

"استراتژی جاده و کمر بند چین و نقش حوزه نفوذ ایران"پرویز احدی^۱

تاریخ دریافت: ۹۹/۲/۲۰

تاریخ پذیرش: ۹۹/۷/۱

چکیده

چین برای گسترش حوزه نفوذ و تاثیر گذاری بر دیگر مناطق، در سیاست خارجی خود دست به ابتکاراتی زده است که احیای جاده ابریشم جدید یکی از این ابتکارات است. طرح جاده ابریشم جدید در سال ۲۰۱۳ توسط ((شی جین پینگ)) رئیس جمهور چین به طور رسمی اعلا شد. پیشبرد طرح ابتکار کمر بند -راه باعث گسترش نفوذ چین در خاور میانه و به ویژه ایران خواهد شد که به تبع آن ضریب نفوذ سیاست خارجی چین در منطقه افزایش خواهد یافت. این مقاله بر آن است تا در راستای تبیین منافع ابتکار کمر بند -راه برای ایران ضمن بر شمردن کریدورهای کمر بند -راه به بررسی اصول، اهداف و برنامه های سیاست خارجی چین در خاور میانه در تحقق این ابتکار برای ایران بپردازد و پیامدهای آن را مورد ارزیابی و مذاقه قرار دهد و می کوشد به این سوال پاسخ دهد که ابتکار کمر بند -راه چینی چه پیامدهایی برای منافع ایران در خاور میانه دارد؟ بحث اصلی مقاله آن است که در صورت عملی شدن ابتکار کمر بند -راه چین، از طریق توسعه زیر ساخت های تعاملات تجاری و فرهنگی در منطقه، جذب سرمایه گذاری خارجی، کمک به گسترش امنیت منطقه، منافع اقتصادی و استراتژیک ایران هم در سطح داخلی و هم سطح منطقه ای تامین می شود.

واژگان کلیدی: ابتکار کمر بند -راه، امنیت، خاور میانه، سیاست خارجی چین، منافع جمهوری

اسلامی ایران

^۱ استادیار گروه علوم سیاسی و روابط بین الملل دانشگاه آزاد اسلامی واحد بناب، بناب، ایران (نویسنده مسئول)

دولت چین طرح کمر بند-راه را به عنوان پیشنهادی برای تحقق همگرایی در منطقه و همسویی منافع بین کشورها یاد می کند. چین، در صدد است کشورهای منطقه را ترغیب کند تا به این طرح ملحق شوند و در اجرای آن پویایی و ابتکار داشته باشند. نکته قابل تامل اهمیت آنکه، مشارکت ایران در این اجرای این پروژه همواره مورد در خواست چینی ها بوده است. از این ور به نظر میرسد بررسی کلیه وجوه این ابتکار با در نظر گرفتن ایفای نقش هر یک از کشورهای منطقه، امری مطلوب و ضروری برای سیاست گذاری های جمهوری اسلامی ایران به شمار رود.

از زمان به قدرت رسیدن دنگ شیائوپینگ در سال ۱۹۷۷، چین اولویت سیاست خارجی خود را بر توسعه اقتصادی قرار داد. بر همین اساس، سیاست خارجی چین مبنی بر تحکیم روابط صلح آمیز با کشورهای همسایه و کشورهای دیگر جهان است؛ این سیاست، نسبت به دوران مائو دچار تغییراتی گردیده است. از دوران دنگ شیائوپینگ تا قبل از بر سر کار آمدن شی جین پینگ عمده سیاست خارجی و اقتصادی چین مبتنی بر پرداختن به مسائل توسعه اقتصادی در داخل بود و کمتر به تحولات و معادلات منطقه ای و جهانی توجه داشتند. با روی کار آمدن شی جین پینگ، سیاست خارجی چین بر تنش زدایی با همسایگان، افزایش روابط خود با آنها و کشورهای مجاور قرار گرفت. بر همین اساس، چین تصمیم گرفته تا همسایگان خود را در منافع اقتصادی خود شریک نمایند و به این منظور پروژه کمر بند -راه در سال ۲۰۱۳ را کلید زد. طرح جاده ابریشم چین بر اساس واقعیت های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک سازماندهی شده است. این پروژه به صورت هم زمان در بر گیرنده دو تغییر محوری است و به عنوان راهبرد جدید سیاست خارجی چین تلقی می شود. این طرح در دو گونه زمینی و دریایی معرفی شده است؛ گونه زمینی آن، در بردارنده شش کریدور اصلی و جاده ابریشم دریایی، جنوب شرقی آسیا را به خاور میانه، اروپا و ساحل شرقی آفریقا متصل می کند.

ابتکار کمر بند -راه چین تنها یک طرح اقتصادی نیست، بلکه ابعاد فرهنگی، سیاسی و امنیتی را نیز شامل می شود. نکته قابل توجه، مزیت های ترانزیتی کشور ایران، به دلیل موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب است؛ ایران، با گسترش شبکه حمل و نقل، ارتباط مطمئن و کار آمد از این امتیاز می تواند در جهت افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی خود در منطقه استفاده کند. کشور ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد و در عین حال نیز به نوبه خود می تواند به عنوان پل ارتباطی میان کشورها و سایر مناطق جهان ایفای نقش کند.

ایران و چین به عنوان دو رکن اساسی جاده ابریشم لازم است که به موازات یکدیگر در احیای این طرح عظیم کوشش کنند. یک راهکار برای حفظ جایگاه ایران در جاده ابریشم، افزایش مسیرهای مواصلاتی است؛ موقعیت جغرافیایی کشور، به لحاظ فروش کالا و عبور خطوط لوله های نفت و گاز در اقتصاد جهانی، اهمیت ویژه ای دارد. به همچنین، کریدور های شمال - جنوب یک فرصت استثنایی و بی نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است به عنوان مثال برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در سریع ترین زمان، کمترین هزینه و بیشتر ایمنی، احداث خط راه آهن چابهار - سرخس ضروری به نظر می رسد؛ دست آورد آن ایجاد یک امتیاز ویژه برای ایران است زیرا ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی و شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر، برقرار می شود.

تمرکز اصلی این مقاله بر پیامدهای طرح کمر بند - راه چینی بر منافع ملی ایران در خاورمیانه می باشد. مفروض این مقاله آن است که دولت چین با مطرح کردن ابتکار کمر بند - راه از آن به عنوان پیشنهادی برای گسترش همکاری و همگرایی اقتصادی در منطقه و منافع بین کشورها یاد میکند تا از طریق کشورهای منطقه در جهت پیوستن به این طرح و ارائه ابتکار و پویایی در انجام آن، این ایده بلند پروازانه را محقق سازد. طرح کمر بند - راه، راهی برای همکاری برد، برد است زیرا، توسعه، رفاه مشترک، صلح، افزایش درک متقابل کشورها اعتماد و تقویت همه جانبه مبادلات را میان کشورهای چین و ایران فراهم می کند. این طرح چشم انداز اقتصادی مطلوب از همکاری بین آن کشورها در کمر بند - راه است.

۱. مبانی نظری: ارتباطات و منافع ملی

نظریه ارتباطات "کارل دویچ" از جمله مفاهیمی است که امروزه در مباحث روابط بین الملل، مورد توجه بسیار قرار گرفته است. کارل دویچ، نظریه پرداز کارکرد گرای آمریکایی در حیطه علوم سیاسی و روابط بین الملل از پیشستانان بررسی همگرایی در عرصه روابط بین الملل است. دویچ ارتباطات توسعه و نوسازی را در ارتباط با اقوام و یکپارچگی ملی مورد بررسی قرار داده است. به نظر وی، توسعه یافتگی میان چند قومیت بر اثر گسترش ارتباطات، موجب شناخت بیشتر اقوام از یکدیگر شده و در نتیجه این یکپارچگی بین آدم ها تقویت خواهد شد. (رجب نسب، ۱۳۸۰، ۱۰۳)

نظریه دویچ، در ابتدا به عنوان یک نظریه در سطح ملی ارائه شد و سپس به سطح کلان منطقه ای بسط داده شد، این نظریه به دلیل بررسی نقش ارتباطات و انواع پیوند های جوامع اعم از ارتباطات اقتصادی، فرهنگی، ترانزیتی و غیره برای شرح ابتکار کمر بند - راه در این مقاله مورد استفاده قرار گرفته است.

به نظر دویچ، ارتباطات مبنای یک سازمان و گروه است و اگر ارتباطات نباشد به معنای واقعی یک سازمان با یک جامعه وجود نخواهد داشت. آن چه باعث می‌شود گروه‌ها از افراد یا کشورها به این تفکر و نگرش برسند، ارتباطات است. ارتباطات، اعضای گروه را قادر می‌سازد تا به صورت جمعی کاوش کرده و نگرش جمعی داشته باشند. بر همین اساس کشور - ملت تعریف می‌شود. (۱۹۷۲: ۴۱ لیبر). در روابط بین الملل ارتباطات، یکی از شرایط لازم برای همکاری می‌باشد. نقطه عزیمت دویچ این است که شاخصه همه اجتماعات میان اشخاص، وجود حجم چشمگیری از مبادلات میان آنهاست. او در آثار خود در مورد ملی‌گرایی نیز بر این نکته تاکید داشت که جوهره مردم وجود ارتباطات است؛ یعنی توانایی انتقال پیام، فهم آن و پیش‌بینی پذیری رفتاری به شکلی متقابل؛ علاوه بر ارتباطات اجتماعی، تبادلات اقتصادی نیز مردم را به هم پیوند می‌دهد. (مشیرزاده ۱۳۸۹: ۴۱).

((تاکید اصلی طرفداران این نظریه بر مبادلات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است. آنان معتقدند که افزایش مبادلات کشورها، همبستگی آنان را گسترش می‌دهد و این امر در نهایت منجر به همگرایی می‌شود. که این معنا گاه حرکت از ملی‌گرایی به سمت جهان‌گرایی محسوب می‌شود.)) (مدیر شانه چی، ۱۳۶۹: ۳۷۵).

همگرایی هم می‌تواند به عنوان فرایند و هم وضعیت تعریف شود وضعیت همگرایی یعنی شرایطی که در آن کنشگران به یک اجتماع جدید می‌رسند. فرایندهای دخیل در آن نیز عبارت از وسایل و ابزاری که این اجتماع از طریق آن‌ها حاصل می‌شود. (مشیرزاده، ۱۳۸۹: ۴۰). در یک تعبیر دیگر، "همگرایی را می‌توان به بهترین وجه به صورت یک فرایند تجزیه و تحلیل کرد، زیرا حرکتی در زمینه افزایش همکاری میان دولت‌ها است." (قوام، ۱۳۸۸: ۴۴). از نظر دویچ، همگرایی شرایطی است که در آن مردم یک منطقه، ضمن پرهیز از به کارگیری زور و خشونت مسائل خود را از راه مسالمت‌آمیز و همکاری جویانه حل می‌کنند. به علاوه، از تشکل و توسعه سازمانهایی حمایت می‌کنند که قادر به انجام تغییرهایی در راستای تحقق صلح باشند. (۱۹۶۸: ۲۴۴؛ تیلور)

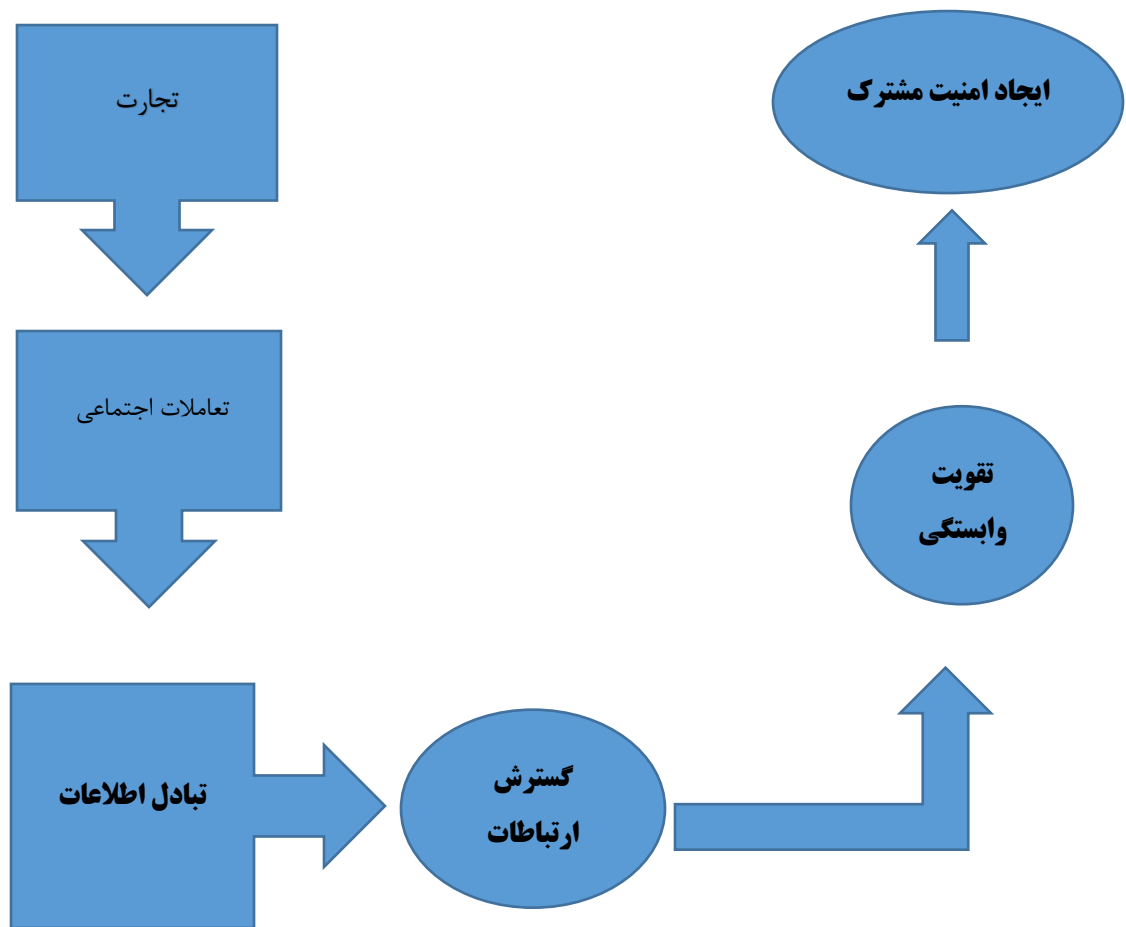
کارل دویچ، معتقد است که تعامل بین دولت‌ها منجر به تشکیل ((جوامع امنیتی)) یا نظام‌های سیاسی - اجتماعی ادغام شده می‌شود. وی در مورد رابطه همگرایی و ارتباطات می‌گوید: کشورها جوامعی هستند که به وسیله رشته‌های ارتباطی و سامانه‌های حمل و نقل به یکدیگر پیوند می‌خورند و درحالی که به هم وابسته می‌شوند، روند همگرایی را طی می‌کنند. (۱۹۸۱: ۲۴۵، داگ هرتی).

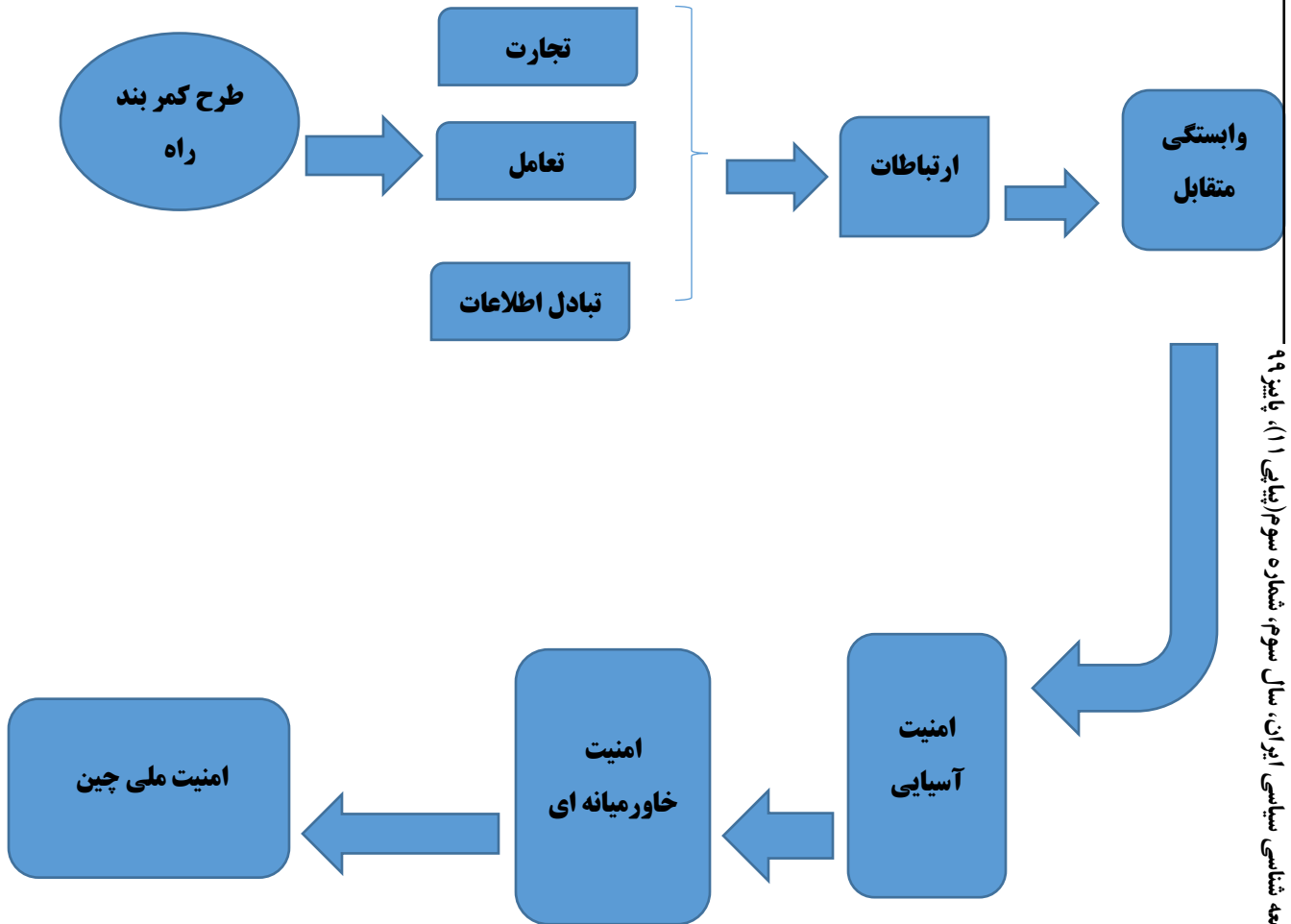
ابتکار کمر بند - راه، با هدف برقراری ارتباطات: زیرساختی، مواصلات ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی و تقویت روابط فرهنگی و ارتباطات مردمی و ایجاد همگرایی اقتصادی میان کشورهای تعریف شده، طراحی شده است؛ ابتکار کمر بند - راه، با توجه به نظریه ارتباطات کارل دویچ قابلیت تبیین و تحقق این اهداف را

دارد به همچنین، از طریق این نظریه می توان به بررسی پیامدهای کمربند-راه چینی برای منافع ایران در خاور میانه پرداخت. این ویژگی، سبب شده که با بکارگیری این نظریه برای تبیین این ابتکار طیف وسیعی از ارتباطات میان کشورهای مورد نظر مناسب باشد. این پژوهش در تلاش است تا بر اساس نظریه ارتباطات کارل دویچ موضوع پروژه کمربند و راه را بیان نماید.

سر انجام آن که رویکرد ارتباطات به هیچ یک از سطوح تحلیل محدود نمی شود. این رویکرد با گروه ها، اقوام، سازمان ها و کشورها و روابط میان این واحدها ارتباط یکسانی دارد. به عبارت دیگر، واحد تحلیل لزوماً به دولت ها یا کشورها منحصر نمی شود. بلکه امکان وجود بازیگران غیر دولتی هم مد نظر گرفته می شود.

دو مدل تحلیلی زیر، ضمن ارائه مفاهیم اصلی مبحث نظری، رابطه نظریه را با فرضیه روشن تر خواهد کرد.





منبع: نگارندگان

بر اساس همین شیوه تفکر، یکی از جدیدترین اسناد بالادستی چین که در سپتامبر ۲۰۱۹ با عنوان ((چین و جهان در عصر جدید)) منتشر شده است؛ از چهار فصل آن، سه فصل سند مشخصا به ایده ارتباطات و مشارکت جهانی با هدف دستیابی به همگرایی و صلح می پردازد. در بخشی از این سند آمده است:

ما کمر بندوراهی با کیفیت را با همکاران و شرکای خود خواهیم ساخت. ((ابتکار کمر بند-راه)) بر اساس اصول و مشاوره و رایزنی گسترده، مشارکت و منافع مشترک استوار است و با روحیه جاده ابریشم که با صلح، همکاری، باز بودن، فراگیر بودن، یادگیری و منافع متقابل استوار است، هدایت می شود. با تمرکز بر هماهنگی سیاست، اتصال زیر ساخت ها، تجارت بدون موانع، ادغام مالی و پیوند های نزدیک تر بین مردم با مردم، این هدف از ایده ها به عمل، از تصویر به واقعیت و از یک ابتکار مفهومی به یک محصول عمومی محبوب در سطح جهانی تبدیل شده است.

دیپلماسی عمومی چین نیز که بر چهار ستون موسسات کنفوسیوس، تبادلات اکادمیک، تبلیغات بین المللی توسط رسانه های دولتی و گردشگری استوار است (۲۰۱۸، پارگو).

این خط مشی را تسهیل می کند؛ بنابراین مطابق نمودار فوق و به تاسی از نظریه دویچ، چین انتظار دارد در درهم تنیدگی اجتماعی - فرهنگی به نوبه خود درجاتی از درهم تنیدگی مالی و اقتصادی ایجاد کند و هم زمان، تضمین امنیت چین را (همچون امنیت انرژی) با ایجاد وابستگی متقابل میان کشورهای هدف در خاور میانه مستحکم تر نماید که البته گام نخست در هماهنگی سیاست میان بازیگران دخیل و ذینفعان است؛ به نحوی که ارتباط میان دولت ها باعث ایجاد ((جوامع امنیتی)) یا نظام های سیاسی - اجتماعی ادغام شده گردد. به همین جهت، ابتکار کمر بند - راه به عنوان ابر پروژه ای که بر قرار ی ارتباطات زیر ساختی، خطوط مواصلات ریلی، جاده ای، دریایی، هوایی، تقویت روابط فرهنگی و ارتباطات مردمی و نیز بر قرار ی همگرایی اقتصادی میان کشور های تعریف شده در آن را به یدک می کشد؛ از این قابلیت برخوردار است تا ارتباط و تعامل جمهوری خلق چین با جمهوری اسلامی ایران را به واسطه پیوند وثیق نظریه و سیاست به مناظره بنشانند. به این معنی که چون توسعه صلح آمیز چین از درک عمیق روند کلی توسعه جهانی نشئت می گیرد و کشورها نیز در حال تبدیل شدن به یک جامعه درختم تنیده از علایق و آینده مشترک، و صلح، توسعه، همکاری و منافع در گذر زمان هستند؛ پس هر کشوری، بزرگ یا کوچک، قوی یا ضعیف تنها در صورت مشارکت در همکاری های بین المللی و بر اساس برابری و منافع متقابل می تواند به توسعه پایدار با چین دست یابد.

۲. ابتکار کمر بند - راه چینی

این طرح که ابتدا ((یک کمر بند ویک راه)) نام داشت (سپس به کمر بند - راه تغییر یافت). نخستین بار در سال ۲۰۱۳ به جهان عرضه شد؛ آن هم وقتی که شی جین پینگ رئیس جمهوری چین به طور آشکار آغاز برخی از ابتکار عمل های جنجالی پیشروی به غرب، از جمله کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی را اعلام کرد؛ ابتکار عملی که نام خود را از مسیر تجاری قدیمی بین چین و غرب از طریق آسیای میانه و خاور میانه وام گرفته است. شی در سخنرانی سپتامبر ۲۰۱۳ خود که در دانشگاهی

ممتاز در قزاقستان ایراد می‌کرد، بر سیاست جمهوری خلق چین در قبال خاورمیانه و آسیای مرکزی تمرکز دارد و ایده جاده ابریشم جدید را بیان و برخی از ابتکار عمل‌های جدید چین را اعلان نمود. اما این رویکرد شی را نیز باید تداوم یا گسترش منطقی راهبرد چین در قبال خلیج فارس و آسیای مرکزی تلقی کرد که از دهه ۱۹۹۱ به مرحله اجرا در آمده بود (۲۰۱۶؛ اسکوبل و نادر).

جاده ابریشم جدید، مجموعه‌ای از پروژه‌های زیر ساختی، تجارت انرژی، حمل و نقل و فناوری اطلاعات می‌باشد که چین و آسیای شرقی را به آسیای مرکزی، اروپا و آفریقا وصل می‌کند. این مسیر ۶۵ کشور را در بر می‌گیرد که جمعیت این کشورها حدود چهار و نیم نفر است. این ابتکار دارای دو بعد اساسی می‌باشد: نخست؛ کمر بند بیانگر مسیر زمینی تحت عنوان کمر بند اقتصادی جاده ابریشم که به تعمیق جاده ابریشم قدیمی اشاره دارد، این مسیر زمینی از چین شروع شده و به سمت آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، آسیای غربی و به اروپا می‌برد و کلمه راه؛ اشاره به مسیر دریایی که چین را به آسیای جنوب شرقی، خاور میانه و آفریقا وصل می‌کند (۲۰۱۹، لی و ای تال).

دولت چین برای یکی کردن این دو طرح اصطلاح کمر بند-راه به کاربرد (امیر احمدیان، صالحی دولت آباد، ۱۰: ۱۳۹۵-۱۱). به بیان دیگر ابتکار کمر بند راه شامل دو بخش ((کمر بند اقتصادی جاده ابریشم)) و ((جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱)) برای ارتقاء جریان تجارت، سرمایه‌گذاری، فرهنگ، و ایده‌ها و حمایت از رشد اقتصادی دو جانبه مشترک می‌شود. در اوایل ۲۰۱۳ بخش بری این طرح ارائه شد. مسیر جاده ابریشم نوین چین از مرکز راهبردی اوراسیا، از بین کشورهای دارای ذخایر غنی انرژی و معدنی قابل توجهی عبور خواهد کرد. این خط از شیآن در منطقه مرکزی چین آغاز شده و قبل از توسعه به سمت غرب، از شهر گانسو و دو استان خورگاس و اورومچی در محدوده سین کیانگ عبور میکند. بلافاصله در مسیر جنوب غربی حرکت کرده و با عبور از آسیای مرکزی و شما ایران، اعراب، سوریه و ترکیه را پست سر می‌گذارد. جاده ابریشم با عبور از تنگه بسفور در استانبول، بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان را عبور میدهد و پس از آن به طرف هلند رفته و در آخر به ونیز ایتالیا می‌رسد (۶۴- ۲۰۱۵: ۴۵، هوبا) و همچنین محل عبور دو مسیر خشکی و دریایی جاده ابریشم نوین چین خواهد بود. جاده ابریشم دریایی از فوژو، در شهر فوجیان چین آغاز شده و با گذر از شهرهای گوانگدونگ، گوانگشی و هاینان، به تنگه مالاکا در جنوب می‌رسد؛ سپس از کوالالامپور به سوی کلاته رفته و از اقیانوس هند به نیروبی در کنیا می‌رود. در نهایت، با گذر از شاخ آفریقا به دریای سرخ می‌رسد، با این حال، در مسیرهای این طرح همچنان احتمال اعمال تغییرات وجود دارد (۱: ۲۰۱۵؛ ندریک).

چین با هدف انتقال سریع و ارزان دو مسیر را تعریف کرده است. در مسافت‌های کوتاه، کامیون و در مسافت‌های طولانی راه آهن بهتر و با صرفه‌تر هستند. به عنوان مثال حمل سنگ آهن صرفاً از طریق دریا

با صرفه است و از طریق زمینی یا هوایی بسیار گران تمام می شود. این دو بخش یا این طرح از یک کریدور دریایی و شش کریدور خشکی تشکیل می شود. در سال ۲۰۱۵ شورای دولتی چین برای تدوین یک برنامه عملیاتی در راستای پیشبرد این پروژه یک سند ملی با نام چشم انداز و اقدامات برای ساختار مشترک کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم قرن بیست و یک ایجاد کرده است (Garlick2020:6 Havlova). این سند در بردارنده چند بخش می باشد و در بخش مقدمه آن اشاره به نقش تاریخی جاده ابریشم و ملزم به بازسازی آن طبق معیارهای قرن بیست و یکم مورد مباحثه قرار گرفته است. همین طور در چهار چوب این طرح از پیوند سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر و در قسمت زمینه در مرحله ضرورت اجرای این پروژه در شرایط فعلی اقتصاد جهانی، اصول چهار چوب، اولویت ها، اهداف و ابزارهای تحقق این اهداف سخن گفته است .

بر اساس سند، پیوند سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر بر پایه معیارهای ارتباطات قرن بیست و یک به عنوان چهار چوب کلان طرح تعریف شده است. در مسیر خشکی این کمر بند، جهت اتصال از یک سو آسیا توسعه یافته و از سوی دیگر اروپای توسعه یافته، سه کریدور (شمالی، مرکزی و جنوبی) معرفی شده است: ۱- مسیر بالتیک چین، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا به یکدیگر وصل می شوند. ۲- مسیر خلیج فارس به دریای مدیترانه که از طریق آن چین به خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غربی برخوردار می کند. ۳- چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و پاکستان و اقیانوس هند متصل می کند (۲۰۱۳:۲۰ فدیرنکو).

اکثر کشورهای این مسیر عضو بانک سرمایه گذاری زیر ساخت های آسیا هستند که به ابتکار چین تاسیس شده اند. مسیر دریایی این کمر بند طوری برنامه ریزی شده است که سواحل چین را از مسیر دریای چین جنوبی و اقیانوس هند و مسیر دیگر دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی به آفریقا و اروپا وصل میکند. چین از سال ۲۰۱۳ قرارداد هایی با پنجاه کشور و ده ها نهاد بین المللی برای ایجاد این بازار اقتصادی سه میلیارد نفری امضاء کرده است (شریعتی نیا، ۱۳۹۵:۹). این امر نشان دهنده اهمیت این موضوع در سیاست خارجی چین است. این ابتکار با هدف اتصال و ارتباطات اقتصادهای بزرگ اوراسیا از طریق زیر ساخت، تجارت و سرمایه گذاری توسط رئیس جمهور وقت چین در جهت دستور کار قرار گرفت (۲۰۲۰، ۵۷:۵۷:۵۷).

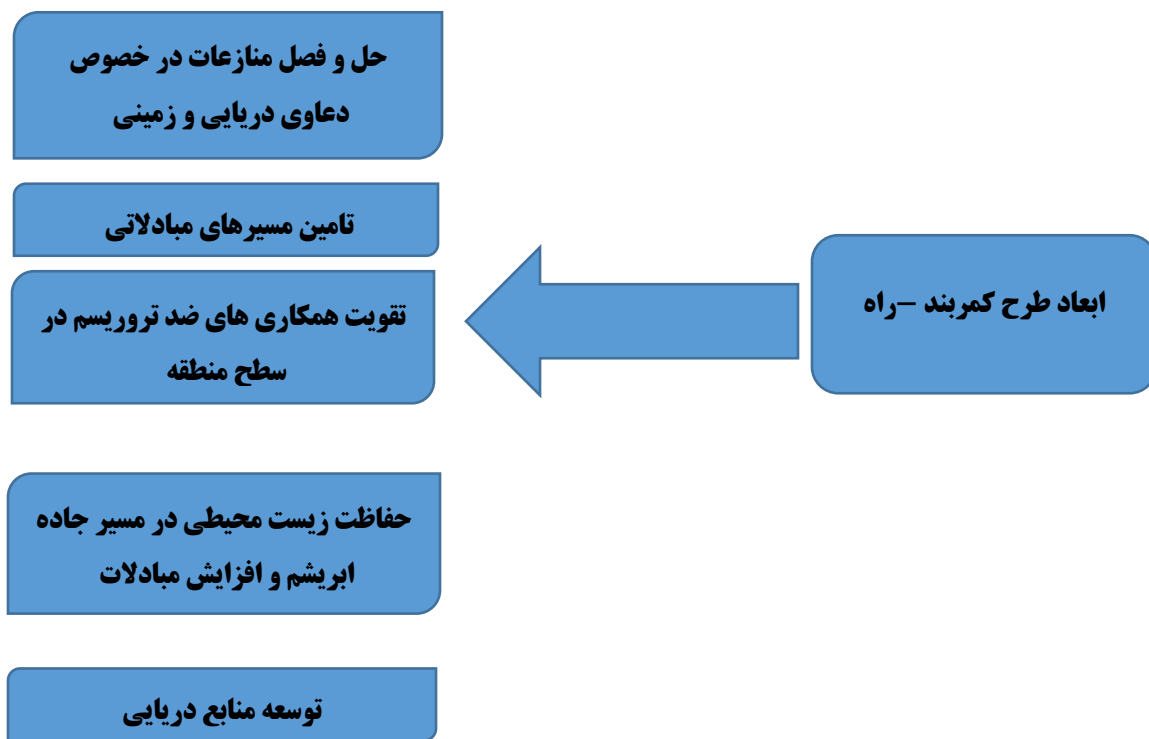
به طور کلی مهم ترین هدف چین از ارائه این پروژه، اهداف کلان اقتصادی است. تصویر زیر زمینی و دریایی (کمر بند - راه) نشان می دهد.



نقشه جاده ابریشم جدید چین

۱-۲. ابعاد طرح کمر بند-راه

طرح کمر بند - راه دارای ابعاد مختلفی چون اقتصادی، تجاری، سیاسی، امنیتی و همچنین فرهنگی و تمدنی می باشد. در چارچوب طرح مزبور زمینه های همکاری های غیر اقتصادی به صورت زیر قابل دسته بندی هستند. /



منبع: نکارندگان

این پروژه در هریک از حوزه های زمینی، دریایی، هوایی و سایبری پروژه هایی را تعرف کرده است. در این طرح، کشورها به لحاظ اهمیت در چند لایه تعریف شده اند: لانه اول کشورهای همسایه و حوزه پیرامونی چین (کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و همچنین جنوب آسیا و مانند پاکستان) هستند؛ لایه دوم کشورهای غرب آسیا و آسیای مرکزی (مثل ایران)؛ لایه سوم کشورهای آفریقا و مدیترانه (خداقلی پور ۱۳۹۶، الف: ۲۸).

۲-۲. سرمایه گذاران جاده ابریشم

چین خود را به عنوان منبع اصلی سرمایه گذاری برای اجرای مراحل مختلف طرح کمر بند-راه اعلام می کند. اکثر پروژه های جاده ابریشم توسط بانک های دولتی چین و صندوق های چند جانبه و دولتی، مانند: جاده ابریشم، بانک توسعه زیر ساخت آسیایی و بانک توسعه بریکس فراهم می شود. در تامین بودجه پروژه های جاده ابریشم بانک های سیاسی دولتی چین نقش مهمی ایفا خواهند کرد (امیر

احمدیان، صالحی دولت آباد، ۲۵: ۱۳۹۵). چین در راستای پیشبرد اهداف طرح "کمر بند-راه" فراتر رفته و حجم سرمایه گذاری در این کشورها چند برابر شده است. به علاوه، پروژه هایی که در قالب این طرح انجام شده، بالغ بر ۳۰۰ هزار موقعیت شغلی ایجاد کرده است.

۳-۲. چین و بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا

نظریه ارتباطات دویچ، روی ماهیت تجربی مفاهیم تاکید زیادی کرده است. سعی میشود تا تمام مفاهیم از طریق سنجش، عملیاتی شوند. داده کمی، به عنوان یک مکمل برای انواع دیگر تحلیل تلقی می شود. داده های کمی، نظیر میزان سرمایه گذاری های انجام شده در تحقق ابتکار کمر بند - راه یا اطلاعات مربوط به زیر ساخت های کشور های ذی مدخل در این ابتکار وجود دارد. چین در راستای علمی کردن کمر بند اقتصادی جاده ابریشم اقداماتی انجام داده است؛ این اقدامات شامل: بین المللی کردن یوان، تاسیس بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا، صندوق سرمایه گذاری کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، امضای تفاهم نامه همکاری با برخی از کشورها و تبدیل این موضوع به محور مهم مذاکراتی رئیس جمهور و نخست وزیر چین در سفر به ۲۰ کشور است (امیر احمدیان، ۳۵: ۱۳۹۵).

یکی از اقدامات، تاسیس بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا در اکتبر سال ۲۰۱۳ بود. رئیس جمهور چین در دیدار با رئیس اندونزی این ایده را مطرح کرد. او هدف چین را برای تاسیس چنین بانکی، بهبود بخشیدن به زیر ساخت ها در اقتصاد های ضعیف سراسر آسیا بیان کرد. وی همچنین اظهار کرد که دستیابی به این اهداف با کمک ثروت مالی و فن آوری چین و با همکاری دیگر حکومت های آسیا و نهادهای مالی، امکان پذیر است. در حقیقت، چین هم زمان با مطرح کردن طرح احیای جاده ابریشم بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا را به همراه ۵۲ کشور دیگر در جهت کمک به این طرح تاسیس کرد؛ با توجه به محل این بانک که در پکن هست این بانک پروژه های زیر ساختی را در آسیا و اقیانوسیه پیگیری خواهد کرد (۴، ۲۰۱۳: سولیس).

سرمایه اولیه این بانک ۵۰ میلیارد دلار بوده که این میزان به بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار افزایش یافت. عضویت در این بانک برای کلیه دولت ها آزاد است و حق رای اعضا در تصمیم ها براساسا میزان سرمایه آن هاست. (تقی زاده انصاری، ۱۶۱: ۱۳۹۵).

ایجاد بانک "سرمایه گذاری زیر ساختی آسیا" یک پیشرفت برجسته در منطه گرایی آسیایی بود. ماموریت اصلی آن، رفع شکاف های منطقه آسیا از طریق توسعه اقتصاد، حمل و نقل، انرژی و ارتباطات با ارائه یک بانک توسعه جدید متخصص در زمینه تامین مالی است. با این حال، تمام شاخص ها تا کنون نشان می دهد که چین می خواهد با یک موسسه شفاف و قانونی به معماری اقتصادی آسیا کمک کند. با توجه به بحران های اخیر در منطقه، این یک پیشرفت خوشایند است (۱: ۲۰۱۷، ویلسون).

ابتکار ((کمر بند-راه)) و ((بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا)) هر دو در یک سال و توسط همان دولت برای هدف مشابه آغاز شد و آن هدف، بهبود زیر ساخت ها و به تبع آن اتصال اقتصادی در سراسر آسیا. دولت چین اعلام کرد که قطعا یک اتصال مابین این دو وجود دراد اما هر کدام از آن ها نهادهای جداگانه ای هستند؛ بنابراین این طرح یک ابتکار عمل است که از سوی دولت چین برای تقویت اتصال در آسیا ارائه شده است. بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا نیز جهت استفاده از زیر ساخت ها برای بهبود اقتصادی در منطقه در نظر گرفته است. با توجه به دانش ژئوپلیتیک در اوراسیا مشخص است که بسیاری از کشورهایی که تاکنون از بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا وام دریافت کرده اند، در راستای راه اندازی کمر بند -راه واقع شده اند، اما در نهایت بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا و کمر بند -راه همکاری قابل توجهی خواهند داشت و در بسیاری از نقاط بحرانی با یکدیگر ملاقات خواهند کرد. بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا با تامین مالی مستقیم برخی از پروژه های جاده ابریشم از طریق سرمایه گذاری مستقیم به آن ها کمک می کند به نوعی این یک ارتباط متقابل است و نیز برای بانک سود آور است (۱: ۲۰۱۷-۲؛ شی پار د).

در این خصوص، آنچه که برجسته است نقش سرمایه های چین در تاسیس این نهادهای مالی و اقتصادی نو ظهور است؛ بنابراین می توان بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا، احیای جاده ابریشم را ابزارهایی در جهت رسیدن چین به قدرت دانست که گر دو به صورت مکمل دیگری چین را در این امر یاری می کند. در شکل زیر مسیر جاده ابریشم جدید و برخی از ایالت های عضو بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیایی را نشان می دهد.

۲-۴- کریدور های اقتصادی جاده ابریشم

شش کریدور اقتصادی بین المللی برای کمر بند اقتصادی جاده ابریشم مشخص شده است، عبارت اند از:

۱- کریدور چین به اروپا (دریای بالتیک)، در این مسیر کمر بند اقتصادی با گذر از آسیای مرکزی و روسیه به شرق اروپا و دریای بالتیک می رسد.

۲- کریدور چین، پاکستان

۳- کریدور چین، مغولستان، روسیه

۴- کریدور چین - شبه جزیره هندو چین

۵- کریدور بنگلادش، چین، هند، میانمار (۲۰۱۶؛ هانگ کنگ tdc)

۶- کریدور چین، آسیای مرکزی، غرب آسیا؛ (علمایی فر: ۱۰۵: ۱۳۹۶).

خلاصه ای از کریدور های اقتصادی جاده ابریشم

کریدور	مشارکت کنندگان	مثال هایی از پروژه ها
کریدور اقتصادی، بنگلادش، چین، هند، میانمار	بنگلادش، هند، میانمار	*خط لوله نفت و گاز طبیعی مایع شده (LNG) چین میانمار *پل پادما (بنگلادش) *ساخت تونل در زیر رودخانه کارناپولی
کریدور اقتصادی چین - آسیای میانه - آفریقای غربی	ایران، قزاقستان، قرقیزستان، کویت، قطر، عربستان سعودی، تاجیکستان، ترکیه، ازبکستان	*راه آهن مسافری قزاقستان - چین *مدرن سازی فرود گاه مناس (قرقیزستان) *راه آهن پرسرعت غرب به شرق ترکیه
کریدور اقتصادی چین، شبه جزیره هند و چین	کامبوج، لائوس، تایلند، ویتنام	*خطوط راه آهن چین، لائوس *ارتقا مسیر دریایی لانسانگ-مگانگ
کریدور اقتصادی چین، مغولستان، روسیه؛	مغولستان، روسیه	*خط لوله گاز طبیعی مایع شده آلتای (شینجیانگ را به سبیری متصل می نماید). *بزرگراه آلتان بولاگ-اولانباتور - زمین - آند
کریدور اقتصادی	پاکستان	*توسعه منطقه آزاد گوادر *فاز ۲ بزرگراه کاراکورام (تاکوت، حویلیان) *آزاد راه پیشاور-کراچی

چین و پاکستان		
کریدور اقتصادی پل زمینی اروپای جدید	بلا روس، بلغارستان، جمهوری چک، یونان، مجارستان، قزاقستان، لهستان، روسیه، صربستان، سلواکی	*حمل و نقل ریلی چین-اروپا (۲۹۰۰ کیلومتر که چین زرا به) مسیر اروپایی متصل می سازد. *خطوط ریلی مجارستان و صربستان *پارک صنعتی چین-بلا روس *مرکز همکاری مرزی بین المللی خرگوس بین قزاقستان و چین بندر پیرئوس (یونان)



نقشه کریدور های شش گانه کمر بند اقتصادی جاده ابریشم

طبق نقشه بالا، علاوه بر کریدور های شش گانه، ((همکاری اقتصادی منطقه ای آسیای مرکزی)) یکی دیگر از برنامه های مهم در جهت گسترش ابتکار کمر بند-راه می باشد که شامل کشورهای قزاقستان، افغانستان، آذربایجان، جمهوری خلق چین (به ویژه منطقه خود مختار مغولستان داخلی و منطقه خود مختار سین کیانگ)، پاکستان، قیرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان مغولستان می شود.

همکاری اقتصادی منطقه ای آسیای مرکزی، به شناسایی شش کریدور اقتصادی دارای اولویت پرداخته و از این طرح برای همکاری تجاری و همگرایی اقتصادی از طریق گسترش و ارتقاء آن ها به کریدورهای اقتصادی حمایت می کند. کریدور های اقتصادی باعث تشکیل پیوند هایی بین کشورهای منطقه و همسایه که اقتصاد آن ها موقعیت ویژه ای برای رشد بیشتر آن ها فراهم می کند، این کریدور ها عبارت

است از: کریدور اروپا و شرق آسیا (قیرقیزستان، قزاقستان و منطقه خود مختار اویغور سین کیانگ). این کریدور در قسمت ترانزیت جاده ای و ریلی، صادرات، واردات فعالیت دارد.

3-4-- راه های ارتباطی جمهوری اسلامی ایران در طرح کمربند -راه

موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران یکی از مناطق مهم این کشور برای اجرای نقش به عنوان یک بازیگر تاثیر گذار در این پروژه به حساب می آید. تهران به عنوان یک بازیگر مهم، در ابتکار کمربند-راه، هم تاثیر گذار و هم تاثیر پذیر است. در این طرح، موقعیت ژئو پلیتیک جمهوری اسلامی ایران از اهمیت زیادی برخوردار است. جمهوری اسلامی ایران به عنوان هجدهمین کشور وسیع دنیا و هفدهمین کشور پر جمعیت در جهان می باشد. همین امر باعث شده است که جمهوری اسلامی ایران یک کشور با هدف و هم یک بازیگر مهم در ابتکار کمربند-راه محسوب شود. جمهوری اسلامی ایران به مثابه یک سرزمین گذرگاهی، پل ارتباطی بین سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا محسوب می شود.

جمهوری اسلامی ایران افزون بر موقعیت حساس ژئو پلیتیک و ژئو استراتژیک، به دلیل برخورداری از ذخایر عظیم انرژی و سایر شاخص های اقتصادی، از جایگاه ژئو اکونومیک برجسته ای نیز برخوردار است (شاه محمدی، ۱۳۹۶:۱۲۴). این کشور با خاستگاه تمدنی چندین هزار ساله، موقعیت گذرگاهی و محل تلاقی شرق و غرب، مرزهای آبی و خاکی با ۱۵ کشور جهان، اتصال دهنده دو مرکز عمده انرژی جهان، مالکیت منابع نفتی (۲۱) درصد و گازی (۱۷) درصد عظیم، حضور در سازمانهای منطقه ای، حضور در کریدور شرق به غری و کریدور شمال به جنوب و ارتباط با چهار قدرت اتحادیه اروپا، روسیه، هندوچین نقشی مهم در نظام بین الملل کنونی دارد.

هم جوار بودن جمهوری اسلامی ایران با ۱۳ کشور در منطقه (دارای مرز خشکی با کشورهای آذربایجان، ارمنستان، افغانستان، پاکستان، عراق، ترکمنستان و ترکیه می باشد. و با قطر، امارات، عربستان، عمان، کویت و بحرین مرز دریایی دارد) و همچنین جمهوری اسلامی ایران در جنوب خلیج فارس تا تنگه هرمز و خلیج عمان اهمیت ژئو پلیتیک قابل توجهی را به این کشور داده این. با این وجود جمهوری اسلامی ایران می تواند با توسعه شبکه حمل و نقل از این امتیازات در جهت گسترش موقعیت راهبردی خود در منطقه به بهترین شیوه بهره مند شود. نقشه زیر نشانگر جایگاه جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم جدید هم از راه زمینی و دریایی می باشد.



نقشه جایگاه جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم جدید (دریایی، خاکی)

به خاطر همین چینی ها جمهوری اسلامی ایران را یک گره کلیدی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی می دانند و به دنبال افزایش ارتباطات جاده ای، حمل و نقل ریلی و راه آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر جمهوری اسلامی ایران هستند. بر این اساس، چین برای کسب منافع ملی و بین المللی خود در طرح جاده ابریشم نوین، به قدرت های منطقه ای مهم، توجه ویژه ای دارد. در زمان فعلی برای جمهوری اسلامی ایران اهمیت ویژه ای قائل است که این اهمیت ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران است. (ارغوانی پیر اسلامی و پیرانخو، ۲۷: ۱۳۹۶-۲۶).

جاده ابریشم جدید، دارای شرایط مطلوبی برای جمهوری اسلامی ایران است که در این میان کریدور شمال-جنوب از اهمیت ویژه ای برخوردار است. جمهوری اسلامی ایران در جهت ارتقا و تحقق راه های ارتباطی خود با کشورهای منطقه، پروژه هایی را در دست اجرا دارد.

نوسازی راه آهن تفتان-کوئته در پاکستان برای پیوند شبکه های راه آهن سراسری ایران و پاکستان که اروپا و آسیا را به هم وصل میکند.

پیوند جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان از طریق راه آهن قزوین-شیراز-انزلی - آستارا؛ خط آهن چابهار-سرخس که جنوب شرق جمهوری اسلامی ایران را از بندر چابهار به سرخس در شمال شرق، آسیای مرکزی را به آبهای اقیانوس هند وصل می کند. هندوستان و افغانستان بر روی این طرح فعالیت دارند و مشتاق به ساخت این کریدور هستند که می تواند مسیر جنوبی جاده ابریشم را به دریا پیوند دهد. (۱۰۷: ۲۰۱۲: زیادف)

در بررسی اهمیت ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران در طرح کمربند-راه هرسه مسیر بیان شده به طریقی با جمهوری اسلامی ایران مرتبط هستند و تاثیر جمهوری اسلامی ایران را در منطقه بررسی می کنند

اولین میسر با گذر از روسیه و پنج کشور آسیای مرکزی به خط‌های گذر از منطقه‌های متعددی جمهوری اسلامی ایران تسلط دارند؛ دومین مسیر مدیترانه را به خلیج فارس، راهبردی‌ترین مکان در جمهوری اسلامی ایران وصل می‌کند؛ و سومین مسیر اقیانوس هند را به وسیله خطوط دریایی به بندر چابهار در جمهوری اسلامی ایران متصل خواهد کرد. در امتداد این مسیرها ((کریدور شمال-جنوب)) در دسترس‌ترین مسیر و ((بندر چابهار)) با اهمیت‌ترین زیرساخت دریایی جمهوری اسلامی ایران در طرح کمر بند -راه مورد بررسی قرار می‌گیرد و همین‌طور موضوع رقابت این بندر با بندر گوادر پاکستان و قرار داد همکاری ۲۵ ساله جمهوری اسلامی ایران و چین ارزیابی خواهد شد.

۳-۱. قرار داد ۲۵ ساله جمهوری اسلامی ایران و چین در چارچوب ابتکار کمر بند -راه

جمهوری اسلامی ایران و چین با داشتن روابط عمیق و دوستانه از زمان برقراری روابط دیپلماتیک سال ۱۹۷۱ زمینه‌های همکاری در حوزه‌های زیرساخت، انرژی و غیره به دنبال گسترش روابط بودند به خاطر همین برای تعمیق روابط دو جانبه در زمینه‌های مختلف قرارداد ۲۵ ساله در جهت ((مشارکت جامع استراتژیک)) در چارچوب کمر بند -راه ترسیم کردند. جمهوری اسلامی ایران و چین برای گسترش و توسعه مشارکت‌های جامع در زمینه‌های اقتصادی، فرهنگی و اتصالات دریایی به منظور ارتقاء نقش جمهوری اسلامی ایران در این ابتکار همکاری می‌کنند و همین‌طور طبق علائق مشترک این ابتکار همکاری دو جانبه و چند جانبه از طریق برنامه‌های مشترک در کشورهای همسایه اقدام می‌کنند.

۳-۲. پروژه‌های جمهوری اسلامی ایران در قالب طرح کمر بند -راه

برخی از منابع غربی، ۳۴ پروژه زیربنایی را در قالب طرح کمر بند -راه برای جمهوری اسلامی ایران بر می‌شمارند که شامل: احداث جاده، راه آهن، بندر زمینی و بندر دریایی می‌شود. از جمله این پروژه‌ها ساخت ۱۱ بندر خشک است: دو بندر در جنوب غرب تهران، بندر آپرین بین اسلام شهر و نسیم شهر و بندر فرودگاه امام خمینی (ره) و همین‌طور بندرهای خشک در مشهد (ایستگاه راه آهن شهید مطهری)، تبریز، شیراز (فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب)، آبادان (منطقه آزاد تجاری اروند)، کرمان منطقه ویه اقتصادی سیرجان) منطقه ویژه اقتصادی سرخس، قم (منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان) مرکز لجستیک زاهدان و پایانه مرزی اینچه برون (معین‌الدینی، ۱۳۹۶: ۱۹). نقشه زیر نمایانگر پروژه‌های جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم می‌باشد.



نقشه پروژه های جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم

۴. ثبات و امنیت سیاسی در منطقه

از آن جایی که ابتکار طرح کمر بند -راه برای کشورهای منطقه تردید و نگرانی به وجود آورده این که تحقق مسیرهای مواصلاتی موجب گسترش گروه های تروریستی و افراط گرایی شده و امنیت منطقه را به خطر اندازد. با تاکید بر جایگاه جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک بازیگر با ثبات در منطقه به لحاظ سیاسی و نظامی به عنوان یک رویکرد مثبت برای جمهوری اسلامی ایران ارزیابی می شود. در شرایطی که جمهوری اسلامی ایران با گروه های تروریستی و افراطی همچون داعش و طالبان در مرزهای اطراف خود احاطه شده یود، نه تنها ثبات و امنیت خود را در منطقه حفظ کرده بود بلکه توانست به کشورهای همسایه در مبارزه با گروه های افراطی نیز کمک کند و گامی در جهت ثبات و امنیت در منطقه بردارد. لازم به ذکر است که تامین ثبات و امنیت در طرح کمر بند -راه فرصت مناسبی برای تقویت وجهه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. همچنین جمهوری اسلامی ایران می تواند با عضویت در سازمانهای مالی موجود برای این ابتکار و نهادهای احتمالی و امنیتی و سیاسی که در آینده برای نظارت و جهت دهی به فعالیت های ابتکار کمر بند -راه ایجاد خواهد شد، از این فرصت در راستای افزایش نقش خود در سازمان های چند جانبه و بالتبع تقویت کنشگری سیاسی خود در عرصه منطقه ای و بین المللی بهره مند شود.

با وجود اینکه سهم جمهوری اسلامی ایران از تجارت خارجی چین (واردات و صادرات) نیم درصد است (حریری، ۱۳۹۹)، چین بزرگ ترین شریک تجاری جمهوری اسلامی ایران بوده است و نخبگان چینی به جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک شریک می نگرند. طرح کمر بند -راه یک طرح برد -برد است، برای

هر دو طرف منفعت دارد و باعث افزایش رفت و آمد، توسعه توریسم و گسترش زیر ساخت های سرمایه گذاری می شود. چین به موقعیت ژئواستراتژیک جمهوری اسلامی ایران که در مرزهای دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته، علاقه مند است و این موقعیت چین را قادر می سازد تا طرح کمر بند و راه را محقق سازد.

همان طور که گفته شد جمهوری اسلامی ایران هم به لحاظ موقعیت ژئواستراتژیک بسیار مهم و هم به دلیل منابع انرژی از اهمیت ویژه ای برخوردار است. کشور جمهوری اسلامی ایران علاوه بر برخورداری از منابع غنی انرژی، با قرار گرفتن در یک موقعیت جغرافیایی برجسته، از مزیتی راهبردی در حوزه حمل و نقل بین المللی یا تسهیلات ترانزیت بین المللی، مبادلات تجاری و سیاسی و تامین انرژی برخوردار است و می تواند یک مرکز بین المللی در این حوزه ایفای نقش نماید. در بخش تامین انرژی، چین بزرگ ترین مشتری آسیای نفت جمهوری اسلامی ایران است. این کشور جهت تامین توسعه پایدار خود، نیازمند منابع متنوع انرژی است و جمهوری اسلامی ایران می تواند همچنان در این حوزه شریکی مهم برای آن کشور باشد.

در واقع، ایده همکاری جمهوری اسلامی ایران و چین برای اجرای این طرح در منطقه خاورمیانه نیز جلوه گر خواهد شد و همین طور نقش جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک بازیگر مهم در خاور میانه برای چین حائز اهمیت خواهد بود. این همکاری نقشه ژئوپلیتیک خاور میانه، آسپاس مرکزی و مناطق دیگر را می تواند به نفع صلح و شکوفایی سامان بخشد. جمهوری اسلامی ایران هم منبع و هم گذرگاه انرژی در خاور میانه است.

همان گونه که اشاره شد، جمهوری اسلامی ایران توافقی جامع همکاری راهبردی ۲۵ ساله با چین را در راستای ابتکار کمر بند - راه چینی در نظر گرفته و مایل است نفت خود را در ازای دریافت اولویت سرمایه گذاری چین در بخش های بانکداری، حمل و نقل انرژی، ارتباطات و فن آتری با ملاحظات و تسهیلاتی ویژه به چین بفروشد. اقدامی که از نظر جمهوری اسلامی ایران، می تواند ضمن تعمیق مناسبات دو کشور، تاثیر زیادی بر کمیت و کیفیت همکاری های اقتصادی و سیاسی جمهوری اسلامی ایران با جهان و ارتباطات کلان تجاری منطقه ای زیادی می باشد.

۵. ملاحظات سیاسی موجود

جمهوری اسلامی ایران و چین روابط عمل گرایانه، کسب و کار محور و غیر ایدئولوژیک با یکدیگر دارند. جمهوری اسلامی ایران به خوبی از پیامدهای تبدیل شدن چین به یک قدرت جهانی آگاه است. در

واقع، تحریم های ثانویه آمریکا بر روابط تجاری اروپا با جمهوری اسلامی ایران تاثیر بسیار جدی گذاشته است. به همین دلیل رهبران جمهوری اسلامی ایران اکنون چین را تنها قدرت جهان می دانند که می تواند تفوق و برتری اقتصادی آمریکا را به چالش بکشد. لذا آنها تصور می کنند که چین می تواند از کشورسان در برابر فشارهای سیاسی و اقتصادی آمریکا محافظت کند. دولت ترامپ این استراتژی را در تهران تقویت نمود. چین نیز می داند که جمهوری اسلامی ایران یک قدرت منطقه ای عمده در چهارراه خاورمیانه و منطقه آسیای مرکزی برای پروژه عظیم کمربند-راه از اهمیت زیادی برخوردار است.

چین یکی از بزرگ ترین شرکای تجاری جمهوری اسلامی ایران است. با این حال، جمهوری اسلامی ایران هنوز دارای ظرفیت های بکری در حوزه سرمایه گذاری خارجی است و سرمایه گذاری در جمهوری اسلامی ایران حوزه ای است که چین با وجود ریسکهای آن، می تواند در روی آن متمرکز شده و حساب باز کند. بعد از دیدار شی جین پینگ از جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۱۶، گفتگوها درباره مشارکت جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم جدید به آهستگی شروع شد. اما روند و چشم انداز فوق متوقف شد همگام خروج دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا، از توافق هسته ای جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۱۸ و وضع تحریم های ثانویه آمریکا علیه هر شرکتی که با جمهوری اسلامی ایران همکاری کند. در چنین شرایطی دوباره شرکت های چینی در اولویت توجه جمهوری اسلامی ایران قرار گرفتند. چین تاکنون تمایلی نداشته است که اجازه دهد مسایل جمهوری اسلامی ایران مذاکرات تجاری پکن با واشنگتن را به مخاطره اندازد. از همین رو به دنبال خروج آمریکا از توافق هسته ای، چین هزینه های سنگینی را بر جمهوری اسلامی ایران و شرکت های ایرانی که قصد داشتند دوباره به شبکه های مالی این کشور دسترسی داشته باشند وضع کرد. برخی بانکهای دولتی چین از بسیاری از همکاریهای کسب و کاری خود با جمهوری اسلامی ایران کناره گرفتند. به عنوان نمونه، چین در ماه اکتبر ۲۰۱۸ از یک پروژه مهم گازی با جمهوری اسلامی ایران خارج شد. افزون بر این، بعد از آن که آمریکا تلاش کرد تحریم های نفتی را در ماه مه سال ۲۰۱۹ علیه جمهوری اسلامی ایران وضع کند، میزان خرید نفت خام جمهوری اسلامی ایران از سوی چین به شدت کاهش یافت.

اگر جمهوری اسلامی ایران بتواند روابط دو جانبه اش با چین را در یک قالب طرح جاده ابریشم جدید رسمیت ببخشد، منافع اقتصادی بسیاری عایدش خواهد شد. این کار می تواند راه رسیدن به اهداف راهبردی جمهوری اسلامی ایران را تسهیل کند. جمهوری اسلامی ایران در سال های اخیر به خوبی دریافته است که نتوانسته از سرمایه گذاری ها و پروژه هایی که چین قادر بوده در این کشور انجام دهد و نمونه های آن در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس دیده می شود، بهره مند شود. یک قرارداد مشارکت طولانی مدت می تواند چینی ها را برای اتصال جمهوری اسلامی ایران به جاده ابریشم زمینی و دریایی متعهد تر کند. در این صورت، جمهوری اسلامی ایران می تواند در خواست کند همکاریهای اقتصادی

بیشتری با چین داشته باشد و اظهار نظرهای مقامات چینی مبنی بر اهمیت جمهوری اسلامی ایران در ((ابتکار کمر بند -راه)) شکل عملی تری بگیرد و به ایجاد فرصت های شغلی در جمهوری اسلامی ایران منتهی شود .

افزون بر آن، همکاری جمهوری اسلامی ایران و چین در پرونده ابتکار کمر بند-راه دارای ویژگی های دیگر سیاسی است . از نظر تهران درگیر شدن و عملیاتی شدن ابعاد این پروژه در جمهوری اسلامی ایران، به همان اندازه که به چین مربوط می شود به آمریکا نیز ارتباط دارد . جمهوری اسلامی ایران به خوبی می داند که بازی موسوم به ((رقابت قدرت های بزرگ)) در سال های آینده بین آمریکا و چین شکل خواهد گرفت . ایجاد وابستگی متقابل بین جمهوری اسلامی ایران و چین در قالب این پروژه به تهران یک فرصت میدهد تا توجه کشور های غربی را به خود جلب کند؛ زیرا این کشورها نیز سرگرم گفتگو با پکن بر سر روابط اقتصادی خود با پرجمعیت ترین کشور دنیا هستند . این وضعیت می تواند به نوعی برگ برنده سودمند برای جمهوری اسلامی ایران در مذاکراتش با اروپا و آمریکا در خصوص کاهش تحریم ها تبدیل شود . ضمن اینکه جمهوری اسلامی ایران می تواند خود را به عنوان یک نیروی توازن بخش در روابط پایتخت های اروپایی با پکن و مسکو به تصویر بکشد .

در عین حال ، جمهوری اسلامی ایران تلاش کرده است موفقیت خود را در ((سازمان همکاری شانگهای)) به عنوان عضو ناظر را تغییر دهد و به عضویت کامل این سازمان در آید . بدیهی است این امر مستلزم تایید نخبگان حزب کمونیست چین است و برای تحقق امنیت پایدار مسیر کمر بند -راه، ارتقاء همکاری های پایدار امنیتی، مشارکت جمهوری اسلامی ایران در ایجاد ثبات در آسیای مرکزی و افغانستان اجتناب ناپذیر است .

از دیگر سو؛ علاقه مندی جمهوری اسلامی ایران به انعقاد یک توافقنامه مشارکت جامع راهبردی با چین در حوزه جاده ابریشم جدید، می تواند نقش مهمی در سیاست داخلی جمهوری اسلامی اثفا کند . رهبر معظم انقلاب مدت های طولانی است که از ایجاد ائتلاف های راهبردی تر با قدرت های غیر غربی حمایت می کند . وی چنین ائتلاف هایی را به مرلتب قلبل اعتماد تر از ائتلاف با آمریکا با اروپا می داند . این احساس بعد از خروج آمریکا از توافق هسته ای قوی تر شده است . هم جمهوری اسلامی ایران و هم چین از وجود یک چارچوب رسمی و بلند مدت که روابط دو جانبه آنها را سازماندهی کند، سود خواهند برد . یک توافق فراگیر در قالب ابتکار کمر بند-راه، تقریباً می تواند مشارکت سیاسی و همکاری فرهنگی دو کشور را نیز قوی تر کند.

منافع اقتصادی، نرخ رشد پایدار و همچنین برای ((تجدید موازنه)) بین سیاست های داخلی، خارجی و امنیتی، محرک اصلی نخبگان حزب کمو نیست چین برای ترسیم ابتکار کمر بند - راه بوده است؛ به نحوی که این ابتکار و ابر پروژه به سود شرق چین و شرق آسیا متمایل شوند. در واقع، علاقه و تعامل روز افزون در خاور میانه، بازتاب وابستگی فزاینده به منابع انرژی این منطقه و تلاش های چین برای ((پیشروی به غرب)) و آسیای مرکزی و فراتر از آن است که در شرایط معمول و پیش فرض، جغرافیای جمهوری اسلامی ایران نقشی کلیدی در این طرح ایفا می کند. از سال ۲۰۱۳، راهبرد خاور میانه ای آسیای مرکزی و ماورای آن تا خاک اروپا پیوند می دهد. طرح کمر بند - راهی، راهی برای همکاری برد - برد است؛ به طوری که به سمت ترویج توسعه و رفاه مشترک، صلح و دوستی از طریق افزایش درک متقابل، اعتماد و تقویت همه جانبه مبادلات حرکت میکنند. این طرح چشم انداز اقتصادی بلند پروازانه از همکاری میان کشورهای حاضر در طرح است؛ این کشورها باید به سمت منافع متقابل و امنیت مشترک حرکت کنند اگر چه مقابله با ایالات متحده آمریکا نیز می توان به عنوان یک متغیر اثر گذار در نظر گرفت، اما بدیهی است که این موضوع، محرک اصلی چین در قلب این طرح نیست، چرا که برنامه ابتکار کمر بند - راه، نماد خیزش و دگرش چین از یک بازیگر در حال توسعه و یک قدرت منطقه ای به سک بازیگر جهانی است. دلیل آن روشن است، چین یک واحد اقتصادی است که در حال حاضر، بزرگ ترین تولید کننده جهان قلمداد می شود. تولید قدرت این کشور نیز به طریق اولی، اقتصاد محور است. پس می توان ابر پروژه ابتکار کمر بند - راه را با تفکر تداوم رشد و توسعه پایدار و همچنین تولید قدرت چین در ورای مرزها و مناطق مختلف جهان در نظر گرفت. تسهیل و تثبیت آن، با کاربست نظریه ارتباطات و همگرایی کارل دویچ قابلیت تحلیل یافته است.

جمهوری اسلامی ایران تنها کشوری است که موقعیت جغرافیایی آن، فرصت ساخت خط لوله های زمینی از چین به منطقه نفت خیز خلیج فارس، و همین طور کاهش آسیب پذیری پکن را در مقابل بی نظمی در نقاط مهم ایست بازرسی دریایی مانند تنگه هرمز یا تنگه مالاکا را فراهم کرده است. تمام این تحولات، به ایجاد فرصت های بی سابقه ای برای چین منجر می شود که مایل است نقش فعال تری در امور و دیپلماسی جهانی بازی کند؛ و در مقابل، به جمهوری اسلامی ایران کمک می کند تا روند همگرایی منطقه ای خود در محیط پیرامونی را پیگیری نموده و با چین، پاکستان، ترکمنستان و وابستگی پیچیده متقابل ایجاد نماید. از این رهگذر، برای موفقیت در طرح جاده ابریشم جدید، انجام ((برنامه ریزی هشیارانه)) و ((انطباق پذیری)) برای طرف ایرانی، موضوعی حیاتی به شمار می رود. مواضع تطبیقی و روابط دو طرف با توجه به راهبردهای تطبیقی که هر یک از طرفین در پیش می گیرند، شاید به نحو قابل ملاحظه ای بتواند جمهوری اسلامی ایران را منتفع کند.

منابع

- ارغوانی پیر سلامی، فریرز، پیرانجو، سحر (۱۳۹۶)، ((جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین))، فصلنامه روابط خارجی، ۹، (۳۵)، ۴۲.
- امینی، امید علی، تاجری، علی اکبر و اسدی، منصور (۱۳۹۷)، ((پیامدها و آثار ژئواکو نومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر))، فصلنامه تخصص علوم سیاسی، ۱۴، (۴۵).
- امیر احمدیان، بهرام، صالحی دولت آبادی، روح الله (۱۳۹۵)، ((ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش ها))، فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، ۹، (۳۶)، صص ۹-۴۲.
- برای آگاهی بیشتر بنگرید به: قرار داد جامع همکاری ۲۵ ساله، ۹۹/۰۴/۲۲: tabnak.ir/0049yc
- تقی زاده انصاری، محمد (۱۳۹۵)، ((چالش بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا و هژمونی مالی اقتصادی آمریکا))، فصلنامه سیاست جهانی، دوره پنجم، ۲، (۱۶)، صص ۱۴۷-۱۷۶.
- حریری، مجید رضا، (۱۳۹۹)، رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین: واقعیت روابط اقتصادی ایران و چین باید روشن شود، ایران آنلاین، ۲۶ فروردین ماه .
- خدا قلی پور، علیرضا (۱۳۹۶)، ((ابتکار کمر بند-راه چین و تاثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران))، فصلنامه سیاست خارجی، ۳۱، (۱)، صص ۱۷-۴۹.
- دهقان، محمود (۱۳۹۵)، بندر چابهار در کریدور ارتباطی شمال و جنوب توسعه محور شرق، نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران، زاهدان، انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران .
- راوودراد، اعظم، حاجی محمدی، علی (۱۳۸۹)، ((تفاوت شناخت حاصل از گردشگری واقعی و گردشگری مجازی بر پایه نظریه روایت))، فصلنامه تحقیقات فرهنگی ایران، ۳، (۲).