

Position of Iran in China's Belt- Road Initiative and Its Impact on Regional Convergence

Abstract

China's Belt-Road Initiative is quickly becoming one of the most ambitious international projects. Regardless of the great potential of the Belt- Road Initiative to shape international trade and, more broadly, international relations between participating countries and beyond that, scientific studies have so far largely neglected the question of how this initiative is associated with modern approaches to regionalism and regional integration. In this study, we analyzed the contexts in which the China's Belt- Road Initiative through Iran's position can reinforce regional convergence in Southwest Asia. The main question of the present study is what effect does position of Iran in China's Belt-Road Initiative has on convergence in Southwest Asia? In response to that question, it was argued that the communication and transportation position of Iran within China's Belt-Road Initiative can provide the expansion of economic, infrastructural, and communication associations of convergence in Southwest Asia. As a result, by accomplishing the infrastructure projects, especially in the range of road and communications, Iran can improve its position as a go-between and hub of the region and lead to the development of convergence in the regions of Southwest Asia.

Keywords; China's Belt-Road Initiative, Iran, position, regional convergence, Southwest Asia, transportation, communications

جایگاه ایران در ابتکار کمربند راه چینی و تأثیر آن بر همگرایی منطقه‌ایفرزانه کریمی^۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۲۴

جهانگیر کریمی^۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۰۵

حسن خداوردی^۳**چکیده**

ابتکار عمل کمربند راه چین به سرعت در حال تبدیل شدن به یکی از بلند پروازانه‌ترین پروژه‌های بین‌المللی است. علیرغم پتانسیل‌های عالی ابتکار کمربند راه برای شکل دادن به تجارت بین‌المللی و به‌طور گسترده‌تر روابط بین‌الملل بین کشورهای شرکت‌کننده و فراتر از آن، مطالعات علمی، تاکنون عمدتاً از این سؤال که چگونه این ابتکار با رویکردهای معاصر منطقه‌گرایی و ادغام منطقه‌ای همراه است، غفلت شده است. در این پژوهش زمینه‌هایی که ابتکار کمربند راه چینی از طریق جایگاه ایران می‌تواند همگرایی منطقه‌ای را در آسیای جنوب غربی تقویت کند، مورد واکاوی و تحلیل قرار می‌دهیم. پرسش اساسی پژوهش حاضر آن است که جایگاه ایران در ابتکار کمربند راه چین چه تأثیری در همگرایی در آسیای جنوب غربی دارد؟ در پاسخ به این پرسش این‌گونه استدلال شد که موقعیت ارتباطی و حمل‌ونقل ایران در چارچوب ابتکار کمربند راه چین می‌تواند گسترش پیوندهای اقتصادی، زیرساختی و ارتباطی، زمینه همگرایی در آسیای جنوب غربی را فراهم کند. در نتیجه، انجام پروژه‌های زیرساختی به‌ویژه در حوزه راه و ارتباطات ایران می‌تواند موقعیت آن را به‌عنوان پل ارتباطی و هاب منطقه ارتقاء بخشد و توسعه همگرایی منطقه‌ای آسیای جنوب غربی را در پی داشته باشد.

واژگان کلیدی: ابتکار کمربند راه چینی، ایران، جایگاه، همگرایی منطقه‌ای، آسیای جنوب غربی، حمل‌ونقل، ارتباطات

^۱ دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، گروه حقوق و علوم سیاسی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

Farmehi4karimi@gmail.com

^۲ دانشیار روابط بین‌الملل در گروه مطالعات روسیه دانشکده مطالعات جهان دانشگاه تهران (نویسنده مسئول) jkarami@ut.ac.ir

arambistuni@gmail.com

^۳ استادیار گروه روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران h_Khodaverdi@

azad.ac.ir

ایران یکی از محورهای شش‌گانه زمینی ابتکار کمربند راه از طریق کریدور آسیای مرکزی- چین به آسیای غربی، خلیج فارس و دریای عمان است. اگرچه از سال ۲۰۱۵ مذاکرات و تفاهمنامه‌هایی بین ایران و چین بر سر اجرای پروژه‌های مرتبط با ابتکار کمربند راه صورت گرفته است، کریدوری که ایران در آن قرار گرفته است، یعنی کریدور آسیای مرکزی- چین به آسیای غربی غیرفعال است. هنوز قرارداد جدی بین دو کشور امضاء نشده و همکاری دوجانبه بر سر حوزه‌های پنج‌گانه ابتکار کمربند راه اجرایی نشده است. این در حالی است که ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی، فنی و ژئواکونومیکی و نیز فرهنگی و انرژی ایران بسیار بالا است.

به‌طور کلی، زیرساخت‌های ارتباطی و شبکه حمل‌ونقلی ایران نقشی مهم در ابتکار کمربند راه چینی ایفا می‌کند. در واقع، موقعیت ژئوپلیتیک و نیز ظرفیت‌های داخلی ایران سبب شده است تا این کشور در مسیر کمربند راه جایگاه ویژه‌ای پیدا بکند. توسعه اقتصادی چین به کشتیرانی وابستگی زیادی پیدا کرده است و به همین جهت این کشور تلاش می‌کند تا خود را تنها به یک مسیر دریایی وابسته نسازد و در همین راستا به دنبال آن است تا کریدورهای حمل‌ونقل دریایی و زمینی مختلفی، از جمله مسیر دریایی- زمینی و نیز بنادر، کشورهای مسیر ابتکار کمربند راه را توسعه دهد. از آنجایی که آسیای جنوب غربی مسیر تجاری حیاتی بین شرق و غرب به حساب می‌آید، در ابتکار کمربند راه از جایگاهی خاص برخوردار است.

ابتکار کمربند راه از لحاظ امنیتی و اقتصادی و جایگاه آسیای جنوب غربی و ایران در آن دارای پیامدهای مختلفی است. از منظر رقابتی، مبادلات تجاری چین با کشورهای آسیای جنوبی غربی افزایش خواهد یافت. این در حالی است که حجم مبادلات قطب‌های دیگر قدرت اقتصادی دنیا با این منطقه تأثیر منفی خواهد پذیرفت. حضور و نفوذ چین می‌تواند به حضور و نفوذ سایر قدرت‌های فرا منطقه‌ای اعم از هند، روسیه، اروپا و از همه مهم‌تر آمریکا موازنه ببخشد. از این منظر، حضور چین لزوماً به تهدید تعبیر نمی‌شود، بلکه به‌عنوان یک فرصت به آن نگریسته می‌شود. از منظر همگرایی اقتصادی و منطقه‌ای، این ابتکار با توسعه منافع مشترک و وابستگی متقابل اقتصادی به سرریزی همکاری‌ها به دیگر حیطه‌های سیاسی و امنیتی می‌انجامد.

مسئله اصلی این پژوهش آن است که جایگاه ایران را در ابتکار کمربند راه چینی مورد بررسی قرار داده و آثار آن را در ایجاد همگرایی در آسیای جنوب غرب مورد تحلیل قرار بدهد تا بدین وسیله بتوانیم ضمن ترسیم روندهای موجود ارتباطی در منطقه، چشم‌انداز سیاسی آن را برای آینده آسیای جنوب غربی روشن نماییم.

۲- مبانی نظری

۲-۱- همگرایی منطقه‌ای

برخی از نظریه‌های همگرایی منطقه‌ای، فراتر از تجربه اروپایی، به‌منظور تبیین و تفهم این فرایند به‌عنوان یک پدیده بین‌المللی انکارناپذیر پردازش شده‌اند. بعضی از رویکردهای نظری، همگرایی منطقه‌ای را حاصل ارزش‌ها و هنجارهای

مشترک اعضای شرکت‌کننده و معلول اجماع شکلی به معنای توافق آن‌ها درباره چارچوب سیاسی - اقتصادی و رویه حل و فصل مسالمت‌آمیز مسائل و اجماع ماهوی در زمینه ماهیت نظام منطقه‌ای و راه‌حل‌های مسائل سیاسی - اقتصادی می‌دانند. برخی دیگر از رهیافت‌های نظری، همگرایی منطقه‌ای را ناشی از الزامات و اجبارهای نظام بین‌الملل قلمداد می‌کنند. بعضی نیز آن را واکنش جوامع تکنرگرای صنعتی به مسائل و مشکلات کارکردی و فنی مشترک کشورهای توسعه‌یافته قلمداد می‌نمایند. برخی از نظریه‌ها دولت‌ها را بازیگران و تصمیم‌گیرندگان اصلی همگرایی منطقه‌ای تصور می‌کنند، درحالی‌که بعضی دیگر از نظریه‌ها برای بازیگران غیردولتی فرا و فرو ملی نقش تعیین‌کننده قائل‌اند. (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۳: ۹۰).

۲-۲-۲- کمربند راه چین

ابتکار کمربند راه دارای زمینه‌های تاریخی در جاده ابریشم با مبدأ چین و در طول قرون متمادی مورد استفاده کشورهای آسیایی و اروپایی بوده است. ابعاد زمینی و دریایی آن در قالب کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱ نیز تا حد زیادی تحت تأثیر همین زمینه‌های تاریخی بوده است.

۲-۲-۱- ابتکار کمربند راه

ابتکار کمربند راه تمرکز بر آسیا، اروپا و آفریقا دارد، هرچند برای همکاری شرکای آمریکای لاتین چین نیز باز بوده است. این ابتکار شامل کشورها و مناطق مختلف، مراحل مختلف توسعه، سنت‌های مختلف تاریخی، فرهنگ‌ها و آیین‌های مختلف و آداب و رسوم مختلف است. از منظر سیاست‌گذاری راهبردی چین این طرح، یک ابتکار توسعه صلح‌آمیز و همکاری اقتصادی است، نه یک اتحاد ژئوپلیتیک یا اتحاد نظامی؛ بنابراین این یک فرایند توسعه باز، فراگیر و مشترک است. (آئویاما^۱، ۲۰۱۶: ۳-۲۲).

۲-۲-۲- کمربند اقتصادی جاده ابریشم

«کمربند اقتصادی جاده ابریشم» که به اختصار «کمربند» نامیده می‌شود، یک استراتژی همکاری اقتصادی منطقه‌ای است. این کمربند اقتصادی در خشکی از سرزمین اصلی چین شروع می‌شود و به اروپا ختم می‌شود؛ یکی رسیدن به اروپا از طریق آسیای میانه و روسیه؛ دیگری از سین کیانگ تا اقیانوس هند از طریق پاکستان و آسیای میانه و غرب آسیا تا خلیج فارس و کشورهای حاشیه دریای مدیترانه است (علی^۲، ۲۰۲۰: ۶۹-۱۲۱).

۲-۲-۳- راه ابریشم دریایی قرن ۲۱

«راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» که به اختصار «راه» شناخته می‌شود، در امتداد جاده ابریشم دریایی است. از سرزمین اصلی چین از بندرهای ساحلی به اقیانوس هند از دریای چین جنوبی عبور می‌کند و تا اروپا و اقیانوس آرام جنوبی امتداد

¹ Aoyama

² Ali

می‌یابد. نقاط اصلی مسیر جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ شامل: کوانژو، فوژو، گوانگژو، هایکو، بیهئی، هانوی، کوالالامپور، جاکارتا، کلمبو، کلکته، نایروبی، آتن و ونیز است. برای توسعه همکاری اقتصادی بین سرزمین اصلی چین و آسیای جنوب شرقی، آسیای جنوبی، خاورمیانه، آفریقای شمالی و کشورهای اروپایی این مسیر کاربرد دارد. (یوشیکاوا^۳، ۲۰۱۶: ۷۹-۸۹). همچنین جاده ابریشم دریایی دریای چین جنوبی و شمال اقیانوس هند را به هم پیوند می‌دهد که شامل تعداد زیادی از کشورها، دامنه وسیع و مسافت‌های طولانی است (ژنگ^۴ و همکاران، ۲۰۱۸: ۷۵-۸۹).

۳-۲- دستاوردها و پیشرفت‌های کمربند راه

اتصال زیرساخت‌ها در ابتکار کمربند راه در اولویت است و در این زمینه تشکیل یک شبکه زیرساخت، چندلایه و پیچیده با محور راه‌آهن، بزرگراه‌ها، حمل‌ونقل، هواپیمایی، خطوط لوله و شبکه‌های اطلاعاتی یکپارچه به شدت در دستور کار است. این موضوع می‌تواند هزینه‌های تجارت کالاها، انتقال وجوه، اطلاعات، فناوری و غیره را بین مناطق بسیار کاهش دهد. در ساخت کریدورهای همکاری اقتصادی بین‌المللی پیشرفت‌هایی حاصل شده است. شش کریدور بزرگ همکاری اقتصادی بین‌المللی، از جمله پل زمینی جدید اوراسیا، چین-مغولستان-روسیه، چین-آسیای میانه-آسیای غربی، چین-شبه‌جزیره هندوچین، چین-پاکستان و بنگلادش، چین-هند-میانمار، حلقه اقتصادی آسیا و اروپا را برای ایجاد و تقویت زیرساخت‌ها و خلق یک بازار کارآمد و آسان بین آسیا-اروپا و سایر مناطق دنیا را دنبال می‌کند.

۱-۳-۲- کریدور اقتصادی پل زمینی اوراسیا جدید

طی پنج سال گذشته، همکاری منطقه‌ای کریدور اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا^۵ شدت گرفته است که باعث افزایش مشارکت باز، فراگیر و سودمند متقابل به سطح جدیدی شده و تبادلات اقتصادی و تجاری بین آسیا و اروپا افزایش یافته است. بیانیه بوداپست برای همکاری بین چین و کشورهای اروپای مرکزی و شرقی و بیانیه صوفیا برای همکاری بین چین و کشورهای اروپای مرکزی و شرقی مورد توافق قرار گرفت و همکاری عملی در چارچوب بستر اتصال چین و اروپا در حال پیگیری است. ساخت قطعه قدیمی راه‌آهن مجارستان-صربستان در صربستان آغاز شد. همچنین بزرگراه بین‌المللی به طول بیش از دو هزار کیلومتر که چین را به اروپا متصل می‌کند، آغاز کرده است (یو و همکاران، ۲۰۲۰: ۱۹-۲۰).

۲-۳-۲- کریدور اقتصادی چین-مغولستان-روسیه

چین، مغولستان و روسیه تشکیل شبکه اتصال زیرساختی مرزی را با راه‌آهن، بزرگراه‌ها و بنادر مرزی به‌عنوان محور همکاری میان خود در دستور کار قرار داده‌اند. در سال ۲۰۱۸، سه کشور یادداشت تفاهم در مورد ایجاد مکانیسم ارتقا مشترک کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه را امضا کردند که مکانیسم کار همکاری سه‌جانبه را بهبود بخشید. پل راه‌آهن رودخانه مرزی روسیه و چین در اکتبر ۲۰۱۸ تکمیل شد. ساخت پل جاده رودخانه مرزی هایهمی-

³ Yoshikawa

⁴ Zheng

⁵ The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor

⁶ Yu

بلاگوووشچنسک^۷ به آرامی در حال پیشرفت است. کنسرسیوم سرمایه‌گذاری چین و روسیه^۸ طراحی اولیه پروژه ساخت راه‌آهن تندروی مسکو - قازان را به پایان رسانده است. (الکسیوا و لاسر^۹، ۲۰۱۹: ۶۹-۷۷).

۳-۳-۲- کریدور اقتصادی چین-آسیای میانه-آسیای غربی

فهرست طولانی کشورهای زیر به‌عنوان بخشی از این کریدور طبقه‌بندی می‌شوند: آلبانی، ارمنستان، آذربایجان، بوسنی، بلغارستان، گرجستان، ایران، عراق، اسرائیل، اردن، قرقیزستان، لبنان، مقدونیه، مولداوی، مونته‌نگرو، تشکیلات خودگردان فلسطین، رومانی، صربستان، سوریه، تاجیکستان، ترکیه، ترکمنستان و ازبکستان (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی^{۱۰}، ۲۰۱۸). در طول چند سال گذشته، مذاکرات بر سر توسعه این کریدور به‌طور مستمر در جریان داشته است و همکاری در زمینه انرژی، ارتباط متقابل، اقتصادی و تجاری و ظرفیت تولید را عمیق‌تر کرده است. (کیان^{۱۱}، ۲۰۱۹: ۲۶-۵۵).

۳-۳-۴- کریدور اقتصادی شبه‌جزیره چین-هندوچین^{۱۲}

این کریدور اقتصادی چندین شهر در جنوب چین و شهرهای بزرگ جنوب شرقی آسیا از جمله هانوی در ویتنام، ویتیان در لائوس، پنوم پن در کامبوج، بانکوک در تایلند، کوالالامپور در مالزی و سنگاپور را با جاده مدرن، راه‌آهن و خطوط لوله به هم متصل می‌کند. این کریدور برای اتصال بهتر اقتصادهای همسایه و تشویق به توسعه در منطقه تجارت آزاد آسه آن-چین در نظر گرفته شده است. این کریدور در زمینه اتصال به زیرساخت‌ها و ساخت منطقه همکاری اقتصادی مرزی پیشرفت مثبتی داشته است. بزرگراه کون (مینگ) - مان (دره) کاملاً متصل است و پروژه‌هایی مانند راه‌آهن چین - لائوس و راه‌آهن چین - تایلند در حال پیشرفت هستند. «کریدور اقتصادی شرقی» تایلند و طرح «کمربند راه» سرعت گرفته است و همکاری اقتصادی بین چین و کامبوج، لائوس، میانمار، ویتنام و تایلند نیز در حال توسعه است. در این راستا، سازوکار همکاری چین و آسه آن (۱ + ۱۰)، سازوکار همکاری لانسانگ-مکونگ و همکاری اقتصادی بزرگ منطقه‌ای مکونگ^{۱۳} اهمیت اساسی داشته است، زیرا این طرح شامل سیاست‌های جدید باهدف توسعه هماهنگ در منطقه است (لی^{۱۴} و همکاران، ۲۰۱۹: ۴).

۳-۳-۵- کریدور اقتصادی چین و پاکستان

این کریدور با تمرکز بر انرژی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، همکاری پارک‌های صنعتی و بندر گوادر اجرا می‌شود. در این راستا، چین و پاکستان کمیته همکاری مشترک کریدور اقتصادی چین و پاکستان را تأسیس کردند و مکانیسم جلسات منظم را ایجاد کردند. تعدادی از پروژه‌ها از جمله بزرگراه بندر گوادر، بزرگراه پیشاور-کراچی (بخش سوکل-مولتان)،

⁷ Heihe- Blagoveshchensk

⁸ Enterprise Sino-Russian

⁹ Alexeeva and Lasserre

¹⁰ OECD

¹¹ Qian

¹² China-Indochina Peninsula economic corridor

¹³ Greater Mekong Sub-region

¹⁴ Le

مرحله دوم به روزرسانی و بازسازی بزرگراه کاراکورام و نیروگاه ۱۳۲۰ مگاواتی در بندر قاسم آغاز شده است. هم‌اکنون مناسبات آتی پاکستان و چین به موفقیت این پروژه بستگی دارند. این مسیر به‌عنوان کریدور اصلی برای برنامه جاده ابریشم و کمربند راه چین عمل می‌کند و می‌تواند بسیاری از مسائل از جمله بحران انرژی را که پاکستان با آن روبرو است، حل کند (خان و احمد و ژنگ^{۱۵}، ۲۰۱۸: ۱۲-۲۳).

۶-۳-۲- کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار

چین و میانمار به‌طور مشترک کمیته مشترک کریدور اقتصادی چین و میانمار را تأسیس و تفاهم‌نامه‌ای در مورد ساخت مشترک کریدور اقتصادی امضا کردند. هم‌اکنون توسعه بیشتر این کریدور به‌ویژه به سمت هند تحت تأثیر ملاحظات سیاسی و امنیتی میان دو این دو قدرت نوظهور قرار دارد و پیچیدگی‌های ژئوپلیتیک منطقه‌ای و وجود پیشنهادی جایگزین عملاً جز کریدورهای غیرفعال به‌جز کشورهای میانمار به حساب می‌آید (کریم و اسلام^{۱۶}، ۲۰۱۸: ۲۸۳-۳۰۲).

۴-۲-زمینه‌های داخلی و بین‌المللی پیشبرد ابتکار کمربند راه

در حال حاضر، رشد اقتصادی جهانی فاقد شتاب است، دور جدیدی از انقلاب فناوری و صنعتی هنوز در مرحله ابتدایی است، فناوری کلیدی و نوآوری در مدل کسب‌وکار فاقد پیشرفت‌های اساسی است و دشوار است تا در کوتاه‌مدت یک نقطه رشد پایدار قوی برسد (اندرویک^{۱۷}، ۲۰۱۸: ۴۴۷-۴۴۵) ابتکار کمربند راه به تحقق همگرایی و توسعه مشترک اروپا، آسیا و آفریقا کمک می‌کند. ابتکار کمربند راه درآمد جهانی را ۰.۷ درصد در سال ۲۰۳۰ نسبت به پایه افزایش می‌دهد. در سطح جهانی، این ابتکار می‌تواند به از بین بردن ۸.۷ میلیون نفر از فقر شدید و ۳۴ میلیون نفر از فقر متوسط کمک کند (مالیشفسکا و ون در منسبروگه^{۱۸}، ۲۰۱۹: ۱۹-۲۰).

از طریق ابتکار کمربند راه، چین پرچم جدید جهانی‌سازی را به دست گرفته، نسخه جدید آن را در آسیا-اقیانوسیه و حتی جهان ترویج می‌کند و به مروج تجارت آزاد تبدیل می‌شود. با تشویق اقدامات داوطلبانه در حکمرانی جهانی، رویکردهای بالا به پایین و پایین به بالا را ترکیب می‌کند. این ایده تجارب خود چین در ادغام اصلاحات، توسعه و ثبات استفاده می‌کند و به موازنه ابعاد اقتصادی، اجتماعی، اکولوژیکی و امنیتی حکمرانی جهانی کمک می‌کند تا توسعه مشترک بین کشورها و مناطق در طول مسیر را تقویت کند. (چان^{۱۹}، ۲۰۱۷: ۱۷۵-۱۹۱). از منظر توسعه داخلی، اقتصاد چین وارد وضعیت عادی جدیدی به نام «تله درآمد طبقه متوسط» شده است و ابتکار کمربند راه می‌تواند به این کشور کمک کند تا از دام درآمد طبقه متوسط رهایی یابد. (بلاسینگیم^{۲۰}، ۲۰۱۹).

¹⁵ Khan & Ahmad & Xing,

¹⁶ Karim and Islam

¹⁷ Enderwick

¹⁸ Maliszewska and van der Mensbrugge

¹⁹ Chun

²⁰ Blasingame

چین تحت چتر گسترده کمربند راه اشتیاق بسیاری برای تقویت نفوذ سیاسی و ادغام اقتصادی خود با کشورهای همسایه از طریق پروژه‌های ارتباطی بین منطقه‌ای نشان داده است. ابتکار کمربند راه فرصت‌های را برای همکاری بیشتر اقتصادی و ادغام عمیق‌تر منطقه‌ای در درجه اول در میان اقتصادهای در حال ظهور ارائه می‌دهد. این ایده در برقراری موازنه اقتصادی جهانی و گسترش روابط فراگیر جهانی متمرکز است. فرصت دیگر اینکه اقتصادهای شرکت‌کننده در ابتکار کمربند راه به‌طور فزاینده‌ای با سایر اقتصادهای جهان و با یکدیگر ادغام می‌شوند. (خان^{۲۱} و همکاران، ۲۰۱۸: ۳).

همچنین، حال حاضر حمل‌ونقل کالا از چین به اروپای مرکزی حدود ۳۰ روز طول می‌کشد که بیشتر آن از طریق دریا حمل می‌شود. حمل‌ونقل کالا با قطار می‌تواند زمان حمل‌ونقل را نصف کند، اما هزینه آن بسیار بیشتر خواهد بود. بین صرفه‌جویی در وقت و صرفه‌جویی در هزینه یک دادوستد وجود دارد: طبق برآوردها، برای هر یک روز زمان بیشتر برای ارسال کالاها از کارخانه به مصرف‌کننده، احتمال حجم تجارت ۱ درصد کاهش می‌یابد. افزایش ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل مانند راه‌آهن و گسترش شبکه زیرساخت‌ها مانند راه‌آهن می‌تواند تجارت مرزی بین اقتصادهای شرکت‌کننده را افزایش دهد، سرمایه‌گذاری در این اقتصادها را ارتقا بخشد و نرخ رشد این اقتصادها را بیشتر کند. (راماسامی^{۲۲} و همکاران، ۲۰۱۷: ۴۴-۴۵).

چالش‌ها و تهدیدات ابتکار کمربند راه نیز قابل چشم‌پوشی نیست. به‌طور متوسط، در کشورهای شرکت‌کننده در این ابتکار عمل، تأخیرهای حمل‌ونقل، رویه‌های دست و پاگیر گمرکی و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بیشتر از سایر مناطق مشهود است. به‌عنوان مثال، شاخص‌های محیط کسب‌وکار نشان می‌دهد که در آسیای میانه، انجام مراحل واردات کالاها ممکن است ۵۰ روز طول بکشد، درحالی‌که در کشورهای عضو G7، کمتر از ۱۰ روز طول می‌کشد. در مقایسه با کشورهای پردرآمد OECD، کشورهای شرکت‌کننده در طرح کمربند راه ممکن است سیاست‌های محدودکننده‌تری در مورد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی داشته باشند و همچنین ممکن است باعث ایجاد فشار بیشتری شوند. موضوع دیگر، وابستگی اقتصادی کشورهای شریک به چین است. برخی از منتقدان بر این باورند که ابتکار کمربند راه باعث افزایش وابستگی کشورهای شریک به تجارت چین شده است (دوسانی^{۲۳} و همکاران، ۲۰۲۰: ۱۹-۲۰).

۶-۲- وضعیت ایران در ابتکار کمربند راه چین

برای درک جایگاه ایران در ابتکار کمربند راه، باید به تحلیل موقعیت آسیای جنوبی غربی و سپس توضیح ایران در چارچوب آن رفت.

۱-۶-۲- منطقه آسیای جنوب غربی در ابتکار کمربند راه

در رابطه با جایگاه محوری آسیای جنوب غربی در استراتژی دریایی چین دلایل بسیاری وجود دارد که مهم‌ترین مورد تأمین نیاز انرژی اقتصاد چین است، زیرا چین برای ثبات اقتصادی و تداوم در تولید شدیداً وابسته به واردات انرژی

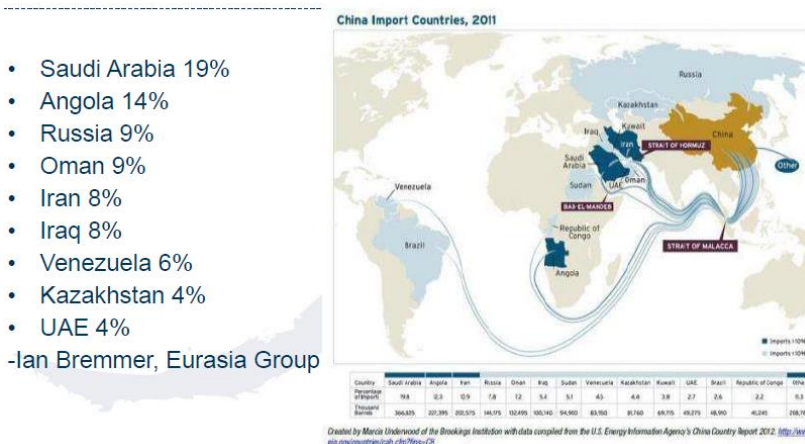
²¹ Khan

²² Ramasamy

²³ Dossani

است. تمرکز چین بر افزایش روابط با کشورهای منطقه سبب تلاش این کشور در راستای افزایش سرمایه‌گذاری در زمینه انرژی، توسعه زیرساخت‌ها، بندرها و خطوط حمل‌ونقل و... شده است. به‌علاوه باهدف تعمیق روابط با کشورهای منطقه چین سرمایه‌گذاری‌های در خصوص تسهیل مبادلات ارزی انجام داده است. البته لازم به ذکر است که کشورهای با موقعیت و قدرت ملی بالا مانند عربستان، امارات، ایران و مصر در این زمینه برای چین اولویت دارند. از آنجایی که دستیابی به اهداف استراتژیک از طریق راه‌های اقتصادی، گفت‌وگو سیاست خارجی چین است، دیپلماسی اقتصادی سازنده شامل همکاری‌های اقتصادی و کمک‌های اقتصادی به سایر اعضا به‌عنوان یکی از مهم‌ترین راهبردهای چین در جهت نفوذ بر آسیای جنوب غربی تعریف شده است و از زمان آغاز به کار این پروژه در سال ۲۰۱۳ از این طرح به‌عنوان راه‌حل اصلی چین به‌منظور بهبود همکاری‌های اقتصادی و بین‌المللی برای ایجاد «جامعه مشترک بشریت» و ایده جاده سبز ابریشم و جاده دیجیتال ابریشم یاد می‌شود (هی، ۲۰۲۰: ۱۳۹).

در این راستا، کریدور اقتصادی چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا در راستای تعمیق همگرایی اقتصادی و تسهیل فرایند ترانزیتی در منطقه آسیای جنوب غربی در دستور کار قرار گرفته است. این کریدور یکی از ۶ کریدور زمینی معرفی شده در چارچوب ابتکار کمربند و راه در سال ۲۰۱۵ میلادی است. این کریدور که چین و شبه‌جزیره عرب را به یکدیگر متصل می‌سازد، مناطقی را در بر می‌گیرد که سابقاً راه باستانی ابریشم در آن‌ها جریان داشت (بلتندرد، ۲۰۲۰).



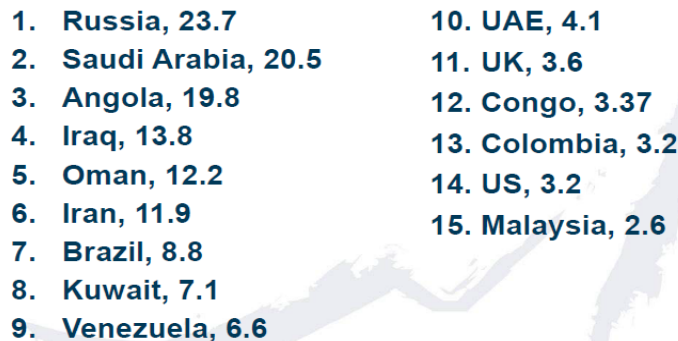
شکل (۱). ۸۰ درصد واردات نفت چین در سال ۲۰۱۱ از تنگه مالاکا و عمدتاً

از غرب آسیا بوده است. (منبع: Source:

<https://deepresource.wordpress.com>

²⁴ he

²⁵ beltandroad

- 
- | | |
|-----------------------|-------------------|
| 1. Russia, 23.7 | 10. UAE, 4.1 |
| 2. Saudi Arabia, 20.5 | 11. UK, 3.6 |
| 3. Angola, 19.8 | 12. Congo, 3.37 |
| 4. Iraq, 13.8 | 13. Colombia, 3.2 |
| 5. Oman, 12.2 | 14. US, 3.2 |
| 6. Iran, 11.9 | 15. Malaysia, 2.6 |
| 7. Brazil, 8.8 | |
| 8. Kuwait, 7.1 | |
| 9. Venezuela, 6.6 | |

شکل (۲). واردات نفت چین از تأمین کننده های اصلی (به میلیارد دلار)

در سال ۲۰۱۷

منبع: <http://www.worldstopexports.com>

۲-۶-۲- چشم انداز الحاق ایران به کمر بند راه

اگرچه ایران هنوز در سطح اولیه همکاری ابتکار کمر بند راه چین قرار دارد، اما به طور کلی، مقامات ایرانی همیشه قاطعانه از آن حمایت کرده و تلاش دارند که در ابتکار کمر بند راه مشارکت داشته باشند. ایران دارای مزایای جاده و راه آهن است که بعد از ترکیه در منطقه دوم است و از زیرساخت های مناسبی برخوردار است. در این راستا، کریدور راه آهن بین المللی می تواند وضعیت ژئوپلیتیک ایران را از یک سو ارتقا دهد و از طرف دیگر می تواند اقتصاد ترانزیتی را نیز شکل دهد و در کوتاه مدت تأثیر مثبتی بر اقتصاد ایران بگذارد. اگر ایران به ابتکار کمر بند راه چین بپیوندد، چین می تواند از طریق ایران، عراق به سوریه و در نهایت به مدیترانه برسد. این کار چین را از محاصره ایالات متحده و شرق مدیترانه آزاد می کند، زیرا مدیترانه بازار بزرگی است. مزیت ایران این است که چین می تواند در ایران سرمایه گذاری کند و از تحول اقتصادی و نیروی کار ارزان ایران برای ورود سریع کالاهای چینی به بازار مدیترانه استفاده کند. در عین حال، این امر همچنین فرصت های شغلی را برای ایران ایجاد می کند، تولید ناخالص داخلی ایران را افزایش می دهد و موقعیت ایران را در آسیای جنوب غربی بهبود می بخشد، که این امر مسیر جدیدی را برای ایران باز می کند.



شکل (۳). میادین اصلی نفت ایران در جنوب غربی کشور

منبع: <https://legacy.lib.utexas.edu/maps/iran.html>

ابتکار کمربند-راه چین از طریق مسیرهای پیشنهادی زیر می‌تواند در مسیر شرق به غرب از چین به سمت ایران و سپس غرب و اروپا امتداد یابد:

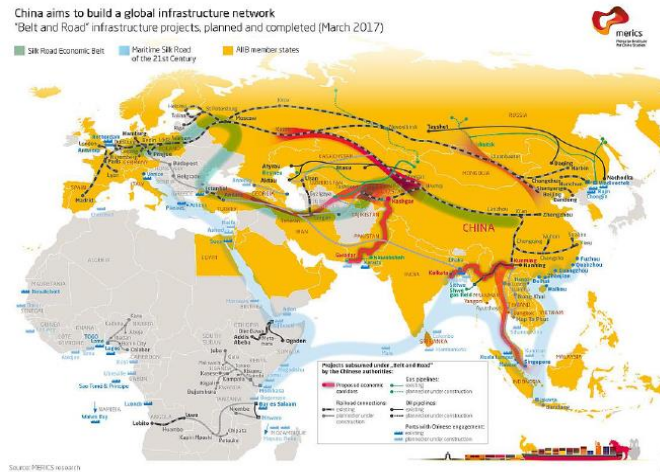
اتصال بنادر چین از طریق دریا به بنادر جنوبی ایران به‌ویژه بندر چابهار در دریای عمان و در ادامه، اتصال آن به اروپا، آسیای میانه و قفقاز

مسیر ریلی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا

مسیر چین - قزاقستان - قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا

مسیر چین - قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا.

هم‌اکنون ابتکار کمربند راه ابزاری مهم در سیاست خارجی چین است و هدف آن تأمین منافع تجاری و استراتژیک چین است. تعداد بالای اسناد مشارکت امضا شده میان چین و کشورها یا سازمان‌هایی بین‌المللی نشان می‌دهد که استقبال نسبتاً مطلوبی از این ایده در دنیا به عمل آمده است. بر اساس برآوردها، چین بیش از ۹۰ میلیارد دلار آمریکا در بیش از ۷۰ کشور شرکت‌کننده سرمایه‌گذاری کرده است و در حال حاضر ابتکار کمربند راه به بزرگترین طرح مالی توسعه‌ای در دنیا تبدیل شده است. این ابتکار از منظر مقیاس اجرای پروژه، زیرساخت‌های کشورهای شریک را توسعه می‌دهد. پروژه‌های زیربنایی ابتکار کمربند راه باعث تقویت ارتباط داخلی و جهانی کشورهای شریک می‌شود. این موضوع ادغام، توسعه و منافع متقابل را متضمن می‌شود، زیرا هنگامی که سیستم ریلی سریع‌السیر کشورهای شریک را با چین ارتباط بیشتری برقرار کنند، زنجیره‌های تأمین محلی می‌تواند جهانی شوند. بنابراین، ابتکار کمربند راه می‌تواند تأثیرات ملی، منطقه‌ای و حتی جهانی قابل توجهی در تجارت و زنجیره‌های تأمین داشته باشد. همچنین ابتکار کمربند راه عمدتاً توسط شرکت‌های دولتی چین تأمین و اجرا می‌شود و از این منظر در ارتباط عمیق با سیاست خارجی چین است. آسیا تا سال ۲۰۳۰ به ۲۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری زیربنایی نیاز دارد و چین قطعاً می‌تواند به تأمین بخشی از این کمک کند.



شکل (۴). ایران در مسیرهای پیشنهادی کریدورهای اقتصادی در سال ۲۰۱۷ (منبع: merics.org)

۷-۲- زمینه جغرافیایی مساعد برای پیوند شبکه ارتباطی و حمل‌ونقلی منطقه

اتصال کریدورهای ریلی و جاده کشورهای منطقه و در مسیر ابتکار کمربند راه با نقش‌آفرینی ایران تکمیل و بهینه خواهد شد. بدون حضور ایران، بسیاری از اتصالات منطقه از مزیت کافی برخوردار نخواهند بود. وضعیت کشورهای محصور در آسیای میانه و هم‌جوار با ایران نیازمند دسترسی به خاک ایران است. این کشورها به دلیل نداشتن دسترسی به آب‌های آزاد نیازمند گونه‌ای از وابستگی به کشورهای دیگر مسیر از جمله ایران برای بحث انتقال و ترانزیت دارند (لاپور، ۲۰۱۷: ۷).

کریدور حمل‌ونقل و ترانزیتی که ایران در آسیای جنوب غربی در آن نقش دارد، تأثیر اساسی بر توسعه ابتکار کمربند راه چینی و بسط همگرایی در این منطقه دارد. ایران در مرکز حمل‌ونقل شرق و غرب آسیا واقع شده است و دارای مزایای بارز جغرافیایی تحت چارچوب همکاری ابتکار کمربند راه چین است و دارای ارزش ژئواستراتژیک بسیار قوی است. اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل بخش مهمی از ابتکار کمربند راه است. ایران یک برنامه توسعه نسبتاً روشن از نظر راه‌آهن، بزرگراه، ساخت بندر و ساخت خط لوله انتقال گاز بین‌المللی را تدوین کرده است. ارتقا و تحول جامع زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران در بیشتر طرح‌های استراتژیک منعکس یافته است. در سطح اتصال منطقه‌ای، سطح فعلی و برنامه‌ریزی‌شده زیرساخت حمل‌ونقل ایران، نشان‌دهنده هدف و جایگاه استراتژیک آن برای تبدیل شدن به یک نقطه ترانزیت برای اروپا، آسیا و آفریقا است.

از مهم‌ترین ظرفیت‌های کریدورهای ترانزیتی که یا از سوی ایران معرفی شده و یا به نحوی این کشور را در بر می‌گیرد، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

ایران در پروژه راه‌آهن سراسری آسیا قرار دارد که برای تولید شبکه‌ای از خطوط راه‌آهن باری در اروپا و آسیا است. این پروژه از سوی کمیسیون اقتصادی-اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل متحد تهیه شده است. این طرح در دهه پنجاه میلادی در راستای کاهش زمان و هزینه ترابری در روند تجارت بین‌الملل معرفی شد اما روند توسعه آن به دلیل وجود موانع سیاسی و اقتصادی مختلف در سه دهه بعدی به کندی پیش رفت. به هر ترتیب پایان جنگ سرد و تنش‌زدایی در روابط بین‌المللی، چشم‌انداز توسعه یک شبکه ریلی گسترده در قاره آسیا را بهبود بخشید (هانس لیودگر^{۲۷}، ۲۰۱۶: ۱۶۹-۱۷۵).

. تا سال ۲۰۰۱، مجموعاً احداث چهار کریدور اصلی در قالب شبکه راه‌آهن سراسری آسیا مطالعه شد:

• کریدور شمالی

• کریدور جنوبی

• شبکه آسیای جنوب شرقی

• کریدور شمال-جنوب

• دو کریدور جنوبی و شمال - جنوب از چهار کریدور مذکور، خاک ایران را پوشش می‌دهند:

این کریدور در راستای اتصال اروپا به جنوب شرق آسیا تعبیه شده که خود سه مسیر اصلی را در بر می‌گیرد. مسیر اول از استان کنمینگ چین آغاز می‌شود و با عبور از میانمار، تایلند، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به مرکز ترکیه و بلغارستان می‌رسد. در منتهی‌الیه غربی نیز، این مسیر دسترسی به رمانی و مجارستان و اتریش را فراهم می‌سازد. در چارچوب این مسیر، بخشی که در ایران، شهر بم را به زاهدان متصل می‌کند پیش‌تر به بهره‌برداری رسیده است. طول این مسیر ۱۱۷۰۰ کیلومتر خواهد بود که بخش‌هایی از آن نیز در مناطق کوهستانی و صعب‌العبور است.

مسیر سوم نیز باهدف اتصال کشورهای محصور در خاک آسیای مرکزی به اروپا، آسیای جنوبی و آسیای جنوب شرقی طراحی شد که از سرخس، واقع در مرز ایران و ترکمنستان آغاز می‌شود و نهایتاً به بندر عباس در جنوب و رازی در غرب ایران می‌رسد. طول این مسیر نیز ۱۵۸۹ کیلومتر خواهد بود (کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه^{۲۸}، ۱۹۹۹: ۸-۳۳).

کریدور شمال-جنوب، شبکه‌ای به طول ۷۲۰۰ کیلومتر، شامل خطوط کشتی‌رانی، راه‌آهن و حاده‌ای است که در راستای ترانزیت کالا بین کشورهای هم‌چون هند، ایران، افغانستان، آذربایجان، روسیه و کشورهای حوزه آسیای مرکزی و اروپا توسعه می‌یابد (چاودری^{۲۹}، ۲۰۱۷). (2017). موافقت‌نامه این کریدور، در شهریور ۱۳۷۹ در سن‌پترزبورگ به امضای وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید. در ادامه، کشورهای دیگری همچون آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان به این توافق‌نامه پیوستند (شارما^{۳۰}، ۲۰۱۸: ۱۲-۱۳۴).

²⁷ Hans-Liudger

²⁸ The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific

²⁹ Chaudhury

³⁰ Sharma

کریدور شمال-جنوب، شمال اروپا را به خلیج فارس متصل می‌کند. در این راستا، در کنار مسیر اصلی تعریف شده، شش مسیر جایگزین نیز جهت اتصال کشور هندوستان به روسیه با عبور از قلمرو سرزمینی ایران تعریف گردیده است:

- بندر بمبئی - بندرعباس - آستارا - باکو - آستراخان - مسکو - سنت پترزبورگ
- بندر بمبئی - بندرعباس - یزد - اینچه برون - ترکمنستان - قزاقستان - مسکو - سنت پترزبورگ
- بندر بمبئی - بندرعباس - مرز نوردوز - ارمنستان - گرجستان - داغستان - مسکو - سنت پترزبورگ
- بندر بمبئی - بندرعباس / بندر چابهار - سرخس - ترکمنستان - ازبکستان - قزاقستان - روسیه
- بندر بمبئی - بندرعباس / بندر چابهار - بازرگان - ترکیه - دریای سیاه - بندر سامسون - بندر نورو سیسک - مسکو - سنت پترزبورگ
- بندر بمبئی - بندرعباس / بندر چابهار - بازرگان - ترکیه - دریای سیاه - بندر سامسون - بندر اودسا - اوکراین - مسکو - سنت پترزبورگ (پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۷/۵/۲۳).

هدف اصلی توسعه کریدور شمال-جنوب، کاهش زمان و هزینه ترانزیت از راه سنتی است که هم‌اکنون مورد استفاده است. ارتقای سطح اتصال ترانزیت بین روسیه، آسیای مرکزی، ایران و هند می‌تواند افزایش حجم تجارت دوجانبه فی مابین آن‌ها را به دنبال داشته باشد. در این راستا مطالعات بیانگر آن است که این عملیاتی شدن ترانزیت در این مسیر نسبت به مسیر سنتی ترانزیت، سی درصد به صرفه‌تر و چهل درصد کوتاه‌تر است (سالیمووا^{۳۱}، ۲۰۱۷: ۹۹). (2017: 99). از جمله دسترسی‌هایی که به واسطه فعال‌سازی کریدور ترانزیتی شمال جنوب ایجاد می‌شود، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- اتصال کشورهای جنوب و جنوب شرقی آسیا به روسیه، اروپا و کشورهای حوزه قفقاز (شاخه غربی)
 - اتصال کشورهای حوزه CIS به آب‌های آزاد، کشورهای حوزه خلیج فارس، قاره آفریقا (شاخه شرقی)
- شاخه شرقی این کریدور که از ایران می‌گذرد، هیچ مسیر موازی ندارد و تنها راه اتصال کشورهای محصور در خشکی حوزه CIS به آب‌های آزاد، عبور از این شاخه کریدور شمال جنوب (محور ریلی چابهار سرخس) است (لاجوردی و رضائیان، ۱۳۹۷: ۲).

۲-۷-۲- تأمین امنیت حمل و نقل و ترانزیتی منطقه

تهدیدات امنیتی مشترک منطقه‌ای که مقابل توسعه ابتکار کمربند راه چین به آسیای جنوبی غربی قرار می‌گیرند، می‌تواند بستر مناسبی برای همگرایی ایران کشورهای این منطقه را فراهم کند. با توجه به زمینه‌های افراط‌گرایی و گسترش دامنه بنیادگرایی در منطقه آسیای جنوب غربی از کشورهای تاجیکستان، قزاقستان، افغانستان و پاکستان تا عراق، سوریه، مصر و باقی کشورهای این منطقه، توسعه نفوذ گروه‌های تروریستی جدی‌ترین تهدید علیه منافع کشورهای این منطقه به شمار می‌آیند (هیل^{۳۲}، ۲۰۰۳: ۱). مسیرهای ارتباطی منطقه آسیای جنوب غربی به تأمین امنیت جدی نیاز دارند. بنابراین، افزایش خشونت‌های تروریستی نه تنها امنیت منطقه را تهدید می‌کند، بلکه مانع ارتقا ابتکار عمل کمربند راه می‌شود. این تهدید مشترک همکاری امنیتی منطقه‌ای را ارتقا می‌بخشد و از طریق وابستگی متقابل و تعامل وضعیت امنیتی جدیدی ایجاد

³¹ Salimova

³² Hill

می‌کند (چن^{۳۳}، ۲۰۱۹: ۱۷۵). به دلیل عملیات تروریستی متعدد و گروه‌های بنیادگرا و همچنین تقویت گرایش‌های بنیادگرایانه در راستای تمایلات جدایی‌طلبانه در مناطق قفقاز و آسیای مرکزی و همچنین کشورهای خاورمیانه، این مناطق به شدت دارای بحران‌های امنیتی هستند. به صورت کلی عواملی همچون جدایی‌طلبی، قومیت‌گرایی، حفظ امنیت مرزها، تروریسم و افراط‌گرایی اسلامی و قاچاق مواد مخدر این مناطق را به مناطق امنیتی تبدیل کرده است که یکی از مهم‌ترین موانع ادامه ابتکار کمربند راه می‌باشد (ترابی و صانعی، ۱۳۹۵: ۲۱).

ایران در سال ۲۰۲۰ با ۷ پله بهبود نسبت به سال قبل در رتبه ۴۶ جهانی قرار گرفته است. البته همچنان منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در کنار آسیای مرکزی و جنوبی و صحرای جنوبی جزء سه منطقه با بیشترین تأثیرپذیری از تروریسم است (صوبوری‌نژاد، ۱۳۹۹). همکاری چین با ایران و کشورهای می‌تواند مسیر ترانزیت تروریست‌های داعش و سایر افراط‌گراهای اویغور را از غرب آسیا به آسیای مرکزی قطع کند. بر اساس برآوردها، تنها در ماه آوریل ۲۰۱۶ بیش از پنج هزار جهادی از مرز ترکیه وارد ادلب و حلب شده‌اند که بیش از ۱۵۰۰ نفر جهادی اویغوری از سین‌کیانگ چین بوده‌اند (ولوری^{۳۴}، ۲۰۱۶).

رتبه سالانه ایران در مبارزه با قاچاق مواد مخدر بسیار بالاست. موضوع دیگر تهدید امنیتی، قاچاق مواد مخدر است. کشور افغانستان در میان کشورهای آسیای جنوب غربی محل اصلی تولید مواد مخدر دنیا به شمار می‌آید که مقادیر عظیمی از آن از مسیرهای مختلف ترانزیت می‌شود. این موضوع تهدیدی برای امنیت ابتکار کمربند راه چین و توسعه آتی آن به غرب آسیا است که همکاری و همگرایی کشورهای منطقه را برای مبارزه با آن را می‌طلبد. کشورهای منطقه برای تأمین امنیت ارتباطات و اتصالات زیرساختی منطقه به بسیاری از این اقدامات ایران نیز جدی دارند. به‌طور کلی، شاخص‌های بالا نشان‌دهنده جایگاه بااهمیت ایران در مبارزه با این تهدیدات نزد چین و کشورهای منطقه است.



شکل (۵). مسیر ترانزیت مواد مخدر از افغانستان.

³³ Chen

³⁴ Valori

منطقه آسیای جنوب غربی به رغم داشتن امکانات و موقعیت‌های ممتاز جغرافیایی و همچنین با داشتن منابع غنی از اهمیت ویژه ژئوپلیتیکی برخوردار می‌باشد. این منطقه که در محل اتصال سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا قرار دارد، محل پیدایش اولین تمدن بشری بوده و خاستگاه اولیه ادیان توحیدی به شمار می‌آید. وجود تنگه‌های مهم و استراتژیک و منابع زیرزمینی و سرزمینی غنی و وجود منابع فسیلی و معادن فلزی و غیرفلزی اهمیت آن را دوچندان نموده است؛ اما عوامل واگرایی در منطقه جنوب غرب آسیا بسیار زیاد است و کشورهای این منطقه همواره با چالش‌های گوناگون سیاسی، امنیتی، اقتصادی، ایدئولوژیکی، فرهنگی، جنگ، توسعه‌نیافتگی و حتی فقر و فلاکت انسانی، بحران آب، مشکلات زیست‌محیطی، مسائل و مشکلات جمعیتی، اختلافات مرزی و سرزمینی، تنوعات قومی و مذهبی و... مواجه بوده‌اند که موجب بحران‌هایی در این منطقه شده‌اند که از سوی دیگر فاقد ساختار منطقه‌ای فراگیر هستند تا بتوانند در راستای حل و فصل منازعات و چالش‌های شکل گرفته گام بردارند و کارکردهای یک ساختار منطقه‌ای فراگیر باهدف حل و فصل منازعات و چالش‌های موجود در این منطقه را فراهم بیاورد. اما با توسعه، تعمیق و استمرار همکاری‌های چندجانبه و استفاده از فرصت‌های ژئوپلیتیکی، زمینه برای نیل تدریجی به سطحی از همگرایی در این منطقه فراهم می‌شود (یعقوبی و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۷۵).

به‌طور کلی، مؤلفه‌های همگراییه ابتکار کمربند راه چینی برای آسیای جنوب غربی به شرح زیر است:

- ارتقای هماهنگی در سیاست‌گذاری
- تجارت آزاد و تسهیل تجاری
- همگرایی مالی
- اتصال زیرساخت‌های منطقه
- توسعه زیرساخت ارتباطات
- ایجاد قراردادهای همکاری میان کشورها
- موقعیت استراتژیکی شهرهای کشورها در ابتکار کمربند راه
- ایجاد ترتیبات اقتصادی
- توسعه نقش بازیگران غیردولتی در فرایند همگرایی و ادغام

ابتکار عمل کمربند و جاده چین یکی از بلندپروازانه‌ترین تلاش‌های سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها در طول تاریخ است که پتانسیل زیادی برای تحریک رشد اقتصادی منطقه‌ای در آسیا، اروپا و آفریقا است. از منظر سیاسی و اقتصادی و همگرایی، ابتکار کمربند راه چین نیاز به ایجاد مکانیسم همکاری چندجانبه و خدمت به تجارت جهانی و آزادسازی سرمایه‌گذاری به‌عنوان هدف نهایی خود دارد، اما مرحله اولیه آن باید یک مکانیسم همکاری منطقه‌ای باشد. این امر با توجه به فضای داخلی و خارجی توسعه صلح‌آمیز چین و مشارکت در جهانی‌سازی اقتصادی اهمیت دارد و برای پیگیری توسعه مبتنی بر علایق همه طرفین و نسبتاً برابر، یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. در مقایسه با سازوکار همکاری

منطقه‌ای حاکم و متعارف، ابتکار کمربند راه چین دارای ویژگی‌های بارز توسعه‌گرا و زیرساخت ارتباطی در سطح منطقه‌ای از جمله در صنعت حمل‌ونقل است.

از منظر رویکردهای اقتصادی، عوامل مهمی از جمله مکان، فاصله از دریا، زیرساخت بنادر و ساحل و رودخانه‌ها، بر تجارت و توسعه اقتصادی یک کشور و نیز ادغام کشورها در سطح جهانی و منطقه‌ای تأثیر می‌گذارد. این موضوع به معنای آن است که مناطق داخلی و یا کشورهای محصور در خشکی نمی‌توانند تحت یک اقتصاد آزاد و همگرایی اقتصادی توسعه یابند. با این حال، ابتکار کمربند راه چین کمک می‌تواند مسیر توسعه اقتصادهای داخلی و کشورهای محصور در خشکی از جمله آسیای مرکزی و نیز مناطق توسعه‌نیافته داخل کشورهای آسیای جنوب غربی که اتصالات حمل‌ونقل و دریایی و تجاری مناسبی ندارند، باشد. به‌طور کلی، کریدورهای حمل‌ونقل و ترانزیتی، شبکه‌های یکپارچه‌ای از زیرساخت‌ها در یک فضای جغرافیایی مشخص هستند که توسعه اقتصادی را در دو سطح ملی و منطقه‌ای برمی‌انگیزند. کریدورهای ترانزیتی اغلب شامل زیرساخت‌هایی یکپارچه از بزرگراه‌ها، خطوط ریلی و بنادر هستند که می‌تواند شهرها یا کشورهای مختلف را به یکدیگر متصل سازند. از جمله مزایای توسعه این کریدورها می‌توان به همگرایی منطقه‌ای، توسعه اقتصادی، اشتغال‌زایی و بهبود سطح زندگی مردم اشاره کرد.

- پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی (۱۳۹۷/۵/۲۳)، «کریدور شمال- جنوب؛ نقش آفرینی ایران در ترانزیت منطقه و جهان»، مشاهده آنلاین در: <http://news.mrud.ir/news/54538/>
- ترابی، قاسم و صانعی، راضیه (۱۳۹۵)، «موانع تحقق ابر پروژه جاده ابریشم از چشم‌انداز نظریه همگرایی»، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، شماره ۳۵، صص ۷-۲۶.
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال (۱۳۸۸)، «تحول در نظریه‌های منطقه‌گرایی»، مطالعات اورسیای مرکزی، سال سوم، شماره ۵، صص ۹۹-۱۱۶.
- صبوری‌نژاد، احمد (۱۳۹۹)، «شاخص جهانی تروریسم و رتبه ایران در گزارش ۲۰۲۰»، مشاهده آنلاین در: <https://pooyeshfekri.com/>
- لاجوردی، سید میثم و رضائیان، محمدحسین (۱۳۹۷)، «ساخت راه‌آهن چابهار - سرخس و توسعه بندر چابهار؛ کلید تحول کریدور ترانزیتی شمال جنوب»، شبکه کانون تفکر ایران (ایتان).
- نوروزی، علیرضا و تقی زاده، معصومه (۱۳۹۷)، «چالش‌ها و چشم‌انداز کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی و عبوری از ایران با تأکید بر کریدور شمال و جنوب»، تهیه شده در معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان.

Alexeeva, Olga and Lasserre, Frédéric (2019), "The Evolution of Sino-Russian Relations as Seen from Moscow: The Limits of Strategic Rapprochement", *China Perspectives*, 69-77.

Ali, S. Mahmud (2020), "China's Belt and Road: An Evolving Network", *China's Belt and Road Vision*, pp. 69-121.

Aoyama, Rumi (2016) "One Belt, One Road: China's New Global Strategy", *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5:2, pp. 3-22,

Blasingame, Daniel (2019), "The 'Middle-Income' Trap: Is the One Belt, One Road Initiative Key to China's Ascension to a High-Income Economy", Available at SSRN:

Chaudhury, Dipanjan Roy (2017), "India-Eurasia road almost ready, container dry run soon", economictimes.indiatimes.com/articleshow/57980716.cms

Chen, Li (2019), "China and its Adjacent Areas: Terrorist Threat Situation and Countermeasures", *Series on China's Belt and Road Initiative, China's Belt and Road Initiative and Building the Community of Common Destiny*, pp. 175-183

- Chun, Zhang (2017), "The Belt and Road Initiative and Global Governance in Transition" *China Quarterly of International Strategic Studies*, 03:02, 175-191
- Dossani, Rafiq, Jennifer Bouey, and Keren Zhu (2020), "Demystifying the Belt and Road Initiative: A Clarification of its Key Features, Objectives and Impacts", Santa Monica, CA: RAND Corporation. https://www.rand.org/pubs/working_papers/WR1338.html.
- Enderwick, P. (2018), "The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative", *Strat. Chang*, 27, pp. 447-454.
- He, A. (2020). The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 4(1), 139-169.

- Karim, Mohd Aminul and Islam, Faria (2018), "Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects", *The Korean Journal of Defense Analysis* Vol. 30, No. 2, 283 - 302
- Khan, Muhammad K.; Sandano, Imran A.; Pratt, Cornelius B.; Farid, Tahir (2018), "China's Belt and Road Initiative: A Global Model for an Evolving Approach to Sustainable Regional Development", *Sustainability*, 10(11), 42-34.
- Khan, Navid & Ahmad, Riaz & Xing, Ke (2018), "China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Regional Development, Employment Opportunities and Policy Challenges," *Global Political Review, Humanity Only*, vol. 3(1), pages 12-23
- Sharma, Hriday (2018), "Turning the international north-south corridor into a digital corridor", *СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЛОКАЛЬНОГО ОПЫТА*, Vol.9 No. 4, pp. 124.137.
- The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (1999), "Study on *Development of the Trans-Asian Railway: Trans-Asian Railway in the Southern Corridor of Asia-Europe Routes*",
- Valori, Giancarlo Elia (May 30, 2016), "The East Turkestan Islamic Movement" <https://moderndiplomacy.eu/2016/05/30/the-east-turkestan-islamic-movement/>
- Yu, Chunjiao; Zhang, Ren; An, Lian; Yu, Zhixing (2020). "Has China's Belt and Road Initiative Intensified Bilateral Trade Links between China and the Involved Countries?", *Sustainability* 12, no. 17: 6747
- Zhang, W., Alon, I., & Lattemann, C. (2018), *China's belt and road initiative: Changing the rules of globalization*, London: Springer