

همکاری ایران و چین در کمربند اقتصادی جاده ابریشم

محسن شریعتی نیا*
حمیدرضا عزیزی**

* استادیار پژوهشکده مطالعات منطقه‌ای دانشگاه شهید بهشتی
** استادیار پژوهشکده مطالعات منطقه‌ای دانشگاه شهید بهشتی

تاریخ تصویب: ۹۶/۷/۲۲

تاریخ دریافت: ۹۶/۳/۱۰

فصلنامه روابط خارجی، سال نهم، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۶، صص ۲۹-۷.

چکیده

ابتکار یک کمربند-یک جاده، مهمترین مگا پروژه اقتصاد سیاسی بین الملل در شرایط کنونی است. ایران یکی از کشورهای کلیدی در مسیر خشکی یا کمربند این ابتکار است. مقاله حاضر معطوف به تبیین فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران و چین در قالب این ابتکار با اتکا به روش‌های کیفی پژوهش همچون مشاهده و تحلیل اسناد است. در این راستا پرسش کلیدی عبارت از این است که عوامل مؤثر بر همکاری چین و ایران در این طرح در سطوح استراتژیک و بوروکراتیک کدامند؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش ارائه شده بدین صورت است که برخی همپوشی‌ها در انتخاب‌های استراتژیک دو کشور، نیازهای توسعه‌ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران، تعاملات حداقلی بوروکراسی‌های سیاستگذار دو کشور و دشواری مبادلات مالی با ایران عوامل کلیدی تاثیرگذار بر همکاری دو کشور در قالب این طرح محسوب می‌شوند. یافته‌های مقاله نشان می‌دهد که در سطح استراتژیک، ایران این طرح را به عنوان فرصتی برای ارتقای جایگاه خود در اقتصاد جهانی، افزایش آزادی عمل در صحنه بین‌المللی و گسترش پیوندها با چین به عنوان قدرتی در حال ظهور تعریف می‌کند. در سطح بروکراتیک نیز نویسندگان فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران و چین در پنج پیوند یک کمربند-یک جاده تحلیل نموده‌اند. یافته‌های مقاله نشان می‌دهد که مهم‌ترین فرصت‌های همکاری دو کشور در حوزه تسهیل ارتباطات و کلیدی‌ترین چالش‌های پیش‌روی همکاری آنان در حوزه همگرایی مالی است.

واژه‌های کلیدی: چین، ایران، کمربند اقتصادی جاده ابریشم، همگرایی منطقه‌ای، پیوندهای زیرساختی

مقدمه

نظام بین‌الملل بار دیگر وارد دوره انتقال قدرت شده است؛ دوره‌ای که قدرت‌های در حال ظهور نقش فزاینده‌ای در شکل‌دهی به دستور کارهای بین‌المللی ایفا می‌کنند. روشن است که چین، مهمترین قدرت در حال ظهور و مبتکرترین آنهاست. کنش‌ها و ابتکارات این کشور به طور فزاینده‌ای بر اقتصاد سیاسی بین‌الملل تأثیر می‌گذارد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم، یکی از مهمترین ابتکارات این کشور است که مناظرات فراوانی را در مراکز فکری و تصمیم‌گیری کشورهای مختلف برانگیخته است. بسیاری از محققین، ابتکار جاده ابریشم را ناشی از ضروریات گذار اقتصاد چین به «وضعیت عادی جدید»^۱ دانسته‌اند (Wang, 2016). برخی دیگر از منظر ژئوپلیتیک و قدرت‌نمایی چین^۲ به تحلیل این طرح پرداخته‌اند (Yu, 2016).

اما موضوعی که در مطالعات و مناظرات مطرح در مورد این طرح کمتر بدان پرداخته شده، نقش سایر کشورها 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 و فرصت‌ها و چالش‌های همکاری این کشور با چین چندان مورد بحث قرار نگرفته است؛ در حالی که به بیان رئیس‌جمهور چین، ایران می‌تواند نقش مهمی در این طرح ایفا نماید (شی، ۱۳۹۴). در اندک مقالاتی که به



زبان فارسی منتشر شده عمدتاً از منظر سطح تحلیل کلان (امیراحمدیان، ۱۳۹۵) یا برگرفتن رویکردهای ژئوپلیتیکی (یزدانی ۱۳۹۵)، این ابتکار مورد بحث قرار گرفته است. به بیان دیگر در این مطالعات، برنامه عملیاتی این ابتکار که از سوی دولت چین منتشر شده و مبنای تعامل این کشور با سایرین از جمله ایران را شکل می‌دهد، چندان مورد توجه قرار نگرفته است. نویسندگان در این مقاله کوشیده‌اند از منظری جدید و با تکیه بر برنامه عملیاتی این ابتکار و اهداف مطرح شده در آن، فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران و چین در یک کمربند-یک جاده را مورد بحث قرار دهند. این مقاله در پی ارائه رویکردی جامع در تبیین این ابتکار و نحوه تعامل ایران با آن نیست، بلکه می‌کوشد در سطح تحلیل خرد و از منظری عملیاتی به فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران و چین در قالب این ابتکار بپردازد. نوآوری مقاله نیز تنها در همین نکته نهفته است. نویسندگان به نواقص این سطح تحلیل آگاهی دارند و بدین نکته اذعان دارند که هرگونه تلاشی برای فهم و مفهوم‌بندی واقعیت پیچیده اجتماعی، لاجرم با نوعی ساده‌سازی همراه است.

از همین رو، مقاله حاضر معطوف به یافتن پاسخی برای یک سؤال کلیدی است و آن اینکه عوامل مؤثر بر همکاری چین و ایران در این طرح در سطوح استراتژیک و بروکراتیک کدامند؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش ارائه شده عبارت از این است که برخی همپوشی‌ها در انتخاب‌های استراتژیک دو کشور، نیازهای توسعه‌ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران، تعاملات حداقلی بوروکراسی‌های سیاستگذار دو کشور و دشواری مبادلات مالی با ایران، عوامل کلیدی شکل دهنده به تعاملات دو کشور در این طرح محسوب می‌شوند.

در راستای آزمون این فرضیه، نویسندگان با تکیه بر روش‌های کیفی پژوهش همچون مشاهده و تحلیل اسناد، می‌کوشند در قالب دو گفتار این عوامل را مورد بحث قرار دهند. در گفتار نخست، جایگاه این طرح در کلیت روابط دو کشور مورد بحث قرار خواهد گرفت و نگرش رهبران ایران به آن بررسی خواهد شد. گفتار دوم معطوف به تبیین عوامل تاثیرگذار بر همکاری‌های بروکراتیک و عملیاتی دو کشور در قالب این طرح است. در نهایت نیز نتیجه‌گیری مباحث ارائه خواهد شد.

۱. جاده ابریشم در متن تعاملات ایران و چین

برای تبیین عوامل تأثیرگذار بر همکاری ایران و چین در جاده ابریشم، باید اندکی به گذشته بازگشت و جایگاه این ابتکار را در متن^۱ روابط دو کشور مورد بحث و بررسی قرارداد. روابط ایران و چین هم قدیم است و هم جدید. قدیم بدان معنا که دو کشور میراث‌بر کهن‌ترین تمدن‌های بشری‌اند و از دیرباز با یکدیگر در تعامل بوده‌اند؛ تعاملی که جاده کهن ابریشم، مهمترین نماد آن است.

اما این روابط جدید نیز هست، زیرا روابط رسمی دو کشور در دوره مدرن در سال ۱۹۷۱ برقرار شد. در دوره مدرن، روابط دو کشور تحت‌تأثیر چند عامل کلیدی تحول یافته است که در یک دهه اخیر، تحریم‌های اعمال شده علیه ایران، برنامه هسته‌ای این کشور و فشار استراتژیک امریکا برای محدود ساختن تعاملات ایران و چین از آن جمله‌اند (شریعتی‌نیا، ۱۳۹۱). اما با توافق موسوم به «برنامه جامع اقدام مشترک» (برجام)^۲، برنامه هسته‌ای و فشارهای امریکا به عنوان بازیگر ثالث که از متغیرهای تعیین‌کننده در شکل‌دهی به تعاملات دو کشور بودند، تا حدی رنگ باخته‌اند و نیازها و اولویت‌های مشترک دو کشور نقش فزاینده‌ای در شکل‌دهی به آن ایفا می‌کنند.

روشن است که در وضعیت کنونی و تا آینده‌ای قابل پیش‌بینی، طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم، کلیدی‌ترین اولویت سیاست خارجی و دیپلماسی اقتصادی چین خواهد بود (Fallon, 2015). از دیگر سو، سیاست خارجی ایران در دوره پسابرجام، آشکارا توسعه‌گرایانه است و ایجاد شرایط مساعد بین‌المللی برای رشد و پیشبرد توسعه اقتصادی را به عنوان اولویتی کلیدی تلقی می‌کند. به دیگر سخن، سیاست خارجی توسعه‌گرا که از دوره اصلاحات و سیاست درهای باز به رفتار بین‌المللی چین شکل داده و نقش آن در شکل‌دهی به رفتار بین‌المللی ایران روزافزون است از یک سو و اهمیت فزاینده دیپلماسی اقتصادی در سیاست خارجی ایران در سال‌های اخیر می‌تواند زمینه‌های جدیدی برای همکاری دو



کشور فراهم آورد. در این قالب، همکاری در طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم احتمالاً به تدریج به متغیر کلیدی شکل دهنده به روابط و کشور تبدیل خواهد شد. نقطه آغاز این روند را می‌توان سفر شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین به ایران در ژانویه ۲۰۱۶ دانست. در این سفر، همکاری بر محور ابتکار ابریشم، مهمترین دستور کار مذاکراتی رهبران دو کشور بود و بخش مهمی از ۱۷ سند همکاری میان آنان که در این سفر به امضا رسید، معطوف به تعامل در قالب این طرح بود.

طرح ابریشم به عنوان بلندپروازانه‌ترین پروژه بین‌المللی، گرچه شکل‌دهی به مدل نوینی از همگرایی اقتصادی میان طیف وسیعی از کشورها را به عنوان هدف کلیدی پیگیری می‌کند، اما فارغ از نیت دولت چین، این طرح ابعاد ژئوپلیتیک و استراتژیک نیز یافته است. به دیگر سخن، کشورها براساس نگرشی که به قدرت‌یابی چین و پیامدهای آن دارند به این طرح می‌نگرند و در قبال آن واکنش نشان می‌دهند. از همین روست که واکنش کشورهای مختلفی که در مسیر کمربند و جاده قرار دارند، بسیار متفاوت است (Ye, 2015).

ایران از کشورهایی است که این طرح را فرصتی استراتژیک برای منطقه خود، محیط پیرامونی این کشور و در سطح کلان برای ایجاد توازن در روندهای اقتصاد سیاسی بین‌الملل تلقی می‌کند، زیرا به طور تاریخی کشوری مهم در مسیر این جاده بوده است و احیای این موقعیت در قالب کمربند اقتصادی جاده ابریشم می‌تواند به احیای موقعیت ژئواکونومیک این کشور کمک نماید. افزون بر این، تعاملات ایران و چین در سه دهه گذشته دوستانه بوده است و تئوری تهدید چین در این کشور چندان رایج نیست.

علاوه بر مبنای سندی که دولت چین در مورد این طرح تحت عنوان "چشم‌انداز و اقدامات مشترک برای ساخت کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویک" منتشر کرده است، پیشبرد چندقطبی‌گرایی، احترام به مدل توسعه کشورها، ترویج تنوع فرهنگی، همزیستی مسالمت‌آمیز و احترام به حاکمیت کشورها از جمله اصول بنیادین در پیشبرد این طرح محسوب می‌شوند، اصولی که در سیاست خارجی ایران و رویکرد کلان این کشور به همکاری با سایر



دولت‌ها نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند.

بنابراین ایران در سطح استراتژیک، این طرح را به عنوان یک فرصت برای پیشبرد توسعه خود و نیز توسعه در منطقه تلقی می‌کند. شاهد این مدعا سخنان رهبران ایران در مورد این طرح است. آیت‌الله خامنه‌ای در دیدار با رئیس‌جمهور چین، طرح ابریشم را ایده‌ای خردمندانه خواند و از همکاری دو کشور در این قالب استقبال نمود (خبرگزاری تسنیم، ۱۳۹۴). حسن روحانی نیز بارها از لزوم همکاری ایران و چین در این طرح سخن گفته است (روحانی، ۱۳۹۴). نگرش مثبت ایران به این طرح در سطح استراتژیک و استقبال از آن را می‌توان به عنوان پیش‌شرط همکاری‌های عملیاتی و فنی دو کشور محسوب کرد. به دیگر سخن، همپوشی نسبی در نگرش استراتژیک دو کشور به صحنه سیاست بین‌الملل و نیز اولویت توسعه‌گرایی در سیاست خارجی آنان، زمینه استراتژیک به عنوان پیش‌شرط همکاری در این طرح را فراهم می‌سازد، زمینه‌ای که در همکاری چین با برخی کشورهای مسیر این طرح چندان فراهم نیست. بنابراین متغیرهای استراتژیک را می‌توان به عنوان عواملی تسهیل‌گر در شکل‌دهی به همکاری‌های دو کشور در این طرح محسوب داشت. فراتر از این عوامل تسهیل‌گر، متغیرهای کلیدی دیگری در سطح بروکراتیک و تکنیکی نیز در شکل‌دهی به همکاری دو کشور در این طرح تاثیرگذارند، متغیرهایی که در آثار منتشر شده در این زمینه عمدتاً نادیده انگاشته شده‌اند.

۲. پنج پیوند ابریشم

در سند کمربند ابریشم که از سوی دولت چین تحت عنوان «چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» منتشر شده، پنج حوزه به عنوان اولویت‌های همکاری و همگرایی میان کشورهای مسیر کمربند برشمرده شده‌اند. این پنج پیوند عبارتند از هماهنگی در حوزه سیاست‌گذاری، تسهیل ارتباطات، تجارت آزاد، همگرایی مالی و پیوندهای مردم با مردم (State Council, 2015). روشن است که فرصت‌ها و چالش‌های فنی و بروکراتیک همکاری ایران و چین در قالب این طرح را در این پنج حوزه باید

مورد بحث و بررسی قرارداد.

هماهنگی در سیاستگذاری: بر مبنای برنامه عملیاتی دولت چین موسوم به یک کمربند-یک جاده، ترویج همکاری میان دولت‌ها، ایجاد مکانیسم‌هایی برای تبادل نظر و اجماع دولت‌ها در زمینه سیاست‌گذاری‌های کلان، گسترش منافع مشترک، تعمیق اعتماد سیاسی و نیل به اجماع نوینی در مورد همکاری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. افزون بر این، شی جین پینگ، رئیس جمهور چین نیز در مقاله‌ای که در هنگام سفر خود به تهران در ژانویه ۲۰۱۶ در روزنامه ایران منتشر کرد، به نکات مشابهی اشاره نمود. از منظر وی دو کشور باید هماهنگی سیاست‌ها را تقویت و کماکان از ملاحظات اصولی یکدیگر حمایت کنند تا اجماع نظر بیشتری حاصل شده و پایه محکم‌تری را برای همکاری دوجانبه ایجاد شود (شی، ۱۳۹۴).

همکاری ایران و چین در این حوزه در ابتدای راه قرارداد. در صفحات پیشین اشاره شد که اعتماد نسبی سیاسی-استراتژیک میان ایران و چین شکل گرفته است، اما هنوز هماهنگی در حوزه کلان سیاستگذاری میان دو کشور وجود ندارد. در شرایط کنونی تنها مکانیسم نسبتاً منظم گفت‌وگو میان دو کشور، کمیسیون مشترک ایران و چین است که ریاست آن را وزیر اقتصاد ایران و بازرگانی چین برعهده دارند. پانزدهمین نشست این کمیسیون در اسفندماه ۱۳۹۲ در تهران و شانزدهمین نشست آن با وقفه‌ای طولانی در مردامه ۱۳۹۵ در بیجینگ برگزار شد (ایرنا، ۱۳۹۵). برگزاری نشست جدید این کمیسیون را می‌توان گامی ابتدایی در مسیر همکاری و هماهنگی دو کشور در حوزه سیاستگذاری دانست، اما نکته مهم آنکه این دو نهاد عمدتاً کارکرد اجرایی و نه سیاستگذارانه در دو کشور دارند و ایجاد هماهنگی در این حوزه در قالب ابتکار یک جاده، یک کمربند نیازمند تعامل منظم نهادهای سیاستگذار کلیدی دو کشور است. به بیان دیگر، هماهنگی سیاستگذارانه به عنوان مبنای بوروکراتیک شکل دهنده به همکاری دو کشور در قالب این طرح در مقام مقایسه به کشورهای چین و پاکستان و قزاقستان هنوز در مراحل اولیه قرارداد.



مهمترین نهاد سیاستگذار توسعه‌ای در ایران، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری است. این نهاد برنامه‌های توسعه‌ای و سیاست‌های کلان را تدوین می‌کند. تعامل منظم و تنگاتنگ این نهاد با کمیسیون اصلاحات و توسعه چین می‌تواند نقش مهمی در ایجاد هماهنگی سیاستگذارانه میان دو کشور و پیشبرد همکاری‌ها در قالب این ابتکار ایفا نماید. علاوه بر این، از آنجا که نقش رهبران در شکل‌دهی به سیاست‌های کلان اقتصاد سیاسی دو کشور کلیدی است، تداوم ملاقات‌های منظم میان روسای جمهور دو کشور می‌تواند به هماهنگی دو کشور در زمینه سیاستگذاری کمک کند. از زمان به قدرت رسیدن حسن روحانی در اگوست ۲۰۱۳، او تاکنون ۵ بار با شی جین پینگ ملاقات داشته است (رحیم‌پور، ۱۳۹۴) که بالاترین رکورد در ملاقات‌های سران دو کشور از زمان برقراری روابط آنان در ۱۹۷۱ به شمار می‌آید. از همین رو، دیپلماسی سران را می‌توان ظرفیتی مهم در ایجاد هماهنگی سیاستگذارانه میان دو کشور برای پیشبرد همکاری‌ها در قالب ابتکار یک جاده یک کمربند دانست.

تسهیل پیوندها و ارتباطات میان کشورها: از منظر طرح عملیاتی ابتکار جاده و کمربند، تقویت پیوندها یکی از اولویت‌های اجرای این طرح به شمار می‌رود. در این راستا، کشورهای مسیر باید با در نظر داشتن منافع و امنیت خود، به بهینه‌سازی پیوندهای زیرساخت‌های خود با دیگران و نیز همگون ساختن سیستم‌های فنی با یکدیگر مبادرت ورزند تا به طور جمعی به گسترش مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی کمک شود و شبکه‌ای زیرساختی شکل گیرد که همه مناطق در آسیا و میان آسیا، اروپا و آفریقا را به تدریج و گام به گام به یکدیگر پیوند زند. به موازات این روند، باید تلاش‌های جدی‌ای در راستای ایجاد زیرساخت‌های کم‌کربن و سبز صورت گیرد. در حوزه ترانزیت، نویسندگان سند تاکید دارند که باید به تدریج یک مکانیسم مبتنی بر هماهنگی برای مدیریت کلان این حوزه شکل گیرد، روند ترخیص کالا با هماهنگی و پیوند بیشتری با قواعد و قوانین استاندارد در زمینه ترانزیت در جهت تحقق تدریجی ترانزیت بین‌المللی سهل و روان شکل گیرد.

افزون بر این، توسعه زیرساخت کابل‌های فیبر نوری فرامرزی و سایر شبکه‌های ارتباطاتی، بهبود ارتباطات بین‌المللی و ایجاد یک جاده ابریشم ارتباطی^۱ و اطلاعاتی، مدنظر سند قرارداد. در این راستا، باید به سرعت شبکه کابل نوری فرامرزی احداث شود؛ پروژه‌های کابل نوری زیردریایی و فراقاره‌ای طراحی شود و مسیرهای انتقال اطلاعات ماهواره‌ای^۲ با هدف گسترش همکاری‌ها و مبادلات اطلاعاتی (دیتایی) بهبود یابد.

در این حوزه همکاری ایران و چین در شرایط بهتری قرارداد. در وضعیت فعلی مهمترین پروژه‌ای که دو کشور در مورد انجام آن به توافق اولیه رسیده‌اند، راه آهن سریع‌السیر تهران-اصفهان است. راه آهن دوخطه سریع‌السیر قم-اصفهان با طول ۴۱۰ کیلومتر با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت شهرهای تهران، قم و اصفهان را در زمانی نزدیک به ۱,۵ ساعت به یکدیگر متصل می‌نماید که در افق ۲۰ ساله طرح تا سالانه ۱۲,۵ میلیون مسافر را جابجا خواهد نمود (تسنیم، ۱۳۹۵ الف).

آنگونه که وزیر راه و شهرسازی ایران بیان کرده، مرحله نخست این طرح با هزینه‌ای بالغ بر ۲,۲ میلیارد دلار انجام خواهد شد (آخوندی، ۱۳۹۵). شرکت چینی طرف قرارداد، تامین فاینانس و انجام ۴۰ درصد از عملیات اجرایی را برعهده دارد (آزادانی، ۱۳۹۵). دومین پروژه مهمی که در حوزه حمل‌ونقل ریلی میان دو کشور منعقد شده است، برقی کردن راه آهن تهران-مشهد است. قرارداد تجاری برقی کردن راه آهن تهران - مشهد میان شرکت راه آهن و کنسرسیوم ایرانی-چینی متشکل از شرکت مپنا، شرکت مپنا احداث، شرکت مپنا اینترنت‌شنال، شرکت CMC و شرکت SU Power در سال ۱۳۹۲ امضا شد. با امضای این قرارداد، اصلاح و احداث خط موجود برای سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت، احداث شبکه برقی راه آهن برای سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت و تامین و نگهداری ۷۰ دستگاه لوکوموتیو برقی به عهده این کنسرسیوم ایرانی-چینی گذاشته شد. همچنین این

1. Information Silk Road.
2. Spatial Information Passage Ways.



قرارداد به صورت EPC و تامین منابع مالی آن به صورت فاینانس از خط اعتباری چین تامین شده است. با امضای این قرارداد اصلاح و احداث خط موجود برای سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت، احداث شبکه برقی راه آهن برای سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت و تامین و نگهداری ۷۰ دستگاه لوکوموتیو برقی به عهده این کنسرسیوم ایرانی - چینی گذاشته شد (گروه مپنا، ۱۳۹۲). ارزش این قرارداد بالغ بر دو میلیارد دلار برآورد شده است (رشیدیان، ۱۳۹۴). توسعه و سریع‌السير کردن این مسیر را می‌توان گامی کلیدی در عملیاتی نمودن بخشی از مسیر ریلی کمر بند اقتصادی ابریشم دانست، زیرا بر طبق نقشه‌های موجود، این کمر بند از شمال شرق ایران وارد این کشور می‌شود، از طریق تهران به شمال غرب ایران امتداد می‌یابد و به ترکیه اتصال پیدا می‌کند.

علاوه بر این، ایران برای توسعه حمل و نقل ریلی خود به ۲۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در یک دهه آینده نیاز دارد (آخوندی، ۱۳۹۴)، ۵۵ فرودگاه ایران به بازسازی و بهسازی نیاز دارند. بر مبنای آمارهای دولت ایران، این کشور در یک دهه آینده سالانه به ۱۴/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای بهسازی و ایجاد زیرساخت‌های جدید حمل و نقلی نیازمند است. از همین روست که وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۹۴، ۱۲۱ پروژه کوچک و بزرگ در این حوزه را که به سرمایه‌گذاری خارجی نیازمندند معرفی نمود (دنیای اقتصاد، ۱۳۹۴). از دیگر سو، شرکت‌های چینی در سال‌های اخیر به بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاران و سازندگان زیرساخت‌های حمل و نقلی در کشورهای مختلف جهان تبدیل شده‌اند. نیاز گسترده ایران در حوزه زیرساخت حمل و نقل و توانمندی‌های فزاینده شرکت‌های چینی در این حوزه، منافع مشترک مهمی میان دو کشور پدید آورده که می‌تواند در چهارچوب ابتکار کمر بند ابریشم محقق شود.

ایران دارای موقعیت ویژه جغرافیایی و ارتباطی در غرب آسیاست، به گونه‌ای که از مسیر خشکی و دریا به جنوب و مرکز آسیا، خاورمیانه و اروپا اتصال می‌یابد. بنابراین توسعه زیرساخت‌های ارتباطی ایران، شرط لازم اجرایی شدن اتصالات زیربنایی در بخش مهمی از جغرافیای کمر بند ابریشم محسوب می‌شود،

اتصالاتی که بر مبنای برنامه عملیاتی کمربند اقتصادی جاده ابریشم به تدریج و گام به گام باید شبکه‌ای را شکل دهد که آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل سازد.

یکی دیگر از اولویت‌های تسهیل پیوندها و ارتباطات میان کشورهای مسیر کمربند، گسترش هماهنگی در ترخیص کالا و تحقق تدریجی ترازیت بین‌المللی سهل و روان است. در این حوزه گمرکات دو کشور در چهارچوب برنامه‌های موسوم به برنامه اقدام مشترک در زمینه همکاری‌های گمرکی که در سفر اخیر شی جین پینگ به ایران به امضا رسید، در مورد رد و بدل کردن اطلاعات کالا میان دو کشور به توافق رسیده‌اند (کرباسیان، ۱۳۹۵). 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 (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۵ الف).

اما در حوزه زیرساخت‌های جدید همچون جاده ابریشم ارتباطی و اطلاعاتی هنوز توافقی میان دو کشور صورت نگرفته است. گرچه شرکت‌های چینی فعال در حوزه فناوری اطلاعات، به‌ویژه هواوی در سالیان اخیر به یکی از بازیگران کلیدی بازار ایران تبدیل شده‌اند، اما تعاملات ارتباطاتی دو کشور هنوز در چهارچوب اولویت‌های کمربند اقتصادی جاده ابریشم تعریف نشده است. در این حوزه نیز موقعیت جغرافیایی ایران به عنوان حلقه وصل قاره‌های اروپا، آسیا و آفریقا می‌تواند در تعامل با چین و سایر کشورهای مسیر، نقش مهمی در تحقق جاده ابریشم ارتباطی و اطلاعاتی ایفا نماید. افزون بر این، ایران در این حوزه طی پنج سال آینده به ۶۰ هزار میلیارد تومان معادل ۱۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیازمند است که از این میزان ۶۵ درصد باید توسط بخش خصوصی تامین شود. حجم بالای سرمایه مورد نیاز ایران، فرصت‌های مهمی برای همکاری‌های دو کشور ایجاد می‌کند (واعظی، ۱۳۹۵).

تسهیل تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری و همکاری‌های صنعتی: یکی دیگر از اولویت‌های این طرح، کاهش هرچه بیشتر موانع پیش‌روی کشورهای مسیر کمربند در تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، همکاری‌های صنعتی و خدمات فنی و

مهندسی است. در این راستا، در سند فوق الذکر، بر افزایش مناطق آزاد تجاری، بهبود ساختار تجاری، جست و جوی حوزه‌های جدید دارای رشد برای تجارت و ارتقای موازنه تجاری، ارائه ابتکارات جدید برای ارتقای اشکال مرسوم تجارت، توسعه تجارت الکترونیکی فرامرزی و سایر مدل‌های پیشرفته کسب و کار، ایجاد یک سیستم حمایت از تجارت خدمات برای تحکیم و گسترش تجارت متعارف، افزایش همکاری‌های گمرکی و مبادله منظم اطلاعات در این حوزه‌ها مورد تاکید قرار گرفته است.

افزون بر این، ارتقای همکاری‌ها در اتصال زیرساخت‌های انرژی به یکدیگر، همکاری و هماهنگی برای تضمین امنیت خطوط لوله نفت و گاز و سایر مسیرهای انتقال انرژی، سرعت بخشیدن به روند تسهیل سرمایه‌گذاری، از بین بردن موانع پیش‌روی سرمایه‌گذاری و گسترش مناطق سرمایه‌گذاری مشترک، گسترش همکاری‌ها در صنایع نوظهور، به‌ویژه در حوزه نسل جدید فناوری اطلاعات، بیوتکنولوژی، فناوری‌های جدید انرژی، مواد جدید و سایر صنایع در حال ظهور، بهبود تقسیم کار و توزیع زنجیره صنایع با تشویق توسعه زنجیره صنایع و صنایع وابسته به صورت هماهنگ، تشویق به گشودن بیشتر بخش خدمات کشورها بر روی یکدیگر با هدف تسهیل توسعه بخش خدمات منطقه‌ای، تشویق شرکت‌های چینی به سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو و متقابلاً، تشویق شرکت‌های کشورهای عضو به سرمایه‌گذاری در چین مورد تاکید قرار گرفته است. در این حوزه ایران دومین شریک تجاری چین در خاورمیانه و چین نخستین شریک تجاری ایران است. حجم مبادلات تجاری دو کشور در سال ۲۰۱۵، حدود ۳۴ میلیارد دلار بوده است. چین بزرگ‌ترین بازار صادراتی برای کالاهای نفتی و غیرنفتی ایران است و بر مبنای آمارهای گمرک ایران در سال ۲۰۱۵، ۲۴ درصد از مجموع تجارت خارجی ایران با این کشور صورت می‌گیرد (تسنیم، ۱۳۹۵ ب). همچنین ایران یکی از اقتصادهای مهم در حال ظهور، دارای منابع غنی انرژی و دارای بازاری ۸۰ میلیون نفری است که در مقام مقایسه از بازار ۶۶ میلیون نفری پنج کشور آسیای مرکزی بزرگ‌تر است. این کشور نیازمند ۵۰۰ میلیارد دلار

سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصاد خود در یک دهه آینده است (Foroohar, 2015). از همین روست که برخی استدلال می‌کنند ایران بزرگ‌ترین اقتصادی است که در دوران پس از فروپاشی شوروی درهای خود را به روی اقتصاد جهانی می‌گشاید. چشم‌انداز رشد اقتصادی این کشور در دوره پسابرجام نیز به طور بالقوه می‌تواند بسیار بالا باشد و به افزایش چشمگیر حجم تجارت و تعاملات اقتصادی این کشور با چین منجر شود. از همین روست که در سفر اخیر رئیس‌جمهور چین به ایران، طرفین از ایده بلندپروازانه افزایش حجم تجارت دوجانبه به ۶۰۰ میلیارد دلار طی دو دهه آینده سخن به میان آوردند.

بنابراین در حوزه گسترش و تسهیل تعاملات تجاری، پتانسیل‌های همکاری دو کشور چشمگیر است. اما تحقق یافتن این پتانسیل‌ها با دشواری‌هایی نیز مواجه است. ساختار تجاری دو کشور با یکدیگر تفاوت‌های مهمی دارد. ساختار تجارت خارجی ایران متأثر از سیاست‌های تجاری حمایت‌گرایانه از یکسو و تحریم‌های چندلایه‌ای که در سه دهه اخیر از سوی غرب و به‌ویژه ایالات متحده علیه این کشور اعمال شده و حتی در شرایط پسابرجام هنوز بخش‌هایی از آن باقی مانده، دشواری‌های ساختاری برای گسترش تعاملات تجاری ایران با چین و سایر کشورهای مسیر کمربند ایجاد کرده است. به عنوان مثال علی‌رغم آنکه ایران دومین شریک تجاری چین در غرب آسیاست، اما تجارت میان دو کشور بر مبنای قواعد جهانی تجارت آزاد صورت نمی‌گیرد. ۹۷ درصد تجارت جهانی در قالب قواعد سازمان تجارت جهانی صورت می‌گیرد و ۱۶۲ کشور از جمله چین در آن عضویت دارند، اما ایران تنها اقتصاد بزرگی است که هنوز به عضویت این نهاد در نیامده است. بنابراین بهبود ساختار تجاری ایران و همگامی آن با قواعد و رویه‌های حاکم بر تجارت جهانی، یکی از پیش‌شرط‌های کلیدی همکاری دو کشور در این حوزه است. ایران از سال گذشته روند الحاق خود به سازمان تجارت جهانی را سرعت بخشیده و اتحادیه اروپا نیز از این روند حمایت می‌کند. حمایت چین به عنوان دیگر قدرت کلیدی در تجارت جهانی، برای تسریع در الحاق ایران به این نهاد، می‌تواند به تسهیل و نهادینه نمودن تعاملات تجاری دو

کشور کمک نماید. انجام مطالعات امکان‌سنجی برای انعقاد موافقتنامه تجارت آزاد میان دو کشور ضرورت دارد. چین با طیف وسیعی از کشورها از جمله شورای همکاری خلیج فارس در حال مذاکره برای انعقاد چنین موافقتنامه‌ای است. چنین مذاکراتی با ایران به عنوان شریک تجاری کلیدی این کشور در غرب آسیا نیز می‌تواند آغاز شود و به تسهیل همکاری‌های دو کشور در سایر حوزه‌های جاده ابریشم کمک نماید.

چالش دیگری که دو کشور در گسترش و نهادینه‌سازی تعاملات اقتصادی و تجاری در قالب ابتکار جاده و کمربند با آن مواجهند، ضعف در دیپلماسی اقتصادی دوجانبه است. تعاملات بوروکراسی‌های کلیدی در دیپلماسی اقتصادی دو کشور با یکدیگر محدود به مکانیسم سنتی کمیسیون‌های مشترک است، مکانیسمی که میراث دوران جنگ سرد است و کارآمدی آن برای مدیریت تعاملات اقتصادی به شدت پیچیده شونده قرن بیست و یکم با پرسش‌های اساسی مواجه است. افزون بر این، شناخت شرکت‌های چینی از بازار ایران و فرصت‌های آن بسیار اندک و عمدتاً از طریق رسانه‌های انگلیسی زبان است. در ایران نیز در سطوح دولتی و نیز بخش خصوصی، شناخت بسیار اندکی از توانمندی‌های اقتصادی، مالی و فناورانه چین و نیز شرکت‌های این کشور وجود دارد. بنابراین می‌توان گفت که در حوزه تجارت، پتانسیل‌های موجود برای گسترش تعاملات دو کشور چشمگیر است، اما حل‌وفصل چالش‌های ساختاری و کارگزاری را می‌توان شرط لازم محقق نمودن این پتانسیل‌ها محسوب داشت.

یکی دیگر از حوزه‌هایی که دو کشور از پتانسیل‌های عظیمی برای همکاری در قالب ابتکار یک جاده یک کمربند برخوردارند، زیرساخت‌های انرژی و امنیت خطوط انتقال نفت و گاز است. ایران یکی از مهمترین دارندگان و تولید کنندگان نفت محسوب می‌شود و چین بزرگ‌ترین مصرف کننده انرژی است. بر مبنای آمارها ایران در سال ۲۰۱۵، به طور متوسط روزانه ۷۴۴ هزار بشکه نفت به چین صادر کرده است. به دیگر سخن، حدود یک سوم کل نفت صادراتی ایران راهی چین شده است (Egan, 2015).

در دوره پس از توافق هسته‌ای و با کاهش تحریم‌های بین‌المللی، شرایط برای گسترش همکاری‌های دو کشور در این حوزه و در قالب ابتکار ابریشم به تدریج بهبود می‌یابد. در ماه‌های اخیر شرکت‌های نفتی چین حضور فعال‌تری در صنعت نفت و گاز ایران یافته‌اند. شاهد این مدعا آنکه توافق نهایی میان وزارت نفت ایران و شرکت سینوپک چین، برای توسعه پالایشگاه نفت آبادان که بزرگ‌ترین پالایشگاه ایران است، حاصل شده است. در این چهارچوب شرکت چینی، فاینانس فاز اول این طرح به ارزش یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار را تامین کرده است و عملیات اجرایی آن آغاز شده است. همچنین شرکت ملی نفت چین و شرکت سینوپک که در سال‌های اخیر در طرح‌های توسعه میادین نفتی آزادگان و یادآوران مشارکت داشته‌اند، در ماه‌های اخیر به توافقات جدیدی با وزارت نفت ایران دست یافته‌اند. یکی از مهمترین توافقات صورت گرفته میان طرفین، موافقتنامه اولیه ۴/۸ میلیارد دلاری برای توسعه میدان گازی پارس جنوبی با مشارکت شرکت ملی نفت چین و توتال است (خانی، ۱۳۹۵). افزون بر همکاری‌های موجود میان دو کشور در توسعه زیرساخت‌های انرژی ایران، پتانسیل‌های گسترده‌ای برای توسعه همکاری‌ها میان دو کشور در این حوزه وجود دارد. آنگونه که وزیر نفت ایران اعلام کرده است، این کشور نیازمند ۱۳۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بخش بالادستی نفت و ۵۲ میلیارد دلار در صنعت پتروشیمی است. براساس اعلام وزارت نفت ایران، هم‌اکنون ۸۸ طرح نهایی، ۵۱۵ پروژه و ۲ هزار زیرپروژه در دستورکار شرکت ملی نفت این کشور قرار دارد که با احتساب نیاز به انعقاد ۲ قرارداد به ازای هر زیرپروژه، حدود ۴ هزار قرارداد باید امضا شود (زمانی‌نیا، ۱۳۹۵). با دقت در این ارقام می‌توان ایران را یکی از کلیدی‌ترین و پرفریت‌ترین کشورهای عضو ابتکار یک جاده یک کمربند برای جذب سرمایه و فناوری شرکت‌های چینی در توسعه زیرساخت‌های انرژی دانست.

افزون بر این، موقعیت ایران از منظر اتصال زیرساخت‌های انرژی کشورهای عضو ابتکار یک جاده یک کمربند نیز واجد اهمیت است. ایران تنها کشور در



غرب آسیاست که قادر به تامین بخشی از نیازهای نفت و گاز چین از دو مسیر دریا و خشکی است. در شرایط کنونی تمامی صادرات نفتی ایران به چین از طریق دریا صورت می‌گیرد، اما این کشور از طریق آسیای مرکزی و پاکستان به طور بالقوه قادر به اتصال منابع انرژی خود به بازار بزرگ چین است. ایران تاکنون بخشی از زیرساخت‌های انرژی خود را به ترکمنستان، ترکیه و پاکستان به عنوان دیگر کشورهای مهم در مسیر کمربند ابریشم متصل نموده است. گسترش اتصالات میان ایران و این کشورها در قالب همکاری‌های سه جانبه با مشارکت و سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی را می‌توان از دیگر پتانسیل‌های این حوزه دانست. همگرایی مالی: یکی دیگر از حوزه‌های کلیدی ابتکارجاده ابریشم، شکل‌دهی و ارتقای همگرایی مالی میان کشورهای عضو است. در این راستا، تعمیق همکاری‌های مالی و ایجاد یک نظام ثبات پولی، نظام سرمایه‌گذاری و تأمین مالی و نظام اطلاعات اعتباری در آسیا، گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دوجانبه کشورهای مسیر کمربند، ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا، تأسیس و توسعه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، بانک بریکس، تسریع در مذاکرات اعضای سازمان همکاری‌های شانگهای برای تأسیس نهاد مالی این سازمان، حمایت چین از اقدامات کشورها، شرکت‌ها و نهادهای مالی کشورهای مسیر کمربند برای خرید اوراق قرضه یوآن در این کشور و تشویق شرکت‌ها و نهادهای مالی دارای صلاحیت چین برای خرید اوراق به شکل یوآن و ارزهای خارجی در خارج از چین و استفاده از سرمایه‌هایی که در کشورهای مسیر کمربند تجمع می‌شود، به عنوان راهکارهای همگرایی مالی ارائه شده است.

در این حوزه همکاری‌های دو کشور در مراحل ابتدایی قرار دارد. همان‌گونه که در سند نیز مورد تاکید قرار گرفته، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی نقش کلیدی در تامین مالی پروژه‌های ابتکار ابریشم خواهد داشت. ایران در ژوئن ۲۰۱۵، اسناد الحاق به بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی را امضا نموده و در ابتدای سال ۲۰۱۷، به عنوان عضو مؤسس به این نهاد ملحق شد (Asian Infrastructure Investment Bank, 2017). پس از این مرحله کوشش‌های ایران برای



دریافت وام از این بانک آغاز شده است. اما در سطحی کلان‌تر تحریم‌ها ضربات سختی به این همکاری زده است. هنوز هم بخشی از تحریم‌های باقیمانده محدودیت‌های جدی در همکاری‌های مالی ایران و چین ایجاد می‌کند. با وجود تعلیق تحریم‌های سازمان ملل و اتحادیه اروپا، تسلط ایالات متحده بر نظام مالی جهانی، تداوم برخی تحریم‌های اعمالی علیه ایران و رفتار سخت‌گیرانه دولت ترامپ، تعاملات مالی این کشور با جامعه بین‌المللی را با دشواری مواجه کرده است. در شرایط کنونی مبادلات بانکی بین ایران و چین همچنان دچار مشکل است. طبیعی است در شرایطی که مبادلات عادی دو کشور در زمینه بانکی با مشکل مواجه است، همکاری‌های گسترده در چهارچوب طرح جاده ابریشم با دشواری‌های بیشتری مواجه خواهد بود. مهمتر آنکه تبادلات مالی نقش کلیدی در شکل‌دهی به همکاری و همگرایی دو کشور در سایر حوزه‌ها دارد و مشکلات می‌تواند به سایر حوزه‌ها تسری یابد.

تعاملات مردم با مردم؛ اولویت پنجمی که در این طرح مورد توجه قرار گرفته، پیوند زدن مردم کشورهای مسیر کمربند به یکدیگر است. از این منظر، پیوند زدن مردم کشورهای عضو به یکدیگر زمینه را برای مشارکت آنان و حمایت عمومی از این طرح، فراهم می‌آورد. در این راستا ارتقای تعاملات فرهنگی و دانشگاهی، رسانه‌ای، تعاملات جوانان و زنان کشورهای مسیر کمربند با هدف کسب حمایت عمومی از گسترش همکاری‌ها در راستای اهداف این طرح، اعطای سالانه ۱۰ هزار بورسیه به دانشجویان کشورهای مسیر از سوی چین به منظور تحصیل در این کشور، برگزاری سال فرهنگی هریک از کشورها، تعمیق و گسترش همکاری‌ها در زمینه توریسم، افزایش همکاری‌ها در حوزه‌های علم و فناوری، ایجاد آزمایشگاه‌های مشترک یا مراکز تحقیقاتی مشترک، مراکز بین‌المللی انتقال فناوری به عنوان راهکار مطرح شده است.

تعاملات فرهنگی ایران و چین نیز در ابتدای راه قرار دارد. با وجود اینکه دو کشور از مشترکات فرهنگی و تاریخی چشمگیری برخوردارند، اما تعاملات مردم-مردم دو کشور بسیار اندک است. اگر موسسه کنفسیوس را به عنوان نماد تعاملات

فرهنگی چین با سایر کشورها تلقی کنیم، با وجود آنکه تاکنون ۴۸۰ موسسه کنفوسیوس در کشورهای مختلف جهان تاسیس شده است، اما در ایران با وجود آنکه این موسسه در برخی دانشگاه‌ها تشکیل شده، اما هنوز فعالیت فرهنگی و آموزشی چندانی انجام نداده است (Confucius Institute, 2016). در مورد تعداد بورسیه‌های ارائه شده از سوی چین به دانشجویان ایرانی و نیز تعداد دانشجویان چینی مشغول به تحصیل در ایران، آمار مشخصی وجود ندارد. همچنین، هنوز برنامه‌ای برای برگزاری سال فرهنگی میان دو کشور تدوین نشده است. در حوزه علم و فناوری نیز در سفر اخیر رئیس جمهور چین به ایران در ابتدای سال ۲۰۱۶، تفاهنامه ایجاد پارک فناوری مشترک میان معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری ایران و وزارت علوم چین منعقد شد، اما هنوز اجرایی نشده است (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۵ ب).

در حوزه گردشگری به عنوان مهمترین جنبه تعاملات مردم-مردم نیز روابط دو کشور در مراحل ابتدایی قرار دارد. بین ایران و چین تنها ۷ پرواز در هفته وجود دارد. از مجموع ۱۲۰ میلیون توریست چینی که در سال ۲۰۱۵ به کشورهای مختلف جهان سفر کردند، بنا به آماری که در ایران منتشر شده، سهم این کشور ۱۵۰ هزار نفر بود. ایران می‌کوشد این تعداد را به ۲/۵ میلیون نفر افزایش دهد (Tasnim, 2016). در این حوزه نیز از یک سو ظرفیت‌های همکاری و تعامل دو کشور چشمگیر است و از دیگر سو در صحنه عمل، دو کشور هنوز در ابتدای راه قرار دارند.

نتیجه‌گیری

«شیطان در جزئیات نهفته است». این ضرب‌المثل را می‌توان در مورد فرصت‌ها و چالش‌های همکاری ایران با چین در چهارچوب ابتکار یک جاده یک کمربند نیز به کار برد. همان‌گونه که در مقاله نشان داده شد، در سطح استراتژیک ایران این طرح را به عنوان فرصتی مهم برای بازسازی اقتصادی و ارتقای نقش و جایگاه خود در اقتصاد جهانی تلقی می‌کند و چین نیز بر همکاری با ایران تاکید می‌ورزد. اما در سطح بوروکراتیک، دو کشور به شدت نیازمند نیل به درکی مشترک از منافع

متقابل این طرح و نیز راهکارهای تحقق این منافع در قالب پنج اولویت همکاری موسوم به پنج لینک هستند. نیل به درک مشترک بوروکراتیک را می‌توان به عنوان شرط لازم همکاری موثر دو کشور در این ابتکار محسوب داشت. در شرایط کنونی در حوزه‌های توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و نیز سرمایه‌گذاری در بخش انرژی، دو کشور گام‌های اولیه را برداشته‌اند، اما در حوزه‌هایی چون هماهنگی سیاستگذاری، پیشبرد تجارت آزاد و پیوندهای مردم-مردم اساساً هنوز درک مشترک بوروکراتیک میان دو کشور پدید نیامده است. در حوزه همگرایی مالی به عنوان یکی دیگر از اولویت‌های کلیدی این ابتکار، تحریم‌های مالی باقیمانده پس از برجام و فضای روانی منفی که در مورد همکاری‌های بانکی با ایران همچنان وجود دارد، تعاملات دو کشور را با چالش‌های کلیدی مواجه کرده است. نکته مهم آنکه تعاملات مالی نقش کلیدی در پیشبرد همکاری در سایر حوزه‌ها ایفا می‌کند و چالش‌های آن نیز به سایر حوزه‌ها اشاعه می‌یابد. بنابراین می‌توان مدعی شد که دشواری‌های تعاملات مالی ایران و چین مهمترین چالش پیش‌روی دو کشور و شرکت‌های آنان در پیشبرد همکاری‌ها در قالب این ابتکار است. روشن است که حل و فصل این چالش، فراتر از توانمندی‌های دو کشور است و به اجرایی شدن برجام و اجرای تعهداتی که ایالات متحده در این توافقنامه پذیرفته است، ارتباط مستقیمی دارد. اما ظرفیت و توان نهادهای مالی دو کشور، برای یافتن راه‌های ویژه همکاری مالی با یکدیگر را نیز نمی‌توان نادیده گرفت. در شرایط دشوار کنونی نیز می‌توان راه‌حلهایی برای گسترش و تسهیل تعاملات مالی میان دو کشور تدوین نمود. یافتن این راه‌حل‌ها تا حد قابل توجهی به اراده سیاسی طرفین بستگی دارد. کوتاه سخن آنکه دو کشور برای پیشبرد همکاری‌ها در قالب این ابتکار باید بر شکل‌دهی به درکی مشترک از الزامات هماهنگی سیاستگذاری میان دو کشور و نیز تسهیل تجارت آزاد از یک سو و یافتن راه‌حلهایی برای گذر از چالش‌هایی که ارتباطات مالی دو کشور را دچار رکود نموده متمرکز شوند.

منابع

الف) فارسی

- آخوندی، عباس. ۱۳۹۵. «قطار سریع‌السير تهران - قم - اصفهان با سرعت ۳۵۰ کیلومتر»، **خبرگزاری صدا و سیما**، در: <http://www.iribnews.ir/fa/news/1249180>
- آخوندی، عباس. ۱۳۹۴. «آخوندی: صعنت حمل‌ونقل ریلی تا سال ۱۴۰۴ نیاز به سرمایه‌گذاری ۲۵ میلیارد دلاری دارد»، **خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران**، در: <http://www8.irna.ir/fa/News/81610680>
- آزادانی، س. م. ن. ۱۳۹۵. «آخرین وضعیت خط آهن قطار سریع‌السير تهران - قم - اصفهان»، **ایسنا**، در: <http://www.isna.ir/news/94020200931>
- امیراحمدیان، ب. ابتکار "جاده ابریشم جدید" چین (اهداف، موانع و چالش‌ها)، **فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل**، دوره ۹، شماره ۳۶، زمستان ۹۵، صص: ۴۲-۱.
- ایرنا (۱۳۹۵)، «شانزدهمین نشست کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و چین/چشم‌اندازی تازه در گسترش روابط»، در: <http://www8.irna.ir/fa/News/82188809>
- خبرگزاری تسنیم** (۱۳۹۴)، «توافق برای روابط استراتژیک ۲۵ ساله درست و حکمت‌آمیز است/ رویکرد امریکایی‌ها فریبکارانه و غیرصادقانه است»، در: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1394/11/03/979260>
- تسنیم** (۱۳۹۵ب)، «مبادلات ۲۰ میلیارد دلاری ایران و چین در ۸ ماه»، در: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1395/07/07/1198461>
- تسنیم** (۱۳۹۵ الف)، «راه‌آهن سریع‌السير قم - اصفهان به چینی‌ها واگذار شد»، در: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1393/02/02/346209>
- حسن، آ. ۱۳۹۴. «شبکه تلویزیونی چین: روحانی از ایده کمربند اقتصادی جاده ابریشم حمایت کرد»، **خبرگزاری ایرنا**، در: <http://www.irna.ir/fa/News/81173986>
- خانی، م. ع. ۱۳۹۵. «چینی‌ها بزرگ‌ترین پالایشگاه نفت ایران را می‌سازند»، **خبرگزاری مهر**، در: <http://www.mehrnews.com/news/3765670>
- خبرگزاری مهر** (۱۳۹۵ب)، «راه‌اندازی پارک فناوری مشترک بین ایران و چین»، در: <http://www.mehrnews.com/news/3805963>

خبرگزاری مهر (۱۳۹۵ الف)، «همکاری گمرکی ایران و چین/ترانزیت کالاهای چینی از ایران به اروپا»، در: <http://www.mehrnews.com/news/3811355>

دنیای اقتصاد (۱۳۹۴)، «اکران خارجی ۱۲۱ پروژه»، در: <http://donya-e-eqtasad.com/news/932542>

رحیم پور، ا. ۱۳۹۴. «چین یار دوران تحریم، همراه پساتحریم»، روزنامه ایران، در: <http://iran-newspaper.com/Newspaper/MobileBlock?NewspaperBlockID=112655>

رشیدیان، ع. ۱۳۹۴. «قطعی شدن قرارداد قطار برقی مشهد - تهران» خبرگزاری صدا و سیما، در: <http://www.iribnews.ir/fa/news/1005145>

زمانی نیا، ح. ۱۳۹۵. «معاون وزیر نفت ایران می گوید «مشکلی در دریافت عواید حاصل از فروش نفت نداریم»، بی.بی.سی فارسی، در:

<http://www.bbc.com/persian/business-37834354>

شریعتی نیا، م. ۱۳۹۱. «عوامل تعیین کننده روابط ایران و چین»، فصلنامه روابط خارجی، سال چهارم، شماره دوم، صص: ۱۷۹ - ۲۰۹.

شی، ج. پ. ۱۳۹۴. «چشم انداز روشن آینده روابط چین و ایران»، روزنامه ایران، در: <http://www.iran-newspaper.com/newspaper/page/6131/1/113035/0>

کرباسیان، م. ۱۳۹۵. «توضیحات مسعود کرباسیان درباره طرحی که گمرک را دگرگون کرد»، خبر آنلاین، در:

<http://www.khabaronline.ir/detail/556930/Economy/commerce>

گروه مپنا (۱۳۹۲)، «امضای قرارداد تجاری برقی کردن راه آهن تهران - مشهد»، در: <http://www.mapnalocomotive.com/?cid=CMSCContent&content=336>

یزدانی، ع. ۱۳۹۵. ابتکار کمر بند-راه: قوام نظریه هارت لند، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی، دوره ۲۲، شماره ۹۶، زمستان ۹۶، صص: ۱۸۸-۱۶۳.

واعظی، م. ۱۳۹۵. «نیم درصد کاربران در فضای مجازی با فیلترینگ مواجه می شوند»، خبرگزاری تسنیم، در:

<https://www.tasnimnews.com/fa/news/1395/04/13/1121001>

ب) انگلیسی

Asian Infrastructure Investment Bank. 2016. "Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB", **Asian Infrastructure Investment Bank**, http://www.aiib.org/html/2015/Signing_Ratification_1118/33.html

Confucius Institute. 2016. "Confucius Institute/Classroom", **Confucius Institute**, http://english.hanban.org/node_7586.htm

Egan, M. 2015. "Iran's oil exports have tripled since late 2015", **CNN Money**, <http://money.cnn.com/2016/06/16/investing/iran-pumping-lots-more-oil-sanctions/>





- Fallon, T. 2015. "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia", **American Foreign Policy Interests**, 37(3), pp. 140-147.
- Foroohar, K. 2015. "A \$500 Billion Maybe: Why Big Iran Moment May Be Years Away", **Blomberg**, <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-06-25/a-500-billion-maybe-why-iran-s-big-moment-could-be-years-away>
- State Council. 2015. "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", **The National Development and Reform Commission**, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- Tasnim**. 2016. "Iran Eyes Attracting 2.5 Million Chinese Tourists Annually", <https://www.tasnimnews.com/en/news/2016/05/22/1081458>
- Wang, Y. 2016. "Offensive for defensive: the belt and road initiative and China's new grand strategy", **Journal of Contemporary China**, 25(101), pp. 455-463
- Ye, M. 2015. "China and Competing Cooperation in Asia-Pacific: TPP, RCEP, and the New Silk Road", **Asian Security**, 11(3), pp. 206-224.
- Yu, H. 2016. "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank" **Journal of Contemporary China**, 25(102), pp. 1-16.