

تبیین دستاوردها، فرصت‌ها و پیامدهای طرح یک کمربند یک جاده چین بر کشورهای معبر جنوب غرب آسیا (مورد ایران)

محسن عابدینی*

دانش آموخته دکتری جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران.

حسن عبدالملکی

استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه جامع امام حسین (ع)، تهران، ایران

محمد غیجی

دانش آموخته دکتری جغرافیای برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات،

تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۰۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۰۲

چکیده

چین برای تبدیل شدن به قدرت برتر جهانی طرح احیای جاده ابریشم را با عنوان طرح «یک کمربند یک جاده» مطرح نموده است. هدف کلان این طرح ارتقاء سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های کشورهای معبر عنوان شده است. این طرح که دو مسیر بری (کمربند اقتصادی جاده ابریشم) و مسیر بحری (جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱) دارد، دارای ابعاد مختلف ژئوپلیتیکی، اقتصادی، سیاسی و امنیتی است. زمینه‌های همکاری‌های غیراقتصادی در چارچوب طرح مزبور شامل: تامین امنیت مسیرهای مبادلاتی، تقویت همکاری‌های ضد تروریسم در سطح منطقه، طراحی سازوکارهای حل و فصل منازعات در خصوص دعاوی زمینی و دریایی، توسعه منابع دریایی، همکاری در زمینه حفاظت زیست محیطی در مسیر جاده ابریشم و افزایش مبادلات فرهنگی می‌باشد. این مقاله علمی پژوهشی که به روش توصیفی-تحلیلی تهیه شده است به تبیین دستاوردها، فرصت‌ها و پیامدهای طرح یک کمربند یک جاده چین بر کشورهای معبر جنوب غرب آسیا (مورد ایران) پرداخته است. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با استفاده از مقالات، کتب، اسناد و منابع اینترنتی معتبر می‌باشد.

کلیدواژه‌ها: طرح یک کمربند یک جاده، جنوب غرب آسیا، چین، ایران.

حمل و نقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین ارکان و زیرساخت‌های رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. کشورها کوشش دارند که در مبادلات منطقه‌ای با ایجاد شرایط مطلوب، قلمرو خود را برای ترانزیت کالا آماده کنند. این فضا هم منجر به کسب درآمد برای کشور ترانزیتی و هم افزایش جایگاه سیاسی و ژئوپلیتیکی در محیط بین‌الملل شده و هم موجب افزایش وابستگی کشورهای مقصد به کشور ترانزیتی می‌شود. مزایای ترانزیت چند وجهی است. اگر کشوری دارای توان محیطی برای ترانزیت باشد و بخواهد از این توان برای ارتقاء جایگاه خود در محیط بین‌الملل بهره‌گیرد، لازم است در کنار زیرساخت‌های فیزیکی مناسب، فضای قانونی، حقوقی و سیاسی خود آماده کند (عابدینی، ۱۳۹۹: ۱۰). یکی از مهمترین ابتکارات سیاست خارجی جمهوری خلق چین برای گسترش حوزه نفوذ و تاثیرگذاری خود بر دیگران، طرح یک کمربند یک جاده می‌باشد که شامل دو بخش کمربند اقتصادی (مسیر خشکی) و جاده ابریشم دریایی (مسیر آبی) می‌باشد. ایده احیای جاده ابریشم قدیم از اواخر دهه ۱۹۹۰ در اندیشکده‌های مختلف مطرح بود که در سال ۲۰۰۴ حزب کمونیست چین مقاله‌ای را در خصوص تعبیر چین از جاده ابریشم چینی به عنوان پل اوراسیایی ارتباط دهنده چین با اروپا از مسیر اوراسیا منتشر کرد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و بازی برد برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است (امیراحمدیان، ۱۳۹۵). پژوهش علمی حاضر از نظر ماهیت بنیادی و از لحاظ روش توصیفی-تحلیلی است. توصیفی است به این دلیل که به تبیین طرح یک کمربند یک راه چین در منطقه جنوب غرب آسیا می‌پردازد و تحلیلی است به این دلیل که دستاوردها، فرصت‌ها و پیامدهای این طرح بر کشورهای معبر را بیان می‌کند. روش تحلیل این مقاله بر آموزهای کیفی (تاثیرگذار) است که بر اساس آن می‌توان برای پیش‌بینی، برنامه‌ریزی‌های احتمالی و راهبردی استفاده نمود. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با استفاده از مقالات، کتاب‌ها، اسناد و منابع اینترنتی معتبر می‌باشد.

-بهرام امیراحمدیان در سال ۱۹۳۷ در مقاله به ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، مشکلات و موانع) پرداخته است. در این پژوهش به بررسی اهداف، موانع و چالش‌های پروژه جاده ابریشم جدید چین پرداخته شده است و در آن عرصه رقابت چین و آمریکا در اقتصاد بین‌الملل و افزایش نفوذ چین در اقتصاد آسیا و رشد چشمگیر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری چین در آفریقا در مقایسه با ایالات متحده آمریکا نیز بیان شده است. سوال اصلی این پژوهش چنین عنوان شده است که آیا ابتکارهای چین به رغم گفته‌های مقامات پکن می‌تواند در عمل به منصفه ظهور برسد یا موانع موجود بر سر راه این طرح‌ها از به ثمر رسیدن آن‌ها جلوگیری خواهد نمود.

- هادی آجیلی و دیگر نویسندگان در مقاله‌ای در سال ۱۳۹۶ به بررسی امنیت انرژی در راستای طرح یک کمربند یک جاده پرداخته‌اند. در این پژوهش پرسش اصلی این است که با در نظر گرفتن فرصت‌ها و چالش‌های مختلف در اجرای طرح یک کمربند یک جاده این مهم چگونه بر امنیت انرژی جمهوری خلق چین سودمند خواهد بود و در پایان این مسئله مطرح می‌شود که چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه و به ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی به تامین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی در جهت تامین منافع و منابع مورد نیاز خود بپردازد. این پژوهش که به روش تحلیلی-توصیفی انجام شده است به بررسی وضعیت انرژی چین و سپس ایده جاده ابریشم جدید می‌پردازد و در

پایان به این نتیجه می‌رسد که چین تلاش دارد تا با ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و همچنین واردات انرژی از مناطق گوناگون از خطرهای احتمالی در مسیر انتقال انرژی خود دوری کند.

- سید هادی زرقانی طی مقاله‌ای نقش و جایگاه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرقی ایران در طرح احیای جاده ابریشم را در همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور در سال ۱۳۹۵ ارائه نموده است. و در آن دو مسیر خشکی و دریایی چین برای احیای جاده ابریشم جدید تحت عنوان کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی و موقعیت استراتژیک ایران در این پروژه که از کشورهای طرح احیای جاده ابریشم خشکی چین است بیان شده است. این مقاله با استفاده از روش تحلیلی-توصیفی به دنبال بررسی نقش و جایگاه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران در طرح‌های احیای جاده ابریشم است و در نهایت به این نتیجه رسیده است که که اولاً این سواحل باید جزء حلقه‌های اصلی جاده ابریشم دریایی قرارگیرد و ثانیاً با توجه به موقعیت منحصر به فرد ایران بین دو مسیر خشکی و دریایی این پروژه می‌تواند بهترین مسیر برای اتصال آن باشد.

- دکتر فرجی راد در مقاله‌ای در سال ۲۰۱۸ منتشر شده است به بررسی اهمیت بندر چابهار در حوضه اقیانوس هند در رقابت با بندر گوادر پرداخته است و همچنین رقابت چین و هند را مطرح می‌کند چرا که بندر چابهار با سرمایه‌گذاری کشور هند و بندر گوادر با سرمایه‌گذاری کشور چین در حال توسعه و گسترش بوده که این رقابت ژئوپلیتیکی می‌تواند اجرای پروژه یک کمربند یک جاده را تحت تاثیر قرار خواهد داد.

پژوهش حاضر از نظر ماهیت بنیادی و از لحاظ روش توصیفی-تحلیلی است که به تبیین دستاوردها، فرصت‌ها و پیامدهای طرح یک کمربند یک جاده چین بر کشورهای معبر می‌پردازد. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با استفاده از مقالات، کتاب‌ها، اسناد و منابع اینترنتی معتبر می‌باشد.

چارچوب نظری

ترانزیت

ترانزیت عبارت است از عبور کالا یا مسافر از حریم جغرافیایی یک کشور و یکی از منابع عمده در آمدی در بسیاری از کشورهای جهان محسوب می‌شود. کشورها سعی می‌کنند تا کشورهای دیگر را به خود وابسته سازند که این وابستگی قدرت ملی، امنیت ملی و توسعه ملی را تضمین می‌کند. از این رو کشورها سعی می‌کنند وابستگی ژئوپلیتیکی دیگر کشورها به خود را افزایش دهند (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۱۴۷). ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، و همگرایی اقتصادی - سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. کشورها کوشش دارند که در مبادلات منطقه‌ای با ایجاد شرایط مطلوب، قلمرو خود را برای ترانزیت کالا آماده کنند. این فضا هم منجر به کسب درآمد برای کشور ترانزیتی و افزایش جایگاه سیاسی و ژئوپلیتیکی در محیط بین‌الملل شده و هم موجب افزایش وابستگی کشورهای مقصد به کشور ترانزیتی می‌شود. مزایای ترانزیت چند وجهی است، اگر کشوری دارای توان محیطی برای ترانزیت باشد و بخواهد از این توان برای ارتقاء جایگاه خود در محیط بین‌الملل بهره‌گیرد، لازم است در کنار زیرساخت‌های فیزیکی مناسب، فضای قانونی، حقوقی و سیاسی خود را نیز آماده کند (عابدینی، ۱۳۹۹: ۴).

همگرایی

همگرایی به لحاظ مفهومی عبارت است از تقریب و نزدیک شدن افراد به سمت نقطه ای مشخص که معمولاً به عنوان هدف مشترک آنان شناخته می‌شود. و واگرایی در برابر آن عبارت است از تفکیک و جدایی از همدیگر و دور شدن آن‌ها از هدف مشترک و حرکت به سمت هدف‌های خاص. فرایند همگرایی و واگرایی در ارتباط با بازیگران سیاسی و دولت‌ها از احساس و درک هدف و منفعت مشترک و یا برعکس آن اهداف و منافع متعارض شروع می‌شود و سپس مراحل بعدی آن ادامه پیدا می‌کند و نیروهای اصلی و یا کاتالیزور به تقویت روند کمک نموده تا فرایند را کامل نمایند. این فرایندها از حیث تجلی فضایی ممکن است در مقیاس‌های محلی، منطقه‌ای و جهانی شکل بگیرند. و مرحله پایانی فرایندهای مزبور را یکپارچگی با پی‌آمدهایی چون امنیت، صلح و توسعه و برعکس تجزیه با پیامدهای چون تنش، جنگ و توسعه نیافتگی تشکیل می‌شود. در سیاست بین‌المللی همگرایی فرآیندی شناخته می‌شود که در طی آن واحدهای سیاسی به صورت داوطلبانه از اعمال اقتدار تام خویش برای رسیدن به هدف‌های مشترک صرف‌نظر کرده و از یک قدرت فوق‌ملی (که همان نهاد یا سازمان بین‌المللی است) تبعیت می‌کنند (فرجی راد و خیری، ۱۳۹۲: ۸۶). انگیزه اصلی دولت‌ها برای چنین همکاری‌های نزدیکی، دسترسی آن‌ها به منافع و امکاناتی است که قبل از ورود به فرایند همگرایی دست یافتن به آن برایشان غیرممکن بود (حافظ‌نیا، ۱۳۹۰: ۳۷۲).

منطقه‌گرایی

مراد از اصطلاح منطقه‌گرایی در ادبیات روابط بین‌الملل، تشکیلات و اجتماعاتی است که مرکب از حداقل سه واحد سیاسی باشد. در ادبیات روابط بین‌الملل، رژیونالیسم هنگامی کاربرد دارد که دولت‌های واقع در یک منطقه جغرافیایی که دارای علایق مشترک هستند از طریق سازمان‌های منطقه‌ای با یکدیگر همکاری‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی داشته باشند (شیری گرگانی، ۱۳۹۱: ۱۰). در متون بین‌الملل و جغرافیای سیاسی، منطقه به عنوان پیوستگی متقابل تعدادی از کشورها اطلاق می‌شود که از جهت جغرافیایی و فرهنگ متجانس می‌باشند. به عبارت دیگر تعدادی از کشورها از طریق تاسیس یک نهاد منطقه‌ای و همکاری در حوزه‌های مختلف به ایجاد و گسترش هویت مشترک مبادرت می‌نمایند (امیدی، ۱۳۸۸: ۲۰).

یافته‌ها

طرح یک کمربند یک جاده

هدف چین از اجرای طرح یک کمربند یک جاده، احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن می‌باشد همچنین این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و بازی برد برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. پروژه یک جاده یک کمربند چین دارای دو بخش خشکی و دریایی است که به تدریج از سال ۲۰۱۳ ارائه شده و پس از آن طی سال‌های اخیر در حال تکامل بوده است. طرح مورد اشاره ۶۵ کشور را در سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا دربر می‌گیرد که بالغ بر ۶۲ درصد جمعیت جهان حدود ۳۹ درصد از مساحت زمین و ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهان را شامل می‌شود. بخش بری (کمربند اقتصادی) این طرح که از شیآن در نواحی مرکزی چین آغاز شده و پس از استان گانسو و استان سین‌کیانگ به سمت جنوب غربی رفته و پس از عبور از آسیای مرکزی و شمال ایران، عراق، ترکیه و سوریه وارد اروپا شده و در نهایت به ونیز در ایتالیا می‌رسد که محل تلاقی دو مسیر

دریایی و خشکی پروژه خواهد بود. در واقع چین به دنبال ایجاد پل زمینی اوراسیایی جدیدی در قالب کریدور چین-مغولستان-روسیه، چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی و کریدور چین-شبه جزیره هندوچین است و در این مسیرها روی شهرهای عمده و ایجاد پارک‌های صنعتی اقتصادی تمرکز شده است. «پروژه یک کمربند-یک جاده»، منطقه‌ای با جمعیت سه میلیارد نفر و اقتصاد بیست و سه هزار میلیارد دلاری را در بر می‌گیرد. طول این جاده یازده هزار کیلومتر است و شصت و پنج کشور در مسیر آن قرار دارند.

مسیرهای کمربند اقتصادی جاده ابریشم (مسیر بری)

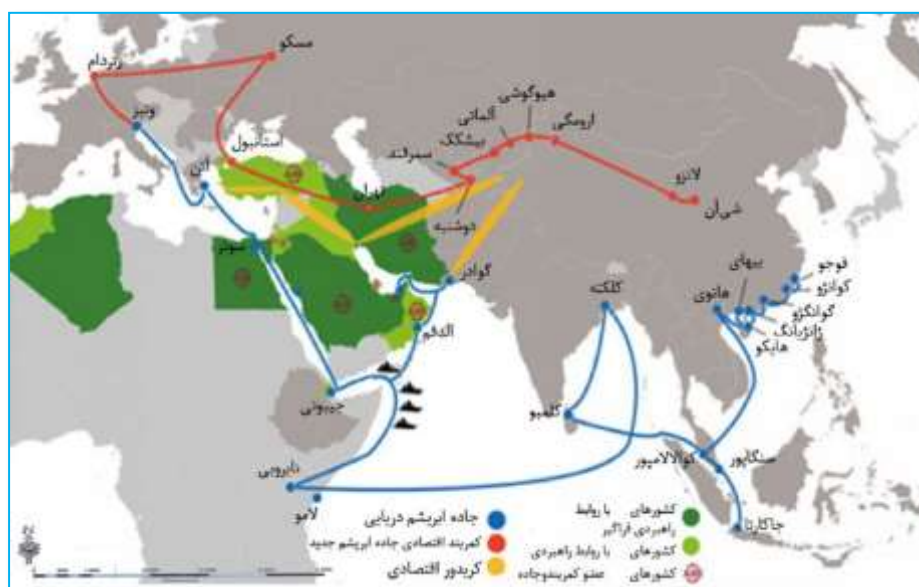
مسیر شمالی از چین شروع شده و پس از عبور کردن از قزاقستان، جنوب روسیه، اکراین، بلاروس و لهستان به آلمان می‌رسد.

مسیر میانی از چین شروع شده و پس از عبور از قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه به اروپا می‌رسد.

مسیر سوم چین را به جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند می‌پیوندد (گزارش بین‌المللی کنفرانس یک کمربند یک راه چین: ۱۳۹۵) در مسیر خشکی این طرح بر ساخت مشترک یک پل جدید اوراسیایی و توسعه کریدورهای چین-مغولستان-روسیه و چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا و کریدور چین-شبه جزیره هندوچین مبتنی است و در این مسیر از مزیت‌های راه‌های موجود بهره خواهد برد. مسیرهای دریایی که جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یکم نام گرفته است، به گونه‌ای طراحی شده است که سواحل چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند از یک مسیر و از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام جنوبی از طریق مسیر دیگر به آفریقا و اروپا می‌پیوندد (شریعتی نیا، ۱۳۹۶: ۱۰۰). مسیر دریایی این پروژه از خوزو در استان فوجیان چین آغاز شده و پس از عبور از استان‌های گوانگ‌دونگ، گوانگ‌شی، هانینان، تنگه مالاکا در جنوب و کوالالمپور به سمت کلکته و از آنجا به اقیانوس هند و نیروبی می‌رسد و پس از عبور از شاخ آفریقا به دریای سرخ متصل می‌گردد. راه ابریشم دریایی عمدتاً شامل کریدورهای اقتصادی چین-پاکستان؛ و بنگلادش-چین-هند-میانمار است. اقدامات اجرایی و عملیاتی چین از یک سو و احساس نیاز و اشتیاق کشورهای معبر در منطقه اوراسیا از سوی دیگر نشان می‌دهد که این طرح اقتصادی می‌تواند منافع و فرصت‌های متعددی به خصوص در زمینه‌های اقتصادی، توسعه‌ای و امنیتی برای کشورهای منطقه داشته باشد. ایران دارای موقعیت ارتباطی مناسب در قالب محورهای ترانزیتی شرق و غرب، شمال و جنوب و موقعیت مناسب سواحل جنوب برای اتصال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد و امکان پیوند کشورهای جنوبی خلیج فارس به آسیای مرکزی در کنار منابع غنی نفت و گاز در شمال و جنوب و بنادر آن به همراه زیرساخت‌های مناسب می‌باشد و از مزیتی راهبردی در حوزه حمل و نقل بین‌المللی برخوردار است و می‌تواند به عنوان یکی از مسیرهای مهم بین‌المللی در این حوزه ایفای نقش نماید. و به صورت کلی مزیت‌های ایران در قبال چین در حوزه‌های مهم تامین انرژی و تسهیل ترانزیت بین‌المللی می‌باشد. همچنین باید این نکته را هم بیان نمود که اجرای این پروژه می‌تواند به رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی در مسیر دریایی این پروژه در حوضه اقیانوس هند و به ویژه بنادر چابهار ایران با سرمایه‌گذاری هند و گوادر پاکستان با سرمایه‌گذاری چین منجر گردد. ایران در پروژه یک کمربند، یک جاده به عنوان پل ارتباطی آسیای مرکزی و قفقاز به خلیج فارس، پیوند دهنده دو منبع انرژی در دریای خزر و خلیج فارس،

نقش بی بدیلی دارد (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۵: ۱۵۸). این طرح دارای ابعاد مختلف اقتصادی-تجاری، سیاسی - امنیتی و فرهنگی - تمدنی است. زمینه‌های همکاری‌های غیراقتصادی در چارچوب طرح مزبور به قرار زیر قابل دسته بندی هستند: ۱. تامین امنیت مسیرهای مبادلاتی؛ ۲. تقویت همکاری‌های ضد تروریسم در سطح منطقه؛ ۳. طراحی سازوکارهای حل و فصل منازعات در خصوص دعاوی زمینی و دریایی؛ ۴. توسعه منابع دریایی؛ ۵. همکاری در زمینه حفاظت زیست محیطی در مسیر جاده ابریشم؛ ۶. افزایش مبادلات فرهنگی. این طرح در هریک از حوزه‌های زمینی، دریایی و سایبری، پروژه‌هایی را تعریف کرده است. در این طرح کشورها به لحاظ اهمیت در چند لایه تعریف شده اند: لایه اول کشورهای همسایه و حوزه پیرامونی (کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و همچنین جنوب آسیا مانند پاکستان) هستند؛ لایه دوم کشورهای غرب آسیا و آسیای مرکزی (مانند ایران)؛ لایه سوم کشورهای آفریقا و مدیترانه (خداقلی پور، ۱۳۹۶: ۲۹).

شکل ۱. نقشه طرح یک کمربند یک جاده



Harsh and and premesha :2021:p53

اهداف طرح جاده ابریشم جدید

ابتکار "یک کمربند یک جاده" چهارهدف مرتبط به هم را دنبال می‌کند؛ این اهداف عبارتند از: (۱) توسعه زیرساخت‌های منطقه‌ای و تضمین جریان انرژی از طریق خشکی از آسیای مرکزی و روسیه به منظور کاهش خطر ممانعت‌های دریایی به خصوص در دو آبراه حساس مالاکا (۸۰ درصد از ترانزیت چین با گذر از این آبراه انجام می‌شود) و تنگه هرمز (حدود دو پنجم از واردات نفت چین از این تنگه عبور می‌کند). (۲) پیشبرد پروژه‌های توسعه برای آرام کردن منطقه سین کیانگ، استان ناآرام غربی، اما غنی از نظر انرژی که جدایی طلبان ایغور در راستای تاسیس دولت ترکستان شرقی، بارها علیه سلسله‌های در چین به جنگ برخاسته‌اند. (۳) افزایش همکاری‌های سیاسی اقتصادی منطقه‌ای و ایجاد زمینه برای ثبات و یکپارچگی بیشتر در منطقه از طریق محصور کردن همسایگان غربی چین در ناحیه‌ای از رونق و شکوفایی که تا اروپا گسترش می‌یابد و پکن در هسته سیاسی اقتصادی آن قرار دارد. با اجرای این کار چین قصد دارد تا ناآرامی‌های استان‌های غربی و داخلی خود را در قالب تعامل با آسیای مرکزی و جنوبی بکاهد و برای

سرعت بخشیدن به توسعه و ترویج ثبات در این مناطق می کوشد. (امیراحمدیان و صالحی دولت آباد، ۱۳۹۵: ۲۱). ۴) از بین بردن موانع برای تجارت و ایجاد یک مسیر ترانزیتی زمینی جایگزین برای صدور کالا به اروپا. انتقال کالا از طریق مسیر دریایی به اروپا فرایندی زمان بر است و تقریباً بین ۲۰ تا ۴۰ روز طول می کشد. این در حالی است که مسیر زمینی تجاری از سمت سین کیانگ به سمت اروپای شرقی می تواند این زمان را به ۱۱ روز کاهش دهد (زارع، ۱۳۹۴: ۵).

طرح «یک کمر بند - یک جاده» به دنبال تسهیل و تامین انتقال انرژی، کالا و نزدیک نمودن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین است. کمر بند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان دکترین اقتصادی جدید چین در آسیا اعلام شد. امروزه احیای جاده ابریشم در چین از ایده به استراتژی کلان، دست کم برای یک دهه آینده تبدیل شده است، به گونه ای که نه تنها روابط خارجی این کشور زیر چتر این استراتژی قرار گرفته، بلکه توسعه متوازن داخلی و سیزدهمین برنامه پنج ساله توسعه چین نیز بر این مبنا تعریف شده است (آجیلی و همکاران، ۱۳۹۶: ۶۱).

ابتکار یک کمر بند یک جاده دارای سه رکن اساسی است:

۱) توسعه اقتصادی از طریق ارائه فرصت های تجارت جدید و سرمایه گذاری های زیر بنایی؛

۲) ایجاد روابط جدید بین چین و کشورهای در مسیر کمر بند؛

۳) توجه به آسیا؛ این طرح در نظر دارد تا جریان آزادانه نظم اقتصادی و عوامل تخصیص کارآمد منابع را افزایش دهد. همچنین در نظر دارد به یکپارچگی بیشتر بازار و ایجاد چارچوب همکاری اقتصادی منطقه ای برای سود آوری بری همه پردازد (جوادیان، ۱۳۹۶: ۵۱).

کریدورهای طرح یک کمر بند یک جاده

دلیل احیای جاده ابریشم را می توان به دو گونه پاسخ داد، از یک نظر کشورهای غرب آسیا و به ویژه آسیای مرکزی در کانون راهبرد چین در حرکت به سوی غرب (آسیای غربی) قرار گرفته اند که کنون «ابتکار کمر بند و جاده» محسوب می شود. بنابراین مشارکت در طرح های زیر ساختی و ترابری اهمیت بسیاری دارد و عدم مشارکت در طرح های احیای جاده ابریشم تنها سبب انزوا و حاشیه نشینی خواهد شد (مجیدی و دهقانان فراشاه، ۱۳۹۶: ۷۵۹). جاده ابریشم چین یکی از ابتکارات اساسی سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه و تاثیرگذاری خود به دیگر مناطق است. عرصه رقابت چین و آمریکا در اقتصاد بین الملل، افزایش نفوذ چین در اقتصاد آسیا و رشد چشمگیر فعالیت های اقتصادی و تجاری چین در آفریقا در مقایسه با سایر قدرت ها به خصوص ایالات متحده آمریکا را نشان می دهد که چین با احیای جاده ابریشم و ترسیم یک کمر بند اقتصادی، دسترسی بازارهای جهانی را تسهیل و گسترش یک کریدور حمل و نقل بین المللی و قابل اتکاء با هزینه های مقرون به صرفه تر را در راستای منافع ملی خود تدوین کرده است (امیراحمدیان، صالحی دولت آباد، ۱۳۹۵: ۹). در سال ۲۰۱۵ چین برنامه ای برای توسعه شش کریدور اقتصادی برای پیشبرد این ابتکار کمر بند و جاده با هدف اتصال آسیا، اروپا و آفریقا به شش مسیر راه اندازی شده است.

کمر بند اقتصادی جاده ابریشم بر روی:

- اتصال چین به اروپا از طریق آسیای مرکزی و روسیه؛

- اتصال چین با خاورمیانه از طریق آسیای مرکزی؛

-چین و جنوب شرقی آسیا، جنوب آسیا و اقیانوس هند را به هم پیوند می دهد. درعین حال جاده ابریشم قرن بیست و یکم بر استفاده از بنادر ساحلی چین تمرکز دارد.

-پیوند چین و اروپا از طریق دریای جنوبی چین و اقیانوس هند

-اتصال چین از طریق دریای چین با اقیانوس آرام جنوبی.

با تمرکز بر مسیرهای فوق، طرح یک کمربند و یک جاده از مسیرهای بین‌المللی فعلی و همچنین شهرهای اصلی و بنادر کلیدی برای تقویت بیشتر همکاری و ایجاد کریدور بین‌المللی همکاری اقتصادی استفاده می کند (Mcfadden:2016).

شکل ۲. نقشه شش کریدور اقتصادی در آسیا، اروپا و آفریقا



(منبع: جوادبان، ۱۳۹۷: ۵۶)

طرح یک کمربند یک جاده در منطقه جنوب غرب آسیا

چین در ژانویه ۲۰۱۶ گزارشی در درباره مسیری منتشر کرد که قصد داشت برای تقویت روابط اقتصادی و راهبردی خود با منطقه جنوب غرب آسیا (خاورمیانه) طی کند. این گزارش نخستین گزارش سفید چین پیرامون منطقه و یکی از دو سند رسمی مهم آن درباره رویکرد بلند مدت پکن در منطقه است. گزارش سال ۲۰۱۵ با عنوان «چشم انداز و اقدامات مربوط به ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» چشم انداز گسترده اقتصادی، تجاری و سرمایه گذاری چین را نشان می دهد و گزارش سال ۲۰۱۶ نیز با عنوان «گزارش سیاستی چین در قبال کشورهای عربی» نقشه کلی رویکرد چین نسبت به این جغرافیای حساس را ترسیم می کند (China Arab policy paper:2016).

این اسناد حرکت در صحنه سیاسی پر مخاطره منطقه جنوب غرب آسیا را به دقت راهبردی می کنند. به طور کلی، در این دو سند رونق و ارتقای اقتصادی هدف مشترک تلقی شده است و به ندرت به همکاری امنیتی در میان حضور نظامی غرب در منطقه اشاره مستقیم شده است. در سال ۲۰۰۴، نشست همکاری کشورهای عربی و چین برای تقویت سرمایه گذاری و تجارت بین دو منطقه برگزار شد. اشتیاق شدید چین به انرژی به ویژه هیدرو کربن ها که برای رشد اقتصادی خود نیاز دارد، این بستر را تقویت می کند. در چارچوب نشست همکاری کشورهای عربی و چین از بیش از

دو ساز و کار مختلف استفاده می‌شود، سازوکارهایی که چین امیدوار است حول آن‌ها بتواند برنامه‌هایی مانند «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» دو جزء اساسی طرح یک کمربند یک جاده را به بازار عرضه کند. انرژی بخش اصلی این برنامه‌ها است. نهمین نشست همکاری کشورهای عربی و چین در سطح وزیران در جولای ۲۰۲۰ به دلیل همه‌گیری ویروس کووید ۱۹ به صورت مجازی و با ریاست مشترک چین در اردن برگزار شد (China Arab states cooperation forum holds ninth ministerial:2020).

طرح جاده ابریشم قرن ۲۱ پروژه محوری طرح یک کمربند و یک جاده برای منطقه جنوب غرب آسیا است. از آنجا که مرزهای زمینی کشورهای منطقه دچار ناپایداری‌ترین درگیری‌های ژئوپلیتیک جهان است، فضای دریایی بستر مناسبی برای تجارت از طریق پروژه‌های دوجانبه و مکان‌های مشخصی مثل بنادر فراهم می‌کند. کشورهای در اولویت از نظر چین عبارت هستند از ایران، عربستان، امارات و مصر، چرا که می‌توانند منافع مثل انرژی و جابه‌جایی امن نفت از طریق تنگه هرمز و دریای سرخ را تامین کنند (Lisa Watanabe:2019).

نخستین سفر رئیس‌جمهور چین به منطقه جنوب غرب آسیا در سال ۲۰۱۶ به چشم انداز طرح یک کمربند یک جاده سرعت بخشید. سفری که برای سال ۲۰۱۵ برنامه ریزی شده بود ولی به دلیل جنگ یمن لغو شد. سفر او به ایران و عربستان (علاوه بر مصر) دو قطب متخاصم قدرت در منطقه، این امکان را به چین داد تا در خلال عقب نشینی آمریکا و تغییر اساسی در اقتصاد جهان از غرب به شرق به دنبال پروژه‌های اقتصادی عظیم باشد. رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۸ با هیاهوی بسیار به امارات سفر کرد. در این سفر نیز مسئله انرژی به ویژه نفت نقش محوری داشت. چین هم اکنون بزرگترین شریک تجاری امارات است و در تلاش است برای بسیاری از اقتصادهای منطقه نیز همین نقش را داشته باشد. از سال ۲۰۱۴ پکن موافقت نامه‌های راهبردی بسیاری در منطقه، از مراکش در شمال آتلانتیک تا کشور کوچک قطر در وسط خلیج فارس امضاء کرده است. پکن تعاملات خود را به دو بخش تقسیم کرده است: «همکاری‌های راهبردی» با برخی و «همکاری‌های راهبردی جامع» با برخی دیگر از کشورها (Richard Ghaisy , fei su Saalman:2018:p28 and Lora).

نخستین همکاری راهبردی جامع با کشور الجزایر در سال ۲۰۱۴ امضاء شد که یک اقدام نسبتاً بی‌خطر تلقی می‌شود. سایر کشورهای طرف همکاری‌های راهبردی جامع چین عبارتند از ایران، عربستان، امارات و مصر که رئیس‌جمهور چین به همه آن‌ها سفر کرده است. در سال ۲۰۱۸ از پانزده تامین‌کننده نفت چین، هفت کشور از منطقه جنوب غرب آسیا بوده است. پکن از ایران و رژیم صهیونیستی نیز غافل نشده است. بلوک ایران، عربستان، امارات، و رژیم صهیونیستی قطب‌های قدرت منطقه را شکل می‌دهند که چین باید با آن‌ها تعادل ایجاد کند. همان‌طور که در گزارش‌های اخیر درباره توافق قریب‌الوقوع چین و ایران مشاهده شد. این امر برنامه ریزی‌های طرح یک کمربند و یک جاده را باچالش‌های بیشتری مواجه می‌سازد. انتظار می‌رود این توافق که طبق برخی برآوردها ارزش آن طی دوره ۲۵ ساله ۴۰۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود، دسترسی بی‌سابقه‌ای به ذخایر نفت و گاز گسترده این کشور درگیر فراهم کند (Harsh and premesha:2020). شاید ایران جایی باشد که اهداف طرح یک کمربند یک جاده چین به خوبی در آنجا نمایان می‌شود. جایی که پول چین برای ارتقای سیستم‌های قدیمی راه آهن استفاده می‌شود و کار آفرینان چینی پیوند صنعت و اقتصادهای ایران و آسیای مرکزی را مورد توجه قرار می‌دهند (salah and yazdanshenas:2020).

(البته دسترسی موفقیت آمیز به ایران می تواند امکان ورود بی بدیل پکن به اقتصاد بازسازی منطقه را میسر سازد که دسترسی به ذخایر رو به زوال و همچنان سرشار نفتی را نیز شامل می شود. افزون براین عراق به عنوان سومین تامین کننده نفت چین در سال ۲۰۱۹ بوده است (Erdbrink:2020). با اعلام خروج نظامیان و کاهش منافع آمریکا در این کشور، پکن در نقش شریک اقتصادی طبیعی بغداد ظاهر خواهد شد. در همین حال، می توان گفت که منزوی تریم مورد رژیم صهیونیستی است که روابط خود را با آمریکا (که برای امنیت آن در منطقه تعیین کننده است) مدیریت می کند. به رغم نزدیکی روابط اخیر امارات با رژیم صهیونیستی طی توافق عادی سازی روابط دیپلماتیک و اقتصادی، رژیم صهیونیستی مایل است روابط اقتصادی خود را با چین افزایش دهد. چین نیز به نوبه خود مشتاق به ورود به صنعت پویای های تک رژیم صهیونیستی است به عنوان بخشی از طرح یک کمربند یک جاده خود است. در واقع آمریکا در دور ننگ داشتن رژیم صهیونیستی از چین نقش اساسی داشته است (International energy agency:2020). به رغم فشار آمریکا، طرح یک کمربند یک جاده (به عنوان یک پروژه) در اظهارات پیش و پس از سفر نخست وزیر رژیم صهیونیستی در سال ۲۰۱۹ به چین مورد اشاره قرار نگرفت، اما روابط اقتصادی عمیق که زیربنای طرح یک کمربند یک جاده محسوب می شود بین چین و رژیم صهیونیستی شکل گرفت (Lior Kodner:2005). یک سال پس از این سفر، چین به عنوان دومین شریک تجاری این رژیم تبدیل شد. هرچند رژیم صهیونیستی هم اکنون شریک آشکار طرح یک کمربند یک جاده نیست، حضور گسترده چین در صنعت فناوری کشور و تبدیل شدن آن به بزرگترین شریک تجاری رژیم صهیونیستی را وادار به اتخاذ تصمیم های سخت در روزهای آینده می کند. سازوکار دیگری که چین برای گسترش نفوذ خود در منطقه استفاده می کند، بانک سرمایه گذاری زیر ساخت آسیا است که اعضای آن شامل ایران، عربستان، ترکیه، قطر، امارات، عمان و اردن هستند. برای مثال بیش از ۱۰ میلیارد دلار از طریق این بانک برای ساخت پایانه های بندری در بندر مهم الدقم عمان سرمایه گذاری شده است. هرچند چین روابط تجاری دوجانبه تجاری دوجانبه را ترجیح می دهد، نهادهایی مثل این بانک نیز شهرت چین را افزایش می دهند، به ویژه با توجه به تصور منفی که به زعم تحلیل گران در باره دیپلماسی قرض (تله بدهی) آن شکل گرفته است (Harsh and premesha :2021).

جایگاه کشور ایران در پروژه یک کمربند یک جاده

با توجه به چهار راه ترانزیتی که ایران در حوزه آن قرار دارد این کشور از اهمیت زیادی در کریدور شمال-جنوب برخوردار است. ایران از جمله کشورهایی است که حلقه اتصال کشورهای آسیای میانه به دروازه تجارت جهانی اقیانوس هند هستند و این موضوع بسیار برای این کشور مهم است و می تواند مورد توجه قدرت های جهانی قرار بگیرد. اکثر مسائل حمل و نقل از داخل ایران عبور می کند و می شود کالاها را از طریق ترانزیت شرق به غرب، از مسیر بری آسیای شرقی به سمت کشورهای اروپایی جابه جا نمود. پروژه یک کمربند یک جاده دارای چندین لایه است که جمهوری اسلامی ایران در یکی از این لایه ها قرار گرفته است. این لایه ها در واقع کشورهای هستند که در حوزه پیرامونی چین قرار دارند مانند پاکستان و کشورهای شمالی و جنوبی خود چین، لایه دیگر کشورهایی هستند در غرب آسیا و حوزه آسیای مرکزی مانند ایران که در لایه دوم قرار دارند. لایه سوم کشورهایی هستند که برای چینی ها از اهمیت زیادی برخوردار است که شامل کشورهای آفریقا و حوزه مدیترانه می شوند. چین به سرمایه گذاری در کشورهای آفریقایی نیز بسیار علاقمند است که می توان به سرمایه گذاری در کشورهای شاخ آفریقا اشاره نمود که چین

برای این منطقه برنامه‌های ویژه‌ای را پیش‌بینی نموده است. حوزه‌هایی که جمهوری اسلامی ایران باید در پروژه یک کمربند یک جاده در آن تعامل و همکاری داشته باشد شامل: ۱- همگرایی مالی و پیوند‌های مالی است. ۲- حوزه پیوند‌ها، ارتباطات و ترانزیت که ایران می‌تواند به این حوزه توجه ویژه‌ای داشته باشد. ۳- آزادسازی تجاری که ایران در این حوزه فعال خواهد شد البته چینی‌ها دارای پیشنهادات خاصی در این حوزه هستند و انتظاراتی رانیز مطالبه می‌کنند که این یکی از مشکلات این پروژه محسوب می‌شود. (روشنی: ۱۳۹۸)

تاثیر پروژه یک کمربند یک جاده بر موقعیت ترانزیتی ایران

نقش و جایگاه ایران در بخش اعظم مسیرهای حمل و نقل و ترانزیت و حتی مسیرهای انتقال انرژی بسیار مهم و حیاتی است. جمهوری اسلامی ایران از حدود سه دهه قبل احداث راه‌های جدید، بهسازی راه‌های موجود ریلی و جاده‌ای را برای اتصال آسیا و اروپا و اتصال آسیای مرکزی به آب‌های گرم جنوب در دستور کار داشته است و اکنون نیز پروژه‌های متعددی در این زمینه در دستور کار قرار دارند. بخش مهمی از کریدور شمال جنوب که مهمترین دالان حمل و نقل بین‌المللی در زمینه ترانزیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی محسوب می‌شود و یکی از کوتاهترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا است از خاک ایران می‌گذرد. کریدور یاد شده در حال حاضر از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندر عباس در جنوب ایران متصل می‌شود. در داخل ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی به بندر شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بندر روسیه حمل می‌شوند. این کریدور با سایر کریدورهای منطقه نیز چند تقاطع دارد که این تقاطع‌ها به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک زیادی می‌کند (سلیمی بروجنی، ۱۳۹۵). قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر یک مزیت برجسته برای ایران است که به جذابیت‌های ایران در هرگونه طرح ترانزیتی در منطقه می‌افزاید (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۱۲). ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای مسیر جاده ابریشم از توازن اقتصادی بالایی برخوردار است و در موقعیت خوبی برای توسعه بازارهای صادراتی خود در کشورهای مسیر جاده ابریشم جدید قرار دارد. ایران هم منبع و هم گذرگاه انرژی در خاورمیانه است و با ۱۵ کشور مرز دریایی یا زمینی دارد. به لحاظ دریایی نیز یک گذرگاه آبی مهم برای رسیدن به مناطق شمالی و جنوب غربی جهان است. ایران در حمل و نقل کالا از چین به قفقاز و آسیای میانه، نقش توزیع‌کننده دارد می‌تواند بدون این که خود صرفاً به ابتکار چین محدود کند از این ابتکار در زمینه‌های اقتصادی، تجاری و فرهنگی بهره‌برد. پیش‌بینی شده که تقریباً همه کشورهای مسیر این پروژه نرخ رشد بالاتر از متوسط جهانی را تجربه کنند و از نظر جهانی به بازارهای مطلوبی تبدیل شوند. این شرایط می‌تواند فرصت خوبی برای تبدیل شدن به نقطه کانونی تولید و صادرات کالا به کشورهای منطقه در اختیار ایران بگذارد. بر اساس برآوردهای اولیه، سرمایه‌گذاری چین در قلب طرح یک کمربند یک جاده در کشور کوچکی مثل گرجستان می‌تواند رشد اقتصادی آن کشور را تا ۱/۵ درصد افزایش دهد و این وضعیت می‌تواند در خصوص ایران نیز اتفاق بیفتد، چنان که پیش‌بینی می‌شود جمهوری اسلامی ایران نیز در سال اول مشارکت در این طرح حداقل ۵۰ میلیارد دلار به درآمدهای صادراتی خود بیفزاید (شاهنده: ۱۳۹۸).

منافع جمهوری اسلامی ایران از پروژه یک کمربند - یک جاده

ایران به عنوان یکی از تمدن‌های بزرگ منطقه و دارای مناسبات تاریخی و کهن با چین، یکی از مسیرهای اصلی جاده ابریشم باستانی بوده است. جاده ابریشم نه تنها در مسیر زمینی، بلکه در مسیرهای دریایی از دو بندر باستانی تیس و هرمز در کرانه دریای عمان و خلیج فارس برای انتقال کالاها به سوی غرب آسیا و اروپا بهره می‌برده است. ضمن این که شواهد و مدارک تاریخی همگی در ابعاد فرهنگی نیز به نقش و جایگاه بسیار مهم ایران در جاده ابریشم باستانی اشاره دارند. به هر حال موقعیت ویژه ژئواستراتژیک ایران در چهار راه آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا و سرزمینی وسیع با دسترسی به دریا در شمال و جنوب ظرفیتی غیرقابل چشم‌پوشی به این سرزمین بخشیده است. این ظرفیت‌های خدادادی با امکانات ویژه زیرساختی و مواصلاتی به مناطق و سرزمین‌های مجاور که طی سه دهه گذشته دائماً در حال توسعه بوده‌اند اهمیت دوچندان به جایگاه ایران داده است. این ویژگی‌ها باعث شده تا جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم جدید نیز جایگاه ویژه‌ای به خود اختصاص دهد. (خداقلی پور، ۱۳۹۶: ۳۶). چین برای شروع سه پروژه اصلی را در راستای تحقق ابتکار کمربند اقتصادی ابریشم در ایران، سرمایه‌گذاری کرده است که عبارتند از ۱. پروژه خط آهن سریع السیر تهران-قم-اصفهان؛ ۲. پروژه مجموعه صنعتی چری؛ ۳. پروژه‌های جانبی دربندرچابهار. البته چین به مشارکت در پروژه‌های اصلی بندر چابهار نیز بسیار علاقمند است و در سال ۲۰۱۴ برای نخستین بار مبلغ ۶۰ میلیون یورو را برای سرمایه‌گذاری در چابهار به ایران پیشنهاد داده است. اما در حال حاضر هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی در چابهار شناخته می‌شود. در سال ۲۰۱۶ موافقت‌نامه‌ای به مبلغ ۵۵۰ میلیون دلار برای احداث بندر نفتی بین ایران و چین به امضاء رسیده است (قرونه، ۱۳۹۷: ۱۰۲).

فرصت‌های طرح یک کمربند یک جاده برای ایران

اتصال ایران به طرح یک کمربند یک جاده چین فرصت اقتصادی بسیار مناسبی را برای ایران می‌کند از سوی دیگر، در سایر کریدورهای ترانزیتی پارامترهای سیاسی وزن زیادی دارد و بحث‌های ژئوپلیتیکی نیز اهمیت داشته‌اند و به همین دلیل، لزوماً انگیزه‌های اقتصادی به طور کامل برای آن‌ها وجود ندارد و لازم است تا کشورها همواره یک یا چند مسیر ترانزیتی را برای خود در نظر بگیرند تا در مواقعی که با کشورهای همسایه خود در حمل و نقل کالا و ترانزیت دچار مشکل شدند از آن‌ها استفاده کنند. به نظر می‌رسد انگیزه‌های سیاسی و اقتصادی چین یکی از اصلی‌ترین دلایل این کشور برای استفاده از ایران به عنوان برگ برنده در موازنه با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی انگیزه بوده است. در زمینه ترانزیت نیز استفاده از مسیر ایران بسیار مهم است. زیرا چینی‌ها برای حمل محصولات خود به کشورهای غربی و اروپایی به مسیر ایران نیاز دارند. از سوی دیگر چینی‌ها از منابع بسیار زیاد اقتصادی برخوردار هستند و تمایل دارند از این منابع برای سرمایه‌گذاری در کشورهای دیگر در راستای پیوستن این کشورها به جاده ابریشم استفاده کنند. از آنجایی که در حال حاضر ایران نیازمند جذب سرمایه برای پروژه‌های حمل و نقل خود است و برای این که بتواند سهم خود از ترانزیت بار در منطقه و در سطح جهانی را افزایش دهد، ورود به مذاکرات و پیوستن به جاده ابریشم جدید برای ایران بسیار اهمیت دارد. ایران برای سرمایه‌گذاری و پیوستن به جاده ابریشم جدید توان مالی لازم را ندارد، اما خود چینی‌ها صندوقی که از چندین بانک تشکیل شده ایجاد کرده‌اند تا در شبکه‌های حمل و نقلی کشورهایی که توان مالی کافی ندارند برای پیوستن به جاده ابریشم جدید سرمایه‌گذاری کنند. در صورت ورود ایران به توافق‌های

مربوط به پروژه یک کمربند - یک جاده و مسیرهایی که قرار است در این کریدور عبور کنند در کشور ما رسمیت یابند، چینی‌ها آمادگی سرمایه‌گذاری در ایران را دارند و نیازی به سرمایه‌گذاری داخلی نیست (شریعتی‌نیا: ۱۳۹۵).

فواید همگرایی در طرح یک کمربند یک جاده چین برای ایران

مهم‌ترین فواید همگرایی در طرح یک کمربند یک جاده چین برای ایران را می‌توان به شرح زیر عنوان نمود:

۱) مزایای تجاری: ابزاری کارآمد و قوی برای رویارویی با فراز و نشیب‌های بازارهای جهانی تلقی می‌شود.
۲) اصلاحات ساختاری سیاسی و اقتصادی: همگرایی در این پروژه اصلاحات وسیع‌تری را در زمینه‌های خرد و کلان سیاسی و اقتصادی برای کشور ایجاد می‌نماید. اساساً یکی از شرایط عضویت در اتحادیه‌های منطقه‌ای، پذیرش اصلاحات ساختاری اعم از سیاسی و اقتصادی در میان اعضای متقاضی است. این موضوع به وضوح در اتحادیه اروپا و در آسه آن مشاهده می‌شود. شفافیت و باز بودن ساختارهای اقتصادی و سیاسی در یک اتحادیه منطقه‌ای به پیشرفت سیاست‌های همگراییانه کمک می‌کند.

۳) توسعه اقتصادی و ادغام تدریجی در اقتصاد جهانی: همگرایی منطقه‌ای در این پروژه در فرآیند توسعه اقتصادی کشور نقش مهمی ایفا می‌کند. اقتصاد منطقه‌ای به عنوان پیشگام حرکت به سمت اقتصاد جهانی می‌تواند با حذف موانع گمرکی در منطقه و دسترسی شرکت‌ها به بازارهای وسیع‌تر عملی کند، موانع را از سر راه انتقال سرمایه و تکنولوژی در محدوده منطقه بردارد و در مجموع افق‌های گسترده‌تری را برای اقتصاد کشور در منطقه ایجاد نماید. برخی از مزایای اقتصادی همگرایی منطقه‌ای برای ایران عبارتند از گسترش تولید منطقه‌ای و جهانی، تخصص در تولید داخلی، دسترسی به بازار گسترده، یکپارچگی عمیق‌تر اقتصادی، افزایش رقابت و جذب سرمایه‌گذاری خارجی، استفاده از مزیت‌های نسبی اعضا، صرفه‌جویی در منابع کمیاب داخلی، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی.

۴) افزایش قدرت چانه‌زنی: تمایل و گرایش کشور به سمت همگرایی موجب افزایش قدرت چانه‌زنی در برابر طرف ثالث (شرکای سیاسی و تجاری خارج از بلوک) می‌گردد، بدین جهت موافقت نامه منطقه‌ای روش مناسبی برای هماهنگ نمودن مواضع کشورها است.

۵) نقش تربیونی: همگرایی منطقه‌ای در این پروژه ابزار مناسبی برای ارائه نقطه نظرات کشور محسوب می‌گردد که مواضع آن‌ها به صورت مستقل تاثیر بر نظام بین‌الملل ندارد.

۶) افزایش روند و رویکردهای متنوع همگرایی: همگرایی اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و تغییر نگاه صرفاً ملی به نگاه فراملی و اتخاذ تصمیمات دسته‌جمعی در حوزه‌های مطرح شده از مزایای اصلی منطقه‌گرایی برای جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌گردد.

۵-۱۱- دستاوردهای قابل شناسایی ایران طرح یک کمربند یک راه

مهمترین دستاوردهای جمهوری اسلامی ایران از طرح احیای جاده ابریشم چین شامل موارد زیر می‌باشد:

- کاهش تنهایی ژئواکونومیک کشور
- امکانی برای اتصال ایران به زنجیره ارزش اروپایی و آسیایی
- ایجاد اتصالات زیرساختی میان ایران و کشورهای کلیدی اوراسیا
- کاهش شکاف در حوزه‌های زیرساختی منطقه

- تقویت زیرساخت‌ها بر مبنای امکان اتصال کشور به دو زنجیره ارزش اروپایی و آسیایی
- کاهش تحریم پذیری کشور
- تطابق با حوزه‌های مزیت ایران (حمل و نقل، انرژی، زیرساخت‌ها، ارتباطات، گردشگری)
- جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی
- تحقق امنیت وسیع و پایدار

کمک به توسعه مناطق و کشورهای پیرامون ایران و کاهش زمینه‌های بی‌ثباتی در آن کشورها (خداقلی پور، ۱۳۹۶: ۴۰).

- حضور چین در گوادر و منافع سیاسی، اقتصادی و امنیتی ایران

نقش کلیدی چین در توسعه بندر گوادر پیامدهای پیچیده‌ای برای منافع ایران دارد. توسعه بندر گوادر در کوتاه مدت موقعیت بندر چابهار را تضعیف می‌کند و هم‌زمان علاقه هند را برای افزایش سرمایه‌گذاری در بندر چابهار افزایش می‌دهد. هم‌چنین توسعه بندر گوادر اهمیت مسیرهای ترانزیتی پاکستان به آسیای میانه را به هزینه مسیرهای ترانزیتی ایران به این حوزه کاهش می‌دهد. از طرفی با توجه به این که چین سیاست توسعه اقتصادی به مثابه شیوه‌ای برای غلبه بر چالش‌های امنیتی دنبال می‌کند، رشد اقتصادی گوادر و افزایش جایگاه می‌تواند سبب افزایش حساسیت پکن و اسلام‌آباد نسبت به ناامنی‌های بلوچستان پاکستان شود. فراتر از چنین مزایایی ایران می‌بایست از رقابت‌های هند و چین و رقابت‌های همسایگان دور و نزدیک چین در گستره وسیع آسیا پاسیفیک در جهت تحقق طرح بزرگ کریدور بین‌المللی شمال-جنوب بهره‌بگیرد که مستلزم محاسبات و سیاست‌های عمل‌گرایانه ایران در جهت بهره‌گیری بیشتر از فرصت‌های جهان بیرونی برای ارتقاء بیشتر استانداردهای زندگی روزمره مردم است. در واقع عمل‌گرایی اقتصادی به کاهش فقر از ۸۴ درصد جمعیت چین در سال ۱۹۸۱ به ۱۶ درصد تا سال ۲۰۰۵ و کاهش هم‌زمان نرخ فقر در هند از ۶۰ درصد به ۴۲ درصد شده است. به‌طور کلی بهره‌گیری بیشتر از فرصت‌های بیرونی مستلزم تمرکز بر بالندگی اقتصادی است. رشد نسبتاً بالای اقتصادی همان‌گونه که در میان مدت نرخ فقر ملی را کاهش می‌دهد منابع مالی برای تامین بیشتر مخارج نظامی دفاعی را نیز افزایش می‌دهد. بهره‌گیری از فرصت‌های ناشی از نقش کلیدی چین در توسعه بندر گوادر و مواجهه موثر با پیامدهای زیان‌بخش آن برای ایران مستلزم اتخاذ سیاست‌هایی عمل‌گرایانه است (مرکز بین‌المللی مطالعات صلح - IPSC: ۱۳۹۵).

نتیجه‌گیری

جمهوری اسلامی ایران طرح یک کمر بند یک راه را به عنوان فرصتی مهم برای بازسازی اقتصادی و ارتقای وزن ژئوپلیتیکی خود می‌داند. کشور چین نیز بر همکاری با ایران در اجرای این پروژه تاکید می‌نماید. در شرایط کنونی در حوزه توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و سرمایه‌گذاری در بخش انرژی دو کشور گام‌های اولیه را برداشته‌اند اما در حوزه‌هایی همچون هماهنگی سیاست‌گذاری، پیشبرد تجارت آزاد و پیوندهای مردم-مردم اساساً هنوز درک مشترک بوروکراتیک میان دو کشور پدید نیامده است. در حوزه همگرایی مالی به عنوان یکی از اولویت‌های کلیدی این ابتکار، تحریم‌های مالی بین‌المللی و فضای روانی منفی که در مورد همکاری‌های بانکی با ایران همچنان وجود دارد، تعاملات دو کشور را با چالش‌های کلیدی مواجه کرده است نکته مهم آن که تعاملات مالی نقش کلیدی در پیشبرد همکاری در سایر حوزه‌ها ایفا می‌کند و چالش‌های آن نیز به سایر حوزه‌ها اشاعه می‌یابد. برای پیشبرد همکاری‌ها در قالب این طرح باید بر شکل‌دهی به درکی مشترک از الزامات هماهنگی سیاست‌گذاری میان دو کشور و نیز تسهیل

تجارت آزاد از یک سو و یافتن راه حل‌هایی برای گذر از چالش‌هایی که ارتباطات مالی دو کشور را دچار رکود نموده متمرکز شوند. جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود در چهار راه آسیای مرکزی، غرب و جنوب غرب آسیا، با ظرفیت‌ها و امکانات ویژه زیرساختی و مواصلاتی، هدف کلان خود را در داخل جهش اقتصادی از طریق جذب سرمایه‌گذاری خارجی قرار داده است و در سطح منطقه نیز خواهان ثبات، امنیت و توسعه مناطق پیرامونی است. قرار داشتن در منطقه‌ای مهم و استراتژیک، همواره از مزیت‌های قابل توجهی در حوزه‌های ترانزیتی برخوردار است و «پروژه یک کمربند، یک جاده به همراه کریدور شمال، جنوب» برای کشور ایران دارای تبعات و ملاحظاتی است. رقابت چین و هند در بسیاری از حوزه‌ها و همکاری ایران با هند در پروژه‌های بزرگ ترانزیتی (کریدور شمال-جنوب) می‌تواند این کشور را در موقعیتی رقابت‌آمیز با طرح یک کمربند، یک جاده قرار دهد. قرارگرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیتی برجسته برای جمهوری اسلامی ایران قلمداد می‌شود. به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال-جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و همچنین فراهم نمودن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار می‌باشد. چابهار می‌تواند به عنوان پلی میان کشورهای عضو «اگو» و «آسه‌آن» و سایر کشورهای جهان برای تولید، صادرات، مبادله و ترانزیت کالا باشد. علاوه بر این چابهار می‌تواند کلید توسعه شرق کشور باشد و با اجرایی شدن محور ترانزیتی شرق کشور جغرافیای اقتصادی - تجاری و امنیت این مناطق دچار تحول شده و درآمدهای زیادی را عاید کشور می‌نماید و همچنین فعالیت‌های غیر رسمی، قاچاق و نامنی را به فعالیت‌های اقتصادی و تجاری تبدیل نموده و باعث شکوفایی اقتصاد، توسعه و امنیت پایدار خواهد شد. در سطح استراتژیک ایران این طرح را به عنوان فرصتی مهم برای بازسازی اقتصادی و ارتقای نقش و جایگاه خود در اقتصاد جهانی تلقی می‌کند و چین نیز بر همکاری با ایران تاکید می‌ورزد. اما در سطح بروکراتیک دو کشور به شدت نیازمند نیل به درکی مشترک از منافع متقابل این طرح و نیز راهکارهای تحقق این منافع در قالب اولویت‌های همکاری‌های خود هستند. جمهوری خلق چین طرح «یک کمربند یک جاده» را به عنوان یک طرح فراگیر منطقه‌ای مطرح نموده است که حدود ۶۵ کشور را در بر می‌گیرد و دارای ابعاد مختلف و متعدد اقتصادی، امنیتی، ژئوپلیتیکی، تجاری و فرهنگی است و می‌تواند آثار و پیامدهای وسیعی را برای کشورهای معبر داشته باشد. در صورت اجرایی شدن این طرح از طریق گسترش زیرساخت‌های مبادلات تجاری و فرهنگی آن در منطقه و کمک به توسعه و امنیت در کشورهای معبر، ظرفیت تامین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران را هم در سطح ملی و هم در سطح منطقه‌ای دارا خواهد بود و به دلیل موقعیت استراتژیک خود از قدیم جزء حلقه‌های اصلی جاده ابریشم قرار داشته است و در طرح جاده ابریشم خشکی نیز در کانون توجه قرار دارد ولی در مسیر دریایی این پروژه موقعیت و قابلیت‌های عالی جغرافیایی ایران نادیده گرفته شده است و باید گفت که کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران در پروژه یک کمربند یک جاده می‌تواند دارای نقش و جایگاه مهمی باشد که اولاً این سواحل می‌تواند جزء حلقه‌های اصلی مسیر دریایی قرارگیرد و ثانیاً توجه به موقعیت منحصر به فرد ایران در بین دو مسیر خشکی و دریایی این پروژه می‌تواند مهم‌ترین مسیر برای اتصال مسیر خشکی و دریایی و استفاده از هر دو مسیر

باشد. کاهش تنهائی ژئواکونومیک ، امکان اتصال ایران به زنجیره ارزش اروپایی و آسیایی، ایجاد اتصالات زیرساختی میان ایران و کشورهای کلیدی اوراسیا، کاهش شکاف در حوزه زیرساختی، تقویت زیرساخت ها برای کاهش تحریم پذیری ، تعریف کشور در یک مجموعه بین المللی و کاهش هراس از قدرت یابی کشوراز دیگر نقاط مثبت و فرصت های مهم اتصال به این پروژه های مهم و بین المللی می باشد. کشور ایران علاوه بر برخورداری از منابع غنی انرژی در یک موقعیت جغرافیایی برجسته ، از مزیتی راهبردی در حوزه حمل و نقل بین المللی برخوردار است و می تواند به عنوان یک هاب بین المللی در این حوزه ایفای نقش نماید. به طور کلی مزیت ایران را درقبال چین باید در دو حوزه اصلی جستجو نمود یکی تامین انرژی و دیگری تسهیل ترنزیت بین المللی .چین جهت تامین توسعه پایدار خود نیازمند منابع متنوع انرژی است و ایران می تواند در این حوزه شریک مهمی برای چین باشد. ایران جایگاه شایسته ای در راهبردهای ترانزیتی چین ندارد . در نقشه های اولیه طرح یک کمربند یک راه چین ، ایران عملاً از موقعیتی برخوردار نبود ولی بعداً به فهرست کشورهای همکار این طرح افزوده شد. به نظر می رسد در تعیین اولویت های سرمایه گذاری در پروژه های این طرح ایران در جایگاه پایین تری نسبت به پاکستان برخوردار است. که مهمترین عامل این مسئله همکاری ایران با هند و افغانستان در کریدور شمال جنوب است. همکاری ایران با هند بر سر پروژه ی چابهار و محور شرق گرچه با شدت و جدیت کریدور مشترک چین -پاکستان پیش نمی رود ولی با این حال رقیب مهمی برای آن به شمار می رود. ازاین رو هرچه همکاری ایران و هند حول محور ترانزیتی شمال-جنوب ارتقاء یابد، انتظار می رود چین تمایل کمتری جهت افزایش همکاری با ایران از خود نشان دهد. از سوی دیگر به نظر می رسد برای ایران ، سرمایه گذاری در محور شرق از اهمیت و اولویت بالاتری نسبت به پروژه ی یک کمربند یک راه برخوردار باشد. در نهایت باید مطرح نمود که اجرای طرح یک کمربند یک جاده در منطقه جنوب غرب آسیا پروژه عظیمی برای چین خواهد بود. هر طراحی بین منطقه ای دیگری نیز مستلزم سرمایه گذاری سنگین چین در امنیت است که به گواه تاریخ همچون یک ماریچ نرولی برای قدرت های بین الملل عمل می کند. عوامل متعددی طرح یک کمربند یک جاده را به چالشی بزرگ در منطقه جنوب غرب آسیا تبدیل کرده است : فساد، ضعف حاکمیت قانون، انحصارهای سلطنتی بر اقتصادها، انسجام اقتصاد ضعیف منطقه و نرخ موفقیت پروژه های مشترک با چین در این منطقه . چین اگر بخواهد با تکیه بر طرح یک کمربند و یک جاده در سطوح مختلف در منطقه وارد شود باید تلاش جدی در تمام جنبه های سیاسی ، اقتصادی و امنیتی انجام دهد. این کشور به رغم پروژه های زیرساختی متعدد که در منطقه تعریف می کند ، هنوز برای واقعیت بخشیدن به جاه طلبی های خود در این جغرافیا مهیا نیست.

پیشنهادات

جمهوری اسلامی ایران باید در جهت رفع تحریم های آمریکا و غرب تلاش نماید تا به تواند با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود از منافع پروژه یک کمربند یک جاده بهره مند گردد.

ایران برای نقش آفرینی در این طرح نباید منتظر دعوت نامه باشد بلکه باید طرح عملیاتی داشته باشد و سطح مذاکرات خود با چین را به چگونگی اتصال راه آهن دو کشور ، سوئیفت ، قوانین و سرمایه گذاری و.. تغییر دهد.

دولت جمهوری اسلامی ایران بایستی نسبت به تشکیل اتاق فکر، کمیته ها و زیرگروه های عملیاتی در خصوص نحوه همکاری ایران با این پروژه اقدام نماید.

دو کشور ایران و چین باید در قالب این پروژه بر شکل دهی درک مشترکی از الزامات هماهنگی سیاست گذاری میان دو کشور، تسهیل تجارت آزاد و یافتن راه حل‌هایی برای گذر از چالش ارتباطات مالی بین دو کشور متمرکز شوند؛ اتصال ایران به پروژه خط لوله گاز گوادر- نواب شاه (در ردیف طرح‌های مصوب چین با پاکستان قرار دارد)؛ اتصال چابهار به کریدور بین‌المللی شمال، جنوب (این بندر به پلی میان کشورهای آسیای مرکزی، اکو و اوراسیا تبدیل خواهد شد)؛

احداث خط آهن چابهار، مشهد، سرخس به منظور ترانزیت به ترکمنستان؛ توسعه و تجهیز فرودگاه بین‌المللی چابهار و تقویت زیرساخت‌های این بندر؛ همکاری در خصوص مبارزه با تروریسم به ویژه ایجاد ثبات در افغانستان میان ایران، چین و پاکستان؛ شکل‌گیری تجارت بین چهار کشور (ایران، پاکستان، چین و روسیه) با پول رایج ملی؛ توسعه گردشگری میان کشورهای پروژه همراه با بهبود زیرساخت‌ها؛ ایجاد کریدور ۸۰ کیلومتری بین چابهار و گوادر و ریل‌گذاری آن که بخشی از آن فرصت‌های پروژه را از آن ایران خواهد کرد. برگزاری مانورهای مشترک نظامی میان ایران و پاکستان و حتی چین به صورت سالانه،

منابع

اعظمی، هادی (۱۳۸۵)، وزن ژئوپلیتیک و سیستم قدرت منطقه ای، فصلنامه ژئوپلیتیک، مسائل سال دوم، سوم و چهارم افتخاری و نصری (۲۰۰۴)، مقدمه ای بر جغرافیای امنیتی به عنوان روند علمی جدید، مجله جغرافیای نظامی و امنیتی، شماره ۱

فرجی راد، عبدالرضا و خیری، سهیل (۱۳۹۲)، بررسی علل عدم تشکیل همگرایی پویا و پایدار در آسیای مرکزی، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۹، شماره ۳، ۱۱۶-۸۴

امیدی، علی (۲۰۰۹)، منطقه گرایی در آسیا، فصلنامه مطالعات سیاسی و بین‌المللی، تهران
امیر احمدیان و روح‌الله صالحی دولت‌آباد (۲۰۱۵)، طرح راه‌بریشم چین جدید (اهداف، موانع و چالش‌ها)، مطالعات روابط بین‌الملل، شماره ۳۶

حافظ‌نیا، محمدرضا و دیگران (۱۳۸۹)، امنیت پایدار در خلیج فارس (موانع و سازوکارها) شماره ۱، سال ۷
حافظ‌نیا، محمد (۱۳۸۵)، اصول و مبانی ژئوپلیتیک، مشهد، انتشارات موسسه تحقیقات امیر کبیر

حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۱)، جغرافیای سیاسی ایران، انتشارات سمت، تهران
خداقلی پور، علیرضا (۱۳۹۵)، آغاز راه کمربند و چین و تأثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه سیاست خارجی، دوره ۳۱، شماره ۱

خدایمی، عباسعلی (۱۳۸۶)، تأثیر موقعیت ژئوپلیتیک ایران در تبدیل شدن به یک قدرت برتر در منطقه
خداقلی پور، علیرضا (۲۰۱۷)، طرح کمربند جاده ای چین و تأثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه سیاست خارجی، دوره ۳۱، شماره ۱، بهار ۱۳۲۹۶، از صفحه ۱۷ تا صفحه ۴۹، تهران

جوادیان، عباس (۱۳۹۷)، احیای جاده ابریشم و موازنه سازی چین با ایالات متحده آمریکا، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه خوارزمی

روشندل، جلیل و سیف زاده، حسن (۱۳۸۲)، درگیری های ساختاری در منطقه خلیج فارس، مرکز تحقیقات علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه، تهران

زارع، محمد (۱۳۹۴)، اهداف استراتژیک چین از طرح جاده ابریشم و واکنش های صورت گرفته در برابر آن، گزارش راهبری، مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام

زاهدی، محمدجواد (۱۳۹۳)، توسعه و نابرابری، انتشارات مازیار، تهران

شریعتی نیا، محسن (۱۳۹۵)، کمربند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش چین، فصلنامه روابط خارجی، دوره ۸ شماره ۲۰۱۶۳

شیری گرگانی، لیلا (۱۳۹۳)، مطالعه تطبیقی منطقه ای الگوهای همگرایی جمهوری اسلامی ایران بین خلیج فارس و آسیای میانه، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران

شاهنده، بهزاد (۱۳۹۸)، کنفرانس تخصصی یک کمربند یک راه، انجمن آمایش سرزمین ایران، تهران

عابدینی، محسن (۱۳۹۹)، تأثیر ژئوپلیتیک یک پروژه کمربند یک طرفه بر توسعه و امنیت کشورهای ترانزیتی، رساله دکتری. دانشگاه آزاد اسلامی: تهران

عزتی، عزت الله (۱۳۷۷)، ژئوپلیتیک، تهران: انتشارات سمت

عزتی، عزت الله و شکری، شمس الدین (۱۳۹۱)، بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶

قرونه، اسماعیل (۲۰۱۶)، پروژه جاده ابریشم و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران با تأکید بر امنیت اقتصادی، دانشگاه خوارزمی، تهران

قاسونی و دیگر نویسندگان (۲۰۱۷)، پیوندهای امنیت و توسعه منطقه ای در مناطق جغرافیایی ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱۳، شماره ۱، ۱۴۵-۱۲۵

گزارش کنفرانس بین المللی یک کمربند، یک جاده، پکن، ۲۰۱۷

گزارش برگزاری مجمع عالی همکاری های بین المللی یک کمربند (۲۰۱۶)، کنفرانس جهانی صلح، رصدخانه روابط بین الملل، شماره ۱۲۲

محمدزاده، مهدی (۱۳۹۳)، تأثیر م components لفه های ژئوپلیتیک و ژئوپلیتیک بر سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران، دانشگاه فردوسی مشهد (۲۴) مالا کوتیان، مصطفی (۲۰۰۳) جغرافیا و سیاست، قم، انتشارات حق یاوران

مطوف، شریف (۱۳۹۸)، کنفرانس تخصصی یک کمربند یک راه، انجمن آمایش سرزمین ایران، تهران

مینایی، مهدی (۲۰۰۲)، مقدمه ای بر جغرافیای سیاسی ایران، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، وزارت امور خارجه

میر حیدر، دوره و زکی، یاشار (۱۳۸۹)، مفهوم مقیاس و اهمیت آن در جغرافیای سیاسی پست مدرن، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۶، شماره ۱، ۳۶-۵

نیکنامی، کمال الدین و ده پهلوان، مصطفی (۱۳۹۱)، تشکیل جاده ابریشم در پرتو امنیت، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۹، شماره ۲، ۳۶-۲

یزدانی، عنایت الله و شاه محمدی، پریسا (۱۳۹۳)، بررسی جنبه‌های مثبت و ضرورت پویایی ایران در طرح کمربند اقتصادی از منظر مدرسه کپنهاگ، فصلنامه آسیای میانه و قفقاز، شماره ۸۸، از صفحه ۱۴۱ تا صفحه ۱۶۶

China Arab policy paper, 14,2016, http://www.china.org.cn/world/2016-01-14/content_37573547.htm

Vision and Action on jointly building silk road economic belt and 21st century economic silk road,march2015, http://reconasia-prodoction.s3.amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-4763-46fc-9094

amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-4763-46fc-9094

China Arab states cooperation forum holds ninth ministerial , july6.2020. http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1795754.shtml

Lisa Watanabe ,the middle east and china ,s belt and road initiative, FTH Zurich, December 2019, http://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-intrest/gess/cis-center-for-securities-studies/pdfs/css_Analyse_254-EN_PDF.

Richard Ghaisy , fei su and Lora Saalman, the 21 st century maritime silk road .sipri,2018.p.28, <http://www.sipri.org/sites/default/files/2019-10/the21st-century-maritime-silk-road.pdf>

Alam salah and zakiyeh yazdanshenas, iran pact with chinais bad news for the west . foreign policy .august 9,2020. <http://foreignpolicy.com/2020/08/09irans-pact-with-china-bad-news-for-west>

Tomas Erdbrink, for china global ambitions ,Iran is at the center of everything, the new York times , july25,2017. <http://www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-forthe-west/>

International energy agency , march 23.2020 , <http://www.eai.gov/todayinenergy/detail.php?id=43216>

Camille Lons, jonathan Fulton, Degang sun and naser Al-tamimi, china,s great game in the middle east .European council on foreign relations(ECFR).octobr 21,2019

Lior Kodner, China irked at US interference in Phalcon deal , haaretz, august 7,,2005. <http://www.Haaretz.com/1.4929020>

Harsh v pant and premesha saha, mapping the belt and road initiative reach, implications, consequences. Observer research foundation/2021