

جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران

فریبرز ارغوانی پیرسلامی*

سحر پیرانخو**

* استادیار روابط بین‌الملل و عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز farghavani@shirazu.ac.i

** دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه شیراز

تاریخ تصویب: ۹۶/۴/۴

تاریخ دریافت: ۹۵/۹/۱

فصلنامه روابط خارجی، سال نهم، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۶، صص ۴۲-۷.

امروزه جمهوری خلق چین از جمله قدرت‌های رو به رشدی است که با پایه‌گذاری سیاست خارجی خود بر مبنای توسعه اقتصادی، به دنبال افزایش قدرت و نیز ایفای نقشی منحصر به فرد در نظام بین‌الملل است و در این راستا طرح‌های مختلفی را برای تحقق این هدف در جغرافیای سیاسی جهان دنبال کرده است. طرح «جاده ابریشم نوین» به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین، همزمان با ریاست جمهوری ژو جین‌پینگ در پاییز ۲۰۱۳ رسماً اعلام و با لحاظ اهداف سیاسی و اقتصادی چین، نقش مهمی را برای کشورهای همچون ایران در نظر گرفت. این مقاله با طرح این پرسش که ابتکار جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین، با چه فرصت‌ها و تهدیدهایی برای ایران روبه‌رو است؟ با اتکا بر روش توصیفی-تبیینی، بر این نظر است که این ابتکار به دلیل ملحوظ داشتن نقشی مهم برای ایران می‌تواند با پیامدهایی برای ایران همراه باشد. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که این ابتکار با فرصت‌هایی همچون توسعه و تعمیق روابط ایران و چین، ظرفیت‌سازی برای برتری منطقه‌ای، حفظ و ارتقای امنیت ملی و ثبات داخلی کشور و فرصت‌سازی برای تعامل همزمان با شرق و غرب و تهدیدهایی مانند تفوق چین بر ژئواکونومی ایران، امنیتی شدن فزاینده ایران در سپهر سیاست امریکایی و دامن زدن به رقابت با رقبای ژئوپلیتیک همچون روسیه، هند، امریکا و توسعه روابط چین با اعراب و به‌ویژه عربستان همراه است.

واژه‌های کلیدی: جمهوری خلق چین، جاده ابریشم نوین، سیاست خارجی، ژئوپلیتیک، ایران

مقدمه

پس از پایان جنگ سرد، نظام بین‌الملل با تغییرات بسیاری مواجه شده است. از جمله این تغییرات قدرت‌یابی و ظهور فزاینده کنشگرانی جدید به مانند چین در نظام بین‌الملل بوده است. رشد اقتصادی سریع چین در چند دهه اخیر و همچنین روند پیشرفت روزافزون آن در راستای تبدیل شدن به قدرتی بزرگ در عرصه سیاست بین‌الملل، میزان تأثیرگذاری این کشور بر مسائل بین‌المللی را افزایش داده است. بازتعریف موقعیت استراتژیک چین در دوران اخیر که متأثر از رشد اقتصادی آن است، سیاست خارجی آن کشور را در حوزه‌های مختلف متحول کرده است؛ به گونه‌ای که خروج از وضعیت نیاز صرف به مواد اولیه و سرمایه خارجی باعث شده تا این کشور در مسیر تدوین و به کارگیری طرح‌ها و راهبردهایی در سیاست خارجی خود گام بردارد که هم از حیث ژئوپلیتیک تعداد بیشتری از مناطق و کشورها را شامل شود و هم به لحاظ ژئواکونومیک در کنار رفع نیازهای مقطعی به اهداف بلندمدت‌تر در توسعه فناوری و بازارها توجه کند. در این میان به نظر می‌رسد با وجود تغییر در نگاه استراتژیک چینی‌ها که نمود آن دگردیسی در راهبردها و ارائه طرح‌هایی چون «جاده ابریشم نوین» است، ایران هنوز هم از موقعیت برجسته‌ای در این طرح‌ها و ابتکارات برخوردار است؛ هرچند که این موقعیت متأثر از فضای متکثر و اهداف متعدد موجود در این راهبردها به گونه‌ای سمت و سو یافته که با فرصت و تهدید برای ایران همراه شده و مدیریت آن صرفاً در گرو اسیر جریان‌ها شدن نیست. پیشینه تاریخی روابط ایران و چین به دوران باستان بازمی‌گردد. دو کشور مهمترین امپراتوری‌های شرق

باستان بوده‌اند و طبیعی است که روابط خاصی با هم برقرار کنند؛ روابطی که جاده تاریخی ابریشم مهمترین نماد آن بود. از عهد باستان تا سده‌های میانه، بین دو کشور روابط سیاسی، تجاری و فرهنگی وجود داشته است. اما در دوره معاصر تاریخچه این روابط به اوایل قرن بیستم برمی‌گردد. روند ارتباط متقابل بین دو کشور نشان می‌دهد که هر دو طرف از امکانات بالفعل و بالقوه وسیعی برای گسترش مناسبات خود، به‌ویژه مناسبات بازرگانی و اقتصادی برخوردارند. چین به دلیل برخورداری از امکانات و قدرت بالقوه و بالفعل سیاسی، اقتصادی، نظامی و فرهنگی در سیاست بین‌الملل، به عنوان قدرتی بزرگ مطرح است. ایران نیز با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی متمایز و دارا بودن زیرساخت‌های فکری و مادی لازم برای پیشرفت صنعتی، از امکانات لازم برای گسترش روابط اقتصادی با چین برخوردار است. نقش ایران به عنوان پلی بین شرق و غرب، از دیرباز ثابت کرده که موقعیت جغرافیایی و استراتژیک آن، مهم و قابل توجه است.

در دوران حاضر، با توجه به ضرورت‌های اقتصادی و دفاعی ایران و همچنین نیاز به ارتباط با قدرت‌های جهان برای برخورداری از نقشی فعال در چانه‌زنی در عرصه تعامل جهانی و نیز پیشبرد سیاست تنش‌زدایی و همزیستی متقابل که سرلوحه سیاست خارجی این کشور است، ایران نیازمند گسترش ارتباط و تعامل با چین بوده است. چین فاصله زمانی بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۰ را دوران فرصت‌های استراتژیک برای رشد و توسعه خود می‌داند و تلاش دارد تا با گسترش روابط خود با کشورهای مستعد توسعه در محیط پیرامونی خود، این فرصت استراتژیک را محقق سازد. آینده‌نگری چین برای تحقق این مهم، به کارگیری یک دیپلماسی پیرامونی قوی و فعال برای ایجاد یک محیط دوستانه همسایگی بهتر بوده تا در پرتو آن روابط سیاسی، اقتصادی و امنیتی به بهترین نحو ممکن شکل گیرد. یکی از مهمترین ابتکارات دستگاه سیاست خارجی چین برای تقویت دیپلماسی پیرامونی و ایجاد ارتباط با کشورهای دیگر، طرح «جاده ابریشم نوین» یا همان طرح «یک کمربند، یک جاده» است که با اجرایی شدن آن، کشورهای مسیر در عرصه داخلی و خارجی با یک‌سری تغییر و تحولات مواجه



خواهند شد. پی‌گیری برنامه‌ها و ابتکارات در نظام بین‌الملل که کشورهای بسیاری را درگیر می‌کند، مسلماً با عواقب بسیاری نیز مواجه خواهد بود؛ از آنجا که ابتکار جاده ابریشم نوین یک برنامه همگانی و برای توسعه مشترک کشورهای مسیر پیش‌بینی شده است، بنابراین طبیعی است که با تغییر و تحولاتی برای کشورها روبه‌رو باشد. ایران نیز که از دیرباز نقشی مهم در جاده ابریشم باستانی داشته است، امروزه با دارا بودن جایگاهی محوری در این طرح جدید، از فرصت‌ها و چالش‌های احتمالی برکنار نخواهد بود. با توجه به این مهم، این مقاله با طرح این پرسش که ابتکار جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین، با چه فرصت‌ها و تهدیدهایی برای ایران روبه‌رو است؟ با اتکا بر روش توصیفی-تبیینی بر این نظر است که این ابتکار به دلیل ملحوظ داشتن نقشی مهم برای ایران می‌تواند با پیامدهایی برای این کشور همراه باشد. در بحث فرصت‌های توسعه و تعمیق روابط ایران و چین، ظرفیت‌سازی برای برتری منطقه‌ای، حفظ و ارتقای امنیت ملی و ثبات داخلی کشور و فرصت‌سازی برای تعامل همزمان با شرق و غرب و در ذیل تهدیدها محورهای مانند تفوق چین بر ژئواکونومی ایران، امنیتی شدن فزاینده ایران در سپهر سیاست امریکایی و دامن زدن به رقابت با رقبای ژئوپلیتیک همچون روسیه، هند، امریکا و توسعه روابط چین با اعراب و به‌ویژه عربستان می‌تواند مدنظر باشد.

مجموعه مطالعات صورت گرفته حول ابتکار جاده ابریشم نوین، از زمان طرح آن در سال ۲۰۱۳ 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 از آثار پاتریک بسلر (۲۰۱۵) در شناسایی ماهیت این ابتکار جاه‌طلبی‌های اقتصادی چین را در قالب سیاست «یک کمربند، یک جاده» مطرح می‌کند که هدف آن مرتبط کردن شرق و غرب از طریق توسعه زیرساخت‌هاست. به همین ترتیب، رولاند (۲۰۱۵) نیز در معرفی این راهبرد معتقد است که جاده ابریشم جدید ابزاری برای این کشور جهت ارتقای توسعه اقتصاد ملی از طریق گسترش صادرات، ارتقای دسترسی به منابع طبیعی و حمایت از صنایع داخلی مهم است.



این رویکرد چین می‌تواند هم موجب تبدیل دیپلماسی زیرساختی این کشور به دستورکاری دیپلماتیک شود و هم اختلافات چین را با بسیاری از کشورهای همسایه و دورتر ارتقا بخشد. شریعتی‌نیا (۱۳۹۵) نیز در تلاش برای درک متفاوت از این ابتکار، هدف چین را شکل‌دادن به یک زنجیره ارزش چین‌محور در محیط ژئواکونومیک اوراسیا و افریقا می‌داند و اجرای پروژه‌های اقتصادی را شاهدی بر این ادعا معرفی می‌کند. به همین نحو توماس زیمرمن (۲۰۱۵) نیز با دیدی محیطی، آسیای مرکزی را هدف نهایی و اصلی این ابتکار دیده که طی آن چین با تاکید بر مشی اقتصادی، به دنبال رقابت جدی با سایر قدرت‌ها در این حوزه است.^(۱) در کنار این آثار، دسته دوم از ادبیات موجود به ایران و ارتباط آن با این ابتکار پرداخته‌اند. یزدانی و شاه محمدی (۱۳۹۳) از اهمیت این راهبرد سخن گفته و معتقدند ایران باید از این راهبرد استفاده کرده و در برابر آن به شکلی پویا عمل کند. زارع (۱۳۹۴) نیز به همین ترتیب معتقد است که ایران در این استراتژی دارای جایگاه مهمی از حیث اقتصادی و ژئوپلیتیک است که باید مورد توجه قرارگیرد. ارغوانی (۱۳۹۴) در کتاب *بازدرآمدی بر روابط راهبردی ایران و چین*، ضمن شناسایی مولفه‌های این ابتکار آن را از این جهت مهم و برجسته می‌داند که راهبرد جاده ابریشم جدید با نقشی که به ایران می‌دهد، می‌تواند به راهبردی شدن روابط دوجانبه و تامین منافع دو کشور از طریق یکدیگر کمک کند.

با وجود این تلاش‌های پژوهشی، به نظر می‌رسد شناخت پیامدهای این ابتکار به‌ویژه در ارتباط با ایران کمتر مورد بحث قرار گرفته است. اگرچه به نقش ایران و لزوم توجه به این راهبرد اشاراتی شده است، اما اگر اهمیت رابطه ایران و چین درک شود، می‌توان گفت که این راهبرد در سیاست خارجی چین می‌تواند برای ایران ضمن آنکه با فرصت‌هایی همراه است، مولد تهدیدهایی نیز بوده که شناسایی آن‌ها می‌تواند دارای اهمیت به مراتب زیادتری باشد. در این رابطه با هدف ارزیابی فرضیه و شناخت این پیامدها، مقاله حاضر در بخش نخست نظریه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک را به عنوان بستر سیاست جغرافیایی نوین جمهور خلق چین به عنوان چهارچوب نظری مورد بررسی قرار می‌دهد. بخش

دوم، جاده ابریشم نوین را تبارشناسی کرده و محورهای این راهبرد و نیز تأثیر آن را بر جهت‌گیری‌های سیاست خارجی چین توضیح می‌دهد و سرانجام در بخش پایانی نقش ایران و نیز فرصت‌ها و تهدیدهای احتمالی این طرح برای این کشور مورد کنکاش قرار می‌گیرد.

۱. چارچوب نظری

جغرافیا به مثابه یک ابزار قدرت در خدمت روابط بین‌الملل است که از منظر نگرش محیطی، روابط بین‌الملل مطالعه دولت‌ها و واحدهای موجود در محیط فضایی آن است و بر محیط سیستم بین‌المللی تأکید دارد (قاسمی، ۱۳۸۹: ۱۲۹). از این جهت نظریه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک از اهمیت فزاینده‌ای در تبیین نظام بین‌المللی و پدیده‌های آن برخوردار شده‌اند.

جغرافیای سیاسی به بررسی رابطه بین جغرافیا و سیاست می‌پردازد، در حالی که ژئوپلیتیک به بررسی نقش عوامل محیط جغرافیایی در سیاست به مثابه یک مولفه قدرت می‌پردازد. ژئوپلیتیک ضمن تمرکز بر روابط بین جغرافیا و سیاست، قدرت را در ابعاد ژئوپلیتیک آن مورد بررسی قرار می‌دهد. به بیانی دیگر، ژئوپلیتیک علم کشف روابط محیط جغرافیایی و بررسی تأثیر آن بر سرنوشت سیاسی ملت‌ها است (عزتی، ۱۳۸۰: ۷-۵). توجه به نظریه‌های بسیاری از اندیشمندان ژئوپلیتیک نشان می‌دهد که شناسایی مناطق مهم و راهبردی جهان، همواره یکی از دغدغه‌های آنان بوده و بر این اساس شناخت مناطق مهم، جزء مهم نظریه‌های آنان را شکل می‌داده است. به عبارتی معرفی و شناسایی مناطق مهم جغرافیایی و نیز رقابت قدرت‌ها بر سر این مناطق، رویکرد اصلی ژئوپلیتیک در روابط بین‌الملل را تشکیل می‌دهد. اگرچه در شکل کلاسیک، ژئوپلیتیک بر عامل تعیین‌کننده اصلی تولید امنیت و قدرت توسط دولت در عرصه بین‌الملل که همان جغرافیا است تأکید دارد، اما امروزه مؤلفه‌های قدرت و متعاقباً امنیت نیز از شکل سنتی خود خارج شده و برای دستیابی به قدرت، توجه به جایگاه ژئواکونومی کشورها نیز مهم تلقی می‌شود (مایلفشار، ۱۳۹۱: ۱۰۹).

ژئواکونومی یک اصطلاح نسبتاً جدیدی است که برای بیان ایده‌های مختلف

از آن استفاده می‌شود (Spark, 2007: 3). ژئواکونومی تجزیه و تحلیل استراتژی‌های اقتصادی است که توسط دولت‌ها، برای تصمیم‌گیری در یک محیط سیاسی، با هدف حفاظت از اقتصاد کشور خود و برای کمک به ملت خود مورد توجه قرار می‌گیرد. تصرف و تصاحب بخش‌هایی از بازارهای جهانی در راستای ارتقای پتانسیل تجارت و بازرگانی خود، یک عنصر کلیدی در قدرت و نفوذ بین‌المللی است که به تقویت توانایی‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشور کمک می‌کند (Chan, 2011: 5). با پایان جنگ سرد و فروپاشی شوروی، نظم جدیدی با محوریت جهانی شدن اقتصاد و سرمایه‌داری به وجود آمد و متعاقباً، فرصت‌ها و مسائل جدیدی ظاهر شدند که رویکرد ژئواکونومیک به مناطق، از جمله مهم‌ترین آن‌ها بود. ژئواکونومیک، خبر از رقابت‌های اقتصادی می‌داد و به دنبال نشان دادن اهمیت اقتصاد در نظم جدید جهانی شدن بود که قدرت‌های مهمی چون آمریکا، اتحادیه اروپا و همچنین چین، با داشتن نگاهی ژئواکونومیک به مناطق، مناطق مهمی از جمله خاورمیانه، خلیج فارس و آسیای مرکزی را به دلیل برخورداری از منابع غنی انرژی و موقعیت ژئواستراتژیک آن‌ها مورد توجه خاص قرار دادند. در سال ۱۹۹۳ ادوارد لوتواک،^۱ الگوی ژئواکونومی را به عرصه روابط بین‌الملل وارد کرد که این اصطلاح بر ادامه رقابت‌های تاریخی کشورهای صنعتی با شیوه‌های جدید تأکید داشت (Chan, 2011: 4). بر این اساس، می‌توان گفت ژئواکونومی نقش عوامل اقتصادی در مسائل سیاسی و بین‌المللی و نیز تأثیر این عوامل بر ساختار ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را بررسی می‌کند. کشوری که بتواند به منابع ژئواکونومیک به حد کافی دسترسی داشته باشد، می‌تواند نقشی راهبردی و نفوذی هژمونیک برای خود به وجود آورد و کشورهای دیگر را نیز به تبعیت از خود و همکاری با خود وادار کند؛ بنابراین می‌توان نتیجه گرفت در حال حاضر استراتژی ژئوپلیتیک که قدرت‌های بزرگ آن را پی‌گیری می‌کنند شامل شرح وظایف آن‌ها در مناطقی است که بتوانند منافع کلان ژئواکونومی خود را با نفوذ جغرافیایی و نظارت بر آن‌ها عملی سازند (حافظ‌نیا و دیگران، ۱۳۹۰: ۶).



در صحنه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان بعد از جنگ سرد، به جز ایالات متحده، حداقل سه کنشگر مطرح (اتحادیه اروپا، روسیه و چین) وجود دارند که هرکدام توانایی‌های بسیاری برای تأثیر بر ساختار ژئوپلیتیک جهان، توانایی اعمال قدرت و نفوذ به فراتر از مرزهای خود در بعد جهانی دارند و قادر به تغییر وضعیت ژئوپلیتیک جهان هستند. از این میان کشور چین یک قدرت بزرگ و تأثیرگذار است که به دلیل برخورداری از جایگاه تاریخی و شرایط بین‌المللی، کنشگری مطرح در رقابت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک آینده خواهد بود. از مهمترین اهداف چین برای حضور در عرصه‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهانی، جلوگیری از افزایش حضور امریکا در مناطق مهم است (داداندیش، ۱۳۸۶: ۸۲). کشور چین دارای یکی از پویاترین اقتصادهای جهانی است که با توجه به روند روزافزون آن، احتمالاً تا سال ۲۰۲۰، به یکی از بالاترین رتبه‌ها در اقتصاد جهانی برسد. رشد این کشور طی سی سال اخیر، سالانه بیش از ۹ درصد بوده است. بنابراین کشوری با شرایط و وضعیت چین که در نظام ژئوپلیتیک جهان با فزونی اقتدار خود مواجه است، وسوسه گسترش سلطه بر محیط‌های پیرامونی خود را دارد و تلاش خواهد کرد تا در راستای افزایش امنیت اقتصادی خود، بر محیط‌های جغرافیایی اطراف دسترسی داشته باشد و بتواند ساختار ژئوپلیتیک جهان را در راستای منافع خود تغییر دهد. همچنین توسعه اقتصادی سریع چین، باعث افزایش سریع تقاضا برای انرژی از سوی این کشور شده است (لشگری، ۱۳۸۹: ۱۱۵-۱۱۴). با توجه به این نیاز و همچنین نزدیک بودن چین به آسیای مرکزی و حوزه دریای خزر، این منطقه به‌عنوان یکی از مناطق مهم راهبردی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، به‌ویژه بعد از فروپاشی شوروی مورد توجه این کشور قرار گرفته است، تا با دسترسی به منابع و همچنین بازارهای مصرف آن، بر عرصه تولید قدرت اقتصادی و در پی آن سیاسی خود بیفزاید. از جمله کشورهای مهم که با توجه به قرارداد داشتن در میان دو منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس و آسیای مرکزی از موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک متمایزی برخوردار است و در معادلات قدرت جهانی، جایگاهی خاص دارد، ایران است. این کشور به واسطه این

موقعیت بی‌همتا و داشتن منابع عظیم انرژی، دارای توان اثرگذاری بالا در مناسبات بین‌المللی است و همواره مورد توجه کشورهای قدرتمند جهان قرار داشته است. به دلیل برخورداری ایران از موقعیت گذرگاهی و نیز پل ارتباطی بین سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا، دولت چین در سیاست خارجی خود به این کشور توجه ویژه‌ای دارد و همواره سعی کرده در برنامه‌ها و ابتکارات اقتصادی بین‌المللی خود، همچون طرح «جاده ابریشم نوین» جایگاهی مهم برای آن قائل باشد.

۲. جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین

روند روبه‌گسترش چین در توسعه و رشد اقتصادی، این کشور را به یکی از قدرت‌های نظام بین‌الملل تبدیل کرده است که در ادبیات سیاسی از آن با عنوان قدرت درحال ظهور یاد می‌شود. موقعیت استراتژیک جدید چین با توجه به تحولات بعد از جنگ سرد، که ناشی از رشد اقتصادی و افزایش توان نظامی و نیز دیپلماتیک آن بوده است، باعث تحول سیاست خارجی چین در حوزه‌های مختلف و به‌ویژه عرصه اقتصادی شده است. در راستای تلاش چین برای افزایش قدرت خود در نظام کنونی، ایجاد فضای مناسب برای توسعه چین در خارج، مهمترین هدف سیاست خارجی چین محسوب می‌شود. در این زمینه چین با توجه به دیپلماسی فعال خود و همکاری با کشورهای پیرامون، درصدد احیای راه ابریشم باستانی خود است تا از این طریق در راستای سیاست خارجی خود به قدرتی جهانی تبدیل شود.

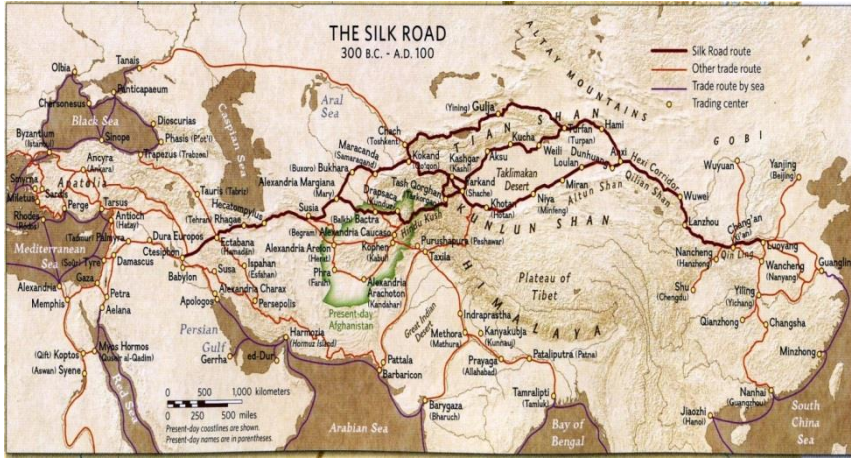
تبارشناسی جاده ابریشم: راه ابریشم به تجارت باستانی و مسیرهای ارتباطی بین تمدن‌های چین، آسیای مرکزی، اروپا و خاورمیانه اشاره دارد که در دوران سلسله هان آغاز به کار کرد (Tatar, 2013: 2). حدود ۳۰۰ سال قبل از میلاد مسیح، چین روابط تجاری گسترده‌ای را با خاورمیانه برقرار کرده بود که مهمترین مسیر تجاری به طول ۴۰۰۰ مایل از شهر شیآن^۱ در چین تا قسطنطنیه در ترکیه امتداد داشت. این مسیر تجاری به جاده ابریشم معروف بود و قطب مبادلات ابریشم محسوب می‌شد. ابریشم کالایی بود که نقش اصلی را در گسترش تجارت بین



چین و دنیای خارج بازی می‌کرد (علی‌مات، ۱۳۹۴: ۱۰-۹). ارمنان جاده ابریشم برای کشورهایی که در مسیر آن قرارداشتند، رونق تجارت و بازرگانی بود. این جاده مسیر رفت و آمد کاروان‌های تجاری بین چین، دره سند، آسیای صغیر و مدیترانه بوده که با تبادل محصولات، دانش، فناوری، ایده‌ها و همچنین فرهنگ‌های سراسر قاره آسیا، عامل مهمی در توسعه تمدن‌های بزرگ چین، هند، ایران و رم به‌شمار می‌رفت، که در صورت احیای مجدد آن، می‌تواند به پیکربندی دوباره روابط اقتصادی و دیپلماتیک جهانی کمک کند (Ploeg & et al, 2011: 6). همچنین این جاده نشان‌دهنده یک درس تاریخی از توجه به مبادلات بین منطقه‌ای و ارتباطات فرهنگی است (Abdoullaev, 2014: 1).

کاربرد این واژه از قرن ۱۹ رواج یافت که اشاره به شبکه‌های تجاری سنتی میان شرق و غرب دارد و شامل هر دو مسیر دریایی و خشکی می‌شود (Putten & Meijnders, 2015: 8). اما برای نخستین بار، واژه جاده ابریشم توسط فردیناند فون ریشتهوفن^۱ (۱۸۳۳-۱۹۰۵)، زمین‌شناس و جغرافیدان آلمانی در سال ۱۸۷۷ در کتاب دولت قیصری چین، برای توصیف جاده‌های بازرگانی میان چین، آسیای مرکزی و اروپا به کار برده شد (یزدانی و شاه‌محمدی، ۱۳۹۳: ۱۴۲). این جاده از دیرباز جاده صلح و پیوند نام داشت و محل تلاقی غرب و شرق نامیده می‌شد که تنها به یک راه ختم نمی‌شد، بلکه راه‌های فرعی بسیاری داشت. جاده ابریشم باستانی، آسیا را از طریق خشکی طی می‌کرد و به طول تقریبی ۸ هزار کیلومتر، چین را به آسیای مرکزی و رم مرتبط می‌ساخت (شکل ۱).

شکل ۱: جاده ابریشم باستانی (سه هزار سال قبل از میلاد)



جاده ابریشم باستانی، با توجه به تحولات در حمل و نقل دریایی و شرایط سیاسی در منطقه، به تدریج ارزش و اهمیت خود را در دوره مدرن از دست داد، اما چین با پایه‌گذاری و تلاش برای احیای پروژه جاده ابریشم نوین، درصدد بخشیدن روحی تازه به همکاری‌های منطقه‌ای نوین است (Fedorenko, 2013: 3). هرچند رهبران چین معتقدند با اجرایی شدن این طرح، طیف وسیعی از اهداف کلیدی سیاست خارجی و داخلی چین محقق خواهد شد (Esteban & Iglesias, 2015: 1)، اما توجه به تلاش چین برای ایجاد یک فضای توسعه‌ای و رفاه مشترک برای همه کشورهایی که در مسیر این جاده قرار دارند، نشان می‌دهد که چین در تلاش برای تحقق چشم‌انداز منحصر به فرد خود از جهانی شدن است (Kaczmarek, 2016: 7).

جاده ابریشم نوین و سیاست خارجی چین: مقصد نهایی یک سیاست خارجی فعال، تأثیرگذاری بر محیط پیرامونی برای هماهنگ کردن آن با اصول و معتقدات خود است. چین متاثر از سیاست کلی تعامل با دنیای خارج و تداوم نوسازی و با اتکا بر ضرب‌المثل معروف چینی که می‌گوید: «برای ثروتمند شدن، ابتدا جاده بسازید»، از زمان روی کار آمدن ژنرال جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین به‌عنوان نمادی از نسل پنجم رهبران چین، سیاست خارجی فعالی را با هدف مفصل‌بندی نوین در سیاست خارجی در پیش گرفته است (زارع، ۱۳۹۴: ۱۳۹).

رهبری جدید چین، به شدت در تلاش برای بازسازی سیاست خارجی چین بوده



و به همین دلیل برنامه‌هایی جهت احیای نقش حیاتی اقتصاد فعلی جهانی، به همراه اصلاحات اقتصادی و همکاری‌های جدید در نظر داشته (Laporta, 2015: 1) و به نظر می‌رسد، در پی تغییر شکل وضعیت جهانی کشور خود و نیز شروع یک استراتژی بزرگ با مفاهیم جهانی است. طرح جاده ابریشم نوین، یکی از جدیدترین مفاهیم موجود در دیپلماسی دولت چین است که هرچند به لحاظ تاریخی از محورهای مهم ارتباط میان تمدن‌های باستانی محسوب می‌شود، اما طرح دوباره و جدید آن به‌عنوان یک راهبرد یا سیاست، در عرصه سیاست‌گذاری خارجی چین بعد از دهه ۱۹۹۰ و با تلاش مقامات دیپلماتیک چینی به‌وجود آمد. این مفهوم بعد از فروپاشی شوروی، برای اولین بار مبنای سیاست خارجی چین قرار گرفت که مقصود اصلی از آن، ایجاد چهارچوب و اصولی برای همکاری میان بیجینگ و کشورهای تازه تأسیس آسیای مرکزی، برای جلوگیری از پیامدهای منفی احتمالی برای چین بود (Tatar, 2013: 2-4).

تلاش برای احیای جاده ابریشم به صورت یکباره شکل نگرفته است و این اصطلاح مفهوم تازه‌ای نیست؛ اما به طور مشخص با روی کار آمدن ژنرال جین پینگ، به‌عنوان رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ و اتخاذ سیاست‌های نوینی همچون نگاه به مرزهای غربی و رؤیای چینی، زمینه شکل‌گیری دیپلماسی نوینی تحت عنوان «جاده ابریشم نوین» به‌وجود آمد (ارغوانی پیرسلامی، ۱۳۹۴ الف: ۱۶۱). ژنرال اصول سیاست خارجی خود را در قالب ۸ محور جهان چندقطبی؛ مسائل پیچیده نظیر جهانی شدن، جامعه اطلاعاتی، تنش‌های قومی؛ بردباری و تنوع؛ توسعه مسالمت‌آمیز؛ نه به هژمونی؛ گوش به زنگ بودن علیه جنگ؛ ارتباطات مردم با مردم و جامعه‌ای با سرنوشت مشترک اعلام کرد. در واقع نتیجه طبیعی همین راهبردها، ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم نوین بود که رئیس‌جمهور چین آن را به مثابه محور اصلی سیاست خارجی خود قرارداد (موسوی شفائی، ۱۳۹۴: ۲۰۵). ژنرال راستای رؤیای چین برای احیای ملت بزرگ چین و بازگرداندن چین به عظمت خود قبل از قرن ۱۹ و برای تبدیل چین به یک کشور مرفه، پیشرفته و فرهنگی (Rolland, 2015: 1) در سپتامبر ۲۰۱۳ در سخنرانی خود در

دانشگاه نظربایف^۱ قزاقستان، مفهوم کمربند اقتصادی جاده ابریشم را مطرح کرد. همچنین در اکتبر همان سال، ژنرال جین پینگ در پارلمان اندونزی، از جاده ابریشم دریایی که هدف از آن، بهبود پیوندهای ارتباطی و زیربنای حمل و نقل در سراسر اوراسیا، دریای چین جنوبی، اقیانوس هند و مدیترانه بود (Varlare & Putten, 2015: 1-2) و نیز ضرورت ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی^۲ صحبت کرد. رئیس‌جمهور چین طی سخنرانی خود در اندونزی، اظهار کرد که چین در راستای تأسیس جاده ابریشم دریایی، همکاری‌های دریایی را ضمن تأکید بر ساخت‌وساز بنادر و مناطق آزاد تجاری و اتصال بین بنادر بین‌المللی و آبراه‌های داخلی تقویت خواهد کرد؛ که در نتیجه، بسیاری این طرح را نسخه چینی از طرح مارشال نامیدند (Hong, 2015: 3).

راه ابریشم نوین دارای دو مسیر زمینی و دریایی است؛ محور زمینی جاده ابریشم^۳ از منطقه ژنرال جین مرکزی آغاز شده و با گذشت از شهر لانتزو (استان گانسو)، ارومچی و خورگاس (استان شین چیانگ) وارد آسیای مرکزی شده و با عبور از ایران، عراق، سوریه، ترکیه و شرق اروپا تا آلمان، روتردام هلند و در نهایت بندر ونیز در ایتالیا ادامه می‌یابد. جاده ابریشم دریایی نیز که محور دوم این طرح است، از استان فوجیان چین آغاز شده و با عبور از گوانگژو، بیهای و هایگو در مسیر دریایی چین جنوبی به تنگه مالاکا می‌رسد. ادامه این جاده در مسیر دریایی با عبور از کوالالامپور، کلکته و نایروبی در کنیا، به شاخ افریقا کشیده شده و با گذشت از دریای سرخ و مدیترانه و سواحل آتن، در نهایت به بندر ونیز و پایان جاده ابریشم زمینی ختم می‌شود (Tiezzi, 2014; Brugier, 2014: 1-2) (شکل ۲).

1. Nazarbayev University
2. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)
3. New Land-Based Silk Road

شکل ۲: مسیرهای اصلی جاده ابریشم



-خط ممتد سرزمینی: جاده ابریشم زمینی نوین
-خط ممتد دریایی: جاده ابریشم دریایی نوین

جاده ابریشم دریایی با هدف حمایت از ارتقای همکاری‌های دریایی با کشورهای آسه‌آن و اجرای اقداماتی که منجر به توسعه و رفاه مشترک خواهد شد (Roell, 2016: 3)، به بهبود اتصال تأکید می‌کند، اما مهمتر از آن، به منظور بهبود موقعیت ژئواستراتژیک چین در جهان طراحی شده است (Chaturvedy, 2014: 1). هر دو مسیر دریایی و زمینی، شامل شاخه‌های زیادی هستند که در بسیاری از موارد مکمل هم هستند. تفاوت اصلی بین دو مسیر، این است که مسیرهای دریایی در حال حاضر بسیار توسعه یافته بوده و مورد استفاده حجم بالایی از تجارت و حمل‌ونقل هستند (Esteban & Iglesias, 2015: 2) و این موضوع روشن است که در آینده منافع استراتژیک چین، در امتداد مسیرهای دریایی منتهی به غرب افزایش خواهد یافت (Clemens, 2015: 1).

اولویت فعلی طرح، زیرساخت‌های ارتباطی است که در این راستا، دولت چین بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و صندوق جاده ابریشم با اعتبار ۴۰ میلیارد دلار را راه‌اندازی کرده است (Chin & et al, 2015: 2). برنامه‌ریزی ۴۰ میلیارد دلاری صندوق، محرک اصلی سرمایه‌گذاری برای پروژه‌های طرح است (Zimmerman, 2015: 8) و تمرکز دولت چین در این صندوق بیشتر حول مسائلی چون ارائه سرمایه‌گذاری، حمایت مالی برای زیرساخت‌ها، همکاری‌های صنعتی-



مالی و همکاری در پروژه‌های دیگر در امتداد طرح «یک کمربند، یک جاده» قرارداد (Deshmukh, 2015: 20). در ۲۸ مارس ۲۰۱۵، جامع‌ترین دستورالعمل رسمی چین از طرح یک «کمربند، یک جاده» با عنوان «چشم‌انداز و اقدامات ساخت مشترک کمربند اقتصادی در جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱»، توسط وزارت امور خارجه و بازرگانی چین منتشر شد که به‌عنوان نشانه‌ای از گسترش فعالیت اقتصادی چین و تلاش آن برای هماهنگ کردن توسعه منطقه‌ای قلمداد شد (Jing, 2015: 2). از جمله اهداف طرح می‌توان به بهبود زیرساخت‌های منطقه، افزایش هماهنگی سیاست‌های اقتصادی منطقه، از بین بردن موانع تجاری و تشویق روابط فرهنگی برای جلب حمایت از این پروژه وسیع اشاره کرد (Zimmerman, 2015: 7) که بخشی از هدف اصلی طرح، یعنی یکپارچه‌سازی چین، آسیای مرکزی، روسیه، اروپا و ایجاد ارتباط بین چین با خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و همچنین ارتباط با آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و اقیانوس هند را شامل می‌شوند. این موارد نشان‌دهنده این است که چین تا چه حد در پی ارتقای جایگاه استراتژیک خود و نیز تلاش برای جابه‌جایی موقعیت خود در چشم‌انداز اقتصادی و ژئوپلیتیک جهانی است (Minghao, 2015: 2-3). با عملی شدن طرح، چین با سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا توسط خطوط لوله، راه‌آهن و جاده ارتباط خواهد یافت و در نهایت تمام جاده‌ها کاملاً و به معنای واقعی کلمه به بیچینگ منتهی خواهد شد (Rolland, 2015: 1).

درواقع 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. در زمینه اقتصادی، چین خواهان تجارت آزاد، اتصال و ساخت زیربناها، همگرایی مالی و پیوند مردم با مردم است. چین معتقد است با عملی شدن این طرح، تجارت و سرمایه‌گذاری تسهیل و بهبود خواهد یافت، موانع تجاری کاهش و همکاری‌های گمرکی افزایش خواهد یافت. همچنین با بهبود شبکه‌های ارتباطی جاده‌ای و حذف موانع حمل‌ونقلی، همکاری‌های مالی رو به بهبود گذاشته و با تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و بانک توسعه

بریکس، منابع مالی لازم برای کمک به کشورهای فقیر و عقب‌مانده در مسیر جاده، فراهم خواهد شد (زارع، ۱۳۹۴: ۱۴۴). در حوزه سیاسی نیز از آنجا که چین همواره از مشوق‌های اقتصادی به‌عنوان ابزاری برای حصول اطمینان از همکاری‌های سیاسی و امنیتی در روابط با دنیای بیرون استفاده کرده است (Brown, 2015: 83)، بنابراین جاده ابریشم نوین، به صراحت با اهداف و منافع سیاسی-امنیتی چین در منطقه و ورای آن مرتبط است که از جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- **بازنویسی چشم‌انداز ژئوپلیتیک:** پروژه جاده ابریشم نوین یک فرصت جدید برای توسعه چین در راستای اهداف ژئوپلیتیک است که از طریق همکاری متقابل و سودمند با کشورهای همسایه عملی خواهد شد (Godement, 2015: 9). از دلایل مهم رئیس‌جمهور چین برای پرده‌برداری از طرح راهبردی خود، اهداف ژئوپلیتیک چین در رقابت با ایالات متحده و واکنش به نفوذ آمریکا در شرق (و طرح راه ابریشم جدید آمریکا توسط هیلاری کلینتون در ۲۰۱۱) بوده است. تحلیلگران، این اقدام ژئوپلیتیک را بازنویسی چشم‌انداز ژئوپلیتیک تلقی کرده‌اند و معتقدند هرچند مقصود اولیه ژئو، اقتصادی بوده اما هدف اصلی از این طرح، تبدیل شدن چین به یک قدرت جهانی با سازوکار ژئوپلیتیک است.

- **تقویت دیپلماسی پیرامونی:** در حال حاضر دوره فرصت‌های استراتژیک، یک برهه زمانی خاص برای چین قلمداد می‌شود که ابزار چین برای بهره‌برداری بیشتر از این دوره و برهه، حفظ و تقویت ثبات در مرزهای پیرامونی آن است. چین معتقد است پیشنهاد احیای جاده ابریشم یک رویکرد نوآورانه است که موفقیت در آن، به صلح و ثبات منطقه و جهان کمک خواهد کرد (Chaturvedy, 2014: 1). بنابراین از آنجا که ایجاد یک محیط دوستانه و همکاری مشترک در همه ابعاد، در دیپلماسی پیرامونی قوی و فعال خلاصه می‌شود، چین نیز با طراحی ابتکار جاده ابریشم نوین، در راستای تقویت دیپلماسی پیرامونی خود برای بهره‌مندی کشور از فرصت‌های استراتژیک گام برمی‌دارد.

- **تعمیق رابطه ژئواکونومیک چین با سرتاسر اوراسیا:** هدف این طرح ارتباط سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به منظور افزایش جریان تجارت و رشد

اقتصادی کشورهای منطقه و نیز توسعه همگانی و مشترک است (Leer & Yau, 2016) که در این راستا چین برای تسلط بر ژئواکونومی منطقه پیرامونی خود، بیشتر بر آسیای مرکزی متمرکز است؛ چون با افزایش وابستگی کشورهای این منطقه، نفوذ سیاسی و اقتصادی چین نیز بیشتر خواهد شد. چین قصد دارد با رهبری سرمایه‌گذاری در کریدورهای حمل‌ونقل، از جمله پروژه‌های هوایی، راه‌آهن و زیرساخت‌های جاده‌ای، چشم‌انداز بلندپروازانه خود از اتصال چین به اروپا را نشان دهد که بخشی از نمایش قدرت خود در نظم جدید جهانی است.

- **مقابله با یکجانبه‌گرایی امریکا:** از مهمترین اصول سیاست خارجی چین، مقابله با هژمونی امریکا و جلوگیری از سلطه جهانی آن است. با توجه به وضعیت فعلی چین، این کشور خواهان تنش و رقابت با کشورهایی که ممکن است محدودیت‌هایی برای سیاست خارجی آن پدید آورند، نیست؛ بنابراین تلاش اصلی آن ایجاد یک محیط مطلوب برای حفظ صلح و همکاری‌های مشترک و نیز تشکیل یک سیاست خارجی نوین اقتصادی است (امام‌جمعه‌زاده و نساجی، ۱۳۹۲: ۶۹-۶۸). از آنجاکه فضای اقتصادی در نظام بین‌الملل کنونی تحت سیطره ایالات متحده (در رأس قدرت‌های دیگر) است، بنابراین چین نیز با طراحی راهبردهای نوین اقتصادی، ضمن اینکه برای توسعه اقتصادی تلاش می‌کند، سعی دارد امنیت منطقه را حفظ کرده و از حساسیت‌های ایالات متحده بکاهد. بر این اساس طرح جاده ابریشم نوین، ظرفیت‌های استراتژیک ایالات متحده برای نفوذ در محیط اقتصادی بین‌المللی موردنظر چین را با محدودیت مواجه خواهد ساخت.

در مجموع به نظر می‌رسد استراتژی ابتکار جاده ابریشم نوین، محصول درک فعلی چین از ساختار قدرت در نظام بین‌المللی است. ژئی با احیای جاده ابریشم باستانی، خواهان توسعه مشترک توسط یک کمربند اقتصادی است که به وضوح، انعکاسی از استراتژی بزرگ چین است. در واقع هدف چین، ایجاد نظامی چندقطبی است که در قالب طرح یک «کمربند، یک جاده» برای انتقال شرایط خود به یک استراتژی جدید تلاش می‌کند. بنابراین چین با این ابتکار، در پی نقش‌آفرینی جایگاه خود به‌مثابه یک قدرت منطقه‌ای است تا این نگرش را نهادینه

کرده و استراتژی جدیدی را در راستای سیاست خارجی خود، برای اهداف و منافع خود به وجود آورد. اما این تلاش‌ها از یک سو با واکنش قدرت‌های دیگر نظام بین‌الملل همچون ایالات متحده و روسیه مواجه شده و مرز رقابت آن‌ها را بسیار به هم نزدیک کرده است و از سوی دیگر، چین را برای پیشبرد این طرح، نیازمند متحدانی استراتژیک کرده که رویکردی واگرایانه با غرب دارند. از جمله این متحدان استراتژیک می‌تواند ایران باشد.

۳. فرصت‌ها و تهدیدهای جاده ابریشم نوین برای ایران

ایران به مثابه یک سرزمین گذرگاهی، پل ارتباطی بین سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا محسوب می‌شود. این کشور افزون‌بر موقعیت حساس ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، به دلیل برخورداری از ذخایر عظیم انرژی و سایر شاخص‌های اقتصادی، از جایگاه ژئواکونومیک برجسته‌ای نیز برخوردار است (عزتی و یزدان‌پناه‌درو، ۱۳۸۶: ۶۵). این کشور با خاستگاه تمدنی چند هزارساله، موقعیت گذرگاهی و محل تلاقی شرق و غرب، مرزهای آبی و خاکی با ۱۵ کشور جهان، اتصال دهنده دو مرکز عمده انرژی جهان، مالکیت منابع نفتی (۲۱ درصد) و گازی (۱۷ درصد) عظیم، حضور در سازمان‌های منطقه‌ای، حضور در کریدور شرق به غرب و کریدور شمال به جنوب و ارتباط با چهار قدرت اتحادیه اروپا، روسیه، هند و چین نقشی مهم در نظام بین‌الملل کنونی دارد. اما به این دلیل که جایگاه فعلی ایران و حضور آن در پیمان‌های منطقه‌ای و نیز سازمان‌های سیاسی و نظامی مطلوب‌نظر آن نیست، بنابراین خروج از این وضعیت و حضور در ترتیباتی که مخصوصاً فلسفه شکل‌گیری آن غیرغربی باشد را یک تصمیم راهبردی برای خود می‌داند.

با توجه به سیاست کلی ایران برای ایجاد توازن بین شرق و غرب، پی‌گیری سیاست نگاه به شرق در سیاست خارجی ایران به یک رویکرد راهبردی تبدیل شده و در آن بر گسترش روابط با کشورهای حوزه شرق، مخصوصاً چین تأکید می‌شود. تحولات مرتبط با برنامه هسته‌ای ایران و تحریم‌های اعمالی غرب در این بازه زمانی، باعث شد تا ایران در پرتو این سیاست، به دنبال این موضوع باشد که روابط با کشورهایی همچون چین را فراتر از گذشته تعریف کرده و آن‌ها را در

قالب شراکت راهبردی در چالش‌های سیاسی در برابر غرب به کار گیرد (ارغوانی پیرسلامی، ۱۳۹۴ ب: ۳-۷۲). عرصه همکاری ایران و چین در زمینه ژئوپلیتیک، که زمینه‌ساز روابط سیاسی، اقتصادی و امنیتی دوطرف است، منطقه وسیعی از خاورمیانه تا اقیانوس هند، تنگه مالاکا و آسیای مرکزی را پوشش می‌دهد. به همین دلیل بسیاری از ملاحظات ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک چین به خاورمیانه و نقش محوری ایران در این منطقه وابسته است؛ به نحوی که می‌توان ایران را هسته اصلی برخی از منافع استراتژیک چین محسوب کرد (رضایی، ۱۳۹۴: ۸۴). از دیرباز، ایران در مسیر مشهور جاده ابریشم قرار داشته و دارای یک موقعیت سوق‌الجیشی بین قاره‌های اروپا، آسیا و آفریقا بوده که عامل مهم ارتباط شرق و غرب هم در مسیر آبی و هم خاکی محسوب می‌شده است. باتوجه به اینکه ایران به مسیرهای گسترده ارسال کالا برای چین، از طریق ارتباط خاورمیانه به اروپا دسترسی داشته و دارد، می‌تواند ایفاگر نقش مهمی در طرح‌های اقتصادی این کشور، همچون طرح جاده ابریشم نوین نیز باشد.

از آنجاکه پس از برجام، در قلمرو ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک بین ایران و چین، ابتکار طرح «یک کمربند، یک جاده» به موضوعی محوری تبدیل شده است، بنابراین تمایل ایران برای همکاری با چین و نیز تبدیل شدن ایران به یک شریک تجاری دائمی، فرصت مناسبی را در اختیار هر دو کشور قرار می‌دهد. مسیر زمینی این جاده که از شمال ایران عبور خواهد کرد، تأثیری مستقیم بر احیای روابط راهبردی ایران و چین خواهد گذاشت و پیوندهای دوطرف را بیشتر خواهد کرد (رضایی، ۱۳۹۴: ۸۶-۸۵). اگرچه خط دریایی جاده ابریشم جدید به نوعی مسیر ترانزیتی خلیج فارس را از مسیرهای اصلی کنار می‌گذارد، اما به دلیل جایگاه این منطقه از حیث توزیع انرژی و جریان نقل و انتقال کالاها، آن را در قالب مسیرهای فرعی می‌گنجانند و از این رو موقعیت ایران در این خط ارتقا می‌یابد (شکل ۳). اما در خط زمینی، ایران به‌مثابه پل بزرگی میان شرق و غرب دارای اهمیت بوده و در صورت توجه به ویژگی‌های سیاسی و اقتصادی این دیپلماسی از جانب چین، ایران می‌تواند از جایگاه به مراتب مهمتری نسبت به قبل برخوردار شود



(ارغوانی پیرسلامی، الف، ۱۳۹۴: ۱۶۴). مقام های بیجینگ ایران را یک گره کلیدی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی می دانند؛ بنابراین به دنبال افزایش ارتباطات جاده ای، حمل و نقلی و راه آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر ایران هستند (Lin, 2011). بر این اساس، چین برای کسب منافع ملی و بین المللی خود در طرح جاده ابریشم نوین، به قدرت های منطقه ای مهم، توجه ویژه دارد و در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه ای قائل است که این ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است.

شکل ۳: مسیرهای فرعی جاده ابریشم



جاده ابریشم نوین به دلیل اهمیت بالا و ایجاد تغییرات متعدد و ملموس بر منطقه، تمامی کشورهای واقع در این مسیر از جمله ایران را متاثر کرده و می تواند با تهدیدها و فرصت هایی برای آن ها همراه باشد. این طرح علاوه بر اینکه می تواند در راستای اهداف کلان ایران باشد و فرصت ها و مزیت های بسیاری را به ازمنغان آورد، چالش هایی را نیز به وجود خواهد آورد که با توجه به رقابت های کشورهای مختلف برای بهره برداری از این طرح و همچنین برخی تنش ها میان کشورها، دستگاه سیاست خارجی ایران بایستی از فرصت های این طرح بهره برداری صحیح و همه جانبه کرده و چالش ها را مدیریت کند که این به توان و ظرفیت های خود ایران وابسته خواهد بود.

فرصت های جاده ابریشم نوین: مهم ترین فرصت های جاده ابریشم نوین در



قالب یک راهبرد کلان در سیاست خارجی جمهوری خلق چین برای ایران عبارت‌اند از:

- تعمیق پیوندهای ایران با چین به عنوان مهم‌ترین کنشگر آسیایی: امکان برقراری پیوندهای تنگاتنگ با کشور چین و تأمین نیازهای گوناگون سیاسی و امنیتی، از رهگذر این پیوندها، به دلیل برخورداری ایران از برخی امتیازات، منحصربه‌فرد است. چین به دلیل برخورداری از پتانسیل‌های بالقوه و بالفعل، می‌تواند برای ایران یک متحد استراتژیک باشد که قادر به کمک برای ایجاد و حفظ ثبات و امنیت در منطقه از طریق توازن‌سازی با سایر قدرت‌ها است. در زمینه تجارت و توسعه اقتصادی و همچنین علوم و فناوری‌ها، پیشرفت این کشور موجب علاقه ایران به برقراری ارتباط با آن شده است. به‌طور کلی چین در جهان فعلی، یک متغیر کلیدی به حساب می‌آید که ارتباط با آن و استفاده از پتانسیل‌های اقتصادی، سیاسی و امنیتی آن برای ایران موجب رشد و توسعه در ابعاد مختلف خواهد شد (سلامی، ۱۳۸۱: ۹-۲۳۸). براین‌اساس طرح جاده ابریشم، مسلماً همکاری‌های چین و ایران را تقویت خواهد کرد. ایران به دلیل موقعیت گذرگاهی خود، شریک مهم چین برای پیشبرد این طرح خواهد بود. مهمترین عامل تعیین‌کننده روابط ایران و چین در این طرح، عامل نفت و بازار است که در این عرصه ایران به دلیل وجود توانایی‌های عمده، می‌تواند به تنهایی نقشی منحصربه‌فرد در پاسخگویی به نیازهای حیاتی چین در دو مقوله نیاز به انرژی و نیز تأمین امنیت لازم برای گردش سریع، ایمن و اقتصادی کالاها در بازارهای سراسر منطقه و صدور آن به بازارهای خارجی داشته باشد (آدمی، ۱۳۸۹: ۱۲۰). این موضوع چشم‌انداز روشنی از همکاری‌های اقتصادی و سیاسی دوطرف را در آینده ترسیم می‌کند. احتیاط‌فزاینده چین برای همکاری با ایران در برخی حوزه‌های موضوعی چالش‌برانگیز ایران با غرب، می‌تواند مبنایی برای اراده بیشتر ایران جهت مشارکت در این طرح باشد. تقویت همکاری‌های هرچه بیشتر اقتصادی میان دوطرف به خصوص در دوران بعد از توافق هسته‌ای، می‌تواند به ایران کمک کند تا با تقویت وابستگی متقابل با چین هزینه‌های عدم همکاری این کشور را در

شرایط بحرانی افزایش داده و از این جهت روابط سیاسی این کشور با ایران وزنی مشابه حوزه همکاری به خود گیرد (Jin, 2017).

- استفاده از ظرفیت‌های طرح برای تبدیل شدن به قدرت برتر منطقه‌ای:

در معادلات قدرت جهانی، ایران دارای ویژگی‌های خاص ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک است. رشد و ترقی اقتصادی شرق و جنوب شرق آسیا نیازمند وجود شبکه گسترده‌ای از مسیرها و کریدورهای ارتباطی، آرام و امن برای تبادلات اقتصادی کالاها در سرتاسر منطقه است. مسیر ایران به دلیل ایفای نقش یک شاهراه مهم ارتباطی و ترانزیتی که ناشی از برتری‌های ژئوپلیتیک است، یکی از سهل‌الوصول‌ترین، کوتاه‌ترین، امن‌ترین و باصرفه‌ترین مسیرها برای ترانزیت کالاها به بازارهای مصرف از طریق دریا و خشکی محسوب می‌شود (آدمی، ۱۳۸۹: ۱۲۲). همچنین به دلیل برخورداری از موقعیت ژئواکونومی و منابع فراوان نفت و گاز و نزدیکی جغرافیایی به دریاهای آزاد و تنگه استراتژیک هرمز، دارای یک جایگاه انحصاری در تأمین نفت و گاز کشوری همچون چین در مقایسه با کشورهای رقیب دیگر، یعنی ترکمنستان، قطر و روسیه است. این ظرفیت‌ها در کنار قرارگیری ایران در کانون توجه قدرت‌ها و نقش برجسته منطقه‌ای، می‌تواند گامی بلند برای تثبیت و تحکیم جایگاه ایران به عنوان یک قدرت برتر منطقه‌ای داشته باشد. با توجه به هدف‌سازی چین برای جلوگیری از افزایش نفوذ چین در منطقه شرق، به نظر می‌رسد اولویت ضمنی چین تقویت موازنه‌سازی منطقه‌ای در خاورمیانه برای رقابت با آمریکا و جلوگیری از روندهای پیش‌رونده واشینگتن در آسیا باشد (علیمات، ۱۳۹۵: ۱۳۸-۱۲۲). این روند فرصتی را در اختیار ایران قرار می‌دهد تا از طریق ائتلاف‌سازی چینی-ایرانی در برابر نوع عربی-آمریکایی آن به دنبال احیای جایگاهی باشد که بعضاً در نتیجه حمایت‌های آمریکا در منطقه تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد.

- حفظ و ارتقای امنیت ملی و ثبات داخلی کشور: طرح جاده ابریشم نوین

از آنجاکه منجر به توسعه اقتصادی کشور خواهد شد، متعاقباً امنیت و ثبات را نیز به ارمغان خواهد آورد و با کمک به توسعه زیرساخت‌ها در تأمین نظم اجتماعی و

ثبات سیاسی تأثیر دارد. وابستگی متقابل میان کشورها در عرصه حمل و نقل و صادرات انرژی و کالاها، مخصوصاً به ایران به عنوان کریدوری حیاتی و باصرفه به عرصه سیاسی و امنیتی کشیده خواهد شد و باعث افزایش ضریب امنیت و منافع ملی می شود. ایران با استفاده از پتانسیل های اقتصادی، جغرافیایی و ارتباطی خود به ارتقا و افزایش امنیت و منافع ملی خود از راه کانال های سرمایه گذاری کلان اقتصادی و تجاری کمک خواهد کرد و هزینه تهدید، تجاوز و حمله به کشورش را افزایش خواهد داد (آدمی، ۱۳۸۹: ۱۲۲؛ امیدوارنیا، ۱۳۸۲: ۱۲۲). همچنین داشتن نقش اساسی در تأمین انرژی جهان که ضامن درآمدهای کافی برای توسعه کشور باشد، می تواند در تضمین امنیت و ثبات ملی مفید باشد.

- مقابله با یکجانبه گرایی امریکا در منطقه: موضع چین در بسیاری از مسائل بین المللی با مواضع ایران نزدیک است که این امر به اتخاذ رویکردهای مشترک در قبال برخی از سیاست های مداخله جویانه امریکا کمک خواهد کرد. منافع هر دو کشور در معرض تهدید امریکا است که با ادامه این روند، زمینه های همکاری بین دوطرف مثبت خواهد بود (امیدوارنیا، ۱۳۸۲: ۱۱۰). گسترش حضور امریکا در افغانستان و نیز آسیای میانه و چرخش نسبی روسیه و هند در برخی موارد به سمت امریکا، نگرانی های دوطرف را افزایش داده است. اما از آنجاکه هیچ کدام قصد مواجهه مستقیم با امریکا را ندارند، از طریق همکاری در عرصه های اقتصادی، سیاسی و امنیتی می تواند تهدیدهای ناشی از برتری جویی جهانی امریکا و تلاش آن برای مهار چین و ایران را با چالش مواجه کند. طرح جاده ابریشم نوین با درگیرسازی مناطق و کشورهای فروانی در عمل باعث می شود تا شبکه ای به هم پیوسته از منافع دولت ها شکل گیرد که تداوم آن می تواند با تعمیق و همگرایی در حوزه های مختلف همراه باشد. تجربه ایران در بحران هسته ای و سیاست تحریمی امریکا نشان داد که ناتوانی کشور در مقابله با اجماع سازی بین المللی واشینگتن با آثار سوء فروانی همراه بود. بنابراین همراهی و بهره گیری از ظرفیت های طرح هایی این چنینی می تواند در بلندمدت چالشی در برابر سیاست های نهادسازی و اجماع سازی امریکا باشد؛ به گونه ای که با در هم تنیده

شدن منافع ایران با سایر کشورهای درگیر در این طرح، توان دیپلماتیک و قدرت چانه‌زنی کشور در برابر سیاست‌های منطقه‌ای و جهانی ایالات متحده افزایش چشمگیر خواهد یافت.

- فرصت‌سازی برای تعامل همزمان با شرق و غرب: طرح جاده ابریشم

نوین و نیز حل مسئله ایران در بحث تحریم‌های بین‌المللی، احتمالاً زمینه پیگیری دو گفتمان غرب‌گرا و شرق‌گرا را به صورت همزمان در اختیار ایران قرار می‌دهد. هرچند حل مسئله هسته‌ای و رفع تحریم‌ها می‌تواند به همکاری ایران با غرب منجر شود، داشتن نقشی فعال در طرح جاده ابریشم نوین نیز کسری اقتصادی ایران را تأمین کرده و در عرصه زیرساخت‌ها به توسعه سرمایه‌گذاری‌های مفید منجر خواهد شد. تعادل در برخورداری از مزیت‌های غرب و شرق با منافع ملی ایران بیشتر سازگار است و این طرح فرصتی است که ایران بایستی از آن به مثابه سرمایه‌ای در جهت ایجاد وزنه‌ای تعادلی بین گفتمان شرق‌گرا و غرب‌گرا استفاده کند (زارع، ۱۳۹۴: ۱۵۷-۱۶۰). آثار زیانبار اتکای صرف به شرق و غرب در سیاست خارجی ایران در ادوار مختلف، امری مشخص است و دقیقاً بنابر همین تجربه تاریخی در شرایط عادی هرچه ایران تلاش کند تا با مشارکت بیشتر در تدبیر امور جهانی و طرح‌هایی با ماهیت بین‌المللی از اتکای صرف به یک طرف فراتر رود، منافع ملی کشور بیشتر تأمین خواهد شد. ضمن این که طرح جاده ابریشم نوین از یک طرف به خاطر گستره و پیوندهای فراگیر آن بین شرق و غرب و از طرف دیگر جایگاه ایران به عنوان حلقه میانی و محوری این ابتکار، می‌تواند بسترساز توجه همزمان شرق و غرب به ایران و متقابلاً توجه ایران به کشورهای قدرتمند هر دو حوزه باشد.

از دیگر مزایا و فرصت‌هایی که طرح در اختیار ایران قرار می‌دهد، می‌توان به مواردی همچون انتقال وضعیت ایران از عضویت ناظر به عضویت دائم در سازمان همکاری شانگهای، استفاده از پتانسیل کشورهای مسیر برای سهولت ادغام در نظام جدید تجارت بین‌الملل و تشکیل بازارهای مشترک منطقه‌ای، توسعه و گسترش برنامه‌های گردشگری در مسیر راه ابریشم، پشتیبانی مفید برای برقراری پیوند بین

کشورها و تحقق هدف توسعه مشترک در منطقه، به وجود آمدن یک محیط امن منطقه‌ای و جهانی که زمینه‌ساز توسعه همگانی است، مبارزه با مواد مخدر به واسطه افزایش امنیت و ثبات، کاهش میزان آسیب‌پذیری کشور در هنگام بحران (همچون تحریم) از طریق ایجاد محورهای باثبات مالی و پولی با شرق و غرب، احیای دوره طلایی فرهنگ باستانی جوامع آسیای مرکزی، دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به بنادر ایران در سواحل خلیج فارس و توسعه بنادر و حمل‌ونقل دریایی کشور، برقراری پیمان‌های امنیتی و اقتصادی منطقه‌ای بزرگ، تحقق همگرایی در منطقه و حتی فرامنطقه (با اروپا)، آزادسازی ظرفیت‌های سیاسی و اقتصادی، افزایش دسترسی به بازارهای جهانی و افزایش حجم حمل‌ونقل کالا و مسافر و ایمنی و حفظ محیط زیست اشاره داشت.

تهدیدهای ناشی از طرح جاده ابریشم نوین: طرح جاده ابریشم نوین علاوه بر فرصت‌ها می‌تواند تهدیدهایی را نیز برای ایران در پی داشته باشد. از جمله مهمترین تهدیدهای طرح می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- **تقویت تسلط چین بر ژئوپلیتیک محیط شرق و شمال کشور:** نگاهی هرچند کوتاه به مسیر زمینی طرح جاده ابریشم نوین نشان می‌دهد که در صورت اجرای کامل این طرح دامنه نفوذ چین در محیط شرق و شمال شرقی کشور افزایش یافته و مطمئناً این امر با محدودیت در دامنه عملکردی سیاست خارجی و دیپلماسی اقتصادی ایران در محیط پیرامونی همراه خواهد بود. روابط گسترده چین با پاکستان، تلاش فزاینده این کشور برای نفوذ و تاثیرگذاری بر افغانستان از حیث رقابت با هند و تمرکز تئوریک این طرح بر آسیای مرکزی، در عمل ایران را با تداوم حضور یک قدرت بزرگ دیگر در محیط استراتژیک خود مواجه می‌سازد که علی‌رغم برخی مزایا در بلندمدت نمی‌تواند ضامن موفقیت دیپلماسی منطقه‌ای ایران باشد. چین در سال‌های اخیر یکی از محورهای اصلی ائتلاف‌سازی منطقه‌ای در جنوب آسیا (محیط شرقی ایران) بوده و تقویت این نقش نیز به نوبه خود باعث می‌شود تا دیپلماسی کشورهای این منطقه بیش از این که بر راه‌حل‌ها و ابتکارات کشورهایی چون ایران تکیه کنند، تحت تاثیر منافع قدرت‌های بزرگ

قرارگیرند. ضمن این که اگرچه این حضور چین خود مبنایی برای توازن در برابر امریکا است، اما نباید از یاد برد که از منظری دیگر می‌تواند عاملی برای حضور بیشتر امریکا در منطقه و افزایش تهدیدها برای ایران باشد؛ به ویژه آن که ایالات متحده هنوز در افغانستان حضور مستقیم نظامی و امنیتی دارد و روابط آن با پاکستان نیز درخور توجه است.

- تقویت تسلط چین بر ژئواکونومی محیط پیرامونی ایران: در حال حاضر از آنجاکه چین بزرگ‌ترین شریک تجاری و اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی قلمداد می‌شود؛ بنابراین اجرای این طرح موجب نفوذ قدرت نرم چین و تسلط بر ژئواکونومی منطقه شده و تهدیداتی همچون از دست دادن بازارهای نیم‌بند ایران در منطقه، تبدیل نفوذ اقتصادی چین به نفوذ سیاسی، دخالت چین در امور سیاسی منطقه، ایجاد سود مستقیم برای چین و غیرمستقیم برای کشورهای دیگر منطقه (شکاف در تجارت) را در پی دارد (زارع، ۱۳۹۴: ۱۵۸). مدل اقتصادی چین، مهمترین منبع قدرت نرم آن است که با اجرای این طرح، نفوذ چین در آسیای مرکزی افزایش خواهد یافت. این طرح نشان‌دهنده روند تبدیل چین به یک قدرت بزرگ نهادینه چندبعدی است که دامنه منافع آن بسیار متنوع بوده و ممکن است برای سایر کشورها خطرناک باشد.

- امنیتی شدن ایران از سوی ایالات متحده امریکا: تجربه تاریخی همکاری‌های نهادی ایران با چین نشان داده که هرگاه چینی‌ها به این تصور برسند که حضور ایران در یک سازوکار می‌تواند باعث حساسیت و فشار فزاینده از جانب امریکا شود، در برابر تحقق نهایی آن یا مقاومت کرده یا آنکه برای به سرانجام رسیدن آن تلاش لازم را نکرده‌اند. کوشش ایران برای عضویت در سازمان همکاری شانگهای نمود بارز این رویکرد چین است که به خاطر جلوگیری از تصور امنیتی از این نهاد، بیجینگ در موارد متعدد از عضویت کامل ایران در این نهاد ممانعت به عمل آورده است یا در روند آن ایجاد اخلال کرده است. هرچند ایران در چهارچوب طرح جاده ابریشم نوین سعی در تحکیم روابط با کشورهای آسیای شرقی داشته و خواهان استفاده از کلیه ظرفیت‌های توسعه‌ای،

اقتصادی و سیاسی آن است، اما موانعی نیز همچون فشار و تهدیدهای امریکا برای عدم توسعه روابط و همکاری کشورهای آسیایی با ایران وجود دارد که پتانسیل ایران برای بهره‌برداری از این طرح را کند و تضعیف می‌کند. تهدید امنیتی شدن ایران و حذف آن از طرح توسط ایالات متحده (با عملی شدن طرح موردنظر امریکا) را نیز می‌توان تهدیدی از جانب این کشور در این طرح به حساب آورد؛ به این معنا که اگر ایران به عنوان وجه اساسی این طرح لحاظ شود، حساسیت‌های امریکا در قبال مشارکت ایران در سازوکارهای این چینی افزایش یافته و با اعمال فشار و امنیتی کردن هویت ایران می‌تواند نه تنها در این حوزه بلکه در سایر جنبه‌های همکاری اقتصادی و سیاسی ایران موانع جدی ایجاد کند؛ چنانکه این کشور در جریان انتقال خط لوله گاز آسیای مرکزی از مسیر ایران در گذشته همین اقدام را انجام داد.

- واکنش رقابت‌گرایانه کنشگران مهم بینامنطقه‌ای (روسیه و هند): واکنش رقابتی و توام با تردید کشورهایی همچون امریکا، روسیه و هند می‌تواند سرعت حرکت طرح را کند کرده و با فعالیت‌ها و لابی‌های خود، مانع از افزایش توان استراتژیک و دیپلماتیک ایران شود. 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 حیط 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 (Fallon, 2015).

هند نیز در سال‌های اخیر به منطقه آسیای مرکزی توجه بیشتری کرده و در یک سال اخیر از طریق تلاش برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران تلاش کرده تا مسیر ترانزیتی به این منطقه را تسهیل و ضمن همکاری با ایران، طرح‌های چین را نیز با ناکامی مواجه کند؛ موضوعی که در صورت تداوم ایران را با

دشواری ایجاد توازن بین خواسته‌های دو قدرت بزرگ (چین و هند) روبرو می‌کند. در حالی که چین در توسعه زیرساختی بندر گوادر پاکستان تمرکز کرده است، هند در ایران به امری مشابه مبادرت ورزیده و طبعاً در شرایطی که جایگاه ایران در قالب جاده ابریشم نوین مهم شود، بیم چین از همکاری ایران با هند می‌تواند به این جایگاه لطمه وارد کند و هم توسعه روابط روزافزون ایران با چین می‌تواند زمینه‌ساز تردیدهای جدی در طرف هندی در مورد نیت ایران شود.

- افزایش روابط چین با عربستان سعودی: تهدید دیگر ایران در این طرح افزایش روابط چین با رقبای منطقه‌ای ایران از جمله عربستان است. روند رشد و ظهور روزافزون چین و تلاش آن برای برقراری روابط نزدیک با اتحادیه عرب، نشان‌دهنده این است که چین بیش از ایران خواهان برقراری روابط اقتصادی و امنیتی دوستانه و نزدیک با اعراب است؛ که در این صورت احتمال اینکه اعراب به تدریج جایگاه ایران نزد چین را اشغال کند، بالا می‌رود. باید در نظر داشت که چین همکاری با سایر کشورهای منطقه از جمله عربستان را به لحاظ اهمیت انرژی همواره حفظ خواهد کرد (Morillo, 2014: 3). نگاهی به نقشه راه‌های فرعی جاده ابریشم نشان می‌دهد که مسیر مواصلاتی خلیج فارس در سیاست انرژی چین، اهمیت کمتری یافته و دریای سرخ و تنگه باب‌المندب توانسته‌اند جایگزین خلیج فارس و تنگه هرمز شوند. این سیاستگذاری در بلندمدت خطوط انتقال انرژی عربستان از دریای سرخ را مهم‌تر کرده و می‌تواند به کاهش جایگاه ژئو اکونومیک ایران و سواحل شمالی خلیج فارس منجر شود؛ موضوعی که در کنار توسعه روابط سیاسی می‌تواند زمینه‌ساز انزوای ایران شود.

- خطرات ناشی از خیزش یک قدرت بزرگ: علاوه بر این موارد، توجه به این مقوله مهم است که روابط ایران و چین هرچند باعث رشد و پویایی اقتصادی ایران خواهد شد، اما این منفعت نباید به معنای نادیده گرفتن خطرات امنیتی ناشی از خیزش قدرت‌های بزرگ همچون چین تلقی شود. چین همانند سایر قدرت‌های بزرگ که در طول تاریخ نیز روند آن ثابت شده است، انگیزه دخالت در مناطق حیاتی را به صورت بالقوه در خود دارد؛ بنابراین ایران بایستی مناسبات دوجانبه

خود با چین را با علم به سود و زیان دخالت فزاینده چین در امور بین‌المللی مدنظر داشته باشد. همچنین روابط صرف دوجانبه با چین و نیز امیدواری به سرمایه‌گذاری چین و بازارهای مصرفی آن احتمال خطر وابستگی یک‌سویه اقتصادی را برای ایران در پی دارد. احیای جاده ابریشم، افزون‌بر آن که بسترهای زمینه‌ساز قدرت‌گیری جهانی چین را برای آینده مهیا می‌کند، به طور طبیعی باعث می‌شود تا کشورهای مشمول این طرح خصوصا ایران، ناخواسته درگیر جدال‌ها و چالش‌های ناشی از رقابت قدرت‌های بزرگ و به خصوص شرایط پیچیده انتقال قدرت در آینده شوند که این رویداد با توجه تفاوت‌های ایدئولوژیک و هویتی ایران با این قدرت‌ها می‌تواند با تهدیدها و چالش‌های امنیتی گسترده‌تری در آینده همراه شود.

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 مؤلفه اصلی در این راهبرد (جاده زمینی و دریایی)، به دنبال احیای رؤیای 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؛ هرچند مدعی است که هدف اصلی این طرح منافع اقتصادی و جمعی است، اما نمی‌توان اهداف ژئوپلیتیک چین را در این طرح نادیده گرفت. چین در راستای سیاست خارجی خود و با در نظر گرفتن این طرح راهبردی که از آن به‌عنوان نماد آرمان حکومت فعلی نام می‌برد، اتصال زیرساخت‌های اقتصادی را مدنظر قرار داده است. اما به نظر می‌رسد اهمیت این پروژه بسیار فراتر از مسائل اقتصادی است؛ این ابتکار واکنش چین به چالش‌های موجود در نظام بین‌الملل و همچنین حضور و نفوذ روزافزون قدرت‌هایی همچون امریکا برای سیطره بر مناطق راهبردی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان است. می‌توان گفت این مسئله، انعکاسی از جاه‌طلبی‌های بین‌المللی جسورانه، خلاق و نسبتاً خوش‌بینانه



چین برای ساخت یک سیستم اقتصادی از طریق همکاری‌های خارجی است، که هدف آن توسعه اقتصادی، دسترسی به بازارهای مصرفی گسترده، سرمایه‌گذاری و همچنین جلوگیری از ظهور موانع بر سر قدرت یابی روزافزون بیجینگ است. در واقع طرح «یک کمربند، یک جاده»، اهرم ژئوپلیتیک و ژئوآکونومیک چین برای سیطره بر مناطق مهم و راهبردی جهان است که در راستای سیاست خارجی آن و تلاش برای تحقق سیاست درهای باز و طرح‌های اقتصادی است. از دید ایران این طرح متضمن فرصت‌هایی برای رشد و پویایی اقتصادی است، بنابراین لزوم فعالیت و پویایی برای پیوستن به این طرح ضروری است؛ اما باید توجه داشت که حضور و میزان پویایی در این طرح صرفاً توسط خود ایران تعریف خواهد شد. از آنجاکه 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 ایران در قبال چین و این طرح بازاندیشی شود و به‌منظور بهره‌گیری مؤثرتر از فرصت‌هایی که راهبرد مذکور فراهم خواهد آورد، تغییراتی در اقتصاد و سیاست حاصل شود. ایران بایستی در پی برنامه‌ای برای اقتصاد و توسعه پایدار باشد. بنابراین در این طرح تنها نباید به مقوله ترانزیت توجه کند، بلکه بایستی ارتباطات تجاری و بازرگانی خود با سایر کشورهای مسیر، از جمله آسیای مرکزی را گسترش دهد و در پروژه‌های این منطقه مشارکت و همکاری کند، تا از این طریق در سازمان‌های منطقه‌ای مهم حضور فعال‌تری داشته باشد. متعاقباً همکاری با این منطقه می‌تواند صادرات انرژی ایران به اروپا را نیز تسهیل کند و روابط با فرامنطقه را بهبود بخشد. توسعه مناسبات راهبردی با کشورهای مسیر می‌تواند بستری مناسب برای ارتقای جایگاه ایران در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم کند، اما این مسئله که ایران تا چه اندازه می‌تواند در حوزه اقتصادی و سیاسی از مزیت‌های طرح استفاده کند به توانایی دستگاه دیپلماسی ایران و به ویژه سیاست کلی توازن در سیاست خارجی و چندجانبه‌گرایی بستگی دارد.

یادداشت

۱. این دو مقاله نیز به همین نحو موضوع را بررسی کرده‌اند: موسوی شفیعی، ۱۳۹۴؛ امیراحمدیان و صالحی، ۱۳۹۵.

منابع

الف) فارسی

آدمی، علی. ۱۳۸۹. «راهبرد نگاه به شرق در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران؛ دیدگاه‌ها، زمینه‌ها و فرصت‌ها»، فصلنامه مطالعات سیاسی، سال دوم، شماره ۷، صص: ۹۷-۱۲۶.

ارغوانی پیرسلامی، فریبرز. ۱۳۹۴ الف. بازدرآمدی بر روابط راهبردی چین و ایران: در پرتو هویت‌های بین‌المللی، تهران: مخاطب.

ارغوانی پیرسلامی، فریبرز. ۱۳۹۴ ب. «روابط ایران و چین در دوره احمدی‌نژاد: سیاست نگاه به شرق و تأثیرات ساختاری»، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال هشتم، شماره ۳۲، صص: ۹-۴۱.

امام‌جمعه‌زاده، جواد و نساجی، سمیرا. ۱۳۹۲. «سیاست خارجی نسل پنجم رهبری جمهوری خلق چین نسبت به جمهوری اسلامی»، دو فصلنامه علمی-پژوهشی دانش سیاسی، سال نهم، شماره دوم (پیاپی ۱۸)، صص: ۵۹-۷۲.

امیدوارنیا، محمدجواد. ۱۳۸۲. چین در شرایط نوین جهانی: استراتژی امنیتی و دفاعی، تهران: مرکز تحقیقات استراتژیک دفاعی.

امیراحمدیان، بهرام و صالحی، روح‌الله. ۱۳۹۵. «ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)»، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال نهم، شماره ۳۶، زمستان، صص: ۹-۴۲.

حافظ‌نیا و دیگران. ۱۳۹۰. «تبیین نظری-فلسفی علل تداوم رقابت‌های ژئوپلیتیک در روابط بین‌الملل پس از فروپاشی بلوک شرق»، فصلنامه علمی-پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره ۳، صص: ۱-۱۲.

داداندیش، پروین. ۱۳۸۶. «گفتمان ژئوپلیتیک در آسیای مرکزی: عرصه‌های تعامل ایران و

- روسیه»، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال سوم، شماره ۱، صص: ۷۵-۹۶.
- رضایی، مسعود. ۱۳۹۴. «تأثیر توافق هسته‌ای بر روابط ایران و چین»، در چشم‌انداز روابط ایران و چین، تهران: ابرار معاصر، صص: ۷۵-۱۰۴.
- زارع، محمد. ۱۳۹۴. «جایگاه ایران در استراتژی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم»، در چشم‌انداز روابط ایران و چین، تهران: ابرار معاصر، صص: ۱۶۲-۱۳۹.
- سلامی، لادن. ۱۳۸۱. «چشم‌انداز روابط ایران و چین در دهه اول قرن ۲۱»، در ایران و چین: ایجاد چهارچوبی برای مدیریت روابط، تهران: فرهنگ گفتمان، صص: ۲۳۵-۲۵۲.
- شریعتی‌نیا، محسن. ۱۳۹۵. «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش محور»، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره سوم، پاییز، صص: ۸۵-۱۱۳.
- عزتی، عزت‌الله. ۱۳۸۰. ژئوپلیتیک در قرن بیست‌ویکم، تهران: سمت.
- عزتی، عزت‌الله و یزدان‌پناه‌درو، کیومرث. ۱۳۸۶. «تحلیلی بر ژئوپلیتیک پیمان اقتصادی-امنیتی شانگهای با تأکید بر چشم‌انداز عضویت ایران در این سازمان»، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال سوم، شماره سوم، صص: ۷۷-۵۵.
- علی‌مات، محمد س. ۱۳۹۴. چین و خاورمیانه از جاده ابریشم تا بهار عربی، ترجمه فریبرز ارغوانی پورسلاهی، تهران: انجمن ژئوپلیتیک ایران.
- قاسمی، فرهاد. ۱۳۸۹. اصول روابط بین‌الملل، تهران: میزان.
- لشگری، احسان. ۱۳۸۹. «تبیین ژئوپلیتیک رقابت قدرت‌های جهانی در اوراسیای مرکزی»، دو فصلنامه ایراس، سال پنجم، شماره ۶، صص: ۱۲۴-۱۰۳.
- مایل‌افشار، فرحناز. ۱۳۹۱. «بررسی تأثیر جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواکونومی در مؤلفه‌های قدرت ملی ایران»، فصلنامه رهنامه سیاست‌گذاری، سال سوم، شماره ۱، صص: ۱۳۹-۱۰۹.
- موسوی‌شفائی، مسعود. ۱۳۹۴. «نسل پنجم رهبران چین و ابتکار کمر بند اقتصادی جاده ابریشم»، فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره نخست، شماره ۱۷، صص: ۲۲۲-۲۰۱.
- یزدانی، عنایت‌الله و شاه‌محمدی، پریسا. ۱۳۹۳. «بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمر بند اقتصادی از نظر مکتب کپنهاگ»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۸۸، صص: ۱۶۶-۱۴۱.

ب) انگلیسی

- Abdoulleav, Azamat. 2014. "The 21st Century: Great Silk Road", smart ECO city consortium (observed:27/10/2016) at: https://eu-smartcities.eu/.../THE%2021ST%20CENTURY%20SILK%20ROUTE_0.pdf
- Bessler, Patrick. 2015. "China's "new Silk road": Focus on Central Asia", EU-Asia Economic Governance Forum, (observed: 3/5/2017) at:

www.kas.de/wf/doc/kas_43841-1522-2-30.pdf?160401030733

- Brown, Rachel. 2015. "where will the new silk road lead? The effects of Chinese investment and migration in xinjiang and central Asia", *Columbia University Journal of Politics & Society*, at: file:///C:/Users/Fariborz/Downloads/Spring-2016-FINAL-FINAL-2-71-93.pdf
- Brugier, Camille. 2014. "Chinas Way the New Silk Road", EU institute for security studies (observed:27/10/2016) at:www.iss.europa.eu/publications/detail/article/chinas-way-the-new-silk-road/
- Chan, Mignonne Man-jung. 2011. "Geo-economic Challenges for the Asia-Pacific Region in the post-crisis Governance and Taiwans Role in the Region", Chinese Taipei APEC study center
- Chaturvedy, Rajeev Ranjan. 2014. "New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses", Institute of South Asian Studies (observed:22/10/2016) at:https://www.files.ethz.ch/.../ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Ro
- Chin & et.al. 2015. "The Silk Road Economic Belt and the 21stCentury Maritime Silk Road", Fung Business Intelligence Center (observed:2/11/2016) at: https://www.fbcigroup.com/.../The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%
- Clemens, Morgan. 2015. "The Maritime Silk Road and the PLA", CAN conference facility, Arlington, Virginia
- Deshmukh, Kaveri.R. 2015. "The Silk Road Economic Belt and 21stCentury Maritime Silk Road Implications for India", Fung Bussiness intelligence Center, (observed: 18/10/2016) at: https:// www.fbcigroup. com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt %20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%2015.pdf
- Esteban, Mario & Lglesias, Miguel Oter. 2015. "What are the Prospects for the New Chinese Led Silk road and Asian Infrastructure Investment Bank?" Royal Institute (observed: 24/10/2016) at:www.realinstitutoelcano.org/.../contenido?
- Fallon, Theresa. 2015. "The New Silk Road: Xi Jingspings Grand Strategy for Eurasia, American foreign policy interests, (observed:2/5/2017) at: www.ou.edu/uschina/texts/Fallon.2015.AFPI.New_Silk_Road.pdf
- Fedorenko, Vladimir. 2013. "The New Silk Road Initiative in Central Asia",



- Rethink Institute Washington DC, Rethink Paper 10, August, (observed:24/10/2016) at: www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/.../Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf
- Godement, Francois. 2015. "One Belt-One Road: Chinas Great Leap Outward", china analysis, (observed: 24/10/2016) at:www.ecfr.eu/page//China_analysis_belt_road.pdf
- Hong, Zhao. 2015. "Chinas New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia", Institute of Southeast Asian Studies.
- Jin,Wang. 2017. "US Sanctions on Iran: Good or Bad News for China?", (observed:4/5/2017) at: <http://thediplomat.com/2017/02/us-sanctions-on-iran-good-or-bad-news-for-china/>
- Jing, Huang. 2015. "The Prospect of Sino-European Cooperation on Chinas one-belt-one-road Initiative", China Institutes for Contemporary International Relations.
- Kaczmarek, Marcin. 2016. "Silk Globalization: Chinas Vision of International Order", Center for Eastern Studies.
- Laporta, Lola Caballero. 2015. "The Maritime Silk Road, China and the ASEAN" (observed: 12/11/2016) at: repositori.upf.edu/bitstream/handle/10230/24987/Caballero_2015.pdf?sequence=1
- Leer, Yeroen Vander & Yau, Joshua. 2016. "Chinas New Silk Route: The Long and Winding Road", PwCs growth markets center (observed: 29/10/2016) at: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/.../china-new-silk-route.pdf>
- Lin, Christina. 2011. "The New Silk Road, Chinas Energy Strategy in the Greater Middle East", The Washington Institute for Near East Policy.
- Morillo, Daniel. 2014. *The American – Chines- Saudi Love Triangle*, Security and Military Policy Analyst, Institute for Gulf Affairs, pp.1-4.
- Minghao, Zhao. 2015. "Chinas New Silk Road Initiative", instituto affair internazionale.
- Putten, Frans-Paul Vander & Meijnders, Minke. 2015. "china, Europe and the Maritime Silk Road", Netherlands Institute of International Relations (observed:29/10/2016) at: https://www.clingendael.nl/.../One_belt_one_road_vdPutten_Verlare_Clingendael_pol
- Ploeg & et al. 2011. "A New Silk Road: Science and Society in Asia and Europe", International Institute for Asian Studies

- Roell, Peter. 2016. "Chinas Maritime Silk Road: An Ambitious Undertaking", ISPSW Strategy series: Focus on Defense and International Security (observed:26/10/2016) at: www.ispsw.com/wp-content/uploads/2016/05/423_Roell_SLOC.pdf
- Rolland, Nadege. 2015. "Chinas New Silk Road", the national bureau of Asian research, (observed: 3/5/2017) at: www.nbr.org/downloads/pdfs/psa/rolland_commentary_021215.pdf
- Spark, Matthew. 2007. "Geopolitical Fears, Geo-economic Hopes and the Responsibilities of Geography", Annals of the Association of American Geographers 97 (2):338-349
- Tatar, Justyna Szczudlik. 2013. "Chinas New Silk Road Diplomacy", policy paper, No.34(82) (observed:26/10/2016) at: [https://www.files.ethz.ch/isn/.../PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20\(82\).pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/.../PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20(82).pdf)
- Tiezzi, Shannon. 2014. "Chinas New Silk Road Vision Revealed" (observed:26/10/2016) at: <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/>
- Varlare, Jikkie & Putten, Frans Paul Vander. 2015. "One Belt One Road: An Opportunity for the EUs Security Strategy", Netherlands Institute of International Relations.
- Zimmerman, Thomas. 2015. "The New Silk Road: China, the US and the Future of Central Asia", Center on International Cooperation, (observed: 15/11/2016) at: cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf

Archive of SID

