چین به نقاط مختلف زمین است.

سیاست خارجی چین اهداف چندی را از توسعه طرح جاده ابریشم نوین در دو حوزه اقتصادی و سیاسی - امنیتی مدنظر دارد. ۱- تعمیق همگرایی اقتصادی منطقه ای، تقویت اهرم دیپلماتیک چین در منطقه، ارائه امتیاز به دولت های پیرامون خود و تضعیف نفوذ آمریکا در این کشورها، ۲- افزایش تعاملات اقتصادی با کشورهای غربی و جایگزینی مسیر ترانزیت زمینی برای صدور کالا به اروپا (این مسیر زمان را به نصف کاهش می دهد)، ۳- افزایش نفوذ در اورآسیا، شکل دهی بازار اورآسیایی، تضمین جریان انرژی از آسیای مرکزی و روسیه و کاهش ریسک انتقال انرژی از مسیر دریایی تحت کنترل آمریکا (تنگه مالاکا)، ۴- اتصال جاده ای از پاسفیک تا دریای بالتیک و تشکیل شبکه حمل و نقل آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا، ۵- ارائه الگویی جدید از جهانی سازی و تثبیت الگوهای چینی تجارت و سرمایه گذاری، تقویت یوآن در نقل و انتقال مالی بین المللی و کاهش اتکا به دلار، ۶- پیشبرد پروژه های توسعه در استان ناآرام غربی (سین کیانگ)، افزایش توان رقابت داخلی و رشد متوازن منطقه ای، ۷- استفاده از ظرفیت تولیدات صنعتی برای ایجاد زیر ساخت ها و تسهیل ورود کالاهای چینی به بازارهای منطقه، دخالت در ایجاد زیرساخت های فنآوری اطلاعات منطقه و ایجاد کانال های تازه برای اعمال نفوذ در منطقه (Yu.2017: 362).

همچنین از منظر ژئوپلیتیکی، ابتکار یک کمر بند یک راه یا جاده ابریشم نوین، را باید کلیدی ترین مولفه "دیپلماسی همسایگی" رئیس جمهور چین به حساب آورد. هدف از این ابتکار بر اساس آنچه تا کنون قابل مشاهده می باشد بهبود روابط با کشورهای پیرامونی چین و ایجاد امکان اثرگذاری بر آنان از طریق ایجاد تسهیلاتی همچون ارتباطات حمل و نقلی و زیرساختهای تولید نیرو و انرژی است. در این راستا، این ابتکار چارچوبی برای مدیریت اقتصادی در اختیار چین قرار می دهد، به گونه ای که قدرت چین را مشتمل بر: منابع عظیم سرمایه و وام های ارزان در کنار تخصص و قابلیت تولید و ساخت و ساز را به نفوذ سیاسی تبدیل کرده و دستور کار جدیدی برای جهانی شدن منطبق با تعاریف چین ارائه می کند.

در حوزه نظری و به منظور درک بهتر از ماهیت ابتکار ارائه شده و بویژه جایگزین شده مولفه اقتصاد به جای ایدئولوژی متعاقب خاتمه دوران جنگ سرد و پایان یافتن نظام دو قطبی، اهمیت این نکته برجسته شده که:

با پایان یافتن جنگ سرد تغییرات عمده ای در حوزه مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکردی اقتصادی یافت. با تغییر جهت مفهوم قدرت در جغرافیای سیاسی از سیاست به اقتصاد واژه ژئواکونومی برنهاد شد که در آن منابع اقتصادی و قلمرو منابع طبیعی مهم ارزیابی میشوند. پارادایم ژئواکونومی با مفهوم گسترده ای وارد علوم جغرافیایی و سیاسی شد. از ویژگیهای دوران حاکمیت ژئواکونومی، اهمیت اقتصاد در عرصه جهانی و تشکیل گروه بندیهای منطقه ای بر بنیاد اقتصاد است. این رویکرد از ترکیب سه عامل جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته و بررسی روابط جغرافیا، قدرت و اقتصاد و تعامل این سه عنصر را برای کسب قدرت دولتها مطالعه میکند. ژئواکونومی زمینه های جغرافیای اقتصاد یک کشور است که با رویکردی برونگرا بنیادهای اقتصاد را در مناسبات قدرت تعریف و تعیین میکند. همچنین دولت از این طریق میتواند کنترل و اقتدار تمام منابع تولید و بخشهای کلیدی اقتصادی را به دست بگیرد و به استحکام بخشیدن فعالیتهای اقتصادی و قدرت اقتصادی خود پردازد. به عبارتی دیگر، ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی میکند. فضای بالقوه و در حال سیال همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است، از این رو، آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگیهای فیزیکی ژئوپلیتیک است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴-۵).

در این مقاله با بهره گیری از روش تحلیلی توصیفی و با استفاده از منابع کتابخانه ای در صدد این هستیم تا این نظر را مورد ارزیابی قرار دهیم که "آیا چین صرفا به دنبال تغییر در معماری اقتصاد دنیا و قرار گرفتن به عنوان قدرتی جهانی در اقتصاد است و یا درصدد تثبیت موقعیت خود در حوزه های مختلف و افزایش سطح رقابت و مسئولیت پذیری، در واقع دورنمایی از نظم جهانی آتی را می خواهد به تصویر بکشد".

در این مسیر توجه به این نکته نیز از اهمیت بالایی برخوردار می باشد که نظام بین الملل کماکان در دوران گذار خودش قرار داشته و ضرورت شناخت این دوران و ویژگی های آن برای درک هر چه بهتر رفتار بازیگران عمده در آن اجتناب ناپذیر می باشد. دوره ای که نظام بین الملل در حال باز تعریف خود است و نمی توان از نقش قدرت های در حال ظهور در شکل دهی به نظم آتی چشم پوشی کرد.

پیشینه:

بر اساس مستندات موجود تاریخی شکل گیری "جاده ابریشم" مربوط به قرن دوم قبل از میلاد مسیح است که جغرافیایی بسیار وسیعی را در آن زمان در بر گرفته و تعدادی از قدرت های مشرق زمین و از جمله کشورهای چین و ایران در نقطه مبدا و یا در مسیر این جاده که از مهم ترین مسیرهای تجارتي و اقتصادی دنیای وقت بوده، قرار داشته اند.

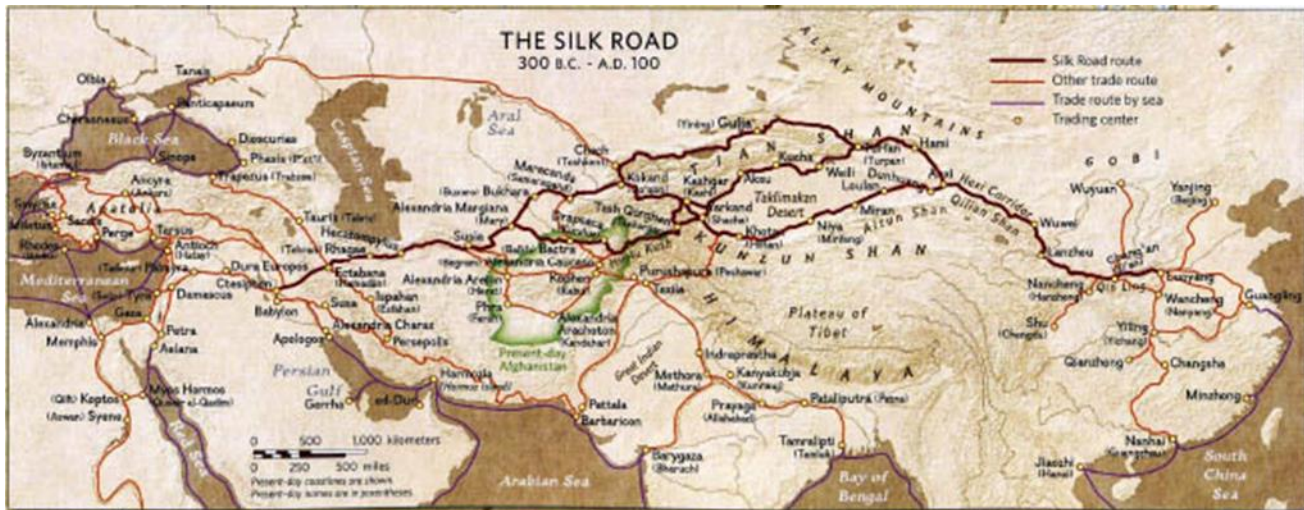
واژه "راه بزرگ ابریشم" را برای نخستین بار، فردیناند فرایهر فون ریشتیهوفن دانشمند آلمانی، در کتاب "دولت قیصری چین" در سال ۱۸۷۷ به کار برد. وی که یک جغرافی دان بود نام مسیرهای کاروانی قاره ای در این راه را به نمایش گذاشت. قرار دادن نام ابریشم بر این مسیر به دلیل انتقال ابریشم از طریق آن به چین بوده است.

این راه که در سده دوم پیش از میلاد گشایش یافت شبکه ای از راه‌های به هم پیوسته است که با هدف تجارت و بازرگانی در آسیا به وجود آمده بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می‌داد؛ مسیری که تا قرن پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. بر بنیاد منابع تاریخی آغاز این راه از مسیر شهرهای ساحلی شرق چین آغاز و به منظور پیشگیری عبور از بیابان‌های مرکزی چین، به دو راه شمالی و جنوبی تقسیم می‌شد. مسیر شمالی که امروزه بیشتر از آن با نام "راه ابریشم" یاد می‌شود از شهر "توان‌هوانگ" آغاز می‌شد و پس از گذر از ایالت‌های گوناگون در چین و پیش از رسیدن به بیابان بزرگ مرکزی چین به سه راه گوناگون، تقسیم می‌شد که دو مسیر آن از شمال صحرای بزرگ چین و یکی از جنوب آن عبور می‌کرد.

مسیر جنوبی یک مسیر ثابت بود و با گذشتن از مرزهای چین، این مسیر وارد قرقیزستان می‌شد که نخستین منزل آن "اوزکند" و سپس "اوش" از جمله کانون‌های مهم تولید ابریشم بود و هم اکنون بزرگترین کارخانه ابریشم کشی و ابریشم بافی را در خود جای داده است. این مسیر پس از آن وارد سرزمین فرغانه شده و پس از گذر از راه بالیغ و آلمالیغ (آلماتی) و اترار (در قزاقستان) به سمرقند، بخارا، جیحون، باکتریا (بلخ) و سپس به مرو و به سرخس می‌رسید. از سرخس به طرف نیشابور، گرگان، ری، هکمتانه، قزوین، زنجان، اردبیل، تبریز، ایروان می‌رفت. سپس از ایروان به ترابوزان و بندرهای شام از یک طرف و از جانب دیگر با عبور از مناطق مثل کنگاور، بیستون، فرمیس، قصر شیرین به بغداد و نقاط مختلف دیگر کشور امروزی عراق منتهی می‌گردید. مسیر فرعی دیگر راه ابریشم، از بلخ به طرف دره شکاری و با عبور از آن به سمت بامیان، کابل، پشاور و در نهایت به هند متصل می‌شد. جاده ابریشم که در حدود ۱۱۰۰۰ کیلومتر راه را شامل می‌شد نزدیک به ۱۷ قرن بزرگترین شبکه راه مواصلاتی میان آسیا، شمال آفریقا و شرق اروپا بود. (طرح یک کمر بند یک راه از رویا تا واقعیت، ۱۳۹۶، ۲۶ اردیبهشت)

به غیر از ابریشم محصولات دیگری مانند طلا و دیگر فلزات ارزشمند، منسوجات پشمی و کتان، عاج، مرجان، کهربا، سنگ‌های قیمتی، پنبه نسوز، شیشه، خز، سرامیک، آهن، چراغ‌های الکلی، دارچین، لوازم برنزی مثل قلاب، کمر بند، اسلحه و آینه اقلام تجارتي بودند که از طریق این جاده منتقل می‌شدند. ضمن اینکه بخشی از این کالاها در مناطق و شهرهای واقع در مسیر فروخته و یا مبادله می‌گردیدند.

با شکل‌گیری نظم جهانی که متعاقب ورود قدرت‌های غربی مانند بریتانیا صورت پذیرفت و بهره‌گیری از مسیرهای دریایی، افول قدرت‌های شرقی از جمله چین، ایران و هند و همچنین آغاز شد و بعد از دوره رنسانس و انقلاب صنعتی در اروپا، عصر جدیدی در مناسبات قدرت در صحنه بین‌الملل شکل گرفت که نتیجه آن عقب ماندن شرق از غرب در صنعت تازه ظهور دوران پسا وسطی شد. این عقب ماندگی به طور طبیعی قدرت را به غرب منتقل و در نتیجه راه ابریشم نیز به فراموشی سپرده شد.



منبع: <https://www.tahlilbazaar.com/news/51050/>

جزئیات و نحوه شکل گیری ابتکار یک کمربند - یک راه

ابتکار یک کمربند و یک راه ایده ای است که برای اولین بار در سال ۲۰۱۳، توسط رئیس جمهور فعلی چین و معمار اقتصاد نوین این کشور شی جینگ پینگ مطرح شد.

این ابتکار از دو بخش تشکیل شده است: "کمربند" و "راه"، کمربند به شش راه سرزمینی در خشکی اشاره می کند که قرار است چین را به آسیای مرکزی، روسیه، جنوب آسیا و نیز اروپا پیوند دهد. راه هم به راهی دریایی اشاره می کند که هدفش اتصال بنادر چین به بنادر آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا، آفریقا، خاورمیانه و اروپاست. علاوه بر این، یک مسیر قطبی نیز برای این ابتکار تعریف شده که به مجموعه این مسیرها یا کریدورها در ادامه پرداخته خواهد شد.

در اکتبر سال ۲۰۱۳، در پکن یک کنفرانس کاری مهم با عنوان "دیپلماسی پیرامونی" برگزار گردید. این بزرگترین همایش در خصوص سیاست خارجی چین از سال ۲۰۰۶ و می توان گفت اولین همایش با موضوع "سیاست در خصوص کشورهای همسایه" از زمان تأسیس جمهوری خلق در قرن گذشته بوده است. تمام عناصر کلیدی که در فرایند سیاست گذاری خارجی چین برخوردار از نقش و جایگاه می باشند، از جمله تمام اعضای کمیته دائمی دفتر سیاسی، در این همایش شرکت داشتند.

شی در کنفرانس کاری دیپلماسی پیرامونی اظهار کرد: همسایگان چین، ارزش استراتژیک بسیار مهمی دارند. او در ادامه افزود: می خواهد روابط چین را با همسایگان بهبود بخشد، روابط اقتصادی را مستحکم کند، و همکاریهای امنیتی را تعمیق نماید. (Xi Jinping, 25 October 2013)

"حفظ ثبات در همسایگی چین، هدف کلیدی دیپلماسی پیرامونیست. ما باید در فرایند یکپارچه سازی اقتصادی منطقه ای، تسریع ایجاد زیرساخت، و اتصال مناطق، مشارکت داشته باشیم

و نقش مشوق را ایفا کنیم. ما باید کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم را بسازیم و یک نظم اقتصادی منطقه ای جدید ایجاد کنیم". (Ibid.)

در سپتامبر ۲۰۱۳ درست شش ماه پس از انتخابات ریاست جمهوری چین و ده ماه پس از انتخابات دبیر کل حزب کمونیست چین، رئیس جمهور جدید چین به آسیای مرکزی سفر و در یک سخنرانی در دانشگاه نظریات در آستانه قزاقستان برای نخستین بار کمربند اقتصادی راه ابریشم و در ادامه در همان سال در پارلمان اندونزی راه ابریشم دریایی را اعلام نمود.

راه اندازی این شاهراه، ۶۵ درصد جمعیت جهان و ۴۰ درصد تولید خالص جهانی را دربرخواهد گرفت. تا سال ۲۰۲۰، تعداد ۱۳۸ کشور در سطح بین‌المللی در سراسر آسیا، اروپا، آفریقا، آمریکای لاتین و دریای کارائیب عضو این طرح شده‌اند که ۶۹ کشور مشخصاً در مسیر دالان‌های زمینی و دریایی تعریف شده برای این طرح قرار گرفته‌اند. بر پایه اعلام وزارت خارجه چین، این کشور ۱۹۸ سند همکاری را با ۱۶۷ کشور و سازمان بین‌المللی ذیل طرح کمربند - راه منعقد ساخته است.

این ابتکار بزرگ‌ترین پروژه چین محسوب می‌شود. چین با بهره‌گیری از این ابتکار از طریق زنجیره‌ای از جاده‌ها، خطوط راه‌آهن، خطوط فیبرنوری، خطوط لوله‌های انتقال انرژی، بنادر و لنگرگاه‌ها و مسیرهای دریایی به قاره‌های اروپا و آفریقا متصل می‌شود.

همچنین برآورد شده است که برای ساخت این مسیرها، بندرهای آن و تأسیسات تأمین انرژی، حدود ۱۰۰۰ (هزار) میلیارد دلار باید خرج شود. بخش بزرگی از هزینه این پروژه را "صندوق راه ابریشم" حکومت چین و "بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا" تأمین می‌کنند. بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا بانک چندمنظوره‌ای توسعه‌ای است که در ۲۰۱۴ / ۱۳۹۳ به‌ابتکار چینی‌ها تأسیس شد و در حال حاضر ۶۱ (شصت و یک) کشور عضو آن می‌باشند. (ابتکار راه ابریشم جدید، ۱۴۰۰، ۲۳ فروردین).

به نظر می‌رسد دولت چین توقع دارد ابتکار جاده ابریشم جدید عامل تسهیل کالاهای تولید شده در چین به دیگر نقاط پیرامونی و فرامنطقه باشد. همچنین عناصر سیاست ساز چینی بر این باورند که این ابتکار تنها منحصر به انتقال کالا و افزایش قدرت رقابت با کشورهای توسعه یافته نیست، بلکه این مسیری است که کشورهای دیگر را به سمت پذیرش استانداردهای چین هدایت خواهد کرد. پکن در تلاش برای تبدیل شدن به کشوری پیش‌تاز در تحقیق و توسعه و همچنین یک اقتصاد مبتنی بر نوآوری است.

گزارش پژوهشی تهیه شده از سوی کمیسیون بررسی اقتصادی و امنیتی ایالات متحده آمریکا و چین، توسعه استانداردهای فناوری را مهم‌ترین عامل پیشرفت چین به منظور دستیابی به اقتصاد پیشرو ذکر می‌کند. (Dan Breznitz and Michael Murphree, 16 January 2013)

در ارتباط با چگونگی شکل‌گیری این ابتکار دو روایت قابل توجه مطرح می‌باشد. روایت اول عمدتاً متعلق به اقتصاددانان چین که نگاهی ساختارگرایانه به پدیده‌ها دارند، می‌باشد. آنان براین نظر هستند که وقتی یک اقتصاد بزرگ می‌شود بازار مصرف داخلی کفاف نمی‌دهد. انباشت سرمایه و مازاد ظرفیت تولید شده باید لزوماً به خارج از کشور برود. در نتیجه اقتصاد شما مجبور است بین‌المللی شود و این در واقع به مفهوم جهانی شدن یک اقتصاد خواهد بود. اقتصاد چین بیش از ظرفیت داخل، تولید داشته و از این جهت چین مجبور است به سمت اقتصاد خارج از مرزهای خود با هدف تامین منافع حرکت کند.

روایت دوم مشخصاً متعلق به وانگ جیسی که نزدیک به حزب کمونیست و مدیر مدرسه روابط بین‌الملل حزب کمونیست است، می‌باشد. ایده وی نقش موثری در طراحی ابتکار کمربند و راه نقش داشت. وانگ جیسی متعاقب اعلام سیاست جدید اوباما در سال ۲۰۱۱ تحت عنوان **PIVOT TO ASIA**، مقاله‌ای تحت عنوان "گسترش بال‌های چین به غرب" و "یا حرکت به سوی غرب" نوشت. البته منظور وی از غرب، آسیای مرکزی و روسیه و کلاً غرب چین بود. روایت وی روایتی است که می‌گوید چون آمریکا در آسیای دریایی فشار راهبردی روی چین را زیاد کرده و به نوعی چین محاصره شده، بنابراین چین برای اینکه: آزادی عمل خودش را گسترش دهد، در محاصره آمریکا گیر نیفتد، و همچنین با آمریکا تعارض پیدا نکند باید به سمت اوراسیا گرایش پیدا کند و بر این مبنا اصولاً بحث یک کمربند - یک راه و یا جاده ابریشم نوین مطرح می‌شود.

علاوه بر مورد فوق، کنار گذاشتن چین از معاهده تجارت منطقه‌ای با کشورهای اقیانوس آرام که مذاکرات اولیه آن در سال ۲۰۰۶ آغاز و در سال ۲۰۱۵ منجر به امضای موافقتنامه موسوم به شراکت ترانس - پاسفیک میان ۱۲ کشور که ۴۰٪ اقتصاد جهان را تشکیل می‌دادند، نیز در شکل دهی به ایده یک کمربند - یک راه موثر بود.

در مجموع می‌توان گفت روایت واکنش به **PIVOT TO ASIA** روایت چینی تری است به این مفهوم که این نظریه را تقویت می‌کند که اساساً ابتکار یک کمربند - یک راه در واقع واکنشی نسبت به رفتار آمریکا بوده است (نفوذ در خاورمیانه به سبک چین، ۱۳۹۹، ۱۸ اسفند).

همچنین در یک سطح استراتژیک گسترده‌تر، سیاستگذاران چینی با نفوذ و تحلیلگران استدلال کرده‌اند که طرح کمربند و جاده می‌تواند به عنوان یک ابزار استراتژیک، علیه سیاست چرخش دولت اوباما به آسیا استفاده شود. در سال ۲۰۱۵، جاستین ییفو لین، یکی از مشاوران سیاسی با نفوذ و اقتصاددان ارشد سابق در بانک جهانی، استدلال کرد رئیس‌جمهور شی طرح کمربند و جاده را به منظور تعدیل سیاستهای ایالات متحده نظیر سیاست چرخشی و مشارکت ترانس پاسفیک (-Trans-pacific Partnership) راه‌اندازی نموده است. او استدلال کرد چین باید از منابع اقتصادی خود از جمله ذخایر مالی هنگفت در خارج از کشور و تجربه در ایجاد زیرساخت، جهت استحکام موقعیت خود در منطقه استفاده نماید. (Yefolin, CITIC PRESS, 5, 2015).

تنگ مین، یکی از رایزنان در شورای حکومتی دولت چین، اشاره کرد که چین و بسیاری از اقتصادهای نوظهور، از مشارکت ترانس پاسیفیک با محوریت ایالات متحده محروم نگه داشته شده بودند و این کشورها به یک قطب سوم نیاز داشتند که همان طرح کمربند و جاده است.

(Ting Min, CITIC Press, 2015)

کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی، وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی جمهوری خلق چین، با مجوز شورای دولتی مبادرت به انتشار گزارشی پیرامون جزئیات جاده ابریشم جدید در سال ۲۰۱۵ می نمایند که به سند جاده ابریشم موسوم گردیده است.

بر پایه این گزارش: طرح ایجاد کمربند و جاده، بر مبنای پذیرش روند حرکت به سوی جهانی چند قطبی، جهانی شدن اقتصاد، تنوع فرهنگی و افزایش میزان استفاده از فناوری اطلاعات با هدف حفظ نظام تجارت آزاد در جهان و اقتصاد مبتنی بر جهان آزاد در چارچوب همکاری‌های منطقه‌ای شفاف طراحی شده است. هدف از این طرح، ارتقای منظم و آزاد عوامل اقتصادی، تخصیص بسیار کارآمد منابع و انسجام عمیق بازارها، تشویق کشورهای واقع در مسیر کمربند و جاده جهت هماهنگ کردن سیاست‌های اقتصادی خود با یکدیگر و نیز همکاری‌های منطقه‌ای گسترده‌تر و عمیق‌تر، مبتنی بر استانداردهای بالاتر، ایجاد یک ساختار همکاری اقتصادی منطقه‌ای آزاد، فراگیر، متوازن و تأمین‌کننده منافع همه طرف‌ها، تقویت پیوند میان قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا و دریاهای مجاور آنها، ایجاد و تقویت همکاری‌ها در میان کشورهای واقع در مسیر کمربند و جاده، ایجاد شبکه‌های همه جانبه، چندلایه و ترکیبی ارتباطی، تحقق توسعه متنوع، مستقل، متوازن و پایدار در این کشورها است.

اصول این طرح مبتنی بر پنج اصل: احترام متقابل به حق حاکمیت و تمامیت ارضی سایر کشورها، عدم تجاوز متقابل، عدم مداخله متقابل در امور داخلی یکدیگر، برابری و منافع متقابل، و همزیستی مسالمت‌آمیز است.

بر مبنای طرح مذکور الویت‌های همکاری در قالب این ابتکار عبارتند از:

الف) هماهنگ‌سازی سیاست‌ها

مشمول بر: ترویج همکاری‌های بین دولتی، ایجاد مکانیزم‌هایی جهت تبادل سیاست‌های کلان کشورها، ایجاد هماهنگی میان استراتژی‌ها و سیاست‌های توسعه اقتصادی کشورها، افزایش مذاکرات بمنظور حل مشکلات ناشی از عدم هماهنگی کشورها، گسترش منافع مشترک، افزایش اعتماد متقابل سیاسی، تعریف و حمایت از پروژه‌های بزرگ مقیاس و بین‌المللی.

ب) به هم پیوستگی تأسیسات

مشمول بر: ایجاد هماهنگی میان پروژه‌های زیرساختی، برقراری یکپارچگی در سیستم‌های استانداردهای فنی، ایجاد گام به گام شبکه زیرساختی بمنظور اتصال تمامی نواحی در آسیا، اروپا و آفریقا، رفع گلوگاه‌های حمل و نقلی، تشویق ساخت زیرساخت‌های سبز و دوستدار محیط زیست، ارتقای تسهیلات و تجهیزات مدیریت ایمنی

و ترافیک، افزایش هماهنگی امور گمرکی، افزایش همکاری‌ها در زمینه‌های بندری و دریایی، توسعه همکاری‌های امنیتی در زمینه خطوط لوله گاز، نفت، انتقال برق و شبکه‌های فیبر نوری در مرزها، بهره‌مندی بهتر و بیشتر از سیستم‌های IT.

ج) تجارت آزاد

مشمول بر: تبادل اطلاعات جهت تسهیل ترخیص گمرکی در مرزهای دریایی، اجرای پنجره واحد گمرکی، توسعه مناطق آزاد و پارک‌های لجستیکی، همکاری‌های دو یا چندجانبه در زمینه‌های گارانتی، بازدید، اندازه‌گیری، استانداردهای اطلاعات آماری جهت الزامات توافقات WTO. کاهش هزینه‌های ترخیص کالا و افزایش ظرفیت ترخیص، توسعه e-commerce در مرزها و بکارگیری مدل‌های نوین کسب و کار، تسهیل در رفع موانع سرمایه‌گذاری، افزایش مذاکرات به منظور توسعه سرمایه‌گذاری‌ها، یکپارچه نمودن فرآیندهای مالیاتی و اجتناب از اخذ مالیات مضاعف، توسعه سرمایه‌گذاری‌ها در صنایع پیشرفته (فناوری اطلاعات، مواد جدید، بیوتکنولوژی، انرژی نوین و ...) و صنایع مرسوم (کشاورزی، ماهیگیری، صنایع غذایی و ...) و همچنین صنایع دوستدار محیط زیست، گسترش همکاری‌ها در زمینه اکتشاف و توسعه ذغال سنگ، نفت، گاز، مواد معدنی فلزی و سایر منابع انرژی متعارف، پیشبرد همکاری در نیروگاه‌های آبی، انرژی هسته‌ای، انرژی باد، انرژی خورشیدی و دیگر منابع انرژی پاک، توزیع بهتر و مناسب‌تر کار و حلقه‌های زنجیره صنعتی بمنظور ایجاد سیستم‌های تحقیق و توسعه، تولید و بازاریابی و افزایش رقابت کلی صنایع منطقه‌ای.

د) به هم پیوستگی مالی

مشمول بر: تقویت همکاری انجمن‌های مالی کشورها، تاسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت در آسیا (AIIB)، ایجاد سیستم ثبات ارزی در آسیا، افزایش تفاهم‌نامه‌های مالی، گسترش دامنه و مقیاس مبادلات ارزی دو و چند جانبه، ایجاد سیستم مدیریت بحران و پاسخگویی به ریسک‌های مالی، ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در کشورهای آسیایی.

ه) ارتباط میان شهروندان

مشمول بر: گسترش تبادلات فرهنگی و آموزشی، آمادگی چین جهت اعطای بورسیه دولتی به ۱۰۰۰۰ نفر، تبادل کارآموز میان کشورها، تسهیل فرآیند اخذ ویزا به منظور افزایش توریست، انتقال و تبادل علم و فناوری، معرفی شرکت‌های خصوصی توانمند در کشورهای مختلف، برگزاری برنامه‌های فرهنگی و هنری.

گزارش مذکور در مورد مکانیزم‌های همکاری بین کشورهای پیوسته به این ابتکار بر موارد زیر تاکید دارد:

- افزایش انعقاد یادداشت‌های تفاهم و همکاری‌های مشترک جهت راهبری پروژه‌های پایلوت

- تاسیس کمیته های مشترک، کمیته های راهبری، کمیته مدیریت، کمیته یکپارچه سازی بمنظور ترویج اجرای پروژه های مشترک
- پررنگ کردن همکاری ها و نقش نهادهای تاثیرگذار همچون:

Shanghai Cooperation Organization (SCO), ASEAN Plus China (10+1), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), Asia-Europe Meeting (ASEM), Asia Cooperation Dialogue (ACD), Conference on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia (CICA), China-Arab States Cooperation Forum (CASCF), China-Gulf Cooperation Council Strategic Dialogue, Greater Mekong Sub-region (GMS) Economic Cooperation, Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

- برگزاری نمایشگاه ها:

China-ASEAN Expo, China-Eurasia Expo, China-South Asia Expo, China-Arab States Expo, Western China International Fair, China-Russia Expo, China International Fair for Investment and Trade.

گزارش در بخش های انتهایی به اقدامات انجام شده توسط دولت چین اشاره و همچنین آمادگی این کشور را در مسیر همکاری های لازم به منظور تحقق هر چه بهتر این ابتکار ابراز می دارد.

(Vision and actions on jointly building Belt and Road, 2017.April 10)

ابتکار جاده ابریشم نوین را باید مهم ترین ایده رئیس جمهور چین در حوزه سیاست خارجی و اقتصاد در قرن ۲۱ محسوب نمود که تمرکز قابل توجهی بر جنبه های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی آن صورت گرفته است.

در این معنا تردیدی نباید داشت که آنچه این ابتکار درصدد دستیابی به آن می باشد، بهره گیری از مناسبات اقتصادی نزدیک با کشورهای همسایه و فراتر به منظور تحقق اهداف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی می باشد. در واقع افزایش قابلیت ها و ظرفیت های تولیدی چین و ارتقای جایگاه این کشور در نظم آتی را در انتهای این مسیر باید توقع داشت.

کریدورهای طراحی شده برای این ابتکار:

در مجموع شش کریدور یا دالان زمینی، یک کریدور دریایی و همچنین کریدور راه ابریشم قطبی برای این ابتکار توسط طرف چینی تعریف شده است که مختصرا به هریک از آنها در زیر پرداخته می شود:

الف: کریدورهای زمینی

کریدور اقتصادی چین - پاکستان : (China-Pakistan Economic Corridor)

این کریدور یا دالان معروف به CPEC می باشد.

کریدور چین و پاکستان توسط پکن به عنوان "سریعترین و موثرترین" پروژه BRI توصیف شده است. هم در پکن و هم در اسلام آباد امید این است که سرمایه گذاری در زیرساخت ها باعث تقویت پیوندهای اقتصادی و سیاسی بین دو کشور شود. با وجود کمبود بودجه برای زیرساخت های پاکستان، می توان فهمید که چرا اسلام آباد جذب سرمایه گذاری چینی در این مقیاس می شود. قرار است بالغ بر ۶۲ میلیارد دلار در این کریدور سرمایه گذاری شود. تا پایان سال ۲۰۱۹ تنها ۱۲.۴ میلیارد دلار در نیروگاه ها سرمایه گذاری شده است. بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته هنگامی که بندر ماهیگیری گوادر به بزرگترین بندر جنوب آسیا تبدیل شود، چین بدون نیاز به عبور از تنگه مالاکا، دسترسی مستقیم زمینی به دریای عرب و اقیانوس هند پیدا خواهد کرد.

(Belt and Road: One masterplan. Six economic corridors of power, 2019, January 3)

این کریدور را می توان برترین پروژه در این ابتکار چین محسوب نمود. زیرا چین در پاکستان بیشتر از هر کشور دیگری می تواند کار را مستقیماً در اختیار بگیرد. یعنی نزدیک ترین دولت در دنیا در چاچوب این ابتکار، دولت پاکستان بود و چین می تواند این پروژه را در پاکستان به گونه ای که می خواهد طراحی کرده و به جلو ببرد. منتهی CPEC تنها یک کریدور نیست و کمترین میزان سرمایه گذاری تا کنون بر روی راههای مواصلاتی صورت پذیرفته است. عمده سرمایه گذاری CPEC بر روی منابع انرژی و در واقع تولید انرژی برای پاکستان است. بانک توسعه چین بر اساس مطالعات اقتصادی، بر این نظر است که اقتصاد پاکستان اگر بخواهد از این چرخه فقر بیرون بیاید پایه توسعه آن باید آماده شود و الکتریسیته مهم ترین مشکل زیر ساخت آن می باشد. مهم ترین مشکل، اول فقدان منابع انرژی پایدار است و دوم این است که پاکستان به دلیل فقر نمی تواند از مسیرهای معمول که کشورهای دیگر امنیت انرژی را تامین و نفت را به نیروگاه برای تولید برق می آورند، این کار را انجام دهد. لذا منابع باید درون زا باشد و عمده سرمایه گذاری بر روی تولید برق ذغال سنگی، برق آبی و برق خورشیدی می باشد. در واقع از این مسیر چینی ها می خواهند زیر ساخت توسعه در پاکستان را فراهم کنند. البته طراحی های چین فازهای دیگر هم دارد؛ مثلاً کل ساحل پاکستان تبدیل به ساحل گردشگری شود، گوادر تبدیل به یک هاب لجستیک شود، اخیراً مبلغ ۳.۵ میلیارد دلار در کراچی سرمایه گذاری کرده اند که کراچی از آن بازار سنتی به بندر مدرن تغییر یابد ولی در مجموع عمده سرمایه گذاری در زیر ساخت توسعه پاکستان و نه راههای مواصلاتی است.

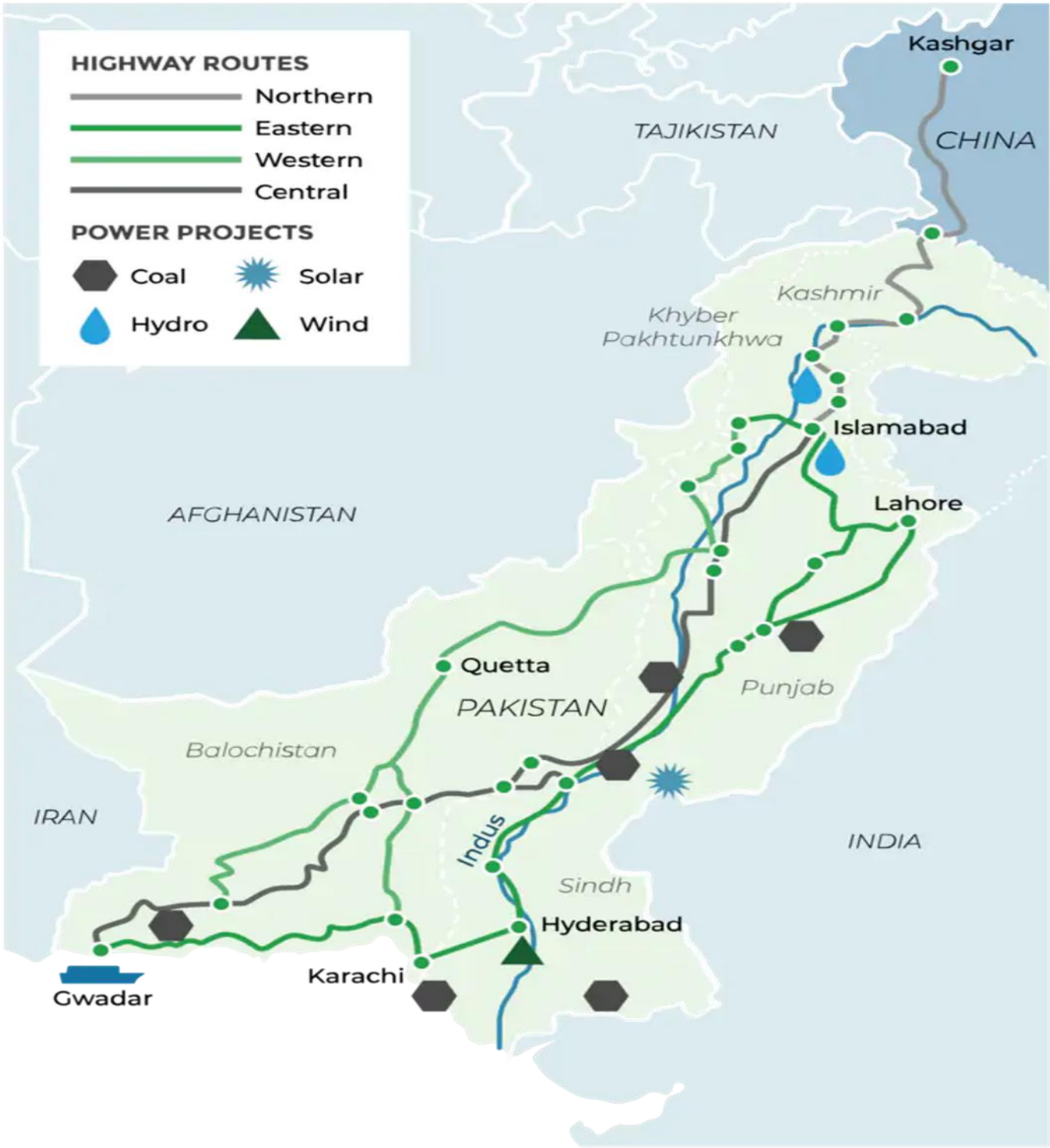
موضوع انتقال انرژی از طریق پاکستان به چین در حد یک ایده مطرح شده ولی به نظر می رسد این آخرین گزینه چین خواهد بود. مادامی که چین به این جمع بندی نرسد که احتمال بسته شده تنگه مالاکا خیلی بالا است، وارد این موضوع نخواهد شد. ضمن اینکه از این مسیر هم خط لوله های بزرگی باید احداث شود که بتواند سهمی در منابع انرژی چین داشته باشد و خط های معمولی نمی تواند جایگزین مالاکا شود. در مجموع چین عمدتاً از مسیر سرمایه گذاری در انرژی خورشیدی بر روی امنیت انرژی خود کار می کند. علاوه بر این، در حال حاضر بر روی ذغال سنگ که کلاً ۵۶٪ سبد انرژی چین را تشکیل می دهد متمرکز هستند. همچنین سیاستی که چین در حال پیگیری آن است حرکت به سمت کربن خنثی تا سال ۲۰۶۰ است. کل فرآیندهای توسعه چین به سمت

کربن خنثی در حال حرکت است تا بتواند منابع نفت وارداتی را کم کند. این روش از الویت بیشتری در طولانی مدت برای چین برخوردار است تا اینکه بخواهد از مسیر های سنتی ژئوپلیتیکی مانند پاکستان لوله ای برای انتقال انرژی احداث کند.

علت توجه چین به پاکستان در دلایل دیگری نیز نهفته است و از جمله آنها مازاد سرمایه ای است که شرکت های چینی دارند. این شرکت ها در جستجوی بازارهای جدید هستند و اگر بتوانند در پاکستان این زیر ساخت را فراهم کنند یک گسترش ژئواکونومیک به داخل پاکستان پیدا می کنند و یک بازار ۲۰۰ میلیون نفری در پاکستان در کنارشان است که با دولت آن رابطه خیلی خوبی دارند و بخشی از آن صنایعی که ارزش افزوده پائین و آلایندهی بالا دارند را می توانند به پاکستان منتقل کنند. البته این تنها در مورد پاکستان نیست و در مورد آفریقا هم در دستور کار چین قرار دارد.

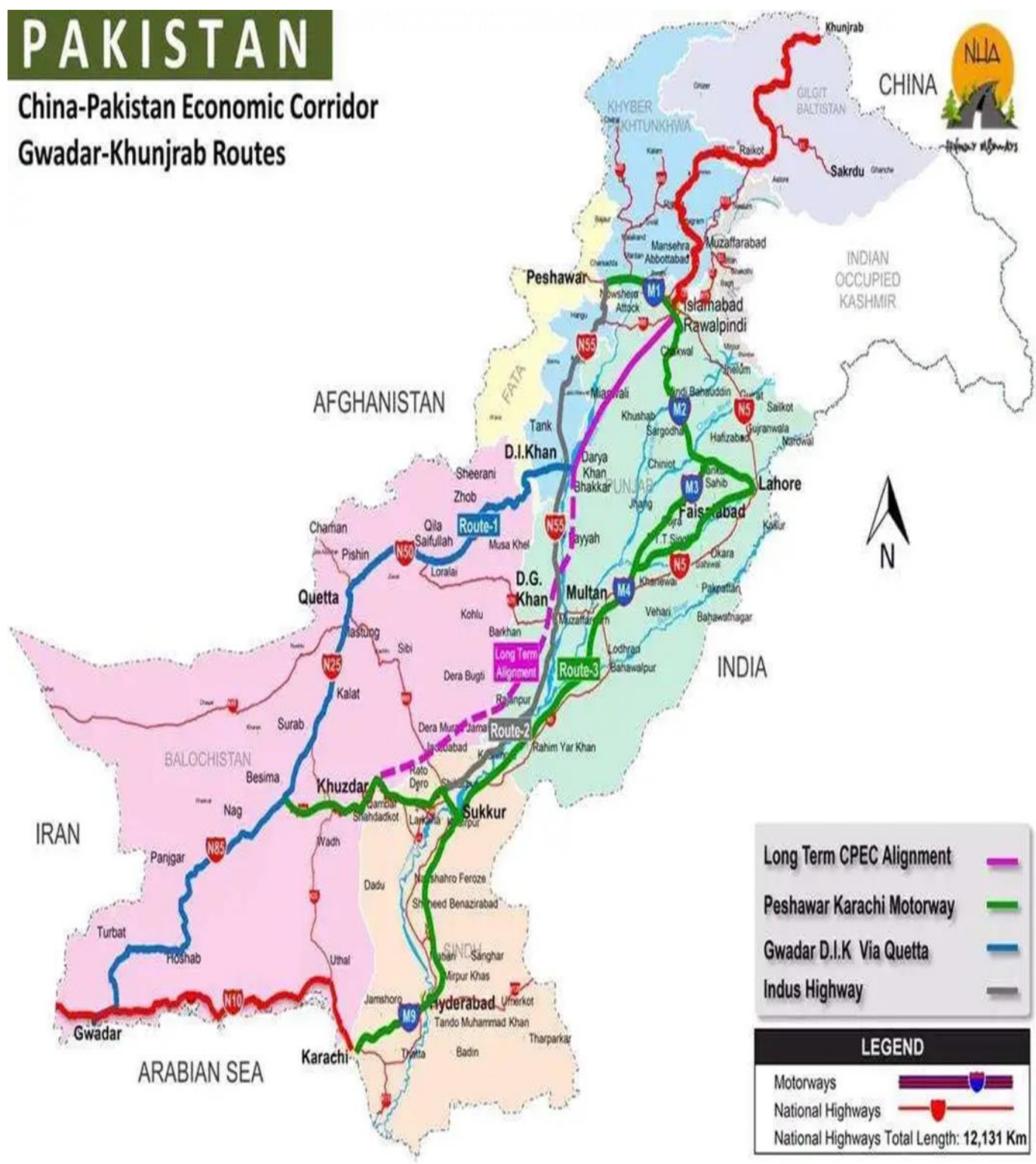
به نظر می رسد چین در راستای سیاست های کلان خودش درصدد شکل دهی یک اقتصاد قرن ۲۱ برای پاکستان می باشد. به عنوان نمونه گوادر را تبدیل به یک هاب در منطقه کرده و حدود ۵۰۰ هزار نفر چینی در آنجا زندگی کنند و با انتقال بخشی از صنایع و شرکت هایش در قالبی که فوقا توضیح داده شد از مزیت های رقابتی در بازار جهانی با توجه به شرایط پاکستان استفاده کند.

با این حال، وجود این کریدور همچنین یکی از دشوارترین موانع ژئوپلیتیکی را در کل BRI ایجاد کرده است. هند نسبت به عبور این کریدور از قلمرو مورد مناقشه کشمیر ابراز نگرانی کرده است و حداقل به طور علنی از حمایت BRI تا زمانی که نگرانی های ژئوپلیتیکی آن برطرف نشود، خودداری می کند.



PAKISTAN

China-Pakistan Economic Corridor Gwadar-Khunjrab Routes



پل زمینی جدید اورآسیا (New Eurasian Land Bridge)

در قلب این کریدور یک خط راه آهن بین المللی قرار دارد که چین را به آسیای مرکزی، روسیه، اروپای شرقی و سپس اروپای غربی متصل می کند. پل زمینی جدید اوراسیا (NELB) یک گذرگاه بین المللی است که اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس را به هم متصل می کند. بر خلاف پل زمینی سیبری که از بندر شرقی روسیه ولادی وستوک از طریق سیبری به مسکو و به سمت کشورهای اروپای غربی می رود، این پل "دوم" از شهرهای ساحلی چین یعنی لیانیونگانگ و ریژائو به روتردام هلند و آنتورپ بلژیک می رود. این خط ریلی به طول ۱۰۸۰۰ کیلومتر از طریق قزاقستان، روسیه، بلاروس، لهستان و آلمان می گذرد و به بیش از ۳۰ کشور و منطقه خدمات رسانی می کند. NELB که در اوایل دهه ۱۹۹۰ افتتاح شد، انگیزه جدیدی از ابتکار کمربند و راه ایجاد و تجارت و سایر مبادلات بین کشورهای مسیر و بین آسیا و اروپا را بسیار تسهیل می کند.

تا کنون، چندین مسیر ریلی بین قاره ای، که ظرفیت های طرح کمربند و راه را ارائه می کنند مورد استفاده قرار گرفته اند. اینها عبارتند از راه آهن چونگ کینگ-سین کیانگ-اروپا (از طریق لهستان به دویسبورگ آلمان می رسد)، راه آهن چنگدو-سین کیانگ-اروپا (به لهستان) و راه آهن ییو-سین کیانگ-اروپا (تا مادرید می رسد).

(What are six economic corridors under Belt and Road Initiative, 2020,4 August)



منبع: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors>

کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه (China-Mongolia-Russia Economic Corridor)

ایده کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه (CMREC) توسط رئیس جمهور چین در ۱۱ سپتامبر ۲۰۱۴ در اولین نشست سه جانبه سران سه کشور در دوشنبه پایتخت تاجیکستان مطرح و مورد استقبال روسای جمهور روسیه و مغولستان قرار گرفت. سه کشور در ۲۳ ژوئن ۲۰۱۶، در مسیر توسعه این پیشنهاد، اولین طرح همکاری چندجانبه که بخشی از ابتکار یک کمربند و یک راه است، را تهیه و بامضا رساندند.

به عنوان یکی از اجزای مهم کمربند اقتصادی جاده ابریشم، CMREC قصد دارد ابتکار کمربند و جاده چین را با پیشنهاد روسیه برای اتحادیه اوراسیا و برنامه جاده استپی مغولستان هماهنگ کند. این یک بستر فراگیر برای بهره برداری از ظرفیت و نقاط قوت سه طرف برای گسترش فرصت های توسعه مفید برای همه، ترویج یکپارچگی اقتصادی منطقه ای و افزایش رقابت جمعی آنها در بازار بین المللی ایجاد می کند. CMREC دو شریان حمل و نقل کلیدی دارد: یکی از منطقه پکن-تیانجین-هبی چین تا هوهوت و تا مغولستان و روسیه ادامه می یابد. دیگری از دالیان، شن یانگ، چانگچون، هاربین و مانژولی چین تا چیتای روسیه گسترش می یابد. سه کشور هفت زمینه اصلی همکاری پیش بینی کرده اند: زیرساخت های حمل و نقل و اتصال؛ ساخت بندر و خدمات بازرسی گمرکی و مرزی و قرنطینه؛ ظرفیت صنعتی و سرمایه گذاری؛ تجارت؛ تبادلات فرهنگی و مردمی؛ حفاظت از محیط زیست؛ همکاری با مناطق مجاور. در بین این ۷ زمینه پیش بینی شده برای همکاری تمرکز اصلی بر روی حمل و نقل

است. (What are six economic corridors under Belt and Road Initiative, 2020,4 August)



منبع: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors>

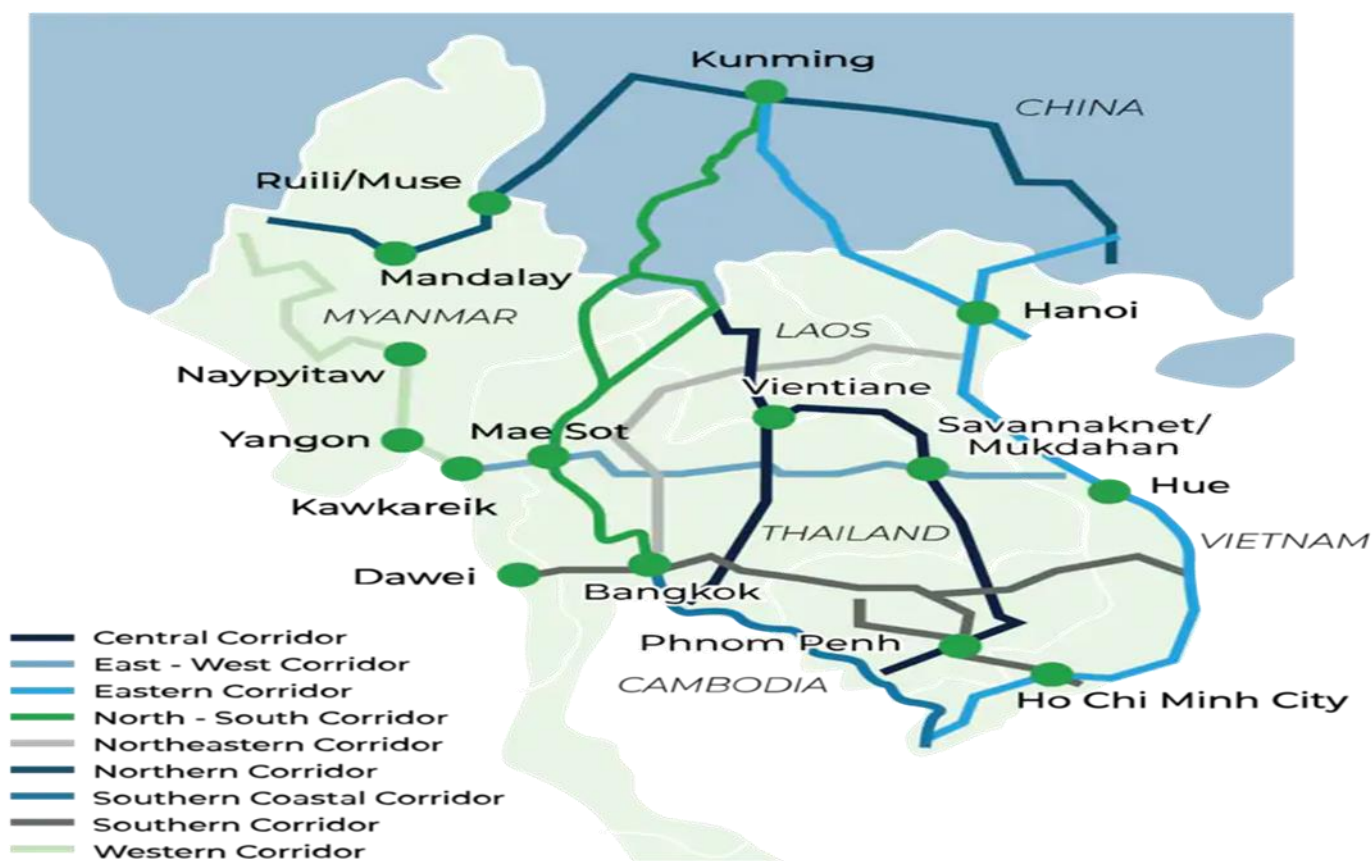
کریدور اقتصادی چین - شبه جزیره هندوچین

(China-Indochina Peninsula Economic Corridor)

چین و شبه جزیره هندوچین از طریق خشکی و دریا به هم متصل شده اند و پیوندهای نزدیک جغرافیایی، فرهنگی و مردم با مردم دارند. شبه جزیره هندوچین یک پیوند مهم در کمربند و جاده است.

کریدور اقتصادی چین- شبه جزیره هندوچین (CICPEC) از دلتای رودخانه مروارید چین به سمت غرب در امتداد بزرگراه نانچونگ-گوانگان و راه آهن سریع السیر نانینگ-گوانگژو از طریق نانینگ و پینگ شیانگ تا هانوی و سنگاپور گسترش می یابد. این پل زمینی چین را به شبه جزیره هندوچین متصل می کند و از قلب ویتنام، لائوس، کامبوج، تایلند، میانمار و مالزی عبور می کند. انتظار می رود که این امر همکاری چین با کشورهای آسه آن را تقویت کند. کریدور CICPEC هدف اتصال بهتر شهرهای این منطقه با شبکه راه آهن و بزرگراه برای تسهیل جریان مردم، کالاها، سرمایه و اطلاعات را دنبال می کند. این کریدور این ظرفیت را دارا می باشد که در صورت استفاده کامل فرصت‌های جدیدی را برای همکاری استراتژیک و اقتصاد منطقه‌ای را ایجاد کند.

(What are six economic corridors under Belt and Road Initiative, 2020,4 August)



منبع: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors>

کریدور اقتصادی بنگلادش- چین - هند - میانمار

(Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor)

پیشنهاد کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار (BCIMEC) توسط چین در سفر نخست وزیر لی کچیانگ به هند در ماه مه ۲۰۱۳ با هدف پیوند دو بازار بزرگ چین و هند و تقویت ارتباط منطقه ای ارائه شد. بنگلادش و میانمار از این پیشنهاد استقبال کردند.

در دسامبر ۲۰۱۳، دسامبر ۲۰۱۴ و آوریل ۲۰۱۷ گروه مطالعاتی مشترک کشورهای مذکور در خصوص راههای تحقق بخشی به این کریدور با هم دیدار و گفتگو کردند.

عدم توافق چین و هند بر روی چندین نقطه و از جمله ساخت خطوط لوله نفت و گاز از طریق میانمار و نیز منطقه مورد اختلاف کشمیر در داخل خاک پاکستان مانع از هر گونه پیشرفت این کریدور شده است.

(What are six economic corridors under Belt and Road Initiative, 2020,4 August)



منبع: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors>

کریدور اقتصادی چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا

(China-Central Asia-West Asia Economic Corridor)

کریدور چین - آسیای مرکزی - آسیای غربی (CCWAEC) چین و شبه جزیره عربستان را به هم متصل می کند. منطقه وسیعی که این کریدور را پوشش می دهد، به طور کلی در مسیر جاده ابریشم باستانی قرار دارد.

این کریدور از سین کیانگ چین شروع می شود و آسیای مرکزی را پیش از رسیدن به خلیج فارس، دریای مدیترانه و شبه جزیره عربستان طی می کند. این کریدور از پنج کشور آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان) و ۱۷ کشور و منطقه در غرب آسیا (از جمله ایران، عربستان سعودی و ترکیه) عبور می کند. این کریدور یکی از اجزای مهم کمربند اقتصادی جاده ابریشم است.

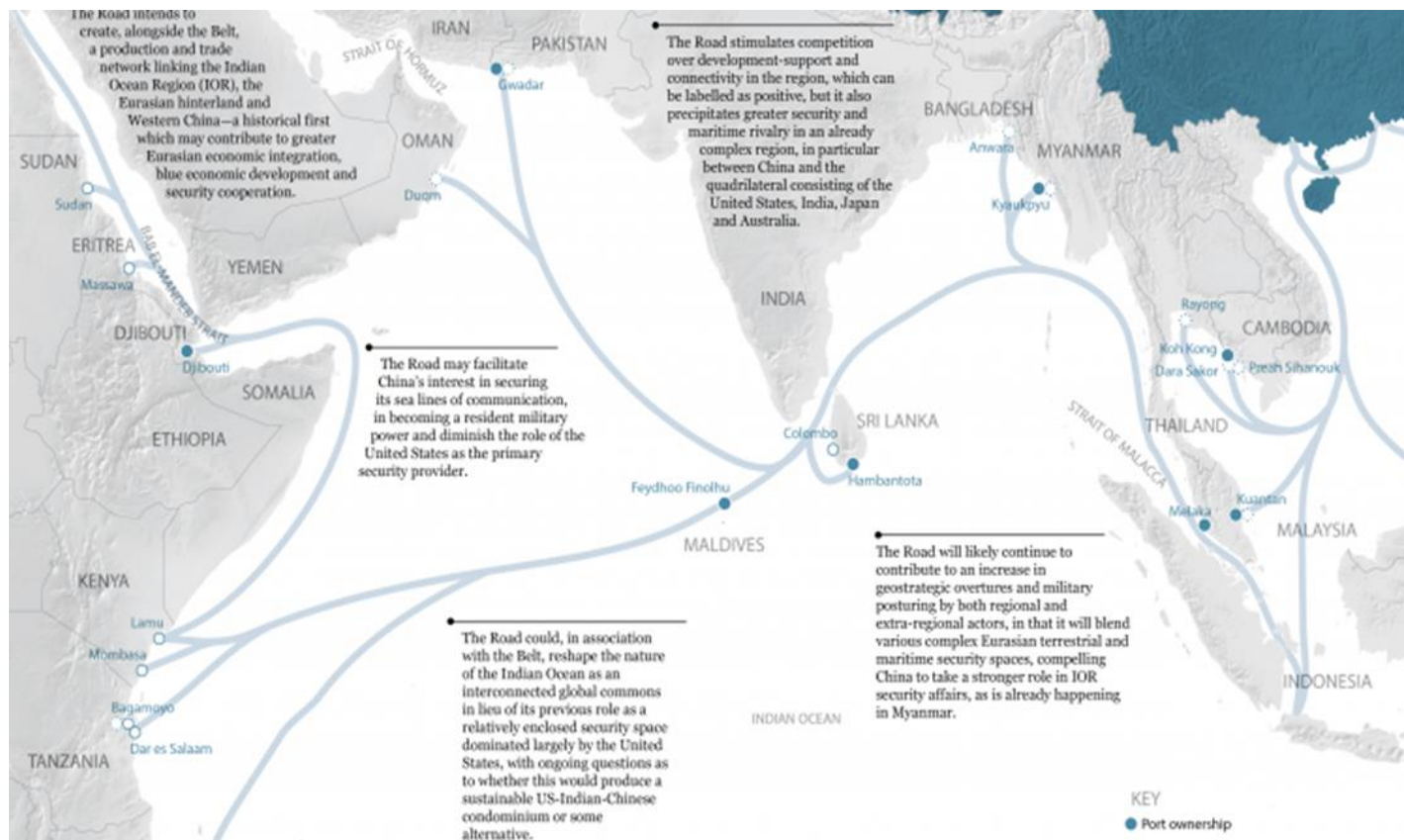


منبع: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors>

ب: کریدور دریایی

جاده ابریشم دریایی که موسوم به جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم گردیده، از سواحل چین آغاز و در ادامه به آسیای جنوب شرقی، اندونزی، هند، سریلانکا، کنیا، شبه جزیره عربستان، سومالی، مصر و در نهایت به اروپا

خاتمه می یابد. این مسیر دریای چین جنوبی، تنگه مالاکا، اقیانوس هند، خلیج بنگال، دریای عرب، خلیج فارس، دریای سرخ را نیز شامل می شود. (Belt and Road Initiative)



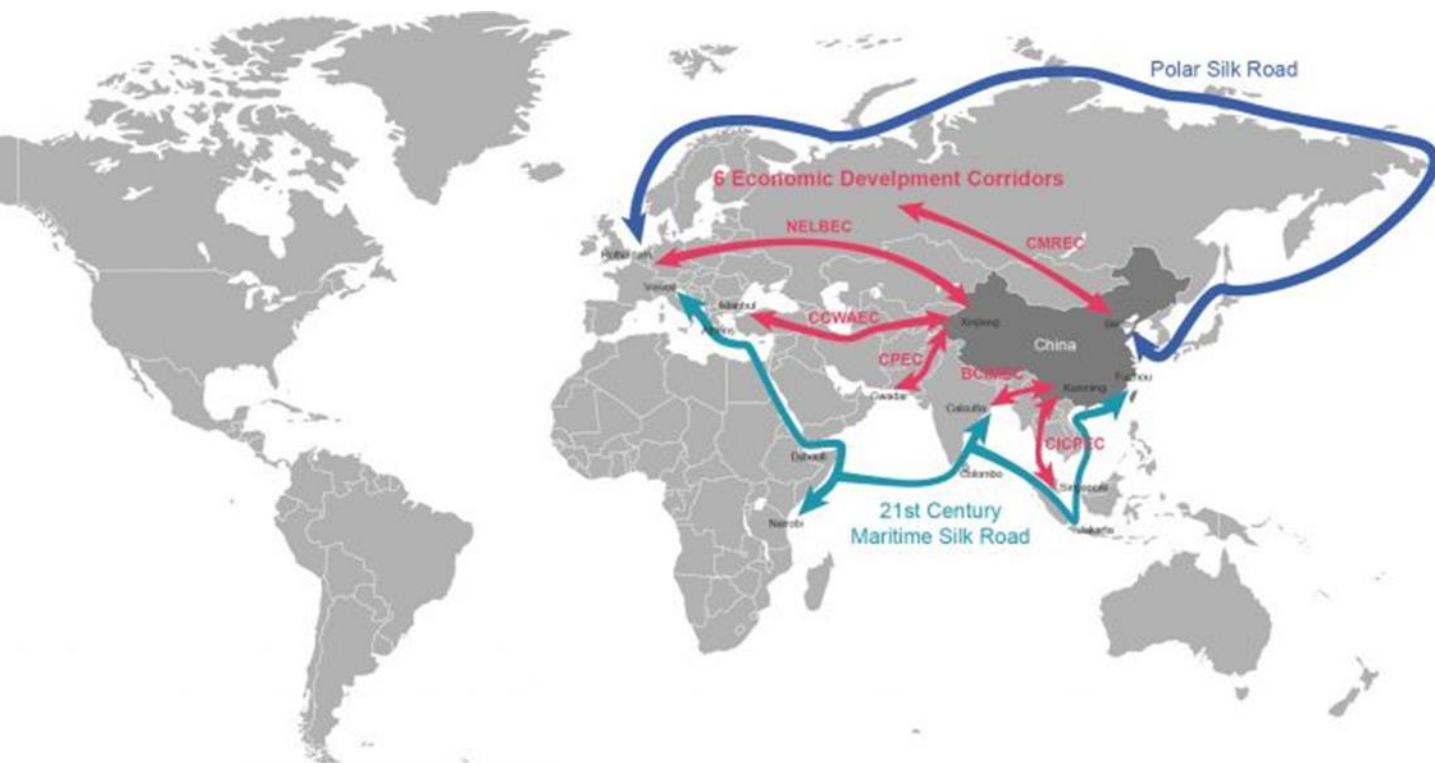
<https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-10/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf>

ج: کریدور قطبی

در ۲۶ ژانویه ۲۰۱۸، دفتر اطلاعات شورای دولتی جمهوری خلق چین کاغذ سفیدی را با عنوان "سیاست قطب شمال چین" منتشر کرد که متعهد به مشارکت فعال در امور قطب شمال شد. این سند طرحی برای استراتژی چین در قطب شمال و جاه طلبی آن برای توسعه "جاده ابریشم قطبی" تحت "ابتکار کمربند و جاده" است.

رهبران پکن برنامه برپایی راه ابریشم قطبی را نیز در سر دارند. از این برنامه به عنوان مسیر دریای شمالی و همچنین سیاست قطبی چین نیز یاد می شود. این مسیر از چین شمالی آغاز شده و با گذر از سیبری روسیه به اقیانوس منجمد شمالی و شمالگان رسیده و از آنجا به کانادا و گرینلند و اسکاندیناوی می رسد. گرچه شرایط آب و هوایی موانعی سخت را پیش روی تحقق این مسیر قرار داده است با این حال مزیت این مسیر نوین دسترسی آسان در کوتاه مدت به آمریکای شمالی و اروپای شمالی است.

سخن پایانی اینکه : کمربند اقتصادی جاده ابریشم مبتنی بر زمین، جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم و جاده ابریشم قطبی را نمی توان به طور جداگانه در نظر گرفت و باید به عنوان مکمل یکدیگر در رابطه با ادغام استراتژیک مناطق تحت BRI درک شوند. (Belt and Road Initiative).



منبع: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road>

تله بدهی:

در تعریف این اصطلاح گفته شده این موضوع عمدتاً در قالب مناسبات دو جانبه میان کشورهای است که در آن کشور وام‌دهنده با قصد منفی به کشور دیگر وام می‌دهد. کشور وام‌دهنده از عمد به کشور وام‌گیرنده وام‌های فراوانی می‌دهد با این هدف که پس از ناتوانی کشور وام‌گیرنده در بازپرداخت وام‌ها، از سوی کشور وام‌دهنده امتیازات سیاسی و اقتصادی مورد نظرش را استخراج کند. شرایط وام‌ها معمولاً به اطلاع عموم نمی‌رسند و پول وام داده شده بیشتر برای پرداخت به پیمان‌کاران خود کشور وام‌دهنده استفاده می‌شود. هر چند این اصطلاح برای وام دادن‌های کشورهای بسیاری استفاده شده‌است، اما اکنون این عمل بیشتر با وام‌های دولت جمهوری خلق چین مربوط می‌شود. توافقاتی دو جانبه چین به ویژه وام کالاهای این کشور به کشورهای در حال توسعه در راستای سیاست یک کمربند – یک راه (راه ابریشم نوین) این ارتباط را تقویت کرده‌اند.

این اصطلاح نخستین مرتبه توسط دانشگاه برهما چلانی در هند در اوایل سال ۲۰۱۷ برای تعریف وام‌هایی استفاده شد که چین به کشورهای فقیر می‌دهد. هرچند واقعیت ادعاها علیه چین توسط نهادهای دانشگاهی متعددی از جمله گروه رودیم مورد انتقاد قرار گرفته‌است. چتم هاوس و دانشگاه پرینستون اظهار داشته‌اند که روایت دیپلماسی تله بدهی در زمینه سرمایه‌گذاری‌های چین درست نیست. (دیپلماسی قرض-تله، ۲۰۲۱، ۲۶ آوریل).

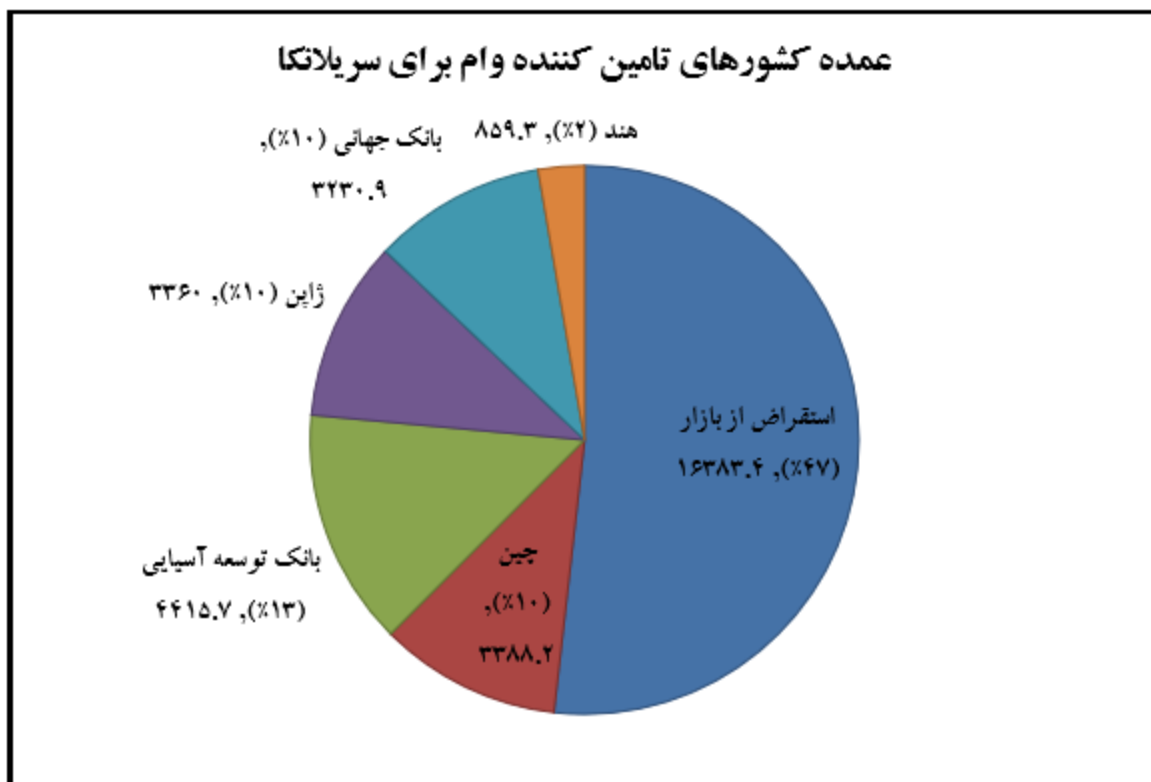
این اصلاح تا کنون مشخصاً در خصوص دو کشور سریلانکا و جیبوتی مورد استفاده قرار گرفته است. در بررسی دقیق‌تر، موضوعاتی مطرح که تصویر روشن‌تری از وضعیت موجود را در اختیار قرار می‌دهد.

در ارتباط با کشور سریلانکا اعطای وام‌های مختلف توسط دولت چین به این کشور و واگذاری ۹۹ ساله بندر هامبانتوتا در ازای رقمی مشخص، نکته کلیدی بود که اصطلاح تله بدهی را به عنوان ابزار مورد استفاده چین مطرح نمود. اهمیت این موضوع بویژه با توجه به راه ابریشم دریایی چین و موقعیت مناسب این بندر که بین دو تنگه مالاکا و هرمز قرار گرفته برجسته گردید.

طبق گزارش سالانه بانک مرکزی سریلانکا در سال ۲۰۱۷، میزان بدهی خارجی این کشور از ۲۰.۹۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ به حدود ۵۱.۸۲۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ رسیده است؛ که از این میزان، تنها حدود ۵.۵ میلیارد دلار یعنی ۱۰.۶ درصد، به وام‌های دریافت شده از چین اختصاص دارد.

به موجب گزارش سالانه وزارت دارایی سریلانکا در سال ۲۰۱۷، استقراض از بازار آزاد از طریق فروش اوراق قرضه، با سهم ۳۹ درصدی، بیشترین حجم از بدهی خارجی سریلانکا را به خود اختصاص داده است. در کنار اوراق قرضه، میزان بدهی سریلانکا به بانک توسعه آسیایی ۱۴ درصد، به ژاپن ۱۲ درصد، به بانک جهانی ۱۱ درصد، به چین ۱۰ درصد و به هند ۳ درصد از مجموع بدهی خارجی این کشور است. (بدهی خارجی دلیل حرکت سریلانکا، ۱۴۰۰، ۱۰ آبان)

از سوی دیگر با بررسی محتواهای تولید شده در این زمینه مشخص است که بیشترین تولید محتوا در خصوص مفهوم "تله بدهی" و کاربرد آن در مورد روابط سریلانکا و چین، توسط نشریات، مؤسسات و سایت‌های آمریکایی و هندی انجام شده است. حتی پمپئو، وزیر خارجه سابق آمریکا در اکتبر سال ۲۰۲۰ و در حین حضور در سریلانکا، با «درنده» خواندن حزب کمونیست چین، این کشور را متهم کرد که فقط "توافقات بد" با سریلانکا منعقد کرده و موجب گسترش "بی‌قانونی" شده است. (سریلانکا بستر اختلاف منطقه ای، ۱۳۹۹، ۱۲ اسفند).



مورد بعدی مربوط به کشور جیبوتی می گردد. جیبوتی نیز از موقعیت جغرافیایی استراتژیکی در مدخل دریای سرخ و خلیج عدن برخوردار می باشد. همین موقعیت راهبردی موجب توجه کشورهای قدرتمند برای در اختیار داشتن پایگاه نظامی در آن کشور گردیده و نیازهای مالی جیبوتی این امر را تسهیل کرده است.

تا کنون کشورهای فرانسه، ایتالیا، ژاپن، آمریکا و چین مبادرت به ایجاد پایگاه نظامی در این کشور کرده اند. بروز اختلاف با جیبوتی مانع از ایجاد پایگاه نظامی توسط امارات عربی متحده و عربستان سعودی در این کشور گردید. وزیر امور خارجه جیبوتی در حاشیه نشستی در نیویورک در دسامبر ۲۰۱۹ در مصاحبه تلفنی اظهار داشت: «بله، بدهی ما به چین ۷۱ درصد تولید ناخالص داخلی ما است، اما ما به این زیرساخت نیاز داشتیم».

(In strategic Djibouti, a microcosm of China's growing foothold in Africa, 2019. December 12)

به طور معمول بدهی خارجی کشورها هنگامی که به بیش از ۲۵٪ تولید ناخالص داخلی حرکت کرد باید نگران بود و رقم ۷۱٪ ذکر شده توسط وزیر امور خارجه جیبوتی با جمعیتی کمتر از یک میلیون نفر نشان از عمق بدهی این کشور دارد.

این بدهی مربوط به توافق جیبوتی با کمپانی چاینا مرجنتس به منظور احداث بندر چند منظوره دوراله (عمیق ترین و بزرگترین بندر افریقا) که در حاشیه پایگاه نظامی چین واقع گردیده، می باشد. این مهم ترین سرمایه گذاری

چین در جیبوتی می باشد. حدود ۹۰٪ واردات اتیوپی با حدود ۱۰۰ میلیون نفر جمعیت و محصور در خشکی از طریق جیبوتی عبور می کند.

در ارزیابی نهایی به نظر می رسد در حالی که ۵ قدرت برخوردار از پایگاه نظامی در این کشور می باشند، نوعی توازن تعریف نشده بر مناسبات کلی بین این ۵ قدرت و نیز در تعاملات شان با جیبوتی مستتر باشد. این موضوع فی نفسه مانع از برتری جویی نهایی یک طرف خارجی برای تسلط بر حوزه سیاست و قدرت در این کشور خواهد گردید.

رویکرد آمریکا نسبت به ابتکار یک کمر بند - یک راه

" چین به طور ویژه به سرعت جسور شده است. این کشور تنها رقیبی است که می تواند با ترکیب قدرت اقتصادی، دیپلماتیک، نظامی و فن آوری خود چالش پایداری را برای سیستم بین المللی باز و ثابت ایجاد کند"

" در مواجهه با چالش های استراتژیک ناشی از چین و اقدامات بی ثبات کننده روسیه، ما ساختار مناسب، تواناییها و استعداد نیروهایمان را ارزیابی خواهیم کرد"

دو جمله فوق در متن سند راهبرد امنیت ملی دولت بایدن که در سوم مارس ۲۰۲۱ منتشر شد، قرار داشت. این نگاه مختص دولت فعلی آمریکا نمی باشد و از سال ۲۰۱۱ که اوباما سیاست PIVOT TO ASIA را عنوان نمود، چین به مهم ترین محور امنیت ملی این کشور مبدل گردید. این موضوع با اعلام ابتکار راه ابریشم نوین توسط چین از ابعاد جدی تری برخوردار گردید. (interim national security strategic guidance, march 2021)

با نگاهی گذرا به تولید ناخالص داخلی چین از آغاز دهه ۹۰ تا کنون، رشد و جهش اقتصادی این کشور در دهه اول قرن جاری به خوبی خود را نشان می دهد. GDP چین در سال ۱۹۹۱ حدود ۴۱۳ میلیارد دلار و در سال ۲۰۰۰ به رقم ۱۲۱۱ میلیارد دلار رسید و رشدی حدوداً سه برابری را نشان داد. در حالی که مقایسه GDP این کشور بین سال های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰ رشدی کمی بیش از ۵ برابر را نشان می دهد.

(Historical GDP of China, 2021.29 October)

این همان دهه ای است که آمریکا با متحدین خود درگیر تحولات غرب آسیا و افغانستان بود و تروریسم مهم ترین خطر برای آنها تلقی می شد. دهه ای که به باور برخی اندیشمندان غربی " دهه غفلت استراتژیک " غرب و مشخصاً آمریکا از سرعت رشد و قدرت یابی چین محسوب می شد.

افزایش ظرفیت اقتصادی به طور طبیعی توان نظامی چین را نیز ارتقا داد. طرح ابتکار راه ابریشم نوین یا همان یک کمر بند - یک راه به عنوان سیاستی در مقیاسی فرا قاره ای، نشان دهنده نیت چین برای به چالش کشیدن جایگاه آمریکا، ضرورت بازتعریف معماری جدید سیاسی و اقتصادی جهان و در واقع تعریف نظم جدید جهانی بود.

در مقابل سیاست کلان آمریکا ممانعت از برتری طلبی یک کشور در مناطق مختلف دنیا، به ویژه در شرق آسیاست. در این راستا آمریکا سیاست خود را بر قرار دادن کشور هند به عنوان خط مقدم به منظور ایجاد چالش برای چین بنا نهاد.

در سال ۲۰۱۹، وزارت دفاع و وزارت خارجه آمریکا دو سند راهبردی مهم در مورد ایندو پاسفیک منتشر کردند. عنوان سند راهبردی وزارت امور خارجه " ایندو - پاسفیک آزاد و باز " بود و سند راهبردی وزارت دفاع " گزارش استراتژی ایندو - پاسفیک " نام داشت. آمریکا در این دو سند بالادستی، خود را کشوری پاسیفیک و بخشی از ایندو-پاسیفیک معرفی کرده و بیان می کند با کمک متحدان و شرکای خود در منطقه، از جمله کشورهای آسه آن و هند، به حل چالش های مشترک و پیشبرد چشم اندازی مشترک خواهد پرداخت (U.S.DEPARTMENT OF STATE, 2019) سند وزارت خارجه از هند به عنوان شریک استراتژیک یاد می کند و سند وزارت دفاع نیز که لحن تندتری نسبت به سند وزارت خارجه دارد، چین را هدف خود قرار می دهد و علاوه بر تجدید نظرطلب خواندن چین بیان می کند: "جمهوری خلق چین، به رهبری حزب کمونیست با اهرم فشار نوسازی ارتش، عملیات های نفوذ و اقتصادی یغماگرایانه، به دنبال ایجاد نظمی دیگر به نفع خود در منطقه است تا از این طریق به سایر ملت ها فشار بیاورد" (U.S.DEPARTMENT OF DEFENCE, 2019).

رشد اقتصادی سریع چین در چند دهه گذشته و پیش بینی تبدیل این کشور به قدرت اول اقتصاد جهان تا قبل از سال ۲۰۵۰ میلادی، آمریکا را به مقابله با این کشور واداشته است. در این زمینه، لازم است اشاره کنیم که بر اساس برآوردهای مؤسسه گلدمن ساکس (ویلسون و پوروجاتامان، ۲۰۰۳) چین که در سال ۲۰۰۰ میلادی چهارمین اقتصاد دنیا بعد از آمریکا، ژاپن و آلمان بود، در سال ۲۰۴۱ میلادی با پیشی گرفتن از آمریکا به بزرگترین اقتصاد جهان تبدیل خواهد شد. آمریکا جهش اقتصادی چین را هم از این منظر که آسیب هایی برای اقتصاد خود دارد و هم از منظر راهبردی به واسطه تفاوت ساختار سیاسی دو کشور، تهدیدی برای خود تلقی میکند. از یک منظر دیگر، جنگ اقتصادی چین و آمریکا را می توان به نوع نگرش دو طرف به یکدیگر مرتبط دانست. بسیاری از آمریکایی ها چین را به عنوان قدرتی در حال ارتقا میبینند که باعث تضعیف ناعادلانه رونق اقتصادی آمریکا، تهدید امنیت آن و به چالش کشیدن ارزشهای آن میشود؛ در حالی که از نظر چینی ها، ایالات متحده آمریکا قدرتی رو به افول است که به دنبال طولانی کردن تسلط خود در جهان و مقابله ناعادلانه با ظهور چین هست (شل و شیرک، ۲۰۱۹). با این حال، در آمریکا دیدگاههای متفاوتی در خصوص میزان اثرگذاری اقتصاد روبه رشد چین، بر اقتصاد آمریکا وجود دارد. (کتاب کمر بند و راه وزارت امور اقتصادی و دارایی، ۵۴ و ۵۵)

شاید مهمترین دلیل رقابت فزاینده ایالات متحده آمریکا با چین و بروز مشکلات روزافزون در روابط دو کشور، تغییر در استراتژی کلان توسعه ای چین است. با رویکار آمدن شی جی پینگ استراتژی کلان توسعه ای چین دگرگون شده است. از زمان آغاز برنامه اصلاحات و سیاست درهای باز در سال ۱۹۸۰ میلادی، استراتژی توسعه چین بر مبنای تولید کالاهایی با فناوری پایین و متوسط قرار داشت. از همین رو، این کشور را به عنوان کارخانه جهان لقب دادند. چین قلب تولید صنعتی در جهان محسوب میشد و شرکتهای چندملیتی به طور فزاینده ای

خطوط تولید صنعتی خود را به چین انتقال می دادند. مزیت‌های نسبی این کشور شامل نیروی کار ارزان، معافیت های مالیاتی، عدم توجه جدی به استانداردهای زیست محیطی و بازار بالقوه بزرگ بود؛ اما به تدریج با توجه به رشد فزاینده اقتصاد چین از یک سو و تبعات سیاست توسعه ای این کشور از سوی دیگر به ویژه مسئله محیط زیست و جایگاه نازل این کشور در زنجیره جهانی ارزش، رهبران چین در دوره شی جی پینگ به جمع بندیهای راهبردی جدیدی رسیدند و استراتژی کلان توسعه ای این کشور را از تولید صنعتی به یافتن جایگاه مسلط در حلقه های بالاتر زنجیره جهانی ارزش تغییر دادند.

نتیجه این تغییرات در استراتژی کلان توسعه ای جدید این کشور تحت عنوان ساخت چین 2025 میلادی نمایان شد. این استراتژی کلان نخستین و مهمترین سند سیاست توسعه صنعتی چین در چند دهه اخیر است. در این سند، صنایع بسیار پیشرفته به عنوان هدف کلیدی توسعه صنعتی چین برگزیده شده و گفته شده است که این کشور باید تمام توانمندی های خود را در راستای توسعه این صنایع به کار گیرد. این سند نشان میدهد که چین میکوشد از مرحله اول توسعه کشور که به عنوان کارخانه جهان ایفای نقش میکرد و چندان رقابتی با قدرتهای صنعتی جهان به ویژه ایالات متحده و قدرتهای اروپایی نداشت، گذر کند و به رقیب اصلی آنان در حلقه های بالای زنجیره جهانی ارزش بدل شود.

نکته مهم از منظر بحث حاضر آنکه می توان پروژه جاده ابریشم نوین یا آنچه به ابتکار کمربند و راه مشهور شده است را برنامه عملیاتی استراتژی توسعه صنعتی جدید چین تحت عنوان ساخت چین ۲۰۲۵ تلقی کرد. چین می کوشد در قالب مگا پروژه کمربند و راه، زمینه های بین المللی لازم برای گسترش حضور و نفوذ تجاری و اقتصادی خود در جهان به ویژه در بخشهایی که از ارزش افزوده بالایی برخوردارند را گسترش دهد.

(کتاب کمربند و راه وزارت امور اقتصادی و دارایی ، ۷۲ و ۷۳ و ۷۴)

نشست سران گروه هفت کشور صنعتی دنیا در ماه ژوئن سال جاری در شهر کورن وال در جنوب غربی انگلستان که اولین نشست این مجموعه متعاقب آغاز اپیدمی کوید ۱۹ بود، نه تنها تلاشی برای احیای مجدد رابطه آمریکا با متحدین سابق خود در اروپا و آسیا محسوب می گردید، بلکه فرصت مناسبی از نظر آنان برای پرداختن به تهدیدهای ناشی از قدرت یابی چین نیز بود.

در بیانیه پایانی این نشست رهبران گروه هفت، ضمن محکوم کردن چین به نقض حقوق بشر در منطقه سین کیانگ، عدم احترام به حق خودمختاری هنگ کنگ، نسبت به وضعیت دریای چین جنوبی و شرقی ابراز نگرانی کرده و مخالفت قاطع خود را با هرگونه اقدام یک جانبه برای تغییر وضعیت موجود و افزایش تنش ها در شرق آسیا اعلام کردند (2021 G7 Leaders' communiqué, 2021. 13 June).

از مهم ترین نتایج نشست سران گروه هفت توافق بر سر طرح " ساخت جهان بهتر " بود. این طرح درصدد مقابله با ابتکار یک کمربند - یک راه چین ارائه شده است.

براساس این طرح، از کشورهای گروه هفت و سایر کشورهایی که بنیان فکری مشابهی دارند (کشورهای دموکراتیک) خواسته شده است که در بسیج سرمایه بخش خصوصی در چهار حوزه مهم شامل آب و هوا، سلامت و بهداشت، تکنولوژی دیجیتال و برابری جنسیتی همکاری کنند و در این راه از سرمایه گذارهایی کاتالیزوری مؤسسه های مالی توسعه هم استفاده کنند.

گستره این طرح، جهانی اعلام شده و آمریکا به عنوان عضو پیشرو اعلام کرده که همه توان بالقوه ابزارهای مالی خود شامل مؤسسه مالی توسعه، آژانس توسعه جهانی آمریکا، بانک صادرات-واردات آمریکا (اگزیم بانک آمریکا)، مؤسسه چالش هزاره و آژانس تجارت و توسعه آمریکا و نهادهای مکمل نظیر صندوق مشاوره معاملات را برای تحقق اهداف این طرح بسیج می کند.

(FACT SHEET: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership, 2021, 12 June)

قبل از ارائه طرح مذکور، در سال ۲۰۱۹ دولت وقت آمریکا با کمک ژاپن و استرالیا ایده " شبکه نقطه آبی " را مطرح کردند. این ایده نیز کم و بیش اهداف " ساخت جهان بهتر " را در گستره ای محدودتر دنبال می کرد. هر چند دولت سابق آمریکا به دلیل ضرورت برخورداری از حمایت چین در ارتباط با موضوع کره شمالی علاقمند به مواجهه ای جدی و گسترده با چین نبود، اما در عین حال نمی توانست نسبت به آثار ابتکار یک کمربند - یک راه بر گسترش حوزه نفوذ سیاسی اقتصادی چین در حوزه های مختلف جغرافیایی بی تفاوت بماند.

این موضوع نشان می دهد تلاش برای مقابله با بلند پروازی های چین در دولت های گذشته آمریکا نیز وجود داشته و در دستور کار بوده است. این تلاش به صورتی جمعی در دولت فعلی آمریکا و با توجه به رویکرد کلی که از آن برخوردار می باشد ادامه یافته و اولین بروز علنی آن را همانگونه که گفته شد در طرح " ساخت جهان بهتر " می توان مشاهده کرد.

در مورد طرح مذکور باید به چند نکته زیر اشاره داشت:

- طرح موسوم به ساخت جهانی بهتر به جز اعلام کلیات در مورد اهداف این طرح و منابع تامین مالی آن، جزئیاتی از نحوه عملیاتی شدن آن منتشر نکرده است. این طرح روی حوزه های نرمتر تمرکز دارد و تأکید خود را روی برابری جنسیتی، بهبود وضعیت آب و هوایی و امنیت بهداشت و سلامت قرار داده است. تأکید طرح بیشتر روی بهبود زیرساخت اجتماعی است. تمرکز اصلی طرح ساخت جهانی بهتر بر سرمایه گذاری در حوزه زیر ساخت در کشورهای با درآمد کم یا درآمد متوسط اعلام شده است
- این طرح در شرایطی مطرح شده که عمده اقتصادهای بزرگ جهانی متأثر از شرایط همه گیری کوید ۱۹ و با کاهش قابل توجه رشد اقتصادی رو به رو بوده اند.
- به نظر میرسد این طرح درصدد است که ابزارهای دوجانبه و چندجانبه و سرمایه بخش خصوصی را به منظور سرمایه گذاری بسیج کند.

- هر چند زمان برای ارزیابی این طرح زود است ولی یکی از نکاتی که در قالب پیش فرض در طرح ساخت جهان بهتر مورد توجه قرار گرفته، این است که کشورهای عضو گروه هفت، از سیاست یکسانی در برابر چین پیروی خواهند کرد و طبیعتاً رویه مشابهی را نیز در عمل دنبال خواهند کرد. در حالیکه این برداشت دقیقی نیست او پیش فرض مطروحه با واقعیت سیاست های عملی اعضای این گروه در همسویی کامل قرار ندارد.

علاوه بر ارائه طرح ساخت جهانی بهتر که نمادی از شکل دهی به تلاشی جمعی برای مهار چین محسوب می گردد، دولت ایالات متحده آمریکا بویژه در دو حوزه اقیانوس هند و اقیانوس آرام درصدد ایجاد ساختارهایی با ماهیت نظامی و یا اقتصادی به منظور کنترل چین می باشد. در این راستا می توان به تشکیل کواد مرکب از آمریکا و ژاپن و هند و استرالیا که ماهیتی اقتصادی دارد، هر چند هنوز وارد فاز عملیاتی نشده است. همچنین ایجاد تشکل آکواس که ماهیتی نظامی داشته و مرکب از آمریکا و انگلیس و استرالیا می باشد اشاره نمود.

کاخ سفید طرح "ساخت جهان بهتر" را تلاشی برای کمک به رفع کمبودهای گسترده زیرساختی در کشورهای کم درآمد یا با درآمد متوسط اعلام کرده و آن را یک پروژه مشارکت به رهبری دموکراسی های جهانی و برپایه ارزش ها، استاندارد بالا و شفافیت برای پر کردن خلا بیش از ۴۰ تریلیون دلاری زیرساختی در جهان در حال توسعه خوانده است.

اشاره به استفاده از توان مؤسسه های مالی آمریکایی برای تحقق اهداف طرح مذکور در گزاره برگ منتشر شده از سوی کاخ سفید، را باید نشانه ای از جدیت آمریکا برای عملی نمودن این طرح محسوب نمود. ضمن اینکه به نظر می رسد دولت ایالات متحده آمریکا از ابزارهای مختلف و از جمله طرح مذکور در راستای ایجاد موازنه قدرت در برابر چین بهره خواهد گرفت. اعلام استراتژی چرخش به آسیا (Pivot To Asia) در دوران اوباما، اتخاذ راهبرد ایندو پاسیفیک در دوران دونالد ترامپ و اذعان دولت بایدن به این نکته که چین تنها رقیب آمریکا است، نشان میدهد که ایجاد موازنه مقابل قدرت چین، بر اساس آنچه در سند موقت امنیت ملی دولت وی آمده است در اولویت دستور کار سیاست خارجی آمریکا قرار گرفته است.

نقش و جایگاه ایران در ابتکار یک کمربند - یک راه

اگر ابتکار یک کمربند - یک راه به عنوان یک ابر پروژه در حوزه اقتصاد سیاسی بین الملل پذیرفته شود، لاجرم باید به نقش و جایگاه مهم و اثرگذار ایران خصوصا از منظر موقعیت جغرافیایی در این ابتکار در قالب فرصت هایی که تولید می کند و چالش هایی که برای عبور از آنها نیاز به تغییر برخی رویکردهاست، پرداخته شود.

ایران از موقعیت ویژه جغرافیایی به جهت فراهم آوری ارتباطات منطقه ای برخوردار می باشد، این ویژگی امکان برقراری ارتباط به جنوب و مرکز آسیا، غرب آسیا(خاورمیانه) و اروپا را از مسیر خشکی و دریا میسر می سازد. با توجه به این ویژگی مهم، توسعه زیر ساخت های ارتباطی ایران در حوزه های ریلی، جاده ای و فرودگاهی را باید

یک الویت مهم به منظور عملیاتی شدن یکی از مهم ترین کریدورهای ابتکار جاده ابریشم نوین و شکل گیری شبکه به هم پیوسته ارتباطات سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا محسوب نمود.

در یک قالب کلی، مزیت ایران در قبال چین را می توان در سه حوزه اصلی تأمین انرژی، ظرفیتهای بالای سرمایه گذاری و تسهیل حمل و نقل بین المللی و ترانزیت تلقی نمود. این در حالی است که امروزه چین به عنوان یک قدرت در حال ظهور به تدریج در حال اختصاص بخش مهمی از سیاست و اقتصاد جهان به خود می باشد. در این مسیر به نظر می رسد ابتکار راه ابریشم نوین چین که مشتمل بر دو محور "کمربند اقتصادی جاده ابریشم" که چین را از طریق خشکی به اروپا وصل میکند و "جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱" که هموار کننده مسیر دریایی این ابتکار می باشد به طور طبیعی نیازمند بهره گیری از همه امکانات و از جمله ویژگی ها و مزیت های ایران نیز می باشد.

از طرف دیگر طبق گزارش مکنزی تمرکز ابتکار کمربند و راه بر مناطقی است که بازارهای بزرگتری دارا هستند. بر این اساس، ۱۰ کشور که بالاترین سهم تولید ناخالص داخلی منطقه کمربند و راه را در حدود ۶۶ درصد به خود اختصاص میدهند (به جز چین) کشورهای هند، روسیه، اندونزی، کره، ترکیه، عربستان سعودی، ایران، تایلند، تایوان و لهستان میباشند. (Mckenzie Baker (2017) Belt & Road)

۱- سند راهبردی همکاری ۲۵ ساله ایران و چین:

این سند در تاریخ هفتم فروردین ۱۴۰۰ و همزمان با سفر وانگ یی وزیر خارجه چین از سوی وزرای امور خارجه دو کشور به امضا رسید. امضای این سند این امکان را فراهم می سازد تا امکان سرمایه گذاری در ایران و همچنین مشارکت ایران در پروژه های بزرگی از جمله "ابتکار یک کمربند یک راه" هموار گردد.

ایران یکی از اقتصادهای مهم در حال ظهور، دارای منابع غنی انرژی و بازاری ۸۰ میلیون نفری است که در مقام مقایسه از بازار ۶۶ میلیون نفری پنج کشور آسیای مرکزی بزرگ تر است. این کشور نیازمند ۵۰۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری در بخش های مختلف اقتصاد خود در یک دهه آینده است (Foroohar, A \$500 Billion Maybe 2015).

این موضوع پایه طرح این استدلال قرار گرفته که ایران بزرگترین اقتصادی است که متعاقب فروپاشی شوروی سابق، از پتانسیل چشم انداز رشد اقتصادی بالائی برخوردار است. قرار گرفتن این ظرفیت در مسیر همکاری با چین و بویژه ابتکار یک کمربند - یک راه دریچه جدیدی در افق مناسبات دو طرف می تواند باز کند. طرح ایده بلند پروازانه رساندن حجم تجارت دو طرف به رقم ۶۰۰ میلیارد دلار در دو دهه آینده برخاسته از چنین نگرشی می تواند باشد، هر چند نیازمند عبور ایران از برخی موانع موجود بر سر راه پیوستن به اقتصاد بین الملل خواهد بود.

روشن است که در وضعیت کنونی و تا آینده قابل پیش بینی، طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم کلیدی ترین الویت سیاست خارجی و دیپلماسی اقتصادی چین خواهد بود (Fallon, The New Silk Road, 2015).

این موضوع را در کنار دستیابی ایران به توافق در مورد برنامه هسته ای با قدرت های جهانی موسوم به برجام می توان مهم ترین انگیزه سفر رئیس جمهور چین به ایران در سال ۲۰۱۶ و امضای ۱۷ سند همکاری دانست. جوهره غالب اسناد فوق را می توان در مسیر ابتکار جاده ابریشم چین محسوب نمود.

باید توجه داشت ابعاد این ابتکار تنها به جنبه های اقتصادی آن محدود نبوده و عملاً فرآیندی است که ابعاد ژئوپلیتیک و راهبردی را نیز در ماهیت مناسبات چین و کشورها وارد کرده و کشورها با توجه به نقشی که برای آینده جایگاه چین قابل پیش بینی و تصور خواهد بود، همکاری های خود را در آن تنظیم خواهند نمود.

ایران به طور سنتی در مسیر جاده ابریشم قرار داشته و علیرغم تحولات سده های گذشته کماکان از این مزیت جغرافیایی برخوردار می باشد. به این جهت، به نظر می رسد نوع نگاه ایران به این ابتکار در قالب توازن بخشی به روندهای اقتصاد سیاسی بین الملل که می تواند مزیت های ژئواکونومیکی ایران را احیا نماید قابل تفسیر است.

بخشی از مقاله رئیس جمهور چین در سال ۲۰۱۶ در روزنامه ایران و در آستانه سفر به ایران:

دو تمدن بزرگ در جاده خشک و دریایی ابریشم که هزاران کیلومتر امتداد دارد، پس از طی راه های طولانی به یکدیگر رسیدند و دوستی میان ملت های دو کشور برقرار و ماندگار شد و اکنون، مصداقی است از شعر سعدی که می گوید: "هر چه نپاید، دل بستگی را نشاید".

در طول تاریخ، چین و ایران سهم بزرگی در ایجاد "جاده ابریشم" و آمیختگی تمدن شرق و غرب داشته اند و معاملات دوستانه دو کشور پس از برقراری روابط سیاسی طی ۴۵ سال دقیقاً تفسیر روحیه جاده ابریشم یعنی همبستگی و اعتماد متقابل، سود متقابل، بخشش و گنجایش، همکاری بر پایه "برد-برد" محسوب می شود.

در سال ۲۰۱۳ ابتکار ایده "یک کمربند و یک جاده" یعنی "کمربند اقتصادی جاده ابریشم" و "راه ابریشم دریایی قرن ۲۱" را مطرح کردم که مورد استقبال ایران قرار گرفته است. چین و ایران به عنوان دو مقصد مهم در امتداد جاده ابریشم، از احیای این جاده سرشار از صلح و دوستی و همکاری انتظارات زیادی دارند. چین در حال اجرای سیزدهمین برنامه توسعه پنج ساله بوده و ایران نیز برنامه ششم توسعه را اجرا خواهد کرد و راهبرد توسعه دو طرف که مکمل یکدیگر هستند، دارای پتانسیل عظیمی است. (چشم انداز روشن آینده روابط ایران و چین، ۱۳۹۴، ۱ بهمن).

اوج تحرک در روابط اقتصادی دو کشور را می توان در امضای قرارداد ۲۵ ساله همکاری های استراتژیک ایران و چین دانست که به عنوان بخشی از این قرارداد، چین متعهد به ۴۰۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری در ایران طی بازه زمانی فوق شده است. حجم روابط تجاری دو کشور در سال های اخیر حدود ۲۰ میلیارد دلار بوده که طرفین در تلاش اند تا این عدد را ۵۰ میلیارد دلار افزایش دهند.

سوال این است که بدون عبور از شرایط فعلی که ایران با آن مواجه است، آیا امکان تحقق این مهم توسط چین میسر خواهد بود؟

تجارت ایران و چین در سال ۱۳۹۹ در حالی به رقم حدود ۱۹ میلیارد دلار رسید که باید این را کمترین حجم تجارت دو کشور در ۱۰ و یا ۱۲ سال اخیر محسوب نمود. محمد رضا حریری رئیس اطلاق مشترک بازرگانی ایران و چین عامل این کاهش بی سابقه را در تحریم های سنگین اعمال شده علیه کشورمان در سال ۱۳۹۹ و نیز کاهش فروش نفت می داند. (کاهش تجارت ایران با چین، ۱۴۰۰، ۶ فروردین).

۲- جایگاه نقطه‌ای ایران در تجارت خارجی چین

مقایسه آمار تجارت چین با ایران نسبت به کل تجارت این کشور نشان می‌دهد ایران جایگاه مهمی در میان شرکای تجاری چین ندارد. سهم ایران از کل تجارت ۳،۲۹۶ میلیارد دلاری چین با دنیا در ۹ ماهه ۲۰۲۰ فقط ۰.۳۴ درصد بوده است. این در حالی است که تجارت چین با کشورهای مثل عراق (۲۳ میلیارد دلار)، عربستان (۴۹.۲)، عمان (۱۳.۵۹) میلیارد دلار، رژیم صهیونیستی (۱۲.۶۶) میلیارد دلار، آنگولا (۱۲.۱۴) میلیارد دلار، نیجریه (۱۳.۶۶) میلیارد دلار، پرو (۱۵.۷۸) میلیارد دلار و نیوزیلند (۱۳.۴) میلیارد دلار) بیشتر از تجارت با ایران بوده است.

ایران از کل صادرات ۱۸۱۱ میلیارد دلاری چین سهم ۰.۳۶ درصدی و از کل واردات ۱۴۸۵ میلیارد دلاری این کشور نیز فقط سهم ۰.۳ درصدی داشته است.

حجم تجارت چین با آمریکا در ۹ ماهه سال گذشته بیش از ۳۵ برابر تجارت این کشور با ایران بوده است. چین در ۹ ماهه سال گذشته، ۴۰۱ میلیارد دلار با آمریکا مرادده تجاری داشته است.

با وجود شیوع کرونا و سیاست تقابلی دونالد ترامپ، تجارت چین و آمریکا در ۹ ماهه ۲۰۲۰ تنها ۰.۶ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش داشته است.

بر اساس گزارش رادار اقتصاد، ایران در میان شرکای تجاری چین در ۹ ماهه سال گذشته رتبه‌ای بهتر از ۴۹ نداشته است. یعنی ۴۸ کشور بیشتر از ایران با چین در این دوره مرادده تجاری داشته‌اند. آمریکا بزرگ‌ترین شریک تجاری چین در ۹ ماهه سال گذشته بوده است.

بیش از نصف (۵۱ درصد) کل تجارت ۳،۲۹۶ میلیارد دلاری چین با دنیا در ۹ ماهه ۲۰۲۰ مربوط به قاره آسیا بوده است. تجارت چین با آسیا در این دوره بالغ بر ۱،۶۹۷ میلیارد دلار گزارش شده است. ۱۴ درصد تجارت چین معادل ۴۶۱ میلیارد دلار نیز با اتحادیه اروپا بوده است. سهم کشور آمریکا از کل تجارت چین نیز ۱۲ درصد گزارش شده است. (تجارت ایران و چین، ۱۳۹۹، ۲ آذر)

این در حالی بوده که چین اولین شریک تجاری ما در سال ۱۳۹۹ بوده است. به بیان دیگر در حالی چین اولین شریک ما بوده که رتبه ما در تعاملات تجاری چین در مقام ۴۹ می باشد.

علاوه بر جایگاه استراتژیک، ایران منبع با ارزش انرژی نیز محسوب میشود. همچنین رابطه خوب چندین ساله ای که با کشور چین دارد هم بر مزیت‌های دیگرش می افزاید. با دسترسی به خلیج فارس و دریای خزر و قرار گرفتن

در کریدورهای شمال- جنوب و شرق - غرب و فراهم نمودن امکان انتقال زمینی و دریایی انرژی و کالا، ایران را میتوان به عنوان شاهراه جاده ابریشم جدید معرفی کرد. این کریدور حمل و نقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران میگذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاه ترین؛ کم هزینه ترین و سریعترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار میرود.

توسعه زیرساختهای ارتباطی ایران، شرط لازم اجرایی شدن اتصالات زیربنایی در بخش مهمی از جغرافیای کمر بند ابریشم محسوب میشود؛ اتصالاتی که بر مبنای برنامه عملیاتی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم به تدریج و گام به گام باید شبکه ای را شکل دهد که آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل سازد. در همین راستا برای فراهم کردن کوتاه ترین مسیر، چین طرح احداث خط راه آهن ۱۰۰۰۰ مایلی که از اورومچی به تهران را پیشنهاد داده است که در صورت اجرای این طرح، چین بزرگترین شریک تجاری ایران خواهد شد.

(Erdbrink, For China's Global Ambitions, 2017)

یکی دیگر از اولویتهای تسهیل پیوندها و ارتباطات میان کشورهای مسیر کمر بند، گسترش هماهنگی در ترخیص کالا و تحقق تدریجی ترانزیت بین المللی سهل و روان است. در این حوزه گمرکات دو کشور در چارچوب برنامه ای موسوم به برنامه اقدام مشترک در زمینه همکاریهای گمرکی که در سفر رئیس جمهوری چین در سال ۱۳۹۴ به امضا رسید، در مورد رد و بدل کردن اطلاعات کالا میان دو کشور به توافق رسیده اند. افزون بر این بر مبنای این توافق، چین بخشی از کالاهای خود را به بندر ایران منتقل و سپس از طریق مرزهای زمینی از ایران به اروپا ترانزیت خواهد کرد (شریعتی نیا و عزیز، ۱۳۹۶ : ۱۲)

مقام های چینی همچنین، ایران را یک گره کلیدی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی میدانند؛ حتی برای کارآفرینانی همانند ژورو لین (Zuoru Lin) ایران در نظر برای تجارت و سرمایه گذاری قرار دارد؛ بنابراین چینی ها به دنبال افزایش ارتباطات خارجی چین شامل جاده ای، حمل و نقل و راه آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر ایران هستند. بر این اساس، پکن برای کسب منافع ملی و بین المللی خود در طرح جاده ابریشم نوین، به قدرتهای منطقه ای مهم، توجه ویژه دارد و در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه ای قائل است که این ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است. در همین راستا اصغر فخری معاون وزیر راه میگوید: اگر آنها (دولت چین و سرمایه گذاران) میخواهند در وقت و پول خود صرفه جویی کرده و کوتاهترین مسیر را برای تجارت و سود دهی انتخاب کنند، ایران بهترین گزینه است.

(LU, Jin, Economic cooperation between china and Iran, 2016)

نکته مهم این است که تا کنون چین از طریق قزاقستان ارتباط با اروپا را از خاک روسیه فراهم و کریدور مذکور تقریباً به عنوان تنها کریدور فعال در حال حاضر محسوب می شود. ضمن اینکه چین از طریق پاکستان و کریدور CPEC که مهم ترین پروژه آنها محسوب می گردد، امکان دسترسی به اقیانوس هند را میسر می بیند. در این

راستا باید شرایطی را فراهم تا اهمیت ایران به عنوان پلی مناسب برای دسترسی به خاورمیانه و مدیترانه مشخص و مهیا شود. (سیمبر، رضا پور، ۱۳۹۸، ۱۸۲).

در راستای دسترسی به این مهم، مرکز پژوهش های مجلی شورای اسلامی توجه به موارد زیر را پیشنهاد می نماید:

الف: جمهوری اسلامی ایران باید نسبت به نحوه تعامل با چین موضع روشن و مشخصی داشته باشد؛ به نحوی که یکپارچگی و اتخاذ مواضع و رویکردهای اصولی مبتنی بر منافع بلندمدت در تعامل با چین وجود داشته باشد.

ب: تشکیل کمیته فراقوه ای برای پرهیز از ناهماهنگی ها و استفاده حداکثری از ظرفیت ها و فرصت های ابتکار کمربرد و راه ضرورت دارد.

ج: موضع کشوری نظیر چین در قبال مسائل سیاسی به ویژه در موضوع تحریم های غرب مهم و اثرگذار است و باید قبل از عقد هرگونه موافقتنامه همکاری اجرایی، نسبت به شفاف سازی این موارد اقدام لازم صورت گیرد و سپس وارد قراردادهای عملیاتی با توجه به منافع طرفین در زمینه های مختلف شد.

د: راهبرد تعامل با چین در ابتکار کمربرد و راه و ذیل تفاهمنامه همکاری ۲۵ ساله، باید با لحاظ فرصت ها و تهدیدهای موجود در فضای منطقه ای و بین المللی صورت گیرد؛ به نحوی که ضمن جلوگیری از ایجاد انحصار یک طرفه در تعاملات اقتصادی با چین، امکان بهره برداری از فرصت های تعامل با کشورهای واقع در سایر کریدورهای موجود در ابتکار کمربرد و راه و همچنین سایر کشورها فراهم شود.

ه: باید در تنظیم روابط اقتصادی با چین به گونه ای اقدام کرد که به بدهی های کلان و زیاد ایران به چین منجر نشود. (درصد مشخصی از بودجه عمومی کشور مشخص شود) و تلاش شود تراز همکاریهای اقتصادی در سطح مناسب تعریف و عملیاتی شود.

و: تبیین نسبت و جایگاه طرح ابتکار کمربرد و راه با سایر برنامه های توسعه ای جمهوری اسلامی ایران نیز ضروری است .

درمجموع حضور جمهوری اسلامی ایران در ابتکار کمربرد و راه چین، برای هر دو کشور منافع زیادی دارد که ایران میتواند با یک دیپلماسی اقتصادی مناسب و رعایت ملاحظات ذکر شده، نهایت بهره برداری را از آن به عمل آورد. (بررسی ابعاد طرح ابتکار کمربرد و راه چین و فرصت های همکاری تجاری ایران، ۱۴۰۰، مهر)

۳- اهمیت توجه به عنصر زمان در رقابت های منطقه ای و در نگاه به ابتکار راه ابریشم نوین:

چین در حال حاضر دومین شریک تجاری ترکیه محسوب می شود. از سوی دیگر با توجه به نوع نگاه ترکیه به کشورهای آسیای مرکزی این نکته قابل توجه است که احتمالا ابتکار کمربرد و راه، همکاری آنکارا را با این کشورها افزایش خواهد داد. همچنین این نکته نیز مشخص است که پایانه کریدور آسیای مرکزی - آسیای غربی ابتکار

کمربند و راه و سایر طرحهای مشابه، شهر استانبول خواهد بود. باین وجود، درک زیاده طلبی های آنکارا برای توسعه نفوذ در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، امکان بهتری برای فهم اهمیت ابتکار راه ابریشم نوین از منظر ترکیه را در اختیار قرار می دهد. منافع اقتصادی نیز رکن قابل توجهی در تقویت مناسبات نزدیک ترکیه با کشورهای آسیای مرکزی و همچنین دولت آذربایجان را شامل می شود. آنکارا در تلاش است تا مسیر کریدور چین، آسیای مرکزی، ایران، را در قالب ایده خود از مسیر دریای خزر پیوند زده و عملا ایران را از این مسیر حذف کند.

این نگاه آنکارا را در ایده " کمربند بایرام " (Bayram belt) می توان مشاهده کرد. ترکیه از دو طریق در صدد تحقق بخشی به این ایده خود می باشد. گام اول با عملیاتی شدن راه آهن قارص - تفلیس - باکو در سال 2017 انجام و با اعزام نخستین قطار باری از مبدا ترکیه و با استفاده از این مسیر ریلی و عبور از دریای خزر و قزاقستان و طی مسافت ۸۶۹۳ کیلومتر به مقصد شهر " شی آن " مرکز استان شانسی چین رسید و عملا با بی توجهی از دالان سنتی راه ابریشم نوین، مسیر جدیدی را با حذف ایران تعریف کرد. گام دوم برای ترکیه در اختیار گرفتن دالان زنگه زور در جنوب کشور ارمنستان و برقراری اتصال ژئواستراتژیک بین قفقاز جنوبی با آسیای مرکزی از طریق خزر می باشد. این موضوع قطعاً آثار سوء ژئوپلیتیکی برای ایران به همراه خواهد داشت و می تواند منشا بروز اختلافات عمیقی در منطقه گردد. ترکیه از طریق نهایی ساختن این مسیر به عنوان کریدور دستیابی چین به مدیترانه، در صدد است تا همکاری های اقتصادی چین و ترکیه را عامل کنترل کننده و تامین کننده ثبات در دو منطقه قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی تثبیت نماید.

قرارگیری قفقاز جنوبی در مسیر کمربند بایرام این منطقه را به مهمترین دروازه ترکیه برای توسعه روابط اقتصادی با جمهوریهای آسیای مرکزی تبدیل کرده است. رشد اقتصادی کریدورهای کاسپین و میانی و همچنین بازیگری فعال ترکیه توانسته باکو و تفلیس را به جرگه کشورهای اصلی در ابتکار کمربند و راه وارد کند. مهمتر آنکه آمریکا نیز پیوستن این جمهوریها به ابتکار کمربند و راه را تحمل پذیرتر از گذر کریدور مزبور از ایران می بیند. در همین راستا، مسیر باکو - تفلیس - قارص در ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷ افتتاح شد. این مسیر موازی با دو خط لوله گاز و نفت است:

الف: خط لوله گاز طبیعی قفقاز جنوبی که با انتقال گاز آذربایجان به گرجستان و ترکیه، ۲۳ درصد از تقاضای ترکیه و ۸۷ درصد تقاضای گاز طبیعی گرجستان را تأمین میکند.

ب: خط لوله نفت باکو - تفلیس - جیحان که در سال ۲۰۰۵ راه اندازی شد.

طراحان و سرمایه گذاران این پروژه، به ویژه بریتیش پترولیوم بر این باورند که خط لوله باکو - تفلیس - جیحان میتواند عرضه انرژی به آمریکا و اروپا را برای ۵۰ سال آینده تضمین کرده و وابستگی این کشورها را به عربستان و کشورهای صادرکننده نفت اوپک کاهش دهد. مهمتر اینکه این خط لوله امکان صادرات میدان نفتی تنگیز قزاقستان به اروپا و دریای مدیترانه را فراهم کرده است که تا پیش از این، بخش عمده آن به بندر نوروسیسک روسیه حمل میشد. در سال ۲۰۲۰ حدود ۸۱ درصد از صادرات نفت دولت باکو از طریق این خط لوله حمل شده

است. به بیان دیگر این سه مسیر شاهرگ حیاتی باکو است که آن را به ترکیه و بازارهای اروپا پیوند میدهد. گذشته از این رهبران باکو به سرمایه گذاری در زیرساخت و نوسازی بنادر و خطوط راه آهن و همچنین فرودگاههای خود پرداخته اند. (بررسی ابعاد طرح ابتکار کمربند و راه چین و فرصت های همکاری تجاری ایران، ۱۴۰۰، مهر)

موقعیت ایران با ابتکار کمربند و راه که از سوی چین ارائه شده، متناقض است. ایران از یک سو به طور بالقوه می تواند یکی از بزرگترین برندگان اجرای این مگا پروژه باشد. از سوی دیگر در عمل سهم چندانی در طرحهای اجرا شده در قالب ابتکار کمربند و راه نداشته است. در نخستین نقشه هایی که از ابتکار کمربند و راه در منابع چینی منتشر شد، ایران در کانون مسیرهای خشکی این طرح قرار داشت. از همین رو برخی ایران را قلب راه ابریشم نوین نامیدند. به طور تاریخی نیز ایران نقش مهمی در این جاده داشته و یکی از مسیرهای کلیدی جاده ابریشم قدیم محسوب می شده است؛ اما با وجود گذشت بیش از ۶ سال از اجرایی شدن این طرح و امضای موافقتنامه های متعدد همکاری میان شرکتهای چینی با کشورهای بسیار متفاوتی که در این طرح قرار گرفته اند، در ایران هنوز اقدام مهمی در راستای گسترش همکاریهای دو کشور در قالب این طرح صورت نگرفته است. ابتکار کمربند و راه را میتوان پروژه ای ژئواکونومیک با پیامدهای ژئوپلیتیک دانست؛ زیرا از یکسو به باز توزیع قدرت بین المللی به سود چین و کشورهای همسو با آن منجر میشود و از سوی دیگر مخالفتهای سیاسی برخی کشورها را برانگیخته است. در این میان، ایران به عنوان شریک خاورمیانه ای چین، این مگا پروژه و در سطحی کلان تر، خیزش چین را به عنوان فرصتی برای افزایش آزادی عمل بین المللی خود میداند و اجرایی شدن این طرح را در راستای منافع خود تفسیر می کند. از آنجا که بخش مهمی از پروژه های ابتکار کمربند و راه توسط شرکتهای دولتی انجام میشوند، روابط دوستانه دولتهای ایران و چین و اعتماد راهبردی آنان به یکدیگر را میتوان به عنوان فرصت مهم دیگری برای گسترش همکاری میان آنان در قالب این مگا پروژه برشمرد. با وجود زمینه ها و فرصتهای مهم همکاری ایران و چین در مگا پروژه کمربند و راه، در عمل دو کشور هنوز در مورد عملیاتی کردن این فرصتها در قالب این مگا پروژه به موفقیتهای چندانی دست نیافته اند. دلیل عمده عدم توفیق آنان، تحریمهای ایالات متحده علیه ایران است. (کتاب کمربند و راه وزارت امور اقتصادی و دارایی، ۱۶۵).

استمرار تحریم های ایالات متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران، در کنار جاه طلبی های برخی کشورهای همسایه به تدریج شرایط متفاوتی را در ارتباط با ابتکار راه ابریشم نوین برای کشورمان ایجاد خواهد کرد. در حوزه قفقاز جنوبی و مناطق شمال ایران که فوقا توضیح داده شد، ادامه این وضع می تواند منجر به بن بست کریدور چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا - مدیترانه از طریق کشورمان شده و یا با جایگزینی مسیر شمالی عملا از این روند کنار گذاشته شویم. از سوی دیگر تحقق سرمایه گذاری سنگین چین در پاکستان می تواند این کشور را وارد مرحله تازه ای از توسعه یافتگی کند. سرمایه گذاری چین در حوزه آسیای مرکزی و جنوب خلیج فارس نیز این قابلیت را دارا می باشد تا این دو منطقه را به هاب لجستیک این ابتکار تبدیل نماید. عدم قرار گرفتن جمهوری اسلامی ایران در این محیط به مفهوم عدم امکان استفاده از قابلیت های و مزیت های جغرافیایی، عدم امکان جذب

سرمایه خارجی و بهبود بخشی به زیر ساخت ها در حوزه های مختلف و در نتیجه عقب ماندن در زمینه های اقتصادی می تواند محسوب گردد.

نتیجه گیری:

ابتکار راه ابریشم نوین را با توجه به تحول و تحرکی که در محیط بین الملل ایجاد کرده می توان یک تغییر دهنده بازی و یا (Game Changer) در مناسبات بین الملل تلقی کرد. انباشت سرمایه و مازاد ظرفیت تولید شده توسط چین، نه تنها اقتصاد چین را جهانی ساخته، بلکه منجر به تولید قدرت در حوزه های مختلف برای این کشور گردیده است.

در بررسی دقیق تر ابر پروژه یک کمر بند - یک راه و یا راه ابریشم نوین و کریدورهای زمینی آن، آنچه مشخص می شود این است که از بین ۶ کریدور زمینی تعریف شده تنها یک کریدور آن تا قبل از بحران اکرین فعال بوده و متعاقب بحران مذکور و تحریم راه آهن روسیه، اثربخشی آن نیز در مقطع فعلی در ابهام قرار دارد. سایر کریدورها از توان بالقوه ای برای آینده و متناسب به مهیا شدن شرایط سیاسی برخوردار هستند.

- کریدور هند، بنگلادش، میانمار: هند اصولاً کل این ابتکار را یک تهدید ژئوپلیتیک محسوب می کند. هند با کریدور چین، پاکستان یا همان CPEC مخالف است زیرا از مناطق مورد اختلاف هند و پاکستان در منطقه کشمیر عبور و عملاً مشکلی حاکمیتی برای هند به شمار می آید. همچنین هند و چین بر سر ساخت لوله نفت از طریق میانمار با یکدیگر اختلاف دارند. از این منظر این کریدور از هیچ گونه ظرفیتی در قالب فعلی برای اجرایی شدن برخوردار نمی باشد.
- کریدور چین، قزاقستان، روسیه به اروپا: این کریدوری فعال تا قبل از بحران اکرین بود و حدوداً هر دو هفته یک قطار از آن عبور و داد و ستد در این مسیر جریان داشت. این دادوستد عمدتاً شامل کالاهایی سبک و با ارزش بالا که هزینه حمل و نقل آنها قابل تامین است، بودند.
- کریدور چین پاکستان: در این کریدور در حال حاضر موضوع حمل و نقل مطرح نبوده و عمده سرمایه گذاری های چین بر روی زیرساخت ها و موضوع تامین انرژی برای پاکستان و تبدیل بندر گوادر به هاب منطقه ای جهت تولید برخی کالاهای چینی و توزیع در منطقه متمرکز شده است. البته مطرح نبودن حمل و نقل در شرایط فعلی به منزله منتفی آن بودن نبوده و این ظرفیتی بالقوه ای محسوب می شود.
- کریدور چین، مغولستان، روسیه: در این دالان یا کریدور تجارت قابل توجهی صورت نمی گیرد و از این نظر در مقطع فعلی نمی توان آن را کریدوری مهم محسوب نمود.
- کریدور چین، آسیای مرکزی، غرب آسیا: این را می توان مسیر سنتی راه ابریشم محسوب نمود. این مسیر در حال حاضر به دلیل برخی مشکلات قابلیت فعال شدن پیدا نکرده است. در گام اول ترکمنستان خود را کشوری بی طرف محسوب و تلاش دارد رفتار منطقه ای و بین المللی آن حداقل در ظاهر منافاتی با این سیاست پیدا نکند. نکته دوم موضوع تحریم های آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران است که مانع از

ورود و سرمایه گذاری طرف چینی در پروژه های زیرساختی کشورمان که نیاز اساسی برای تحقق بخشی به این کریدور محسوب می گردد، شود، نکته سوم اختلاف چین با ترکیه بر سر اقلیت مسلمان ایغور است که البته با توجه به روحیه کلی طرف ترکیه ای، نمی تواند یک بن بست محسوب شود.

- کریدور چین، شبه جزیره هندوچین: به نظر می رسد این کریدور و سرمایه گذاری های تعریف شده برای آن عمدتاً با هدف اثر گذاری بر روی کشورهای این شبه جزیره می باشد که با استثنای ویتنام، فرهنگ هندی از اثر گذاری بیشتری در مقایسه با مدل چینی بر سایر کشورها برخوردار است.

با عنایت به اینکه بیش از ۸۰٪ حجم تجارت در دنیا از مسیرهای دریایی صورت می پذیرد و سهم کریدورهای زمینی کمتر از ۲۰٪ می باشد، مشخص است که حفظ امنیت مسیرهای دریایی برای کشورمان مانند چین که عملاً به قدرت بزرگی در صحنه اقتصاد دنیا تبدیل و درصدد تعریف این توان و ظرفیت اقتصادی به قدرتی سیاسی و نظامی است، از اهمیت بالایی برخوردار خواهد بود. در این راستا به نظر می رسد چین مجموعه فعالیت هایی را در دست اجرا دارد که هدف از آن ها تغییر موازنه در دریاها یا ایجاد شرایطی است که به عنوان کشوری فرو دست و نیازمند خصوصاً در حوزه امنیت دریایی محسوب نگردد. چین در حال حاضر بیشترین زیر دریایی را وارد اقیانوس آرام و اقیانوس هند می کند و در عین حال بزرگترین ناوگان نظامی دریایی دنیا را بر اساس تعداد کشتی ها در اختیار دارد و هر سال هم چندین زیردریایی را وارد اقیانوس می کند. چین هم اکنون دو ناو هواپیمابر داشته و همچنان در حال ساخت تعداد دیگری است. بنابراین فارغ از اینکه چین چه طرحی دارد همین افزایش توان نظامی آن تولید واکنش در طرف های مقابل می کند. در واقع چین در حال تغییر موازنه به نفع خودش است و در طرف دیگر کشورهای استرالیا، آمریکا، ژاپن و انگلیس (پیمان آکواس) درصدد هستند تا موازنه فعلی بر هم ن خورد. چین با این توسعه، عدم محاصره و امکان ناپذیری محاصره خود را می خواهد تضمین کند. ضمن اینکه هدف بزرگتر آن تضمین تسلط بر تایوان خواهد بود. چین سه زنجیره جزایر را در این مسیر تعریف کرده است. زنجیره جزایر اول یعنی تایوان که چین پیروزی قطعی داشته باشد. فعلاً استراتژی نظامی آن فراهم آوری عدم دسترسی آمریکا در آن است تا اگر نبردی در تایوان اتفاق افتاد چین حتما برنده باشد و آمریکا دسترسی به محل نبرد نداشته باشد که بتواند تاثیر بگذارد. زنجیره دوم دریای چین جنوبی است که از یک دریای بین المللی به یک دریای سرزمینی تبدیل شود و عبور و مرور مستلزم اجازه چین باشد که اگر در مالاکا گرفتار شد، بتواند در اینجا هزینه طرف مقابل را افزایش دهد. زنجیره سوم اقیانوس هند، اقیانوس آرام و جزایر این دو اقیانوس است. تحولات اخیر مرتبط با جزایر سلیمان حساسیت دو طرف را در این مورد به خوبی نشان داد. چین می خواهد در آنجا هم به یک توازن نسبی با آمریکا برسد. از طریق این موازنه و تولید بازدارندگی، هر دو طرف مجبور شوند به آزادی کشتی رانی توجه کرده و احترام بگذارند تا چین در موقعیت ضعف قرار نگرفته که مجبور شود امنیت دریایی را از طرف مقابل بخرد. از سوی دیگر چین تمام تجارت خارجی خود را با ناوگان بین المللی انجام می دهد و با درگیر نمودن منافع شرکت های بزرگ تجارت دریایی خارجی، عملاً موجب کاهش ضربه پذیری تجارتش گردیده است. در واقع چین بازی سنتی ژئوپلیتیک را پیچیده کرده و با تولید این پیچیدگی ضربه پذیری خود را کاهش داده است.

با وجود این واقعیت ها، سوال عمده دلیل سرمایه گذاری سنگین چین بر روی ابتکار راه ابریشم نوین می باشد؟ به نظر می رسد هدف عمده از ابتکار یک کمربند - یک راه و یا راه ابریشم نوین در واقع تثبیت موقعیت و جایگاه چین به عنوان کشوری است که در حال ورود به حوزه ابرقدرتی در دنیا با قرائت و فرهنگی متفاوت از آمریکا می باشد. در واقع اینگونه برداشت می شود که از نظر چین جهان در حال ورود مجدد به دنیای دو قطبی با ویژگی هایی متفاوت از دوران جنگ سرد است.

دو نهاد مالی ایجاد شده توسط چین برای این ابتکار یعنی "صندوق راه ابریشم" و "بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا" را هر چند نمی توان رقیبی برای نهادهای مالی بین المللی و متاثر از سیاست کشورهای غربی در نظر گرفت، اما این دو نهاد مالی به طور قطع گزینه کشورهای در حال توسعه را برای دریافت وام خارجی افزایش داده اند. به عنوان نمونه چین در افریقا بیش از صندوق بین المللی پول و یا بانک جهانی وام می دهد. چین از این طریق درصدد افزایش نفوذ سیاسی در بخشی از دنیا در مقایسه با جهان غرب می باشد.

در نهایت باید گفت ابتکار یک کمربند - یک راه مبتنی بر واقعیت های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک طراحی شده است.

منابع و ماخذ:

- گل کرمی، عابد و دیگران. (۱۳۹۷). "تبیین ژئوپلیتیک ایران با تاکید بر قابلیت‌های ژئواکونومیک". نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی. شماره ۴۹. ۲۱-۲.
- وزارت امور اقتصادی و دارایی (۱۴۰۰). ابتکار کمر بند و راه؛ فرصت های اقتصادی مشترک ایران و چین، تهران؛ پیک نور.
- وزارت امور اقتصادی و دارایی (۱۴۰۰). ابتکار کمر بند و راه؛ فرصت های اقتصادی مشترک ایران و چین، تهران؛ پیک نور.
- شریعتی نیا، محسن و عزیز، حمیدرضا. (۱۳۹۶). "همکاری ایران و چین در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم". فصلنامه روابط خارجی. سال نهم. شماره ۴. ۲۹-۷.
- دانیال رضا پور و رضا سیمبر، (۱۳۹۷)، ابتکار جاده ابریشم نوین؛ فرصت ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و چین، دو فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین الملل، دوره اول.
- مرکز پژوهش ها مجلس شورای اسلامی، (۱۴۰۰). بررسی ابعاد طرح ابتکار کمر بند و راه چین و فرصت های همکاری تجاری ایران، مهر ماه ۱۴۰۰.
- مرکز پژوهش ها مجلس شورای اسلامی، (۱۴۰۰). بررسی ابعاد طرح ابتکار کمر بند و راه چین و فرصت های همکاری تجاری ایران، مهر ماه ۱۴۰۰.
- مرکز پژوهش ها مجلس شورای اسلامی، (۱۴۰۰). بررسی ابعاد طرح ابتکار کمر بند و راه چین و فرصت های همکاری تجاری ایران، مهر ماه ۱۴۰۰.

- 1- Yu, Hong. (2017). Motivation behind China's One Belt, One Road Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26: 353–368.
- 2- http://dailyafghanistan.com/opinion_detail.php?post_id=139991
- 3- [Xi Jinping's Important Speech at the Peripheral Diplomacy Work Conference]", Xinhua News Agency, 25 October 2013, http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878897.htm
- 4- <https://www.tudehpartyiran.org/2021/04/13/%D8%A7%D8%A8%D8%AA%DA%A9%D8%A7%D8%B1-%D8%B1%D8%A7%D9%87-%D8%A7%D8%A8%D8%B1%DB%8C%D8%B4%D9%85-%D8%AC%D8%AF%DB%8C%D8%AF-%D8%A2%DB%8C%D8%A7-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%B9%D9%85%D8%A7%D8%B1%DA%AF>
- 5- Dan Breznitz and Michael Murphree, "The Rise of China in Technology Standards: New Norms in Old Institutions", Research Report Prepared on Behalf of the US-China Economic and Security Review Commission, 16 January 2013, 4, <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/RiseofChinainTechnologyStandards.pdf>

- 6- <https://diyarmirza.ir/1399/12/%D9%86%D9%81%D9%88%D8%B0-%D8%AF%D8%B1-%D8%AE%D8%A7%D9%88%D8%B1%D9%85%DB%8C%D8%A7%D9%86%D9%87-%D8%A8%D9%87-%D8%B3%D8%A8%DA%A9-%DA%86%DB%8C%D9%86%D8%9B-%DA%86%D8%B1%D8%A7-%D9%85%D8%B4%D8%A7%D8%B1%DA%A9>
- 7- [“One Belt and One Road, Enables China to Perfect its Market Economy”, in Leading Scholars from National Think Tanks and Their Insights on China’s New Silk Road] (Beijing: CITIC Press, 5 ,2015).
- 8- [“One Belt and One Road Shows China’s Great Power Attitude”, in Leading Scholars from National Think Tanks and Their Insights on China’s New Silk Road] (Beijing: CITIC Press, 2015).
- 9- <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-2.html>
- 10- <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors>
- 11- http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 12- http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 13- http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 14- http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 15- http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 16- <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
- 17- <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road>
- 18- https://fa.wikipedia.org/wiki/%D8%AF%DB%8C%D9%BE%D9%84%D9%85%D8%A7%D8%B3%DB%8C_%D9%82%D8%B1%D8%B6-%D8%AA%D9%84%D9%87
- 19- <https://masireqtesad.ir/124643/%D8%A8%D8%AF%D9%87%DB%8C-%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D8%AC%DB%8C-%D8%AF%D9%84%DB%8C%D9%84-%D8%AD%D8%B1%DA%A9%D8%AA->
- 20- <https://economic.mfa.ir/portal/newsview/629248/%D8%B3%D8%B1%DB%8C%D9%84%D8%A7%D9%86%DA%A9%D8%A7-%D8%A8%D8%B3%D8%AA%D8%B1-%D8%A7%D8%AE%D8%AA%D9%84%D8%A7%D9%81-%D9%85%D9%86%D8%B7%D9%82%D9%87-%D8%A7%DB%8C>
- 21- https://www.washingtonpost.com/world/africa/in-strategic-djibouti-a-microcosm-of-chinas-growing-foothold-in-africa/2019/12/29/a6e664ea-beab-11e9-a8b0-7ed8a0d5dc5d_story.html
- 22- <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/03/NSC-1v2.pdf>
- 23- https://en.wikipedia.org/wiki/Historical_GDP_of_China
- 24- <https://iiwfs.com/wp-content/uploads/2021/02/%DA%AF%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%B4-54.pdf>
- 25- <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/06/13/2021-g7-leaders-communique>

- 26- <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership>
- 27- Mckenzie Baker (2017) Belt & Road: Opportunity & Risk The Prospects and Perils of Building China’s New Silk Road
- 28- Foroohar, K. 2015. “A \$500 Billion Maybe: Why Big Iran Moment May Be Years Away”, Blomberg, <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-06-25/a-500-billion-maybe-why-iran-s-big-moment-could-be-years-away>
- 29- Fallon, T. 2015. “The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia”, American Foreign Policy Interests, 37(3), pp. 140-147
- 30- <https://www.irna.ir/news/81929814/%D8%A7%D9%86%D8%AF%D8%A7%D8%B2-%D8%B1%D9%88%D8%B4%D9%86-%D8%A2%DB%8C%D9%86%D8%AF%D9%87-%D8%B1%D9%88%D8%A7%D8%A8%D8%B7-%DA%86%DB%8C%D9%86-%D9%88-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86>
- 31- <https://www.ilna.news/%D8%A8%D8%AE%D8%B4-%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%DB%8C-4/1055451-%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%AA-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86-%D8%A8%D8%A7-%DA%86%DB%8C%D9%86-%D8%A8%D9%87-%DA%A9%D9%85%D8%AA%D8%B1%DB%8C%D9%86-%D8%B3%D8%B7%D8%AD-%D8%AF%D8%B1-%D8%B3%D8%A7%D9%84-%DA%AF%D8%B0%D8%B4%D8%AA%D9%87-%D8%B1%D8%B3%DB%8C%D8%AF-%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF-%D9%85%D8%A7-%D9%82%D8%A7%D8%A8%D9%84-%D9%BE%DB%8C%D8%B4-%D8%A8%DB%8C%D9%86%DB%8C-%D9%86%DB%8C%D8%B3%D8%AA-%D8%AD%D8%AC%D9%85-%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%AA-%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D8%AC%DB%8C-%D8%A8%D9%87-%D8%AF%D9%87%D9%87-%D8%A8%D8%A7%D8%B2%DA%AF%D8%B4%D8%AA%D9%87-%D8%A7%D8%B3%D8%AA>
- 32- <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1399/09/02/2394388/%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%AA-11-%D9%85%DB%8C%D9%84%DB%8C%D8%A7%D8%B1%D8%AF-%D8%AF%D9%84%D8%A7%D8%B1%DB%8C-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86-%D9%88-%DA%86%DB%8C%D9%86-%D8%AF%D8%B1-9-%D9%85%D8%A7%D9%87-%D8%A2%D9%85%D8%B1%DB%8C%DA%A9%D8%A7-35-%D8%A8%D8%B1%D8%A7%D8%A8%D8%B1-%D8%A8%DB%8C%D8%B4%D8%AA%D8%B1-%D8%A7%D8%B2->

- 33- Erdbrink, Thomas. (2017). For China's Global Ambitions, 'Iran Is at the Center of Everything. New York Times, 25 July
- 34- Lu, Jin. (2016). Economic Cooperation between China and Iran from the Perspective of the Belt and Road. *Alabo Shijie Yanjiu [Arab World Studies]* 2016: 21–34.