

China's New Silk Road Initiative: Opportunities and Threats for Iran, Pakistan and Kazakhstan

Daniel Rezapour¹ – Reza Simbar²

Abstract

One Belt One Road initiative of China is the most important megaproject of international political economy in the current situation. With this plan, China pursues major goals in terms of economic growth, especially energy security, expanding its influence in various regions, access to global markets, as well as creating more cost-effective communication and transportation. The idea is to facilitate the supply of energy, goods, and bring the various parts of the globe closer to China. The present paper focuses on explaining the opportunities and challenges of cooperation between Iran, Pakistan, Kazakhstan, and China by relying on qualitative research methods such as document observation and analysis. In this regard, the main research question is what opportunities and challenges do the New Silk Road initiative have for Iran, Pakistan and Kazakhstan as a foreign policy strategy of China? In response, the hypothesis raised to this question is that this initiative, in addition to playing an influential role for the future of these three countries, could have consequences for these countries: In terms of opportunities for developing and deepening these countries' relations with China: capacity building for regional dominance, simultaneous interaction with East and West, diversification of onshore and offshore routes, diversification of energy import bases, provision, facilitation and enhancement of energy transmission security for suppliers and consumers and in terms of consequences: China's dominance over the geoeconomic structure of the countries of Iran, Pakistan and Kazakhstan and intensification of competition between Russia, India and the US in the region.

Keywords: One Belt - One Road, China, Iran, Pakistan, Kazakhstan.

1. Ph. D student of International Relations, Dpt. political science, University of Guilan.

2. Professor of Political Science and International Relations, Dpt. political science, University of Guilan. Corresponding Author (rezasimbar@hotmail.com)



ابتکار جاده ابریشم نوین چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قزاقستان

دانیال رضاپور^۱ - رضا سیمبر^۲

چکیده

ابتکار یک کمربند - یک جاده چین مهم ترین مگا پروژه اقتصاد سیاسی بین المللی در شرایط کنونی است. چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تأثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راه‌های ارتباطی و حمل و نقل مقرون به صرفه تر دنبال می‌کند. این ایده به دنبال تسهیل و تأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گردانیدن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین است. مقاله حاضر معطوف به تبیین فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران، پاکستان، قزاقستان و چین در قالب این ابتکار با اتکا به روش‌های کیفی پژوهش همچون مشاهده و تحلیل اسناد است. در این راستا پرسش اصلی تحقیق این گونه مطرح می‌شود که ابتکار جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین چه فرصت‌ها و چالش‌هایی برای ایران، پاکستان و قزاقستان به وجود آورده است؟ در پاسخ باید گفت که ابتکار جاده ابریشم به واسطه قدرت‌یابی سیاسی - اقتصادی چین در عرصه بین‌المللی در بخش اقتصادی موجب توسعه و تعمیق روابط تجاری اقتصادی کشورها با یکدیگر، بهره‌مندی ایران، پاکستان و قزاقستان از این ابتکار به‌عنوان فرصتی برای ارتقای جایگاه در اقتصادی جهانی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی، تأمین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی برای عرضه کنندگان و مصرف کنندگان در جهت تأمین منافع متقابل شده است. در بخش سیاسی، ظرفیت‌سازی برای برتری منطقه‌ای، تعامل همزمان با شرق و غرب، تلاش برای ایجاد ثبات در کشورهای مستعد ناامنی و افزایش آزادی عمل در صحنه بین‌المللی را برای این سه کشور به وجود آورده است. در ذیل چالش‌ها محورهای همانند تفوق چین بر ساختار ژئواکونومی کشورهای ایران، پاکستان و قزاقستان و تشدید رقابت روسیه، هند، آمریکا در منطقه را نیز به همراه داشته است.

واژگان کلیدی: یک کمربند - یک جاده، چین، ایران، پاکستان، قزاقستان.

۱. دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل دانشگاه گیلان.

۲. استاد علوم سیاسی و روابط بین‌الملل دانشگاه گیلان. نویسنده مسئول: (rezasimbar@hotmail.com)

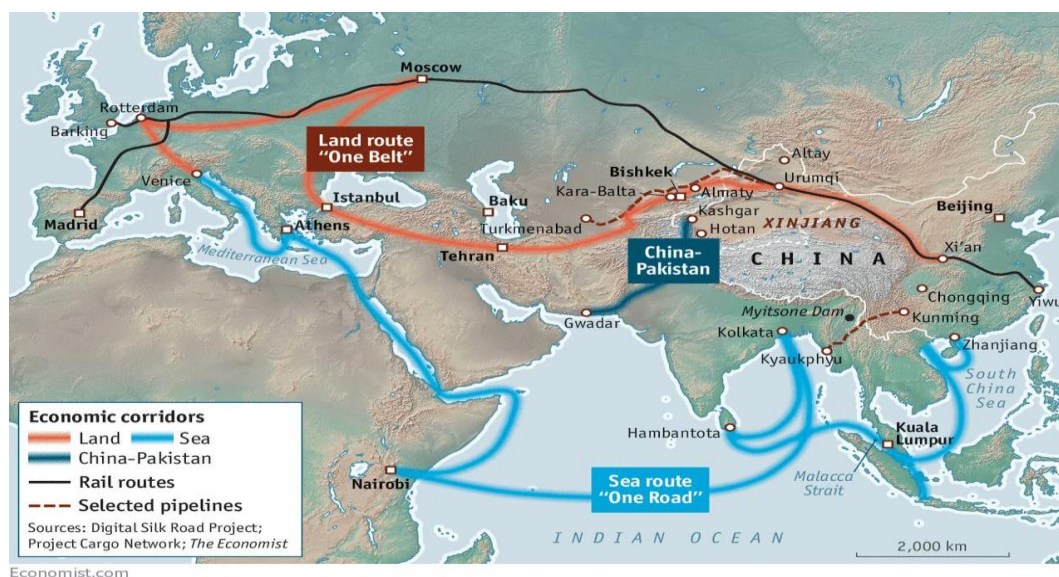
مقدمه

در طول فرمان‌روایی سلسله یوان در چین، تأثیرات اداری و اقتصادی کشورهای اسلامی در امتداد جاده ابریشم از گوانگدونگ به سمت غرب شبه قاره هند و از شمال غربی آسیای مرکزی به سمت اروپا و آفریقا مشهود بوده است. مغول‌ها به‌عنوان مؤسس سلسله یوان، با شناخت کافی از مهارت‌های اداری، اقتصادی و نظامی پارس‌ها و اویغورها که تقریباً همه آن‌ها مسلمان بودند، ده‌ها هزار نفر را برای مدیریت بخش‌هایی از امپراطوری گسترده خود به کار گرفتند. همچنین از قرن هشتم، تجارت کشورهای اسلامی به وسیله راه‌های زمینی از طریق سین‌کیانگ و استانبول به اروپا و مسیرهای دریایی از طریق شبه قاره هند به آفریقا و آمریکا متصل می‌شد. با این وجود، در اثر نبرد رود طالس و هرج و مرج ناشی از قیام لوشان تنها چند سال پس از این بحران‌ها، راه زمینی و دریایی جاده ابریشم به جاده‌ای میان مسلمانان تبدیل شد که این عامل از لحاظ اقتصادی، فرهنگ چینی و فرهنگ اسلامی را در این دوره به شریک تجاری قابل اعتمادی تبدیل کرد. با توجه به این تاریخ نسبتاً مشترک، چین در تلاش است تا با تکیه بر استعاره‌ها و اسطوره‌های تاریخی، کشورهای اسلامی را به مثابه بازیگران افسانه‌ای تاریخ راه ابریشم، وارد بازی‌های ژئوپلیتیک تازه‌ای نماید و این‌گونه، کشورهای منطقه را به خود نزدیک سازد. در واقع، پکن از ناخشنودی کشورهای اسلامی از عمل بر پایه ژئوپلیتیک سلطه در دو سده گذشته درس گرفته و قرار است در روابط خود با این کشورها بر اساس احترام متقابل و حفظ منافع کشورهای هدف قدم بردارد. بنابراین چین مدرن با توجه به پیشینه تاریخی و ظلم ژئوپلیتیکی صورت گرفته در قبال مسلمانان در تلاش است تا این میراث فرهنگی مشترک آسیایی را در امتداد توسعه طرح یک جاده- یک کمربند مرتبط نماید.

یکی از مهم‌ترین ابتکارات دستگاه سیاست خارجی چین برای تقویت دیپلماسی پیرامونی و ایجاد ارتباط با کشورهای اسلامی، طرح «جاده ابریشم نوین»^۱ یا همان طرح «یک کمربند، یک جاده»^۲ است که با اجرایی شدن آن، کشورهای اسلامی درگیر در این طرح با یک سری تغییر و تحولات مواجه خواهند شد. این طرح که تقریباً ۴,۴ میلیارد نفر (۶۵ درصد) از جمعیت جهان و ۲۱ تریلیون از تولید ناخالص جهانی را در بر می‌گیرد، توسط رئیس‌جمهور چین در سپتامبر ۲۰۱۳ اعلام شد و از دو بخش کمربند

1. New Silk Road
2. One Belt- One Road

اقتصادی جاده ابریشم جدید و جاده ابریشم دریایی تشکیل شده است. تلاش و اهتمام چین برای پیشبرد چنین طرح‌های عظیمی جدای از آن که می‌تواند آثار و پیامدهای اقتصادی و سیاسی جدی برای این کشور در پی داشته باشد، می‌تواند در سیاست خارجی چین نیز گسترش‌گرایی بیش‌تر و نقش فعال‌تر منطقه‌ای داشته باشد. طرح جاده ابریشم چین بدون ملاحظات ایدئولوژیک و بر مبنای واقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، سازماندهی شده است که احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای اسلامی و ارائه بازی برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. پروژه‌های جاده ابریشم جدید ابزاری در طرح ایجاد همکاری منطقه‌ای، ایجاد انعطاف سیاسی؛ بهبود رشد اقتصادی، پیشنهاد تنوع سازی تجارت و سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، بخش‌های معدن و انرژی هستند. همه این‌ها یک فرصت تاریخی بی‌سابقه‌ای را برای کشورهای اسلامی مخصوصاً ایران، پاکستان و قزاقستان ارائه می‌دهد تا به بازیگران مهمی در اقتصاد جهانی تبدیل شوند. به تبع آن، پروژه‌های دوجانبه و چندجانبه بسیاری در مقیاس‌های بزرگ و کوچک وجود دارند که هدفشان بازسازی و احیای تجارت و سیستم مبادله مشابه جاده ابریشم قدیم میان مسلمانان و چینیان می‌باشد. (Yu. 2017: 3)



نقشه ۱. جاده ابریشم نوین (www.silk-road.com)

علی‌رغم ابتکارات استراتژیک این طرح، موضوعی که در مطالعات مطرح کمتر بدان توجه شده، نقش کشورهای اسلامی در این ابتکار و چگونگی همکاری آن‌ها با چین است. به دیگر سخن بخش عمده ادبیات موجود در مورد دلایل ارائه این ابتکار از سوی چین و انگیزه‌های پیدا و پنهان پیشبرد آن است. در میان کشورهای درگیر در این ابتکار، نقش ایران، پاکستان، قزاقستان و فرصت‌های همکاری با چین چندان مورد بحث قرار نگرفته است؛ به عبارتی در اکثر مطالعات به خصوص منابع فارسی، برنامه عملیاتی این ابتکار که از سوی دولت چین منتشر شده و مبنای تعامل این کشور با سایرین (ایران، پاکستان، قزاقستان) را شکل می‌دهد، چندان مورد توجه قرار نگرفته است. نگارندگان در این مقاله تلاش کرده‌اند از منظری جدید و با تکیه بر برنامه عملیاتی این ابتکار و اهداف مطرح شده در آن، فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران، پاکستان و قزاقستان با چین در طرح یک کمربند- یک جاده را مورد بحث قرار دهند. از همین رو، مقاله حاضر معطوف به یافتن پاسخی برای این سؤال کلیدی است و آن این- که ابتکار جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین چه فرصت‌ها و چالش‌هایی برای ایران، پاکستان و قزاقستان به وجود آورده است؟ در پاسخ باید گفت که ابتکار جاده ابریشم به واسطه قدرت‌یابی سیاسی- اقتصادی چین در عرصه بین‌المللی در بخش اقتصادی موجب توسعه و تعمیق روابط تجاری اقتصادی کشورها با یکدیگر، بهره‌مندی ایران، پاکستان و قزاقستان از این ابتکار به‌عنوان فرصتی برای ارتقای جایگاه در اقتصادی جهانی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی، تأمین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی برای عرضه‌کنندگان و مصرف‌کنندگان در جهت تأمین منافع متقابل شده است. در بخش سیاسی، ظرفیت- سازی برای برتری منطقه‌ای، تعامل همزمان با شرق و غرب، تلاش برای ایجاد ثبات در کشورهای مستعد ناامنی و افزایش آزادی عمل در صحنه بین‌المللی را برای این سه کشور به وجود آورده است. در ذیل چالش‌ها محورهای همانند تفوق چین بر ساختار ژئواکونومی کشورهای ایران، پاکستان و قزاقستان و تشدید رقابت روسیه، هند، آمریکا در منطقه را به همراه داشته است.

مجموعه مطالعات صورت گرفته تحت عنوان پیشینه پژوهش از زمان طرح آن در سال ۲۰۱۳ و به بعد نشان می‌دهد که تمرکز عمدتاً بر شناخت ماهیت و اهداف این ابتکار چینی و نیز محیط‌های هدف بوده است. در قالب این دسته شناسایی ماهیت این ابتکار، جاه‌طلبی‌های اقتصادی چین را در قبال سیاست «یک کمربند- یک جاده»

مطرح می‌کنند که هدف آن‌ها مرتبط کردن شرق و غرب از طریق زیر ساخت‌ها، توسعه اقتصاد ملی از طریق گسترش صادرات، ارتقای دسترسی به منابع طبیعی و حمایت از صنایع داخلی می‌باشد (Yu, 2017; Amighini, 2017; Li and Daxing, 2018; Kembayev, 2018). در کنار این آثار، دسته دوم از ادبیات موجود به‌صورت جداگانه به ایران، پاکستان و قزاقستان و ارتباط این کشورها با این ابتکار پرداخته‌اند. اکثر محققان معتقدند که این سه کشور باید راهبرد منفعت‌محور استفاده کنند و در برابر آن به شکلی پویا عمل کنند. همچنین با توجه به جایگاه مهمی که از حیث اقتصادی و ژئوپلیتیک دارند، باید از حداکثر فرصت‌ها در این طرح استفاده کنند (شریعتی‌نیا و عزیز، ۱۳۹۶: پیرسلامی و پیرانخو، ۱۳۹۶: Arif, 2016; Lu, 2016; Shaikh et all, 2016; Erdbrink, 2017; Feg and Henry, 2017; Wolf, 2017). از بین این آثار، پژوهش‌های آخر بیشترین شباهت را با این نوشتار دارد. با این تفاوت که در این نوشتار با رویکرد ژئواکونومیک و با استفاده از مزیت‌های ژئوپلیتیکی به زمینه‌های ایجاد بهره‌مندی اقتصادی و سیاسی این ابتکار برای کشورهای ایران، پاکستان و قزاقستان پرداخته می‌شود. در این رابطه با هدف ارزیابی فرضیه و شناخت پیامدها، در بخش نخست نظریه ژئواکونومیک به‌عنوان بستر سیاست جغرافیایی نوین به‌عنوان چارچوب نظری مورد بررسی قرار می‌گیرد. بخش دوم، جاده ابریشم نوین و محورهای این راهبرد و نیز تاثیر آن بر جهت‌گیری سیاست خارجی چین توضیح داده می‌شود و سرانجام در بخش پایانی نقش ایران، پاکستان و قزاقستان و نیز فرصت‌های اقتصادی-سیاسی و تهدیدهای احتمالی این ابتکار برای این کشورها مورد کنکاش قرار می‌گیرد.

۱- چارچوب نظری

با پایان یافتن جنگ سرد تغییرات عمده‌ای در حوزه مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه‌ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکردی اقتصادی یافت. با تغییر جهت مفهوم قدرت در جغرافیای سیاسی از سیاست به اقتصاد واژه ژئواکونومی برنهاد شد که منابع اقتصادی و قلمرو منابع طبیعی مهم ارزیابی می‌شوند. ادوارد لوتواک^۱ در سال ۱۹۹۴م. پارادایم ژئواکونومی را با مفهوم گسترده‌ای وارد علوم جغرافیایی و سیاسی کرد. از ویژگی‌های دوران حاکمیت ژئواکونومی، اهمیت اقتصاد در

1. Lutwak

عرصه جهانی و تشکیل گروه‌بندی‌های منطقه‌ای بر بنیاد اقتصاد است. این رویکرد از ترکیب سه عامل جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته و بررسی روابط جغرافیا، قدرت و اقتصاد و تعامل این سه عنصر را برای کسب قدرت دولت‌ها مطالعه می‌کند. ژئواکونومی زمینه‌های جغرافیای اقتصاد یک کشور است که با رویکردی برون‌گرا بنیان‌های اقتصاد را در مناسبات قدرت تعریف و تعیین می‌کند. همچنین دولت از این طریق می‌تواند کنترل و اقتدار تمام منابع تولید و بخش‌های کلیدی اقتصادی را به‌دست بگیرد و به استحکام بخشیدن فعالیت‌های اقتصادی و قدرت اقتصادی خود بپردازد. به‌عبارتی دیگر، ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی می‌کند. فضای بالقوه و در حال سیال همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است، از این‌رو، آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگی‌های فیزیکی ژئوپولیتیک است (گل‌کرمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴-۵).

هدف اصلی ژئواکونومی، کسب، حفظ و تولید قدرت است که با استفاده از ابزارهای اقتصادی؛ افزایش ثروت، نتایج سودمند ژئوپولیتیک و بهره‌مندی از اقدامات اقتصادی سایر دولت‌ها برای کسب و افزایش منافع ملی در بستر جغرافیا صورت می‌گیرد. در این مسیر، ژئواکونومی برای نیل به اهداف و کسب متغیرهای ویژه خود، به‌صورت توأمان موجب تولید قدرت نرم و قدرت سخت می‌شود. به این شکل که یک مدل اقتصادی موفق، نه‌تنها منابع نظامی را برای قدرت سخت ایجاد می‌کند، بلکه می‌تواند دیگران را به تقلید از الگوی خود جذب نماید. قدرت نرم اتحادیه اروپا در پایان جنگ سرد و قدرت نرم چین در دوران کنونی، به واسطه موفقیت مدل‌های اقتصادی آنها بهبود یافته است. یک اقتصاد بزرگ موفق نه‌تنها منابع قدرت سخت، بلکه با ایجاد جذابیت، قدرت نرم نیز تولید می‌کند. البته، تمام دولت‌ها قادر به ایجاد ظرفیت‌های برابر در کسب قدرت ژئواکونومیک نیستند و همه دولت‌ها نیز از توان خود به یک شکل استفاده نمی‌کنند. در واقع مشخصه‌های ساختاری و استعدادهای ژئواکونومی ویژه‌ای وجود دارد که احتمال بهره‌مندی دولت‌ها از ابزارهای ژئواکونومی را تعیین و تحمیل می‌کند (اسلامی و غریبی، ۱۳۹۷: ۶).

۲- جاده ابریشم نوین و سیاست خارجی چین

مقصد نهایی یک سیاست خارجی فعال، تاثیرگذاری بر محیط پیرامونی برای هماهنگ کردن آن با اصول و معتقدات خود است. چین متأثر از سیاست کلی تعامل با دنیای خارج و تداوم نوسازی و با اتکا بر ضرب‌المثل معروف چینی که می‌گوید: «اگر می‌خواهی به سعادت برسی، اول از همه به فکر ساختن جاده باش»، رئیس‌جمهور چین در سفر به

کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را مطرح کرد. شی جین‌پینگ در دانشگاه نظربایف قزاقستان، پیشنهاد داد که چین و آسیای مرکزی دست به‌دست هم دهند و کمربند اقتصادی جاده ابریشم را برای همکاری‌های بیشتر در منطقه بسازند. رئیس‌جمهور چین همچنین در اکتبر ۲۰۱۳ ابتکار جاده ابریشم دریایی را نیز ارائه داد و هر دو طرح خود را «یک کمربند_ یک جاده» نامید. مسیر جاده ابریشم جدید چین از مرکز استراتژیک اوراسیا از میان دولت‌هایی با ذخایر سرشار انرژی و معدنی و پایگاه جمعیتی قابل توجه عبور خواهد کرد. این مسیر از منطقه شیان در جنوب چین شروع و به شهر اورومچی در مرز قزاقستان رفته و سپس از ایران، عراق، سوریه و ترکیه عبور خواهد کرد. این ابتکار بر اساس چهار هدف به هم پیوسته است: بهبود زیرساخت‌های منطقه، افزایش هماهنگی سیاسی و اقتصادی منطقه، حذف موانع بر سر راه تجارت، تشویق ارتباطات فرهنگی برای پشتیبانی از طرح‌های وسیع‌تر. این طرح کلی برای برنامه‌های زیرساختاری حمل و نقل، انرژی و ارتباطات از راه دور به همراه برنامه‌هایی برای افزایش هماهنگی دیپلماتیک منطقه‌ای، ائتلاف مالی و تغییرات فرهنگی نیز می‌باشد (سجادپور و نیاکی، ۱۳۹۷: ۲۵-۲۴).

یکی از اهداف کمربند و جاده اقتصادی جدیدی که چین به دنبال آن است تسهیل ارتباط و تسریع حمل‌ونقل کالا و انرژی است. در واقع معادله‌ای هوشمندانه در حال شکل‌گیریست بدین‌صورت که با تسهیل و تسریع جریان انرژی به سمت چین، این کشور به تولیدات انبوه خود می‌افزاید و از طریق تجارت گسترده‌ای که از همین طریق اقتصادی برقرار می‌کند کالای خود را به کشورهای هدف می‌فرستد. بدین ترتیب علاوه بر بالارفتن تراز تجاری و نرخ رشد، امنیت انرژی خود را نیز به نحو احسن تامین می‌کند (آجیلی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۶ و ۳۲: Amighini, 2017). بنابراین از لحاظ اقتصادی، هدف ابتکار یک کمربند- یک جاده بهبود وضعیت اقتصاد چین - که اخیراً سرعت رشد آن کند شده- از طریق توسعه بازارهای جدید و تولید نیاز برای توانمندی‌های چین در بخش آلومینیم، فولاد، ساخت و ساز و دیگر صنایع است. سیاست‌گذاران چینی امیدوارند که این اقدامات باعث کاهش نابرابری‌های وسیع اقتصادی میان مناطق غربی و داخلی فقیرتر و محصور در خشکی چین با سواحل شرقی مرفه‌تر این کشور شود و از این رو، به ثبات اجتماعی چین کمک نماید. نکته‌ای که باید به آن توجه کرد برای موفقیت این طرح، تامین بودجه ضروری است. کمیسیون ملی اصلاحات و توسعه چین در مارس ۲۰۱۷ اعلام کرد که این کشور از سال ۲۰۱۳ میلادی، بیش از ۵۰ میلیارد

دلار در کشورهایی که در مسیر یک کمربند- یک جاده قرار دارند، سرمایه‌گذاری و توافقی‌هایی را به ارزش ۳۰۵ میلیارد دلار بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۶ برای پروژه‌های جدید ساخت و ساز منعقد کرده است. رئیس‌جمهور چین در مجمع کمربند و جاده در می ۲۰۱۷ اعلام نمود که ۵۴۰ میلیارد یوان بیشتر (حدود ۸۰ میلیارد دلار) از جمله ۱۰۰ میلیارد یوان (بیش از ۱۵ میلیارد دلار) برای اعتبارات صندوق اختصاص خواهد یافت. تا اواخر سال ۲۰۱۶، صندوق جاده ابریشم ملزم به توافقاتی به ارزش حداقل ۳ میلیارد دلار شده بود، اگرچه سرمایه‌گذاری اولیه به جای آسیای مرکزی، در روسیه، پاکستان و اروپا بود (Kembayev, 2018). همچنین از بانک‌های سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیا با صد میلیارد دلار سرمایه منبع مالی، بانک صادرات- واردات چین و نیز بانک توسعه چین مهم‌ترین نقش‌ها را در تامین مالی پروژه‌های ابتکار یک کمربند- یک جاده، بخصوص پروژه‌های کمربند اقتصادی جاده ابریشم در آسیای مرکزی ایفا می‌کنند. این بانک‌ها از رویه‌های جاری وام‌های آسان به دولت‌ها مشروط به استفاده از مقاطعه‌کاران چینی استفاده می‌کنند.

به‌لحاظ ژئوپلیتیکی، کمربند اقتصادی جاده ابریشم به‌عنوان بخشی از ابتکار یک کمربند- یک جاده، مولفه کلیدی «دیپلماسی همسایگی»^۱ رئیس‌جمهور چین به حساب آمده و هدف از آن، بهبود روابط با کشورهای پیرامونی چین از طریق ایجاد کالاهای عمومی همچون ارتباطات حمل و نقلی و زیرساخت‌های تولید نیرو است. در این چارچوب، این کمربند اقتصادی چارچوبی برای مدیریت اقتصادی ارائه می‌کند، به‌طوری‌که قدرت چین را - منابع عظیم سرمایه و وام‌های ارزان، تخصص و قابلیت تولید و ساخت و ساز - به نفوذ سیاسی تبدیل کرده و دستورکار جدیدی برای جهانی‌شدن منطبق با تعاریف چین تعیین کند. با توجه به آنچه در مجمع کمربند و جاده در می ۲۰۱۷ اشاره شد، این ابتکار عمل کلان، ابزاری برای ارتقای چین در داخل و خارج به‌عنوان یک قدرت تعیین‌کننده دستورکار بین‌المللی به شمار می‌آید. زیرا ابتکار کمربند و جاده یکی از مهم‌ترین تلاش‌های چین برای حل چالش اساسی ژئوپلیتیک است که با آن مواجه است، چیزی که متفکران استراتژیک آن را مورد توجه قرار داده‌اند. این استراتژی، تلاش برای ترکیب تمام عناصر قدرت چینی و استفاده از تمام نقاط قوت و ضعف کشور برای هدایت مجموعه وسیعی از منابع ملی در پی یافتن یک هدف

1. neighborhood diplomacy

سیاسی جامع است. شی جین‌پینگ برای تأکید بر اهمیت مفهوم جاده جدید ابریشم بیان کرده که «چین عقاب‌ی است که می‌تواند بالاتر و دورتر از آن مرتبه‌ای که بال‌هایش، یعنی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی، ساخته شده‌اند، پرواز کند» (Yu, 2017: 356; Li and Jin, 2018: 54). ابتکار یک کمر بند - یک جاده همچنین دربرگیرنده ضمنی ایدئولوژی نیز است. این ابتکار عمل به صورت غیر رسمی چالشی برای الگوی توسعه اقتصادی غرب که تأکید بر اصلاحات ساختاری و سیاست-گذاری و کمک‌های فنی در بخش‌های آموزش و سلامت داشته، اما به طور گسترده‌ای از زیرساخت‌های عمومی امتناع می‌ورزد، به حساب می‌آید. دولت چین امیدوار است که برنامه سرمایه‌گذاری کلان در پروژه‌های زیرساختی که تماماً با اعتبارات دولتی انجام می‌گیرد باعث تحریک رشد اقتصادی منطقه در آینده شود. اگر ابتکار یک کمر بند - یک جاده موفقیت‌آمیز ظاهر گردد، برخی از تحلیل‌گران حدس می‌زنند که این ابتکار عمل می‌تواند مبنایی برای نوع جدیدی از نظم بین‌المللی که در آن چین ایفاگر نقش اصلی است، قرار گیرد. در این تعریف، این ابتکار عرصه‌ای آزمایشی برای ایده‌های جدید سیاست خارجی چین به حساب می‌آید.

بنابراین سیاست خارجی چین اهداف چندی را از توسعه طرح جاده ابریشم نوین مدنظر دارد که می‌توان آن‌ها را به دو دسته اقتصادی و سیاسی-امنیتی تقسیم‌بندی کرد:

- ۱- تعمیق هم‌گرایی اقتصادی منطقه‌ای؛ تقویت اهرم دیپلماتیک چین در منطقه؛ ارائه امتیاز به دولت‌های پیرامون خود و تضعیف نفوذ آمریکا در این کشورها ۲- افزایش تعاملات اقتصادی با کشورهای غربی و جایگزینی مسیر ترانزیت زمینی برای صدور کالا به اروپا (این مسیر زمان را به نصف کاهش می‌دهد) ۳- اتصال جاده‌ای از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل شبکه حمل‌ونقل آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا ۴- افزایش نفوذ در اوراسیا؛ شکل‌دهی بازار اوراسیایی؛ تضمین جریان انرژی از آسیای مرکزی و روسیه و کاهش ریسک انتقال انرژی از مسیر دریایی تحت کنترل آمریکا (تنگه مالاکا) ۵- ارائه الگویی جدید از جهانی‌سازی و تثبیت الگوهای چینی تجارت و سرمایه‌گذاری؛ تقویت یوآن در نقل و انتقال مالی بین‌المللی و کاهش اتکا به دلار ۶- پیشبرد پروژه‌های توسعه در استان ناآرام غربی (از جمله سین کیانگ)؛ افزایش توان رقابت داخلی و رشد متوازن منطقه‌ای ۷- استفاده از ظرفیت تولیدات صنعتی برای ایجاد زیرساخت‌ها و تسهیل ورود کالاهای چینی به بازارهای منطقه؛ دخالت در ایجاد زیرساخت‌های فن‌آوری اطلاعات منطقه و ایجاد کانال‌های تازه برای اعمال نفوذ در منطقه (Yu, 2017: 362).

۳- ابتکار یک کمر بند یک جاده و تاثیر آن بر ساختار اقتصادی و سیاسی کشورهای ایران، پاکستان و قزاقستان

در سند کمر بند ابریشم که از سوی دولت چین تحت عنوان «چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» منتشر شده، حوزه‌های مختلفی به‌عنوان اولویت‌های همکاری و همگرایی میان کشورهای اسلامی مسیر کمر بند بر شمرده شده‌اند. اما روشن است که فرصت‌ها و چالش‌های سیاسی و اقتصادی همکاری چین با سه کشور ایران، پاکستان و قزاقستان در قالب این طرح در این چند حوزه قابلیت بحث و بررسی ندارد. از طرفی موقعیت منحصر به فرد این کشورها در اقتصاد اسلامی به گونه‌ای است که: ج.ا. ایران به‌عنوان یک دولت دینی با درآمد و جمعیت متوسط و با توجه به منابع قابل توجه انرژی و تاسیسات دریایی در تلاش است با استفاده از مفاهیم دینی به توسعه اقتصادی دست یابد؛ پاکستان که بعضی از محققان این کشور را منشأ اقتصاد اسلامی مطرح می‌کنند، با دارا بودن جمعیتی بزرگ و فقدان منابع انرژی از درآمد کمی برخوردار می‌باشد اما همسایگی با چین باعث شده است دو کشور مبادلات اقتصادی هنگفتی را از طریق بندر گوادر و سین‌کیانگ انجام دهند به طوری که برای تامین امنیت انرژی، چین با توسعه بندر گوادر در صدد صادرات و ذخیره‌سازی گاز مایع طبیعی (LNG) از طریق پاکستان می‌باشد. قزاقستان یک کشور با محدوده جغرافیایی بزرگ ولی جمعیت کوچکی به همراه مرزهای استراتژیک با چین و روسیه می‌باشد. این کشور سکولار با اکثریت مسلمان به‌عنوان مرکز حمل‌ونقل و تولید انرژی، بیشتر با موقعیت جغرافیایی مرکزی و جهت‌گیری سکولار خود نسبت به اسلام و اقتصاد اسلامی شناخته شده است به طوری که تاسیسات صنعتی بزرگ، انرژی و منابع معدنی عاملی برای افزایش درآمد سرانه این کشور در چند سال اخیر بوده است. نکته‌ای که باید به آن توجه کرد این است که همه این کشورها به‌لحاظ سیاسی به‌عنوان دموکراسی طبقه‌بندی شده‌اند؛ ایران با یک حکومت دینی، پاکستان یک دولت معتقد به قوانین اسلامی و قزاقستان یک دولت سکولار با اکثریت (۷۰٪ مسلمان) است (Factbook, 2018). این واریانس سیاسی مذهبی در میان سه حوزه برای بحث در مورد تأثیرات اقتصادی اسلامی در پروژه‌های ابتکاری و همچنین روابط مربوط به آنها با چین بسیار تأثیرگذار است.

جدول ۱. مقایسه وضعیت جغرافیایی و اقتصادی چین، ایران، پاکستان و قزاقستان

(Selmir, 2018: 6)

کشور	مساحت (۱۰۰۰ کیلومتر مربع)	خط ساحلی (کیلومتر)	جمعیت (میلیون)	جمعیت شهری (درصد)	امید به زندگی در بدو تولد (سال)	شاخص جینی	تولید ناخالص داخلی (PPP)، در تریلیون دلار	خدمات (درصد)	صنعت (درصد)
چین	۹,۵۹۶	۱۴,۵۰۰	۱,۳۸۰,۱	۵۸	۷۵,۷	۴۶,۵	۲۳,۱۲	۵۲,۲	۳۹,۵
ایران	۱,۶۸۴	۲,۴۴۰	۸۲	۷۴	۷۴	۴۴,۵	۱,۶۳۱	۵۴,۳	۳۵,۹
قزاقستان	۲,۷۲۴	-	۱۸,۶	۵۳	۷۱,۱	۲۶,۳	۰,۴۷۴	۶۰,۸	۳۴,۴
پاکستان	۷۹۶	۱,۰۴۶	۲۰۴,۹	۴۰	۶۸,۱	۳۰,۷	۱,۰۵۶	۵۶,۳	۱۹,۱

۳-۱- ایران

صرف‌نظر از روابط تاریخی و ریشه‌دار میان چین و ایران، سیاست موازنه قوا در نظام بین‌الملل با عبارت «رقابت شرق و غرب» از یک‌سو و «نفوذ ژئواستراتژیک به مناطق دور از دسترس زمینی» یعنی خلیج فارس از سوی دیگر، ایران را به مرکز ثقل برخی از منافع استراتژیک و کلیدی چین تبدیل کرده است. در شرایط کنونی، ایران با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا می‌تواند نقش ارزنده‌ای در ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم ایفا کند؛ بنابراین ایران از نظر چین، عنصر مرکزی در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم این کشور است؛ کمر بندی که برای آن به شدت بازار گرمی می‌کند و هدف آن گسترش نفوذ فرامرزی چین از طریق آسیای مرکزی به خلیج فارس و اروپاست. همچنین موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به‌لحاظ جابه‌جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند منافع بسیاری را به‌دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد (امیراحمدیان و دولت آباد، ۱۳۹۵: ۲۰-۱۹). علاوه بر جایگاه استراتژیک، ایران منبع با ارزش انرژی نیز محسوب می‌شود. همچنین رابطه خوب چندین ساله‌ای که با کشور چین دارد هم بر مزیت‌های دیگرش می‌افزاید. با دسترسی به خلیج فارس و دریای خزر و قرار گرفتن در کریدورهای شمال- جنوب و شرق - غرب و فراهم نمودن امکان انتقال زمینی و دریایی انرژی و کالا، ایران را می‌توان به‌عنوان شاهراه جاده ابریشم جدید معرفی کرد. این کریدور حمل‌ونقل که بخش مهمی از

آن از خاک ایران می‌گذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاه‌ترین؛ کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود.

با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و ارتباطی ایران در غرب آسیا، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی ایران، شرط لازم اجرایی شدن اتصالات زیربنایی در بخش مهمی از جغرافیایی کمربند ابریشم محسوب می‌شود؛ اتصالاتی که بر مبنای برنامه عملیاتی کمربند اقتصادی جاده ابریشم به تدریج و گام‌به‌گام باید شبکه‌ای را شکل دهد که آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل سازد. در همین راستا برای فراهم کردن کوتاه‌ترین مسیر، چین طرح احداث خط راه آهن ۲۰۰۰ مایلی که از اورومچی^۱ (مرکز سین کیانگ) به تهران را پیشنهاد داده است که در صورت اجرای این طرح، چین بزرگترین شریک تجاری ایران خواهد شد (Erdbrink, 2017). یکی دیگر از اولویت‌های تسهیل پیوندها و ارتباطات میان کشورهای مسیر کمربند، گسترش هماهنگی در ترخیص کالا و تحقق تدریجی ترانزیت بین‌المللی سهل و روان است. در این حوزه گمرکات دو کشور در چهارچوب برنامه‌ای موسوم به برنامه اقدام مشترک در زمینه همکاری‌های گمرکی که در سفر رئیس جمهوری چین در سال ۱۳۹۵ به امضا رسید، در مورد رد و بدل کردن اطلاعات کالا میان دو کشور به توافق رسیده‌اند. افزون بر این بر مبنای این توافق، چین بخشی از کالاهای خود را به بنادر ایران منتقل و سپس از طریق مرزهای زمینی از ایران به اروپا ترانزیت خواهد کرد (شریعتی‌نیا و عزیزی، ۱۳۹۶: ۱۲). مقام‌های چینی همچنین، ایران را یک گره کلیدی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی می‌دانند؛ حتی برای کارآفرینانی همانند ژورو لین (Zuoru Lin)، ایران از نظر تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی چین «در قلب جهان»^۲ قرار دارد؛ بنابراین چینی‌ها به دنبال افزایش ارتباطات جاده‌ای، حمل‌ونقل و راه آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر ایران هستند. بر این اساس، پکن برای کسب منافع ملی و بین‌المللی خود در طرح جاده ابریشم نوین، به قدرت‌های منطقه‌ای مهم، توجه ویژه دارد و در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه‌ای قائل است که این ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است. در همین راستا اصغر فخری معاون وزیر راه می‌گوید: «اگر آن‌ها (دولت چین و سرمایه‌گذاران) می‌خواهند در وقت و پول خود صرفه جویی کرده و کوتاه‌ترین مسیر را برای تجارت و سوددهی انتخاب کنند، ایران بهترین گزینه است» (Lu, 2016).

1. Urumqi

2. in the heart of the world

عامل ژئوپلیتیک نقش مهمی در روابط ایران و چین ایفا می‌کند، به طوری که روسیه و ایالات متحده و حتی عربستان مشتاقانه در حال تماشای این دو کشور هستند. در حال حاضر مزیت عمده روسیه تنها از طریق ارسال سلاح‌های تجاری به دست می‌آید. بنابراین روس‌ها اگرچه نسبت به گذشته توجه بیشتری به توسعه روابط با ایران و چین دارند، اما این کشور همواره نسبت به افزایش نقش سایر قدرت‌ها در منطقه آسیای مرکزی و اوراسیا حساس بوده و معمولاً به آن واکنش نشان داده است. از دید روس‌ها این طرح می‌تواند محملی برای نفوذ منطقه‌ای ایران و چین در حیاط خلوت یا خارج نزدیک آن‌ها باشد. این بیم در مورد ایران حتی می‌تواند بیشتر باشد؛ زیرا قرابت مذهبی و ایدئولوژیک ایران با کشورهای این منطقه می‌تواند مقوم آن چیزی باشد که از دید مسکو افراطی‌گرایی و تقویت گروه‌ها و جنبش‌های اسلام‌گرایانه است. منازعات ایران و آمریکا تقریباً در تمام روابط اقتصادی ایران مشهود می‌باشد به طوری که تحریم‌های هدفمند علیه ج.ا. ایران حتی سرمایه‌گذاران داخلی را با مشکل روبه‌رو کرده است. به عنوان مثال طبق قراردادی که در سال ۲۰۱۰ میلادی میان ایران و پاکستان امضا شد و به خط لوله صلح میان دو کشور معروف شد، گاز طبیعی ایران از میدان گازی پارس جنوبی در استان بوشهر به بندر نواب شاه^۱ در جنوب پاکستان منتقل می‌شد. همچنین براساس این قرارداد، قرار شد که ایران از فروردین ماه ۱۳۹۳ روزانه ۲۱ میلیون و ۵۰۰ هزار مترمکعب گاز و سالانه ۷/۸ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی به پاکستان صادر کند (Ahmad et all. 2017). اما عواملی همانند تنش‌های شیعه - سنی، آشفتگی در بلوچستان پاکستان، تحریم‌ها و فشارهای خارجی از سوی آمریکا به پاکستان و امضای قرارداد جدید ۱۰ میلیارد دلاری خرید گاز از روسیه باعث شده است که همچنین این خط لوله صلح بی‌تکلیف باقی بماند. در نهایت سیاست‌مداران چینی به این نکته واقف هستند که هرگونه جهت‌گیری آشکار به سمت ایران می‌تواند موجب ناخرسندی کشورهای حاشیه خلیج فارس به خصوص عربستان شده و اختلالاتی در به ثمر رسیدن طرح مزبور به وجود آید.

۳-۲- پاکستان

چین به عنوان بزرگترین شریک تجاری پاکستان، در سال ۲۰۱۴ میلادی چندین توافقنامه مهم به ویژه در زمینه‌های عمرانی با پاکستان امضا کرده که قرارداد احداث فرودگاه در بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان، قرارداد ساخت چند نیروگاه برق، احداث چند بزرگراه مهم و ایجاد مراکز تحقیقاتی مشترک در زمینه فناوری، تولید انرژی برق آبی تنها برخی از قراردادهای میان اسلام آباد و پکن است. علاوه بر روابط تجاری، دو

کشور همکاری قابل توجهی را در طرح‌های سرمایه‌گذاری مشترک آغاز کرده‌اند. این همکاری عمدتاً از سوی چینی‌ها در پاکستان در حال انجام است که مصداق بارز آن توسعه و تجهیز بندر گوادر، احداث بزرگراه ساحلی مکران، احداث بزرگراه قره قروم و کمک به سیستم ریلی پاکستان است. همچنین، دولت چین با سرمایه‌گذاری ۲۰۰ میلیون دلاری در ایجاد و تجهیز سیستم راه آهن پاکستان، تأمین لوکوموتیو مورد نیاز راه آهن این کشور و اتصال راه آهن پاکستان به چین موافقت کرده است. یکی دیگر از طرح‌های مهم اقتصادی بین چین و پاکستان که در سال‌های اخیر در دستور کار دو کشور قرار گرفته، بحث احداث جاده ابریشم چین است که بخشی از آن با عنوان کریدور اقتصادی چین و پاکستان شناخته می‌شود که برای هر دو طرف بسیار سودمند به نظر می‌رسد. احداث این کریدور از مبداء آن در بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان تا مقصد آن در شهر کشگر واقع در استان سین گیانگ در غرب چین صورت خواهد گرفت که شامل سه بخش مهم و موازی خطوط حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و خط لوله‌های انتقال انرژی است و عملیات احداث خطوط جاده ای است (کتابی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۰-۱۹).



نقشه ۲. کریدور اقتصادی چین - پاکستان (Wolf, 2017)

کریدور اقتصادی چین- پاکستان (CPEC) یکی از مهم‌ترین پروژه‌های طرح «کمربند و جاده» چین بوده و از زمانی که به‌طور رسمی در آوریل ۲۰۱۵ معرفی شد، به‌عنوان «تغییر دهنده بازی» در گفتمان ژئوپلیتیک منطقه‌ای در نظر گرفته شده است. این پروژه، مهم‌ترین طرح دوجانبه بین چین و پاکستان بوده و دارای بودجه‌ای بالغ بر ۴۶ میلیون دلار آمریکا است.

اکثر سیاست‌گذاران پاکستان، «کریدور اقتصادی چین- پاکستان» را یک کمک چشم‌گیر به اقتصاد پاکستان می‌دانند. برای چین، این پروژه مشکل اتصال متقابل خود با منطقه خلیج فارس، آفریقا، اروپا و آسیای مرکزی را کاهش خواهد داد. علاوه بر این، «کریدور اقتصادی چین- پاکستان» به‌عنوان فرصتی برای شکل‌گیری نظم اقتصادی و سیاسی در آسیای مرکزی با ارتقاء شبکه‌های مسیرهای تجاری، همکاری‌های سیاسی و تبادل فرهنگی، ترسیم شده است. ابعاد بزرگ کریدور اقتصادی چین- پاکستان موجب شده است این ابرپروژه زیرساختی پیشگامی برای تحولات بنیادین اقتصادی کشور پاکستان، به ویژه در حوزه‌های حمل و نقل، ترانزیت و ساختمان محسوب شود. این پروژه علاوه بر ایجاد ارزش افزوده و رشد اقتصادی در داخل کشور پاکستان، می‌تواند نقشی اساسی در تقویت جایگاه منطقه‌ای کشور پاکستان نیز داشته باشد. اضافه شدن احتمالی کشورهایی همچون ایران، ترکیه، روسیه و حتی کشورهای اروپایی به این کریدور و بهره‌مندی از زیرساخت‌های ارتباطی آن می‌تواند پاکستان را به‌عنوان مرکز فعالیت‌های اقتصادی منطقه تبدیل نماید. بندر گوادر می‌تواند نقشی اساسی در جابه‌جایی محصولات و کالاهای کشورهای همسایه این کشور، به خصوص کشور چین و دسترسی آن‌ها به آب‌های آزاد اقیانوس هند داشته باشد. از منظر کشور چین نیز اتصال به بندر گوادر می‌تواند دسترسی مستقیم این کشور به کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس را تسهیل نماید و از این منظر کریدور اقتصادی چین- پاکستان یک پروژه برد-برد برای هر دو طرف محسوب می‌شود (Mohammad, 2017; Wolf, 2017).

اهمیت استراتژیک بندر گوادر بدین دلیل است که به‌عنوان دروازه تنگه هرمز و کلید مسیر عرصه جهانی نفت محسوب می‌شود. این بندر با یک واحد دفاع هوایی مدرن، یک پایگاه و یک فرودگاه بین‌المللی که قادر به مدیریت خدمات هواپیمایی مسافربری باشد تکمیل خواهد شد و بنا بر عقیده تحلیل‌گران پاکستانی برای کنترل و نظارت بر طرح‌های توسعه طلبانه هند در اقیانوس هند، دریای عربی و خلیج فارس و هرگونه همکاری استراتژیک هند و آمریکا برنامه‌ریزی شده است. بندر گوادر همچنین بخشی از استراتژی

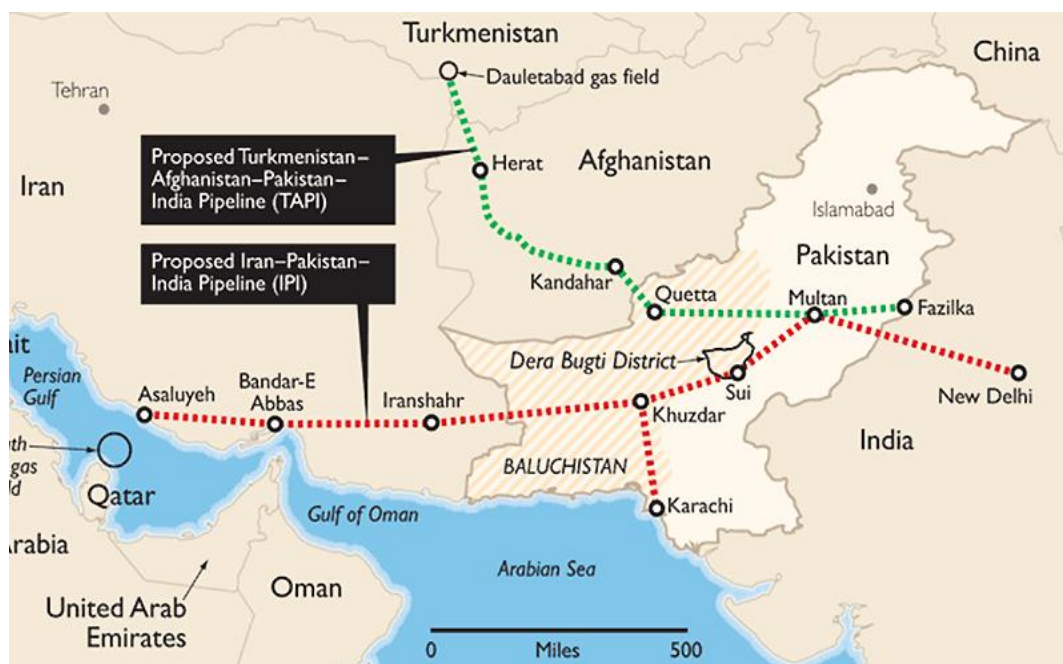
رشته مروارید چین به شمار می‌رود و می‌تواند هم از امنیت دو کشور در برابر هند محافظت کند و هم در راستای سیاست استراتژیک دریایی چین عمل کند (محرّق، ۱۳۹۶: ۱۸). در همین راستا چین اعلام کرده که با سرمایه‌گذاری در ۱۸۰۰ مایل بزرگراه، یک خط راه آهن و یک خط لوله نفتی که این دو کشور را به یکدیگر مرتبط می‌کند مبادرت می‌ورزد. این کریدور توسط یک نیروگاه خورشیدی ۱،۵ میلیارد دلاری که بزرگ‌ترین از نوع خود در جهان خواهد بود و همچنین یک نیروگاه برق آبی ۱،۶ میلیارد دلاری تامین خواهد شد. زیرا تنگه مالاکا که توسط سنگاپور و مالزی احاطه شده، محل عبور نزدیک به ۸۵ درصد انرژی مورد نیاز چین است. از آنجا که مالزی و سنگاپور روابط بهتری با آمریکا داشته و چین نفوذ چندانی در آنجا ندارد، پس دولت‌مردان چینی همواره درصدد کاهش وابستگی خود به این تنگه بوده‌اند. به این ترتیب با تکمیل پروژه خطوط انتقال انرژی از بندر گوادر به سین-کیانگ چین و کاهش وابستگی به تنگه مالاکا برای عبور انرژی بخش اعظمی از امنیت انرژی چین تامین می‌شود (آجیلی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۳).



نقشه ۳. تنگه مالاکا (See: Google Map)

در مورد تهدیدهای پیش روی پاکستان در صورت اجرایی شدن طرح‌های جاده ابریشم باید گفت که در اواخر قرن بیستم، کشورهای (ایران، ترکمنستان) برخوردار از منابع غنی نفتی گازی طرح‌های همانند خطوط لوله صلح «LNG» بین ایران و پاکستان؛ ایران، پاکستان- هند (IPI)؛ ترکمنستان- ایران- پاکستان- هند را مطرح کردند. با امضا اولیه این طرح‌ها، ج.ا. ایران در مدت کوتاهی پیشنهاد داد که هند از طریق پروژه «IPI» که گاز پارس جنوبی از طریق ایالت بلوچستان به هند وارد می‌شود، اقدامات امنیتی لازم را برای تامین این خطوط لوله انجام دهد زیرا الزامات انرژی در پاکستان و هند بسیار زیاد است و به همان اندازه منابع عظیم انرژی در ایران و ترکمنستان وجود دارد. حتی بعضی از این خطوط لوله به منظور پیوند مستقیم به خط لوله LNG سین کیانگ-گوادر ساخته شده‌اند. در حالی که چین درصدد کمک به پروژه-های فوق بود، کشورهای دیگر نسبت به نقش‌آفرینی استراتژیک ایران و پاکستان اعلام نارضایتی کردند و خواهان کناره‌گیری چین از این طرح بوده‌اند. به‌عنوان مثال، ایالات متحده به جای آن‌که از خطوط لوله TAPI حمایت بکند، با تحریم‌ها و تهدیدهای شرکت‌های نفتی تا حد زیادی برنامه‌های ایران را مختل کرده است. هند هم برای مقابله با پاکستان تلاش کرده است این خطوط لوله را متناسب با منافع خود تلقی نکند و دست‌اندازی‌هایی برای پیشبرد این پروژه به کار بندد (Shaikh, Ji, and Fan. 2016). بنابراین هند با توجه به فشارهای داخلی و بین‌المللی از خط لوله IPI عقب‌نشینی کرده است، اما در سال ۲۰۱۶ موافقت کرد تا ۵۰۰ میلیون دلار در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کند تا از بندر گوادر بی‌نیاز بشود. در راستای مقابله با اقدامات هند، مشاور ارشد نخست وزیر پاکستان معتقد است: «پاکستان، چابهار را به‌عنوان یک رقیب نمی‌بیند و در واقع امکان توسعه ارتباط با گوادر همیشه برای همه جهانیان باز می‌باشد» (Arif. 2016). با این حال، نقاط قابل توجهی از اختلافات اقتصادی و سیاسی میان پاکستان و ایران وجود دارد: ۱- هر دو بندر گوادر و چابهار، به‌عنوان بنادر نزدیک در اقیانوس هند، قطعاً برای تبدیل شدن به شانگهای منطقه رقابت خواهند کرد. ۲- قیمت گذاری LNG در حال حاضر از طریق خط لوله IPI باعث نادیده گرفتن منافع پاکستان خواهد شد، زیرا اگر ایران گاز ترکمنستان را با قیمت بسیار پایین بخرد، می‌تواند با قیمت بالایی به فروش برساند که این عامل بازی برد- برد برای ایران و توسعه بندر چابهار خواهد شد. عامل سوم و مهم‌تر این‌که هر دو کشور ادعا می‌کنند که حامی اقتصاد اسلامی و رهبر جنبش اسلامی می‌باشند. ج.ا. ایران، که در بحث‌های اقتصادی مدرن و حکمرانی به‌عنوان

کشور اسلامی شناخته شده است، در مقابل پاکستانی که خود را به نام پدر اقتصاد اسلامی می‌داند و به تلاش‌های ۶۰ ساله برای اسلامی‌کردن اقتصاد و موسسه مالی و صنعتی اشاره می‌کند، قرار گرفته است. همچنین علاوه بر چالش‌های میان پاکستان با هند و ایران، عده‌ای از محققان معتقد هستند که کریدور اقتصادی میان چین و پاکستان (CPEC) با نوع برنامه توسعه اقتصادی بی‌ثبات‌کننده و سرمایه‌گذاری بدون نتایج مشخص، فقط بدهی مضاعف برای پاکستان به وجود می‌آورد و با اجرایی شدن کامل این طرح، پاکستان را به تحت‌الحمایه چین تبدیل می‌کند. افزایش عوارض این کریدور برای مردم پاکستان، مقاومت بلوچ‌ها در مقابل این طرح و اجاره ۴۳ ساله بندر گوادر به چین به همراه معافیت‌های مالیاتی برای سرمایه‌گذاران چینی، تغییر دادن فرهنگ و آداب و رسوم منطقه و انحصار کامل استخراج منابع این منطقه برای چینی‌ها عاملی برای مخالفت‌های مردم و اندیشمندان پاکستانی در قبال این ابتکار بوده است (El-Gamal, 2017: 4-5).



نقشه ۴. خطوط لوله تاپی و آیبی (بنیاد مطالعات قفقاز، ۱۳۹۷)

۳-۳- قزاقستان

قزاقستان همانند پاکستان در توسعه جاده ابریشم نوین نقش مرکزی برخوردار می‌باشد، زیرا هر دو کشور از همسایگان استراتژیک چین می‌باشند: پاکستان دسترسی چین به اقیانوس هند را فراهم می‌کند و قزاقستان از طریق دریای خزر و روسیه راه دسترسی به اروپا را برای چین تسهیل می‌کند. توسعه و گسترش بندر گوادر در مواجهه با بندر خورگاس در قزاقستان، که قزاقستان و چین آن را بزرگ‌ترین بندر خشکی در جهان می‌نامند، همسان هستند. هم قزاقستان و هم پاکستان برای تامین نیازهای انرژی چین اهمیت دارند، زیرا CPEC شامل یک خط لوله برای حمل‌ونقل LNG به استان کاشغان در غرب چین است. در همین راستا، توسعه خط لوله نفت قزاقستان- چین، به وسیله یک سرمایه‌گذاری مشترک ۵۰.۵۰ بین شرکت ملی نفت چین (CNPC) و شرکت ملی نفت قزاقستان، (KazMunayGas) شکل گرفت که خط لوله اصلی نفتی ۱۴۰۰ مایلی از غرب قزاقستان به چین را در سال ۲۰۰۹ تکمیل کرد. این خط لوله نه تنها وضعیت صادرات قزاقستان را بهبود بخشید (قبل از افتتاح، تنها خروجی صادرات از طریق شرکت دولتی روسیه متعلق به شرکت ترانس نفت بود)، بلکه به طور قابل- توجهی صادرات منابع نفتی از آسیای مرکزی به غرب چین را افزایش داد. به طوری که در سال ۲۰۱۷، ۱۲،۲ میلیون تن نفت از میدان‌های نفتی نزدیک آتاسو به مجتمع CNPC در آلاشانکو، ژینجیانگ و سپس به پالایشگاه دوشنزی انتقال یافت (Hydrocarbons Technology. 2018). این خطوط لوله چین را قادر ساخته تا به طور مستقیم و بدون واسطه روسیه از آسیای مرکزی نفت وارد کند. به علاوه، این خطوط لوله به چین امکان می‌دهد تا به منابع انرژی روسیه در غرب سبیری نیز متصل شود. در همین راستا، طی سفر شی جینگ پینگ رئیس جمهور چین به آسیای مرکزی در سپتامبر ۲۰۱۳، چین و قزاقستان بیش از ۲۰ قرارداد انرژی به ارزش ۳۰ میلیارد دلار امضا کردند و شرکت ملی نفت چین ۸،۳ درصد طرح دریایی کاشغان را به دست آورد. این اولین و بزرگ‌ترین مالکیت دریایی چین در حوزه دریای خزر است و به چین کمک خواهد کرد خط لوله چین - قزاقستان را پر کند (حمیدی‌نیا و دولت آباد، ۱۳۹۴: ۱۹).



نقشه ۵. خطوط لوله چین در آسیای مرکزی (قزاقستان) (Vizcaino. 2018)

چین از اوایل دهه ۱۹۹۰ از راه ابریشم به‌عنوان یک استعاره و تنها به معنای نمادینش استفاده کرد، اما در سپتامبر ۲۰۱۳ آن را به‌عنوان یک سیاست رسمی در دستور کار خود قرار داد و رئیس‌جمهور چین در سفر به قزاقستان از طرح خود با عنوان کمربند اقتصادی راه ابریشم رونمایی کرد. این کمربند براساس نقشه‌ای که خبرگزاری شینهوا ترسیم کرده است، با عبور از سین‌کیانگ با قزاقستان و از آنجا به سمت غرب از ایران و ترکیه عبور می‌کند و به مدیترانه و اروپا می‌رسد. قزاقستان با توجه به وضعیت انرژی و کریدوری به‌عنوان اولین حامیان طرح «یک کمربند – یک جاده» از جایگاه ویژه‌ای در این ابتکار برخوردار می‌باشد. در همین راستا، در دسامبر ۲۰۱۱ قزاقستان خط ریلی ۱۸۰ مایلی از خورگاس تا بزرگترین شهر خود آلماتی را با استفاده از وام بانک توسعه آسیایی و بانک جهانی تکمیل کرد. خطوط ریلی از دو طرف مرزهای چین و قزاقستان اتصال پیدا خواهند کرد و این خطوط ریلی به منظور استفاده قطارهای باری گسترش پیدا می‌کنند؛ به این ترتیب دومین خط ارتباط ریلی میان اروپا- چین از طریق قزاقستان ایجاد می‌شود. این توسعه، خط ریلی بین‌المللی

پوکشینو^۱ به طول ۶۹۵۰ مایل را از چین به قزاقستان و از آنجا از طریق روسیه، بلاروس و لهستان و در نهایت به دویسبورگ آلمان ارتباط داده و تکمیل می‌کند (آجیلی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱). همچنین قزاقستان درصدد اتصال مسیرهای ترانزیتی به مناطق ویژه اقتصادی جدید با هدف بیشینه‌سازی تأثیرات محلی است. از منطقه ویژه اقتصادی خورگاس- ورودی شرقی و بندر داخلی که افتتاح آن با تبلیغات گسترده در ۲ جولای ۲۰۱۴ از سوی نورسلطان نظربایف، رئیس جمهور قزاقستان، اعلام شد، این انتظار می‌رود که رشد اقتصادی سرتاسر اوراسیا را تحریک نماید. پیشرفت‌های این بندر داخلی سرعت پایینی داشته و توسعه آن به واسطه کاهش تقاضای مصرف کنندگان قزاقستانی با موانعی رو به رو شده است، با این حال ناظران بر این باورند که این بندر داخلی احتمالاً این موانع را پشت سر خواهد گذاشت، چرا که به‌عنوان مثال در می ۲۰۱۷، دو شرکت متمول «کاسکو» و «جیانگسو لیانیون‌گنگ» از کشور چین، ۴۹ درصد از سهام این بندر داخلی را از طرف قزاقستانی خریداری کرده و در جریان سفر رئیس جمهور چین به آلمانی در ماه ژوئن ۲۰۱۷، قراردادی به ارزش ۸ میلیارد دلار میان دو کشور به امضا رسید و دو دولت مقرر داشتند تا ابتکار یک کمربند - یک جاده چین منطبق با سیاست اقتصادی «مسیر روشن» قزاقستان تعریف و اجرا گردد (Jenkins and Perzadayeva, 2018).

چین برای توسعه جاده ابریشم نوین و همراهی با کشورهای هدف دو رویکرد دریایی در پیش گرفته است: از یک سو مبادرت به خرید بنادر در کشورهای می‌کند که به دریا متصل‌اند و از سوی دیگر، شرکت کشتیرانی این کشور مبادرت به خرید سهام در کشورهای محصور در خشکی می‌کند. مثال آن قزاقستان است که بیابانی بی‌روح نزدیک مرز با چین و نزدیک قطب دسترسی‌ناپذیر اوراسیا ایستاده است. اما در قزاقستان جرثقیل‌های بزرگ چینی، به جای کشتی‌ها، کانتینرها را به قطارها می‌اندازند. چین و قزاقستان اکنون مرز جدید تجارت جهانی را مشاهده می‌کنند. «اندرو هیگنز» گزارشگر نیویورک‌تایمز در گزارش اول ژانویه ۲۰۱۸ خود می‌نویسد: «اینجا جایی است که شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین، آنجا را «پروژه قرن» نامیده است؛ برنامه زیرساختی یک تریلیون دلاری که به «یک کمربند، یک جاده» معروف است که هدفش احیای جاده کهن ابریشم و ساخت مسیر تجاری دیگری میان آسیا و اروپا برای پمپاژ کالاهای چینی به بازارهای خارجی است». قمار چینی‌ها نه‌تنها نوعی تجدید سازمان در مسیرهای حمل‌ونقل جهانی است بلکه سیاست داخلی قزاقستان و سیاست جهانی را هم تحت

1. Pokshino

تاثیر قرار می‌دهد، زیرا چین به شکلی عمیق خود را وارد منطقه‌ای کرده که به‌طور سنتی حیات خلوت و منطقه نفوذ روسیه شناخته می‌شود (Selmir, 2018: 20). این رویکرد، یک رویکرد چند بعدی است: از یک‌سو، موجب آزادی قزاقستان و آزادی عمل این کشور در برابر روسیه می‌شود؛ از سوی دیگر، زمینه‌های پیوند و نزدیکی اقتصادی بیشتر را با چین فراهم می‌کند؛ در عین حال، قزاقستان به نقطه‌ای محوری در استراتژی سیاست خارجی چین در آسیای مرکزی تبدیل می‌شود؛ و در نهایت، احتمالاً موجب رشک روسیه و در نهایت رقابت چین با این کشور می‌شود.

همانند مردم و اندیشمندان پاکستانی، ملی‌گرایان قزاق از این شکایت می‌کنند که کشورشان پس از کسب استقلال از مسکو ممکن است در مدار چین قرار بگیرد. وقتی قزاقستان سال ۲۰۱۷ قانونی تصویب کرد که طی آن خارجی‌ها می‌توانند زمین‌هایی را به مدت طولانی اجاره کنند، تظاهرکنندگان به خیابانها ریختند تا آنچه را که «بلعیدن زمین از سوی چینی‌ها»^۱ می‌نامیدند، مورد انتقاد قرار دهند (Vizcaino, 2018). اما اکنون قزاقستان بر خلاف میل ملی‌گرایان در مدار چین قرار گرفته است. از طرفی طرح‌های بزرگ ساخت و ساز اغلب به نفع قزاق‌ها نیست، چراکه مکانیسم‌های ضعیفی برای تضمین توزیع شفاف بودجه دولتی وجود دارند. وجود فساد گسترده در این کشور نمی‌تواند منعکس کننده تصویر دولتی باشد که خواستار تجارت بیشتر و آزادتر است؛ در ۳۰ اکتبر ۲۰۱۶ رئیس مرزهای قزاقستان به جرایم سازمان یافته و درخواست رشوه متهم شد. یکی دیگر از پروژه‌های چند میلیارد دلاری در منطقه خورگوس - منطقه تجارت آزاد که سال ۲۰۱۱ افتتاح شد - می‌تواند یک پیش‌اطار باشد؛ چینی‌ها در بخش خود مهمانسرا، بانک و مراکز خرید احداث کرده‌اند و قزاقستان در قبال تعهد خود تنها چند باجه در بیابان راه‌اندازی کرده است که گردشگران چینی در آنجا بستنی خریده و عکس یادگاری می‌گیرند. بسیاری از پروژه‌های زیربنایی قزاقستان بیهوده و بی نتیجه هستند و دلایل زیادی وجود دارد که پروژه راه آهن نیز از خط خارج شود. اما نکته امیدوار کننده این است که سرمایه‌گذاری چین در قزاقستان و دیگر کشورهای آسیای مرکزی نگرانی‌های روسیه در مورد افزایش نفوذ این کشور در آسیای مرکزی را افزایش نداده است، زیرا قزاقستان و چین توانسته‌اند نگرانی‌های روسیه را از طریق دیپلماسی فعال چین و رشد اقتصادی فوق‌العاده‌ای که به ایجاد سازمان همکاری شانگهای منجر شده، عوض کنند.

1. swallowing the land by the Chinese

نتیجه‌گیری

سیاست کلان چین با ابتدای بر رویکرد کسب قدرت از طریق ثروت از سال ۲۰۱۳ زمینه‌های طرح استراتژی جدیدی با نام جاده ابریشم نوین را مهیا کرد. در این استراتژی، چین به دنبال پیوند میان اوراسیا و غرب آسیا است که با پی‌گیری زیرساخت‌های دو مولفه اصلی در این راهبرد (جاده زمینی و دریایی) به دنبال احیای رویای چین بزرگ است. چین با این استراتژی بال‌های ژئوپلیتیک خود را در منطقه آسیای مرکزی و آسیای جنوب غربی که از مهم‌ترین مناطق راهبردی تلقی می‌شوند، گشوده است. هر چند مدعی است که هدف اصلی این طرح منافع اقتصادی و جمعی است اما نمی‌توان اهداف ژئوپلیتیک چین در این طرح و همکاری با کشورهای ایران، پاکستان و قزاقستان را نادیده گرفت. تاکنون چین بیشتر سعی کرده تا کار را ابتدا از همسایگان نزدیک خود همانند پاکستان و قزاقستان آغاز کند. آن‌ها برای این کار دست به ساخت بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا زده و از آن در سرمایه‌گذاری‌های کلان خود در بنادر گوادر، خورگوس و بخش ریلی ایران استفاده کرده‌اند. از دید ایران، پاکستان و قزاقستان این طرح متضمن فرصت‌های برای رشد و پویایی اقتصادی است، بنابراین لزوم فعالیت و پویایی برای پیوستن به این طرح ضروری است؛ اما از آنجا که بروز چالش‌های امنیتی جدید و ضرورت چاره‌اندیشی و یافتن راه‌کارهای مقابله با آن‌ها و همچنین قدرت‌سازی برای کشورهای مسیر از دستاوردهای تحقق این طرح عظیم خواهد بود، شرایط فعلی و تلاش برای برخورداری از نقشی مفید در این طرح ایجاب می‌کند که استراتژی سیاست خارجی این سه کشور اسلامی در قبال چین و این طرح بازاندیشی شود و به منظور بهره‌گیری موثرتر از فرصت‌هایی که راهبرد مذکور فراهم خواهد آورد، تغییراتی در اقتصاد و سیاست این کشورها حاصل شود.

کمربند اقتصادی جاده ابریشم، هرچند به واسطه منافع ملی چین هدایت می‌شود، اما توانایی کاهش نقایص زیربنایی، بهبود ارتباطات و رشد اقتصادی این سه کشور را برخوردار می‌باشد. با این حال، این ابتکار نوعی حرکت با عجله سیاست‌محوری را در امضای قراردادها و تفاهم‌نامه‌ها را تقویت کرده، در حالی که بوروکراسی برنامه‌ریزی و سیاست در پایه‌پا پیش رفتن مشکل داشته است. برخی از پروژه‌ها هرگز ممکن نیست تحقق پیدا کنند، برخی نیز ممکن است با تأخیری طولانی مواجه شوند. علاوه بر این، در حالی که مقامات و مدیرانی که پروژه کمربند را اجرا می‌کنند ممکن است روی

تجارت و سرمایه‌گذاری تمرکز کنند، اما متوجه خواهند شد که جلوگیری از مطرح شدن سؤالات بغرنج درباره سیاست‌های محلی، امنیت و تأثیرات محیطی، با برجسته‌تر شدن حضورشان، دشوار خواهد بود. به نظر می‌رسد که فرض اساسی پکن آن است که توسعه اقتصادی، همراه با نوعی دستگاه امنیتی قدرتمند، برای مدیریت مشکلات اجتماعی کافی خواهد بود. اما اگر رفاه نابرابر باشد، با جوامع محلی درباره پروژه‌های مؤثر بر آنها مشورت نشود و اصلاحات نهادها و نظام‌های حکومتی با جریان‌های سرمایه‌گذاری هماهنگ نباشد، در آن صورت کمربند اقتصادی جاده ابریشم ممکن است پروژه‌های بی‌دوام اقتصادی را به وجود آورند که رانت‌خواهی و شیوه‌های موجود منحرف‌کننده بازار را همیشگی و در عین حال، اختلافات قومی، طبقاتی و منطقه‌ای را تشدید می‌کنند و تنش‌های اجتماعی به واسطه سرکوب دولت پوشانده می‌شود. همچنین، کشورهای قزاقستان و پاکستان با خطراتی روبرو می‌شوند و ممکن است، با توجه به انتقال محصولات چینی به اروپا و انتقال منابع انرژی به شرق، به مجاری بدهکاری تبدیل شوند. چالش این کشورها آن است که تا حد امکان از کمربند اقتصادی جاده ابریشم بهره‌مند شوند، بدون آنکه بیش از حد حاکمیت آنان از طرف هند، روسیه و یا آمریکا آسیب ببینند و نتوانند از تجارت، سرمایه‌گذاری و ترانشیپ چین برای تقویت کسب و کارهای محلی بهره‌گیری کنند.

پیشنهادهای راهکارها برای بهره‌مندی حداکثری ج.ا. ایران از طرح جاده ابریشم جدید

باتوجه به اهمیت و تاثیرگذاری مگاپروژه مورد اشاره در شکل‌گیری محیط جدید ژئواکونومیک پیرامون کشور ایران و از طرفی موقعیت ژئوپولیتیک کشورمان لازم است مدیران اجرایی کشور موارد زیر را در سیاست‌های خود لحاظ کنند:

اول: بازتعریف جایگاه کشورمان در نقشه کریدورهای طرح اولین گامی است که لازم است با استفاده از همه ظرفیت‌های سیاسی و اقتصادی کشور انجام شود. براساس اسناد منتشر شده تنها یکی از کریدورهای ترسیم شده از شمال ایران عبور خواهد کرد که این کریدور هم دارای مسیرهای جایگزین (رقیب) از مسیر دریای خزر می‌باشد، درحالی‌که اولاً با اتخاذ تدابیر لازم می‌توان مسیرهای جایگزین بهتری مانند مسیر ریلی چین-قرقیزستان-افغانستان-ایران-ترکیه را مدنظر قرارداد و ثانياً مسیرهای شمالی-جنوبی از ایران به ویژه مسیر شمالی به مرز خسروی و امتداد آن تا دریای مدیترانه از طریق عراق

و سوریه یا مسیر مرزهای شمالی ایران به مرزها و بنادر جنوبی کشور (بندر خرمشهر، بندر امام خمینی یا بندر عباس) را به عنوان شاخه‌های فرعی این کریدور اضافه و تثبیت نمود.

دوم: موقعیت منحصر به فرد ژئواستراتژیک کشورمان بستری مناسبی را برای تبدیل نمودن ایران به عنوان پل اصلی ارتباطی بین چین و آسیای شرقی و جنوبی به ویژه هند با روسیه و کشورهای اروپایی از یک سو و کشورهای آسیای میانه و روسیه با کشورهای حاشیه خلیج فارس و شمال آفریقا از دیگر سو فراهم می‌نماید. با رشد خیره کننده حجم تجارت جهانی که سالیانه به مرز ۲۰ تریلیون دلار نزدیک گردیده است و مبادله و توزیع حجم عظیمی از کالاها بین قطب‌های اقتصادی مورد اشاره مشارکت مناسب در طرح مذکور می‌تواند اولاً جایگاه ارتباطی کشورمان را ارتقاء بخشد و ثانیاً ظرفیت عظیم درآمد حاصل از ترانزیت کالا را برای کشور به ارمغان آورد.

سوم: باتوجه به مزیت‌های منحصر به فرد حمل‌ونقل ریلی احداث و تکمیل خطوط ریلی به عنوان اولویت اول کشور چین و سایر کشورهای مسیر طرح مورد پیگیری قرار گرفته است و دولت چین منابع مالی عظیمی را برای اجرای پروژه‌های ریلی در مسیر کریدورهای طرح تخصیص داده است که فرصت مناسبی را برای تامین منابع و اجرای پروژه‌های ریلی شمال - جنوب و شرق - غرب در کشورمان فراهم می‌نماید و می‌توان با انجام توافقات بلندمدت با کشورهای ذینفع استفاده از همه ظرفیت این خطوط ریلی را در سال‌های آتی تضمین نمود.

چهارم: خوشبختانه طی سالیان اخیر اجماع خوبی بین کارشناسان و تصمیم‌گیرندگان کشور در خصوص ضرورت توسعه کریدورهای بین‌المللی با محوریت توسعه زیرساخت‌های ریلی فراهم شده است و پروژه‌های بزرگ ریلی با این رویکرد تعریف شده است که می‌توان به پروژه راه آهن رشت - آستارا و اصفهان - اهواز اشاره نمود. با این حال با هدف استفاده از ظرفیت ترانزیتی کشورمان ضروری است اولاً توسعه کریدورهای بین - المللی با محوریت ریلی به عنوان یک استراتژی محوری مدنظر قرار گیرد، ثانیاً ضمن ایجاد هم‌راستایی پروژه‌های ریلی مهم کشور با مسیرهای یک کمربند یک جاده از ظرفیت تامین مالی (فاینانس) تعبیه شده برای طرح مزبور استفاده نمود.

و نکته پایانی اینکه زمان‌شناسی و دیپلماسی اقتصادی به‌هنگام درمورد فرصت‌های این طرح موقعیت ارتباطی کشورهای مسیر را در آینده نزدیک ترسیم می‌نماید. تاکنون از بین کشورهای مسیر طرح حداقل دو کشور پاکستان با جذب سرمایه گذاری عظیم

چینی‌ها در زمینه احداث زیرساخت‌های بندر گوادر و آزادراه سراسری شمال-جنوب و قزاقستان با تبدیل شدن به کریدور ریلی اصلی چین به اروپا توانسته‌اند با دوراندیشی و توافقات به‌هنگام با چینی‌ها به نحو شایسته‌ای از این فرصت استفاده نمایند؛ چنانچه استراتژی هوشمندانه و به‌هنگامی درخصوص طرح مورد اشاره تدوین و به‌طور هدفمند و مستمر و بلند مدت ازطرف دستگاه دیپلماسی کشور پیگیری نشود نه‌تنها کشور از مزایای بی‌شمار آن محروم می‌ماند بلکه با اجرا و تکمیل شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای از کشورهای پیرامونی ایران عملاً با تضعیف جایگاه ارتباطی کشور تهدیداتی هم متوجه کشور خواهد شد، لذا اتخاذ تدابیر مناسب و سریع در این زمینه ضرورتی انکارناپذیر و البته عاجل به نظر می‌رسد.

منابع

- اسلامی، مسعود و غریبی، محسن. (۱۳۹۷). «ژئواکونومی نوین انرژی و پیامدهای آن برای امنیت انرژی جهان». *فصلنامه سیاست خارجی*. شماره ۲. ۷۱-۱۰۲.
- امیراحمدیان، بهرام و دولت آباد، روح‌الله. (۱۳۹۵). «ابتکار جاده ابریشم جدید چین: اهداف، موانع و چالش‌ها». *فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل*. سال نهم، شماره ۳۶. ۱-۳.
- آجیلی، هادی و دیگران. (۱۳۹۶). «امنیت انرژی چین در راستای طرح یک کمربند-یک جاده». *فصلنامه شهرضا*. شماره سی و دوم. ۶۱-۹۲.
- پیرسلامی، فریبرز و پیرانخو، سحر. (۱۳۹۶). «جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران». *فصلنامه روابط خارجی*. سال نهم. شماره ۳. ۷-۴۲.
- حمیدی‌نیا، حسین و دولت آباد، روح‌الله. (۱۳۹۴). «انرژی عرصه بازی بزرگ جدید در آسیای مرکزی». *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*. شماره ۹۰. ۶۷-۹۶.
- سجادی‌پور، محمدکاظم و نیاکی، آسیه. (۱۳۹۷). «چین و افراط‌گرایی برگرفته از آسیای مرکزی». *فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز*. شماره ۱۰۳. ۲-۳۵.
- شریعتی‌نیا، محسن و عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۹۶). «همکاری ایران و چین در کمربند اقتصادی جاده ابریشم». *فصلنامه روابط خارجی*. سال نهم. شماره ۴. ۷-۲۹.
- کتابی، محمود و دیگران. (۱۳۹۵). «تبیین روابط استراتژیک چین و پاکستان». *سیاست جهانی*. دوره پنجم. شماره ۱. ۲-۳۷.
- گل‌کرمی، عابد و دیگران. (۱۳۹۷). «تبیین ژئوپلیتیک ایران با تاکید بر قابلیت‌های ژئواکونومیک». *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*. شماره ۴۹. ۲-۲۱.
- محروق، فاطمه. (۱۳۹۶). «واکاوی اهمیت نقش و جایگاه پاکستان و ایران در معادلات استراتژیک چین». *فصلنامه روابط خارجی*. شماره ۳. ۷۱-۹۸.

References

- Ahmad, Manzoor. Tahir Ali and Zahir Shah. (2017). The US Factor in Pakistan Iran Relations: New Dimensions. *Journal of Political Studies*, 24: 295-314.
- Amighini, Alessia, ed. (2017). *China's Belt and Road: A Game Changer?*. Milan: Italian Institute for International Political Studies.
- Arif, Areeba. (2016). *Gawadar and Chabahar: Implications for the Region*. Issue Brief, 3 June. Karachi: Institute of Strategic Studies.

- CIA. (2018). The World Factbook. Washington, D.C: Central Intelligence Agency. on <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>.
- El-Gamal, Mahmoud A. (2017). Islamic Finance' after State-sponsored Capitalist Islamism. University of Houston: Baker Institute for Public Policy. On <https://www.bakerinstitute.org/files/12606>.
- Erdbrink, Thomas. (2017). For China's Global Ambitions, 'Iran Is at the Center of Everything. *New York Times*, 25 July.
- Feng, Emily, and Henry Foy. (2017). China-Kazakhstan Border Woes Dent Silk Road Ambitions. *Financial Times*, 20 December.
- Hydrocarbons Technology. (2018). Kazakhstan-China Crude Oil Pipeline. on <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/kazakhstan-china-crude-oil-pipeline>.
- Jenkins, Colby, and Saniya Perzadayeva. (2018). Law of Astana International Financial Centre. Moore & Van Allen PLLC, January. On <http://www.mvalaw.com/news-publications-547.html>
- Kembayev, Zhenis. (2018). Implementing the Silk Road Economic Belt: From the Shanghai Cooperation Organisation to the Silk Road Union?. *Asia Europ Journal*, 16: 37–50.
- Li, Weiping and Daxiang Jin. (2018). On the Design of Financial Products along OBOR. *The Journal of Finance and Data Science*. 4: 55–70.
- Lu, Jin. (2016). Economic Cooperation between China and Iran from the Perspective of the Belt and Road. *Alabo Shijie Yanjiu* [Arab World Studies] 2016: 21–34.
- Mohammad, Usman. (2017). Mapping the China-Pakistan Economic Corridor. 4 October on <https://reconasia.csis.org/analysis/entries/mapping-the-china-pakistan-economic-corridor>.
- Selmier, Travis. (2018). The Belt and Road Initiative and the influence of Islami economies. *ECONOMIC AND POLITICAL STUDIES*. 2018. 6. 3, 257–277.
- Shaikh, Faheemullah, Qiang Ji and Ying Fan. (2016). Prospects of Pakistan-China Energy and Economic Corridor. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 59: 253–263.
- Vizcaino, Bernardo. (2018). Kazakhstan Financial Hub Eyes Sovereign Sukuk, Central Sharia Board. Reuters on 6 March, 2018 on <https://www.reuters.com/article/islamic-finance-kazakhstan/kazakhstan-financial-hub-eyes-sovereign-sukuk-central-sharia-board-idUSL5N1Q00BB>.
- Wolf, Siegfried O. (2017). China-Pakistan Economic Corridor and Its Impact on Regionalisation in South Asia. In *Regional Cooperation in South Asia Socio-Economic, Spatial, Ecological and Institutional Aspects*, edited by Sumana Bandyopadhyay and Andre Torre, 99–112. Cham: Springer Nature.

- Wolf, Siegfried O. (2017). China-Pakistan Economic Corridor and Its Impact on Regionalisation in South Asia. *In Regional Cooperation in South Asia Socio-Economic, Spatial, Ecological and Institutional Aspects*, edited by Sumana Bandyopadhyay and Andre Torre, 99–112. Cham: Springer Nature.
- Yu, Hong. (2017). Motivation behind China's One Belt, One Road Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26: 353–368.

