اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

TEHRAN CHAMBER OF COMMERCE, INDUSTRIES, MINES AND AGRICULTURE

دلالت‌های پروژه «یک کمربند–یک جاده»

(جاده ابریشم نوین)

برای توسعه صنایع و تولید در ایران

مجری

آرش رئیسی‌نژاد

تاریخ انتشار

۱۴۰۱/۰۵/۲۳

فهرست

مقدمه ۹
ریشه ابتکار کمربند و جاده ۱۱
پیشینه پژوهش ۱۵
ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه ۲۲
روش پژوهش ۲۶
منابع پژوهش ۲۷
بازیگران تاثیرگذار در پروژه کمربند-جاده ۲۷
تاریخ راه ابریشم ۲۸
استراتژی نوین چین در برابر «چرخش به آسیا»ی آمریکا ۳۶
سند چشم انداز و اقدامات ۴۲
بخش‌های گوناگون کمربند و جاده ۴۶
راه ابریشم دریایی ۴۷
راه ابریشم قطبی ۵۰
راه ابریشم دیجیتال ۵۳
همکاری‌های علمی و ارتباطات فرهنگی ۶۵
راه ابریشم سلامت ۷۵
شی جین پینگ: رهبری متمرکز و سیاست خارجی بیش‌فعال ۷۸
اهداف بنیادین چین: نظم هنجاری چین-محور و مرکز-پیرامون سلسله‌مراتبی ۸۰
دالان‌های زمینی راه ابریشم نوین (کمربند) ۸۴
دالان کاسپین ۸۸
پیشران‌ها ۸۹
پیامدها ۹۲
دالان قراقروم - گوادر ۹۴
پیشران‌ها ۹۵
پیامدها ۱۰۰
دالان میانی ۱۰۲
پیشران‌ها ۱۰۳

پیامدها ۱۰۵
دالان تاریخی شمالی ۱۰۶
پیشران‌ها ۱۰۷
پیامدها ۱۰۹
دالان قراقروم – زاگرس ۱۱۲
پیشران‌ها ۱۱۳
پیامدها ۱۱۴
دالان تاریخی جنوبی ۱۱۶
پیشران‌ها ۱۱۸
پیامدها ۱۲۰
مطلوبیت دالان‌ها برای ایران ۱۲۴
۱ مناطق ۱۲۶
آسیای مرکزی ۱۲۶
اهمیت منطقه‌ای مسیر آسیای مرکزی برای چین ۱۲۷
رویه تعامل معاصر چین با آسیای مرکزی ۱۳۲
داد و ستد چین با آسیای مرکزی ۱۳۴
ارتباط متقابل کشورهای آسیای مرکزی با چین ۱۳۸
الف. قزاقستان ۱۳۸
ب. ازبکستان ۱۴۲
ج. قرقیزستان ۱۴۴
د. ترکمنستان ۱۴۵
جمع بندی ۱۴۷
قفقاز ۱۴۹
روسیه ۱۵۴
جنگ روسیه و اوکراین ۱۶۵
ترکیه ۱۷۶
اسرائیل ۱۸۱
چین و شیخ نشین‌های خلیج فارس ۱۸۸
چین و «سند سیاستی عربی» ۱۹۴
چین و انرژی خاورمیانه ۱۹۵
عمان ۱۹۹
کویت ۲۰۰
عربستان ۲۰۰

چین و نفت عربستان سعودی..... ۲۰۳
عربستان و دریای سرخ..... ۲۰۶
مطلوبیت‌های اقتصادی و سیاسی دریای سرخ برای عربستان ۲۰۷
الف. افزایش صدور منابع نفتی از دریای سرخ..... ۲۰۷
ب. ابتکار ۲۰۳۰ (شهر جدید نئوم) ۲۰۹
امارات ۲۱۱
مناسبات چین و امارات در حوزه انرژی: امنیت انرژی و وابستگی متقابل..... ۲۱۵
فعالیت شرکت‌های چینی در زمینه صنایع بالادستی و پایین‌دستی نفت امارات ۲۱۶
سرمایه‌گذاری چین در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر و توسعه فناوری امارات ۲۱۸
قطر..... ۲۲۱
ثبات سیاسی و اقتصادی قطر ۲۲۳
همکاری قطر و چین..... ۲۲۴
پارس جنوبی یا گنبد شمالی..... ۲۲۶
عراق ۲۲۸
بخش بالادستی کشور عراق..... ۲۳۱
پالایش و پتروشیمی عراق..... ۲۳۷
ملی‌گرایی عراق ۲۳۹
کویت..... ۲۴۳
کویت، عربستان و میدان آرش ۲۴۶
هند ۲۵۰
پاکستان ۲۶۴
افغانستان ۲۷۳
اروپا..... ۲۸۳
آمریکا و ایندوپاسیفیک ۲۹۷
۲ روندهای در حال شکل‌گیری..... ۳۰۶
"کمربند را رها کن، جاده را زیر فشار بگذار"..... ۳۰۶
از جنگ کریدورها تا جنگ زیرساخت‌ها..... ۳۱۷
۳ حوزه‌های همکاری ۳۲۹
انرژی..... ۳۲۹
مقدمه ۳۲۹

ژئوپلتیک انرژی ۳۳۰
بازیگران مهم منطقه‌ای و جهان ۳۳٤
پیشران‌های ژئوپلتیک نوین انرژی ۳۳۵
فرصت شبکه انرژی ۳٤۲
دریای کاسپین و ژئوپلیتیک انرژی ایران ۳٤۵
تقویت کریدور جنوبی و انرژی ۳۵۰
اینوگیت ۳۵۱
انرژی و پدافند غیرعامل ۳۵۸
فرصت‌های ژئوپلتیک جدید انرژی برای ایران : ۳۵۹
تهدیدات ژئوپلتیک جدید انرژی برای ایران : ۳٦۰
٤ بنادر و زیرساخت‌های نوین ۳٦۱
مقدمه: ۳٦۱
مکران: منطقه جدید برای تمرکززدایی ۳٦۱
معرفی بندر در یک نگاه ۳٦۳
دیگر بنادر مکران ۳٦٤
مکران و سیاست‌های کلی نظام ۳٦۹
پرونده چابهار ۳۷۰
تاریخچه بندر چابهار ۳۷۲
پتانسیل چابهار در تجارت منطقه‌ای ۳۷٤
رقبای چابهار ۳۷۵
بنادر عمانی ۳۷۵
بنادر پاکستانی ۳۷۷
بنادر اماراتی ۳۷۹
عدم استفاده از پتانسیل‌های چابهار ۳۸۲
ب. جاسک ۳۸۷
مزیت‌های جاسک جهت منطقه ویژه انرژی ۳۹۰
ظرفیت‌های انرژی جاسک ۳۹۰
خط لوله نفت گوره ۳۹۰
خط لوله نفت نکا (شمال) به جاسک ۳۹۱
خط لوله گازی سرخس-جاسک ۳۹۱
صنایع پتروشیمی در جاسک ۳۹۱
برنامه ششم توسعه کشور، انرژی و اقتصاد دریایی ۳۹۲
رفتن به سمت تولید گاز LNG ۳۹۳

ایجاد پالایشگاه‌های نفت و گاز ۳۹٤
ساخت مخازن استراتژیک ۳۹٤
تعامل انرژی با عمان ۳۹٤
ج. آستارا ۳۹۵
خلاصه ای از وضعیت فعلی بندر آستارا ۳۹٦
پروژه های توسعه ای : ۳۹۹
پروژه های پیشران : ۳۹۹
منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین ٤۰۰
امکانات و زیرساخت های بندری در مجتمع بندری کاسپین ٤۰۰
الف. احداث مجتمع بندری کاسپین به عنوان ظرفیت زیرساختی مناسب جهت افزایش مبادلات تجاری: ٤۰۲
ب. ارتباط مجتمع بندری کاسپین با شبکه‌ی جاده ای و ریل سراسری: ٤۰۳
ج. احداث تقاطع غیرهمسطح به منظور روانسازی بار ورودی به مجتمع بندری کاسپین: ٤۰۳
د. ایجاد شهرک صنعتی شماره ۳ در پسکرانه مجتمع بندری کاسپین: ٤۰۳
هـ. ایجاد پارک لجستیک در پسکرانه مجتمع بندری کاسپین: ٤۰٤
کریدور های عبوری از منطقه آزاد انزلی: ٤۰٤
الف. کریدور شمال – جنوب (نستراک): ٤۰٤
ب. مسیر چین-قزاقستان-ایران(بندر کاسپین) : ٤۰۵
ج. جانمایی منطقه آزاد انزلی در کریدورهای تجاری ٤۰٦
گزارش معاونت اقتصادی بندر کاسپین ٤۰۷
ترانزیت دریایی ٤۰۸
ظرفیت حمل و نقل دریایی ایران ٤۰۸
مزیت حمل‌ونقل دریایی ایران ٤۰۸
دسترسی به آب های آزاد، مزیت فرصت آفرین ٤۰۹
مهمترین بنادر جنوب ایران ٤۰۹
بنادر ٤۱۰
چالشها ٤۱۱
چالشهای زیرساختی و تجهیزات ٤۱۳
چالش های اجتماعی ٤۱٤
۵ شبکه مالی ٤۱۵
مقدمه: ٤۱۵
٦ ترانزیت و حمل‌ونقل ٤۱۷
مقدمه: ٤۱۷
توسعه ارتباطات و چسبندگی اقتصادی ٤۱۷
کمربند و راه؛ کریدور توسعه ای ٤۱۹

کریدور های مرتبط با ایران..... ٤٢٥
کریدور توسعه ای ایران ٤٢٩
٧ ترانزیت سه گانه ٤٣٢
مقدمه ٤٣٢
اهمیت ترانزیت در اقتصاد کشور ٤٣٣
مزیت های ترانزیتی ایران..... ٤٣٤
ترانزیت در ایران..... ٤٣٤
ترانزیت ریلی ٤٣٥
٨ کریدور بین المللی شمال – جنوب ٤٣٨
مقدمه ٤٣٨
ریل رشت آستارا..... ٤٤٠
شاخه شرقی کریدور شمال – جنوب : دروازه ورود به آسیای مرکزی..... ٤٤٧
مسیر ریلی فعلی اینچه برون: ٤٥٢
ترانزیت جاده ای: ٤٥٣
پروژه های توسعه ای: ٤٥٤
پروژه های پیشران: ٤٥٨
خطوط انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران : ٤٥٩
١ – خط لوله کرپچه – کردکوی : ٤٥٩
٢ – خط لوله دولت‌آباد – سرخس – دخانگیران : ٤٦٠
ریل اینچه برون..... ٤٦١
پیشنهادات برای کریدور بین المللی شمال – جنوب با تکیه بر مفهوم دیپلماسی راه ٤٦٣
١ _ متقاعد کردن بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در مسیرهای این دالان ٤٦٣
٢- تثبیت ارتباط دالان شمال – جنوب با پروژه مائوسام هند و جاده کتان ٤٦٤
٣- گسترش فرآیند مبادله گاز و نفت (EXPAND GAS AND OIL SWAP PROCESS)..... ٤٦٤
٤- معرفی بندر چابهار به عنوان مرکز کریدور شمال – جنوب..... ٤٦٤
٥- توسعه بنادر ایران در سواحل دریای خزر..... ٤٦٥
٦- سرمایه گذاری در شبکه ریلی ایران..... ٤٦٥
٧- امکان دسترسی روسیه – هند – آسیای مرکزی به مدیترانه از طریق ایران..... ٤٦٦
نزدیکی نگاه روسیه و ایران به توسعه کریدوری – زیرساختی ٤٦٧
ترانزیت جاده ای ٤٧٠
لجستیک و حمل و نقل در ایران ٤٧٦
٩ توصیه‌های سیاستی (١+٢+٣+٤) ٤٧٨
١ تصمیم راهبردی..... ٤٧٨

ایجاد دو استان مکران شرق (چابهار) و مکران غربی (جاسک) ٤٧٨
٢ پروژه توسعه‌ای ٤٧٩
تکمیل گازکشی از ایرانشهر به چابهار برای تبدیل بندر به پایانه صادرات گاز طبیعی ٤٧٩
تکمیل گازکشی از بندرعباس به جاسک برای خط لوله به فجیره-عمان ٤٧٩
٣ پروژه تحول‌آفرین ٤٧٩
٤ پروژه پیشران ٤٨١
١٠ جمع بندی و پیشنهادات ٤٨٣
جلوگیری از تحقق دالان میانی و کاسپین (کمربند بایرام) ٤٨٣
تحقق دالان تاریخی شمالی ٤٨٤
تحقق دالان قراقروم - زاگرس ٤٨٤
حوزه آب ٤٨٥
بررسی گزارش وزارت نیرو و سازمان هوا شناسی ٤٨٦
وضعیت بارش و منابع آب سطحی کشور ٤٨٩
تنش آبی در جهان ٤٩٠
وضعیت آبی ایران در یک نگاه ٤٩٢
سیاست‌های پیشنهادی ٤٩٦
تسهیل سرمایه‌گذاری چین در نوسازی خطوط ریلی شرقی – غربی (مشهد – تبریز) و شمال – جنوبی ٤٩٦
نوسازی بنادر جنوبی چابهار و جاسک در کرانهٔ دریای عمان ٤٩٧
در هم تنیدن راه ابریشم نوین با "دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب" و "جادهٔ کتان - مائوسام" ٤٩٨
جمع بندی ٥٠٣
سخن پایانی ٥٠٥
ذهنیت استراتژیک' بازدارندگی عمومی و امنیت مثبت ٥٠٥
نتیجه گیری و پیشنهادات ٥١٣
١-ایران به عنوان هاب ترانزیت دیتا ٥١٤
٢-پروژه استفاده از ظرفیت های بالفعل منابع گازی کشور ترکمنستان ٥١٤
٣- اتصال مستقیم خطوط ریلی ایران به چین در بلند مدت ٥١٥
٤- ایجاد کریدور جدید ریلی زاهدان – میرجاوه برای گسترش دامنه ارتباطات دو کشور پاکستان و ایران ٥١٥
منابع و ماخذ ٥١٦

مقدمه

سده بیست و یکم میلادی را می‌توان سده شگفتی‌ها نامگذاری کرد. قرنی که هژمونی ایالات متحده بعد از حمله به عراق در راستای دکترین جنگ پیش‌دستانه در سال ۲۰۰۳ تثبیت شد و چهره منطقه خاورمیانه برای همیشه تغییر کرد. کشورهای خاورمیانه در پی بازتعریفی جدید از معماری امنیّتی منطقه برآمدند و هر کدام از کشورها در موضعی قرار گرفتند. در این تغییر ساختار ژئوپلتیکی ایران شرایط ویژه‌ای دارد. این کشور خود را در دو سطح منطقه‌ای و بین‌المللی تنها می‌یابد و از این رو سعی کرد که روابط خود را با بازیگران و گروه های غیردولتی بیش از پیش تقویت کند. ایران استراتژی خود را براساس حضور در وسعت زیاد و دفاع در عمق بالا تعریف کرد. از این رو این شرایط پیچیده امنیّتی برای ایران هزینه‌های زیادی هم داشت که با اعمال تحریم‌های بین‌المللی عرصه در حوزه اقتصادی سیاسی بر ایران تنگ تر شد و این وضعیت تا به امروز نیز ادامه دارد.

قرن جدید میلادی تا به امروز اتفاقات مختلفی را از سر گذرانده است که آخرین آن ها ویروس کرونا یا طاعون قرن می‌باشد و بنا به گفته بسیاری از متخصصان و تحلیل گران حوزه روابط بین‌الملل جهان بعد از این ویروس یک جهان دگرگون شده با شرایطی جدید خواهد بود. ولی در همین اثنا دنیا وارد عصر نوینی شده است که در آن یک بازی بزرگ جدید شکل گرفته. این عصر را می‌توان عصر کریدورها و زیرساخت‌ها عنوان کرد که در هر سه حوزه ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر تأثیر شگرفی خواهد گذاشت. تحلیل وضعیت جهان این گزاره را به ما گوشزد می‌کند که "دوباره توجهات به سمت شرق معطوف شده است".

تأثیرگذاری چین در اقتصاد دو دهه اخیر جهان بر کسی پوشیده نیست. چین با ابر پروژه یک کمربند – یک راه در حال بازتعریف مجدد ساختار ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جهان در چشم اندازی میان مدت می‌باشد که یک رقابت گسترده در دو حوزه زیرساختی و کریدوری بیش از پیش مطرح شده است. از این رو توصیفات و مناطق جغرافیایی همچنان عنصری اساسی در اجرای سیاست‌های برون مرزی و امنیتی – اقتصادی می‌باشد. کشور ایران به دلیل موقعیت ممتاز جغرافیایی می‌تواند نقش ممتازی در کلان پروژه‌های پیش روی جهان داشته باشد، از این رو باید در جهان پیش رو تعریفی درست

و دقیق از جایگاه ایران در سیستم کریدورهای بین‌المللی داشته باشیم. در همین راستا رابرت کاپلان ژئوپلیتیسین برجسته آمریکایی بیان می‌کند:

"دیکته جغرافیا این است که ایران در روند تحولات خاورمیانه بزرگ و اوراسیا کشوری محوری خواهد بود . همچنین جغرافیا ممکن است تعیین کند که ایران چگونه می‌تواند نقش محوری داشته باشد اما این که برای چه مقصودی ممکن است محوری باشد، این امر به تصمیم انسانها وابسته است".

ریشه ابتکار کمربند و جاده

راه ابریشم باستانی مهم‌ترین و قدیمی‌ترین شاهراه بازرگانی تاریخ بود. این شاهراه شبکه‌ای از راه‌های درهم‌تنیده محسوب می‌شد که پهنهٔ اصلی اوراسیای بزرگ را دربر می‌گرفت. راه ابریشم باستانی از شیان در چین میانی آغاز و با گذر از ختن و کاشغر وارد فرارود می‌شد و با گذر از سمرقند و بخارا، به خراسان بزرگ می‌رسید. راه ابریشم شرق ایران را به غرب آن پیوند می‌داد و به سه شاخه تقسیم می‌شد: شاخهٔ جنوبی که میانرودان و شامات را درمی‌نوردید و به انطاکیه در کرانهٔ دریای مدیترانه می‌رسید؛ شاخهٔ میانی به آناتولی و بیزانس (استانبول امروزی) می‌رسید و شاخهٔ شمالی که از قفقاز جنوبی گذر می‌کرد و به ترابوزان می‌رسید. در کنار این شاهراه اصلی، راه‌های فرعی دیگری، به‌ویژه راه فرعی شمالی وجود داشت که از فرارود به خوارزم و دشت قبچاق (شمال دریای کاسپین) به روسیهٔ جنوبی و اروپای شرقی کشیده می‌شد. در کنار مسیر زمینی، راه ابریشم باستانی راه دریایی هم داشت که از دریای چین جنوبی و تنگهٔ مالاکا تا اقیانوس‌هند و دریای مکران (عمان) و خلیج فارس می‌رفت. راه ابریشم برای بیش از دوهزار سال—از دویست سال پیش از میلاد تا سدهٔ هجدهم میلادی— پابرجا بود و گرانیگاه بازرگانی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی جهان بود.[۱] اما با کشف قارهٔ آمریکا، مسیرهای نوین و پرسود بازرگانی از آسیا به طرف اقیانوس اطلس چرخیدند و راه ابریشم اندک اندک از یادها رفت.

با خیزش چین همچو قدرت بزرگی در سیاست بین‌الملل در دههٔ نود و ثبات در رشد اقتصادی چشمگیر در هزارهٔ نوین، راه ابریشم نوین در کانون ژئوپولیتیک اوراسیا قرار گرفته است. در اکتبر ۲۰۱۳ برای نخستین بار شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین و سپس نخست‌وزیر لی کچیانگ از کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین رونمایی کردند. دو سال بعد در ۲۰۱۵ سند ملی با عنوان "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت کمربند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی سدهٔ بیست‌ویکم" از سوی شورای دولتی چین منتشر شد. در شانزدهم مه ۲۰۱۷ طی مراسمی با حضور رهبران نزدیک به سی کشور جهان در چین، راه ابریشم نوین افتتاح شد تا راه را برای جاه‌طلبی اقتصادی بیشتر این قدرت آسیایی هموارتر کند. این کلان‌پروژه دربرداندهٔ

[۱] Frankopan, Peter, *The Silk Roads: A New History of the World*, Bloomsbury, ۲۰۱۶.

دستهٔ گسترده‌ای از پروژه‌های شبکهٔ ارتباطی و مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن و تأسیسات انرژی است.

راه ابریشم نوین به‌سرعت به مفهومی استراتژیک تبدیل شد تا آنجا که پرکاربردترین مفهوم در روزنامهٔ رسمی دولتی "روزانهٔ مردم"[۲] شده است. برپایی دوبارهٔ این راه ۶۵ درصد جمعیت جهان، چهل درصد تولید خالص جهانی و ۷۱ کشور را دربر خواهد گرفت.[۳] در زمانهٔ کنونی راه ابریشم نوین با نام‌های "یک کمربند – یک جاده"[۴] و "ابتکار کمربند و جاده"[۵] نیز خوانده می‌شود. پشتوانهٔ این کلان‌پروژه قدرت اقتصادی و توان سرمایه‌گذاری چین است. مهم‌تر آنکه این کلان‌پروژه شاید به هژمونی این کشور در نظم جهانی پیش‌رو بینجامد و با کنترل مسیرهای تجاری خشکی و آبی پهنهٔ بزرگ اوراسیا، پکن را قدرت جهانی نوین اقتصاد جهان آینده، همراه با پیامدهای مهمی در حوزه‌های سیاسی – نظامی – امنیتی و همچنین فرهنگی – ایدئولوژیک – هنجاری (نرماتیو) معرفی کند. کوتاه آنکه راه ابریشم نوین مهم‌ترین نماد و نمود اعمال قدرت[۶] چین در ورای مرزهای خود برای سال‌ها و دهه‌های آینده خواهد بود. ابزار اصلی این اعمال قدرت نیز سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشورهای در حال توسعه و توسعه‌نیافته است.

بی‌تردید، راه ابریشم مهم‌ترین ابتکار بین‌المللی بوده که از سوی رهبران چین رونمایی شده است. طرحی که بلندپروازانه‌ترین کلان‌پروژه‌ها در زمانهٔ کنونی نیز به‌شمار می‌آید. اهمیت راه ابریشم نوین در امنیت بین‌الملل و چیدمان قدرت در محیط پیرامون ایران در آسیای میانه و آسیای غربی و جنوب آسیا و قفقاز نادیده‌انگاشتنی نیست. دگرگونی‌های انگشت‌شماری با چنین شدت و گستردگی و دیرپایی، به‌ویژه در دوران پسا جنگ سرد، همچو راه ابریشم نوین وجود دارند که می‌توانند ژئوپولیتیک آسیا، نظم نوین جهان و همچنین چیدمان قدرت در پیرامون ایران را تحت تأثیر خود قرار دهند. این امر چند دلیل دارد:

---

[۲] People’s Daily
[۳] "What to Know About China's Belt and Road Initiative Summit". *Time*. Archived from the original on ۲۰۱۸-۰۱-۲۸; CNN, James Griffiths. "Just what is this One Belt, One Road thing anyway?" *CNN*. Archived from the original on ۲۰۱۸-۰۱-۳۰; https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/
[۴] One Belt One Road
[۵] China's Belt and RoadInitiative—BRI
[۶] Power Projection

نخست اینکه ایران در نگاه چین، کشوری مهم و مرکزی در راه ابریشم برای گسترش نفوذ فرامرزی چین از طریق آسیای میانه به خلیج فارس و اروپاست. این مرکزیت در پیوند دیرین ایران و چین در دوران امپراتوری هان در چین و پارت‌ها در ایران ریشه دارد؛ زمانی‌که این دو تمدن شرکای تجاری یکدیگر بر روی راه باستانی ابریشم بودند؛ دوم اینکه ایران نقش ژئواستراتژیک مهمی برای کشورهای آسیای میانه دارد، زیرا آسان‌ترین مسیر غیرروسی آنها به آب‌های آزاد و همچنین تنها تقاطع غربی – شرقی/ شمالی – جنوبی برای تجارت آسیای میانه است. ایران بر روی یکی از دو پل زمینی چین به غرب قرار دارد و از این لحاظ ارزش و اهمیت ژئواستراتژیک زیادی برای پکن دارد؛ پل دوم چین از حاشیهٔ کرانهٔ شمالی دریای کاسپین از سمت قزاقستان و جنوب‌غربی روسیه در نزدیکی منطقه قفقاز می‌گذرد، اما ایران را باید مسیر مهم‌تری در میان این دو دانست، زیرا چین را هم به اروپا و هم به خلیج فارس متصل می‌کند؛ سوم اینکه راه ابریشم نوین به اهمیت کنترل و تضمین جریان انرژی از طریق خشکی از آسیای میانه و روسیه از راه ابریشم نوین است. چین از دیرباز سودای کاهش خطر ممانعت‌های دریایی، به‌ویژه در دو آبراه حساس تنگهٔ مالاکا (که هشتاد درصد از واردات نفتی چین از طریق آن انجام می‌گیرد) و تنگهٔ هرمز (که حدود دو پنجم از واردات نفتی چین از این تنگه عبور می‌کند) بوده است. ایران با در اختیار داشتن منابع غنی انرژی و کنترل بر تنگهٔ استراتژیک هرمز، نقش مهمی در راه ابریشم نوین به‌عنوان راه انرژی دارد؛ سرانجام اینکه، هم چین و هم ایران میراث‌دار انقلابی ضد سلطهٔ امپریالیستی و استثمار خارجی هستند و با نظم نوین پساجنگ‌سرد به رهبری آمریکا مخالف‌اند. ایران انقلابی مهم‌ترین قدرت آسیای غربی محسوب می‌شود که سیاست‌های آمریکا را در این منطقه به چالش کشیده و با تأکید بر سیاست نوین "نگاه به شرق"[۷] خود در تلاش برای گسترش پیوند با روسیه و چین است. به این ترتیب، دینامیک و پویایی‌های ژرف برآمده از راه ابریشم نوین آبستن فرصت‌ها و تهدیدهای گوناگون و پیچیده‌ای برای ایران خواهد بود.

با چنین اهمیتی است که عدم شناسایی، تحلیل و تدوین روندهای راه ابریشم نوین از یک سو حوزهٔ بازیگری و نفوذ ایران را در معادلات اوراسیا و اقیانوس هند محدود و از سوی دیگر، منافع سیاسی – نظامی – اقتصادی – فرهنگی – هویتی ایران را با تهدیدهایی جدی به‌ویژه در پیرامون آشوبناک و بی‌ثبات خود مواجه کند. گرچه ایران از باثبات‌ترین قدرت‌های

[۷] Look East

منطقه‌ای در آسیای غربی محسوب می‌شود؛ اما آگاهی از رویدادهای شتابان منطقه‌ای و منطقه‌ای نیازمند تصمیم‌گیری‌های سنجیده در بازه‌های زمانی پیش‌رو و کوتاه است. موفقیت در این امر مهم تنها در صورت درک صحیح گذشته، تحلیل دگرگونی‌های حال و نمایاندن روندهای پایا امکان‌پذیر می‌شود. ازاین‌رو مسئلهٔ بنیادین این پژوهش، شناسایی روندهای برآمده از راه ابریشم نوین و تجویز سیاست‌ها برای تأثیرگذاری ایران بر پویایی راه ابریشم نوین به‌منظور افزایش توان کنشگری و قدرت خود در چیدمان ژئوپولیتیکی نوین اوراسیاست. با توجه به اینکه بسیاری از بحران‌ها و تنش‌های آسیا و منطقه درهم‌تنیده با آیندهٔ راه ابریشم نوین خواهد بود، هرگونه تلاش برای چیدمان قدرت و بازآرایی ژئوپولیتیکی در پیرامون ایران و آسیا، به مدیریت رقابت استراتژیک و کاربرد بهینهٔ قدرت سخت، نرم و هوشمند از سوی ایران در مسیر روندهای راه ابریشم نوین نیاز دارد.

نکتهٔ مهم این است که گرچه راه ابریشم نوین کلان‌پروژه‌ای چینی است و از سوی رهبران پکن طرح‌ریزی شده است، با این حال اشتباه خواهد بود که یگانه بازیگر و عامل مؤثر در سویه و پیامد این کلان‌پروژه را چین معرفی کرد. راه ابریشم نوین همچو سلف خود راه ابریشم باستانی، در خلأ عمل نخواهد کرد، بلکه بر پهنهٔ زمینی اوراسیا و پهنهٔ دریایی اقیانوس هند تمرکز خواهد کرد. به سخن دیگر، راه ابریشم نوین را نباید پروژه‌ای صرفاً چینی دید چراکه دامنه و نوع مشارکت کشورهای اوراسیایی در مسیر این شاهراه را باید در راه‌اندازی این مسیر پراهمیت و تعیین‌کننده تلقی کرد. بازیگران دیگری چه دولتی و غیردولتی چه منطقه‌ای و بین‌المللی، بر پویایی این کلان‌پروژه تأثیر خواهند گذاشت.

پژوهش زیر، که بخش‌های اصلی آن برگرفته از کار اینجانب یعنی کتاب «ایران و راه ابریشم نوین» (انتشارات دانشگاه تهران، ۱۴۰۰) است، نشان می‌دهد که گذشته از چین، بازیگران و عوامل مهمی در سویهٔ راه ابریشم نوین دخالت خواهند داشت. در ادامهٔ تحقیق بر ویژگی‌ها و سازوکارهای ژئوپولیتیکی/ ژئوکالچرال/ ژئواکونومیک راه ابریشم نوین تمرکز خواهیم کرد و از این رهگذر مسیرهای مطلوب و منطبق با منافع ملی ایران تعیین می‌شود. به سخن دیگر، تحقیق پیش‌رو برای افزایش قدرت مانور ایران در چیدمان ژئوپولیتیکی نوین اوراسیا به‌طور عام و محدودهٔ پیرامونی به‌طور خاص، بر پویایی راه ابریشم نوین تمرکز دارد و روندهای برآمده از آن را شناسایی خواهد کرد. همچنین این پژوهش سیاست‌هایی را برای تأثیرگذاری ایران بر روندهای راه ابریشم نوین و بازآرایی ژئوپولیتیک، ژئواکونومیک و چیدمان قدرت مطلوب ایران در

اوراسیا و اقیانوس هند را تجویز می‌کند. ازاین‌رو پژوهشی کاربردی است، چراکه به پیامدهای اقتصادی، تاثیرات مطلوب و فوایدی که این پروژه عظیم بین‌المللی می‌تواند بر ایران و صنایع کشور داشته باشد می‌پردازد.

پیشینه پژوهش

بسیاری از مسائل نظری و عملی در دانش روابط بین‌الملل و ژئوپولیتیک، به فهم و تبیینی مناسب و نظام‌مند از درهم‌تنیدگی جغرافیا، تاریخ و نظریه برای تحلیل سیاست بین‌الملل ریشه دارد. از این دیدگاه، نوشته‌هایی تأثیرگذار خواهند بود که بر این سه رکن استوار باشند. در این میان نوشته‌هایی را می‌توان نام برد که به بررسی تحلیلی راه ابریشم و پیامدهای آن برای سیاست بین‌الملل پرداخته‌اند. مهم‌ترین کتاب در مورد تاریخ راه ابریشم کتاب تحسین‌شدهٔ «**راه ابریشم: یک تاریخ نوین جهان**»[۸] نوشتهٔ پیتر فرانکوپان استاد دانشگاه آکسفورد انگلیس و مدیر مرکز تحقیقات بیزانس است. نویسنده در این کتاب مرکز زایش تمدن بشر را ایران باستان می‌داند. او راه ابریشم باستانی را ادامه و صورت تکامل‌یافتهٔ راه شاهی در درون شاهنشاهی هخامنشی می‌بیند. نویسنده بر آن است که کمپین اسکندر در آسیای میانهٔ راه ابریشم را از ایران تا شرق گستراند. او بر گسترش مسیحیت و به‌ویژه اسلام در طول این راه تأکید می‌کند. نویسنده به گسترش طاعون اشاره کرده و گفته است که نابودی جمعیت در اروپا، مزایای خاص خود را داشت، چراکه تعداد کارگران کاهش یافت و دستمزد کارگران بالا رفت و ثروت، اندکی گسترده‌تر شد. در نتیجه زمینه‌های شکوفایی فرهنگی که آن را رنسانس می‌نامند، شکل گرفته است. ایلغار مغول و سپس ظهور اسلاوها و روس‌ها و آغاز دخالت‌های سیاسی آمریکا و انگلیس از سدهٔ نوزدهم میلادی، از دیگر مطالب کتاب راه ابریشم است. پیشرفت‌های علمی، ایده‌های فلسفی و بسیاری دیگر از پدیده‌ها در جریان تماس شرق و غرب از راه ابریشم مطرح می‌شوند. کوتاه اینکه، فرانکوپان با استفاده از صدها منابع دست اول کمیاب به تأثیرات، برخوردها و کنش‌های سیاسی – نظامی، اقتصادی – بازرگانی و فرهنگی — هویتی – دینی میان ملل و اقوام مختلف در طول راه ابریشم می‌پردازد. عمدهٔ کتاب اما بر نقش ژئواستراتژیک تاریخی ایران در میانهٔ راه

[۸] Frankopan, Peter, *The Silk Roads: A New History of the World*, Bloomsbury, ۲۰۱٦.

ابریشم تمرکز دارد؛ کتاب دوم، «**رؤیای آسیایی چین: ساخت امپراتوری در طول راه ابریشم نوین**» نوشتهٔ تام میلر،[۹] از جمله نوشته‌های درخشان در مورد راه ابریشم نوین است. میلر با نقل قول از ناپلئون بناپارت که چین را اژدهایی خفته می‌دید که چو برخیزد همهٔ جهان را می‌لرزاند، بر پیامدهای برآمدن راه ابریشم نوین بر آسیا نظر می‌افکند و آن را گامی برای دستیابی به هژمونی تاریخی چین در آسیا می‌بیند. میلر تحلیل ژئوپولیتیکی خود را ابتدا بر یک کمربند، یک جاده آغاز و سپس بر سین‌کیانگ، آسیای میانه و روسیه تمرکز می‌کند. در ادامه بر آسیای جنوب‌شرقی و جنوبی و همچنین زنجیرهٔ مروارید اشاره دارد. میلر بر آن است که طرح «یک کمربند – یک جاده» طرحی در راستای توسعهٔ جهانی شدن با الگوی چینی است که قصد دارد نظم اقتصادی جهان را از نو صورت‌بندی کند و کشورها و شرکت‌ها را در مدار اقتصاد چین قرار دهد. در شرایطی که رشد اقتصادی چین کند شده است، صنایع سنگین همچون فولاد و سیمان بیش از نیاز بازار چین، محصول تولید می‌کنند؛ بنابراین، چین برای تداوم فعالیت اقتصادی خویش به بازارهای جهانی، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، نظر دارد. میلر این را طرحی بزرگ‌تر از طرح مارشال می‌داند که ایالات متحدهٔ آمریکا پس از جنگ جهانی دوم به اجرا درآورد. به گفتهٔ میلر، چین اهداف بلندپروازانه‌ای دارد که حتی برای تحقق آن حاضر است در زیرساخت‌های کشورهای دچار فساد و بحران سرمایه‌گذاری کند؛ کتاب سوم، «**سدهٔ اوراسیایی چین**» نوشتهٔ نادژه رولاند[۱۰]، بر طرح بلندپروازانهٔ یک کمربند یک جادهٔ چین تمرکز می‌کند. رولاند این طرح را مفهوم و نماد سازمان‌دهندهٔ سیاست خارجی و کلان استراتژی چین در دوران شی جین پینگ می‌داند. او این طرح را شبکهٔ گسترده و پیچیدهٔ زیرساخت‌های ترابری، انرژی و ارتباطات می‌بیند که اروپا و آفریقا را به آسیا پیوند می‌دهد. رولاند نشان می‌دهد که طرح یک کمربند یک جاده، اهداف و آرزوهای چین را برای شکل دادن اوراسیا از نگاه، جهان‌بینی و ویژگی‌های خاص خود نمایان می‌کند. نادژه با مطالعه و بررسی سرچشمهٔ مفهوم و انگارهٔ این طرح و اهداف داخلی و بین‌المللی چین به این نتیجه می‌رسد که طرح یک کمربند یک جاده، تک‌فهرستی از پروژه‌های زیرساختی صرف اقتصادی – تجاری نیست، بلکه این کلان استراتژی چین است برای چیرگی بر اوراسیا؛ کتاب بعدی «**بازگشت جهان مارکوپولو: جنگ، استراتژی و**

[۹] Miller, Tom, *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Paperback – February ۱۵, ۲۰۱۷, Zed Books (February ۱۵, ۲۰۱۷)

[۱۰] Rolland, Nadège, *China's 'Belt and Road Initiative': Underwhelming or Game- Changer?* Washington Quarterly, Vol. ۴۰, No. ۱, Spring ۲۰۱۷

منافع آمریکا در سدهٔ بیست‌ویکم» نوشتهٔ رابرت دی. کاپلان[۱۱]، به طرح پیشنهادی چین در مسیر راه ابریشم باستانی پرداخته است. کاپلان چارچوبی از سیاست قدرت در حال دگرگونی جهان را فراهم می‌کند که در آن اوراسیا، برخلاف اروپا که به‌واسطهٔ مهاجرت دچار تفرقهٔ فرهنگی شده است، به سیستم یکپارچه‌ای دست می‌یابد. ادعای کاپلان بر این امر استوار شده که چین در حال برساختن و پایه‌گذاری پلی زمینی به اروپاست. در این میان، از نگاه کاپلان، ایران خواهان پیوند یافتن به سرزمین‌های نفت‌خیز آسیای میانه بوده و در عوض، قدرت آمریکا برای نفوذ در موازنهٔ قدرت در اوراسیا در حال کاهش است. کاپلان سیاست آمریکا را در جهان در حال دگرگونی را احترام به محدودیت‌های دموکراسی‌های غربی، بازشرح منافع و ارزش‌های آمریکایی و اعمال قدرت از طریق نیروی دریایی نیرومند می‌بیند. کتاب «**کمربند و جاده: چین در برآمدنش چه چیزی را به جهان پیشنهاد می‌دهد»** نوشتهٔ وانگ ای وی[۱۲]، نخستین کتاب مهم در مورد راه ابریشم نوین چین به قلم اندیشمند و استراتژیست چینی است. وانگ اعتقاد دارد که طرح یک کمربند و یک جاده دربردارندهٔ منطق ذاتی باز بودن چین است که نشان‌دهندهٔ روند گریزناپذیر بقای تمدن انسانی، نمایانگر پیش‌نیازهای جهانی‌سازی شمولی و بازتاب‌دهندهٔ چرخش بنیادین چین از کشوری مشارکت‌کننده به کشوری پیشبرندهٔ پروژهٔ جهانی‌سازی است. همچنین وی به سیاست پیرامونی، همکاری منطقه‌ای و توسعهٔ جهانی چین می‌پردازد. وانگ در پایان به پیامدهای خطرناک این طرح در حوزه‌های امنیتی، اقتصادی، اخلاقی و حقوقی نیز اشاره می‌کند. کتاب مهم دیگر «**راه ابریشم نوین: اکنون و آیندهٔ جهان**[۱۳] نوشتهٔ پیتر فرانکوپان است. برخلاف کتاب پیشین ستایش‌برانگیزش، فرانکوپان در این کتاب کوشید سیر نظم نوین جهانی را بر پایهٔ راه ابریشم نوین دنبال کند. وی بر آن است که جهان در معرض چرخش ژرفی قرار دارد و این چرخش را می‌توان در سیاست‌های انزواجویانهٔ ترامپ و برگزیت دید درحالی‌که در اوراسیا راه ابریشم نوین، بر همکاری میان دولت‌های مسیر تأکید می‌شود. چنین چرخشی به دگرگونی در مراکز قدرت در سطح بین‌المللی انجامیده است؛ کتاب «**راه ابریشم نوین: چگونه جهان عرب در حال خیزش از غرب روی**

[۱۱] Kaplan, Robert D. *The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century*, Random House (March ٦, ٢٠١٨).
[۱۲] Yiwei, Wang. *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*, New World Press. February, ٢٠١٦.
[۱۳] Frankopan, Peter. The New Silk Road: The Present and Future of the World. Bloomsbury. ٢٠١٨.

برمی‌گرداند و چین را دوباره کشف می‌کند» نوشتهٔ بن سیمپفندرفر است.[۱۴] نویسنده نشان می‌دهد که خیزش چین و جهان عرب، با مشارکت گسترده در راه ابریشم نوین در هم تنیده می‌شود. سیمپفندرفر بر آن است که حضور بیش از پیش بازرگانان عرب در چین، با پیامدهای ژئواکونومیکی ژرفی همراه خواهد بود. از سوی دیگر، چین نیازمند منابع گستردهٔ انرژی جهان عرب برای ادامهٔ رشد اقتصادی خود است. به این ترتیب، "دالان عربی" پدید خواهد آمد که با پویایی راه ابریشم نوین چین درهم‌تنیده خواهد بود؛ دیگر نوشتهٔ مهم «**راه ابریشم نوین: چالش و پاسخ**» نوشتهٔ ریچارد گریفیس است.[۱۵] وی اعتقاد دارد که این کلان‌پروژه را نباید پروژه‌ای صرفاً چینی دید و مشارکت کشورهای اوراسیایی مسیر این شاهراه باستانی را، باید در راه‌اندازی این مسیر، پراهمیت و تعیین‌کننده تلقی کرد. کارمن آدامو مندس در کتاب خود «**راه ابریشم نوین چین: نظم جهانی در حال ظهور**»[۱۶] بر روی نگاه کشورهای آسیای شرقی به این کلان‌پروژه تمرکز کرده و بر آن است که این کلان‌پروژه پدیدآورندهٔ پارادایم نوینی در سیاست بین‌الملل خواهد بود. وی تأثیر شبکهٔ زیرساختی، سازوکارهای مالی و توسعهٔ اقتصادی در مسیر این شاهراه را دنبال کرده و پویایی منطقه‌ای و به‌ویژه فرامنطقه‌ای آن را نشان می‌دهد. برونو ماچاس نیز در کتاب خود «**کمربند و جاده: نظم جهانی چینی**»[۱۷] استدلال می‌کند که این کلان‌پروژه که بر بیش از هفتاد کشور در مسیرهای دریایی و زمینی سایه افکنده است، بر همهٔ عناصر جامعهٔ جهانی تأثیر خواهد گذاشت. مهم‌تر اینکه وی نشان می‌دهد راه ابریشم نوین مهم‌ترین نمود جاه‌طلبی رهبران چین در هزارهٔ نوین و نماد فاز نوینی از خواستهٔ چین برای ابرقدرت شدن است. نویسنده اعتقاد دارد که مهم‌ترین ابزار برای رسیدن این خواسته، بازآرایی اقتصاد جهانی و پذیرش پکن به‌عنوان مرکز نوین سرمایه‌داری و جهانی‌سازی است. ماچاس با تأکید بر توفیقات پکن به‌دنبال پاسخ به این پرسش است که راه ابریشم نوین تنها دربارهٔ سود مالی است یا اعمال قدرت ورای مرزها؟ همچنین وی نشان می‌دهد که این کلان‌پروژه پیش‌درآمد دستهٔ نوینی از ارزش‌های سیاسی جهانی خواهد بود. دیگر کتاب مهم «**کلان استراتژی چین: دوختن راه ابریشم نوین به برتری جهانی**» نوشتهٔ

---

[۱۴] Simpfendorfer, Ben. The New Silk Road: How a Rising Arab World Is Turning Away from the West and Rediscoveriing China. Palgrave, ۲۰۰۹.
[۱۵] Griffiths, Richard T. *The New Silk Road: Challenge and Response*. Hipe Publication, May, ۲۰۱۹.
[۱۶] Mendes, Carmen Amado. *China's New Silk Road: An Emerging World Order*. Routledge, ۲۰۱۸.
[۱۷] Maçães, Bruno. *Belt and Road: A Chinese World Order*. Hurst, March, ۲۰۱۹.

سرور کاشمری است.[۱۸] نویسنده اعتقاد دارد که در "بازی بزرگ سدهٔ ۲۱ میلادی" برای دستیابی رهبری و نفوذ در آسیا، چین با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در زیرساخت‌ها و راه‌اندازی شبکهٔ تولید – مصرف، از آمریکا پیشی گرفته است. کاشمری تعین این پیشی گرفتن را در راه‌اندازی راه ابریشم نوین می‌جوید. وی استدلال می‌کند که ایالات متحدهٔ آمریکا فرصت کمی برای سازگاری با جهانی نوپدید خواهد داشت که قواعد آن به‌گونهٔ فزاینده‌ای از سوی چین شکل گرفته است. مهم‌تر اینکه مخالفت آمریکا با ابتکار کمربند و جاده شکست خواهد خورد و هم ازاین‌رو، باید چارهٔ نوآورانه‌ای در برخورد با چین بجوید. گرچه آمریکا توان لازم برای پدید آوردن ضداستراتژی کارا و پایا را ندارد، با این حال، هنوز نیرومندترین قدرت جهانی با اتحادهای جهانی است که می‌تواند کلان استراتژی راه ابریشم چین را ناکام گذارد. بدین ترتیب،راه ابریشم نوین را به‌مثابهٔ هستهٔ بنیادین سیاست خارجی چین در دوران شی چین در مرکز نیمی از جهان قرار داده و از نفوذ آمریکا در جهان پساجنگ سرد لیبرال خواهد کاست. کاشمری به‌درستی راه ابریشم نوین را کلان‌پروژه‌ای فراتر از دسته‌ای از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی دیده و آن را کلان استراتژی برای ساختن نظم نوین جهانی بر پایهٔ مدل حکومتی و نهادهای مالی چینی می‌بیند. کیشور محبوبانی در کتاب خود «**آیا چین پیروز شده است؟ چالش چینی بر برتری آمریکایی**»[۱۹] بر رقابت ژئوپولیتیکی میان چین و آمریکا در سدهٔ بیست‌ویکم میلادی تمرکز می‌کند. وی بر ضعف و قوّت‌ها و همچنین ویژگی‌های بنیادین این دو ابرقدرت دست می‌گذارد. به باور محبوبانی این دو هماورد که در دو سوی اقیانوس آرام قرار گرفته‌اند، به‌نظر می‌رسد که همدلی کمی نسبت به یکدیگر داشته‌اند. محبوبانی همچنین استدلال می‌کند که این دو، شیوهٔ متفاوتی را در چنین رقابت ژئوپولیتیکی برگزیده‌اند: اگر آمریکا به آزادی ارزش می‌دهد، چین آزادی از آشوب را ارزش می‌بیند؛ اگر آمریکا فریبکاری استراتژیک را می‌جوید، چین بردباری و شکیبایی را پی می‌گیرد؛ اگر آمریکا جامعهٔ نابرابری دیرپاست، چین جامعه‌ای شایسته‌سالار است و اگر آمریکا چندجانبه‌گرایی را ترک کرده، چین به آن خوشامد گفته است. دیگر کتاب مهم «**یک کمربند یک جاده: راهپیمایی طولانی چین به‌سوی ۲۰۴۹**» نوشتهٔ مایکل گلنتز، رابرت راس و گوین دوئرتی است.[۲۰] این کتاب ابتکار یک کمربند یک جاده را ابتکار چینی برای دادوستد جهانی و

[۱۸] Kashmeri, Sarwar A. *China's Grand Strategy: Weaving a New Silk Road to Global Primacy*. Praeger, July, ۲۰۱۹.
[۱۹] Mahbubani, Kishore. *Has China Won? The Chinese Challenge to American Primacy*. Illustrated, March ۳۱, ۲۰۲۰
[۲۰] Glantz, Michael H. & Robert J Ross & Gavin G Daugherty. *One Belt One Road: China's Long March Toward 2049*. Sumero Press Inc. April ۲۰۱۹.

نوسازی زیرساختی توصیف کرده و آن را برنامه‌ای برای یاری کشورهای درحال توسعه برای رسیدن به توسعهٔ اقتصادی می‌بینند. هر کشوری که در مسیر این کلان‌پروژه است، روایت ویژه‌ای از پشتیبانی چین برای پروژه‌های زیرساختی خود دارد. چین با فراهم کردن وام‌های کلان، مواد ساختمانی و نیروی کار برای این کشورها، نفوذ خود را گسترش می‌دهد. به بیان دیگر، این کلان‌پروژه یک بازی برد – برد است. نویسندگان همچنین پیامد سیاست "اول آمریکا" ترامپ و تصمیمات انزواجویانهٔ آن بر این کلان استراتژی چین و خلأ ژئوپولیتیکی حاصل از آن را دنبال می‌کنند. کوتاه اینکه کتاب مذکور دامنه و حوزهٔ چرخش موازنهٔ جهانی قدرت را از دریچهٔ یک کمربند یک جاده دنبال می‌کند. کتاب مهم بعدی «**استراتژی‌های چین در ابتکار کمربند و جاده**» نوشتهٔ پل ابرل و آرتور تافرو است.[۲۱] نویسندگان ضمن برشمردن طرح‌های گوناگون راه ابریشم نوین، ظرفیت‌ها و چالش‌های پیش‌روی استراتژی‌های چین را برمی‌شمرند. در این کتاب تنها بر روی چین تمرکز نمی‌کنند و در عوض پیامدهای این کلان‌پروژه را در دیگر کشورها نشان می‌دهند. دیگر کتاب جدید «**راه نوین امپراتور: چین و پروژه برای سده**» نوشتهٔ جاناتان هیلمن،[۲۲] رئیس پروژهٔ «بازپیوند آسیا»[۲۳] در مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌المللی[۲۴] است. هیلمن در کتاب خود داده‌های بی‌شمار، دست اول و به‌روزی را دربارهٔ کلان‌پروژه راه ابریشم نوین فراهم کرده است. هیلمن بر نقش مهم شی در شکل‌گیری این پروژه تأکید دارد. گرچه وی آن را پروژه‌ای جاه‌طلبانه خوانده است، نویسنده اما این پروژه را مبهم‌ترین و پرسوءتفاهم‌ترین پروژهٔ ژئواکونومیک نیز می‌داند. گرچه پکن این کلان‌پروژه را تنها اقتصادی و برای ارتقای توسعهٔ جهانی معرفی کرده، هیلمن اما آن را مسیری از پیش طراحی‌شده برای چیرگی جهانی می‌بیند. وی اعتقاد دارد که چین در حال تکرار اشتباه دیگر قدرت‌های بزرگ پیشین است و فشار برای مرکزیت جهانی را برای پکن پرخطر می‌بیند. سرانجام اینکه، هیلمن استدلال می‌کند که اگر چین در پیشبرد این کلان‌پروژه کامیاب شود، جهان را از نو خواهد ساخت و خود را مرکز این نظم نوین قرار می‌دهد.

---

[۲۱] Eberle, Paul & Arthur Tafero. *China Strategies in the Belt and Road Initiative*. (Belt and Road Series). Independently published. May ۱, ۲۰۱۹.
[۲۲] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰.
[۲۳] Reconnecting Asia Project
[۲۴] Center for Strategic and International Studies (CSIS)

توماس زیمرمن در گزارش خود «**راه ابریشم نوین: چین، آمریکا و آیندهٔ آسیای میانه**»[۲۵] در مرکز همکاری بین‌المللی[۲۶] در دانشگاه نیویورک به پیامدهای راه ابریشم نوین پرداخته است.[۲۷] زیمرمن می‌نویسد که راه ابریشم نوین با وجود همسانی با راه ابریشم باستانی، تنها راه بازرگانی و تجارت نیست. این استراتژی چندسویه، عرصه‌های گوناگونی از سیاست و اقتصاد داخلی چین را دربر می‌گیرد. به نوشتهٔ زیمرمن، راه ابریشم نوین از سوی حلقه‌های سیاستگذاری کلان چینی، همچو تلاشی برای موازنهٔ سیاست آمریکایی چرخش به‌سوی آسیا[۲۸] و خنثی کردن کوشش‌های آمریکا برای چیرگی بر منطقه دیده می‌شود. سرانجام اینکه بانک جهانی، کتاب مهمی با عنوان «**اقتصاد کمربند و جاده: فرصت‌ها، ریسک‌های دالان‌های حمل‌ونقل**» فراهم کرده است.[۲۹] در این پژوهش که توسط گروهی از اقتصاددانان بانک جهانی به سرپرستی میشل روتا[۳۰] انجام گرفته است، اقتصاد این ابتکار را تحلیل کرده‌اند. در این کتاب شکاف میان دالان‌های این ابتکار بررسی شده‌اند و هزینه و پیامدهای اقتصادی پیشرفت‌های زیرساختی پیشنهادشده توسط ابتکار کمربند و جاده را نشان می‌دهند. همچنین این گروه از اقتصاددانان نهادها و سیاست‌های اصلاحی را مشخص کرده‌اند که سبب افزایش رفاه و کاهش ریسک برای مشارکت اقتصادی می‌شوند.

پژوهشگران یادشده متغیرهای تأثیرگذار بر روندهای راه ابریشم نوین را بررسی و تحلیل کرده‌اند. نقطهٔ کانونی این نوشته‌های مهم، مستقیم یا غیرمستقیم، بر رقابت ژئوپولیتیکی چین و آمریکا و تأثیر راه ابریشم نوین بر دستیابی به برتری جهانی تمرکز دارند. با وجود چنین ادبیات پیشینی و جایگاه پراهمیت راه ابریشم نوین، نوشته‌های اندکی را می‌توان دربارهٔ پیامدهای سترگ کمربند راه ابریشم نوین بر آسیای غربی همراه با جزییات گسترده و بررسی ژرف یافت. حتی در اندک نوشته‌هایی که به این مسئله به‌صورت جسته و گریخته پرداخته‌اند، این کمربند تنها به‌عنوان مسیری مفروض از چین تا آسیای غربی پذیرفته شده و اشاره‌ای به دالان‌های راه ابریشم نوین نمی‌توان یافت. در راستای پر کردن این خلأ پژوهشی،

---

[۲۵] Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*. Center on International Cooperation, New York University.
[۲۶] International Cooperation
[۲۷] Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*. Center on International Cooperation, New York University.
[۲۸] Pivot to Asia
[۲۹] World Bank. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. August ۲۰۱۹
[۳۰] Michele Ruta

پژوهش پیش‌رو با نگاه جامع و بررسی ژرف تمامی عوامل و روندهای تأثیرگذار بر راه ابریشم نوین را خواهد آزمود. همچنین در تحقیق پیش‌رو تأثیر هر دالان زمینی کمربند و همچنین جاده دریایی بر منافع سیاسی، فرهنگی و اقتصادی ایران و امنیت ملی کشور بیان خواهد شد. در کشورمان نیز پژوهشی در این قالب و با این هدف عملیاتی تألیف نشده است و این تحقیق نخستین گام و زمینه‌ساز پژوهش‌های آینده در حوزهٔ مطالعاتی راه ابریشم نوین باشد.

ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه

چارچوب نظری پژوهش پیش‌رو بر خوانشی سه‌حوزه‌ای و سه‌سطحی از ژئوپولیتیک استوار است. ژئوپولیتیک در پی تحلیل تأثیرات جغرافیا بر سیاست است. ژئوپولیتیک دربارهٔ چگونگی تأثیر عوامل جغرافیایی بر روابط میان دولت‌ها و تلاش برای سلطهٔ جهانی بحث می‌کند.[۳۱] همچنین ژئوپولیتیک خوانش و کنش فضایی روابط بین‌الملل است، به‌گونه‌ای که سیاست جهانی، منطقه‌ای و محلی بعد ژئوپولیتیک داشته باشند.[۳۲] از این‌رو، ژئوپولیتیک قدرت، جغرافیا و نظم سلطهٔ جهانی را به هم پیوند می‌زند. نکته اینکه ژئوپولیتیک از طریق پیوند زدن جغرافیای فیزیکی با کشمکش بر سر قدرت، آبشخور تصورات استراتژیک نیز می‌شود. گذشته از این، ژئوپولیتیک بر نقش محدودیت‌ها و فرصت‌های جغرافیایی در اجرای سیاست تأکید دارد. چنین مجموعه‌ای از تهدیدها و فرصت‌ها، خود نیز دارای جنبه‌های سیاسی، فرهنگی و اقتصادی است. از این دیدگاه، نظریهٔ محی‌الدین مصباحی چارچوب نیرومندی را برای تکامل و پویایی راه ابریشم نوین فراهم می‌کند. این چارچوب، دیدگاه سه‌گانه‌ای از سیستم بین‌الملل را «با سه ساختار متمایز سیاسی – نظامی، هنجاری – اجتماعی و اقتصادی» ارائه می‌دهد.[۳۳] چنین چارچوبی از پیوند این سه ساختار با عوامل جغرافیایی نشان می‌دهد که ردپای ریشه‌ها و پیامدهای این کلان‌پروژه را می‌توان در سه حوزهٔ ژئوپولیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح "بین‌المللی"، "منطقه‌ای" و "داخلی" یافت. (جدول ۱). به این‌ترتیب، چارچوب نظری پیش‌رو نقشِ بزنگاه‌های مهم تاریخی، نیروها (داخلی/ خارجی)

---

[۳۱] Foster, John B., *The New Geopolitics of Empire*, ۵۷ Monthly Rev. ۸ (۲۰۰۶), p.۱.
[۳۲] Ibid. p. ۱٦٤.
[۳۳] Mesbahi, Mohiaddin, *Free and Confined: Iran and the International System*. (Spring ۲۰۱۱). *Iranian Review of Foreign Affairs*, ۵ (۲): ۹-۳٤.

و بازیگران (تصمیم‌گیران/ نخبگان/ نهادها) را نشان می‌دهد که نقشی کلیدی در مسیر راه ابریشم نوین بازی می‌کنند (جدول ۱).

جدول ۱ چارچوب نظری

سطح/ حوزه	ژئوپولیتیک	ژئواکونومی	ژئوکالچر
بین‌المللی			
منطقه‌ای			
ملی			

جدول بالا نمایانگر اهمیت عوامل ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در راه‌اندازی و سویهٔ دالان‌های زمینی (کمربند) و جاده دریایی راه ابریشم نوین است. این اهمیت اما دوسویه خواهد بود. از یکسو این عوامل را می‌توان پیشرانِ راه‌اندازی و سویهٔ راه ابریشم نوین دید و از سوی دیگر، می‌توان پیامدها و تأثیرات راه‌اندازی و گسترش این دالان‌ها و جاده دریایی در این سه حوزه و سه سطح یافت. به بیان دیگر، عوامل ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی سبب شکل‌گیری شاهراه‌ها و سویه‌های آنها می‌شوند.

از سوی دیگر راه‌اندازی این شاهراه‌ها، پیامدهای ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال در این سه سطح خواهند داشت. این دوسویگی تأثیر راه و ژئوپولیتیک را می‌توان "ژئوپولیتیک راه"[۳۴] نامید. به سخن دیگر، ژئوپولیتیک راه به درهم‌تنیدگی و برهم کنش[۳۵] ژئوپولیتیک و راه استوار است. در اینجا ژئوپولیتیک در معنای عام به‌کار می‌رود و دربردارندهٔ دیگر حوزه‌های ژئوکالچر و ژئواکونومی هم هست. کوتاه اینکه ژئوپولیتیک راه به نقش عوامل ژئوپولیتیکی در شکل‌گیری و سویهٔ راه،

[۳۴] Road Geopolitics
[۳۵] Reciprocity

به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی اشاره دارد و از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی راه بر چیدمان ژئوپولیتیکی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند.

ژئوپولیتیک راه تنها در عرصهٔ نظری محدود نمی‌شود و در عوض مفهومی است که سویه‌های کنش و عاملیت دولت‌ها را نشان می‌دهد. چنین درهم‌تنیدگی نظر و کنش را باید در عرصهٔ "دیپلماسی راه"[۳۶] دید. مفهوم دیپلماسی راه به کناکنش شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با دیپلماسی اشاره دارد. از یکسو، دیپلماسی راه به نقش کنش‌های دیپلماتیک در شکل‌گیری و سویهٔ راه، به‌ویژه شاهراه‌های بین‌المللی می‌پردازد و از سوی دیگر، به تأثیر راه‌اندازی راه بر دیپلماسی منطقه‌ای و بین‌المللی تمرکز می‌کند. به سخن دیگر، شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بافتاری را برای کنش‌ورزی دیپلماسی فراهم می‌کند و در سوی مقابل، دیپلماسی به راه‌اندازی یا عدم شکل‌گیری شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی می‌انجامد.

نکتهٔ مهم اینکه ژئوپولیتیک راه و دیپلماسی راه مربوط به کلان‌پروژهٔ راه ابریشم، در آسیای غربی بزرگ[۳۷] عمل می‌کند. به سخن دیگر، صحنهٔ کناکنش این دو مفهوم در منطقهٔ پهناوری دربردارندهٔ آسیای میانه، خاورمیانهٔ عربی، ایران، ترکیه، پاکستان، افغانستان و قفقاز است. ایران که در قلب خاورمیانهٔ بزرگ یا اویکومن[۳۸]، ناحیه‌ای میان نیل و وخش (آمودریا یا جیحون) همواره قرار داشته است، خود را همچو دژ شرق نزدیک می‌بیند.[۳۹] این منطقه دارای سه حوزهٔ درهم‌تنیده، ولی متمایز ژئوپولیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی بود. آسیای غربی واجد ویژگی‌های مشترک تاریخی تعیین‌کننده است. ناامنی و ناپایداری نخبگان حاکم درون کشورهای منطقه، نقش مهمی در شکل‌گیری پویایی امنیت منطقه‌ای ایفا کرده است.[۴۰] کشورهای این منطقه که همگی به استثنای ایران، یا پیامد توافقنامهٔ ۱۹۱۶ سایکس – پیکو یا برآمده از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی هستند، واجد رژیم‌های ناامن و بی‌ثبات پسااستعماری شدند. ویژگی بارز چنین دولت‌هایی فقدان هویت دولتی، هویت ملی و هویت رژیم بود. به بیان دیگر، از مرز آسیای میانه با چین و رودخانهٔ سند تا کانال سوئز و تنگهٔ بسفر،

---

[۳۶] Road Diplomacy
[۳۷] the Greater West Asia
[۳۸] Oikoumene
[۳۹] Reisinezhad, Arash. ۲۰۱۸. *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds, and the Lebanese Shia*. Palgrave-Mac-Millan.
[۴۰] Buzan, Barry and Ole Waver. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. (Cambridge University Press, ٤ Dec ۲۰۰۳). P.۱۸۷.

تنها ایران است که کشوری واقعی محسوب می‌شود.[۴۱] فقدان دولتی قوی در این منطقه، بر سیاست امنیتی منطقه‌ای تأثیر گذاشته است. گذشته از این، همتافته‌ای پیچیده از رقابت‌های ایدئولوژیک، تقسیم‌بندی‌های مذهبی – قومی، سیاست‌های نفتی، اختلاف‌های مرزی و رهبری منطقه‌ای، پیشران‌های سیاسی – امنیتی منطقه‌ای بوده‌اند. آسیای غربی بزرگ همچنین تحت تأثیر رقابت پیوسته و سنگین بین‌المللی جنگ سرد قرار گرفت. پس از جنگ جهانی دوم، خاورمیانه به‌سرعت به سومین جبهۀ جنگ سرد (ورای اروپا و آسیای شرقی) بدل شد. پویایی سیاست منطقه‌ای در الگوهای ژرف، دیرپا و شدید "دشمنی – دوستی"[۴۲] مانند دشمنی ایرانی – عربی، ترکی – ارمنی، پاکستانی – هندی، شیعی – سنی، و یهودی – مسلمان پدیدار شده و چنان نیرومند و پایدار است که نه ایالات متحدۀ آمریکا، نه چین و نه روسیه، توان کنترل مؤثر بر آن را نخواهند داشت. در زمانۀ کنونی، آسیای غربی بزرگ که عمق استراتژیک نقش‌آفرینی ژئوپولیتیکی و کنشگری ایران است، از فقدان نهادهای امنیتی – سیاسی –اقتصادی –فرهنگی باثبات، کارا و پایا رنج می‌برد. گرچه سازمان همکاری‌های شانگهای[۴۳] از قابلیت زیادی برخوردار است، هنوز تا شکل‌گیری سازمانی همچون ناتو راه درازی در پیش خواهد بود. هم ازاین‌رو، اهمیت استراتژیک راه ابریشم نوین برای ایران در ژئوپولیتیک اوراسیا را می‌توان از آن جنبه دید که این شاهراه در کنار سویه‌های سیاسی – امنیتی – نظامی و اقتصادی – تجاری، حامل نیروهای ژئوکالچر با تأکید بر ظرفیت تمدنی و هویتی ایران در آسیای غربی بزرگ است. چنین ظرفیتی شاید به ترتیبات امنیتی – سیاسی – اقتصادی آسیایی و نظم منطقه‌ای باثبات در این منطقه بینجامد.

به این‌ترتیب، چارچوب نظری پیش‌رو نقشِ بزنگاه‌های مهم تاریخی، کنشگران (داخلی/ خارجی) و بازیگران (تصمیم‌گیران/ نخبگان/ نهادها) را نشان می‌دهد که نقشی کلیدی در مسیر پیشران‌های راه ابریشم نوین بازی می‌کنند. چنین چارچوبی همچنین نشان می‌دهد که ردپای پیامدهای راه‌اندازی دالان‌های راه ابریشم نوین را می‌توان در سه حوزۀ ژئوپولیتیک، ژئوکالچر و ژئواکونومی و در سه سطح "بین‌المللی"، "منطقه‌ای" و "ملی" یافت.

---

[۴۱] Kaplan, Robert. D. *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, Random House Trade Paperbacks; Reprint edition (September ۱۰, ۲۰۱۳).
[۴۲] Buzan, Barry and Ole Waver. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. (Cambridge University Press, ٤ Dec ۲۰۰۳). p.۱۸۷.
[۴۳] The Shanghai Cooperation Organization – SCO

روش پژوهش

روش‌شناسی هر پژوهش از بخش‌های بنیادی آن به‌شمار می‌رود. در واقع روش‌شناسی[۴۴]، هستی‌شناسی[۴۵] و معرفت‌شناسی[۴۶]، مثلث محوری هر نوشته و پژوهش را نشان می‌دهند که به آن متاتئوری[۴۷] نیز گفته می‌شود. روش‌شناسی وسیلهٔ شناخت هر علم است و بدون تردید روش‌های متناسب با موضوع مورد پژوهش، دستاوردهای مهم‌تری را برای پژوهش فراهم می‌کند. مهم‌تر آنکه روش پژوهش دید شفاف و جامعی به پژوهشگر می‌دهد و در انتخاب داده‌های مؤثر به او یاری می‌رساند.

تحلیل پژوهش پیش‌رو بر روش روندپژوهی[۴۸] استوار است. روند به دگرگونی‌های منظم و پیوستهٔ داده‌ها در بستر زمان گفته می‌شود. این روش نخستین بار توسط تئودور جی گوردن[۴۹] در میانهٔ دههٔ ۱۹۹۰ بیان شد.[۵۰] در این روش، روند تحت تأثیر توالی رویدادها قرار می‌گیرد و منظور از رویدادها نیز، رخدادهای مهمی هستند که برآمدن آنها شاید در شکل‌گیری آینده نقش مهمی ایفا کند. بر این اساس، روندها زنجیرهٔ مستمر رویدادها هستند که هم وضعیت کنونی را مشخص می‌کنند و هم از موقعیت‌های احتمالی آینده خبر می‌دهند.[۵۱]

روش تحلیل تأثیر روند برخلاف رویکردهای صرف تاریخی، تأثیر وقایع بی‌سابقه در آینده و احتمال تغییر روندها بر پایهٔ رخدادهای جریان‌ساز را مد نظر قرار می‌دهد و از سوی دیگر صرفاً بر پایهٔ پیش‌بینی‌های برخاسته از نظریات شخصی تحلیلگران بنا نشده است. در این میان تحلیل روند، به دلایل شکل‌گیری روند، پیشران‌های تأثیرگذار، پیامدهای روند، فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌رو و سرانجام سیاست‌های پیشنهادی می‌پردازد. روش مزبور متناسب‌ترین روش برای

---

[۴۴] methodology
[۴۵] ontology
[۴۶] epistemology
[۴۷] meta-theory
[۴۸] Trend Impact Analysis
[۴۹] Theodore Jay Gordon
[۵۰] Gordon, T. (۱۹۹٤). Trend impact analysis. *Futures Research Methodology*, ۱–۲۱.
[۵۱] همان.

تجویزهای سیاستگذاری در مورد راه ابریشم نوین است. روندپژوهی به جهتدهی داده‌های خام، پردازش و شناخت روابط میان آنها اشاره دارد. مهم‌ترین این داده‌های خام رخدادها هستند که سویهٔ مقدماتی روندها را نشان می‌دهند. جای شگفتی نیست که مفهوم روند (تغییرات پیوسته و منظم داده‌ها در بستر زمان) با رویداد در هم تنیده‌است. به بیان دیگر معنای روند با ترتیب زمانی رخدادها همبسته خواهد بود. با این‌حال، ترتیب زمانی رخدادها باید از الگوی آشکاری با رابطه‌ای روشن و با قابلیت توجیه عِلّی و معلولی پیروی کند تا روند خوانده شود. از این دیدگاه روندهای تأثیرگذار بر راه ابریشم نوین، به الگوی ذهنی ترتیب زمانی دسته‌ای از رخدادها و روابط علّیِ میان آنان اشاره دارد.

منابع پژوهش

برای نشان دادن پیدایش، پویایی و فرگشت ایران، پژوهش پیش‌رو بر سویه‌های راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران، منابع و داده‌های دست اول و معتبر استوار است. منبع اصلی در مسیر این پژوهش منابع مکتوب، اسناد و گزارش‌های استراتژیک هستند. از این‌رو، در پژوهش حاضر با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و جمع‌آوری داده‌های منتشرشدهٔ اینترنتی، به تبیین و تحلیل روندهای حاکم بر راه ابریشم نوین و تأثیر آن بر ژئوپولیتیک آسیای غربی و منافع ملی ایران پرداخته‌ایم.

بازیگران تاثیرگذار در پروژه کمربند–جاده

هر گونه پژوهش دربارهٔ مسئلهٔ ویژه‌ای در علوم اجتماعی، باید با فهم تاریخ و پیشینهٔ آن آغازشود. تاریخ در اینجا صرف گزارش آنچه نیست که در گذشته رخ داده است، بلکه بر تحلیل و تبیین آنچه می‌پردازد که روی داده است. به بیان دیگر پژوهشگر باید تأثیر یک (یا چند مسئله) بر گذشته را موشکافی کند و آثار آن را در زمان کنونی و آینده دریابد. در تحقیق پیش‌رو سخن گفتن از تأثیر راه ابریشم نوین بر موازنهٔ قدرت در آسیای میانه و غربی، یعنی محیط پیرامونی ایران، بدون نشان دادن تأثیر راه ابریشم در تاریخ ایران امری بیهوده و اظهارنظری جزمی خواهد بود. این مسئله نشاندهندهٔ آن است

که سخن گفتن از دانش سیاست، تحلیل‌های سیاسی و راهکارهای شفابخش، بدون شناخت و آشنایی دقیق و کامل از تاریخ و جغرافیا کوششی ناتمام است.

تاریخ راه ابریشم

پیشینهٔ راه ابریشم باستانی به چندین سده پیش از انسجام آن برمی‌گردد. جغرافیا و تاریخ ایران نمایانگر اهمیت راه در سامانهٔ سیاسی – اقتصادی – فرهنگی – اداری آن است. گرچه این کوروش بزرگ هخامنشی بود که شاهنشاهی ایران را برپا کرد، حفظ سامانهٔ فرمانروایی و کارکرد بهینهٔ آن، تنها با تکیه بر مرکزیت راه شاهی انجام گرفت. راه شاهی راهی بود که به‌دستور داریوش بزرگ ساخته شد. این نخستین شاهراه بین‌المللی جهان، شهر سارد مرکز ساتراپی لیدیه را در کرانهٔ دریای اژه (در نزدیکی ازمیر کنونی در ترکیه) از راه کاپادوکیه (ترکیهٔ میانی) و اربل (اربیل مرکز کنونی کردستان عراق) به پایتخت‌های هخامنشی بابل و شوش و سرانجام پارسه (پرسپولیس – تخت جمشید) متصل می‌کرد. شاخهٔ شرقی این راه نیز، شوش و بابل را به پایتخت تابستانی هخامنشی هگمتانه (اکباتان – همدان) پیوند می‌داد و از آنجا به ری و کومش (دامغان) و پارت (خراسان) می‌رسید. اینجا راه شاهی دو شاخه می‌شد: شاخهٔ جنوبی به هرات، قندهار، کابل و پنجاب می‌رسید و هند را به ایران‌زمین متصل می‌کرد. شاخهٔ شمالی غرب (بلخ) و سغد (فرارود) را درمی‌نوردید و از آنجا به شرق دور می‌رسید. این راه از یکسو حافظ امنیت کشور بود و جابه‌جایی ارتش را آسان می‌کرد و از سوی دیگر، کارایی سامانهٔ دیوانسالاری را با برپایی شبکهٔ گستردهٔ پیک‌ها بالا می‌برد. مهم‌تر آنکه راه شاهی شاهراه عمدهٔ دادوستد در درون جهان ایرانی و پیونددهندهٔ اقتصادی – فرهنگی آن با سرزمین‌های دور و نزدیک بود. به گفتهٔ هرودت، مورخ مشهور یونانی، از سارد تا شوش ۱۱۱ کاروانسرا در میانهٔ راه شاهی ساخته شده بود. کوتاه اینکه راه شاهی، جهان ایرانی را گرانیگاه بازرگانی و دادوستد و همچنین مرکز سامانهٔ سیاسی – اقتصادی – فرهنگیِ بین‌المللی ساخته بود.

با فروپاشی شاهنشاهی هخامنشی در ۳۳۰ پیش از میلاد و کارزار اسکندر مقدونی در آسیای میانه و سپس فرمانروایی سلوکیان (۳۳۰ – ۲۴۷ پیش از میلاد) وارثان یونانی اسکندر، راه شاهی به راه ابریشم باستانی تکامل یافت. با برآمدن

فرمانروایی اشکانیان در ۲۴۷ پیش از میلاد در ایران، راه ابریشم شاهراهی شد که چینِ هان و تانگ را از طریق دولت کوشانی، به ایرانِ اشکانی و ساسانی و سرانجام روم پیوند می‌داد. راه ابریشم مهم‌ترین و دیرپای‌ترین شاهراه بازرگانی تاریخ بشریت محسوب می‌شود. این راه خود شبکه‌ای از راه‌های درهم‌تنیده از شرق تا غرب آسیا بود که جنوب آسیا، شمال آفریقا و شرق اروپا را نیز دربر می‌گرفت.

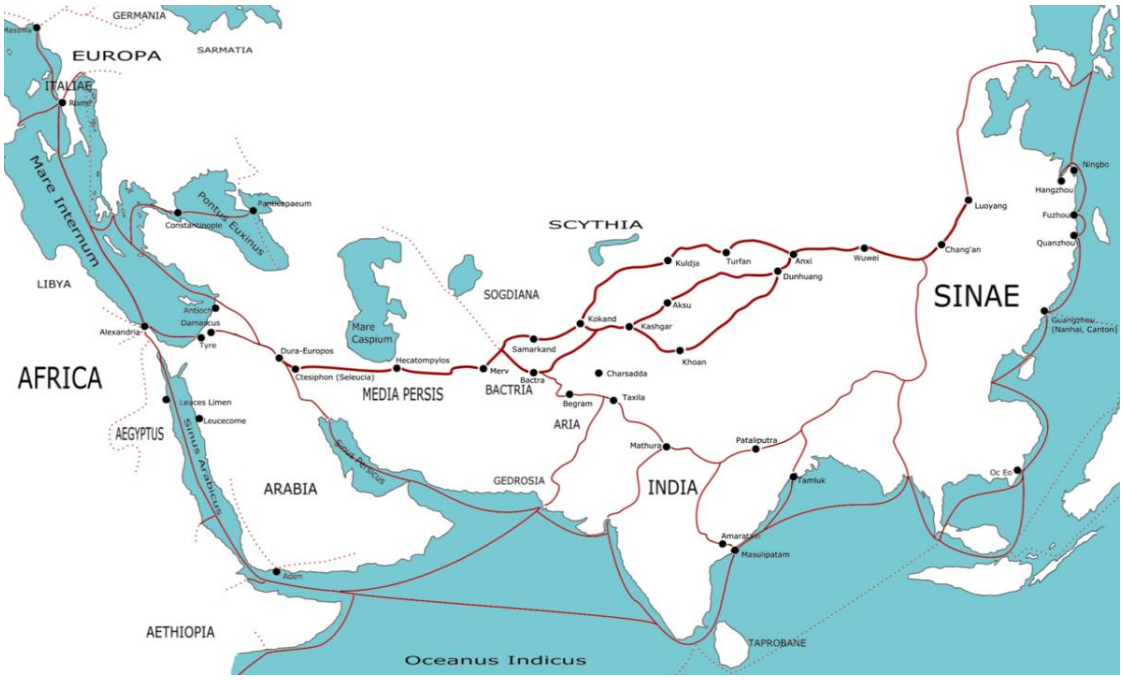
راه ابریشم از شیان، شهری در چین میانی آغاز می‌شد و با گذر از ختن و کاشغر از فرارود گذر می‌کرد و سپس به خراسان بزرگ می‌رسید. راه ابریشم شرق ایران را به غرب آن پیوند می‌داد و به سه شاخه تقسیم می‌شد: شاخهٔ جنوبی که تیسفون (پایتخت ایران برای ۶۵۰ سال) در میانرودان را درمی‌نوردید و به انطاکیه در شامات ختم می‌شد؛ شاخهٔ مرکزی به آناتولی و بیزانس (قسطنطنیه – استانبول امروزی) می‌رسید و شاخهٔ شمالی که از قفقاز جنوبی می‌گذشت و به ترابوزان می‌رسید. این راه قلمرو تاریخی ایران بزرگ را به تمامی درمی‌نوردید. در کنار این راه اصلی، راه‌های فرعی دریایی از دریای چین جنوبی تا اقیانوس‌هند، دریای مکران (عمان) و خلیج فارس می‌رفت و شمالی زمینی که از فرارود به خوارزم و دشت قبچاق (شمال دریای کاسپین) به روسیهٔ جنوبی و شرق اروپا کشیده می‌شد. در مسیرهای دریایی و زمینی راه ابریشم باستانی، نخستین بندر سیراف در جنوب ایران بود که ایران ساسانی را از راه مسیر دریایی اقیانوس هند به چین می‌رساند. در ایران پس از اسلام، جزیرهٔ هرمز بود که اندک‌اندک پیوندگاه مسیر دریایی و زمینی راه ابریشم شد. جالب اینجاست که این شاهراه شرقی – غربی هرگز نامی نداشته است. بخش‌هایی از آن نام‌های ویژه‌ای داشتند، همچون "جادهٔ سمرقند". این بارون *فردیناند فریهر ریختوفن*،[۵۲] جغرافیدان آلمانی، بود که در سال ۱۸۷۷ میلادی نام جادهٔ ابریشم را برای این مسیرها برگزید، چرا که شاهد حمل ابریشم چین از این راه به دریای مدیترانه بود. پس از این نامگذاری بود که اصطلاح جمعی جادهٔ ابریشم پی گرفته شد.

نکتهٔ مهم آنکه برای یک هزاره، مهم‌ترین درآمد اصلیِ شاهنشاهی اشکانی و سپس ساسانی، بازرگانی ابریشم و اخذ حقوق گمرکی از بازرگانان و کاروانیانی بود که از ایران می‌گذشتند. مهم‌تر آنکه رقابت‌های سیاسی و جنگ‌های بی‌شمار ایران با روم و بیزانس در غرب و هیاطله و ترکان شرقی در شرق، در رقابت ژئواکونومیک بر سر کنترل راه ابریشم ریشه داشت.

[۵۲] Baron Ferdinand Freiherr von Richthofen

اتحاد ایستمی خان، فرمانروای ترکان، با یوستینیانوس یکم، امپراتور بیزانس، علیه خسرو انوشیروان شاهنشاه بزرگ ایران، تلاشی بود برای حذف تیسفون از مسیر راه ابریشم. حتی آنگاه که یوستینیانوس یکم، امپراتور بیزانس، در سال ۵۳۱ میلادی کوشید تا از راه اقیانوس‌هند و توسط ملوانان حبشی، ابریشم را مستقیم به‌دست آورد، خسرو انوشیروان با گرفتن یمن، راه دریای سرخ و اقیانوس‌هند را یکسره بر بیزانس بست. ریشهٔ همهٔ این فرازونشیب‌های سیاسی – نظامی، چیرگی بر راه پرسود ابریشم بود.[۵۳]

تصویر 1 راه ابریشم باستانی



در طول همین راه بود که اسلام از غرب به شرق گسترش یافت. ایران ساسانی که در منجلاب نبردهای پرهزینه با بیزانس، آن هم بر سر کنترل راه ابریشم بود، از درون ناتوان شد و در برابر هجوم اعراب مسلمان در هم کوبیده شدند. یکی از دلایل گسترش اسلام در ایران و آسیای میانه، انگیزه‌های اقتصادی – بازرگانی فاتحان عرب بود که به فتح آسیای میانه و ایجاد روابط تجاری با حکمرانان چینی انجامید. در سده‌های اسلامی، بغداد به مرکز و مقصد راه ابریشم تبدیل شده بود. در دوران

[۵۳] Frankopan, Peter. *The Silk Road: A New History of the World*. Bluemsberry. ۲۰۱۵.

اسلامی بازرگانان مسلمان و به‌ویژه ایرانی، بر حجم تجارت میان جهان اسلام و چین افزودند. شاهرگ اقتصادی بسیاری از دولت‌های مستقل ایرانی – اسلامی، همین بازرگانی با چین بود.

راه ابریشم راه هجوم بیگانگان غربی هم بود. اروپاییان صلیبی تنها به‌واسطهٔ خواسته‌ها و پیشران‌های مذهبی به جهان اسلام نتاختند. رقابت ژئواکونومی و تلاش برای به‌دست گرفتن نبض تجارت با شرق دور، به بسیج آنان علیه جهان اسلام انجامید که در آن زمان زیر سیطرهٔ دو قدرت ترکان سلجوقی و مملوکان مصر بودند. همین تماس در آغاز از طریق جنگ و سپس بازرگانی با شرق اسلامی بود که نطفه‌های رنسانس در اروپا را رقم زد. بی‌جهت نیست که پیدایش رنسانس در آغاز در دولتشهرهای ایتالیایی مانند ونیز و فلورانس دارای بیشترین حجم تجارت با خاورمیانه و شرق دور شکل گرفت. برعکس هجوم غربی‌ها، ایلغار خانمانسوز مغول در همین راستا از شرق تا به غرب را وحشیانه درنوردید. چنگیزخان مغول برای کنترل شریان‌های بازرگانی، به چین و سپس ایران و جهان اسلام تاخت. این همه نشاندهندهٔ آن است که راه ابریشم تنها راه بازرگانی و دادوستد اقتصادی نبود، بلکه برای بیش از هفده سده تا سدهٔ شانزدهم میلادی، راه ابریشم باستانی شاهرگ و مکان دادوستد برخوردها و برهم‌کنش‌های سیاسی – نظامی و فرهنگی – هویتی – دینی جهان پیشامدرن محسوب می‌شد.

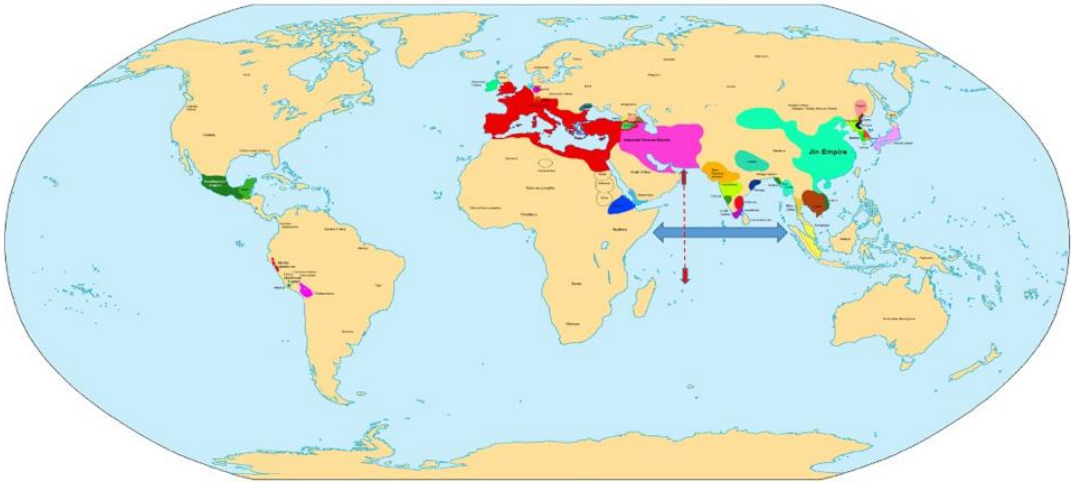
مسیر دریایی راه ابریشم باستانی نیز که در پی هجوم‌های اقوام بیابانگرد مغول و تاتار و بی‌ثباتی مسیر زمینی آن پررونق شده بود، آثار ژرفی بر سیر و سویه معادلهٔ قدرت در اقیانوس هند و دریاهای مجاور داشت. نکته اینکه، مسیر دریایی راه ابریشم بر دو محور اصلی شرقی–غربی و فرعی شمالی–جنوبی استوار بود.[۵۴] اگر راه ابریشم دریایی محور شرقی–غربی و کرانه‌های دریایی جهان متمدن اوراسیا را به‌هم مرتبط می‌ساخت، محور شمالی–جنوبی ایران را از طریق خلیج‌فارس و دریای عمان به اقیانوس هند پیوند می‌داد. نکته اینکه، ایران در درازنای تاریخ خود دو بار، هرچند کوتاه، توانست با محور شمالی–جنوبی خود محور شرقی – غربی را کنترل کند. نخستین بار، در زمان خسرو اول (۵۳۱–۵۷۹ م)، شاهنشاه بنام و بزرگ ساسانی بود که ایران از مقاومت یمن در برابر اشغالگران حبشی حمایت کرد. پیش از این، امپراتوری بیزانس برای دستیابی به ابریشم از طریق مسیری به‌جز قلمرو ایران ساسانی، کوشیده بود تا بر عربستان جنوبی دست یابد. ازاین‌رو، امپراتور ژوستینین (۵۲۷–۵۶۵ م) بر

---

٥٤ Biedermann, Zoltán. ‘An Island under the Influence: Soqotra at the Crossroads of Egypt, Persia and India from Antiquity to the Early Modern Age’ in Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea. Edited by Ralph Kauz. Harrassowitz Verlag. Wiesbaden. ٢٠١٠. P. ١٠-١١.

آن شد تا از قدرت امپراتوری حبشه به‌عنوان هم‌پیمان خود در امور بازرگانی استفاده کند. سپاه رومی–حبشی، به فرماندهی ارياط، ذونواس، حاکم یمن را به بهانهٔ حمایت از مسیحیان کشتند و یمن را تسخیر کردند. در سال ۵۷۰ م، خسرو انوشیروان با گسیل سردار شایستهٔ خود، وهرز دیلمی، یمن و عربستان جنوبی را با هدف تضعیف راهبردی هر دو امپراتوری حبشه و بیزانس تسخیر کرد. ابرهه، امپراتور حبشه، شکست خورد و سیف ذی یزن از خاندان حمیری به حکمرانی یمن از سوی ایران گماشته شد. بدین ترتیب، ایران با دستیابی بر یمن مسیر دریایی–زمینی نوین در عربستان و در نتیجه، اقیانوس هند غربی را کنترل کرد. یک حکومت ایرانی به مدت بیش از نیم سده در آنجا مستقر شد و مسیحیان محلی زیر نظر کلیسای نسطوری ایران قرار گرفتند. نفوذ ایران در جنوب عربستان تا زمان پایان پادشاهی خسرو دوم (۵۹۱–۶۲۸ م) در اوج ماند. این ارتباط سیاسی–اقتصادی–مذهبی تا برآمدن اسلام در اواخر سدهٔ هفتم میلادی برقرار بود.

تصویر ۲ نفوذ دریایی ایران ساسانی در اقیانوس هند غربی



یک هزاره بعدتر، ایرانیان در زمان شاه عباس اول، پادشاه بزرگ ایران صفوی، توانستند با بیرون کردن پرتغالی‌ها از بندر هرمز، تسلط خود را بر خلیج فارس و دریای عمان بازیابند. ارتش ایران با فرماندهی امامقلی‌خان و به کمک بریتانیایی‌ها، هرمز و بحرین را که توسط آلبوکرک پرتغالی تسخیر شده بود، آزاد کرد. در گام دوم، این امام عمان بود که با کمک ایران به مستعمره‌های پرتغالی‌ها در شرق افریقا تاختند و مومباسا و زنگبار را تسخیر کردند. بدین ترتیب، اقیانوس هند غربی زیر کنترل

ایران و متحدینش درآمد. این مهم اما به درازا نکشید، چرا که پس از کشف قارهٔ آمریکا بود که مسیرهای نوین و پرسود بازرگانی از درون آسیا به اقیانوس اطلس چرخید و راه ابریشم اندک‌اندک از یادها رفت..

تصویر ۳ نفوذ دریایی ایران صفوی در اقیانوس هند غربی



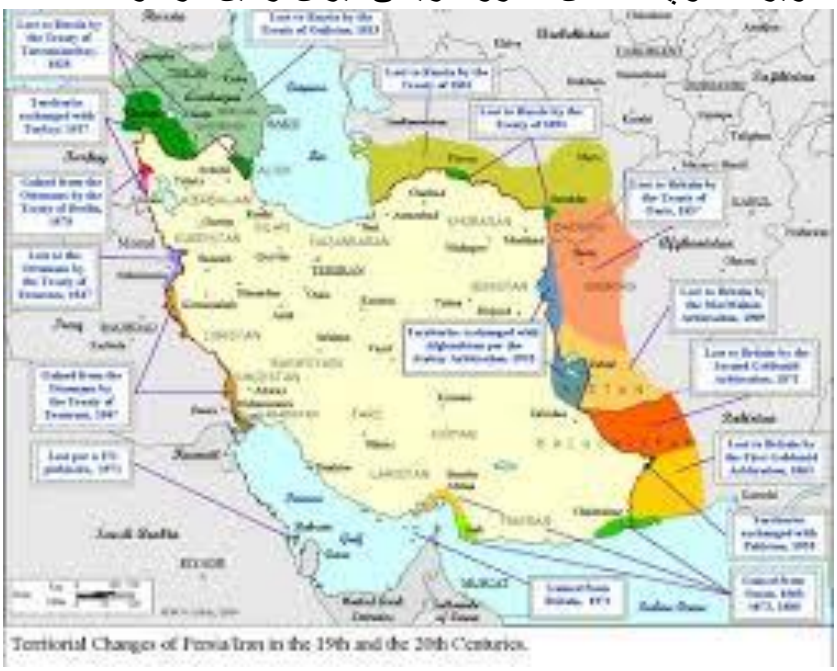
اهمیت راه ابریشم نمایانگر نقش ژئواستراتژیک تاریخی ایران در میانهٔ راه ابریشم بوده است. ایران گرانیگاه شاهرگ بازرگانی دنیای آن زمان محسوب می‌شد. این نقش برخاسته از جایگاه جغرافیایی ایرانزمین همچو پیونددهندهٔ آسیا، اروپا و آفریقا بود. جایگاه ژئواستراتژیک ایران دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد را آسان می‌کرد و همچنین تنها تقاطع غربی – شرقی/ شمالی – جنوبی برای دادوستد با آسیای میانه و قفقاز بود. این نقش در تاریخ ایرانزمین همچو دولت – تمدنی دیرین نیز ریشه داشت. عمده جنگ‌های ایرانیان اشکانی و سپس ساسانی با امپراتوری روم و بیزانس، از تلاش برای کنترل راه ابریشم و شریان‌های بازرگانی برخاسته بود. یک هزاره بعدتر جنگ‌های امپراتوری عثمانی با دولت ایرانی صفویه نیز، در کنار منازعات فرقه‌ای – مذهبی به همین دلیل کنترل شریان بازرگانی راه ابریشم رخ می‌داد. راه ابریشم در واقع نشانگر اهمیت نیروهای ژئواکونومی (و نه صرفاً ژئوپولیتیک و ژئوکالچر) در تاریخ و جغرافیای ایرانزمین بوده است. چنین تاریخی همچنین نشان‌دهندهٔ کاربرد اقتصادی – بازرگانی فرمانروایان ایرانی از جایگاه ژئواستراتژیک ایران در سامانهٔ بین‌المللی است.

گرچه راه ابریشم باستانی در فاصلهٔ سده‌های شانزدهم و نوزدهم به‌آهستگی در حال محو شدن بود، مسیر اصلی آن، پهنهٔ اوراسیا، صحنهٔ رقابتی بین‌المللی شد: "بازی بزرگ".[۵۵] رقابت ژئوپولیتیکی اوراسیایی روسیهٔ تزاری و امپراتوری بریتانیا در درازنای سدهٔ نوزدهم میلادی که از آن به‌عنوان مسابقهٔ سایه‌ها نیز یاد می‌شد، برای کنترل آسیای میانه، افغانستان، ایران و قفقاز در جریان بود.[۵۶] درحالی‌که تزارهای روسیه نگران تسخیر امارات افغانستان و آسیای میانه توسط لندن بودند، انگلیسی‌ها بر آن بودند که با تبدیل افغانستان به سرزمینی حائل و همچنین استفاده از کمربند ژئواستراتژیکی که از خانات بخارا و خیوه در شرق تا قفقاز کشیده می‌شد، روسیه را مهار کنند. اما در مرکز این کمربند ایران جای گرفته بود. بنابراین تلاش برای کنترل ایران، سیر برخورد و رقابت مسکو و لندن را تعیین می‌کرد. پس از ترور نادرشاه، ایران ناخواسته در میانهٔ این رقابت قرار گرفت. در سال‌های نخستین پادشاهی دودمان قاجار، روس‌ها کوشیدند که بر خلیج فارس دست یابند و کمبود تاریخی دسترسی به آب‌های گرم را جبران کنند. روسیه سرانجام سرزمین‌های تاریخی ایران در قفقاز را در جنگ‌های ایران و روس (۱۸۱۳ – ۱۸۰۴ و ۱۸۲۸ – ۱۸۲۶) و طی قراردادهای ننگین گلستان (۱۸۱۳) و ترکمنچای (۱۸۲۶) فتح کرد. از آن زمان، توسعه‌طلبی روسیه برای همیشه کابوس پادشاهان قاجار شد. همزمان بریتانیا فتح شبه‌قارهٔ هند را به پایان رساند. از آن زمان ، دفاع از گوهرِ تاج بریتانیا، خط سیر رابطهٔ ایران و انگلیس را تعیین کرد. لندن کاملاً از این واقعیت تاریخی و منطق جغرافیایی آگاهی داشت که تنها مسیر زمینی برای فتح هندوستان، گذرگاه خیبر در مرز ایران بزرگ و هندوستان است و از این‌رو، با وسواس در امور داخلی ایران مداخله می‌کرد تا از ظهور "نادر دوم" جلوگیری کند. جای تعجب نیست که آنان هنگامی‌که تهران، هرات را از شورشیان افغان پس گرفت، به جنوب ایران حمله کرد و سپس ناصرالدین‌شاه قاجار را مجبور به واگذاری هرات و بخشی از سیستان و همهٔ افغانستان غربی به امارت مورد حمایت خود در کابل در معاهدهٔ پاریس (۱۸۵۷) کرد. در واقع نخستین رویارویی ایران با سطح بین‌المللی سیاست جهانی با شکست‌های تحقیرآمیز و از دست دادن بخش‌های تاریخی از ایرانزمین به پایان رسید.

---

[۵۵] The Great Game
[۵۶] Frankopan, Peter, *The Silk Road: A New History of the World*, Vintage; Reprint edition, ۲۰۱۶.

تصویر ٤ کوچک شدن قلمرو تاریخی ایران زمین در دو سده گذشته



با تبدیل ایران به جبههٔ اصلی بازی بزرگ، استقلال کامل این کشور از میان رفته و بخش‌های بزرگی از قلمرو تاریخی خود را از دست داد. فرمانروایان ناتوان قجر که قلمرو ایران را محاصره‌شده توسط دو امپراتوری قدرتمند آن زمان می‌دیدند، کوشیدند تا با دادن امتیازات اقتصادی روسیه و انگلیس تعادلی شکننده ولی بدنام را برای جلوگیری از تجزیهٔ کامل ایران بنا گذارند. در دهه‌های نخست سدهٔ بیستم، بازی بزرگ سرانجام پایان یافت. بریتانیا و روسیه سرانجام توافق کردند که تنها برای جلوگیری از آلمان، از رقابت ژئوپولیتیکی بازی بزرگ با امضای پروتکل‌های کمیسیون مرزی پامیر در ۱۸۹۵ بکاهند.[۵۷] تا پایان بازی بزرگ، ایران سرزمین‌های وسیعی را در شمال‌شرقی و غربی به روسیه و همچنین خراسان شرقی و سیستان شرقی را به کابل و بخش عمدهٔ بلوچستان و مکران را به هند انگلیس داد. کوتاه اینکه بازی بزرگ سیاست داخلی دربار ایران را تعیین کرده و سیاست‌های منطقه‌ای و داخلی ایران را شکل داده بود. اندکی بعدتر، لندن و مسکو باقیماندهٔ قلمرو ایران را در سال ۱۹۰۷ به سه منطقه نفوذ تقسیم کرده و زمینه را برای اتحاد گسترده‌تر خود علیه آلمان مهیا کردند. در واقع مرکز اتحاد ضدآلمانی روسی – بریتانیایی نه در اروپای شرقی بود و نه در اروپای غربی، بلکه در ایران بود.[۵۸] با دیدگاهی ژئوپولیتیک می‌توان صحنهٔ اصلی

[۵۷] Pamir Boundary Commission protocols of ۱۸۹۵.
[۵۸] Frankopan, Peter, *The Silk Road: A New History of the World*, Vintage; Reprint edition, ۲۰۱٦.

بازی بزرگ را در مرز "هارتلند"[۵۹] با "ریملند"[۶۰] جنوبی دید. صحنه‌ای که در زمانهٔ کنونی با برآمدن راه ابریشم نوین، دگربار مرکز رقابت بین‌المللی تعیین‌کننده‌ای شده است: راه ابریشم نوین.

استراتژی نوین چین در برابر «چرخش به آسیا»ی آمریکا

پس از پنج سده این‌گونه به‌نظر می‌رسد که راه ابریشم دوباره همچو کانون اقتصادی – سیاسی – فرهنگی جهان ظهور کرده است. شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین از این کلان‌پروژه برای نخستین بار در سپتامبر ۲۰۱۳ در سفر خود به قزاقستان در دانشگاه نظربایف با عنوان «کمربند اقتصادی جادهٔ ابریشم»[۶۱] رونمایی کرد.[۶۲] شی در سخنرانی خود اشاره کرد که «در منطقه راه ابریشم نوین، بازار محلی منطقه، ۳ میلیارد نفر سکونت دارند و از نظر دامنه و پتانسیل بی‌سابقه است.»[۶۳] سپس در ۳ اکتبر ۲۰۱۳، در سفر شی جین پینگ به اندونزی، طرح «جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم»[۶۴] به‌عنوان مکمل مسیر زمینی مطرح شد. در سال ۲۰۱۴ هر دو مسیر پیش‌گفته در مسیرهای زمینی و دریایی ادغام و در مجموع «استراتژی یک کمربند – یک جاده»[۶۵] نام گرفت. شی جین پینگ ضمن تأکید بر ایجاد شبکهٔ ارتباطی نزدیک با همسایگان بر پایهٔ منافع دوجانبه و چندجانبه به‌منظور دستیابی همگانی به توسعه اظهار داشت: «ما امیدواریم کشورهای همسایه به افزایش ارتباط با چین تمایل داشته باشند و همچنین امیدوار هستیم چین بتواند روابط قوی با همسایگان خود برقرار سازد».[۶۶] به گفتهٔ دولت چین، این طرح با هدف افزایش مشارکت و همکاری تمامی اعضا در حوزهٔ اقتصادی و آزادسازی تجاری، در پی تسریع توسعهٔ اقتصادی تمامی اعضا بر پایهٔ مدل همکاری «بُرد –بُرد»[۶۷] است. در تاریخ ۲۷ و ۲۸ آوریل ۲۰۱۹ ، دولت چین میزبان دومین اجلاس

---

[۵۹] Heartland
[۶۰] Rimland
[۶۱] Silk Road Economic Belt
[۶۲] Xi Jinping, “Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People’s Republic of China, at Nazarbayev University,” Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China,
September ۷, ۲۰۱۳, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_٦٦٥٣٨٥/zyjh_٦٦٥٣٩١/t١٠٧٨٠٨٨.shtml.
[۶۳] Ibid.
[۶۴] The ۲۱st Century Maritime Silk Road
[۶۵] One Belt-One Road Strategy
[۶۶] Xi Jinping, *The Governance of China*, Shanghai Press; Illustrated edition. ۲۰۱٤. p. ۳۲۱.
[۶۷] Shuangying (双赢)

سران در پکن با موضوعیت "میزگرد مشترک رهبران" بود. اجلاس دوم اما توسط بیشتر رسانه‌های غربی نادیده گرفته شد و ایالات متحده و هند هر دو از اعزام نمایندهٔ عالی‌رتبه برتر خودداری کردند.

راه ابریشم نوین اما ریشه در استراتژی «پیش به‌سوی غرب»[۶۸] چین دارد که خود واکنشی به استراتژی آمریکایی «چرخش به‌سوی آسیا»[۶۹] برای مهار چین بود. اوباما در اواخر ۲۰۱۱ با اتخاذ استراتژی چرخش به آسیا رسماً اعلام کرد که قصد دارد منطقهٔ آسیا–پاسیفیک را به اولویت سیاست خارجی خود تبدیل کند و توجه بیشتری به آن معطوف کند؛ امری که در سیاست خارجی دولت ترامپ هم ادامه یافت. هدف نهایی این استراتژی مهار[۷۰] چین بود. پاسخ چین برای درهم شکستن استراتژی «چرخش به‌سوی آسیا» استراتژی «پیش به سوی غرب» است. منظور از غرب در اینجا غرب جغرافیایی و در واقع، اوراسیاست. مبتکر این سیاست، وانگ جیسی، رئیس دانشکدهٔ مطالعات بین‌المللی دانشگاه پکن و از درخشان‌ترین نوابغ استراتژیست چین است که در سال ۲۰۱۲ از مفهومی به نام «حرکت به‌سوی غرب» پرده‌برداری کرد و آن را مقابله با حرکت اوباما و دولت آمریکا به‌سوی شرق خواند.[۷۱] وانگ به‌درستی اشاره کرده بود، درحالی‌که رقابت چین با آمریکا در شرق آسیا ژرف‌تر می‌شود، آسیای مرکزی و خاورمیانه برای تعامل با چین از خود علاقه نشان خواهند داد. به سخن دیگر، منطق بنیادین استراتژی پیشنهادی وانگ، یعنی «حرکت به‌سوی غرب»، نمایانگر وضعیت پیچیدهٔ چین در شرق آسیا بود. موازنه‌سازی مجدد واشنگتن با استراتژی «چرخش به‌سوی آسیا» منطق بازی با حاصل جمع صفر به گونه‌ای فزاینده بر روابط ایالات متحده و چین سایه افکند. از نظر پکن، نگرانی عمیق واشنگتن از خیزش چین و عزم راسخش برای مهار نفوذ گستردهٔ پکن در همهٔ حوزه‌های اقتصادی (با بنیان گذاشتن طرح شراکت ترنس – پسیفیک برای هدایت ادغام اقتصادی منطقه با محوریت آمریکا و بدون چین)[۷۲] و سیاسی (با پیمان نظامی و سیاسی با کشورهای آسیای شرقی و اقیانوسیه) و هنجاری (با تکیهٔ گاه و بی‌گاه بر گفتمان حقوق بشر علیه چین) دیده می‌شود. وانگ در ادامه استدلال کرد، از آنجا که پکن و واشنگتن هر دو سودای گسترش نفوذ خود را در شرق آسیا دارند، ادامهٔ سیاست چین در شرق آسیا با مشکلات و تنش‌های بیشتری، حتی رویارویی اجتناب‌ناپذیر

---

[۶۸] Marching Westward or （西进）
[۶۹] Pivot to Asia
[۷۰] Strategy of Containment
[۷۱] Wang Jisi: "Marching West", The Rebalancing of China's Geostrategy, available at https://opinion.huanqiu.com/article/۹CaKrnJxoLS
[۷۲] The *Trans-Pacific Partnership* (*TPP*)

نظامی با ایالات متحده (مانند اختلاف بر دیاویو یا سنکاکو)، روبه‌رو می‌شود. ازاین‌رو، وانگ بر آن است که چین می‌باید توجه خود را از رقابت در شرق آسیا دور کند و در عوض، با تمرکز بر حوزه‌های جغرافیایی در ورای مرزهای غربی خود، جایی که ایالات متحده دور از آن است، تعادلی استراتژیک را با سیاست مهار آمریکایی برپا کند.[۷۳] به بیان دیگر، از آنجا که ایالات متحده بر آسیا و اقیانوسیه تمرکز کرده است، وانگ از سیاستگذاران چینی خواست که منافع خود را به منطقهٔ آسیا و اقیانوسیه محدود نکنند، بلکه باید طرحی را برای پیشبرد روابط با کشورهای جای گرفته در غرب چین فراهم سازند. چنین خطری سیاست چین را در مناطقی وسیع در غرب چین، از جمله آسیای میانه، آسیای جنوبی و خاورمیانه، تهدید نمی‌کند. وانگ اشاره می‌کند که «این مناطق عاری از نظم منطقه‌ای تحت سلطهٔ ایالات متحده یا سازوکار ادغام اقتصادی پیشینی است»[۷۴] و برخلاف اروپای غربی یا آسیای شرقی، این اتحاد نظامی به رهبری آمریکا تشکیل نخواهد شد. تنها متحدان واقعی ایالات متحده در سرزمین‌های وسیع غرب چین، اسرائیل و عربستان سعودی هستند. این را با شرق آسیا مقایسه کنید که چندین کشور قدرتمند، از استرالیا گرفته تا ژاپن، روابط تجاری و امنیتی عمیق با ایالات متحده دارند. از نظر وانگ، روابط ایالات متحده و چین در غرب مرزهایش، بر خلاف شرق آسیا، که چین و ایالات متحده اغلب با یکدیگر اختلاف دارند، مبتنی بر منافع مشترک در حوزه‌های گوناگون همچون سرمایه‌گذاری اقتصادی، انرژی، ضدتروریسم، منع گسترش سلاح‌های هسته‌ای و ثبات منطقه‌ای است. هر دو خواهان ثبات در افغانستان و عراق، پایان دادن به درگیری‌ها در سوریه، مهار تروریسم و جریان مداوم نفت هستند. به‌دلیل منافع مشترک این دو قدرت کمتر تنش‌آمیز و بیشتر مبتنی بر همکاری خواهد بود. امری که می‌تواند به برآمدن روابط "متعادل‌تر" میان ایالات متحده و چین کمک کند. همزمان، واشنگتن در حال عقب‌نشینی استراتژیک از منطقه است (با خروج یا کم کردن نیروهایش از عراق و افغانستان) که این خود فضای بیشتری را برای مانور چین فراهم می‌کند.[۷۵] وانگ همچنین تأکید می‌کند که در میانهٔ سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۱ تجارت چین با آسیای جنوبی و آسیای غربی بیش از ۳۰ برابر رشد کرده است، درحالی‌که تجارت آن با دیگر کشورهای جهان تنها ۷ برابر بوده است. وانگ خاطرنشان کرد که دیگر کشورهای آسیای غربی به‌مراتب ثروتمندتر و باثبات‌تر از افغانستان هستند که پیوندهای اقتصادی–جریان پیوستهٔ

---

[۷۳] 王缉思 (Wang Jisi), “西进, 中国地缘战略的再平衡 [Marching West, China’s Geo-strategic Re-balancing],” 环球时报 [Huanqiu Times], October ۱۷, ۲۰۱۲,
available at https://opinion.huanqiu.com/article/۹CaKrnJxoLS
[۷۴] Ibid.
[۷۵] Ibid.

انرژی از و کالاها به– با این منطقه را آسان‌تر می‌سازد. کوتاه اینکه، پیش به‌سوی غرب اهرم استراتژیک اضافی در برابر واشنگتن به پکن ارائه می‌دهد. ازاین‌رو «درحالی‌که محورهای ایالات متحده در شرق و اروپا، هند و روسیه همچنین شرق را چشم دوخته‌اند، چین باید برنامهٔ استراتژیک پیش به‌سوی غرب داشته باشد.»[۷۶]

نکته اینکه وانگ جیسی نخستین استراتژیست برجستهٔ چین نبود که استراتژیک را برای تغییر سیاست چین ورای مرزهای غربیش در پهنهٔ وسیع اوراسیا بیان داشت. در سال ۲۰۰۴ لیو یاژو، ژنرال ارتش آزادیبخش خلق چین، نیز پیش از وی پیشنهاد کرده بود که چین برای «به‌دست آوردن مرکز جهان (خاورمیانه)» باید به‌سوی غرب حرکت کند. پیشنهاد وانگ جیسی در پیش به‌سوی غرب و مشخصاً خاورمیانه، اما در آغاز با مخالفت شدید و فوری روبه‌رو شد. استراتژیست‌هایی مانند دریادار یانگ یی بر آن بودند که اولویت استراتژیک چین همیشه باید در شرق باشد و به دریا ختم می‌شود. یانگ معتقد است که گسترش چین به اقیانوس آرام و هند پیش‌شرط صعود چین به قدرت بزرگ جهانی است و ازاین‌رو سرزمین‌های خشکی در غرب چین حداکثر یک حیاط خلوت استراتژیک است که چین می‌باید به‌جای پیشروی، ثبات را در آن دنبال کند. شیان شیائو نیز در مقاله‌ای در پاسخ به وانگ استدلال کرد که چین ابتدا باید همسایگان خود را در اولویت قرار دهد. شیائو پس از یکی دو خط تمجید شخصی از وانگ، انتقاد تند و تیزی را متوجه نظرهای او ساخت و پرسید «اصلاً غرب به چه معناست؟ احتمالاً از منظر فاصله اگر منظورمان باشد غرب یعنی ابتدا کشورهای همسایهٔ غربی و پس از آن کشورهای خاورمیانه‌ای که نسبتاً دورترند و بعد از آن کشورهای دورتر آفریقا». شیان در ادامه اظهار داشت که وانگ چین را تشویق می‌کند تا خودش را در باتلاق‌های بزرگی گیر بیندازد، درست همان کاری که بیش از یک دهه پیش آمریکا در افغانستان و عراق انجام داده است. دیگر انتقاد از پیشنهاد وانگ این بود که سیاست پیش به سمت غرب دیگر قدرت‌های بزرگ را در تضاد و دشمنی با پکن قرار خواهد داد. جی ژانگ، در سال ۲۰۱۳ در گلوبال تایمز نوشت که این استراتژی به روابط با روسیه، هند و آمریکا آسیب می‌رساند و چین را به‌سوی سرمایه‌گذاری در مناطقی خطرناک سوق می‌دهد. «چین نباید گام بزرگی در این زمینه بردارد، بلکه باید خطرهای استراتژیک را دریابد و برنامه‌ای استراتژیک برای درک کامل چند و چون پیش به سمت غرب تدوین کند». کوتاه اینکه، بسیاری از اندیشمندان سیاست خارجی چین به‌شدت نگران خطرهایی بودند که استراتژی «پیش به‌سوی غرب» می‌تواند در

---

[۷۶] Ibid.

آسیای میانه و به‌ویژه خاورمیانه به‌بار آورد. استراتژیست‌های چینی منطق استفاده از قدرت اقتصادی این کشور را برای منافع سیاسی می‌دیدند، اما از گرفتار شدن در رقابت‌های ملی و فرقه‌ای منطقه هراس داشتند. در واقع تاریخ نشان می‌دهد که اجتناب از چنین نتیجه‌ای کار ساده‌ای نیست، چراکه در طول سده‌های متمادی خاورمیانه باتلاقی برای بسیاری از امپراتوری‌های بزرگ جهانی از جمله آمریکا، انگلیس، روسیه و فرانسه بوده است. اما با چرخش آمریکا به‌سوی آسیا و در نتیجه وخیم شدن پرشتاب فضای خارجی چین در شرق آسیا، رهبران نوین چین کوشیدند تا استراتژیک را برای درهم شکستن محاصرهٔ سنتی چین در شرق آسیا بجویند. در این میان مقالهٔ وانگ در اکتبر ۲۰۱۲ در مجلهٔ گلوبال *تایمز* و درست پیش از هجدهمین کنگرهٔ حزب کمونیست چین منتشر شد، زمانی‌که شی جی پینگ به مقام عالی دبیر اول حزب کمونیست رسید. در چنین زمینه‌ای بود که مرد نیرومند چین که متأثر از نگاه وانگ جیسی بود، شعارها و مفاهیم خود را به‌زودی در قالب یک کلان پروژه استراتژیک به نام کمربند راه ابریشم نوین نهادینه ساخت. این استراتژی پیشنهادی وانگ بذر برپایی راه ابریشم نوین را در ذهن رهبران چینی کاشت و زمینه را برای پررنگ ساختن مفهوم «غربِ غرب» در آستانهٔ غوطه‌وری روزافزون ایالات متحده در شرق آسیا و اقیانوس آرام فراهم ساخت.

گذشته از استراتژی آمریکایی چرخش به‌سوی آسیا و برآمدن شی جین پینگ، عواملی چند نیز به پذیرش استراتژی پیش به‌سوی غرب نقش داشتند. نخست اینکه استراتژی وانگ سودای کنار گذاشتن شرق آسیا را ندارد. در نگاه وانگ شرق آسیا از اهمیت بنیادینی برخوردار است. آنچه وی به دنبال آن است تمرکز بر مناطقی خاص ورای شرق آسیاست. در واقع، با وجود «نقاط داغ» ناپایدار و بحران‌زا همانند تایوان، کره شمالی و اختلافات دریایی در دریاهای شرق و جنوب چین، شرق آسیا منطقه‌ای نیست که چین بتواند از آن خارج شود. ازاین‌رو برای کاهش تنش‌های فعلی، استراتژی «پیش به‌سوی غرب» خواهان تنظیم مجدد فعالانهٔ روابط ایالات متحده و چین با تکیه بر پیشروی در سرزمین وسیع ورای مرزهای غربی چین است. دوم نیاز روزافزون چین به انرژی است. زیربنای استراتژی پیش به‌سوی غرب چین ژئوپلیتیک انرژی است. چین با توجه به وابستگی خود به تنگه مالاکا و آسیب‌پذیری آن در این گلوگاه، نیازمند یافتن مسیرهای غیردریایی برای واردات انرژی است. به بیان دیگر استراتژی «پیش به‌سوی غرب» پیش‌درآمد رهایی پکن از چشم اسفندیار خود در مالاکاست و دور زدن خطوط دریایی ارتباطی در اقیانوس هند است. سوم استراتژی «پیش به‌سوی غرب» نه‌تنها روابط اقتصادی و فرهنگی را با

کشورهای غرب چین تسهیل می‌کند، بلکه در داخل کشور نیز سبب تسریع راه‌اندازی سیاست توسعهٔ بزرگ غربی[۷۷] می‌شود. در سال ۲۰۰۰ استراتژی ملی توسعهٔ بزرگ غربی برای ارتقای رشد استان‌های غربی چین و از میان بردن توسعهٔ نامتوازن آن در مقایسه با استان‌های ساحلی شرقی راه افتاد. مطابق با آمار سال ۲۰۱۰، ۷۱ درصد از قلمرو کشور چین سرزمین‌های غربی است، اما تنها ۲۷ درصد از جمعیت کشور و ۱۸/۷ درصد از تولید ناخالص داخلی آن را تشکیل می‌دهد. وانگ در مقالهٔ خود نوشته بود «به تاریخ چین نگاه کنید، بیشتر پایتخت‌ها در سلسله‌های چینی در مرکز چین بودند، نه در سواحل چین. بنابراین استراتژی «پیش به‌سوی غرب» در درجهٔ اول برای تعادل دوباره در توسعهٔ اقتصادی داخلی چین است».[۷۸] چهارم، شباهت تجارب تاریخی اقتصادی میان چین و خاورمیانه است. اقتصاد آسیای غربی، برخلاف فناوری پیشرفته و اقتصاد مبتنی بر نوآوری ایالات متحده، بیشتر شبیه چین است. ازاین‌رو از نظر مقابله با بیکاری گسترده و پیشبرد تحول اقتصادی بزرگ، به‌نظر می‌رسد این منطقه به تجربهٔ چین نیاز دارد. بدین ترتیب طرح وانگ از توان عملی کردن این استراتژی برخوردار بود.

گذشته از همهٔ این عوامل، نطفهٔ استراتژی «پیش به‌سوی غرب» را می‌باید در خوانش ژرف وانگ جیسی از تاریخ و جغرافیا دید. وانگ آگاهانه آسیب‌پذیری جغرافیایی چین در دسترسی محدود اقیانوسی را در نظر داشته است. دسترسی استراتژیک چین به شرق – به اقیانوس آرام – با وجود دشمنان و رقبای بی‌شمار بسیار کم است. به استثنای کره شمالی و شاید میانمار، چین از شمال شرقی‌ترین نقطهٔ منچوری تا همسایگان دریایی و آسیای جنوب شرقی و تبت، فاقد دوستان استراتژیک است. ازاین‌رو وانگ در مقالهٔ درخشان خود اشاره کرد که «به تاریخ چین نگاه کنید. ایالات متحده کشور دواقیانوسی است، درحالی‌که چین کشور تک‌اقیانوسی است. پس چرا ما نباید از اتصالات زمینی در مرز غربی‌مان استفاده کنیم؟»[۷۹] در واقع آنچه وانگ استدلال می‌کند، «متعادل‌سازی مجدد» خود چین میان پیشینهٔ تاریخی، جایگاه ژئواستراتژیک آن در شرق آسیا و سویهٔ جغرافیایی چین است. به سخن دیگر وانگ سودای ایجاد موازنه میان قدرت دریایی و قدرت زمینی دارد. به گفتهٔ گائو بیایی، دیگر استراتژیست بنام چین، پکن به‌دنبال احداث خط آهن سریع‌السیر است که بتواند قدرت کشور را از کرانهٔ شرقی چین به درون اوراسیا انتقال دهد تا از این طریق در صورت بروز مشکلات دریایی، دیوارهٔ دفاعی قاره‌ای در اختیار داشته باشد و در

---

[۷۷] 西部 大 开发
[۷۸] Ibid.
[۷۹] 王缉思 (Wang Jisi), “西进, 中国地缘战略的再平衡 [Marching West, China’s Geo-strategic Re-balancing],” *环球时报 [Huanqiu Times]*, October ۱۷, ۲۰۱۲, available at https://opinion.huanqiu.com/article/۹CaKrnJxoLS

مجموع از برتری دریایی آمریکا بکاهد. کوتاه اینکه راه ابریشم نوین تلاشی است برای خنثی کردن استراتژی آمریکایی چرخش به‌سوی آسیا از طریق بازگشت به ریشه‌های خود به‌عنوان قدرت قاره‌ای. با این استراتژی چین یک منطقهٔ وسیع جغرافیایی را به‌عنوان جایگزین برای شرق آسیا فراهم می‌کند، منطقه‌ای که برای گسترش نفوذ خود از سلطهٔ ایالات متحده نیز آزاد است. پر بیراه نیست که رگه‌هایی پررنگ از تفکر مائو تسه‌تونگ را می‌توان در استراتژی «پیش به‌سوی غرب» دید. مائو زمانی گفته بود که «جایی که دشمن پیشروی کند، ما عقب‌نشینی می‌کنیم. آنجا که دشمن عقب‌نشینی کند، ما آن را تعقیب می‌کنیم».[۸۰] راه ابریشم نوین را می‌باید مولود چنین تفکری ژرف دید.

سند چشم انداز و اقدامات

برای تحقق چنین ایدهٔ بزرگی، رهبران پکن به‌سرعت "گروه رهبری پیشبرد اجرای ابتکار کمربند و جاده"[۸۱] را زیر نظر کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی در پایان سال ۲۰۱۴ بنیان گذاشتند.[۸۲] این گروه گزارش‌های خود را به‌طور مستقیم به شورای دولت جمهوری خلق چین می‌دهند که اهمیت آن را در سیاست خارجی و حتی داخلی پکن نشان می‌دهد. وظیفهٔ این گروه هدایت و همکاری برای راه‌اندازی ابتکار کمربند و جاده است. هان ژنگ، معاون اجرایی نخست‌وزیر، رییس این گروه و هو چون هوآ، معاون نخست‌وزیر، معاون این گروه هستند. ژانگ گائولی، دیگر معاون نخست‌وزیر و از اعضای کمیتهٔ پولیتبورو، به‌همراه وانگ هانینگ و وانگ یانگ و یانگ جین و یانگ جِی چی، همگی از اعضای این گروه مهم هستند.[۸۳] با گذشت بیش از هشت سال از معرفی این پروژه، ترکیب اعضای این گروه کماکان ثابت است.

---

[۸۰] 敌进我退，敌退我

[۸۱] Office of the Leading Group on Promoting the Implementation of Belt and Road Initiatives

[۸۲] https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/

[۸۳] General Office of Leading Group of Advancing the Building of the Belt and Road Initiative (۲۰۱٦). "Belt and Road in Big Data ۲۰۱٦". Beijing: The Commercial Press.

تصویر ۵ ساختار تصمیم گیری راه ابریشم نوین در پکن



دیگر نهاد مهم در اجرای این کلان‌پروژه، آژانس دولتی همکاری توسعهٔ بین‌المللی چین است.[۸۴] از این آژانس در ۱۸ آوریل ۲۰۱۸ رونمایی شد و مسئول دستورالعمل‌ها و سیاست‌های استراتژیک دربارهٔ کمک‌های خارجی خواهد بود. آژانس همکاری توسعهٔ بین‌المللی، پاسخگوی شورای دولتی خواهد بود و "به استراتژی جهانی کشور و ساخت ابتکار عمل کمربند و جاده بهتر کمک خواهد کرد".[۸۵] آژانس‌های مختلف دولتی چین در تدوین و اجرای ابتکار عمل کمربند و جاده نقش دارند، از جمله کمیسیون توسعهٔ ملی و اصلاحات، وزارت بازرگانی، وزارت امور خارجه و وزارت فرهنگ. همچنین برای تکمیل و راه‌اندازی راه ابریشم نوین، به‌تقریب تمام استان‌های چین، مانند هبی یا هنان، برنامه‌های اجرای ابتکار عمل کمربند و جادهٔ خود را تهیه کرده‌اند. در واقع برپایی راه ابریشم نوین، برای پیوند آسیا، اروپا و آفریقا نیازمند هماهنگی سیاست‌های کشورهای مسیر راه در سه ساحت سیاسی اقتصادی و فرهنگی است. این هماهنگی‌ها باید در مرحلهٔ اجرا به گسترش همکاری‌ها بینجامد. چنین هماهنگی و همکاری‌هایی تضمین‌کنندهٔ برپایی و تداوم این کلان‌پروژه خواهند بود. به همین دلیل بسیاری از اسناد و نشست‌ها

[۸۴] State International Development Cooperation Agency (SIDCA)
[۸۵] https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/

دربارهٔ راه ابریشم، بر مبنای ایجاد سازوکارهایی برای همفکری و هماهنگی میان دولت‌ها و برجسته کردن منافع مشترک و تحکیم اعتماد میان کشورها بوده است.

از مهم‌ترین سندهای مزبور سندی است که به تصویب شورای مرکزی حزب کمونیست چین به رهبری شی رسیده است. در واقع عصارهٔ این کلان‌پروژه را باید در سند "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی سدهٔ بیست‌ویکم"[۸۶] دید که از سوی کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی،[۸۷] وزارت امور خارجه،[۸۸] و وزارت بازرگانی[۸۹] چین، با نظارت شورای دولتی چین[۹۰] در اول فوریهٔ ۲۰۱۵ منتشر شد.[۹۱] بدینسان هدف اصلی این کلان‌پروژه "ارتقای ارتباط قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا و دریاهای مجاور آنها، ایجاد و تقویت مشارکت میان کشورهای در مسیر کمربند و جاده، راه‌اندازی شبکه‌های اتصال همه‌بعدی، چندلایه و ترکیبی، و تحقق انواع گوناگون توسعهٔ مستقل، متعادل و پایدار در این کشورها" است.[۹۲] بر پایهٔ بیانات شی، اصول کلی این سند در پنج پیشنهاد بنیادین برای اجرای مشترک آن به‌دست کشورهای مسیر این کمربند فراهم شد. این پنج پیشنهاد دربردارندهٔ این موارد است:[۹۳]

هماهنگی سیاست‌ها:[۹۴] ارتقای همکاری میان‌دولتی، سیاست‌های تبادل کلان چندسطحی میان‌دولتی و سازوکار ارتباطی؛

پیوند امکانات:[۹۵] بهبود پیوند برنامه‌های ساخت زیرساختی و سامانه‌های استاندارد فنی؛

تجارت بلامانع:[۹۶] کاهش موانع سرمایه‌گذاری و تجارت، ارتقای ادغام اقتصادی منطقه‌ای؛

ادغام مالی:[۹۷] هماهنگی و همکاری در سیاست‌های پولی، برپایی مؤسسات مالی؛

---

[۸۶] Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and ۲۱st Century Maritime Silk Road
[۸۷] National Development and Reform Commission (NDRC) http://en.ndrc.gov.cn/
[۸۸] Ministry of Foreign Affairs (MOFA) https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng
[۸۹] Ministry of Commerce (MOFCOM) http://english.mofcom.gov.cn/
[۹۰] State Council http://english.www.gov.cn/
[۹۱] https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/۲۰۱۵۰۳/t۲۰۱۵۰۳۳۰_٦٦٩٣٦٧.html
[۹۲] Ibid.
[۹۳] https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/; Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and ۲۱st Century Maritime Silk Road; MFPRC, ۲۰۱۳.
[۹٤] Policy Coordination
[۹٥] Facilities Connectivity
[۹٦] Unimpeded Trade
[۹۷] Financial Integration

پیوندهای مردم با مردم:[۹۸] تبادل و گفت‌وگوی فرهنگی و دانشگاهی، همکاری رسانه‌ای

به این‌ترتیب، سند مذکور بر تقویت ارتباطات و رایزنی‌ها میان کشورهای مسیر در زمینهٔ سیاستگذاری برای همکاری‌های مشترک اقتصادی؛ تقویت پیوندهای حمل‌ونقلی برای راه‌اندازی یک دالان بزرگ از اقیانوس آرام تا دریای بالتیک و از آسیای مرکزی تا اقیانوس هند و راه‌اندازی شبکهٔ ترانزیتی میان شرق و غرب و جنوب آسیا؛ تسهیل تجاری میان کشورهای مسیر با تمرکز بر حذف موانع تجاری و کاهش هزینه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری؛ تقویت همکاری‌های مالی با تمرکز بر تسویهٔ ارزی برای کاهش هزینهٔ مبادلات و کاهش ریسک مالی و افزایش رقابت‌پذیری اقتصادی و سرانجام تقویت پیوندهای مردم با مردم در کشورهای مسیر کمربند تأکید دارد.[۹۹]

این سند با تکیه بر نقش تاریخی راه ابریشم در پیوند دادن فرهنگ‌های باستان و همچنین گسترش دادوستد میان تمدن‌ها آغاز می‌شود و بر ضرورت بازسازی تأکید می‌کند. در ادامه، سند بر اهمیت پیوند سه قارهٔ آسیا، اروپا و آفریقا (جزیرهٔ جهانی در نگاه هالفورد مکیندر)[۱۰۰] انگشت می‌گذارد و با نشان دادن تأثیر آن بر اقتصاد جهانی، ضرورت راه‌اندازی این کلان‌پروژه را برمی‌شمرد. در اینجا به نامتوازن بودن توسعهٔ جهانی و کندی احیای اقتصاد جهانی اشاره شده است. سند همچنین چارچوب‌ها و سازوکارهای همکاری و مهم‌تر از آن، نقش مناطق جغرافیایی چین در راه‌اندازی و پیشبرد این کلان‌پروژه را نشان می‌دهد. در جای‌جای سند، پنج اصل همزیستی مسالمت‌آمیز "احترام متقابل به حاکمیت و انسجام سرزمینی یکدیگر"، "عدم تجاوز متقابل"، "عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر"، "برابری"، "منافع متقابل و همزیستی مسالمت‌آمیز" بیان می‌شود.

---

[۹۸] People-to-People Bonds

[۹۹] شریعت‌نیا، محسن (۱۳۹۵) کمربند اقتصادی راه ابریشم: زنجیرهٔ ارزش‌محور، *فصلنامهٔ روابط خارجی*، سال هشتم، شمارهٔ سوم، پاییز: ۱۱۳ - ۸۵.

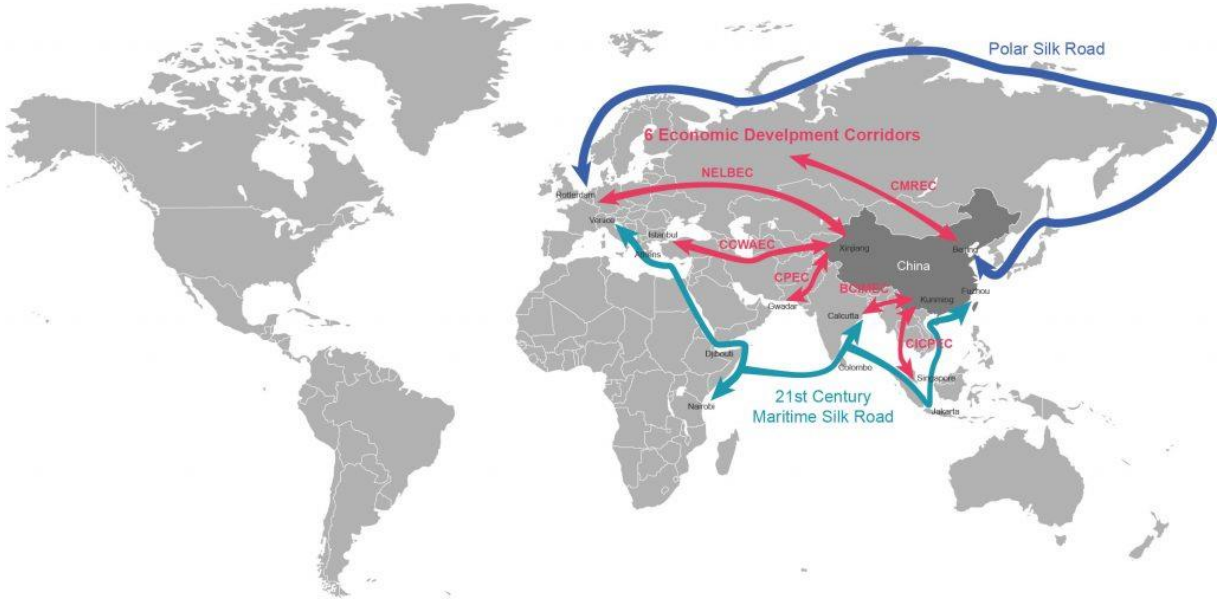
[۱۰۰] H. J. Mackinder, "The Geographical Pivot of History," *Geographical Journal* ۲۳, no. ٤ (April ۱۹۰٤): ٤۳٤, https://www.jstor.org/stable/۱۷۷٥٤۹۸?seq=۱#page_scan_tab_contents.

بخش‌های گوناگون کمربند و جاده

بر پایهٔ این سند، راه ابریشم نوین دربردارندهٔ دو مسیر تجاری کمربند اقتصادی راه ابریشم[۱۰۱] و راه ابریشم دریایی[۱۰۲] است. مسیر زمینی یا همان کمربند راه ابریشم نوین، در پی پیوند اروپای توسعه‌یافته با آسیای در حال توسعه خواهد بود. کمربند راه ابریشم نوین دربردارندهٔ دالان‌هایی است که تاکنون شش مورد آن در مرحلهٔ طراحی یا در دست ساخت هستند: ۱. دالان اقتصادی چین – مغولستان – روسیه[۱۰۳]؛ ۲. دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین[۱۰۴]؛ ۳. دالان اقتصادی چین – آسیای میانه – آسیای غربی[۱۰۵]؛ ۴. دالان اقتصادی چین – پاکستان[۱۰۶]؛ ۵. دالان اقتصادی شبه‌جزیرهٔ هندوچین[۱۰۷]؛ ۶. دالان اقتصادی بنگلادش – چین – هند – میانمار.[۱۰۸]

[۱۰۱] Silk Road Economic Belt—SREB
[۱۰۲] Maritime Silk Road
[۱۰۳] China – Mongolia – Russia Economic Corridor (CMREC)
[۱۰۴] New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)
[۱۰۵] China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)
[۱۰۶] China – Pakistan Economic Corridor (CPEC)
[۱۰۷] China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)
[۱۰۸] Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)

تصویر ٦ نقشه پروژه کمربند-جاده



راه ابریشم دریایی

مسیر دریایی این کمربند کرانه‌های چین را از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند، به جنوب‌شرقی آسیا، اندونزی، هند، شبه‌جزیرهٔ عربستان، سومالی، مصر و اروپا پیوند می‌دهد و شامل دریای چین جنوبی، تنگهٔ مالاکا، اقیانوس هند، خلیج بنگال، دریای عرب، دریای عمان، خلیج فارس و دریای سرخ است. این جاده دریایی تلاشی است برای مدرن‌سازی، ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات بنادر و مسیرهای لجستیکی از چین به جنوب‌شرقی و جنوب آسیا، خاورمیانه و شرق آفریقا. جاده ابریشم دریایی دربردارندهٔ بخش پرجمعیت و پرمصرفی از جهان خواهد بود. منطقه‌ای که مکان زندگی ۴۲ درصد از جمعیت جهان و ۲۵ درصد از تولید ناخالص داخلی آن، به‌استثنای چین است.[۱۰۹] بی تردید در دهه‌های آینده در این بخش از جهان شرکت‌های چندملیتی از همهٔ کشورها، فرصت‌های شایان توجهی پیدا خواهد کرد. مهم‌تر اینکه، پکن از طریق "زنجیرهٔ مروارید"[۱۱۰] خود سودای اعمال قدرت در اقیانوس هند را دارد. مروارید به پایگاه‌های نظامی فرادریایی و بنادر تجاری حاضر یا بالقوهٔ چینی اشاره دارد. زنجیره نیز شامل شبکه‌ای از چنین مرواریدها در گستره‌ای پهناور از کرانهٔ دریایی چین تا شاخ آفریقاست که

[۱۰۹] Baker McKenzie, Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road, Silk Road Associates, ۲۰۱۸.
[۱۱۰] String of Pearls

به‌وسیلهٔ نیروی دریایی چین به هم پیوند زده می‌شود. این شبکه شامل خطوط دریایی مهمی است که گلوگاه‌های ژئواستراتژیک تنگهٔ مالاکا، تنگهٔ هرمز و تنگهٔ باب‌المندب را احاطه می‌کنند. به‌طور مشخص، این زنجیره پایگاه‌ها و بنادر چینی در میانمار، بنگلادش، سریلانکا، مالدیو و پاکستان را دربردارد.[۱۱۱] مفهوم ژئوپولیتیکی زنجیرهٔ مروارید، نخستین بار توسط شرکت بوز آلن همیلتون در گزارشی برای رامسفلد، وزیر دفاع وقت آمریکا به‌کار برده شد و سپس در گزارش داخلی وزارت دفاع آمریکا، "آیندهٔ انرژی در آسیا"، در سال ۲۰۰۵ بر آن تأکید شد.[۱۱۲] در سال ۲۰۰۸ دیوید شین پیش‌بینی کرد که چین ظرفیت ناوها و کشتی‌های خود را، برای پشتیبانی از خطوط منابع حیاتی از آفریقا و خاورمیانه به چین گسترش خواهد داد.[۱۱۳] پایگاه دریایی وسیع چین در جزیرهٔ هاینان، نخستین مروارید این زنجیره است.[۱۱۴] جزایر مورد مناقشهٔ پاراسل[۱۱۵]، به‌ویژه بزرگ‌ترین جزیرهٔ آن، جزیرهٔ وودی[۱۱۶]، جزیرهٔ پراتاس[۱۱۷]، جزیرهٔ وِرکر بنکز[۱۱۸]، جزیرهٔ اسکاربورو[۱۱۹] ، جزیرهٔ بنک‌مکلسفیلد[۱۲۰] و جزایر اسپارتلی[۱۲۱] از جمله مرواریدهای بالقوهٔ این زنجیره در منطقهٔ اقیانوس آرام هستند. چین همچنین به‌دنبال دور زدن تنگهٔ مالاکا از طریق حفر کانالی در کرا ایسموس[۱۲۲]، در تایلند است. این بندر شاید کارکردی همانند کانال پاناما داشته باشد و راه رسیدن چین به اقیانوس هند را کمتر کند. مهم‌تر اینکه کانال مذکور از وابستگی چین به تنگهٔ مالاکا می‌کاهد و چین چشم اسفندیار خود را با راه‌اندازی این کانال می‌پوشاند. به همین منظور پکن وام بیست میلیارد دلاری را به بانکوک پیشنهاد داده است.[۱۲۳] مراکز چینی همسانی نیز در میانمار، مالدیو، سریلانکا و بنگلادش راه افتاده‌اند. چین با حمایت از دولت نظامی نایپی داو موفق شد

---

[۱۱۱] *Hyatt (H) Reveals Large-Scale Expansion Plans in Pakistan". NASDAQ.com. 14 November 2016;*"Pakistan will be paying China $۹۰b against CPEC-related projects - The Express Tribune". *The Express Tribune. 12 March 2017.*

[۱۱۲] Khurana, Gurpreet S. https://www.tandfonline.com/doi/abs/۱۰,۱۰۸۰/۰۹۷۰۰۱۶۰۸۰۱۸۸۶۳۱٤ "China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and Its Security Implications"] *Strategic Analysis* ۳۲ (۱): February ۲۰۰۸, ۱-۳۹.

[۱۱۳] *"China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression". The Economist. 8 June 2013.*

[۱۱٤] Blasko, Dennis J. and M. Taylor Fravel. "'Much Ado About The Sansha Garrison.", *The Diplomat*, ۲۳ August ۲۰۱۲.

[۱۱۵] Paracel Islands

[۱۱٦] Woody Island

[۱۱۷] Pratas Island

[۱۱۸] Vereker Banks

[۱۱۹] Scarborough Shoal

[۱۲۰] Bank Macclesfield

[۱۲۱] Spartly Island

[۱۲۲] Kra Isthmus

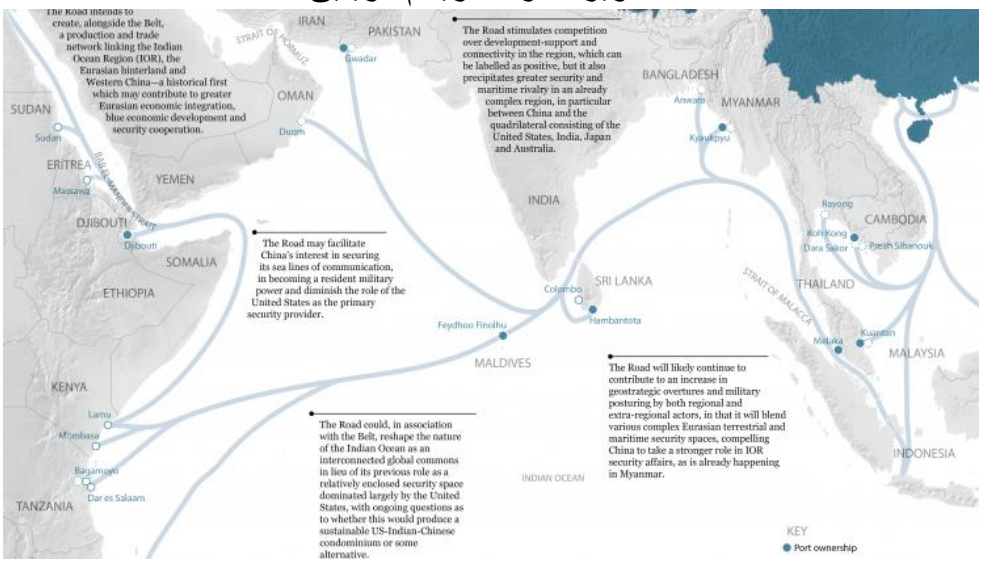
[۱۲۳] *David Brewster. "Beyond the String of Pearls: Is there really a Security Dilemma in the Indian Ocean?";* Kotani, Tetsuo. "'Why China Wants South China Sea.", *The Diplomat*, ۱۸ July ۲۰۱۱.

هفتاد درصد از سهام بندر مهم استراتژیک کیاوک پیائو[۱۲۴]، در کرانهٔ خلیج بنگال و در استان راخین، را به‌منظور ایجاد منطقهٔ ویژهٔ اقتصادی در اختیار گیرد. این بندر دسترسی زمینی چین را به اقیانوس هند باز نگه داشته است و شاید مسیر جایگزینی برای واردات انرژی از طریق تنگهٔ مالاکا باشد. چین پروژهٔ بزرگی را برای برپایی مرکز بارگیری بازرگانی در هامبانتوتا[۱۲۵]، واقع در سریلانکا آغاز کرده است. بندر چیتاگونگ در بنگلادش از مهم‌ترین مرواریدهای بالقوهٔ این زنجیره خواهد بود که به‌واسطهٔ نزدیکی آن به قلمرو هند، می‌تواند قدرت مانور دریایی دهلی را محدود کند.[۱۲۶] بندر مارائو آتُل[۱۲۷]، در مالدیو، نیز از دیگر مرواریدهای بالقوهٔ این زنجیره محسوب می‌شود. استراتژیست‌های هندی همچنین بر این باورند که چین از سال ۱۹۹۹ تاکنون در حال ساخت پایگاه بزرگ زیردریایی در آنجاست. با حضور چین در جیبوتی و پورت سودان زنجیرهٔ مروارید چین تا شاخ آفریقا و دریای سرخ نیز گسترش یافته است. در این زمینه چین ساختن خط آهن خارطوم – پورت سودان را برای تسهیل صادرات نفت از سودان به چین آغاز کرده است.[۱۲۸] پکن همچنین در بندر باگومویو، در تانزانیا، بیش از ده میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرد.[۱۲۹] گفته می‌شود که هدف اصلی چین در تانزانیا تنها به مسئلهٔ انرژی محدود نمی‌شود[۱۳۰] و ساخت پایگاهی دریایی هدف نهایی است.[۱۳۱] کوتاه اینکه، اقیانوس هند پهنهٔ آبی اعمال قدرت چین خواهد بود.

---

[۱۲۴] Kyaukpyu
[۱۲۵] Hambantota
[۱۲۶] *Times, EurAsian (31 March 2018). "China's "String of Pearls" Resulted in India's 1st Loss at the Indian Ocean". EurAsian Times: Latest Asian, Middle-East, EurAsian, Indian News.*
[۱۲۷] Marao Atoll
[۱۲۸] Kostecka, Daniel. "Hambantota, Chittagong, and the Maldives – Unlikely Pearls for the Chinese Navy", *China Brief*, ۱۹ November ۲۰۱۰; Vines, Alex. ۲۰۱۲. "Piracy, not China, is the real issue in the Indian Ocean: Mesmerised by Chinese string of pearls theory", *The World Today*, ۳۳–۳٤.
[۱۲۹] Devonshire-Ellis, Chris and Sondre Ulvund Solstad. "China–The Great Infrastructure Developer", *China Briefing*, ۲۷ March ۲۰۱۳.
[۱۳۰] Ibid.
[۱۳۱] Perlez, Jane. "South Sudan to Get Aid From China; No Oil Deal", *The New York Times*, Beijing, ۲٥ April ۲۰۱۲.

تصویر۷ راه ابریشم دریایی



راه ابریشم قطبی

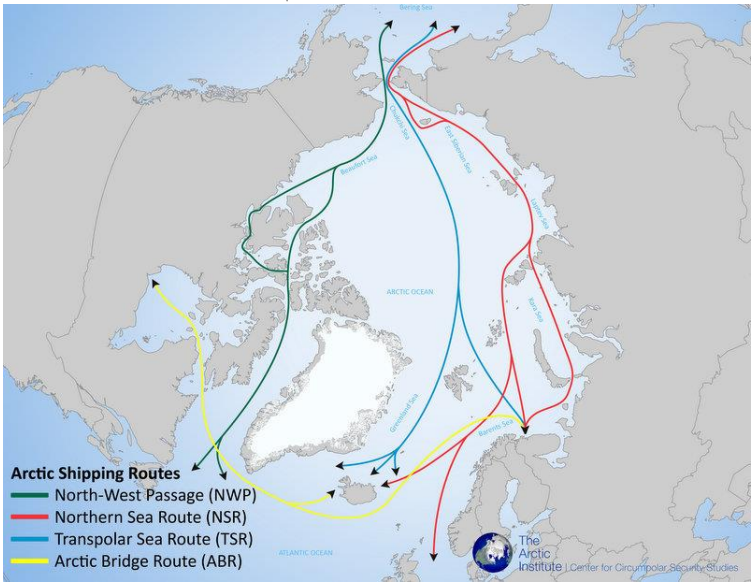
افزون بر دو مسیر زمینی و دریایی، رهبران پکن برنامهٔ برپایی راه ابریشم قطبی[۱۳۲] را نیز در سر دارند.[۱۳۳] از این برنامه به‌عنوان مسیر دریای شمالی[۱۳۴] نیز یاد می‌شود. راه ابریشم قطبی در سال ۲۰۱۷ به‌طور مشترک توسط رهبران چین و روسیه اعلام شد و هدف آن، افزایش همکاری و توسعه در دریای آرکتیک است. در ۲۶ ژانویهٔ ۲۰۱۸، دفتر اطلاع‌رسانی شورای دولتی جمهوری خلق چین، سندی را با نام "سیاست قطب شمال چین"[۱۳۵] منتشر کرد که بر مشارکت فعال در امور قطب شمال تأکید داشت.[۱۳۶] این سند که چین را "قدرتی نزدیک به قطب شمال" نامید، طرحی اصلی برای استراتژی قطب شمال چین و جاه‌طلبی آن برای توسعهٔ "راه ابریشم قطبی" به‌عنوان بخشی از کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین است. روسیه و چین در کنار هم از پشتیبانان این برنامه هستند. روسیه از سال ۲۰۱۸ از ذوب شدن یخ های قطب شمال استفاده کرده تا زیرساخت‌های لازم

---

[۱۳۲] Polar Silk Road
[۱۳۳] Anne-Marie Brady, *China as a Polar Great Power* (Cambridge: Cambridge University Press, ۲۰۱۷); Heather Conley, "China's Arctic Dream," Center for Strategic and International Studies, February ۲٦, ۲۰۱۸, https://www.csis.org/analysis/chinas- arctic-dream.
[۱۳٤] Northern Sea Route (NSR)
[۱۳٥] China's Arctic Policy
[۱۳٦] https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/٤٦٠٧٦.htm

را برای این مسیر دریایی کوتاه‌تر ایجاد کند. این مسیر از چین شمالی آغاز می‌شود و با گذر از سیبری روسیه، به اقیانوس منجمد شمالی و شمالگان و از آنجا به کانادا و گرینلند و اسکاندیناوی می‌رسد. گرچه شرایط آب و هوایی موانع سختی را پیش‌روی تحقق این مسیر قرار داده، مزیت این مسیر نوین، دسترسی آسان در کوتاه‌مدت به آمریکای شمالی و اروپای شمالی است.

تصویر ۸ راه ابریشم قطبی



بیش از همه، این چینی‌ها بودند که موضوع گذرگاه شمال غربی را در دستور کار قرار دادند. این راه چین را به‌طور مستقیم به شمال اروپا متصل می‌کند و مسافت آن برای رسیدن به قارهٔ سبز، بسیار کمتر از مسیر فعلی، یعنی از اقیانوس هند است. تلاش چین برای دسترسی به راه ابریشم یخی نیز توجیه‌پذیر است. آسیب‌پذیری چین در تنگهٔ ۲.۷ کیلومتری مالاکا که به‌آسانی می‌تواند به دست دزدان دریایی یا رقبای سیاسی مسدود شود، امری زودنی نیست. چشم‌انداز طرح قدیمی ساخت "کانال پانامای آسیا" از طریق تایلند برای پیوستن دریای چین جنوبی و اقیانوس هند هم روشن نیست. از این‌رو، راه ابریشم یخی واقع‌بینانه به‌نظر می‌رسد. هویگنیانگ، مدیر انستیتوی تحقیقاتی قطبی در شانگهای، در سال ۲۰۱۴ پیش‌بینی کرده بود که تا سال ۲۰۲۰، پنج تا پانزده درصد تجارت بین‌المللی چین از طریق گذرگاه شمال‌شرقی انجام گیرد. هم از این‌رو چین خود را "کشوری نزدیک به قطب شمال" می‌داند و از این‌رو در حال تحمیل خود در منطقهٔ قطب شمال هستند. در گرینلند، تلاش آنها برای به‌دست آوردن یک پایگاه غیرفعال دریایی و سه فرودگاه محلی به دلیل مقاومت آمریکا ناکام ماند. همچنین از فروش یک فرودگاه به آنها در شمال فنلاند خودداری شد. شرکت‌های دولتی چینی مشتاق به دست آوردن حق استخراج

روی، سرب، اورانیوم و مواد معدنی کمیاب در گرینلند و ساخت زیرساخت‌های دریایی و توریستی در ایسلند هستند. کمپانی باربری اقیانوسی چین[۱۳۷] چندین سفر آزمایشی را در مسیر شمالگان انجام داده است. نخستین بار چهار کشتی، از جمله یخشکن چینی اژدهای برفی[۱۳۸] مسیر میان تنگه برینگ و دریای بارنتز را طی کردند. بخش‌های ترابری روسیه و چین، هر دو در حال بهبود سیاست‌ها و قانون‌های مربوط به توسعه در شمالگان هستند. همچنین کمپانی‌های چینی و روسی گذشته از گسترش همکاری‌های گسترده در زمینهٔ توسعهٔ زیرساخت‌ها، گردشگری و پژوهش‌های علمی، در کنار هم در جست‌وجوی منابع گستردهٔ گاز و نفت در منطقه هستند. شرکت ملی نفت چین[۱۳۹] و صندوق جادهٔ ابریشم چین، در پروژهٔ گاز مایع یامال روسیه مشارکت دارند که در دسامبر ۲۰۱۷ آغاز به کار کرد. همکاری شاید به ساخت بندر در آرخانگلسک، دریای سفید و راه آهن گسترش یابد، یعنی از بندر به مرکز روسیه. حمل‌ونقل تجاری از طریق قطب شمال به احتمال زیاد برای دهه‌ها سودآور نخواهد بود و سبب ایجاد سوءظن در مورد انگیزه‌های نظامی می‌شود. این همه تلاش پکن برای دستیابی به یک منطقهٔ نفوذ در قطب شمال هست.

با بسته شدن یک هفته‌ای کانال سوئز، راه ابریشم یخی در کانون توجهات قرار گرفته است. تأثیرات آن هنوز بر اقتصاد جهانی ادامه دارد. برندهٔ بسته شدن سوئز را باید مسکو و پکن دید. با راه‌اندازی این جادهٔ یخی، فاصلهٔ دالیان – هامبورگ به ۱۴۰۰۰ کیلومتر می‌رسد که ۵۴۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از مسیر میان این دو شهر از کانال سوئز است. گرمایش جهانی راه‌اندازی این جادهٔ دریایی را شتاب می‌بخشد، اما هنوز یارای رقابت با کانال سوئز را ندارد. گرچه در سال ۲۰۱۳ حجم حمل‌ونقل یک میلیون تن بود، در سال ۲۰۱۹ این رقم به سی میلیون تن رسید. لازم به ذکر است که حجم عبوری از طریق کانال سوئز در همان سال، یعنی ۲۰۱۹، ۱.۲ میلیارد تن بود.[۱۴۰] پس از شیوع کرونا و رکود فراگیر جهانی این مسیر تحت الشعاع قرار گرفت. باید دید که با توجه به تحولات گسترده ژئوپلتیکی و اقتصادیِ ناشی از کرونا، سرنوشت این مسیر به کجا خواهد رسید. با این‌حال، در درازمدت روسیه و چین از این راه بیش از پیش منتفع خواهند شد؛ امری که بر سیر و گسترهٔ رقابت قدرت در سطح بین‌الملل

---

[۱۳۷] Chian Ocean Shipping Company-COSCO
[۱۳۸] Xue Long
[۱۳۹] CNPC
[۱۴۰] https://www.statista.com/statistics/۱۲۵۵٤۸۰/traffic-of-goods-in-the-suez-canal-annually/#:~:text=The%۲۰volume%۲۰of%۲۰goods%۲۰passing,were%۲۰transported%۲۰through%۲۰the%۲۰canal.

دامن می‌زند. روس‌ها که در آغاز نگاه چندان مثبتی به راه ابریشم یخی نداشتند، با افزایش تنش با غرب و اعمال تحریم‌های آمریکا بر اقتصاد روسیه، ولادیمیر پوتین نگاه خود را به چین تغییر داد. با اعلان برنامهٔ سرمایه‌گذاری هنگفت مسکو در سال ۲۰۱۸ در منطقه یخبندان شمال غربی سیبری، پوتین ارادهٔ خود را برای راه‌اندازی راه ابریشم یخی نشان داده است. نکته اینکه، بزرگ‌ترین مخازن گاز جهان عمدتاً با وام‌های چینی در شبه‌جزیرهٔ یامال گسترش یافته‌اند. پکن همچنین پشتیبانی مالی هنگفتی را در حوزه‌های راه‌آهن، نیروگاه‌ها و ایستگاه‌های هواشناسی داشته است. هزینهٔ پروژه‌های مربوط به راه ابریشم یخی از ۱۱.۷ میلیارد دلار تا ۵۱ میلیارد دلار تخمین زده شده است. بندر سابتا[۱۴۱] به یک بندر بزرگ ال ان جی تبدیل شده است و چهل یخ‌شکن، که بعضاً هسته‌ای هستند، به‌همراه تانکرهای کلاس یخ، گاز مایع را به غرب منتقل می‌کنند. جای شگفتی نیست که پوتین گذرگاه شمال‌شرقی را «شریان اصلی آینده» می‌داند. به‌نظر می‌رسد که گرمایش جهانی در سویهٔ مسکو و پکن برای راه‌اندازی چنین دالان راهبردی ایستاده است.

راه ابریشم دیجیتال

شبکهٔ ارتباطات تنها به کانال‌های ترانزیت و همکاری‌های گمرکی و روند ترخیص کالا و ترابری گستردهٔ میان کشورهای راه ابریشم نوین محدود نمی‌شود، بلکه زیرساخت کابل‌های فیبر نوری فرامرزی و انتقال اطلاعات ماهواره‌ای را نیز دربردارد. در این میان بر گسترش همکاری در صنایع نوین و پیشرو، همچو نسل نوین فناوری اطلاعات و بیوتکنولوژی تأکید شده است. سند همچنین تشویق سرمایه‌گذاری از سوی شرکت‌های چینی در کشورهای راه ابریشم نوین و همچنین سرمایه‌گذاری شرکت‌های این کشور در چین را مهم می‌شمارد. نمود و نماد چنین شبکهٔ ارتباطاتی را باید در راه ابریشم دیجیتال[۱۴۲] دید. از این راه به‌عنوان بخشی از راه ابریشم نوین در دومین گردهمایی کمربند و جادهٔ در آوریل ۲۰۱۵ رونمایی شد. راه ابریشم دیجیتال تلاشی است برای تسریع و تبادل راحت اطلاعات در سراسر اوراسیا. راه ابریشم دیجیتال از فناوری‌ها و زیرساخت‌های نوین، همچو کابل‌ها و تجهیزات شبکه نسل پنج به علاوه مراکز تحقیقاتی داده، پروژه‌های شهر هوشمند و معاملات بزرگ

[۱۴۱] Sabetta
[۱۴۲] Digital Silk Road - DSR

تجارت الکترونیکی و پرداخت تلفن همراه تشکیل شده است.[۱۴۳] این راه همچنین شامل ایجاد زیرساخت‌های دیجیتال چین‌محور، صادرات ظرفیت مازاد صنعتی، تسهیل گسترش شرکت‌های فناوری چینی و دسترسی به انبوه داده‌های بزرگ است. این پروژه از چهار مؤلفهٔ به‌هم‌پیوسته و متمرکز بر فناوری تشکیل شده است.[۱۴۴] نخست، چین در حال سرمایه‌گذاری در زیرساخت های دیجیتال خارج از کشور، از جمله شبکه‌های تلفن همراه نسل بعدی، کابل‌های فیبر نوری و مراکز داده است؛ دوم، ابتکار عمل شامل تمرکز داخلی بر توسعهٔ فناوری‌های پیشرفته‌ای است که برای قدرت اقتصادی و نظامی جهانی ضروری خواهند بود، از جمله سیستم‌های ناوبری ماهواره‌ای، هوش مصنوعی و رایانش کوانتومی؛ سوم، از آنجا که چین اهمیت وابستگی اقتصادی به نفوذ بین‌المللی خود را تشخیص می‌دهد، جادهٔ ابریشم دیجیتال تجارت الکترونیکی را از طریق مناطق آزاد تجارت دیجیتال ارتقا می‌دهد که تجارت الکترونیک بین‌المللی را با کاهش موانع تجاری فرامرزی و ایجاد مراکز منطقه‌ای لجستیک افزایش خواهد داد؛ چهارم، چین در تلاش است تا از طریق دیپلماسی دیجیتال و حاکمیت چندجانبه، محیط دیجیتال بین‌المللی ایده‌آل خود را ایجاد کند. این امر شامل استفاده از نهادهای چندجانبه برای ایجاد استانداردهای فناوری مربوط به زیرساخت‌های ارتباط از راه دور و ارتقای اصل حاکمیت سایبری در مجامع سازمان ملل است.

برای سال‌ها، این بخش از ابتکار کمربند و جاده از دیگر بخش‌های آن کمتر قابلیت شناسایی داشت. پس از درخواست شی جین پینگ برای تبدیل شدن به "ابرقدرت سایبری"، دفتر کمیسیون امور فضای مجازی مرکزی حزب کمونیست چین، از رشد سهم غول‌های فناوری چین در بازار جهانی، گسترش استانداردهای چین و افزایش تأثیر بر گفتمان و هنجارهای قانونی در این حوزه، پشتیبانی دوچندانی کرد. هدف راه ابریشم دیجیتال، بهبود شبکه‌های ارتباط از راه دور گیرندگان، قابلیت‌های هوش مصنوعی، رایانش ابری، تجارت الکترونیکی و سیستم‌های پرداخت تلفن همراه، فناوری نظارت، شهرهای هوشمند و سایر مناطق با فناوری پیشرفته است. به گفتهٔ رسانه‌های رسمی چینی، راه ابریشم دیجیتال نه‌تنها به توسعهٔ بخش خدمات دیجیتال مانند تجارت الکترونیکی مرزی، شهرهای هوشمند، پزشکی از راه دور و امور مالی اینترنت کمک می‌کند، همچنین پیشرفت فناوری را از جمله رایانه، داده‌های بزرگ، اینترنت اشیا، هوش مصنوعی، بلاکچین و محاسبات کوانتومی را تسریع

[۱۴۳] Council on Foreign Relations, 'Assessing China's Digital Silk Road Initiative: A Transformative to Technology Financing or a Danger to Freedom?', available at: https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/
[۱۴۴] China's Digital Silk Road: Strategic Technological Competition and Exporting Political Illiberalism https://www.cfr.org/blog/chinas-digital-silk-road-strategic-technological-competition-and-exporting-political

می‌کند. راه ابریشم دیجیتال از صادرکنندگان فناوری ارتباطات چینی و شرکت‌های معروف فناوری چینی مانند هواوی پشتیبانی می‌کند. چین در راستای راه ابریشم دیجیتال توافقنامهٔ همکاری را با حداقل شانزده کشور امضا کرده است، گو اینکه تعداد واقعی توافق‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها بیشتر است.[۱۴۵] برخی تخمین‌ها نشان می‌دهد که یک‌سوم کشورهای شرکت‌کننده در ابتکار کمربند و جاده در پروژه‌های راه ابریشم دیجیتال همکاری می‌کنند. کشورهای گوناگونی در آفریقا، خاورمیانه و مناطقی از اروپای شرقی، آمریکای لاتین و جنوب‌شرقی آسیا برای گسترش شبکه‌های تلفن بیسیم و پوشش اینترنت باند پهن به فناوری ارزانقیمت و با کیفیت بالا نیاز دارند. حتی برخی کشورهای پیشرفته مانند کرهٔ جنوبی نیز توافقنامه‌های راه ابریشم دیجیتال را امضا کرده‌اند. چین همچنین با بیش از ده کشور، از جمله بریتانیا، عربستان سعودی و صربستان عضو اتحادیهٔ اروپا، تفاهم‌نامه‌های ویژهٔ راه ابریشم دیجیتال را امضا کرده است.[۱۴۶] پروژه‌های زیربنایی راه ابریشم دیجیتال به‌طور فزاینده به‌عنوان راهی برای پکن برای افزایش نفوذ در کشورهای در حال ظهور و در حال توسعه و به‌عنوان فرصتی برای شرکت‌های فناوری داخلی چینی مانند هواوی،[۱۴۷] زدتی‌ای،[۱۴۸] علی‌بابا[۱۴۹] و تنسنت[۱۵۰] مورد توجه قرار می‌گیرند.[۱۵۱] گرچه این توافقات و تفاهم‌نامه‌ها از نظر قانونی الزام‌آور نیستند، دامنهٔ علاقهٔ جهانی به این پروژه را نشان می‌دهند. بخشی از این پروژه توسعه سامانه ناوبری بِیدو[۱۵۲] یک سیستم ناوبری جهانی چینی است که تا سال ۲۰۲۰ دارای ۳۵ ماهواره خواهد بود. این سیستم که با سیستم موقعیت‌یابی جهانی ایالات متحده[۱۵۳] رقابت خواهد کرد، پیش از این توسط پاکستان، لائوس و تایلند تصویب شده است.[۱۵۴]

---

[۱۴۵] Council on Foreign Relations, ‘Assessing China’s Digital Silk Road Initiative: A Transformative to Technology Financing or a Danger to Freedom?’, available at: https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/

[۱۴۶] Paul Triolo, Kevin Allison, Clarise Brown, The Digital Silk Road: Expanding China's digital footprint, Eurasia Group, ۲۹ April ۲۰۲۰, available at: https://www.eurasiagroup.net/live-post/digital-silk-road-expanding-china-digital-footprint

[۱۴۷] Huawei

[۱۴۸] ZTE

[۱۴۹] Alibaba

[۱۵۰] Tencent

[۱۵۱] Robert Green, ‘Will ChinaControle the Global Internet via Its Digital Silk Road?’, available at https://carnegieendowment.org/۲۰۲۰/۰۵/۰۸/will-china-control-global-internet-via-its-digital-silk-road-pub-۸۱۸۵۷

[۱۵۲] به چینی 北斗卫星导航系统) بین بینBEIDOU(

[۱۵۳] Global Positioning System or GPS

[۱۵۴] https://fpif.org/chinas-belt-and-road-of-science/

تصویر۹ راه ابریشم دیجیتال چین در اقیانوس هند و خاورمیانه



چین کمک‌های دولتی سخاوتمندانه‌ای برای حمایت از چشم‌انداز سیاسی – جغرافیایی راه ابریشم دیجیتال ارائه می‌دهد. "استراتژی ملی اطلاعات رسانی" شورای دولتی چین نیز از غول‌های چینی پررونق فناوری خصوصی اقتصاد دیجیتال مانند علی‌بابا، تنسنت و بایدو نیز برای گسترش دامنهٔ جادهٔ ابریشم دیجیتال خواسته است تا از راه ابریشم نوین حمایت کنند.[۱۵۵] پروژه‌های انرژی و حمل‌ونقل راه ابریشم نوین، بانک توسعهٔ چین، بانک صادرات و واردات چین و بانک‌های تجاری دولتی بیشترین بودجه را برای پروژه‌های سخت افزاری آی.سی.تی تأمین کرده‌اند. علاوه بر بودجهٔ مربوط به سیاست های بانکی مربوط به پروژهٔ راه ابریشم نوین، بانک‌های دولتی به شرکت‌هایی مانند زد.تی.ای و هاووی خطوط اعتباری سخاوتمندانه‌ای اختصاص داده‌اند؛ به‌عنوان مثال هوآوی و رقیب آن زد.تی.ای با پشتیبانی از وام‌های دولت چین به میزان میلیاردها یورو، بیشتر زیرساخت‌های دیجیتال قارهٔ آفریقا را ایجاد کردند.[۱۵۶] همچنین، کابل‌های فیبر نوری ساخته‌شده به‌وسیلهٔ چین سبب افزایش اتصال دیجیتال در آسیای میانهٔ محصور در خشکی می‌شود. نهادهای چینی بیش از هفده میلیارد دلار برای پروژه‌های جادهٔ ابریشم دیجیتالی فراهم کرده‌اند که از سال ۲۰۱۳ به اتمام رسیده‌اند: دستکم هفت میلیارد دلار وام و سرمایه‌گذاری مستقیم

[۱۵۵] 'The Digital Silk Road is a development issue', available at https://merics.org/en/short-analysis/digital-silk-road-development-issue
[۱۵۶] Ibid.

خارجی برای پروژه‌های کابل فیبر نوری و شبکه‌های مخابراتی و بیش از ده میلیارد دلار برای تجارت الکترونیکی و معاملات پرداخت تلفن همراه برای پروژه‌های هوشمند و ایمن مربوط به شهر و دستکم چندصد میلیون دلار برای مراکز داده. گرچه کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و وام‌های پروژه‌های راه ابریشم دیجیتال از هزینه‌های چین برای پروژه‌های انرژی کمتر است، این مبلغ با توجه به افزایش اهمیت بخش آی.تی برای اقتصاد چین، به‌سرعت در حال رشد است. به‌طور کلی، پیش‌بینی شده است که تأمین مالی شکاف زیرساخت‌های جهان تا سال ۲۰۴۰ به حدود پانزده تریلیون دلار برسد. سرمایه‌گذاری‌های مربوط به راه ابریشم دیجیتال می‌توانند با تأمین یا کمک به تأمین مالی این زیرساخت مهم، به پر کردن این شکاف و جرقهٔ رشد کمک کنند. شرکت‌های چینی با ایجاد مراکز آموزشی و برنامه‌های تحقیق و توسعه برای تقویت همکاری بین دانشمندان و مهندسان در این کشورها و همتایان چینی خود و انتقال دانش فنی در مناطقی مانند شهرهای هوشمند، هوش مصنوعی و رباتیک، و انرژی پاک، مزایای بیشتری را برای کشورهای در حال توسعه به ارمغان می‌آورند. طی پنج سال گذشته، شرکت‌های چینی مانند هواوی، نقش مهمی در تعیین استانداردهای جهانی فناوری برای نسل پنجم و ایجاد زیرساخت‌های تلفن همراه داشته‌اند. سایر شرکت‌های چینی مشتاقند از این الگو پیروی و در روند تعیین استاندارد جهانی کمک بیشتری کنند. راه ابریشم دیجیتال به شرکت‌های چینی این امکان را می‌دهد تا از پشتیبانی سیاست‌های ارائه‌شده تحت آن بهره‌مند شوند، در حالی‌که به رشد تقاضای روزافزون زیرساخت‌های دیجیتال در کشورهای راه ابریشم نوین پاسخ می‌دهند. در سراسر بازارهای در حال ظهور و همچنین اقتصادهای پیشرفتهٔ آسیایی و اروپایی، پکن منابع خود را سرمایه‌گذاری خواهد کرد تا به غول‌های فناوری داخلی خود کمک کند که فرصت‌های تجاری را دنبال کنند و در تمام سطوح زیرساخت‌های دیجیتال در امتداد راه ابریشم دیجیتال، برای خدمات شرکت مخابراتی و ارائه‌دهندهٔ خدمات برتر برنامه‌ها درگیر شوند.

شبکه‌های ارتباطات، دربردارندهٔ شبکه‌های مالی و ایجاد همگرایی مالی نیز خواهد بود. شبکه‌های مالی بر گسترش تجارت ارزی و الکترونیکی فرامرزی و بالا بردن همگرایی مالی میان کشورهای راه ابریشم و ایجاد نظام ثبات پولی و نظام سرمایه‌گذاری و نظام اطلاعات اعتباری نیز مبتنی خواهد بود. برنامه‌های ارز دیجیتال بانک مرکزی چین نیز با راه ابریشم دیجیتال هماهنگ است.[۱۵۷] مقامات چینی همواره از سیستم‌های موجود حاکم بر پرداخت جهانی به‌عنوان ابزاری تحت سلطهٔ

[۱۵۷] Robert Green, ‘Will ChinaControle the Global Internet via Its Digital Silk Road?’, available at https://carnegieendowment.org/۲۰۲۰/۰۵/۰۸/will-china-control-global-internet-via-its-digital-silk-road-pub-۸۱۸۵۷

ایالات متحده انتقاد (اگرچه انتقادی نرم) داشته‌اند. سوییفت[۱۵۸] که یک شبکهٔ ارتباطی مستقر در بروکسل برای تسهیل انتقال بین‌بانکی است، همچو ابزار کاخ سفید برای اعمال تحریم و پیشبرد دیپلماسی اجبار دیده می‌شود. بی‌تردید پکن آرزو دارد که یک سیستم پرداخت جهانی ورای تسلط ایالات متحده را راه‌اندازی کند، گرچه این تلاش‌ها اکنون با موانع عمدهٔ سیاسی، اقتصادی و فناوری روبه‌رو است.

گسترش راه ابریشم دیجیتال اما به تنش روزافزون در جهان و در میان کشورهای عضو راه ابریشم دیجیتال، میان گروه‌های درون این کشورها و نخبگان حاکم دامن زده است. برخی از کشورهای غربی نگرانی‌های جدی دربارهٔ راه ابریشم دیجیتال ایجاد دارند. آنها بر این باورند که با افزایش قدرت چین، پکن با استفاده از راه ابریشم دیجیتال خود به کشورهای گیرنده امکان می‌دهد که مدل اقتدارگرای مجهز به فناوری را که به ضرر آزادی‌های شخصی و حاکمیت در این کشورهاست، اتخاذ کنند. به بیان دیگر، در حالی‌که جادهٔ ابریشم دیجیتال چین قابلیت بالا بردن ارتباط دیجیتال در اقتصادهای در حال توسعه را دارد، به‌طور همزمان توانایی دستکاری در برداشت‌های سیاسی، گسترش اقتدارگرایی، محدود کردن دموکراسی و مهار حقوق اساسی بشر و در نتیجه تضعیف روندهای دموکراتیک را دارد. گفته می‌شود که پیش از این شرکت‌های فناوری چینی به دولت‌های کشورهای دیگر کمک کرده‌اند که توانایی خود را در نحوهٔ نظارت و سانسور اینترنت علیه گروه‌های مخالف توسعه دهند.[۱۵۹] با گسترش راه ابریشم دیجیتال، احتمالاً نگرانی در مورد تأثیر آن بر کشورهای گیرنده نیز افزایش خواهد یافت. برخی از کشورهای در حال توسعه، مانند هند و مالزی، ابراز نارضایتی مشابهی همراه با ایالات متحده و اروپا در مورد هجوم روزافزون فناوری چین کرده‌اند. گذشته از این، بسیاری از این کشورها اعتماد تامی برای دادن مجوز به شرکت‌های چینی در زمینهٔ ایجاد شبکه‌های نسل پنجم کشورها، گسترش زیرساخت‌ها و تعیین استانداردهای فناوری ندارند، چرا که در صورت نقض داده‌ها شاید به نقض استقلال سایبری و تضعیف حاکمیت آنان بینجامد. مفهوم "حاکمیت سایبری" تبلیغ‌شده از سوی چین، عنصر بنیادین جنبهٔ هنجاری راه ابریشم دیجیتال است که در مرکز انتقادهای بین‌المللی قرار گرفته است. این عنصر به اهمیت صدور مدل "استبداد تکنیکی" چین به کشورهای راه ابریشم نوین اشاره دارد. راه ابریشم دیجیتال همچنین به مسئلهٔ فیلترینگ نیز دامن زده است. برخی از طرفداران حریم خصوصی داده‌ها معتقدند که مشارکت بیشتر شرکت‌های چینی در تلاش برای تنظیم

---

[۱۵۸] SWIFT

[۱۵۹] Council on Foreign Relations, 'Assessing China's Digital Silk Road Initiative: A Transformative to Technology Financing or a Danger to Freedom?', available at: https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/

استانداردهای چندجانبهٔ فناوری، روند هنجارهای جهانی دموکراتیک را تغییر می‌دهد. به گفتهٔ آنان، فناوری‌های چینی از طریق فیلترینگ، تعدیل محتوا، محلی‌سازی داده‌ها و نظارت گسترده، به کشورهای گیرنده در کنترل بهتر اینترنت خود کمک می‌کند. این کار به تسریع شکستن یا تضعیف اینترنت جهانی می‌انجامد. تغییرات اخیر در قانون‌ها و مقررات اداری خود چین، مانند قانون امنیت سایبری ۲۰۱۶ که از بهترین روش‌های بین‌المللی در زمینه‌های کلیدی مانند حاکمیت داده‌ها جلوگیری می‌کند نیز، به این بدبینی دامن زده است.[۱۶۰] بر پایهٔ این نگاه بدبینانه، چین از طریق راه ابریشم دیجیتال در سودای حفظ سیستم اقتصادی لیبرال و، همزمان، تقویت یک نظامِ سیاسی غیرلیبرال و اقتدارگرا است که سبب تقویت نظام‌های استبدادی، محدود کردن حقوق فردی و جلوگیری از حاکمیت قانون در سراسر جهان می‌شود. چین نه‌تنها انواع خودکامگی دیجیتال را از طریق زیرساخت‌های دیجیتال صادر می‌کند، بلکه مدل و راهنمایی در مورد چگونگی استفادهٔ دولت‌ها از فناوری برای سرکوب جمعیت خود را نیز ارائه می‌دهد. کوتاه اینکه از نگاه منتقدان، چشم‌انداز حاکمیت پکن بر جهان سایبری شاید رویکرد اقتدارگرایانه در توسعهٔ فناوری و شبکه‌های دیجیتال را عادی و از توانمندسازی و نوآوری شهروندان جلوگیری کند.[۱۶۱]

جای شگفتی نیست که تعداد فزاینده‌ای از کشورهای پیشرفته، از جمله ایالات متحده، استرالیا، ژاپن و برخی از کشورهای اروپایی، دخالت شرکت‌های فناوری چینی در زیرساخت‌های نسل پنجم خود را منع کرده‌اند. اثرات نامطمئن جهانی بهداشت جهانی و تأثیرات اقتصادی بحران ویروس کرونا سبب تسریع این روند شده است. با بدتر شدن روابط چین و ایالات متحده، احتمال تشدید تلاش‌های واشنگتن و کشورهای اتحادیهٔ اروپا برای محدود کردن نفوذ فناورانهٔ چین افزایش یافته است. ایالات متحده با معرفی شرکت‌های فناوری چینی به‌عنوان خطری سترگ برای امنیت بین‌الملل کوشیده است تا متحدان خود را برای منع همکاری شرکت‌های چینی در کمک به زیرساخت‌های دیجیتال مهم ترغیب کرده و به این‌ترتیب راه ابریشم دیجیتال و در نتیجه صعود فناورانهٔ چین را محدود کند. بسیاری از شرکت‌های چینی دچار محدودیت فعالیت در آمریکای شمالی، استرالیا و اتحادیهٔ اروپا، نیوزیلند و ژاپن و حتی اسرائیل در توسعهٔ شبکه‌های نسل پنجم شده‌اند. هر چند که این تلاش‌ها موفقیت محدودی داشته است، چرا که دیگر کشورها مانند انگلستان و آلمان تمایل کمتری به جلوگیری از مشارکت چین در چنین

[۱۶۰] Robert Green, 'Will China Control the Global Internet via Its Digital Silk Road?', available at https://carnegieendowment.org/۲۰۲۰/۰۵/۰۸/will-china-control-global-internet-via-its-digital-silk-road-pub-۸۱۸۵۷
[۱۶۱] China's Digital Silk Road: Strategic Technological Competition and Exporting Political Illiberalism https://www.cfr.org/blog/chinas-digital-silk-road-strategic-technological-competition-and-exporting-political

زیرساخت‌هایی داشته‌اند. گذشته از این، ایالات متحده پیوندهای دیجیتال را به‌عنوان جنبه‌ای از سیاست پیشبرد یک منطقهٔ آزاد در اقیانوس‌های هند و آرام در تلاش برای مقابله با سرمایه‌گذاری چین در زیرساخت‌های راه ابریشم دیجیتال در منطقه گنجانده است. تشدید رقابت راهبردی بین ایالات متحده و چین، به تلاش روزافزون آمریکایی‌ها برای جلوگیری از استفاده از فناوری ساخته‌شده یا نگهداری‌شده به‌یلهٔ شرکت های پیشرو فناوری چینی انجامیده است.[۱۶۲] ابتکاراتی مانند کمپین جهانی ضد هوآوی و همکاری جدید دیجیتال و امنیت سایبری متمرکز در هند و اقیانوس آرام، آرمان‌های سیاستگذاران چینی را برای اعمال نفوذ بیشتر بر اکوسیستم‌های فناوری در خارج از کشور تهدید کرده است. بی‌تردید گسترش جهانی شرکت‌های چینی در راه ابریشم دیجیتال، با چالش‌های شایان توجهی روبه‌رو خواهد شد.

نگرانی‌های روزافزون غربی‌ها سبب ابهام در شناخت راه ابریشم دیجیتال شده است. مسئلهٔ دخالت شرکت‌های فناوری در برپایی زیرساخت‌های سایبری تهاجمی به حریم خصوصی، تنها به شرکت‌های چینی مختص نیست. شرکت‌های فناوری غربی نیز در این امر حضور گسترده‌ای داشته‌اند. در واقع، حضور این فناوری‌ها در بازارهای نوظهور پدیده‌ای بسیار تقاضامحور است. از سوی دیگر، روایت‌های غربی به‌طور کلی میزان پروژه‌های مرتبط با راه ابریشم دیجیتالی را بیش از حد تخمین می‌زنند. همچنین راه ابریشم دیجیتال از سوی آنان به‌مثابهٔ یک راهبرد پیچیده، به‌شدت هماهنگ و جامع چینی با مدیریت از بالا به پایین دیده می‌شود. واقعیت اما ظریف‌تر از چنین تحلیل‌هایی است. پروژه‌های تحت راه ابریشم دیجیتال عمدتاً توسط بخش خصوصی هدایت می‌شوند. شرکت‌های ارتباطی و دیجیتالی چینی می‌کوشند تا با توسل به راه ابریشم دیجیتال، توان رقابتی خود را با فناوری‌های آمریکایی در ارائهٔ خدمات نوین، همچون شهرهای هوشمند، خدمات ابری و پرداخت دیجیتال حفظ کنند. هر چند که به‌نظر می‌رسد نقش هماهنگ‌کنندهٔ پکن در راه ابریشم دیجیتال در حال افزایش است. پکن آماده بوده که به‌طور چشمگیری هم حمایت مالی و هم نقش رهبری خود را در راه ابریشم دیجیتال در سال‌های آینده افزایش دهد و یک فضای عملیاتی پیچیده را برای شرکت های همسو با این ابتکار عمل ایجاد کند. در واقع پکن می‌خواهد شرکت‌های چینی در ساخت بسیاری از شبکه‌های مالی، اطلاعاتی و مخابراتی در سطح جهان، با هدف افزایش ظرفیت کلی چین برای مشارکت

[۱۶۲] Ibid.

در تنظیم استانداردهای فناوری بین‌المللی مشارکت کنند. با این‌حال دولت چین می‌تواند برای پیشبرد اهداف راهبردی خود در مدیریت این حوزه مداخله کند.

با وجود نگرانی‌های مطرح‌شده به‌وسیلهٔ کشورهای پیشرفته و برخی از کشورهای در حال توسعه در مورد جنبه‌های منفی راه ابریشم دیجیتال، این پروژه اما با شتاب پیش رفته است. همان‌گونه که اشاره شد، ایالات متحده و برخی دیگر از کشورها به‌ویژه در مورد امضای توافقنامه با هواوی، غول ارتباطات چینی، برای ساخت نسل بعدی شبکهٔ ارتباطات تلفن همراه نسل پنجم هشدار داده‌اند، چرا که هواوی ابزارهای نظارتی، از جمله فناوری تشخیص چهره را در اختیار دولت چین و کشورهای راه ابریشم نوین قرار می‌دهد. با این حال، هواوی اجازه مسیرهای دسترسی در تجهیزات خود برای کاربران غیرمجاز، نظیر دولت، را شدیداً تکذیب و انکار کرده است.[۱۶۳] اما از طرفی، از آن‌جایی که ایالات متحده هیچگونه پروتکل بین‌المللی را در استفاده از اطلاعات ارائه نمی‌دهد و خود نیز در این موضوع ذینفع است، باعث شده چنین انتقادهایی به چین سست و ریاکارانه باشد. گذشته از این، شرکت‌های فناوری چینی به دلیل کنارگذاشته شدن از بازار کشورهای ثروتمند، به رشد حتی بیشتر در بازارهای کشورهای در حال توسعه نیز نیاز دارند. این فعالیت‌ها سهم مهمی در ایجاد دسترسی به اینترنت برای اقتصادهای در حال توسعه و نوظهور دارد. در این میان، همه‌گیری ویروس کرونا که بسیاری از دولت‌ها را وادار به کنترل جمعیت خود کرده، تقاضا در میان کشورهای در حال توسعه را برای ابزارهای مخابراتی و نظارتی چین اضافه کرده است. چین تا سال ۲۰۲۱ حدود ۷۹ میلیارد دلار برای پروژه‌های مربوط به راه ابریشم دیجیتال هزینه کرده است. در حالی‌که بسیاری از ناظران غربی بر خطرات جاسوسی و نظارت بر جادهٔ ابریشم دیجیتال چین تأکید دارند، دولت چین بر نیازهای برآورده‌نشدهٔ پیوندهای دیجیتال در جهان سوم، از آموزش آنلاین در زامبیا تا سلامت هوشمند در عربستان سعودی تأکید می‌کند. از سوی دیگر چینی‌ها نیز بیکار ننشسته‌اند. نگرانی دربارهٔ تسلط ایالات متحده بر سیستم عامل‌های بزرگ فناوری و حاکمیت فضای مجازی موجود، موضوعی منظم در کنفرانس سالانهٔ جهانی اینترنت[۱۶۴] یا نشست ووژن[۱۶۵] است که توسط آژانس‌های سایبری چین پشتیبانی می‌شود، جایی‌که کشورهای راه ابریشم دیجیتال همواره حضور دارند، اما ایالات متحده و اتحادیهٔ اروپا حضوری حداقل داشته‌اند. مضمون اصلی نشست ووژن "حاکمیت سایبری" است که به‌موجب آن دولت‌های ملی درجهٔ شایان توجهی از

[۱۶۳] https://www.nature.com/immersive/d٤١٥٨٦-٠١٩-٠١١٢٤-٧/index.html
[۱۶٤] The World Internet Conference – WIC
[۱۶٥] The Wuzhen Summit

استقلال را برای کنترل حاکمیت و محتوای فضای مجازی در مرزهای خود حفظ می‌کنند. مرکز تسهیل تجارت و تجارت الکترونیکی سازمان ملل[۱۶۶] در حال بررسی چگونگی پشتیبانی استانداردهای تجارت الکترونیکی مرزی از راه ابریشم دیجیتال است.[۱۶۷] همچنین، پکن و اتحادیهٔ بین‌المللی ارتباطات از راه دور[۱۶۸] به‌دنبال گسترش ارتباطات در امتداد راه ابریشم نوین هستند.[۱۶۹] ژائو هولین (دبیرکل این اتحادیه) می‌گوید: «راه ابریشم نوین نقش حیاتی اتحادیهٔ بین‌المللی ارتباطات از راه دور را به‌عنوان پایه ای برای توسعه تشخیص می‌دهد.»[۱۷۰] چین مشتاق است که خود را به‌عنوان یک قدرت جهانی معرفی کند که می‌تواند به کشورهای در حال توسعه کمک کند تا شکاف دیجیتالی را برطرف کنند. در واقع، سه انگیزهٔ اصلی در شکل‌گیری و پویایی راه ابریشم دیجیتال عبارتند از:

فشار گستردهٔ ابتکار کمربند و جاده برای کمک به شرکت های چینی؛

جاه‌طلبی پکن برای دستیابی به رهبری پیشرفته با فناوری بالا؛

گسترش ضوابط و استانداردهای سایبری داخلی چین با استفاده از قدرت بخش آی.تی.آن.

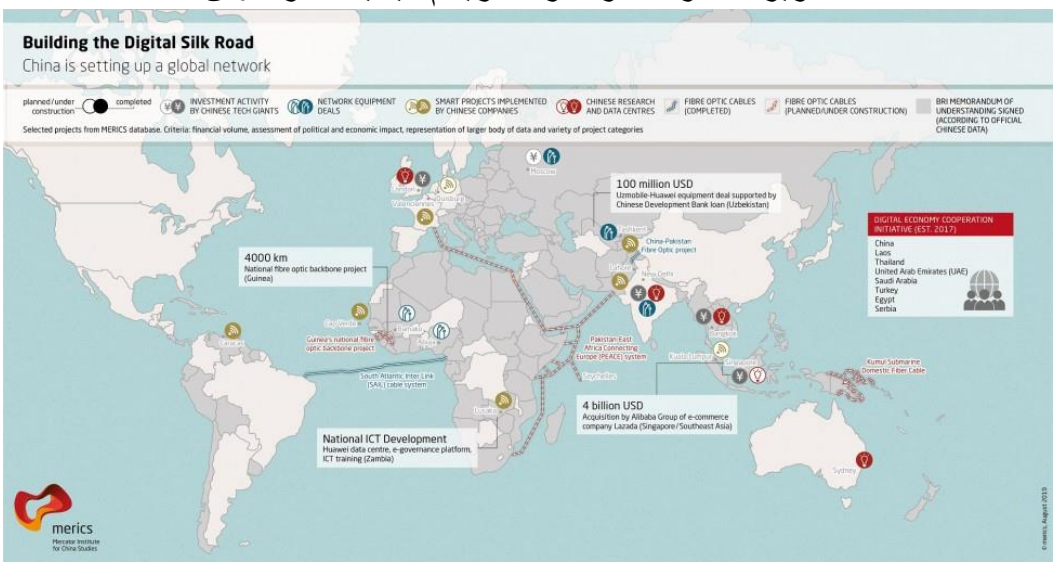
اگر پکن به‌دنبال حفظ و نگهداری برخی از جنبه‌های مهم ابتکار کمربند و جاده باشد، قیمت اقتصادی و به‌صرفه‌تر تجهیزات و زیرساخت‌های چینی در راه ابریشم دیجیتال آن را به گزینهٔ جذاب‌تری نسبت به دیگر زیرساخت‌های سنتی تبدیل می‌کند. در مقایسه با شبکهٔ حمل‌ونقل، بنادر، راه آهن و دیگر پروژه‌های بزرگ، زیرساخت‌های دیجیتال از نظر اقتصادی خطر کمتری دارند، درحالی‌که مزایای استراتژیک مشخصی را ارائه می‌دهند. در واقع قرار دادن خط فیبر نوری برای چین بسیار آسان‌تر از کار گذاشتن یک خط لوله در زمین‌های سخت است. جای شگفتی نیست که شی جین پینگ در دومین مجمع ابتکار کمربند و جاده در آوریل ۲۰۱۹ دربارهٔ همکاری در اقتصاد دیجیتال و توسعهٔ مبتنی بر نوآوری به عنوان زمینه‌های اولویت‌بندی این ابتکار سخنرانی کرد.[۱۷۱] ساخت و بهره‌برداری شبکه‌های مخابراتی به سودهای تجاری و اطلاعاتی و همچنین قابلیت اختلال

---

[۱۶۶] The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business -- UN / CEFACT
[۱۶۷] 'The Digital Silk Road is a development issue', available at https://merics.org/en/short-analysis/digital-silk-road-development-issue
[۱۶۸] The International Telecommunication Union -- ITU
[۱۶۹] Robert Green, 'Will ChinaControle the Global Internet via Its Digital Silk Road?', available at https://carnegieendowment.org/۲۰۲۰/۰۵/۰۸/will-china-control-global-internet-via-its-digital-silk-road-pub-۸۱۸۵۷
[۱۷۰] Ibid.
[۱۷۱] Networking the "Belt and Road" - The future is digital, available at

در شبکهٔ ارتباطات دشمن، در عین محافظت از خود می‌انجامد. با افزایش نظارت در بازارهای غربی، چین احتمالا به افزایش سرمایه‌گذاری کلان برای افزایش توان فناوری خود در بازارهای در حال توسعه روی آورد و در نتیجه، راه ابریشم دیجیتال از اهمیت دوچندانی برخوردار می‌شود. به‌نظر می‌رسد راه ابریشم دیجیتال اکنون همچو ابزاری از سوی پکن برای در هم شکستن قدرت دنیای فناوری تحت سلطهٔ ایالات متحده دیده می‌شود. راه ابریشم دیجیتال کانالی بالقوه و آماده برای استقرار یک شبکهٔ فناوری چین‌محور دیده می‌شود که برآمده از مفهوم داده و حاکمیت دیجیتال پکن خواهد بود. کوتاه اینکه راه ابریشم دیجیتال، بستر اصلی آرزوهای جهانی فناوری چین خواهد بود.

تصویر ۱۰ راه‌اندازی راه ابریشم دیجیتال در جهان



مهم‌تر اما پیامدهای ژئوپولیتیکی راه‌اندازی و گسترش راه ابریشم دیجیتال است. روندهای ژئوپلیتیکی ناشی از همه‌گیری و سرعت بخشیدن به پشتیبانی پکن از پروژه‌های راه ابریشم دیجیتال، شاید با گذشت زمان فشار بیشتری بر چارچوب‌های حاکمیت اینترنت و فرایندهای تعیین استانداردهای فناوری ایجاد کند. در حالی‌که کشورهای در مسیر راه ابریشم نوین به‌دنبال افزایش ظرفیت زیرساخت‌های دیجیتال هستند، شرکت‌های فناوری چینی برای پاسخگویی به این تقاضا از حمایت شایان توجه دولت پکن برخوردار خواهند شد، زیرا ارگان‌های دولتی در پاسخ به تلاش‌هایی مانند **DCCP** به‌دنبال شروع رشد

https://merics.org/en/tracker/networking-belt-and-road-future-digital

اقتصادی و تقویت نفوذ ژئوپلیتیک هستند. هرچه روابط آنها با ایالات متحده بدتر می‌شود و انتقادهای جهانی ناشی از واکنش همه‌گیر آن افزایش می‌یابد، مقامات سیاست صنعتی فناوری چین به‌طور فزاینده‌ای تصمیم خواهند گرفت که همکاری با نهادهای آمریکایی، اروپایی، ژاپنی و کرهٔ جنوبی را برای توسعهٔ هنجارهای فناوری جهانی متوقف کنند و در عوض، جداگانه دنبال فناوری‌های نوین تنظیم فرایند استاندارد خود و صدور آن به کشورهای راه ابریشم دیجیتال باشند. اگر شرکت‌های فناوری چینی از بازار کشورهایی خارج می‌شوند که به‌طور کلی با چشم‌انداز آن همسو نیستند— همان‌گونه که شرکت‌های بزرگ فناوری مانند علی‌بابا، تنسنت، و هواووی اکنون بازار ایالات متحده را رها کرده‌اند—نفوذ آنان در بازارهای کشورهای در حال ظهور، ادامه و گسترش خواهد یافت. به این‌ترتیب جنگ برای حوزه‌های نفوذ فضای مجازی، در بازارهای مختلف کشورهای نوظهور تسریع می‌شود و با از بین رفتن ایمان به نهادهای بین‌المللی تنظیم‌کنندهٔ هنجار، دو مدل رقابتی از فضای مجازی ظهور می‌کند. چنین الگوی نوینی برای فضای مجازی مستقل، به تشدید جنگ سرد فناوری میان ایالات متحده و چین انجامیده است و سویه‌های رقابت ژئوپلیتیکی میان این دو را در جهان همه‌گیر خواهد کرد. به سخن دیگر، رقابت سایبری و فناورانهٔ چین و آمریکا تعیین‌کنندهٔ فضای ژئوپلیتیک رقابت میان این دو قدرت بزرگ برای دستیابی به نفوذ منطقه‌ای و جهانی خود خواهد بود. از آنجا که الگوی حکمرانی چینی، ترکیبی از سرمایه‌داری به رهبری دولت و نوعی عدم لیبرالیسم سیاسی است که به‌وسیلهٔ طیف وسیعی از فناوری‌های دیجیتالی پشتیبانی می‌شود، توسعهٔ فناوری برای نتیجهٔ این رقابت بسیار مهم خواهد بود. از سوی دیگر، آرزوی چین برای تأثیرگذاری بر هنجارهای حاکمیت جهانی و به چالش کشیدن گفتمان‌های غربی نیز، مستلزم ترویج راه ابریشم دیجیتال به‌عنوان یک مفهوم توسعه در نوع خود است. از این‌رو خواه ناخواه راه ابریشم دیجیتال به یکی از عناصر اصلی راه ابریشم نوین، هم برای حفظ حاکمیت ملی کشور، هم ابزاری برای به چالش کشیدن چیرگی دنیای فناوری زیر سلطهٔ ایالات متحدهٔ آمریکا و هم پیشرفت صعودی چین به‌عنوان یک ابرقدرت بدل خواهد شد. کوتاه اینکه رقابت برای برتری جهانی فناوری شاید پیش‌درآمد یک نظم بین‌المللی از نظر سیاسی غیرلیبرال به رهبری چین باشد.

همکاری‌های علمی و ارتباطات فرهنگی

راه ابریشم نوین تنها پیامدهای سیاسی – نظامی و اقتصادی – توسعه‌ای نخواهد داشت. در عوض، باید آن را حامل نیروهای ژئوکالچرال نیز دید. راه ابریشم باستانی تنها شامل مسیرهای تجاری میان شرق و غرب اوراسیا نبود، بلکه مسیر دادوستد ایده‌ها، ادیان، هنر، دانش و فنون نیز بود. بسیاری از اختراعات چینی مانند قطب‌نما و روش‌های آبیاری از طریق این راه باستانی به اروپا رسید، در حالی‌که چین تکنیک‌هایی را نیز از جهان وارد کرد. بر پایهٔ سند "چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و جاده ابریشم دریایی سدهٔ بیست‌ویکم" پیامد راه‌اندازی و گسترش راه ابریشم نوین، نظم نوین جهانی مبتنی بر همکاری گستردهٔ بین‌المللی خواهد بود. در کنار تشویق به چندقطبی‌گرایی سیاسی، بر پذیرش احترام به تنوع فرهنگی تأکید شده است. از جملهٔ این برنامه‌ها می‌توان به شبکهٔ جشنواره‌های هنر جادهٔ ابریشم، لیگ بین‌المللی تئاترهای جادهٔ ابریشم و اتحاد بین‌المللی موزه‌های جادهٔ ابریشم اشاره کرد. پکن همچنین برای کاستن از انتقادهای زیست‌محیطی از برنامه‌های خود، از طرح ابتکار پکن برای جادهٔ ابریشم پاک و اتحاد بین‌المللی توسعهٔ سبز رونمایی کرده است. پیوند میان مردمان گوناگون راه ابریشم از طریق افزایش همکاری‌ها در حوزهٔ توریسم خواهد بود. گذشته از تشویق در صنعت گردشگری و توریسم، برپایی نمایشگاه‌های مشترک و مراکز بین‌المللی فرهنگی از دیگر راهکارهای یادشده هستند.[۱۷۲] شبکه‌های ارتباطاتی، گسترش همکاری فرهنگی میان ملت‌های مسیر راه ابریشم نوین را تأمین می‌کنند. با این‌حال وجود یک زبان مشترک به‌ویژه در سیستم آموزشی در شتاب‌بخشی به این همکاری‌ها تسریع‌کننده خواهد بود.

راه ابریشم نوین راه همکاری‌های علمی هم هست. با وجود فرهنگ، تاریخ، اقتصاد و بافت اجتماعی متفاوت، کشورهای کمربند و جاده اکثراً کشورهای در حال توسعه هستند که این خود بر اهمیت همکاری‌های علمی در راه ابریشم نوین می‌افزاید. چین از طریق پشتیبانی از پژوهش‌ها و نوآوری‌های اساسی، برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای افزایش همکاری‌های علمی و فناوری خود با کشورهای در امتداد راه ابریشم نوین دارد. در واقع شی و دیگر رهبران چین، علم را عنصری بنیادین در شبکه راه ابریشم نوین می‌دانند و بای چونلی، رئیس آکادمی علوم چین،[۱۷۳] اشاره کرد که "دانش، فناوری و نوآوری نیروی محرکهٔ

[۱۷۲] Vandenberg, Paul, *Global Value Chains along the New Silk Road*, Asian Development Bank Institute, ۲۰۱۵.

[۱۷۳] The Chinese Academy of Sciences – CAS

اصلی توسعهٔ ابتکار کمربند و جاده هستند." آکادمی علوم چین و وزارت علوم و فناوری چین[۱۷۴] به‌همراه چندین آژانس علمی دیگر، نهادهای مسئول راه‌اندازی این بخش از راه ابریشم نوین خواهند بود. چینی‌ها در حال ارائهٔ کمک‌های علمی و امضای توافقنامه‌های همکاری‌های علمی در مقیاسی هستند که از زمان رقابت ایالات متحده و اتحاد جماهیر شوروی سابق با یکدیگر برای تأمین بودجهٔ پژوهشگران خود در کشورهای متحد در طول جنگ سرد دیده نشده است. در ۱۹ آوریل، بای اعلام کرد که آکادمی علوم چین بیش از ۱.۸ میلیارد یوان (حدود ۲۶۸ میلیون دلار آمریکا) به‌عنوان بخشی از راه ابریشم نوین در پروژه‌های علمی و فناوری سرمایه‌گذاری کرده است. پس از سخنرانی شی در سال ۲۰۱۳ این نهادها راه‌اندازی مراکز تحقیقاتی و برنامه‌های مشترکی در مناطق گوناگونی، به‌ویژه آسیای مرکزی را آغاز کردند. از جملهٔ این مراکز، مرکز کشف و توسعه مواد مخدر مخدر در آسیای مرکزی است که در سال ۲۰۱۳ در ازبکستان تأسیس شد، مرکز تحقیقات آکادمی علوم چین برای بوم‌شناسی و محیط زیست در آسیای مرکزی که در سال ۲۰۱۳ در تاجیکستان تاسیس شد و مرکز تحقیقات و آموزش کاتماندو با همکاری مشترک میان آکادمی علوم چین و دانشگاه تریبهووان[۱۷۵] در نپال در سال ۲۰۱۴. همچنین در سریلانکا، چین در حال تأمین بودجهٔ مرکزی متمرکز بر آب آشامیدنی سالم و حمایت از تحقیقات درباره بحران بیماری کلیوی در جمعیت روستایی این کشور است. در پاکستان، طیف وسیعی از مراکز تحقیقاتی که در حال مطالعه بر روی موضوعاتی از کشاورزی برنج تا هوش مصنوعی و مهندسی راه‌آهن هستند را حمایت مالی می‌کند. در قلب اتحادیهٔ اروپا، یک پارک علمی چینی – بلژیکی خانه‌هایی را برای شرکت‌هایی فراهم می‌کند که می‌خواهند تجارت تجهیزات پزشکی، انرژی خورشیدی و سایر فناوری‌ها را گسترش دهند. و در آمریکای جنوبی، چین در مراکز نجومی با شیلی و آرژانتین همکاری کرده و به بهترین رصدخانه‌های جهان دسترسی پیدا کرده است.[۱۷۶] کمتر کشور در حال توسعه‌ای وجود دارد که در حوزهٔ علمی آن هیچ رد پایی از چین در آن وجود نداشته باشد. به گفتهٔ بای چونلی، شبکهٔ همکاری علوم و فناوری به‌عنوان بخشی از طرح "یک کمربند ، یک جاده" در اوایل سال ۲۰۱۶ راه‌اندازی شد و قرار است در سال ۲۰۳۰ تکمیل شود. این شبکه از جلسات منظم میان مقامات علمی، آزمایشگاه‌های مشترک، پروژه‌های تحقیقاتی و جریان آزاد دانشمندان پشتیبانی خواهد کرد. در واقع ابتکار "یک کمربند – یک جاده" همکاری‌های علمی را با ۶۴ کشور منطقه گسترش داده‌اند. آکادمی علوم چین تاکنون ۱۸۰۰ دانشمند و تکنسین

---

[۱۷۴] The *Ministry of Science* and *Technology* of the People's Republic of *China*—MOST
[۱۷۵] Tribhuvan
[۱۷۶] https://www.nature.com/immersive/d٤١٥٨٦-٠١٩-٠١١٢٤-٧/index.html

را در این منطقه آموزش داده است. همچنین بنا به طرحی که به‌وسیلهٔ وزارت علوم و فناوری چین در سال ۲۰۱۶ برای حمایت از ابتکار یک کمربند، یک جاده منتشر شد وعده داده شده که طی پنج سال آینده از صدوپنجاه هزار دانشمند دیگر از سراسر منطقه که مایل به بازدید از چین برای آموزش و تبادلات دانشگاهی هستند، حمایت مالی کند.[۱۷۷] این یعنی ابتکار کمربند و جادهٔ زندگی و کار ده‌ها هزار پژوهشگر را متحول خواهد کرد. بنا به گزارشی که توسط آکادمی علوم چین منتشر شد، تعداد مقالاتی که در پایگاه دادهٔ اسکوپوس[۱۷۸] توسط پژوهشگران چین و هر یک از ۶۴ کشور راه ابریشم نوین میان سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۵ تألیف شده است، هجده درصد از کل همکاری‌های بین‌المللی چین را شامل می‌شود.[۱۷۹] چین از بدو شروع ابتکار کمربند و جاده تلاش کرده بر کوشش خود برای همکاری‌های علمی با این کشورها بیفزاید. به این‌ترتیب، دلایل همکاری چین با کشورهای در امتداد راه ابریشم نوین در حوزهٔ فناوری و ایجاد پارک فناوری را می‌توان در چندین عامل دید. نخستین عامل، تلاش چین برای دستیابی به بازار این کشورهاست. برای مثال در پارک‌های فناوری با ایجاد نیروگاه‌های برق، بازار تأمین انرژی آن کشور به دست چین می‌افتد که سود سرشاری برای این کشور در پی دارد. در مورد امارات، شرکت برق شانگهای با همکاری ادارهٔ برق و آب دبی در پی ایجاد نیروگاه برق خورشیدی با ظرفیت ۹۰۰ مگاوات هستند. قرار است این پروژه در سه فاز با سرمایه‌گذاری ۵۶۴ میلیون دلاری چین انجام گیرد. همچنین، پروژهٔ نور ابوظبی نیز به‌عنوان بزرگ‌ترین سایت خورشیدی جهان با ظرفیت ۱۱۷۷ مگاوات با سرمایه‌گذاری مشترک هلدینگ خورشیدی جینکوی چین در دست احداث است. در زمینهٔ اکتشاف و استخراج نفت نیز، چین با کمک پارک‌های فناوری این کار را پیش می‌برد؛ دوم خواست چین برای دسترسی به اطلاعات و فناوری‌های پیشرفتهٔ سایر کشورها مانند آمریکاست؛ آمریکا با کشورهایی مانند اسرائیل، اتحادیهٔ اروپا و امارات، در زمینهٔ فناوری‌های پیشرفته و فناوری‌های نظامی همکاری علمی دارد. چین در صدد است تا از این طریق به این فناوری‌ها دست پیدا کند و این کار سبب نگرانی آمریکا شده و نسبت به آن هشدار داده است. برای مثال، یکی از اتهاماتی که نسبت به حضور و همکاری علمی چین مطرح شده، جاسوسی علمی پژوهشگران این کشور در کشورهاست؛ سومین عامل افزایش حضور و نفوذ سیاسی در کشورها از طریق همکاری‌های علمی و اقتصادی است؛ چهارم، افزایش قدرت نرم چین از طریق تبادل دانشجو و ارائهٔ بورسیه و کمک‌هزینه‌های تحصیلی و نیز استفاده از نیروهای جوان و متخصص سایر کشورها. در

[۱۷۷] https://www.natureindex.com/news-blog/china-trades-science-along-ancient-silk-road
[۱۷۸] Scopus
[۱۷۹] https://www.natureindex.com/news-blog/china-trades-science-along-ancient-silk-road

این میان، چین به‌دنبال اعطای سالانه ده‌هزار بورسیه به دانشجویان کشورهای راه ابریشم است. تنها در سال گذشته، ثبت‌نام از کشورهای کمربند و جاده دوازده درصد افزایش یافته و به ۳۱۷۰۰۰ دانشجو رسیده است؛ پنجم صرف بودجه‌های بالا از سوی چین، در اختیار گذاشتن کلان‌داده‌ها و تجهیزات گرانقیمت در زمینهٔ تحقیقات و همکاری‌های علمی سبب شده است که همکاری علمی با چین برای اروپا جذاب باشد و سرانجام، کشورهای میزبان از سرمایه‌گذاری چین در کشور خود استقبال می‌کنند و در پی استفاده از فناوری‌های جدید چین در کشور خود هستند. از این‌رو، امتیازات خوبی در زمینهٔ معافیت مالیاتی و مزایای قرارداد به طرف چینی می‌دهند.

مهم‌تر اینکه این ایده‌های انتزاعی اکنون در مجموعه‌ای از اتحادها و مشارکت‌های دانشگاهی نمایان شده است. در این زمینه اتحاد سازمان‌های علمی بین‌المللی (آنسو)[۱۸۰] در امتداد راه ابریشم نوین در ۴ نوامبر ۲۰۱۸ شکل گرفت. ریشهٔ شکل‌گیری آنسو به نشست پکن در نوامبر ۲۰۱۶ بازمی‌گردد که در "نخستین مجمع بین‌المللی علوم سازمان‌های علمی ملی دربارهٔ ابتکار کمربند و جاده" یک کمیتهٔ فوق‌العاده از سازمان‌های پژوهشی علمی توسط آکادمی علوم چین شکل گرفت. رهبران و نمایندگان ۲۲ سازمان علمی و پژوهشی، دو برندهٔ جایزهٔ نوبل، بیش از سی دانشگاه از سراسر جهان و بیش از ۳۵۰ دانشمند از حدود چهل کشور و منطقه، در این مجمع با هدایت آکادمی علوم چین در ۷ تا ۸ نوامبر ۲۰۱۶ در پکن تشکیل جلسه دادند.[۱۸۱] در پایان این مجمع "بیانیهٔ پکن" منتشر شد تا چارچوب جامع‌تری را برای حمایت از همکاری‌های بین‌المللی در زمینهٔ علوم، فناوری و نوآوری در امتداد کمربند و جاده و دیگر مناطق نیز پشتیبانی کند.[۱۸۲] در ژوییهٔ ۲۰۱۷، نمایندگان دوازده آکادمی، مؤسسات و سازمان‌های بین‌المللی در کارگاه آموزشی در اسلام‌آباد پاکستان شرکت کردند و نام آنسو مشخص شد، پیش‌نویس اساسنامه و راهبرد توسعه تدوین شدند. در نوامبر ۲۰۱۸، آنسو با مدیریت آکادمی علوم چین و مشارکت ۳۷ مؤسسهٔ بین‌المللی علمی، از آکادمی علوم روسیه تا دانشگاه شیلی رسماً افتتاح و نخستین جلسهٔ مجمع عمومی و جلسهٔ هیأت مدیرهٔ آن برگزار شد. سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی ملل متحد در پاریس نیز یکی از اعضای بنیانگذار است. آنسو نخستین سازمان جامع علمی و فناوری بین‌المللی محسوب می‌شود که به‌طور مشترک توسط نهادهای پژوهشی علمی کشورها و

[۱۸۰] Alliance of International Science Organizations in the Belt and Road Region – ANSO
[۱۸۱] http://anso-۲۰۲۰.csp.escience.cn/dct/page/٦٥٥٨٧
[۱۸۲] Ibid.

سازمان‌های بین‌المللی در امتداد راه ابریشم نوین در چارچوب ابتکار کمربند و جاده آغاز شده است.[۱۸۳] آنسو می‌تواند همکاری‌های علمی پکن با کشورهای در امتداد مسیر راه ابریشم نوین را تعمیق بخشد به‌ویژه به‌دلیل نیاز این کشورها به توسعهٔ علمی و مقابله با چالش‌های نوین در فناوری و نوآوری. از این‌رو آنسو بر "همکاری پایدار و سیستماتیک میان آکادمی‌های ملی، سازمان‌های علمی، تحقیقاتی و فناوری منطقه‌ای و دانشمندان در امتداد کمربند و جاده" تأکید می‌کند.[۱۸۴] اهداف اصلی آنسو شامل "تقویت همکاری در علوم، فناوری و نوآوری برای ارتقای توسعهٔ مشترک"، "ایجاد بستری برای نوآوری مشترک و سازوکاری طولانی‌مدت برای همکاری در علوم، فناوری و نوآوری"، "تمرکز بر روی چالش‌های بزرگ و سازماندهی برنامه‌های بین‌المللی مرتبط"هستند .[۱۸۵] دیگر هدف اعلام‌شدهٔ آنسو "توسعهٔ اقتصادی و پایدار اجتماعی" و "راه و ابتکاری سبز" برای "آیندهٔ مشترک بشریت" است. آنسو اعلان کرد که متعهد به توسعهٔ پایدار منطقه‌ای، ایجاد ظرفیت دانشگاهی، همکاری و ارتباطات نوآور و انتقال فناوری از طریق اتحاد سازمان‌های علمی و دانشمندان در منطقهٔ "کمربند و جاده" است.[۱۸۶] نکته اینکه هیچ اشاره‌ای به سود برای تجارت یا فروش محصولات نبود.[۱۸۷]

در کنار آنسو، دو سازمان بین‌المللی علمی نیز برپا شده است. نخست اتحاد دانشگاه جادهٔ ابریشم[۱۸۸] است که در سال ۲۰۱۵ با هدف ایجاد یک بستر آموزشی تعاونی برای توسعهٔ بیشتر منطقه ایجاد شد. این اتحاد از بیش از ۱۳۰ دانشگاه عضو از ۲۲ کشور و منطقه با هماهنگی دانشگاه شیان جیاوتونگ چین تشکیل شده است. هدف این سازمان بین‌المللی علمی، ارتقای همکاری در مبادلات بین‌دانشگاهی، پرورش استعدادها، همکاری پژوهشی، تبادل فرهنگی، مطالعهٔ سیاستگذاری و خدمات اجتماعی در میان دانشگاه‌های عضو در امتداد کمربند اقتصادی جاده ابریشم از آسیا تا خاورمیانه، اروپا و شرق آفریقاست. به بیان دیگر "ایجاد سیستم عامل‌های تعاونی همکاری و توسعه بیشتر منطقه‌ای" روح این اتحاد است.[۱۸۹] دوم اتحاد کمربند و جاده دانشگاه[۱۹۰] است که در اکتبر ۲۰۱۵ توسط ۴۷ مؤسسه از هشت کشور از جمله دانشگاه لانجو، دانشگاه فودان و دانشگاه

---

[۱۸۳] https://en.imsilkroad.com/p/۱۱۸۳۸۰.html
[۱۸٤] http://www.anso.org.cn/about/history/
[۱۸٥] Ibid.
[۱۸٦] http://anso-۲۰۲۰.csp.escience.cn/dct/page/٦٥٥٨٧
[۱۸۷] http://anso-۲۰۲۰.csp.escience.cn/dct/page/٦٥٥٨٧
[۱۸۸] The University Alliance of the *Silk Road*—UASR
[۱۸۹] https://www.oalc.cuhk.edu.hk/en/project/one_belt_one_road/
[۱۹۰] University Alliance of *Belt* and Road—UABR

سیچوان از چین، دانشگاه اقتصاد دولتی اورال از روسیه و دانشگاه ملی پوکیونگ از کرهٔ جنوبی تأسیس شد. هدف آن کشف سازوکار نوین پرورش استعدادهای فراملی به‌منظور پرورش استعدادهای با کیفیت بالا و چشم‌انداز جهانی است. این اتحاد از ۱۲۶ دانشگاه عضو تشکیل شده است.[۱۹۱] در مجموع، جنبهٔ علمی راه ابریشم نوین ده‌ها هزار پژوهشگر و دانشجو و صدها دانشگاه را دربر دارد. چنین قابلیتی شاید به دگرگونی ژرفی در حوزه‌ای بینجامد که در آن چین به‌عنوان یک رقیب نیرومند برای ایالات متحده، ژاپن و کشورهای ثروتمند اروپایی ظاهر شود و وجههٔ چین را در دیدگاه کشورهای در حال توسعه و پژوهشگران آنها، همچو یک ابرقدرت توسعه‌گر دانش تقویت کند.[۱۹۲] این وجهه به دو دلیل دیگر نیز نیرومندتر شده است. نخست اینکه، چین رویکرد برد–برد را در همکاری‌های علمی دنبال می‌کند. ترزا فالون، مدیر مرکز مطالعات آسیا—روسیه–اروپا در بروکسل، می‌گوید: «مفهوم بُرد–بُرد در همهٔ پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده نمایان دارد. هر سرمایه‌گذاری عمده نه‌تنها برای کشور میزبان بلکه برای چین نیز سودمند است که هر دو طرف امیدوار است هم از نظر علمی و هم اقتصادی از این سرمایه‌گذاری‌ها سود کسب کند.»[۱۹۳] دوم اینکه و همان‌گونه که لی یین، معاون بخش همکاری بین‌المللی آکادمی علوم چین در پکن گفت: «چین خود را به‌عنوان یک شریک مناسب‌تر برای کشورهای فقیرتر می‌داند، زیرا هنوز فقیر بودن خود را در گذشته یادآوری می‌کند».[۱۹۴] جای شگفتی نیست که بسیاری از رهبران جهان سوم، از جمله عمران خان، نخست‌وزیر پاکستان، و رئیس‌جمهور سریلانکا، علاقهٔ خود را به گسترش همکاری‌های علمی با چین نشان داده‌اند.

اما دیدگاه دیگری نیز دربارهٔ اوج‌گیری همکاری‌های علمی چین با کشورهای در مسیر راه ابریشم نوین وجود دارد؛ روایتی که در آن کشورهای در حال توسعه، در آغوش ابرقدرتی غیرلیبرال دموکراتیک و نواستعماری قرار می‌گیرند و توافقنامه‌های علمی فناوری و همکاری‌های پژوهشی بخشی از این مسیر است. در این روایت، دستاورد همکاری علمی کشورهای جهان سوم با چین، به بدهی‌های چند میلیارد دلاری می‌انجامد. همچنین چین می‌تواند کلید دستیابی به منابع علمی – اقتصادی ارزشمند (از نمونه‌های بیولوژیکی تا سیستم‌های ارتباطی نسل بعدی) را به‌دست آورد. بیشتر این انتقادها از سوی کشورهایی است که مخالف کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین چین هستند. گذشته از آمریکا، هند از جملهٔ کشورهایی بوده که بیش از یک بار به

[۱۹۱] https://www.oalc.cuhk.edu.hk/en/project/one_belt_one_road/
[۱۹۲] https://www.nature.com/immersive/d٤١٥٨٦-٠١٩-٠١١٢٤-٧/index.html
[۱۹۳] Ibid.
[۱۹۴] Ibid.

سیاستگذاران سریلانکایی هشدار داده است که میزان همکاری علمی خود را با چین کاهش دهند. نگرانی دیگر تأثیرات زیست‌محیطی پروژه‌های راه ابریشم خواهد بود. ادعا شده است که چین در حال آسیب زدن به محیط زیست از طریق مسیرهای زمینی راه ابریشم نوین (از آسفالت مسیرهای زیستگاه‌های شکنندهٔ زیست‌محیطی در کوه‌های شمالی پاکستان و تا سد کردن رودخانه‌ها در جنوب‌شرقی آسیا و آمریکای جنوبی) است. بر پایهٔ گزارش صندوق جهانی طبیعت[۱۹۵] ارتباطات اصلی ابتکار کمربند و جاده میان آسیا و اروپا از ۱۷۳۹ منطقه که برای حفظ تنوع زیستی مهم شناخته شده‌اند، عبور می‌کند و بر ۲۶۵ گونهٔ در معرض خطر تأثیر می‌گذارد.[۱۹۶]

با این‌حال نشانه هایی وجود دارد که چین در حال رفع چنین نگرانی‌هایی است. سازمان‌های تحقیقاتی چین، مانند آکادمی دون هوانگ، و دانشمندان محیط زیست، از جمله کپینگ از مؤسسهٔ گیاهشناسی آکادمی علوم چین در پکن، در مورد تأثیرات زیست‌محیطی شبکهٔ گستردهٔ این مسیرهای قاره‌ای هشدار داده‌اند. نگرانی‌های زیست‌محیطی در مورد این کلان‌پروژه نیز مورد توجه رهبران برجستهٔ چین قرار گرفته است. در افتتاحیهٔ اجلاس، شی جین پینگ گفت: «ابتکار عمل کمربند و جادهٔ چین باید سبز و پایدار باشد» و افزود که «حفاظت از محیط زیست برای محافظت از خانهٔ مشترکی که در آن زندگی می کنیم از طریق این ابتکار امری حیاتی است»[۱۹۷]. این یعنی بحث‌های زیست‌محیطی به بالاترین سطح تصمیم‌گیری رسیده است. آکادمی علوم چین بیش از صد پروژهٔ همکاری علمی و فناوری را برای حمایت از توسعه سبز در کشورهای راه ابریشم نوین آغاز کرده و صندوق ویژه‌ای برای انتقال دستاوردهای علمی و فناوری در این مناطق ایجاد کرده است. در واقع به‌نظر می‌رسد که سیاستگذاران چین نسبت به انتقادها بسیار حساس هستند و مشتاقانه تلاش می‌کنند تا آنها را حل کنند و از این‌رو دولت چین تلاش خواهد کرد که با سازمان های بین‌المللی بیشتری از جمله گروه‌های حفاظت و دانشگاه‌ها همکاری کند.[۱۹۸] با وجود همهٔ انتقادهای غربی‌ها، بدون شک بزرگ‌ترین نقطه قوّت چین در ارتقای راه ابریشم دیجیتالی، تمایل این کشور به پایبندی به معاهدات بین‌المللی است. برخلاف چین، آمریکای ترامپ با دانش در جنگ بود. دگرگونی بنیادین در ایالات متحده، دوری روزافزون از علوم پایه بوده که برای کار در مقیاس وسیع، به بودجهٔ ثابت دولت نیاز دارد.[۱۹۹] بدتر آنکه کنگرهٔ آمریکا با

---

[۱۹۵] *World Wildlife Fund or* WWF
[۱۹۶] https://www.nature.com/immersive/d٤١٥٨٦-٠١٩-٠١١٢٤-٧/index.html
[۱۹۷] https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-idUSKCN١S١٠٤I
[۱۹۸] https://www.nature.com/immersive/d٤١٥٨٦-٠١٩-٠١١٢٤-٧/index.html
[۱۹۹] https://fpif.org/chinas-belt-and-road-of-science/

همکاری سناتور چاک گراسلی خواستار موشکافی دانشمندان خارجی شد که مشارکت دانشمندان آمریکایی در همکاری‌های بین‌المللی را به‌طور فزاینده‌ای دشوار کرده است. به این‌ترتیب در میانهٔ خیزش راه ابریشم علمی، بنیاد ملی بهداشت[۲۰۰] در سال ۲۰۲۰، پنج میلیارد دلار بودجهٔ خود را کاهش داد. در همین سال، بودجهٔ بنیاد ملی علوم با دوازده درصد کاهش به ۷.۱ میلیارد دلار و سازمان حفاظت از محیط زیست با ۳۱ درصد کاهش به ۸.۸ میلیارد دلار رسید.[۲۰۱] انکار تغییر اقلیم و تمسخر گرمایش جهانی، نمونه‌های اصلی این تحقیر بوده است. کوتاه اینکه تحول ژئوپولیتیکی دانش در میانهٔ کناره‌گیری آمریکا از رهبری اخلاقی جهان و خیزش چین بنا شده است. این وضعیت را می‌توان "چینِ باز و آمریکای بسته" نامید.[۲۰۲]

راه ابریشم علمی اما درهم‌تنیده با برنامهٔ راهبردی ملی چین با عنوان «ساخت چین ۲۰۲۵»[۲۰۳] است که در سال ۲۰۱۵ توسط لی کِچیانگ، نخست‌وزیر چین، رونمایی شد. در سال ۲۰۱۷ شی جین پینگ در سخنرانی خود صحبت از «رؤیای چینی (ژونگوآ مِنگ)»[۲۰۴] کرد و اعلام نمود که چین تا سال ۲۰۳۵ باید به «رهبر جهانی در نوآوری» تبدیل شود و به لحاظ اقتصادی و فناورانه قدرتمند شود. چین سه هدف عمدهٔ ملی برای توسعهٔ فناوری و نوآوری خود دارد؛ ۱. تبدیل چین به کشوری که رویکرد نوآورانه برای توسعه کشور تا سال ۲۰۲۰ دارد؛ ۲. قرار گرفتن چین در میان کشورهای برتر در توسعهٔ فناوری و نوآوری تا سال ۲۰۳۰؛ و ۳. تبدیل چین به نیروگاه نوآوری فناورانه تا سال ۲۰۳۵. بعدها هدف این برنامه به ۲۰۳۵ و ۲۰۴۹ افزایش یافت که هدف اصلی آن رشد بخش صنعت و توسعه داخلی چین است. به‌طور کلی چین سه مرحله را برای بحث پیشرفت فناورانه در برنامهٔ ساخت چین معرفی‌کرده است:

۱. تبدیل چین به کشوری قدرتمند در حوزهٔ فناوری تا سال ۲۰۲۵؛

۲. تبدیل چین به رقیبی برای کشورهای قدرتمند در حوزهٔ فناوری و تولید تا سال ۲۰۳۵؛

۳. تبدیل چین به قدرت بلامنازع جهان در تولید و فناوری تا سال ۲۰۴۹.

---

[۲۰۰] The *National Institutes of Health* – NIH
[۲۰۱] https://fpif.org/chinas-belt-and-road-of-science/
[۲۰۲] "China Open ،America Closed". Peters, M. A., & Chiang, T. H. (۲۰۱۷). America closed, China open. *Educational Philosophy and Theory*, *49*(۵), ۱–۵.
[۲۰۳] Made in China ۲۰۲۵ (MIC ۲۰۲۵)
[۲۰۴] 中国梦

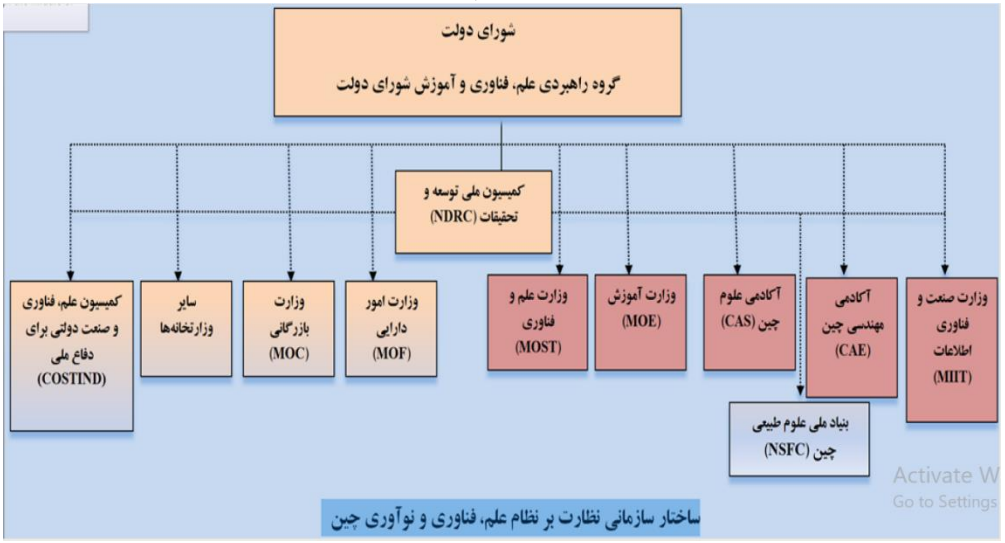
بر همین اساس، چین توجه زیادی به بحث تحقیق و توسعه و فناوری دارد. با چنین طرح راهبردی است که چین در شاخص جهانی نوآوری در سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ در رتبهٔ ۱۴ قرار گرفته است.[۲۰۵] در سال ۲۰۱۸ در رتبهٔ ۱۷ و در سال ۲۰۱۷ در رتبهٔ ۲۲ قرار داشت. این یعنی چین با سرمایه‌گذاری در بخش نوآوری و تحقیقات توانسته است وضعیت خود را طی این سه سال ۸ رتبه ارتقا دهد. از نظر سرمایه‌گذاری در بخش تحقیقات و فناوری نیز، چین با اختلاف کمی پس از ایالات متحده با هزینه بیش از پانصد میلیارد دلار در رتبهٔ دوم قرار دارد. بنا به برنامهٔ راهبردی ساخت چین، عمدهٔ این سرمایه‌گذاری‌ها در ده صنعت اصلی است که در برنامهٔ راهبرد ملی تحت عنوان عبارتند از: ۱. فناوری اطلاعات؛ ۲. ماشین‌آلات پیشرفته و ربات‌ها؛ ۳. هوانوردی و هوا و فضا؛ ۴. تجهیزات دریایی و کشتی‌های پیشرفته؛ ۵. حمل‌ونقل ریلی؛ ۶. وسایل نقلیه با انرژی‌های نوین و به‌صرفه؛ ۷. انرژی‌های نوین؛ ۸. تجهیزات کشاورزی؛ ۹. مواد و مصالح نوین و ۱۰. داروهای زیستی و پزشکی. دانشگاه‌های پکن، ژجیانگ، شانگهای جیائو تانگ، تسینگهوا و فودان در ردهٔ دوم همکاری‌های علمی بین‌المللی چین پس از آکادمی علوم چین محسوب می‌شوند. سه استان پکن، شانگهای و جیانگسو بیشترین همکاری را در زمینهٔ همکاری‌های علمی بین‌المللی دارند. ساختار علمی داخلی چین با دیگر کشورها ناهمسان است. در نهادهای داخلی، برخلاف وزارت آموزش و وزارت علم و فناوری، این آکادمی علوم چین است که بزرگ‌ترین نهاد همکاری‌کنندهٔ بین‌المللی محسوب می‌شود. در ژوییهٔ ۲۰۱۶، وزارت آموزش و پرورش چین، برنامهٔ اقدام آموزش و پرورش کمربند و جاده را امضا کرد و تفاهم‌نامه همکاری بین‌المللی را با ۱۴ استان از جمله گانسو، نینگشیا ، فوجیان ، گوئیژو و سایر مناطق خودمختار و شهرداری‌ها را با هدف ساخت یک وزارتخانه به‌عنوان سکوی مشترک استانی برای کمربند و جاده امضا کرد.[۲۰۶]

---

[۲۰۵] https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_۲۰۲۰.pdf

[۲۰۶] Peters, Michael A. ‘China’s belt and road initiative: Reshaping global higher education’. *Educational Philosophy and Theory*. Vol. ۵۲, ۲۰۲۰. Issue ٦.

تصویر ۱۱ ساختار علم و فناوری در چین



بی‌تردید برنامهٔ ساخت چین و راه ابریشم علمی سبب جهش علمی چین و دگرگونی نگاه درونی به دانش شده است. تعداد فراگیرانی که پس از اتمام دورهٔ خود به چین بازگشتند، به ۴۳۳ هزار نفر رسیده است که ۵۸.۶ درصد نسبت به سال ۲۰۱۲ افزایش داشت. ۴۴۳ هزار دانشجوی بین‌المللی تحصیلات خود را در چین ادامه دادند که نسبت به سال ۲۰۱۲ ۳۵.۱ درصد افزایش داشت. در واقع چین به کشوری تبدیل شده است که بیشترین دانشجو را در خارج از کشور دارد و در عین حال محبوب ترین مقصد در میان کشورهای آسیایی بوده است. چین با ۱۸۸ کشور و منطقه مشارکت آموزشی ایجاد کرده و با ۴۶ سازمان مهم بین‌المللی همکاری و تبادل نظر آموزشی را انجام داده است. توافقنامه‌های به رسمیت شناختن متقابل مدارک دانشگاهی با ۴۷ کشور و منطقه امضا شده است. گذشته از این، ۵۱۲ انستیتوی کنفوسیوس و ۱۰۷۴ کلاس کنفوسیوس در ۱۴۰ کشور و منطقه در جهان وجود دارد که در آنها ۱۳۵ مؤسسهٔ کنفوسیوس و ۱۲۹ کلاس کنفوسیوس در ۵۱ کشور در امتداد کمربند و جاده قرار دارند. حدود ۶۷ کشور با صدور فرمان آموزش زبان چینی را در سیستم های آموزش ملی خود گنجانده اند. دوره‌ها و برنامه‌های زبان چینی در بیش از ۱۷۰ کشور جهان ارائه می‌شود تا بدان حد که تعداد افرادی که زبان چینی را در دنیا می آموزند و از آن استفاده می‌کنند، به صد میلیون نفر رسیده است. همان‌طور که وزارت آموزش و پرورش چین (۲۰۱۶) می‌گوید: «چین در آستانهٔ یک دورهٔ تازه است و وارد مرحلهٔ جدیدی از توسعه می شود. آموزش باید برای همه قابل دسترسی باشد. چین قصد دارد آموزش بهتر و عادلانه‌تری را برای ۱.۳ میلیارد نفر فراهم کند، یک سیستم آموزشی مدرن در کلاس جهانی با ویژگی‌های چینی ایجاد کند و رؤیای چینی جوانسازی ملی را به واقعیت تبدیل کند».

کوتاه اینکه راه ابریشم علمی چه بسا بتواند همچو یک سیستم گردش خون برای گسترش دانش و فناوری از طریق گسترش همکاری‌های علمی بین‌المللی عمل کند. آمارها نشان می‌دهد که همکاری میان این کشورها از ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ به‌طور شایان توجهی افزایش یافته و شبکه به‌طور شایان توجهی غیرمتمرکز است؛ ثانیاً ساختار توپولوژی نشان می‌دهد که اساس این شبکه مبتنی بر همکاری چین با ترکیه، ایران و لهستان روسیه و لهستان است[۲۰۷] با این‌حال هدف پایانی همکاری‌های علمی در امتداد راه ابریشم نوین، بازگرداندن جایگاه چین به‌عنوان یکی از تمدن‌های بزرگ جهان و پذیرش این کشور از سوی دیگر ملت‌ها به‌عنوان یک ابرقدرت علمی است. تا سال ۲۰۵۰، کشورهای مسیر راه ابریشم نوین قصد دارند هشتاد درصد از رشد تولید ناخالص داخلی جهانی را در دست گیرند و سه میلیارد نفر دیگر را به طبقهٔ متوسط سوق دهند. چین به‌عنوان یک شریک علمی جذاب و اعتمادپذیر برای بخش بزرگی از کشورهای در حال توسعه ظاهر شده است. در حالی که نسل‌های پیشین پژوهشگران در آفریقا، آسیا و تا حدودی آمریکای جنوبی، در کشورهای غربی آموزش دیده‌اند و ریشه‌های فکری برخاسته از غرب بوده، برای نسل فعلی این چین است که رفته‌رفته قبله آمال دانش خواهد بود. در واقع به‌نظر می‌رسد محور آموزش و دانش در دنیای پساآمریکایی به سوی چین در حال دگرگونی است. با تداوم گسترش راه ابریشم علمی، چه بسا با افول اروپای مرکزی و شرقی و ظهور منطقهٔ آسیا – اقیانوسیه، فضای جهانی علمی از الگوی "غرب قوی و ضعیف شرقی" به "غرب ضعیف و شرق قوی" تبدیل شود.[۲۰۸] کوتاه اینکه چین با راه ابریشم نوین، در حال ترسیم نقشهٔ علوم جهان است.

راه ابریشم سلامت

در حوزهٔ بهداشت نیز پکن کوشیده است تا "راه ابریشم سلامت"[۲۰۹] که از زیرساخت‌های بهداشتی پشتیبانی می‌کند را به‌عنوان زیرمجموعه و بخشی از راه ابریشم نوین معرفی کند. نخستین بار شی جین پینگ این اصطلاح را هنگام بازدید از ژنو در ژانویهٔ ۲۰۱۷ به‌کار برد، جایی که وی با سازمان بهداشت جهانی[۲۱۰] تفاهم‌نامه‌ای را برای ساخت "راه ابریشم سلامت" امضا کرد که هدف آن بهبود سلامت عمومی در کشورهای ابتکار کمربند و جاده بود. در آگوست ۲۰۱۷، دولت چین سمیناری را با

---

[۲۰۷] Leloğlu, Uğur Murat, 'Scientific Collaboration along the Silk Road.' *BRIQ*. Vol. ۲ Issue ۲ • Spring ۲۰۲۱.
[۲۰۸] Qinchang Gui, Chengliang Liu and DeBin Du. 'The Structure and Dynamic of Scientific Collaboration Network among Countries along the Belt and Road'. *Sustainabilty*. ۲۰۱۹, ۱۱, ۵۱۸۷; doi:۱۰,۳۳۹۰/su۱۱۱۹۵۱۸۷.
[۲۰۹] Health Silk Road – 健康
[۲۱۰] The World Health Organization—WHO

عنوان "کمربند و جاده در زمینهٔ همکاری بهداشت: به‌سوی یک راه ابریشم سلامت" در پکن برگزار کرد، جایی‌که مدیر کل سازمان بهداشت جهانی، دکتر تدروس آدانوم گبرئیسوس، از پیشنهاد شی دربارهٔ استفاده از ابتکار کمربند و جاده برای تقویت همکاری در بخش بهداشت استقبال گرمی نشان داد[۲۱۱]. اما این بحران کرونا بود که راه ابریشم سلامت را بر سر زبان‌ها انداخت. گرچه همه‌گیری کرونا در آغاز چهرهٔ چین را در جهان به‌شدت تیره کرد، به‌ویژه آنکه دونالد ترامپ با تأکید بر "ویروس چینی" نامیدن کرونا کوشید تا رقابت ژئوپولیتیکی – ژئواکونومیک با پکن را به رقابتی نژادی تبدیل کند، چین اما اندک‌اندک توانست تا حدودی این بی‌اعتباری را جبران کند. از مهم‌ترین ابزار پکن برای بازستاندن پرستیژ ازدست‌رفتهٔ خود راه ابریشم سلامت بود. در ۱۶ مارس ۲۰۲۰، در میانهٔ بحران کرونا در ایتالیا، شی جین پینگ با جوزپه کونته، نخست‌وزیر ایتالیا گفت‌وگوی تلفنی برقرار کرد. علاوه بر نوید اعزام تیم‌های پزشکی و تحویل تجهیزات مورد نیاز، شی ایدهٔ همکاری با ایتالیا برای ساخت "راه ابریشم سلامت" را نیز مطرح کرد. اصطلاح جادهٔ ابریشم سلامت در روزهای بعد توسط سایر مقامات و رسانه‌ها تکرار شد. از آن زمان تاکنون، چین تلاش‌های خود را برای رهبری بهداشت جهانی با راه‌اندازی کارزار گسترده دیپلماسی عمومی و ارسال کمک‌های پزشکی به سراسر جهان دوچندان کرده است. دولت چین در حال ارائهٔ کمک و مشاورهٔ دوجانبهٔ پزشکی است که اغلب به‌طور مستقیم به‌وسیلهٔ سفارتخانه‌های محلی چین در بسیاری از کشورها، همچو مالزی، فیلیپین و یونان ارائه می شود. در موارد دیگر، تجهیزات پزشکی توسط شرکت‌های چینی درگیر راه ابریشم نوین، مانند هواووی یا شرکت سازوساخت ارتباطات تهیه شده است. بنیادهای جک‌ما و علی‌بابا بسته‌های امدادی را به ده‌ها کشور، از اوگاندا و اوکراین تا ایالات متحده تحویل داده‌اند. چین همچنین به برخی از کشورهای مصیبت‌دیده همچون سریلانکا به‌صورت وام اختصاصی پانصد میلیون دلاری، کمک اقتصادی کرده است.[۲۱۲]

راه ابریشم سلامت، تنها چشم‌انداز چین را از رویکرد نوین برای تکمیل حاکمیت بهداشت عمومی جهانی نشان نمی‌دهد. نخست اینکه راه ابریشم سلامت نقش بسزایی در مشروعیت بخشیدن به راه ابریشم نوین در داخل و خارج از چین ایفا خواهدکرد. نمایش کمک‌های سخاوتمندانه پکن به سایر کشورها از یکسو به مردم چین نشان می‌دهد که این کشور به شیوه‌ای مسئولانه به همه‌گیری جهانی پاسخ می‌دهد. از سوی دیگر، فعالیت‌های راه ابریشم سلامت با استفاده از نمایش

[۲۱۱] Mapping China’s Health Silk Road, https://www.cfr.org/blog/mapping-chinas-health-silk-road
[۲۱۲] Mapping China’s Health Silk Road, https://www.cfr.org/blog/mapping-chinas-health-silk-road

کمک‌های نجات‌دهنده و پشتیبانی برای جبران آسیب‌های وارده، سبب کاهش نگرانی جهانی از نقش چین به‌عنوان محل اصلی ویروس کرونا خواهد شد؛ دوم، راه ابریشم سلامت چارچوبی را برای ترمیم ابتکار کمربند و جاده ارائه می‌دهد که به‌دلیل شوک‌های ناشی از همه‌گیری کرونا به چین و کشورهای راه ابریشم نوین متوقف شده است. توقف سفرهای بین‌المللی چین و قرنطینه کردن شهرها در سراسر کشور در واکنش به این همه‌گیری، نیروی کار مورد نیاز و تأمین مالی پروژه های ابتکار کمربند و جاده را به خطر انداخت. تأکید بر راه ابریشم سلامت اما می‌تواند به احیای ابتکار کمربند و جاده از طریق نشان دادن ارادهٔ چین به همکاری‌های اقتصادی با کشورهای راه ابریشم نوین بینجامد که درگیر بحران اقتصادی درونی هستند؛ سوم راه ابریشم سلامت تقویت‌کنندهٔ راه ابریشم دیجیتال نیز خواهد بود. به‌دلیل نظارت بر سلامت، می‌توان جادهٔ ابریشم سلامت را با جادهٔ ابریشم دیجیتال ادغام کرد. همه‌گیری کرونا کشورهای در حال توسعه را به خطر انداخته و نابرابری‌های شکاف دیجیتالی را دامن زده است. چین اما به تشخیص مبتنی بر هوش مصنوعی هوشمند و آموزش الکترونیکی مسلح است. در این میان، شرکت‌های چینی راه‌اندازی دولت الکترونیکی، آموزش هوشمند و پروژه‌های بهداشت دیجیتال را گسترش دادند. به‌عنوان مثال، اتحادیهٔ آفریقا در سال ۲۰۱۷ اتاق نظارت بر سلامت هوشمند خود را با استفاده از فناوری زد.تی.ای راه‌اندازی کرد. همچنین، ابزارهای دیجیتال برای نظارت بر ردیابی تماس و اجرای قرنطینه در سراسر جهان، از سنگاپور و کرهٔ جنوبی گرفته تا اروپا و هند استفاده شده است. با سابقهٔ طولانی شرکت‌های چینی در ارسال فناوری‌های نظارت دیجیتال به کشورهای راه ابریشم نوین، شگفت‌آور نیست که ببینیم پکن ابزارهای دیجیتال خود را به کشورهای دیگر که به‌دنبال نظارت بر قرنطینه‌ها و مرتب‌سازی جمعیت در تلاش برای راه‌اندازی مجدد ایمن اقتصاد محلی هستند، صادر می‌کند. مهم‌تر اینکه، جادهٔ ابریشم سلامت به چین اجازهٔ احیای اعتبار ملی خود را در صحنهٔ بین‌المللی، به‌ویژه در میانهٔ تقابل با واکنش‌های ایالات متحده و دیگر کشورهای اروپایی را می‌دهد. با توجه به آرزوهای جهانی چین، تلاش برای معرفی خود به‌عنوان رهبر بهداشت جهانی، نباید شگفت‌آور باشد. هنوز خیلی زود است که بگوییم چین توانسته است خود را رهبر بهداشت جهانی نشان دهد. این امر اما با ناتوانی ایالات متحده در واکنش به همه‌گیری داخلی و جهانی بیش‌ازپیش محتمل شده است. از این پس، راه جهان برای بهبود بیماری‌های همه‌گیر طولانی و پر پیچ‌وخم خواهدبود ، اما چین با راه ابریشم سلامت خود می‌تواند کاری کند که این راه از پکن گذر کند. سرانجام اینکه راه ابریشم سلامت پیش‌درآمد راه‌اندازی "جامعه‌ای با سرنوشت مشترک" از طریق تلاش‌های همکاری بین‌المللی چین به‌عنوان نمایشی از رفتار خیرخواهانهٔ آن خواهد بود.

شی جین پینگ: رهبری متمرکز و سیاست خارجی بیش‌فعال

راه ابریشم نوین نمود و نماد تعین رویای چینی (ژونگوآ مِنگ)[۲۱۳] خواهد بود. از دهۀ ۱۹۸۰ رهبران چینی کوشیده‌اند که با ارائۀ چشم‌انداز نوینی بر چالش‌ها غلبه و پیشرفت چین را در دورۀ زمامداری خود تسهیل کنند.[۲۱۴] به بیان دیگر، راه ابریشم نوین برخاسته از پیشینه‌ای دیرین در سیاست و استراتژی ملی چین است. راه ابریشم نوین در واقع ترکیبی از سیاست سال‌های پایانی دهۀ ۹۰ «به بیرون برو»[۲۱۵] و راه باستانی ابریشم است. سیاست «به بیرون برو» در ۱۹۹۹ استراتژیک برای افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم در دیگر کشورها بود، به این امید که کشورهای میزبان از مزایای توسعه‌ای حضور چین بهره‌مند شوند. ترکیب این سیاست با راه ابریشم تاریخی، استراتژی کلان و سیاست خارجی نوینی را در دوران شی رقم زده است. انگارۀ بنیادین شی این است که با چرخش سیاست خارجی چین از نگرش سنتی دیپلماسی دولت – دولت به دیپلماسی گسترده و جامع اقتصادی –فرهنگی – امنیتی، نیاز به کنترل و نگهداشت قدرت در ساختار تصمیم‌گیری حزب و حکومت احساس می‌شود. مراد از دیپلماسی گسترده و جامع در نگاه شی، دیپلماسی بیش‌فعال[۲۱۶] و تلاش برای موفقیت[۲۱۷] است. این مفاهیم در نگاه نخست مبهم و ناآشکار به‌نظر می‌رسند. با این‌حال مفاهیم مزبور نقطۀ پایان زمانۀ استراتژی سیاست خارجی دنگ شیائوپنگ «منتظر فرصت باش و [زود] پنهان شو»[۲۱۸] است.

این نکته را باید در نظر داشت که نگرش دنگ شیائوپنگ برگرفته از آرا و اندیشه‌های کنفوسیوس بود که بر تقدم و برتری سیاست فضیلت بر سیاست زور، پی‌ریزی شده بود. اما شی از جریان مهمی در سیاست خارجی تاریخی چین پیروی می‌کند که خواهان رساندن چین به "موازنۀ داخلی" برای برداشتن گام‌های بزرگ‌تر در سیاست بین الملل‌است. تاریخ چین گواه درهم‌تنیدگی موازنۀ داخلی با موازنۀ خارجی است. بسیاری از رهبران خردمند چینی همواره نیرومندی چین در عرصۀ سیاست خارجی و مهار خطر امنیتی را در گرو نیرومندی داخلی می‌دیدند. نیرومندی داخلی بیشتر در رابطه با رونق اقتصادی بود که

---

[۲۱۳] 中国梦

[۲۱۴] شریعتی نیا، محسن، کمربند اقتصادی راه ابریشم: زنجیره ارزش محور، *فصلنامه روابط خارجی*، سال هشتم، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۵، صص ۸۵-۱۱۳.

[۲۱۵] go out policy

[۲۱۶] pro-active

[۲۱۷] strive for achievement

[۲۱۸] bide and hide

در زمانه خاندان سونگ بیش از پیش نمایان شد. این نیرومندی اما گاه رنگ و بوی نظامی نیز می‌گرفت و سیاست «وانگ آنشی»[۲۱۹] خوانده می‌شد که بر قوی کردن دولت و تقویت نیروی نظامی استوار بود. وانگ بر آن بود که نگهداشت امنیت تنها از طریق ساخت یک دولت نیرومند دست‌یافتنی است، چراکه ناتوانی ملی با دعوت از متجاوز برابر است، اما نیرومندی مساوی با امنیت خواهد بود. برای رسیدن به این مهم، از یکسو باید بر سیاست توسعهٔ داخلی و تقویت خزانه پای فشرد و از سوی دیگر، بر توان نظامی با به‌کارگیری فرماندهان افزود. تنها پس از نیرومندی داخلی است که می‌توان زور و اجبار را برای حفظ منافع ملی در سیاست خارجی به‌کار برد. ترکیب چنین نگرش تاریخی با پیشینهٔ تاریخی راه ابریشم باستانی، چراغ راه شی و سیاست خارجی چین در زمانهٔ کنونی است.

برخلاف گمان بسیاری از تحلیلگران مسائل چین، شی جین پینگ از زمان روی کار آمدنش در سال ۲۰۱۲ چین را در درون و بیرون با شتاب و البته سیاست‌های تهاجمی دگرگون کرده است.[۲۲۰] شی جین پینگ مجموعهٔ قدرتمندی از اصلاحات سیاسی و اقتصادی را ایجاد کرد: تمرکز قدرت تحت رهبری شی، گسترش نقش حزب کمونیست در زندگی سیاسی، اجتماعی و اقتصادی چین و ساخت یک دیوار مجازی از مقررات برای کنترل دقیق‌تر مبادلهٔ ایده و سرمایهٔ میان چین و جهان خارج.[۲۲۱] پکن فراتر از مرزهای خود، خود را دوباره به‌عنوان قدرت بزرگی در نظر گرفته است و تلاش می‌کند شکوه گذشتهٔ خود را بازیابد و یک سیستم هنجارهای بین‌المللی ایجاد کند که اهداف بلندپروازانه تر خود را بهتر تأمین کند. به بیان دیگر، شی جین پینگ اولویت‌های مهم سیاسی، اقتصادی و سیاست خارجی را دگرگون کرده و از طریق مبارزه با فساد، مدیریت اینترنت، اصلاح بخش شرکت‌های دولتی، بهبود ظرفیت نوآوری کشور و افزایش جایگاه چین در جهان، رهبری خود را تداوم بخشیده است. با این کار، رهبری چین روندهای گشودن بیشتر سیاسی و اقتصادی و همچنین سیاست خارجی کم‌اهمیت را که سی سال پیش با "انقلاب دوم" دنگ شیائوپینگ به حرکت درآمده بود، معکوس می‌کند.[۲۲۲] به این‌ترتیب، سیاست خارجی شی پیامدهای کلان و مهمی در چیدمان قدرت در درون کشور هم داشته است. برای به راه انداختن چنین سیاست خارجی بیش‌فعالی، شی به بازتمرکز قدرت درون‌حزبی – حکومتی به سود خود دست زده است. به سخن دیگر تمرکز قدرت، لازمهٔ

---

[۲۱۹] Wang Anshi
[۲۲۰] McGregor, Richard. *Xi Jinping: The Backlash* (Penguin Specials) Paperback – December ۱۵, ۲۰۱۹.
[۲۲۱] Economy, Elizabeth C. *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*, September ۲, ۲۰۱۹.
[۲۲۲] Economy, Elizabeth C. The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State– September ۲, ۲۰۱۹.

راه‌اندازی استراتژی کلان چین – راه ابریشم نوین – است. با چنین اعتماد بنفسی است که شی در سال ۲۰۱۷ اعلام داشت که چین تا سال ۲۰۴۹ باید مسئله تایوان را حل و فصل کرده و به کشوری بسیار نیرومند در سطح جهانی تبدیل شود. به همین دلیل است که شی ابتکار عمل کمربند و جاده را اساس تحقق رؤیای چینی و جوانسازی ملت چین می‌خواند و آن را چارچوبی برای سیاست خارجی چین در دهه‌های آینده می‌نامد.

اهداف بنیادین چین: نظم هنجاری چین–محور و مرکز–پیرامون سلسله‌مراتبی

راه ابریشم نوین مجموعه‌ای از پروژه‌های ترابری، انرژی و ارتباطات است که رؤیای پکن برای برپایی نظم نوین هنجاری را محقق می‌کند. در واقع، این ابرپروژه همهٔ راه‌ها را به پکن ختم خواهد کرد. سیاست شی و بسیاری از حلقه‌های تصمیم‌گیر استراتژی‌های کلان در چین، به‌شدت چین‌محور هستند. کالاهان ابتکار عمل کمربند – جاده را پروژهٔ صرفاً اقتصادی (آن‌گونه که رهبران چینی بر آن تأکید می‌ورزند) نمی‌بیند. در عوض او به گفته‌های برخی از اندیشمندان چینی اشاره کرده و بر آن است که راه ابریشم، طرحی برای به زیر کشاندن قدرت آمریکا و جایگزینی چین به‌جای آن است.[۲۲۳] به بیان دیگر ابتکار عمل کمربند و جاده کوششی است از سوی پکن، برای جامعه‌پذیری آسیا و اروپا در نظم نوین جهانی مورد علاقهٔ چین که در آن این کشور، در رأس آن نظم جای داشته باشد. در نتیجه چین مأموریتی هنجاری را برای دگرگونی بهتر جهان با انگاره‌ها و خواست‌ها و هنجارهای خود فراروی خویش می‌بیند. نقطهٔ پایانی این مأموریت برپایی اجتماع با سرنوشت مشترک [۲۲۴] به زبان شی جین پینگ خواهد بود.

هنجارهایی که شی آن را اساس برپایی این چنین اجتماعی می‌خواند، دربردارندهٔ مفاهیمی همچون احترام دوسویه و اعتماد دوسویه و دوسویگی و بده بستان و برابری و همکاری برد – برد است. در کنار این مفاهیم، این هنجارها به انگاره‌های دیرینهٔ سامانهٔ چین‌محور منطقه‌ای نیز اشاره می‌کند. برای سده‌ها تا دوران مدرن، چینیان کشور خود را مرکز جهان می‌پنداشتند. باور

[۲۲۳] Zimmerman, Thomas. (۲۰۱۵). "The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia". Center on Inernational Cooperation, New York University, available at: www.business-standard.com.
[۲۲۴] Community of the Shared Destiny

به وجود مرکز جهان، با وجود پیرامون درهم‌تنیده است. به همین دلیل نگاه سنتی–تاریخی چین را می‌توان در مسیر راه ابریشم و نظم نوین برآمده از آن دید: نگاه مرکز – پیرامون. مفهوم دیپلماسی پیرامونی[۲۲۵] چین بر این پنداشت استوار شده که چین مرکز است و دیگر کشورها در حاشیه. یانگ جیه چی وزیر خارجهٔ چین، به رهبران آسیای جنوب‌شرقی با اعتماد به‌نفس و به‌وضوح گفت «چین کشوری بزرگ است و دیگر کشورها کشورهای کوچک هستند و این یک واقعیت است»[۲۲۶]. نگاه مرکز – پیرامون با دیگر انگارهٔ تاریخی چین نیز درهم‌تنیدگی دارد: نگاه سلسله‌مراتبی به پیرامون. بر پایهٔ این انگاره کشورهای پیرامون، ارزش یکسانی در سیاست خارجی کلان چین ندارند. به بیان دیگر نگاه امپراتوران چینی به کشورهای تاریخی مسیر راه ابریشم باستانی همچون ایران، هندوستان و روم یکسان نبود. امروزه نیز رهبران کمونیست پکن وارث این نگاه بوده‌اند و به همین دلیل نگاه ناهمسانی به کشورهای ایران، روسیه و هند داشته‌اند.

سرانجام اینکه چین به‌دنبال جامعه‌پذیری منطقه و جهان با ارزش‌های چینی است.[۲۲۷] شی بر آن است که از طریق پروژه‌های توسعهٔ بین‌المللی، امنیت و قدرت را برای چین به‌دست آورد. در نگاه استراتژیست‌های چینی، ابتکار عمل کمربند و جاده، پایه‌های تمدن دیرین چین را پیرامون خوانش نوینی از توسعه از نو برپا کرده و استانداردهای تازهٔ جهانی شدن را می‌افریند. فرهنگ برتر چین سرمایه و سرچشمه‌ایست که قواعد و هنجارهای نهادهای بین‌المللی برپا خواهد کرد. آن‌گونه که وانگ ای وی به‌روشنی توضیح می‌دهد: «ابتکار عمل کمربند و جاده رؤیای راه ابریشم را برای تحقق رؤیای چینی به‌کار می‌برد که سرانجام به رؤیای جهانی می‌انجامد».[۲۲۸] وانگ ای وی نیز ابتکار عمل کمربند و جاده را کلید قدرت هنجاری چین در سدهٔ بیست‌ویکم می‌بیند. کوتاه اینکه راه ابریشم نه‌تنها نشانهٔ قدرت سخت و حتی قدرت نرم، بلکه نشان قدرت هنجاری است. برای برپایی نظم نوین هنجاری به رهبری چین، پکن اما نیازمند تمرکز قدرت در داخل و سیاست خارجی نوین خواهد بود.

به این‌ترتیب، می‌توان اهداف چین از راه‌اندازی راه ابریشم نوین را در حوزه‌های گوناگون دید. پکن از یکسو، به‌دنبال حفظ امنیت انرژی از طریق تسلط بر بخشی از مسیرهای حمل‌ونقل انرژی مورد نیاز خود و یافتن مسیرهای جدید انتقال انرژی و

---

[۲۲۵] zhoubian waijiao
[۲۲۶] Pomfret, ‘US takes a tougher tone with China’, http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/۲۰۱۰/۰۷/۲۹/AR۲۰۱۰۰۷۲۹۰۶۴۱۶.html?noredirect=on.
[۲۲۷] Xi, ‘The Central Conference on Work Relating to Foreign A airs’.
[۲۲۸] Wang Yiwei, *‘Yidai yilu’: Jiyu yu tiaozhan [‘One Belt, One Road’: Opportunities and Challenges]*, (Beijing: Renmin chubanshe, ۲۰۱۵), p. ۲.

حضور در مناطق نفت‌خیز است. از این دریچه، مسیر زمینی راه ابریشم نوین تلاش راهبردی چین برای جلوگیری از قطع مسیرهای حمل‌ونقل به‌وسیلهٔ ایالات متحده و متحدانش در صورت درگیری نظامی است. از سوی دیگر، با سرمایه‌گذاری در زیرساخت کشورهای مسیر راه ابریشم نوین، چین در پی تعمیق تجارت با آنها برای نگهداشت رشد اقتصادی خود خواهد بود. به بیان دیگر، اگر نخستین هدف تأمین تقاضای انرژی روزافزون چین در میانهٔ بی‌ثباتی در خاورمیانه است؛ دومین به هدف یافتن محل‌های صادرات اضافی برای کالاهای چینی بازمی‌گردد به‌گونه‌ای که پکن با به‌کارگیری سرمایهٔ راکد، سودای یافتن بازارهای تازه دارد. شرکت‌های چینی به‌ویژه آنان که در پروژه‌های زیرساختی فعالیت دارند، با مشکل تولید مازاد مواجه هستند. از این‌رو، راه ابریشم نوین فرصتی برای مصرف تولید مازاد و چیرگی بر مشکل گنجایش زیاد صنایع سیمان و فولاد و ساختمان‌سازی از طریق گسترش پروژه‌های سازندگی در مسیر راه ابریشم نوین است.[۲۲۹] همچنین، چین این کلان‌پروژه را در راستای نوسازی مناطق کمتر توسعه‌یافتهٔ غربی خود، به‌ویژه سین کیانگ، و تأمین توسعه "متعادل" برای مقابله با گروه‌های جدایی‌طلب و افراطی در این منطقه می‌بیند. توسعهٔ متوازن تمامی مناطق کشور و رفع توسعه‌نیافتگی به حفظ ثبات و امینت در مرزهای غربی چین و همچنین موفقیت در مبارزه با تروریسم و افراط‌گرایی می‌انجامد. سرانجام این که، این گسترش تجارت و حمل‌ونقل از طریق راه ابریشم نوین، ابزار ساده‌ای برای کاهش فشار تولید بیش از حد در داخل چین است.

با تحلیلی ظاهری و خوانشی سطحی از راه ابریشم نوین، تنها می‌توان سویه‌های ژئواکونومیک این کلان‌پروژه را دریافت. بی‌تردید، چین با راه ابریشم نوین، نظم اقتصادی جهان را از نو صورت‌بندی می‌کند و کشورها و شرکت‌های بین‌المللی و چندملیتی را در مدار اقتصاد خود قرار می‌دهد. به سخن دیگر، پکن سودای تعمیق توسعهٔ پروژهٔ جهانی شدن با الگوی چینی را در سر دارد، چراکه رهبران چین آگاهند که یکی از مهم‌ترین ابزار برای رسیدن به این خواسته، بازآرایی اقتصاد جهانی و پذیرش پکن به‌عنوان مرکز نوین سرمایه‌داری و جهانی‌سازی است. راه ابریشم نوین کلان‌پروژه‌ای فراتر از دسته‌ای از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی محسوب می‌شود و در مقابل، ابزاری برای ساختن نظم نوین جهانی بر پایهٔ مدل حکومتی و نهادهای مالی چینی است.

---

[۲۲۹] Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*. Center on International Cooperation, New York University.

با این‌حال و همان‌گونه که در چارچوب نظری به تفصیل اشاره شد، توان ژئواکونومیک قابلیت ترجمه به توان ژئوپولیتیک را دارد. از یک سو، کنش‌های اقتصادی چین، در پی درهم شکستن هژمونی دلار آمریکا و جایگزینی یوان به‌عنوان ارز برتر جهانی است. چنین دگرگونی عمیقی به کاهش نفوذ جهانی آمریکا و مخالفت با جهان تک‌قطبی و ایجاد نظم نوین جهانی به رهبری چین می‌انجامد. به بیان دیگر، تلاش برای مرکزیت جهان اقتصادی، پیامدهای ژرف ژئوپولیتیکی نیز خواهد داشت. از سوی دیگر، مقیاس کلی پروژه‌های راه ابریشم نوین نشان می‌دهد که سیاست‌های اقتصادی پکن، به آهستگی به دگرگونی سویه‌های ژئواکونومیکی به ژئوپلیتیکی، هم در سطح منطقه ای و هم در سطح جهانی می‌انجامد. به بیان دیگر، راه ابریشم نوین تنها فهرستی از پروژه‌های زیرساختی اقتصادی – تجاری نیست، بلکه کلان‌استراتژی پکن برای چیرگی بر اوراسیا و اقیانوس هند است. در این میان پکن تا حد زیادی خویشتندار مانده است، زیرا در حال حاضر نه منبع و نه اراده سیاسی برای سلطه بر اوراسیا و اقیانوس هند را ندارد. از همین‌رو، مقامات چینی بارها تأکید کرده‌اند که راهبرد "پیش به‌سوی غرب" و کلان‌پروژۀ راه ابریشم نوین امکان همزیستی برد – برد با اتحادیۀ اقتصادی اوراسیایی روسیه و "ابتکار راه ابریشم نوین" آمریکا را فراهم می‌کند. با این‌حال، چین سرانجام زیر فشار همه‌جانبه و رقابت روزافزون بین‌المللی با آمریکا مجبور خواهدشد به جهان و آمریکا بنگرد، همان گونه که آمریکا به چین نگاه می‌کند: از دریچۀ ژئوپلیتیک. به این‌ترتیب، راه ابریشم نوین، نمایش قدرت چین ورای مرزها و خواست این کشور برای ابرقدرت شدن از طریق دستیابی به هژمونی تاریخی چین در اوراسیا و اقیانوس هند خواهد بود. پیامد چیرگی بر اوراسیا، چیرگی بر جزیرۀ جهانی[۲۳۰] و اقیانوس های پیرامون آن فرجام راه‌اندازی کلان‌پروژه راه ابریشم نوین، برپایی نظم نوین جهانی به رهبری پکن خواهد بود. کوتاه اینکه، تلاش پکن برای راه‌اندازی و پیشبرد راه ابریشم نوین را رقابت پکن – واشینگتن در حوزۀ اقتصادی رقابتی در "سطح" دید. در "عمق" اما، راه ابریشم نوین نبرد ژئوپولیتیکی میان چین و آمریکا برای چیرگی جهانی در سدۀ بیست‌ویکم میلادی خواهد بود.

[۲۳۰] H. J. Mackinder, “The Geographical Pivot of History,” *Geographical Journal* ۲۳, no. ٤ (April ۱۹۰٤): ٤۳٤, https://www.jstor.org/stable/۱۷۷٥٤۹۸?seq=۱#page_scan_tab_contents.

دالان‌های زمینی راه ابریشم نوین (کمربند)

راه ابریشم در طول تاریخ همواره از قلمرو ایران گذر می‌کرد. به همین دلیل فرمانروایان ایرانی، چه پیش از اسلام و چه پس از آن، خود را حافظ و البته کنترل‌کنندهٔ مسیر این دالان می‌پنداشته‌اند و سیاست خود را بر درآمدهای هنگفت آن پی می‌گرفتند. با وجود چنین تاریخ دیرپایی، نظام کنونی بین‌الملل و سیاست قدرت‌های بزرگ به‌ویژه آمریکا و چین، در کنار پویایی سیاست آسیای غربی و آسیای میانه، چه بسا مسیر تاریخی دالان چین – آسیای غربی را تغییر داده و قلمرو ایران را دور زنند.

همان‌گونه که پیش از این اشاره شد، کمربند به مسیرهای زمینی در پهنهٔ قارهٔ آسیا اطلاق می‌شود که چین را به اروپا پیوند می‌دهند. از دیگر مسیرهای زمینی همچو مسیر آسیای جنوب‌شرقی نیز در میان مسیرهای کمربند یاد می‌شود. به همین دلیل مسیرهای زمینی راه ابریشم نوین را می‌توان در سه مسیر اصلی شمالی، مرکزی و جنوبی دید. مسیر شمالی از آسیای میانه – مغولستان به روسیه و سپس اروپا می‌رود. مسیر مرکزی از آسیای میانه به آسیای غربی و سپس خلیج فارس و دریای مدیترانه می‌رسد. مسیر جنوبی نیز چین را از راه پاکستان به اقیانوس هند متصل خواهد کرد. پس کمربند زمینی دربردارندهٔ دالان‌های زیر خواهد بود[۲۳۱]:

پل زمینی نوین اوراسیایی:[۲۳۲] این مسیر گذرگاهی بین‌المللی به طول ۱۰ هزار و ۹۰۰ کیلومتری است که سیاست‌گذاران چینی آن را کریدور اوراسیای شمالی نیز می‌نامند، میان اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام است. این مسیر از بندر لیان‌یونگانگ[۲۳۳] آغاز می‌شود و و سپس با گذر از شیان،[۲۳۴] لانژو[۲۳۵] و ارومچی[۲۳۶] در چین غربی (سین‌کیانگ) به قزاقستان می‌رسد و از آنجا روسیهٔ

[۲۳۱] Joshi, Prateek (۲۰۱٦). "The Chinese Silk Road in South & Southeast Asia: Enter "Counter Geopolitics". *IndraStra Global* (۳): ٤.; "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and ۲۱st-Century Maritime Silk Road". *National Development and Reform Commission (NDRC)*, People's Republic of China. ۲۰۱٥-۰۳-۲۸.; Ramasamy, Bala, Yeung, Matthew, Utoktham, Chorthip, and Duval, Yann (November ۲۰۱۷). "Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors". *ARTNeT Working Paper Series*, Bangkok, ESCAP (۱۷۲). Archived from the original on ۲۰۱۸-۰٤-۱۷.;"Getting lost in 'One Belt, One Road'". ۱۲ April ۲۰۱٦.
[۲۳۲] The New Eurasian Land Bridge
[۲۳۳] Lianyungang
[۲۳٤] Xi'an
[۲۳٥] Lanzhou
[۲۳٦] Urumqi

غربی را درمی نوردد. مسیر به بلاروس و لهستان و سپس آلمان کشیده خواهد شد تا به بنادر روتردام هلند و آنتورپ بلژیک برسد. طول این خط ریلی ده هزار و هشتصد کیلومتر است و به بیش از سی کشور و منطقه خدمت‌رسانی می‌کند؛[۲۳۷]

دالان اقتصادی چین – مغولستان – روسیه:[۲۳۸] این مسیر چین شمالی (منچوری) را به شرق دور روسیه و بندر ولادیووستوک پیوند خواهد داد. ایدهٔ اولیهٔ شکل‌گیری این دالان توسط کشور چین در سال ۲۰۱۴ و در نشست سه‌جانبهٔ کشورهای عضو در دوشنبه، پایتخت تاجیکستان ارائه شد. در سال ۲۰۱۶، نخستین طرح همکاری کشورهای عضو، ذیل این پروژه آغاز شد. این مسیر دارای دو شریان اصلی است: یکی از منطقهٔ پکن – تیانجین – هبی[۲۳۹] در چین آغاز می‌شود و با گذر از مغولستان داخلی و مغولستان، به روسیه می‌رسد؛ شریان دوم از دالیان چین[۲۴۰] اغاز می‌شود و با گذر از شنیانگ[۲۴۱]، چانگچون[۲۴۲]، هاربین[۲۴۳] و مانژولی[۲۴۴] تا چیتای روسیه[۲۴۵] گسترش می‌یابد. حوزه‌های همکاری پیش‌بینی‌شده برای کشورهای عضو، شامل، توسعهٔ زیرساختی در بخش حمل‌ونقل و ارتباطات، ساخت بندر و تسهیل خدمات گمرکی، توسعهٔ صنعتی و افزایش سرمایه‌گذاری، تبادلات فرهنگی – مردمی – علمی و همکاری در حوزهٔ محیط زیست هستند؛[۲۴۶]

دالان چین – آسیای میانه – آسیای غربی:[۲۴۷] این مسیر مهم، چین غربی (سین‌کیانگ) را با گذر از آسیای میانه و آسیای غربی به ترکیه و از آنجا به بالکان و دیگر نقاط اروپا متصل می‌کند. این دالان که منطقهٔ وسیعی از مسیر جادهٔ ابریشم باستانی را پوشش می‌دهد، از استان سین‌کیانگ در چین آغاز شده و پیش از رسیدن به خلیج فارس، دریای مدیترانه و شبه‌جزیرهٔ عربستان، از آسیای میانه عبور می‌کند. پنج کشور آسیای میانه (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان) و هفده کشور و منطقه در غرب آسیا، از جمله ایران، عربستان سعودی و ترکیه در این مسیر قرار گرفته‌اند. همچنین مسیر مذکور به‌عنوان «کمربند اقتصادی راه ابریشم» اولین مسیر در طرح کمربند – جاده شناخته می‌شود؛

---

[۲۳۷] https://www.beltandroad.news/۲۰۲۰/۰٤/۱٦/six-major-economic-corridors-under-belt-road-initiative/
[۲۳۸] China-Mongolia-Russia Economic Corridor
[۲۳۹] Beijing-Tianjin-Hebei
[۲٤۰] China’s Dalian
[۲٤۱] Shenyang
[۲٤۲] Changchun
[۲٤۳] Harbin
[۲٤٤] Manzhouli
[۲٤٥] Russia’s Chita
[۲٤٦] https://www.beltandroad.news/۲۰۲۰/۰٤/۱٦/six-major-economic-corridors-under-belt-road-initiative/
[۲٤۷] China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (CCWAEC)

دالان چین – شبه‌جزیرهٔ هندوچین:[۲۴۸] این مسیر چین جنوبی را به سنگاپور و تنگهٔ استراتژیک مالاکا پیوند می‌دهد و چین را از قلب ویتنام، لائوس، کامبوج، تایلند، میانمار و مالزی، به شبه‌جزیرهٔ هندوچین می‌رساند و زمینهٔ همکاری بیشتر کشورهای عضو آسه‌آن را فراهم می‌آورد. این پروژه با هدف تسهیل جریان ارتباطات، انتقال کالا، خدمات و اطلاعات و همچنین تقویت پیوندهای مردمی، شبکه‌ای از بزرگراه‌ها و خطوط ریلی را تعریف کرده است. در صورت تحقق این پروژه و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و رفع موانع، فرصت‌های جدیدی درراستای توسعهٔ تمامی اعضا ایجاد می‌شود و رفاه همگانی برای تمامی کشورهای عضو فراهم خواهد شد؛

دالان اقتصادی بنگلادش – چین – هند – میانمار:[۲۴۹] این دالان چین جنوبی را به میانمار و سپس بنگلادش می‌رساند. دالان مذکور با ۱.۶۵ میلیون کیلومتر مربع حدود ۴۴۰ میلیون نفر در چهار کشور چین، بنگلادش، میانمار و غرب بنگال در شمال هند را شامل می‌شود؛

دالان اقتصادی چین – پاکستان:[۲۵۰] این دالان با گذر از فلات پامیر از کشمیر پاکستان می‌گذرد و از مسیر ایالت بلوچستان به بندر گوادر در کرانهٔ دریای عرب می‌رسد. این دالان اقتصادی شامل مجموعه‌ای از پروژه‌ها با هزینهٔ تقریبی ۶۲ میلیارد دلار است. به بیان دیگر، دالان اقتصادی چین – پاکستان، منطقه کاشغر در سین‌کیانگ چین را ازطریق شبکهٔ گسترده‌ای از بزرگراه‌ها، خطوط ریلی، فیبر نوری و خطوط لولهٔ نفت و گاز، به بندر گوادر در پاکستان متصل می‌کند.

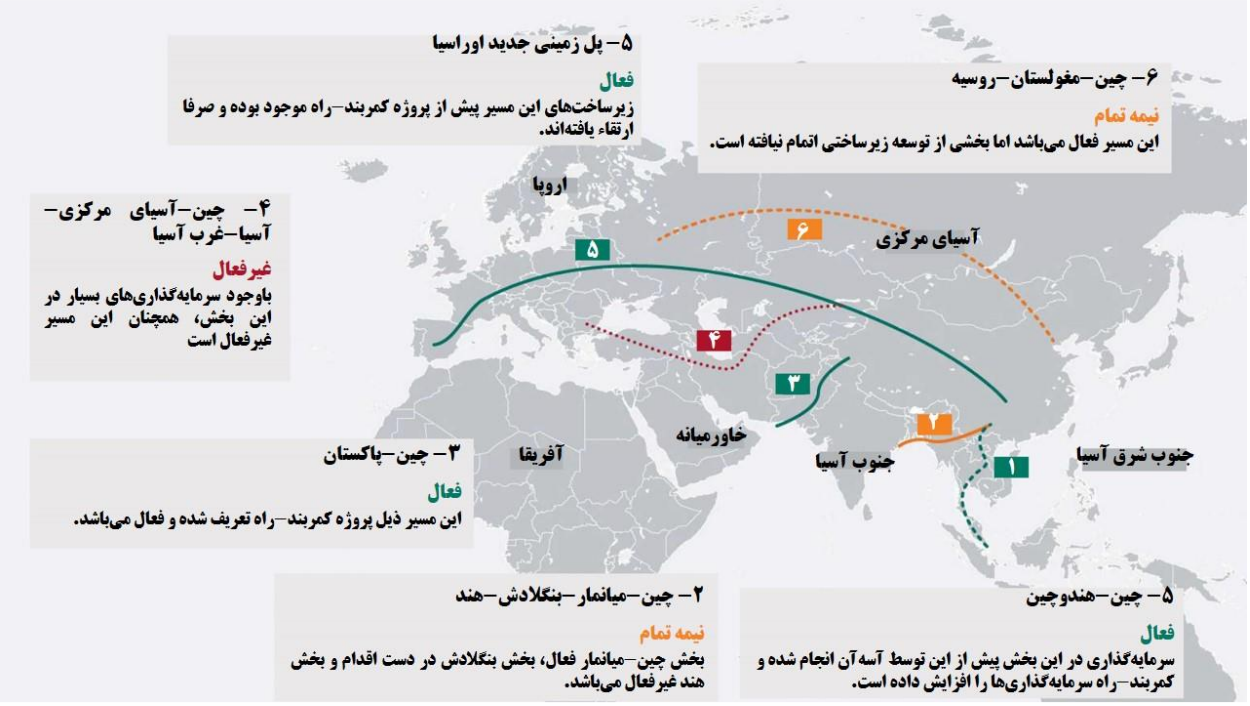
برخی از این دالان‌ها، مانند پل زمینی اوراسیایی، دالان اقتصادی چین – پاکستان و دالان چین – شبه‌جزیرهٔ هندوچین راه‌اندازی شده است. برخی دیگر نیز نیمه‌فعال هستند، مانند دالان چین – شبه‌جزیرهٔ هندوچین و همچنین دالان اقتصادی بنگلادش – چین – هند – میانمار که با اجتناب هند از پیوستن به این دالان، تنها کشورهای بنگلادش و میانمار را دربر دارد. نکتهٔ مهم این است که دالان چین – آسیای میانه – آسیای غربی یگانه دالان کمربند راه ابریشم نوین بوده که فعال نشده است. این دالان، در کنار دالان اقتصادی چین و پاکستان قرار دارد که برای امنیت ملی و توسعهٔ ایران حایز اهمیت

---

[۲۴۸] China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)
[۲۴۹] Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM)
[۲۵۰] China–Pakistan Economic Corridor (CPEC)

است. به بیان دیگر، همهٔ دالان‌های این پروژه تا سال ۲۰۱۸ تکمیل یا در حال ساخت هستند.[۲۵۱] یگانه استثنا اما دالان چین – آسیای میانه – آسیای غربی است که بیشترین تأثیر را بر امنیت ملی ایران خواهد داشت.

تصویر ۱۲ وضعیت دالان‌های کمربند راه ابریشم نوین



ارزیابی رخدادها و تحلیل روندهای یادشده نشان می‌دهد که مسیر زمینی راه ابریشم نوین، دربردارندهٔ دو دسته دالان اصلی مرتبط با امنیت ملی ایران است:

الف) مسیر چین – آسیای میانه – آسیای غربی: گذر این دالان راه ابریشم نوین از مسیرهای ذیل خواهد بود:

دالان کاسپین: چین – قزاقستان/ قرقیزستان – ازبکستان – ترکمنستان – دریای مازندران– آذربایجان –گرجستان – ترکیه – اروپا؛

دالان میانی: چین – قزاقستان – دریای مازندران – آذربایجان – گرجستان – ترکیه – اروپا؛

دالان تاریخی شمالی: چین – قزاقستان/ قرقیزستان – ازبکستان – ترکمنستان – ایران؛

[۲۵۱] وضعیت اتصال خطوط ریلی تهران-استانبول ذیل کریدور اقتصادی چین، آسیای مرکزی-غرب آسیا تا تابستان ۱۳۹۹ نامعلوم است.

دالان تاریخی جنوبی: چین – تاجیکستان – افغانستان – ایران.

ب) مسیر اقتصادی چین و پاکستان: گذر دالان اقتصادی چین و پاکستان راه ابریشم نوین، از مسیرهای زیر خواهد بود:

دالان قراقروم – گوادر: چین – پاکستان – دریای عمان؛

دالان قراقروم – زاگرس: چین – پاکستان – ایران.

بدین‌ترتیب، در پژوهش بر روی این شش دالان ورودی تمرکز کردیم. برای ارزیابی دالان‌های یادشده، پژوهش در گام نخست بر روی آن دالان‌هایی تمرکز خواهد کرد که توان دور زدن قلمرو ایران را دارند. این دالان‌ها دربردارندهٔ: دالان کاسپین؛ دالان قراقروم – گوادر؛ و دالان میانی هستند؛ در گام دوم پژوهش بر دالان‌هایی متمرکز می‌شود که قلمرو ایران را به‌عنوان بخشی از مسیر راه ابریشم می‌پذیرند. این دالان‌ها شامل: دالان قراقروم – زاگرس؛ دالان تاریخی شمالی و دالان تاریخی جنوبی هستند.

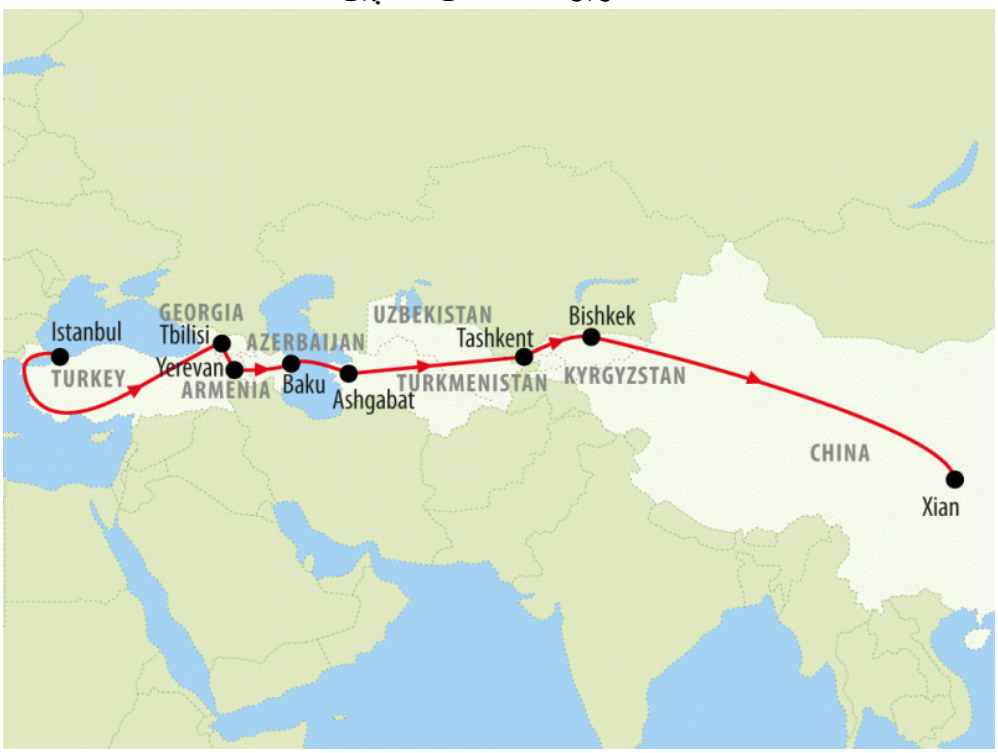
در گام سوم، پیشران‌ها و قطعیت دالان‌های راه ابریشم نوین و پیامدهای هر دالان بر منطقه و ایران را واکاوی خواهیم کرد. برای فهم و نگارش بهتر مطلب، در آغاز دالان‌های محتمل راه ابریشم نوین را تعیین می‌کنیم. سپس پیشران‌های مؤثر در دالان‌ها را دسته‌بندی خواهیم کرد. در پایان نیز پیامد هر مسیر برای منطقه و ایران برشمرده می‌شود. پس هر دالان دربردارندهٔ پیشران‌ها و پیامدهایی ویژه است که بررسی می‌شوند. می‌کوشیم که موضعی خنثی در برابر دالان‌های زمینی راه ابریشم نوین اتخاذ کنیم و تنها پس از بررسی پیامدهای آن، به ارزیابی تأثیرات بر موازنهٔ قدرت در آسیای میانه، غربی و جایگاه ایران در ژئوپولیتیک اوراسیا بپردازیم.

دالان کاسپین

این دالان مسیری است که از گذرگاه مرزی چین با قرقیزستان آغاز می‌شود و با گذر از بیشکک، از شهرهای تاریخی سمرقند و بخارا در ازبکستان عبور می‌کند. در ادامه، این دالان وارد ترکمن‌آباد (چارجو پیشین)، شهر مرزی ترکمنستان و شهر تاریخی

مرو می‌شود و با گذر از عشق‌آباد به بندر ترکمن‌باشی در کرانهٔ شرقی دریای مازندران می‌رسد و از این دریا رد خواهد شد و به بندرهای باکو و نفت‌چاله در کرانهٔ غربی دریای مازندران می‌رسد. در اینجا، دالان با گذر از گنجه به تفلیس در گرجستان و سپس قارص در ترکیه خواهد رسید و در مسیری شرقی – غربی به آنکارا و استانبول و سپس اروپای جنوبی وصل می‌شود. در این دالان، دو بندر ترکمن‌باشی و باکو گره‌های مسیر خواهد بود. کانون اصل این دالان نیز دور زدن قلمرو ایران است. گذشته از این، سرمایه‌گذاری هنگفت ترکیه در بندر ترکمن‌باشی، نقش کلیدی آنکارا در راه‌اندازی این دالان را نشان می‌دهد. مسیر قفقازی این دالان نیز پیش از این در ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷ با حضور رجب طیب اردوغان، الهام علی‌اف و گیورگی کیوریکاشویلی، نخست‌وزیر گرجستان افتتاح شده بود. پروژهٔ باکو – جیحان نیز در همین مسیر است.

تصویر ۱۳ دالان کاسپین



پیشران‌ها

برآمدن این مسیر نوین بر پیشران‌هایی استوار است. نخستین پیشران دشمنی آمریکا با ایران انقلابی است. در واقع، مهم‌ترین پیشران در چرخش مسیر تاریخی این دالان و دور زدن قلمرو ایران، در خصومت چهل‌سالهٔ آمریکا با نظام جمهوری اسلامی

ایران ریشه داشته است. به بیان دیگر، بسیاری از طرح‌ها و استراتژی‌های منطقه‌ای که منافع ایران را در بلندمدت تهدید می‌کند، با پشتیبانی مستقیم و غیرمستقیم ایالات متحده آمریکا بوده‌است. در این میان، گذر مسیر زمینی راه ابریشم از خاک ایران، تهدیدی برای منافع آمریکا در آسیای میانه و غربی قلمداد می‌شود؛

دوم، امکان تعدیل تنش چینی – آمریکایی با راه‌اندازی دالان کاسپین است. راه ابریشم نوین به‌زعم آمریکا مهم‌ترین نمود و نماد جاه‌طلبی‌های رهبران پکن است. به همین دلیل کوشش نهایی دولتمردان و نخبگان تصمیم‌گیر در آمریکا در عقیم گذاشتن کلان‌پروژهٔ راه ابریشم است. با توجه به ارادهٔ شی جین در تحقق راه ابریشم و احتیاط آمریکا در پرهیز از رویارویی مستقیم با پکن می‌کوشد تا با دور زدن قلمرو ایران، از افزایش تهدیدهای ژئوپولیتیکی راه‌اندازی کمربند راه ابریشم نوین جلوگیری کند. به همین دلیل برای جلوگیری از همسویی استراتژیک چین و ایران در منطقه، واشینگتن دالان دریای کاسپین را پذیرفته است و آن را راهی برای کنترل چین و تضعیف ایران می‌بیند؛

سومین پیشران به تلاش ترکیه در گسترش حوزهٔ نفوذ خود در آسیای میانه و قفقاز اشاره دارد. ترکیه در کنار عربستان سعودی و اسراییل، از مهم‌ترین رقبای ایران در آسیای غربی، قفقاز و آسیای میانه است. از زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، ترکیه روابط بسیار نزدیکی را با جمهوری‌های آسیای میانه و قفقاز، به‌ویژه جمهوری آذربایجان، ازبکستان و ترکمنستان برپا کرده است. آنکارا در گذشته با انگاره‌های پان‌ترکیسم و پان‌تورانیسم خود که بر اتحاد و همسویی مردمان ترک‌زبان تأکید دارد، کوشید نفوذ خود را در آسیای میانه گسترش دهد. در دو دههٔ اخیر نیز آنکارا مدل اسلامی توسعه‌محور را به نمایش گذاشته است. با برآمدن کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین، ترکیه سودای درهم‌تنیدگی این پروژه با گسترش نفوذ خود در آسیای میانه را دارد. در این زمینه، یکی از مهم‌ترین تلاش‌های آنکارا را می‌توان در بندر ترکمن‌باشی دید که با سرمایه‌گذاری ۱.۵ میلیارد دلاری هلدینگ ترکیه‌ای چالیک هلدینگ، به‌سازی و توسعه یافته است؛

چهارمین پیشران تحریم‌های اروپا و آمریکا علیه روسیه است. از زمان تشدید تحریم‌های روسیه به‌وسیلهٔ اروپا در پی شکل‌گیری بحران اوکراین و تسخیر شبه‌جزیرهٔ کریمه، راه ارتباطی آسیای میانه با اروپا که پیشتر اغلب از طریق روسیه انجام می‌گرفت تا حد زیادی تضعیف شده و حجم مبادلات دوجانبهٔ این کشورها با اروپا، به شکل چشمگیری کاهش یافت. بر پایهٔ گزارش‌های

ارائه‌شده در تارنمای استاتیستا[۲۵۲] میزان صادرات کشورهای آسیای میانه به‌ویژه ترکمنستان، به روسیه در سال ۲۰۱۶ با کاهش آشکاری نسبت به سال ۲۰۱۳ روبه‌رو شده است. از سوی دیگر کشورهای مقصد و مبدأ ترکمنستان پس از چین، کشورهای اروپای غربی بوده‌اند که پس از وضع تحریم‌های اتحادیهٔ اروپا علیه روسیه، این مبادلات تجاری تا حد زیادی کاهش یافت. دالان کاسپین با انفصال از راه‌های آبی و خشکی روسیه، پیوند میان آسیای میانه و اروپا را فراهم و خلأ مسیر ترانزیتی روسیه را در این میان پر خواهد کرد؛

دیگر پیشران در پیوند با سرمایه‌گذاری رهبران عشق‌آباد در زیرساخت‌های ترکمنستان است. با وجود عمر کوتاه خود، ترکمنستان کوشیده است جایگاه خویش را در منطقه و به تبع آن نظام بین‌الملل افزایش دهد. رهبران عشق‌آباد برای رسیدن به این مهم، از منازعات منطقه‌ای دوری گزیده‌اند. همچنین تلاش کرده‌اند که از موقعیت جغرافیایی و برخورداری از ذخایر وسیع گازی خود، در راه تولید ثروت و در نتیجه قدرت ملی استفاده کنند. جمهوری ترکمنستان دارای چهار بندر شامل بندر بین‌المللی ترکمن‌باشی، بندر رودخانهٔ ترکمن‌آباد، بندرگاه آلاجا، بندرگاه خزر و بندرگاه اکرام است. بندر ترکمن‌باشی مهم‌ترین بندر ترکمنستان محسوب می‌شود که در سال ۱۸۹۶ بنیان گذاشته شده است. با پایان ساخت‌وساز پروژه در سال ۲۰۱۸ بندر جدید بین‌المللی ترکمن‌باشی، یکی بزرگ‌ترین بنادر در منطقهٔ دریای مازندران و همچنین آسیای میانه خواهد بود. کل مساحت این بندر بیش از ۱۰۵ هکتاراست و شامل پنج پایانه، پایانهٔ کانتینری، پایانه کالای فله و کالای عمومی، پایانهٔ مسافری و Ro-Ro / Ro-Pax و و پایانهٔ پروپلین و مشتقات نفتی با ظرفیت‌های گسترده خواهد بود. ظرفیت سالانهٔ بندر هفده الی هجده میلیون تن خواهد بود. ظرفیت این بندر ۲۵ تا ۲۶ میلیون تن است. همچنین این بندر ساختمان کشتی‌سازی و تعمیر کشتی دارد؛

پیشران ششم، کوشش تفلیس و به‌ویژه باکو در پیوستن به راه ابریشم نوین است. مسیر تاریخی راه ابریشم از باکو و تفلیس گذر نمی‌کرد. در طرح اصلی مسیرهای راه ابریشم نوین نیز، این دو جمهوری نوبنیان جایی نداشته‌اند. با این حال دالان دریای کاسپین، جاه‌طلبی باکو و بازیگری فعال ترکیه توانست هر دو کشور قفقازی را به جرگهٔ کشورهای راه ابریشم نوین وارد کند. گرجستان اما تنها کشوری است که این مسیر را در کنار خط لولهٔ باکو — تفلیس – جیهان، به‌عنوان ضامن امنیت داخلی و

---

[۲۵۲] Statista

اقتصادی خود می‌نگرد. این کشور فقیر که از منابع طبیعی محروم بوده و در پی جنگ داخلی، بیست درصد از خاک خود را از دست داده است، تبدیل شدن به یک مسیر اصلی ترانزیتی را امتیاز بزرگی برای خود می‌داند چراکه تجدید ساختار زیربناهای موجود از قبیل بنادر، خط لوله و پالایشگاه، ضمن ایجاد اشتغال سبب می‌شود ه تفلیس وجود این مسیر را تضمین‌کنندهٔ امنیت خود بداند.

کنترل دریای مازندران و کمرنگ کردن نقش روسیه و ایران، دیگر پیشران این دالان است. راه‌اندازی دالان دریای کاسپین چالش مهمی برای مسکو و تهران خواهد بود. این دالان دریای مازندران را به گذر اصلی راه ابریشم نوین تبدیل می‌کند و قدرت مانور دو قدرت سنتی در این منطقه را محدود خواهد کرد. به بیان دیگر دالان دریای کاسپین بهانه‌ای برای کنترل مسکو و تهران خواهد بود؛

پیشران هشتم دالان کاسپین خنثی کردن حضور هند در ترکمنستان و آسیای میانه است. رهبران دهلی نو در راستای تحقق کلان‌استراتژی مائوسام خود، سرمایه‌گذاری هنگفتی را در بندر استراتژیک ایرانی چابهار کلید زده‌اند و آن را دروازهٔ دستیابی به آسیای میانه و افغانستان می‌بینند. این مسیر قلمرو پاکستان، متحد سنتی چین را دور و اعمال نفوذ هندی را در آسیای میانه رقم می‌زند. از سوی دیگر خط لولهٔ تاپی دستیابی به انرژی را برای هند آسان کرده است. به سخن دیگر یکی از سویه‌های مائوسام، به چالش کشیدن چین نه‌تنها در اقیانوس‌هند، بلکه در آسیای میانه و به‌ویژه ترکمستان خواهد بود. به همین دلیل دالان کاسپین و افزایش سرمایه‌گذاری چین در ترکمنستان شاید سدی در برابر رقیب خود هند شود.

پیامدها

پیامدهای راه‌اندازی دالان کاسپین بر حوزه‌های ژئوپولیتیکی، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال آسیای میانه، آسیای غربی و قفقاز تأثیر می‌گذارد و امنیت ملی ایران را تحت‌الشعاع قرار خواهد داد. نخست اینکه راه‌اندازی دالان کاسپین به افزایش مانور ترکیه در آسیای میانه و قفقاز می‌انجامد. ترکیه با ایفای نقش فعال خود در پروژه‌های کلان راه ابریشم نوین، در طول این دالان نفوذ خود را در دو سوی کرانهٔ شرقی و غربی دریای کاسپین گسترده‌تر خواهد کرد. آنکارا از توان ایران به‌مثابهٔ رقیب منطقه‌ای خود می‌کاهد و بر وزن خود به‌عنوان مهم‌ترین حلقه در زنجیره راه ابریشم نوین می‌افزاید؛

دوم اینکه راه‌اندازی این دالان به افزایش توان چانه‌زنی باکو در منطقه و در نتیجه بالا رفتن جاه‌طلبی آن همراه با تأکید بر گسترش‌طلبی ارضی و ادعای سرزمینی بر استان‌های ترک‌زبان ایران می‌انجامد. باکو با استفاده از این دالان، دستاوردهای سیاسی و اقتصادی شایان ملاحظه‌ای را کسب و علاوه بر افزایش اهمیت ژئوپولیتیک خود، به‌نحوی ارادهٔ سیاسی خویش را به ارمنستان و حامیان غربیش تحمیل کرده‌است. از سوی دیگر اجرای این طرح موجب انفعال هرچه بیشتر ارمنستان از پروژه‌ای منطقه‌ای و بین‌المللی می‌شود و جمهوری آذربایجان در حل مناقشهٔ قره‌باغ دست بالا خواهد داشت؛

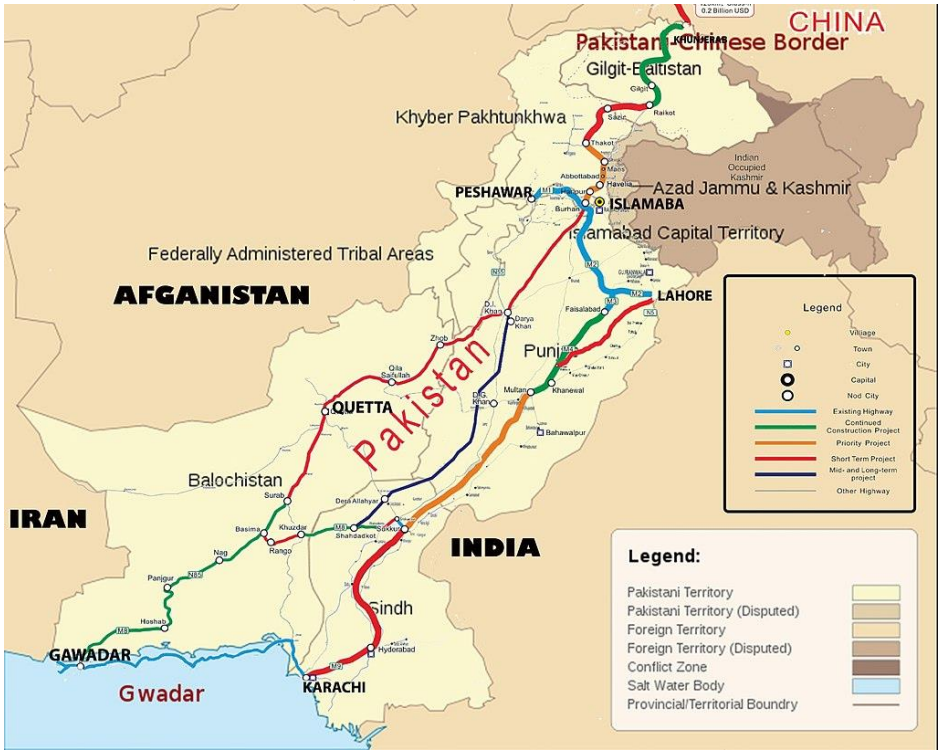
سوم، نهایی شدن این دالان با دور زدن روسیه همراه خواهد بود و از این‌رو، بر حساسیت‌های امنیتی مسکو در دریای مازندران دامن خواهد زد. روسیه از اینکه یکی از حیاط خلوت‌های خود یعنی دریای مازندران را مکانی برای همگرایی پکن – آنکارا می‌بیند، ناراضی است. در چنین وضعیتی، این دالان به‌عنوان مسیر اصلی کمربند زمینی راه ابریشم نوین، در مقابل دالان چین — روسیه – اروپا شناخته خواهد شد. اما از آنجا که چین دالان چین – روسیه را دیگر مسیر راه ابریشم نوین خوانده است، نمی‌خواهد روابط خود با رهبران پکن را به مخاطره بیفکند. پس با احتیاط نگرانی خود را دنبال می‌کند.

اما مهم‌ترین پیامد راه‌اندازی این دالان، کنار گذاشته شدن ایران از راه ابریشم نوین و کاسته شدن از نقش آن در فرایندهای تصمیم‌گیری منطقه‌ای بوده و در واقع، کانون اصلی این دالان بر چشم‌پوشی از سرزمین ایران و گذر از دریای مازندران استوار است. با وجود دسترسی آسان‌تر از طریق قلمرو ایران، مشارکت آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها و به‌ویژه ترکیه، دالان کاسپین مسیر اصلی چین – آسیای میانه – آسیای غربی می‌شود. با تحقق و سپس آغاز به کار این دالان، از توانایی مانور ایران در آسیای میانه و قفقاز کاسته خواهد شد و این موضوع جایگاه منطقه‌ای آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در نقطهٔ مقابل، برندهٔ فعالیت این دالان جمهوری‌های ترکمنستان، باکو و به‌ویژه ترکیه هستند. با توجه به ارادهٔ چین و ترکیه، این دالان با سرعت گسترش می‌یابد.

دالان قراقروم – گوادر

این دالان مسیری است که از سین‌کیانگ آغاز می‌شود و به بندر استراتژیک گوادر پاکستان در کرانهٔ دریای عمان می‌رسد. بخشی از این دالان را شاهراه بین‌المللی قراقروم تشکیل می‌دهد که در ارتفاع ۴۶۹۳ متری از طریق درهٔ گردنهٔ خنجراب در گیلگیت – بالتیستان به قلمرو پاکستان وارد می‌شود و با گذر از ایبت‌آباد و حسن عبدال به تاکوت در کرانه رود سند می‌رسد. در ادامه، این دالان با عبور از نزدیکی ولایت پرتنش خیبر پختونخواه به کویته، مرکز بلوچستان پاکستان، و سپس به بندر گوادر خواهد رسید. پروژه‌های تولید برق در کراچی و احداث خطوط انتقال انرژی ساخته شده‌اند. در این دالان، دو درهٔ گردنهٔ خنجراب و بندر گوادر، گره‌های مسیر خواهند بود. کانون اصل این دالان نیز دستیابی به اقیانوس هند غربی از دور زدن قلمرو هندوستان است. دالان مذکور در ادامه از راه دریا به بنادر عمانی دوقم و صلاله خواهد رسید.

تصویر ۱۴ دالان قراقروم-گوادر



پیشران‌ها

برآمدن این مسیر نوین بر پیشران‌هایی استوار است. نخستین و مهم‌ترین این پیشران‌ها را می‌توان هم‌پیمانی استراتژیک پکن – اسلام‌آباد دانست. در سال ۲۰۱۷ پیش‌بینی شده بود که این دالان قابلیت ایجاد هفتصدهزار شغل مستقیم در فاصلهٔ سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ را خواهد داشت و به رشد تولید ناخالص داخلی پاکستان از دو تا ۲.۵ درصد منجر خواهد شد. برآورد اولیهٔ هزینهٔ مورد نیاز به‌منظور ساخت این پروژه در سال ۲۰۱۵ حدود ۴۶ میلیارد دلار بود که ۳۵ میلیارد دلار از این میزان، به بخش انرژی و یازده میلیارد دلار به توسعهٔ زیرساختی در پاکستان مربوط می‌شود.[۲۵۳] از سوی دیگر، برای چین این پروژه مشکل پیوند متقابل خود با منطقهٔ خلیج فارس و آفریقای شرقی را کاهش خواهد داد. چینی‌ها برای اینکه حرکت پرشتاب چرخ‌های اقتصاد خود را حفظ کنند، به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکنندهٔ نفت خام، به واردات روزافزون این کالای استراتژیک به‌ویژه از کشورهای حاشیهٔ خلیج فارس نیاز دارند که کوتاه‌ترین و باصرفه‌ترین مسیر برای این کار بندر گوادر است. در صورت تحقق این پروژه، هزینهٔ حمل‌ونقل نفت برای هر بشکه نفت، از ۱۳ هزار کیلومتر از خلیج فارس در مسیر دریایی به ۳هزار کیلومتر کاهش می‌یابد و علاوه بر تأمین امنیت بیشتر انتقال انرژی برای چین، این مسیر به توسعهٔ اقتصادی کشور پاکستان نیز کمک خواهد کرد[۲۵۴] و چین در کنار تعمیق هم‌پیمانی با پاکستان، اتحادی سیاسی را ایجاد کرده و با اجرای این کریدور، روابط اقتصادی خود را با دیگر کشورهای جنوب آسیا مانند سریلانکا و مالدیو و نپال گسترش داده و با این کار بلوک پاکستان در برابر هند را تقویت کرده است.

دومین پیشران به رقابت هند و پاکستان در آسیای جنوبی بازمی‌گردد. از مهم‌ترین پیشران‌های همکاری اقتصادی و هم‌پیمانی استراتژیک چین و پاکستان، به روابط خصمانهٔ این دو با هندوستان بازمی‌گردد. از بدو استقلال شبه‌قارهٔ هند از بریتانیا و سپس جدایی پاکستان و هند از هم، این دو کشور سه جنگ خونین و تنش‌های مرزی بی‌شماری را با یکدیگر از سر گذرانده‌اند. به همین دلیل همکاری سیاسی – نظامی و همچنین اقتصادی چین و پاکستان، از جانب هند با نگرانی دنبال شده است. هند سرمایه‌گذاری طولانی چین را در کشمیر، نقض حاکمیت خود و مشروعیت بخشیدن به اشغال پاکستان می‌داند. به‌عبارتی هند

---

[۲۵۳] https://www.bbc.com/news/world-asia-۳۲۳۷۷۰۸۸

[۲۵۴] http://www.chinainvestmentresearch.org/wp-content/uploads/۲۰۱۸/۰۷/BRI-Economic-Corridors-and-Key-Operational-Investments__SIIS

دالان اقتصادی چین – پاکستان را تهدیدی علیه منافع امنیتی، دفاعی و استراتژیک خود می‌شمارد. دهلی معتقد است پروژهٔ دالان شاید به بین‌المللی شدن مسئلهٔ کشمیر و پشتیبانی بیشتر چین از پاکستانی‌ها منجر شود. گذشته از این پروژه، دالان اقتصادی به چینی‌ها امکان خواهد داد که حضور نظامی خود را در مکران، اقیانوس هند و دریای عرب تثبیت کنند. امری که برای هند به‌ویژه چون قدرت دریایی چین چهار برابر هند است، تهدیدی امنیتی محسوب می‌شود و پکن با بهره‌گیری از بندر گوادر پاکستان می‌تواند فعالیت‌های نیروی دریایی هند را رصد کند. جدا از آنچه گفته شد، هندیان گسترش همکاری‌های نظامی پکن و اسلام‌آباد و افزایش رشد اقتصادی پاکستان را، به ضرر نقش هند و فرصت‌های ژئوپولیتیکی خود می‌دانند.

دیگر پیشران مهم، سیاست توسعهٔ داخلی و کنترل بی‌ثباتی‌ها در بلوچستان پاکستان است. یکی از دستاوردهای مهم برپایی دالان اقتصادی چین – پاکستان و رفع محرومیت در بزرگ‌ترین ایالت پاکستان یعنی بلوچستان است. این ایالت حدود ۴۴ درصد از خاک پاکستان را دربر می‌گیرد، اما کم‌جمعیت‌ترین ایالت پاکستان با تعداد بین پنج تا هفت میلیون نفر است. با همهٔ فقیر بودن استان بلوچستان و جمعیت اندکش، این ایالت از نظر منابع طبیعی مانند نفت و گاز و مواد معدنی غنی است و با داشتن سه مرز، از جمله یک مرز دریایی و دسترسی آبی به کشورهای عرب، اهمیت استراتژیک دارد. بلوچستان پاکستان تا سال ۱۸۷۱ میلادی بخشی از ایران بود که در آن بر اساس قرارداد گلداسمیت در دورهٔ ناصرالدین‌شاه قاجار از ایران جدا شد. با تأسیس کشور پاکستان دو ایالت پختونخواه و بلوچستان همواره در ستیز با دولت پاکستان بودند. رفته رفته در میان نیروهای سیاسی بلوچ، دو جبهه ایجاد شد. یک جبهه معتقد بودند که باید از طریق سیاسی، مذاکره و شرکت در چارچوب حکومت ایالتی، به حق و حقوق مردم توجه شود و گروه دیگری به نام ارتش آزادیبخش بلوچستان یا جبههٔ متحد آزادیبخش بلوچستان که اعتقاد داشتند پاکستان این ظرفیت را ندارد که حق و حقوق مردم بلوچ را در نظر بگیرد و باید به‌دنبال اعلام استقلال و تشکیل کشور مستقل باشند. اما آنچه در سال‌های اخیر رخ داده، سبب شده است که تقریباً جناح معتقد به فرایند سیاسی به‌طور کامل تضعیف شود. آنها از این موضوع ناامید شده‌اند که ساختار قدرت در پاکستان به‌گونه‌ای باشد که بتوانند در یک حکومت فدرال واقعی حضور داشته باشند. به‌ویژه بعد از آنکه پرویز مشرف، دستور کشتن اکبر خان بکتی را صادر کرد، جناح طرفدار مبارزات مسالمت‌آمیز منزوی شد و جایگاهی برای طرح خود پیدا نکرد. در حال حاضر ارتش آزادیبخش خلق بلوچ در این منطقه حرف اول را می‌زند که معتقد است باید با توسل به مبارزهٔ مسلحانه به حقوق خود رسید. جنگی که هم‌اکنون در بلوچستان جریان دارد، یک جنگ قومی و نتیجهٔ سیاست‌های تمرکزگرای دولت مرکزی است. از سوی دیگر دولت مرکزی

پاکستان می‌داند که تجزیهٔ پاکستان به نفع هند خواهد بود. چون تجزیهٔ پاکستان قدرت این کشور را تضعیف می‌کند و مناطقی هم که از این تجزیه ایجاد خواهند شد، روابط دوستانه‌ای با هند خواهند داشت. در واقع از نگاه پاکستانی‌ها، دامنهٔ این مخالفت‌ها شاید انگیزه‌ای برای هندوستان در پشتیبانی از جدایی‌طلبان بلوچ باشد و بروز و تشدید برخوردها بین گروه قومی بلوچ و ارتش پاکستان به ضرر ساخت دالان شود. به همین منظور اسلام‌آباد از پروژه‌های کلان برای تضعیف دلایل برآمدن نیروهای تجزیه‌طلب بلوچ استقبال می‌کند. مهم‌ترین این دلایل همان‌گونه که گفته شد، تاریخ چگونگی شکل‌گیری پاکستان و محرومیت و تبعیض گسترده علیه مردم بلوچ است. خواستهٔ اصلی بسیاری از گروه‌های جدایی‌طلب، خودمختار بیشتر .و درآمد بیشتر از منابع طبیعی ایالت بلوچستان است. یکی از دلایل تلاش مضاعف اسلام‌آباد برای برقراری امنیت در بلوچستان، در سال‌های ۲۰۱۶ میلادی به بعد، هشدار چین به این کشور به دلیل سرمایه‌گذاری گسترده‌ای است که پکن در زمینهٔ راه‌سازی و راه‌آهن میان دو کشور کرده است که از منطقهٔ بلوچستان می‌گذرد. از رهگذر این تلاش‌ها، در آذرماه ۱۳۹۶ خورشیدی ۳۱۳ شبه‌نظامی از سه گروه جدایی‌طلب مختلف، در مراسمی در فرمانداری ایالت بلوچستان در شهر کویته، سلاح‌های خود را به نواب ثناءالله زهری، سروزیر این ایالت تحویل دادند. از سوی دیگرگروه های جدایی‌طلب بلوچ نیز خواهان توسعه‌یافتگی مناطق بلوچ‌نشین پاکستان از طریق سرمایه‌گذاری چین در دالان اقتصادی چین – پاکستان هستند؛

پیشران چهارم سرمایه‌گذاری عمان است. برخلاف دولت‌های عربستان، قطر و امارات که در منجلاب درگیری‌های خاورمیانهٔ عربی در دهه اخیر فرورفته‌اند، سلطان قابوس و دیگر نخبگان عمانی کوشیده‌اند تا کشور خود را از تنش‌ها دور نگه دارند و در عوض مسقط را به مرکز نشست‌های صلح و کاهش تنش بدل کنند. اما مهم‌تر برخورداری از چشم‌انداز استراتژیک درازمدتی است که بر پایهٔ آن، رهبران عمان از جایگاه استراتژیک کشور خود در نظم نوین ژئوپولیتیک منطقه آگاه و به‌دنبال افزایش نقش کشور در فرایند تصمیم‌گیری منطقه‌ای هستند. نمود و نماد این چشم‌انداز استراتژیک را باید در سرمایه‌گذاری در دو بندر صلاله و دوقم دید. عمان با سرمایه‌گذاری در دو بندر دوقم، بندری صنعتی[۲۵۵] و بندر صلاله به‌عنوان یک بندر بزرگ کانتینری[۲۵۶]، جویای تبدیل این بنادر به قطب صنعتی و پشتیبانی منطقه‌ای، کشتیرانی و تبدیل شدن به یک بازیگر کلیدی در صنعت حمل‌ونقل جهانی است. پروژه‌هایی که با هدف بندر دوقم در وسعت حدود ۱۸۰۰ کیلومتر مربع هم‌اندازهٔ هنگ

[۲۵۵] Industrial port
[۲۵۶] sea port

کنگ، مانند یک آهنربای جدید پروژه‌های اقتصادی را در سدهٔ پیش‌رو به خود جذب می‌کند، در چند سال آینده یک بندر آزاد و موتور رشد صنعتی عمان و رقیب مهمی برای بندر جبل علی دبی خواهد بود. چنین برخورداری از کرانهٔ دریایی طولانی در دریای عمان و عرب و قابلیت مانور قدرت در ورای تنگهٔ هرمز، در کنار همسایگی دریایی با ایران و کنترل نیمهٔ جنوبی تنگهٔ هرمز، به این کشور جایگاهی استراتژیک داده است. به بیان دیگر سواحل عمان اشراف بر ایران، یمن و آفریقای شرقی را فراهم کرده‌اند. رهبران عمان که از نگرانی آمریکا از جاده ابریشم دریایی چین آگاه هستند، در ۲۴ مارس ۲۰۱۹ توافقنامه‌ای را با این کشور امضا کردند که با تأکید بر تعهد دو طرف بر پیشبرد اهداف امنیتی مشترک، امکان دسترسی ناوهای آمریکا به دو بندر دوقم و صلاله در دریای عرب را فراهم می‌کند. دسترسی آمریکا به بنادر عمانی به افزایش ظرفیت مانور استراتژیک در تعادل منطقهٔ خلیج فارس و شکل‌دهی روابط ژئوپولیتیک نوین می‌انجامد؛

همچنین رقابت عربستان با ایران دیگر پیشران این دالان خواهد بود. با افزایش جنگ سرد میان عربستان با ایران و تصاعد برنامه‌های تهاجمی ریاض علیه ایران به رهبری محمد بن‌سلمان، کلان‌استراتژی‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با دید حاصل‌جمع صفر[۲۵۷] دیده می‌شود. به همین دلیل شکوفایی دالان اقتصادی چین – پاکستان و پرهیز از قلمرو ایران، برای ریاض پیشرانی خواهد بود تا به این طرح بپیوندد. سعودی‌ها اواسط سال ۲۰۱۸ اعلام کردند که به کریدور اقتصادی چین – پاکستان خواهند پیوست و با سرمایه‌گذاری کلان در بندر گوادر و بخش‌های زیرساختی انرژی این کشور، زمینه را برای تقویت مبادلات تجاری ریاض – اسلام‌آباد فراهم خواهند کرد. در مقابل اسلام‌آباد نیز به‌تازگی از ریاض دعوت کرده است که به‌عنوان اولین کشور همکار، در این پروژه مشارکت کند. عمران خان نخست‌وزیر پاکستان در نخستین سفر خارجی خود، پیشنهاد همکاری در پروژه‌های راه ابریشم چین را به ریاض داد. فوآد چادهری، وزیر اطلاعات پاکستان نیز در این زمینه گفت: «عربستان اولین کشوری است که از سوی دولت برای همکاری در پروژهٔ بزرگ کریدور اقتصادی چین – پاکستان دعوت شده است». رهبران پاکستان امیدوارند که همکاری عربستان در این پروژه، به افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در توسعهٔ زیرساخت‌های ارتباطی پاکستان منجر شود. از سوی دیگر مشارکت در پروژه‌های کریدور اقتصادی چین — پاکستان، فرصت بزرگی برای کشور عربستان محسوب می‌شود تا ضمن افزایش عمق روابط خود با این کشور، از مزایای اقتصادی طرح‌ها و همچنین کشاندن اسلام‌آباد به

---

[۲۵۷] zero-sum game

قطب خود نیز بهره‌مند شود. افزون بر این و در صورت پیوستن عربستان به کریدور اقتصادی چین – پاکستان، تفاهم‌نامه‌ای نیز برای احداث یک پالایشگاه نفت از سوی عربستان سعودی در بندر گوادر پاکستان به امضا می‌رسد که مطابق آن، عربستان به‌همراه چین، در احداث این پالایشگاه در زمینی به مساحت هشتاد هزار هکتار در بندر گوادر سرمایه‌گذاری خواهد کرد و بدین ترتیب،در پروژهٔ دالان چین و پاکستان شریک خواهد شد؛

پیشران ششم دسترسی کشورهای آسیای میانه به اقیانوس هند از طریق این دالان است. دالان اقتصادی چین – پاکستان دسترسی بهتری را برای کشورهای منطقهٔ آسیای میانهٔ محصور در خشکی و دارای منابع غنی هیدروکربنی فراهم می‌کند. به همین دلیل این دالان فرصتی استراتژیک برای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان برای حمل کالاهای خود و بازاریابی آنها در بازار منطقه‌ای و جهانی فراهم خواهد کرد. کوتاه اینکه دالان مزبور از طریق تقویت پیوندهای اقتصادی، ترابری و تجاری، نظم نوین اقتصادی و سیاسی را در آسیای میانه ترسیم خواهد کرد؛

واپسین پیشران پیوستن مسیر دریایی و خشکی راه ابریشم در گوادر و صلاله است. بندر گوادر از مهم‌ترین نقاطی محسوب می‌شود که مسیرهای خشکی و دریایی راه ابریشم نوین به هم می‌پیوندند. در راه ابریشم باستانی، این جزیرهٔ هرمز در ایران بود که این مهم را بر عهده داشت. در کنار گوادر بنادر عمانی دوقم و به‌ویژه صلاله نیز از مقاصد مسیر دریایی راه ابریشم نوین هستند. از دیگر مزایای بهره‌گیری از بنادر عمانی، گسترش سیستم راهی است که صلاله را به همسایگان منطقه‌ای متصل می‌کند و سهولت دسترسی به بنادر کشورهای دیگر آسیای غربی را موجب می‌شود. صلاله همچنین دارای یک ایستگاه عمده برای راه‌آهن در حال تحول عمان است که می‌تواند نقش مهمی در تجارت و حمل‌ونقل منطقه‌ای داشته باشد. با دید امنیتی عمان از طریق موقعیت جغرافیایی منحصر به‌فرد بنادر مذکور، به کشورهای خلیج فارس کمک کند که در صورت بروز هر گونه بحران قادر باشند نفت و گاز و کالاهای غیرنفتی خود را بدون نیاز به گذر از تنگهٔ هرمز به فروش برسانند و از ایمن بودن محموله‌های خود اطمینان حاصل کنند. در حالی‌که عربستان سعودی با دارا بودن سواحل دریای سرخ و امارات متحدهٔ عربی با سواحل فجیره در خارج از تنگهٔ هرمز وابستگی کمتری به تنگه دارند؛ بحرین، کویت و قطر برای فروش نفت خود به‌طور کامل به تنگهٔ هرمز وابسته‌اند. این بنادر عمانی از شدت وابستگی صادرات نفت به تنگهٔ هرمز، (به‌ویژه هنگام تهدید ایران دربارهٔ مسدود کردن تنگه در مقابله با اقدامات خصمانهٔ ایالات متحدهٔ آمریکا و محدود کردن صادرات نفت یا به

دلیل تنش با کشورهای حاشیهٔ خلیج و از جمله عربستان سعودی) بکاهند. نکته آنکه انتقال سی درصد نفت خام حمل‌شده از دریا به بازارهای جهانی، از طریق تنگهٔ هرمز صورت می‌گیرد. قرارگیری بنادر عمانی دوقم و صلاله در بیرون از تنگهٔ استراتژیک هرمز و آمادگی برای هرگونه تعهدات مربوط به تجارت در توافق یادشده، تهدیدهای ایران مبنی بر بستن تنگهٔ هرمز را کم‌اثرتر می‌کند. از جنبهٔ نظامی عمان به‌لحاظ استراتژیک با اشراف بر تنگهٔ هرمز، دریای عمان و دریای عرب، موقعیت مناسبی در جنگ احتمالی منطقهٔ خلیج فارس خواهد داشت و با توجه به ملاحظات راه‌کنشی از زمینه‌های بهتری در استفاده از کشتی‌های جنگی در درگیری‌های منطقه‌ای برخوردار است.

پیامدها

فعالیت دالان پاکستان – چین و سپس راه دریایی گوادر به بنادر عمان، پیامدهایی را برای جایگاه ایران در آسیای میانه، حوزهٔ خلیج فارس و آسیای جنوبی به‌همراه خواهد داشت. نخستین پیامد تعمیق روابط پکن – اسلام‌آباد خواهد بود. بندر استراتژیک گوادر در پاکستان واقع در کرانهٔ دریای عمان، به پایانهٔ عمدهٔ کالاهای چینی در ورای مرزهای کشور جمهوری خلق چین بدل می‌شود. با راه افتادن این دالان اقتصادی، گوادر به‌زودی مهم‌ترین نقطهٔ پیوند جاده ابریشم دریایی و مسیر خشکی آن خواهد شد. نیروی دریایی چین از امکانات این بندر بهره می‌برد و بر ترانزیت دریایی کالا از کرانهٔ بلوچستان پاکستان به آن سوی دریای عرب نظارت می‌کند.

دومین پیامد نیرومندی و قدرت پاکستان و افزایش جاه‌طلبی منطقه‌ای از طریق دخالت در بحران‌های خاورمیانهٔ عربی همچون یمن، خواهد بود. پاکستان به قطب اقتصادی و ترانزیتی نیرومندی در آسیای جنوبی تبدیل می‌شود. در کنار دالان اقتصادی چین – پاکستان، خط لولهٔ تاپی نیز آسیای میانه را از طریق پاکستان، به شبه‌قارهٔ هند پیوند می‌دهد. جذب سرمایه‌های هنگفت و توسعهٔ زیرساخت‌های کشور، اسلام‌آباد را به بازیگر قدرتمندی با افزایش جاه‌طلبی‌های منطقه‌ای رهنمون می‌کند. این امر به‌نوبهٔ خود رهبران اسلام‌آباد را با تشویق رهبران سعودی، به اعمال قدرت در مناطقی ورای آسیای جنوبی تشویق خواهد کرد؛

پیامد دیگر کنار گذاشته شدن ایران از راه ابریشم نوین و کاسته شدن از نقش آن در فرایندهای تصمیم‌گیری منطقه‌ای است. در واقع، کشورهای آسیای میانه از این دالان استفاده می‌کنند و برای صادرات نفت و به‌ویژه گاز خود، با دور زدن ایران به

بندر گوادر چشم می‌دوزند. با تقویت و رونق گستردهٔ این دالان از قابلیت مانور ایران در افغانستان، آسیای میانه و دریای عمان کاسته می‌شود و این موضوع جایگاه منطقه‌ای کشور را تحت تأثیر قرار خواهد داد؛

پیامد سوم اما رونق بیش از پیش عمان و افزایش نقش منطقه‌ای آن خواهد بود. بیشتر ترانزیت دریایی از مسیر گوادر، به بنادر عمانی صلاله و دوقم در کرانهٔ غربی دریای عرب انجام می‌گیرد. شرکت‌های چینی بیش از ده میلیارد دلار در بندر دوقم سرمایه‌گذاری کرده‌اند که بیشتر شامل تأسیسات نفتی، خطوط لوله و پایانه‌های نفتی است. سرمایه‌گذاری چین در این دو بندر در راستای برنامهٔ بزرگ توسعه‌ای عمان با عنوان عمان ۲۰۴۰ برای دستیابی به سرمایه‌گذاری خارجی و توسعهٔ صنایع غیرنفتی خود بوده است. به همین دلیل ابتکار یک راه – یک کمربند از سوی کشور چین یک فرصت واقعی برای دستیابی به این هدف مسقط محسوب می‌شود،

پیامد چهارم اینکه دالان مزبور به افزایش نفوذ عربستان سعودی در جنوب آسیا و آسیای میانه می‌انجامد. دالان اقتصادی چین – پاکستان از سوی عربستان و محمد بن‌سلمان پشتیبانی می‌شود. رهبران اسلام‌آباد در سفرهای خود به عربستان، موافقت ریاض برای پیوستن به دالان اقتصادی چین – پاکستان را به‌دست آورده‌اند. مقرر شده است که ریاض چندین نیروگاه در گوادر و طرح‌های زیرساختی دیگری در بلوچستان پاکستان برپا کند و در عوض حضور نیروهای اطلاعاتی در بلوچستان تقویت می‌شود. همکاری عربستان در این پروژه، به افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در توسعهٔ زیرساخت‌های ارتباطی پاکستان و شاید به قدرت‌گیری جناح‌های ضدایرانی در اسلام‌آباد بینجامد. همچنین گرچه مسقط هیچ‌گاه دنباله‌رو ریاض نبوده است، اما سرمایه‌گذاری چین در عمان و برپایی راه ابریشم دریایی، تنگهٔ هرمز را دور می‌زند و از اهمیت این شاهراه دریایی استراتژیک می‌کاهد. این امر با استقبال ریاض روبه‌رو شده است، چراکه آن را ابزاری برای تضعیف قدرت ایران می‌بیند؛

دیگر پیامد مهم اما نادیده انگاشته‌شده، پیوستن اسرائیل به راه ابریشم نوین از طریق راه آهن خلیج فارس – حیفاست. ادامهٔ مسیر قراقروم – گوادر می‌تواند به فجیره در امارات متحدهٔ عربی و دوقم در عمان برسد. این دو بندر پایانهٔ آغازین راه‌آهن خلیج فارس– حیفا هستند که دسترسی چین به دریای مدیترانه را میسر می‌کند. عادی‌سازی دومینووار روابط شیخ‌نشین‌های عرب خلیج فارس، بر راه‌اندازی این مسیر و درهم‌تنیدگی با دالان قراقروم – پاکستان افزوده است؛

واپسین پیامد نیز افزایش نگرانی هند خواهد بود. حضور بیش از پیش چین در اقیانوس‌هند و دریای عرب، نگرانی آمریکا و به‌ویژه هند را در پی دارد. هر دو کشور می‌کوشند که به یکدیگر نزدیک شوند. با اینکه سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار ایران، شاید از اهمیت گوادر بکاهد؛ دشمنی آمریکا با ایران این فرصت را برای کنترل جاده ابریشم دریایی چین از دست می‌دهد.

دالان میانی

این دالان مسیری است که از دوستیک، گذرگاه مرزی قزاقستان با چین، آغاز می‌شود و در محور شرقی – غربی قلمرو قزاقستان را طی می‌کند و به بنادر آکتائو و کوریک در کرانهٔ شمال‌شرقی دریای مازندران می‌رسد. این دالان از دریای مزبور رد خواهد شد و به بندرهای باکو و نفت‌چاله در کرانهٔ غربی آن می‌رسد. در اینجا، دالان با گذر از گنجه به تفلیس در گرجستان و سپس قارص در ترکیه خواهد رسید و در مسیری شرقی – غربی به آنکارا و استانبول و سپس اروپای جنوبی وصل می‌شود. در این دالان، سه بندر آکتائو، کوریک و باکو گره‌های مسیر خواهد بود. کانون اصلی این دالان نیز دور زدن قلمرو ایران است. گذشته از این، سرمایه‌گذاری هنگفت ترکیه در بندرهای آکتائو و کوریک نشان‌دهندهٔ نقش کلیدی ترکیه در راه‌اندازی این دالان خواهد بود. مسیر قفقازی این دالان نیز بمانند دالان کاسپین، باکو را به تفلیس و سپس قارص پیوند می‌دهد. فاصلهٔ میان شرق و غرب قزاقستان ۳۷۲۳ کیلومتر است که با احتساب بقیهٔ مسیر یعنی از آکتائو به بعد، کل طول تقریبی مسیر به ۵۵۹۹ کیلومتر می‌رسد. بر اساس جدول زمانبندی اعلام‌شده‌از سوی راه‌آهن ترکیه، قطار باری این مسیر را طی مدت دوازده روز می‌پیماید و زمان لازم برای انجام دادن تمامی تشریفات گمرکی موجود بر سر راه این مسیر نیز، نهایتاً سه ساعت اعلام شده است.

تصویر ۱۵ دالان میانی



پیشران‌ها

برآمدن این مسیر نوین بر پیشران‌هایی استوار است. نکته اینکه بسیاری از پیشران‌های دالان میانی، با پیشران‌های دالان کاسپین همپوشانی دارد. نخستین پیشران به تلاش ترکیه در گسترش حوزهٔ نفوذ در آسیای میانه بازمی‌گردد. همان‌گونه که پیش از این گفته شد، ترکیه در کنار عربستان سعودی و اسرائیل از مهم‌ترین رقبای ایران در آسیای غربی و قفقاز و آسیای میانه محسوب می‌شود. در این میان قزاقستان بزرگ‌ترین کشور آسیای میانه، روابط نزدیکی را با آنکارا بنا کرده است؛

دومین پیشران تحریم‌های اروپا و آمریکا علیه روسیه است. از زمان تشدید تحریم‌های روسیه توسط اروپا در پی شکل‌گیری بحران اوکراین و شبه‌جزیرهٔ کریمه، راه ارتباطی آسیای میانه با اروپا که پیشتر از طریق روسیه انجام می‌گرفت، تا حد زیادی تضعیف شده و حجم مبادلات دوجانبهٔ این کشورها با اروپا، به شکل چشمگیری کاهش یافته است. بر اساس گزارش‌های ارائه‌شده در تارنمای استاتیستا[۲۵۸] میزان صادرات قزاقستان در سال ۲۰۱۶ پنجاه میلیارد دلار کاهش نسبت به سال ۲۰۱۳ به ۳۶ میلیارد دلار کاهش یافته است. از سوی دیگر کشورهای مقصد و مبدأ قزاقستان پس از چین، کشورهای اروپای غربی بوده‌اند که پس از وضع تحریم‌های اتحادیهٔ اروپا علیه روسیه، این مبادلات تجاری تا حد زیادی کاهش یافت. دالان میانی با

[۲۵۸] Statista

توجه به انفصال از راه‌های آبی و خشکی روسیه، اتصال میان آسیای میانه و اروپا را فراهم و خلأ مسیر ترانزیتی روسیه را در این میان پر می‌کند.

دیگر پیشران سرمایه‌گذاری گستردهٔ قزاقستان در زیرساخت‌های خود است. از زمان استقلال خود در سال‌های آغازین دههٔ نود قزاقستان کوشیده است جایگاه خود را در منطقه و به تبع آن نظام بین‌الملل افزایش دهد. رهبران آستانه برای رسیدن به این مهم، از منازعات منطقه‌ای دوری گزیده‌اند. همچنین تلاش کرده‌اند که از موقعیت جغرافیایی و برخورداری از ذخایر وسیع گازی خود، در راه تولید ثروت و در نتیجه قدرت ملی بهره ببرند. قزاقستان دارای دو بندر کوریک و آکتائو است. انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۱۸ قزاقستان ۴/۵ میلیون تُن کالا را از بندر کوریک عبور دهد که این میزان سه برابر بیشتر از سال گذشته است. سهم بنادر قزاقستان از صادرات، واردات و ترانزیت کالا و از مجموع عملکرد بنادر حاشیهٔ خزر حدود ۲۵ درصد برآورد می‌شود. عملکرد بندر اکتائو در سال ۲۰۱۶ به میزان پنج میلیون و ۸۴۲ هزار تن، تقریباً با عملکرد سال ۲۰۱۵ برابر بوده است. بندر کوریک در جنوب آکتائو، که یکی از بنادر در حال توسعهٔ قزاقستان و نزدیک‌ترین مسیر دریایی به بنادر آذربایجان است، به‌عنوان نقطهٔ اتصال کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی برای انتقال گندم، ذغالسنگ، نفت، کود، مواد شیمیایی و همچنین ترانزیت کالا از چین و کشورهای آسیای میانه، از طریق دو اسکلهٔ ریلی در دسامبر سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری رسید، ظرفیت آن چهار میلیون تن بوده و در مرحلهٔ دوم در نظر است به هفت میلیون تن افزایش یابد. این بندر بیش از ۴۲۰ هزار تن در سال ۲۰۱۶ تخلیه و بارگیری داشته است. قزاقستان در نظر دارد ظرفیت بنادر خود را تا سال ۲۰۲۰ به ۲۵ میلیون تن برساند و همچنین در فکر ایجاد زمینهٔ ترانزیت کالای خشک به میزان بیست میلیون تا سال ۲۰۲۲ از چین تا اروپا، از طریق دریای مازندران است. کریدور ترابری بین‌المللی به‌طور خاص برای تحویل محمولهٔ کشتی به جمهوری آذربایجان ساخته شده بود. به‌طور متوسط، سالانه حدود ۱۲.۳ میلیون تن کالا از طریق بنادر قزاقستان حمل می‌شود. این محموله‌ها شامل: محموله‌های نفت و فلزات و غلات و کانتینر و ذغالسنگ هستند. بی‌جهت نیست که رئیس‌جمهور نظربایف در مراسم افتتاحیهٔ یک ترمینال اتومبیل – کشتی در کوریک در دسامبر ۲۰۱۷ اعلام کرد: "اکنون می‌توانیم بگوییم قزاقستان یک کشور محصور در خشکی نیست و به همهٔ دریاها از جمله خلیج فارس دسترسی دارد."[۲۵۹]

[۲۵۹] "Kazakhstan Inaugurates Automobile Ferry Terminal on Caspian Sea," *Agencia EFE*, December ۷, ۲۰۱۷,

مهم‌ترین پیشران در چرخش راه ابریشم نوین از مسیر تاریخی به این دالان و دور زدن قلمرو ایران، در خصومت چهل‌سالهٔ آمریکا با ایران انقلابی ریشه است. دالان چین – آسیای غربی در طول تاریخ، همواره از قلمرو ایران گذر کرده است. به بیان دیگر بسیاری از طرح‌ها و استراتژی‌هایی که منافع ایران را در بلندمدت تهدید می‌کند، با پشتیبانی مستقیم و غیرمستقیم ایالات متحدهٔ آمریکا همراه بوده‌اند. در این میان گذر مسیر زمینی راه ابریشم از خاک ایران تهدیدی برای منافع آمریکا در آسیای میانه و غربی قلمداد می‌شود. به همین دلیل واشینگتن برای جلوگیری از همسویی استراتژیک چین و ایران در منطقه، دالان میانی را پذیرفته است و آن را راهی برای تضعیف ایران می‌بیند.

بسان دالان کاسپین، امکان تعدیل تنش چینی – آمریکایی، کوشش تفلیس و باکو در پیوستن به راه ابریشم، و همچنین کنترل دریای مازندران، از دیگر پیشران‌های مشترک دالان میانی با دالان کاسپین است.

پیامدها

فعالیت دالان میانی پیامدهایی را برای جایگاه ایران در آسیای میانه، آسیای غربی و قفقاز به‌همراه خواهد داشت. بیشتر این پیامدها با پیامدهای دالان کاسپین همپوشانی دارد. نخستین پیامد افزایش توان و مانور ترکیه در آسیای میانه و قفقاز است. در واقع، برندهٔ راه‌اندازی دالان میانی ترکیه است که سرانجام راه ابریشم نوین را با طرح جاه‌طلبانهٔ خود برای دسترسی به جمهوری‌های آسیای میانه از مسیر دریای مازندران پیوند زد. همنهشتی راه ابریشم نوین با دالان میانی نمود و نماد همکاری‌های امنیتی – اقتصادی ترکیه و چین برای چیرگی بر بی‌ثباتی‌های ژئوپولیتیک آسیای غربی و میانه خواهد بود. آنکارا متعهد می‌شود که زیرساخت‌های ارتباطی و ترابری و انرژی را در قزاقستان و آذربایجان برپا و به‌روز کند و گسترش دهد. مشارکت در دالان میانی رابطهٔ نزدیک آنکارا با قزاقستان و باکو را گرم‌تر کند. مهم‌تر اما اینکه آنکارا از توان ایران به‌مثابهٔ رقیب منطقه‌ای خود می‌کاهد و بر وزن خود به‌عنوان مهم‌ترین حلقه در زنجیرهٔ راه ابریشم نوین می‌افزاید.

---

https://www.efe.com/efe/english/business/kazakhstan-inaugurates-automobile-ferry-terminal-on-caspian-sea/٥٠٠٠٠٢٦٥-٣٤٦٠٠٢١.

بسان دالان کاسپین، راه‌اندازی این دالان به افزایش توان چانه‌زنی باکو در منطقه و در نتیجه بالا رفتن جاه‌طلبی آن همراه با تأکید بر گسترش‌طلبی ارضی و ادعای سرزمینی بر استان‌های ترک‌زبان ایران می‌انجامد. همچنین نهایی شدن این دالان با دور زدن روسیه همراه خواهد بود.

سوم، نهایی شدن این دالان با دور زدن روسیه همراه خواهد بود و از این‌رو، بر حساسیت‌های امنیتی مسکو در دریای مازندران دامن خواهد زد. روسیه از اینکه یکی از حیاط خلوت‌های خود یعنی دریای مازندران را مکانی برای همگرایی پکن – آنکارا می‌بیند، ناراضی است. در چنین وضعیتی، این دالان به‌عنوان مسیر اصلی کمربند زمینی راه ابریشم نوین، در مقابل دالان چین – روسیه – اروپا شناخته خواهد شد. با این‌حال از آنجا که چین دالان چین – روسیه را به عنوان دیگر مسیر راه ابریشم نوین خوانده است، نمی‌خواهد روابط خود با رهبران پکن را به مخاطره افکند. پس با احتیاط نگرانی خود را دنبال می‌کند.

مهم‌ترین پیامد راه‌اندازی این دالان، کنار گذاشته شدن ایران از راه ابریشم نوین و کاسته شدن از نقش آن در فرایندهای تصمیم‌گیری منطقه‌ای است. در واقع، کانون اصلی این مسیر بر چگونگی چشم‌پوشی از سرزمین ایران و گذر از دریای مازندران استوار است. ایران که دچار تحریم‌های بین‌المللی به رهبری آمریکاست، به‌نظر می‌رسد که نتواند کاری از پیش ببرد.

دالان تاریخی شمالی

دالان تاریخی شمالی مسیر تاریخی راه ابریشم باستانی را می‌پیماید. مسیر آن از سین‌کیانگ آغاز و با گذر از شهر مرزی دوستیک، وارد قلمرو قزاقستان می‌شود. در ادامه از آلمآتی و همچنین شهرهای تاشکند، سمرقند و بخارا در ازبکستان عبور می‌کند و وارد ترکمنستان خواهد شد. چهارجوی، مرو و سرخس دیگر شهرهای این مسیر هستند. در اینجا دالان از دو شهر مرزی سرخس وارد قلمرو ایران می‌شود و در محور شرقی – غربی از مشهد، تهران و تبریز می‌گذرد و وارد ترکیه خواهد شد. در ادامه این دالان با عبور از آناتولی به آنکارا و سپس استانبول می‌رسد و بالکان و سپس اروپای جنوبی را درمی‌نوردد. کانون اصلی این دالان گذر از قلمرو ایران است. همچنین سرخس گره مسیر اصلی این دالان خواهد بود. این قطار با عبور از مرز چین به قزاقستان می‌رسد و سپس با عبور از ازبکستان و ترکمنستان به‌سوی تهران حرکت می‌کند. طی مسافت ده‌هزار

کیلومتری از شهر شانگهای تا تهران چهارده روز طول خواهد کشید. این خط ریلی با به کاهش ۴۵ تا ۵۰ روز مسافت در مقایسه با مسیر دریایی می‌انجامد.

تصویر ۱۶ دالان تاریخی شمالی



پیشران‌ها

برآمدن این مسیر نوین بر پیشران‌هایی استوار است. نخستین و مهم‌ترین پیشران، همراهی استراتژیک چین با ایران خواهد بود. برآمدن چین به‌عنوان قدرتی تأثیرگذار در نظام بین‌الملل، پیامدهای سیاسی – امنیتی ویژهٔ خود را خواهد داشت؛ گرچه رهبران چین با حداکثر توان خود به‌دنبال پرهیز از هرگونه برخورد همه‌جانبه با ایالات متحدهٔ آمریکا هستند. درهم‌تنیدگی اقتصاد چین و آمریکا و توان نظامی زیاد آمریکا و دوراندیشی و حزم رهبران چین که در آیین کنفوسیوس ریشه دارد، همگی احتیاط را سرلوحهٔ سیاست‌های پکن قرار داده است. با این‌حال رشد چشمگیر اقتصادی و ثبات داخلی همواره بر جاه‌طلبی دولت‌ها برای اعمال قدرت در ورای مرزهای خود می‌افزاید. این اعمال قدرت نیازمند هم‌پیمانی یا دستکم همراهی استراتژیک با کشورهایی دارای توان بالقوه و بالفعل در مناطق استراتژیک همچو آسیای میانه است. بدون شک ایران از توان بالقوه برای همراهی استراتژیک با چین ضمن حفظ استقلال خود برخوردار است. همچنین این همراهی‌ها پیشینهٔ نیرومندی دارند. چنین همراهی استراتژیک پیشران مهمی در گذر راه ابریشم نوین از قلمرو ایران خواهد بود؛

دومین پیشران این دالان پشتوانهٔ تاریخی مسیر است. راه ابریشم باستانی همواره ایران شرقی را به چین وصل می‌کرد. مسیر شمالی آن از طریق ختن و کاشغر به فرغانه، سمرقند و بخارا و پس از آن به مرو، نیشابور و ری می‌رسید. مسیر مذکور مهم‌ترین مسیر این راه محسوب می‌شد و به همین دلیل از عوامل مؤثر در فرازونشیب‌های داخلی و خارجی ایران بوده است. این مسیر از چنان پشتوانهٔ تاریخی برخوردار است که تجسم راه ابریشم از مسیری غیر از آن را ناممکن می‌کند؛

دیگر پیشران این دالان، کوتاه و ارزان بودن مسیر است. دالان تاریخی شمالی در گذر خود از آسیای میانه و سپس ایران، نسبت به دیگر مسیرها ارزان‌تر خواهد بود. دسترسی از راه زمینی و نه از راه دریای مازندران، برای دالان‌های کاسپین و میانی و دریای عمان برای دالان قراقروم – گوادر هم ارزان و هم کوتاه خواهد بود. مسیر دالان‌های کاسپین و میانی که از دریای مازندران می‌گذرند، هم طولانی هستند و هم گران. این مسیر دریایی به طول ۵۴۸ کیلومتر است که با احتساب سرمای زمستان سیبری، استفاده از آن در فصول سرد سال دوچندان مشکل‌تر و پرهزینه‌تر خواهد بود. مسیر ریلی ایران تا چین، به‌لحاظ عرض جغرافیایی فاصلهٔ بسیار زیادی با مناطق عبوری از سیبری خواهد داشت و به‌تقریب در تمامی فصل‌های سرد سال نیز با کمترین هزینه امکان استفاده دارد. مسیر پیشنهادی این دالان‌ها از دوستیک تا بندر ترکمن‌باشی یا بندر آکتائو را در عرض جغرافیایی نزدیک به سیبری طی می‌کند و در عمل، استفاده از این مسیر ریلی در فصل‌های سرد سال با مشکل مواجه خواهد شد. در حقیقت تمامی عرض جغرافیایی این دالان‌ها، از مناطق سردسیر عبور می‌کند و به‌جز هزینهٔ حمل‌ونقل ترکیبی باکو – آکتائو، باید هزینه‌ها و مشکلات عبور ریل از بخش سردسیر شمال را نیز محاسبه کرد.

امنیت مسیر نیز پیشران مهم برای راه‌اندازی و گسترش دالان تاریخی شمالی است. این دالان از کشورهایی که دچار بی‌ثباتی سیاسی هستند گذر نمی‌کند. قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران و سرانجام ترکیه، همگی از ثبات سیاسی پذیرفتنی برخوردار هستند؛

پیشران پنجم دسترسی به دریای مدیترانه و به‌ویژه خلیج فارس است. دالان تاریخی شمالی با گذر از قلمرو ایران هم می‌تواند به ترکیه وارد شود و هم در راستای راه اسلامی ایران – عراق – سوریه – لبنان به دریای مدیترانه می‌رسد. این مسیر شاید از راه دریا به مصر و شمال آفریقا رسد و از سوی دیگر از قبرس، یونان و بالکان گذر کند و حتی به ایتالیا برسد. به بیان دیگر

این دالان کوتاه‌ترین راه برای رسیدن به دریای مدیترانه خواهد بود. مهم‌تر اینکه با ورود به قلمرو ایران، دسترسی چین و دیگر کشورهای آسیای میانه را به خلیج فارس فراهم می‌کند؛

پیوند خوردن با شبکه‌های انرژی در خلیج فارس و دریای مدیترانه، از دیگر پیشران‌های راه‌اندازی این دالان خواهد بود. دالان تاریخی شمالی با گذر خود از ایران، مسیر دستیابی ارزان و کوتاهی به منابع هیدروکربنی برای چین فراهم می‌کند. منابع گازی تازه کشف‌شده در دریای مدیترانه نیز دیگر هدف چین خواهد بود. در واقع، ایران نزدیک‌ترین مسیر برای دستیابی چین به این منابع محسوب می‌شود؛

بی‌ثباتی در بلوچستانِ پاکستان پیشران هفتم خواهد بود. افزایش بی‌ثباتی در بلوچستان پاکستان دالان قراقروم – گوادر را به مسیری کمتر جذاب تبدیل کرده است و در عوض دالان تاریخی شمالی را به مسیر اصلی راه ابریشم نوین تبدیل می‌کند. گرچه بارگیری کالاهای چینی از بندر گوادر آغاز شده است، تنش‌های میان نمایندگان ایالات سند و پنجاب در یکسو و نمایندگان ایالات بلوچستان و پختونخواه در سوی دیگر، بر سر گذر مسیر راه قراقروم از ایالاتشان افزایش یافته است؛

پرهیز از تنش چین با روسیه و ایران در دریای مازندران نیز پیشران مهمی در راه‌اندازی دالان تاریخی شمالی خواهد بود. عبور هر دو دالان‌های کاسپین و میانی از دریای مازندران موجب افزایش نگرانی روسیه از راه ابریشم نوین چین خواهد شد. مسکو حضور قدرتی به‌نسبت همپایهٔ خود را در دریای مازندران نمی‌پذیرد. نگاه پکن نیز همواره بر پرهیز از تنش با مسکو بر سر راه ابریشم نوین است؛

سرانجام اینکه پیشران نهم راه‌اندازی این دالان، زیاد کردن فشار بر آمریکاست. گذر مسیر راه ابریشم نوین از قلمرو ایران عامل مهمی برای چین در زمینهٔ اعمال فشار بر آمریکا خواهد بود. رهبران پکن با آگاهی از خصومت آمریکا با ایران، همراهی ایران در پروژهٔ راه ابریشم را عامل مهمی در معادلهٔ قدرت خود در به چالش کشیدن آمریکا می‌بینند.

پیامدها

تحقق دالان آسیای میانه – ایران پیامدهایی را برای جایگاه ایران در آسیای میانه و آسیای غربی به‌همراه خواهد داشت. مهم‌ترین پیامد راه‌اندازی این دالان، پذیرش ایران به‌عنوان گرانیگاه کمربند راه ابریشم نوین است. مسئلهٔ کلیدی نوسازی زیرساخت‌های ترابری و مالی ایران خواهد بود. ایران متعهد می‌شود که زیرساخت‌های ارتباطی، ترابری و انرژی را در قلمرو

خود گسترش دهد و به‌روز کند. در سوی مقابل چین هم در ساخت‌وساز و گسترش این زیرساخت‌ها، مشارکت مالی و فنی خواهد داشت. راه‌آهن مشهد – تبریز هدف اولیه است. با نوسازی این راه‌آهن کالاهای چینی از ترکمنستان وارد قلمرو ایران و از آنجا به ترکیه و سپس اروپا برده می‌شوند. همکاری تهران – پکن در زیرساخت‌های ترابری تنها به نوسازی راه‌آهن شرقی – غربی ایران محدود نمی‌شود. با بی‌ثباتی روزافزون در بلوچستان پاکستان، نه‌تنها به‌دلیل خواسته‌های استقلال‌طلبانهٔ بلوچ‌های پاکستان، بلکه به‌دلیل نارضایتی آنان از لابی نخبگان ایالات سند و پنجاب در منحرف کردن دالان اقتصادی چین – پاکستان از گوادر به کراچی، رهبران پکن به‌دنبال جایگزینی برای گوادر هستند. به همین دلیل چین در بندر جاسک در کرانهٔ دریای عمان سرمایه‌گذاری می‌کند. بندر جاسک با موقعیت ژئواستراتژیک خود به بنادر عمان نزدیک است. همچنین در نزدیکی تنگهٔ هرمز، امکان مانور به چین می‌دهد. مهم‌تر آنکه برای دستیابی به بازارهای حوزهٔ خلیج فارس و رقابت با کلان‌پروژهٔ هندی مائوسام، بندر جاسک برگ‌برنده‌ای برای پکن خواهد بود. که با راه افتادن مسیر استراتژیک ایران – عراق – سوریه – لبنان می‌کوشد که بخشی از مسیر راه ابریشم نوین را به این راه گره بزند تا به دریای مدیترانه و از آنجا از طریق مسیر دریایی به قبرس و یونان برود. به همین دلیل توسعهٔ راه‌آهن این مسیر را بر عهده می‌گیرد. شهر – گره‌های این مسیر مشهد – اصفهان – کرمانشاه – بغداد – ابوکمال – دمشق – بیروت خواهند بود. مسیر مزبور مانور چین را در آسیای غربی افزایش می‌دهد. با تحقق و سپس آغاز به کار این دالان، بر قابلیت مانور ایران در آسیای غربی، آسیای میانه و قفقاز افزوده می‌شود و این موضوع جایگاه منطقه‌ای آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

همکاری‌های گستردهٔ ایران – چین به افزایش حمایت استراتژیک در حوزه‌های دیگر به‌ویژه بحران هسته‌ای ایران کشیده می‌شود. چین از حق وتوی خود علیه درخواست آمریکا در اعمال همه‌جانبهٔ تحریم استفاده می‌کند. همچنین دو کشور می‌کوشند از دستیابی به قدرت داعش و طالبان در افغانستان جلوگیری کنند. چین این دگرگونی را خطری برای امنیت ملی و یکپارچگی سرزمینی خود می‌بیند، چراکه برآمدن طالبان و داعش و گروه‌های تندرو جنگجو در افغانستان، اویغورهای سین‌کیانگ را به تحریک علیه پکن تشویق می‌کند.

دسترسی آسان‌تر این راه‌ها از مسیر ایران، طرح آمریکا را در انحراف مسیرهای تجاری از ایران تضعیف می‌کند و سرآغاز برآمدن همکاری‌های منطقه‌ای و در نهایت نهاد امنیتی جامع با حضور پررنگ و میدان‌داری ایران است. شکل‌گیری این نهاد امنیتی منطقه‌ای، بار دیگر اهمیت همکاری‌ها و درهم‌تنیدگی‌های اقتصادی – بازرگانی را در اقتصاد بین‌الملل نشان می‌دهد.

ثبات اقتصادی کشور و افزایش سرمایه‌گذاری خارجی در ایران، دیگر پیامد راه‌اندازی این دالان خواهد بود. بخش دیگر همکاری‌های ایران و چین در حوزهٔ مالی است. ایران و چین اقدام به تأسیس بانک مشترکی برای تضمین پروژه‌های راه ابریشم نوین می‌کنند. با حمایت دولت‌های خود، بازرگانان و کارآفرینان هر دو کشور ارتباط خود را در حوزه‌های متفاوت، به‌ویژه ارتباطات و انرژی افزایش می‌دهند. در کنار حمل نفتکش‌ها از پایانهٔ خارک، راه ابریشم نوین مسیر انتقال نفت به چین خواهد بود. همچنین همکاری‌های اقتصادی ایران با آسیای میانه نیز گسترش می‌یابد.

پیامد مهم دیگر برآمدن ایران به‌عنوان "دلِ انرژی"[۲۶۰] منطقه است. گذر مسیر اصلی راه ابریشم نوین از طریق قلمرو ایران سرآغازی برای تسریع و تحقق دیگر راه‌های مهم خواهد بود. هند که پیشرفت و پیامدهای راه ابریشم نوین را می‌بیند، می‌کوشد که حضور خود را در افغانستان و آسیای میانه تقویت کند. از این‌رو سرمایه‌گذاری خود را در بندر چابهار دوبرابر کرده است و پشتوانهٔ مالی نوسازی راه‌آهن چابهار – مشهد را بر عهده می‌گیرد. کالاهای هندی از طریق این خط آهن وارد هرات می‌شوند. ثبات زیاد و ارزان بودن مسیرهای بازرگانی و به‌ویژه گسترش روزافزون حجم مبادلات بازرگانی در مسیر راه ابریشم نوین از طریق ایران، به کلید خوردن کریدور شمال – جنوب[۲۶۱] با همکاری روسیه و کشورهای دریای مازندران می‌انجامد. کشورهای آسیای میانه نیز ایران را به‌عنوان مسیر نزدیکی برای دستیابی به آب‌های گرم دریاهای آزاد می‌پذیرند. با راه شرقی – غربی از طریق قلمرو ایران مسیرهای انتقال انرژی باکو – جیحان و مسیرهای دالان میانی و کاسپین راه ابریشم نوین به کناری گذاشته می‌شود. ایران به مسیر اصلی انتقال نفت و گاز آسیای میانه به خلیج فارس و از آنجا به بازارهای بین‌المللی تبدیل می‌شود. روسیه نیز می‌کوشد برای تأمین امنیت کریدور شمال – جنوب همکاری‌های بازرگانی با بنادر ایرانی انزلی و ترکمن را افزایش دهد؛

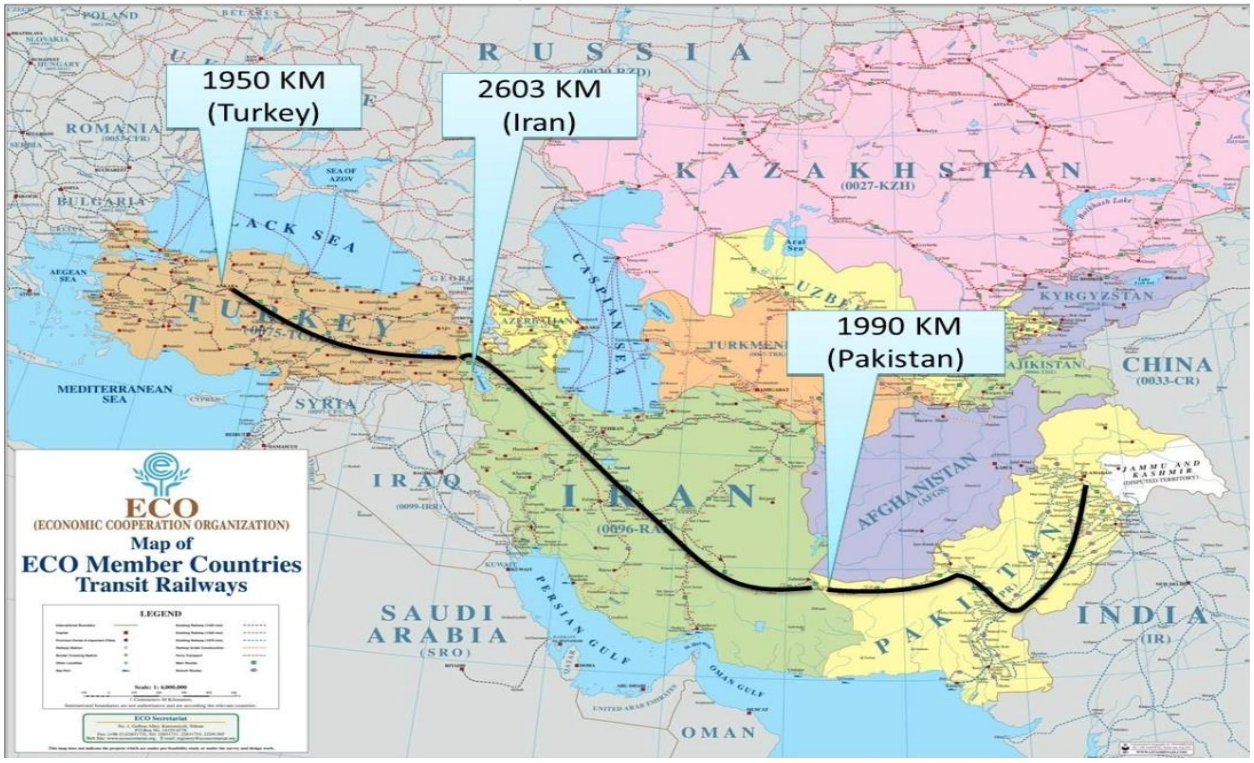
---

[۲۶۰] Energy Hub
[۲۶۱] The International North-South Transport Corridor (INSTC)

دالان قراقروم – زاگرس

بخش شرقی مسیر دالان قراقروم – زاگرس با دالان قراقروم – گوادر همپوشانی دارد. این دالان مسیری است که از سین‌کیانگ آغاز و از طریق درهٔ گردنهٔ خنجرآب در گیلگیت – بالتیستان به قلمرو پاکستان وارد می‌شود و با گذر از ایبت‌آباد و حسن عبدال به تاکوت در کرانهٔ رود سند می‌رسد. در ادامه، این دالان با عبور از نزدیکی ولایت پرتنش خیبر پختونخواه به کویته، مرکز بلوچستان پاکستان خواهد رسید. در اینجا مسیر به‌جای آنکه به‌سمت جنوب به گوادر برسد، به غرب می‌چرخد و به تفتان و میرجاوه در مرز ایران و پاکستان می‌رسد و از پاکستان خارج می‌شود. این دالان سپس زاهدان در جنوب‌شرقی ایران را از طریق کرمان، یزد و اصفهان، به غرب و شمال‌غربی ایران پیوند می‌دهد. این مسیر سپس به اصفهان در مرکز ایران می‌رسد. یک شاخه از آن به تهران – تبریز می‌رسد تا این دالان را به ترکیه پیوند دهد و شاخهٔ دیگر به کرمانشاه و سپس به بغداد – دمشق – بیروت می‌رسد و دسترسی به دریای مدیترانه را میسر می‌کند. کانون اصلی این دالان گذر از قلمرو ایران است. شهر – گره‌های مهم این مسیر هم، قراقروم، کویته و زاهدان هستند.

تصویر۱۷ دالان قراقروم-زاگرس



پیشران‌ها

برآمدن این مسیر نوین بر پیشران‌هایی استوار است. برخی از این پیشران‌ها با دالان قراقروم – گوادر همپوشانی دارند. از مهم‌ترین پیشران‌های راه‌اندازی این دالان، هم‌پیمانی استراتژیک پکن – اسلام‌آباد، سیاست توسعهٔ داخلی و کنترل بی‌ثباتی‌ها در بلوچستان پاکستان و رقابت هند و پاکستان هستند. دیگر پیشران مهم همراهی استراتژیک چین با ایران است. پیش از این دربارهٔ همهٔ این پیشران‌ها به تفصیل سخن گفتیم؛

دیگر پیشران این دالان استواری روابط اسلام‌آباد – تهران است. با همهٔ روابط پرفراز و نشیب در روابط اسلام‌آباد و تهران، مسئوللن دو کشور همجوار توانسته‌اند تنش‌های خود را مدیریت کنند. جمعیت شایان توجه شیعه به‌همراه نفوذ تاریخی ایران در پنجاب، کشمیر و سند، پیشینهٔ فرهنگی و نقش زبان فارسی در کنار حمایت ایران از تمامیت ارضی پاکستان در دهه‌های شصت و هفتاد میلادی، همگی موجب حفظ روابط اسلام‌آباد و تهران بوده‌اند. با وجود فشارهای آمریکا و به‌ویژه عربستان و امارت، این استواری پیشرانی برای گسترش همکاری‌های میان دو کشور بوده است؛

واپسین پیشران نیز پیوستن مسیر دریایی و خشکی راه ابریشم در گوادر و جاسک است. این دو بندر از مهم‌ترین نقاطی هستند که مسیرهای خشکی و دریایی راه ابریشم نوین در آنان به هم پیوند می‌خورند. در راه ابریشم باستانی این جزیرهٔ هرمز ایران بود که این مهم را بر عهده داشت. از دیگر مزایای بهره‌گیری از بندر جاسک، دسترسی به خط‌آهن ایران است که دالان چین – پاکستان را به ترکیه و همچنین عراق متصل می‌کند و سهولت دسترسی به بنادر اروپا و دریای مدیترانه را موجب می‌شود. قرارگیری بندر جاسک در بیرون از تنگهٔ استراتژیک هرمز و آمادگی برای هرگونه تعهدات مربوط به تجارت در توافق یادشده، در صورت افزایش تنش میان ایران و آمریکا در تنگهٔ هرمز، امکان ادامهٔ تجارت و حتی صدور نفت را برای ایران فراهم می‌کند. از جنبهٔ نظامی جاسک نیز به لحاظ استراتژیک با اشراف بر تنگهٔ هرمز، دریای عمان و دریای عربی، موقعیت مناسبی در جنگ احتمالی منطقهٔ خلیج فارس خواهد داشت و با توجه به ملاحظات راه‌کنشی، از زمینه‌های بهتری در استفاده از کشتی‌های جنگی در درگیری‌های منطقه‌ای برخوردار است.

پیامدها

فعالیت دالان چین – پاکستان – ایران پیامدهایی را برای جایگاه ایران در آسیای میانه، حوزهٔ خلیج فارس و آسیای جنوبی به‌همراه خواهد داشت. نخست اینکه راه‌اندازی دالان مذکور، به افزایش همکاری‌های ایران با چین و پاکستان می‌انجامد. خط آهن زاهدان – کویته با سرمایه‌گذاری چین و شرکت‌های ایرانی نوسازی شده و به شبکه‌های راه‌آهن سراسری ایران متصل می‌شود. با راه افتادن راه استراتژیک ایران – عراق – سوریه – لبنان، پکن می‌کوشد که بخشی از دالان قراقروم – زاگرس را به این راه گره بزند تا به دریای مدیترانه و از آنجا از طریق مسیر دریایی، به قبرس و یونان برود. به همین دلیل توسعهٔ راه‌آهن این مسیر را بر عهده می‌گیرد. شهر – گره‌های این مسیر زاهدان – کرمان – یزد – اصفهان – کرمانشاه – بغداد – ابوکمال – دمشق – بیروت خواهند بود. این مسیر مانور چین را در آسیای غربی افزایش می‌دهد. همکاری‌های گستردهٔ ایران – چین به افزایش حمایت استراتژیک در حوزه‌های دیگر، به‌ویژه بحران هسته‌ای ایران کشیده می‌شود. بخش دیگر همکاری‌های ایران و چین در حوزهٔ مالی خواهد بود. ایران و چین به تأسیس بانک مشترکی برای تضمین پروژه‌های راه ابریشم نوین اقدام می‌کنند. با حمایت دولت‌های خود، بازرگانان و کارآفرینان هر دو کشور ارتباط خود را در حوزه‌های متفاوت، به‌ویژه ارتباطات و انرژی افزایش می‌دهند.

با تحقق و سپس آغاز به کار این دالان، بر قابلیت مانور ایران در آسیای غربی، آسیای میانه و آسیای جنوبی افزوده می‌شود و این موضوع جایگاه منطقه‌ای کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد. دالان قراقروم – زاگرس همچنین آسان‌ترین، ارزان‌ترین و ایمن‌ترین مسیر را برای دسترسی اسلام‌آباد به اروپا و همچنین آسیای میانه و روسیه فراهم می‌کند. دسترسی آسان‌تر این راه‌ها از مسیر ایران، طرح آمریکا برای انحراف مسیرهای تجاری از ایران را تضعیف خواهد کرد و سرآغاز برآمدن همکاری‌های منطقه‌ای و در نهایت نهاد امنیتی جامع با حضور پررنگ و میدان‌داری ایران می‌شود. شکل‌گیری این نهاد امنیتی منطقه‌ای، بار دیگر اهمیت همکاری‌ها و درهم‌تنیدگی‌های اقتصادی – بازرگانی را در اقتصاد بین‌الملل نشان می‌دهد.

راه‌اندازی دالان قراقروم – زاگرس به افزایش اهمیت پاکستان در امنیت ملی ایران و همچنین نقش پاکستان در دور زدن تحریم‌های آمریکا علیه ایران می‌انجامد. پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین ـ پاکستان و حضور فعال ایران، تحول بزرگی را در تجارت بین‌المللی منطقه رقم می‌زند. این دالان موجب شکوفایی اقتصادی پاکستان و ایران خواهد شد. پاکستان به قطب اقتصادی و ترانزیتی نیرومندی در آسیای جنوبی تبدیل می‌شود. همچنین دالان قراقروم – زاگرس از شدت تحریم‌های یکجانبه و خصمانهٔ آمریکا علیه ایران می‌کاهد و نقش پاکستان را همطراز با ترکیه در دور زدن تحریم‌ها خواهد کرد. چین نخستین شریک تجاری ایران و پاکستان نیز، هر دو کشور را در این همکاری برای دور زدن تحریم‌ها ترغیب می‌کند؛

کاهش نقش ریاض در سیاست داخلی اسلام‌آباد دیگر پیامد این دالان خواهد بود. ایران از طریق پیوستن به طرح کریدور اقتصادی چین ـ پاکستان، به‌صورت مستقیم سبب کاهش نسبی نفوذ عربستان و امارات و تقویت حضور خود در پاکستان می‌شود. گرچه سعودی‌ها در میانهٔ سال ۲۰۱۸ اعلام کرده بودند که به کریدور اقتصادی چین – پاکستان خواهند پیوست و با سرمایه‌گذاری کلان در بندر گوادر و بخش‌های زیرساختی انرژی این کشور، زمینه را برای تقویت مبادلات تجاری ریاض – اسلام‌آباد فراهم خواهند کرد. رونق اقتصادی و کاهش بی‌ثباتی در بلوچستان و همراهی استراتژیک با ایران، رهبران اسلام‌آباد را از پیوستن به ائتلاف‌های ضدایرانی دور می‌کند؛

سومین پیامد، افزایش ثبات در بلوچستان پاکستان و ایران خواهد بود. هر دو کشور و به‌ویژه پاکستان، با مشکلاتی در مناطق بلوچ‌نشین خود روبه‌رو هستند. از این‌رو مقامات اسلام‌آباد و تهران، دالان قراقروم – زاگرس را ابزار مهمی در رفع محرومیت مناطق بلوچ‌نشین خود از طریق اشتغال‌زایی می‌بینند؛

از سوی دیگر، تحقق این دالان به رونق بندر جاسک و گسترش آن به‌عنوان بندر استراتژیک ملی می‌انجامد. بندر جاسک در کنار بندر استراتژیک گوادر پاکستان در کرانهٔ دریای عمان، به پایانهٔ عمدهٔ کالاهای چینی در ورای مرزهای کشور جمهوری خلق چین بدل می‌شوند. چین در تلاش برای جایگزین قابل اعتمادی برای بندر گوادر، به بندر جاسک در کرانهٔ دریای عمان چشم دوخته است و به همین دلیل سرمایه‌گذاری در آن را آغاز خواهد کرد. بندر جاسک با موقعیت ژئواستراتژیک خود به بنادر عمان نزدیک است. همچنین به چین امکان مانور در نزدیکی تنگهٔ هرمز را می‌دهد. مهم‌تر آنکه برای دستیابی به بازارهای حوزهٔ خلیج فارس و رقابت با کلان‌پروژهٔ هندی مائوسام، بندر جاسک برگ برنده‌ای برای پکن خواهد بود. از همین‌رو پروژهٔ جاسک از یک پروژهٔ ملی به یک پروژهٔ آسیایی تبدیل می‌شود؛

واپسین پیامد نیز افزایش سرمایه‌گذاری دیگر کشورها، به‌ویژه هند، در بندر چابهار است. گذر مسیر اصلی راه ابریشم نوین از طریق قلمرو ایران سرآغازی می‌شود در تسریع و تحقق دیگر راه‌های مهم منطقه که همگی از قلمرو ایران می‌گذرند. هند که پیشرفت و پیامدهای راه ابریشم نوین را می‌بیند، می‌کوشد تا حضور خود را در افغانستان و آسیای میانه تقویت کند. از این‌رو سرمایه‌گذاری خود را در بندر چابهار دوبرابر کرده است و پشتوانهٔ مالی نوسازی راه‌آهن چابهار – مشهد را بر عهده می‌گیرد. کالاهای هندی از طریق این خط آهن وارد هرات می‌شوند. ثبات زیاد و ارزان بودن مسیرهای بازرگانی و به‌ویژه گسترش روزافزون حجم مبادلات بازرگانی در مسیر راه ابریشم نوین از طریق ایران، به کلید خوردن کریدور شمال – جنوب با همکاری روسیه و کشورهای دریای مازندران می‌انجامد. ایران به مسیر اصلی انتقال نفت و گاز آسیای میانه به خلیج فارس و از آنجا به بازارهای بین‌المللی تبدیل می‌شود. روسیه نیز می‌کوشد برای تأمین امنیت کریدور شمال – جنوب، همکاری‌های بازرگانی با بنادر ایرانی انزلی و ترکمن را افزایش دهد.

دالان تاریخی جنوبی

دالان تاریخی جنوبی بر شاخهٔ جنوبی راه ابریشم باستانی همنهشت است. مسیر این دالان از کاشغر در سین‌کیانگ آغاز می‌شود و در گذرگاه مرزی ایرکشتام وارد قرقیزستان خواهد شد. دالان در ادامه از دوشنبه، پایتخت تاجیکستان گذر می‌کند. سپس با گذر از شهر جنوبی دوستی از گذرگاه شیرخان بندر وارد افغانستان می‌شود تا به شهر قندوز برسد. مسیر در محور شرقی – غربی از شهرهای مزارشریف، شبرغان و میمه به هرات می‌رسد. در اینجا از گذرگاه مرزی دوغارون عبور می‌کند و وارد

قلمرو ایران می‌شود. مسیر به مشهد و تهران می‌رسد و در چهارمحور همسان با دیگر دالان‌های گذرکننده از قلمرو ایران (دالان تاریخی شمالی و دالان قراقروم – زاگرس) به دریای عمان و خلیج فارس، دریای سیاه در باتومی، استانبول و بالکان و سرانجام دریای مدیترانه می‌رسد. پروژۀ خط ریلی چین – قرقیزستان – تاجیکستان – افغانستان – ایران که با نام خط ریلی پنج ملت نیز شناخته می‌شود، مهم‌ترین نمود این دالان خواهد بود. در این میان، راه‌آهن کاشغر – ایرکشتام – دوشنبه – مزارشریف – هرات – مشهد – تهران – تبریز هدف اصلی است. راه‌آهن هرات–مزارشریف در شمال أفغانستان به طول ۶۵۶ کیلومتر خواهد بود. میزان سرمایۀ پیش‌بینی‌شده برای اتصال چین به افغانستان در این پروژه حدود ۳.۲ میلیارد دلار پیش‌بینی شده و ساخت این مسیر از سال ۲۰۱۸ آغاز و تا پایان سال ۲۰۲۰ تکمیل خواهد شد.[۲۶۲] تفاهم‌نامۀ ساخت این مسیر میان این پنج کشور در سال ۲۰۱۵ منعقد شده و براساس گزارش‌ها، یکی از اهداف چین در این طرح، علاوه بر افزایش حضور و نفوذ در افغانستان، دسترسی سریع به دو بندر چابهار و بندرعباس در ایران است[۲۶۳]. با وجود گذشت هفت سال از انعقاد موافقتنامۀ این پروژه، رصد پروژه‌های در دست احداث مرتبط با این طرح، از نبود برنامۀ مشخصی برای ساخت خطوط ریلی میان ایران – افغانستان ذیل این پروژه تا سال ۲۰۲۰ نشان دارد و صرفاً ساخت خط ریلی چین – افغانستان در دست اقدام است. در همین زمینه، گام‌های مؤثری برای اجرای توافقنامه‌هایی میان کابل و دوشنبه برای حفظ امنیت مرزی میان دو کشور برداشته شده است.[۲۶۴] شهر – گره‌های این دالان شیربندرخان و دوغارون هستند.

---

[۲۶۲] *Reconnecting Asia*, ۲۰۲۰

[۲۶۳] BP Routray & S Haldar, *Analysis: Five Nations Railway Corridor Project: Increasing Connectivity and Chinese dominance in Afghanistan*, Mantraya. ۲۰۱۸.

[۲۶۴] *Pahjwok Afghan News*, ۲٤ June ۲۰۱۸

تصویر۱۸ دالان تاریخی جنوبی



پیشران‌ها

برآمدن این مسیر نوین بر پیشران‌هایی استوار است که برخی از آنها با دالان تاریخی شمالی همپوشانی دارند. نخستین و مهم‌ترین پیشران، همراهی استراتژیک چین با ایران است. همان‌گونه که در دالان‌های تاریخی شمالی و قراقروم – زاگرس دیده شد، بدون شک ایران از توان بالقوه برای همراهی استراتژیک با چین، ضمن حفظ استقلال خود برخوردار است. به همین دلیل همراهی استراتژیک پیشران تهران – پکن در گذر راه ابریشم نوین از قلمرو ایران مهم خواهد بود؛

پیشران دوم، کنترل رادیکالیسم در میان اویغورهای سین‌کیانگ بوده، مهم‌ترین سرچشمهٔ بی‌ثباتی در قلمرو چین نارضایتی اویغوهای سین‌کیانگ است. نکته آنکه تندروهای اویغور بسیار تحت تأثیر گروه‌های نظامی در افغانستان همچون مجاهدان افغان و سپس طالبان بوده‌اند. به بیان دیگر افغانستان منبع برون‌مرزی تندروی و بی‌ثباتی در سین‌کیانگ بوده است. به همین دلیل کشاندن راه ابریشم نوین از خاک این کشور و نوسازی زیرساخت‌های آن، نه‌تنها با توسعهٔ پایدار، زمینه‌های ناپایداری و بی‌ثباتی همچو فقر و بیکاری را از میان می‌برد، بلکه حضور چین در افغانستان از این طریق، سبب کنترل گروه‌های تندرو تأثیرگذار بر اویغورها و مهار آنان در ورای مرزهای چین می‌شود؛

پیشران سوم دسترسی به منابع زیرزمینی دست‌نخوردهٔ افغانستان است. افغانستان به ارزش یک هزار میلیارد دلار منابع زیرزمینی دارد که شاید این کشور جنگزده را به کشور عمدهٔ صادرکنندهٔ مواد معدنی تبدیل کند. لیتیم افغانستان ارزشی برابر با نفت عربستان دارد. سرزمین افغانستان با دارا بودن بزرگ‌ترین معادن آهن آسیا و داشتن خلوص متوسط ۶۲ درصد، در جهان بی‌نظیر است. مهم‌ترین این معادن معادن آهن حاجی کگ و حاجی علم هستند. معدن حاجی کگ بامیان، با داشتن ذخیرهٔ ۱.۸ میلیارد تن و همچنین وجود سنگ کلسیت در نزدیک معدن، اهمیت بسیاری دارد؛ کانی‌های اصلی این معدن، مگنتیت و هماتیت هستند. معدن حاجی‌علم قندهار نیز با دارا بودن حدود شش میلیون تن ذخیره و عیار آهن ۶۴ درصد، اهمیت ویژه‌ای دارد. اورانیم افغانستان در جهان بی‌نظیر بوده و بیشترین اورانیم کشف‌شده در قندهار و هرات موجود است. ذخایر مس افغانستان در معدن عینک در نزدیکی لوگر با بزرگ‌ترین ذخیرهٔ مس شیلی برابری می‌کند. این معدن مس که به یقین بزرگ‌ترین معدن مس جهان است، یازده میلیون تن ذخیره با عیار ده درصد برآورد شده که با یک شرکت چینی قرارداد بسته است. اما تمام معدن دارای ۲۴۰ میلیون تن مادهٔ معدنی با عیار متوسط ۳.۲ درصد مس است. زمرد افغانستان از زمرد کلمبیا و الماس افغانستان از الماس آفریقا هم باکیفیت‌تر هستند. مهم‌ترین معادن سرب و روی افغانستان عبارتند از معدن سرب فرنجل غور نبد، معادن سرب و روی بی‌بی‌گوهر قندهار و سایر معادن که در کل ذخیره و ثبت‌شدهٔ معدن سرب و روی قابل استخراج، ۶۹ هزار تن برآورد شده است. معادن طلای افغانستان به‌طور کلی در سه منطقهٔ بدخشان، قندهار و غزنی شناسایی شده‌اند که بیش ۳ ppm طلا دارند. افغانستان همچنین از منابع دست‌نخوردهٔ هیدروکربنی برخوردار است. ارزش گاز دست‌نخورده افغانستان یک تریلیون دلار برآورد می‌شود. بیشتر این منابع در حوزهٔ شمالی، از هرات در همسایگی ایران تا قسمت شمال شرق تا طالقان هستند. در حوزهٔ جنوب و جنوب‌شرق در منطقه سیستان و هلمند در نزدیکی مرزهای ایران نیز منابع هیدروکربنی است. در حوزهٔ شمالی معادن اصلی ذغالسنگ افغانستان از منطقهٔ پلخمری به‌سوی غوربند، بامیان، سمنگان و تا نزدیکی هرات ادامه دارد. کانی‌ها و سنگ‌های قیمتی افغانستان شامل زمرد پنجشیر، یاقوت جگدلک، لاجورد سرسنگ و لعل بدخشان نیز در این حوزه قرار دارند. این تصویر از پراکندگی منابع پرارزش افغانستان نشان می‌دهد که عمدهٔ این منابع در حد فاصل طالقان و بدخشان تا هرات در مرز ایران هستند؛

بسان دالان تاریخی شمالی، این دالان پشتوانه‌ای تاریخی دارد. راه ابریشم باستانی همواره ایران شرقی را به چین وصل می‌کرد. خط سیر بازرگانی این شاخه در محور شرق به غرب، از طریق ختن و کاشغر به بدخشان در شمال افغانستان کنونی

وارد می‌شد و سپس از شهرهای تاریخی بلخ و هرات می‌گذشت و از آنجا به نیشابور و ری می‌رسید. این مسیر راه ابریشم پس از مسیر تاریخی شمالی، مهم‌ترین مسیر این راه بود و به همین دلیل از عوامل مؤثر در فرازونشیب‌های داخلی و خارجی ایران بوده است. این مسیر چنان پشتوانهٔ تاریخی دارد که تجسم عبور راه ابریشم از مسیری غیر از آن را ناممکن می‌کند؛

همچون دالان تاریخی شمالی، پیشران دیگر کوتاهی و ارزان بودن مسیر است. دالان تاریخی جنوبی در گذر خود از آسیای میانه و سپس ایران، نسبت به دیگر مسیرها ارزان‌تر خواهد بود. دالان تاریخی جنوبی دسترسی به دریای مدیترانه را برای ایران و چین فراهم می‌کند. همچنین پیوند خوردن با شبکه‌های انرژی در خلیج فارس و دریای مدیترانه، پیشران مهمی محسوب می‌شود؛

برخلاف دالان تاریخی شمالی، دالان تاریخی جنوبی از کشوری گذر می‌کند که از دههٔ ۱۹۷۰ میلادی رنگ آرامش و ثبات به خود ندیده است: افغانستان. به همین دلیل ادامهٔ بی‌ثباتی سیاسی، پیشرانی منفی و شکل‌گیری ثبات، پیشران مثبتی برای برآمدن این دالان خواهد بود. همچنین، حضور آمریکا در افغانستان از احتمال راه‌اندازی این دالان کاسته است.

پیامدها

تحقق دالان تاجیکستان – افغانستان – ایران پیامدهایی را برای جایگاه ایران در آسیای میانه و آسیای غربی به‌همراه خواهدداشت. نخستین پیامد پذیرش ایران به‌عنوان گرانیگاه راه ابریشم نوین و سپس چهارراه منطقه‌ای است. کانون اصلی مباحثات در همایش، بر چگونگی نوسازی و زیرساخت‌های ترابری و مالی تاجیکستان، افغانستان و ایران استوارند. با گذر مسیر اصلی راه ابریشم از قلمرو ایران، ایران متعهد می‌شود که زیرساخت‌های ارتباطی، ترابری و انرژی را در قلمرو خود گسترش دهد و به‌روز کند. در سوی مقابل چین هم در ساخت‌وساز و گسترش این زیرساخت‌ها، مشارکت مالی و فنی خواهد داشت. با نوسازی این راه‌آهن کالاهای چینی از افغانستان وارد قلمرو ایران و از آنجا به دریای مدیترانه، ترکیه و سپس اروپا برده می‌شود. با تحقق و سپس آغاز به کار این دالان در ۲۰۲۱ بر قابلیت مانور ایران در آسیای غربی وآسیای میانه افزوده می‌شود و این موضوع، جایگاه منطقه‌ای کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

همکاری تهران – پکن در زیرساخت‌های ترابری، تنها به نوسازی راه‌آهن شرقی – غربی ایران محدود نمی‌شود. در این میان، همکاری‌های اقتصادی ایران با آسیای میانه، با شتاب بیشتری گسترش پیدا خواهد کرد. ثبات اقتصادی کشور و افزایش

سرمایه‌گذاری خارجی در ایران، پیامد مهم راه‌اندازی این دالان خواهد بود. نتیجه اما برآمدن ایران به‌عنوان دلِ انرژی منطقه است. دسترسی آسان‌تر این راه‌ها از مسیر ایران، طرح آمریکا را در انحراف مسیرهای تجاری از ایران تضعیف می‌کند و سرآغاز برآمدن همکاری‌های منطقه‌ای و در نهایت نهاد امنیتی جامع با حضور پررنگ و میدان‌داری ایران می‌شود. شکل‌گیری این نهاد امنیتی منطقه‌ای، بار دیگر اهمیت همکاری‌ها و درهم‌تنیدگی‌های اقتصادی – بازرگانی را در اقتصاد بین‌الملل نشان می‌دهد.

با راه‌اندازی این دالان، همکاری چین – ایران در مسائل امنیتی منطقه و همچنین بحران هسته‌ای ایران ادامه پیدا خواهد کرد. همکاری‌های گستردهٔ ایران – چین به افزایش حمایت استراتژیک در حوزه‌های دیگر، به‌ویژه بحران هسته‌ای ایران کشیده می‌شود. چین از حق وتوی خود علیه درخواست آمریکا در اعمال همه‌جانبهٔ تحریم استفاده می‌کند. همچنین دو کشور می‌کوشند تا از دستیابی داعش و طالبان به قدرت در افغانستان جلوگیری کنند. چین این دگرگونی را خطری برای امنیت ملی و یکپارچگی سرزمینی خود می‌بیند، چرا که برآمدن طالبان و داعش و گروه‌های تندرو جنگجو در افغانستان، اویغورهای سین‌کیانگ را به تحریک علیه پکن وامی‌دارد.

در ادامه راه‌اندازی این دالان برای دستیابی به دریای عمان و خلیج فارس، چین در بندر جاسک در کرانهٔ دریای عمان سرمایه‌گذاری می‌کند. بندر جاسک با موقعیت ژئواستراتژیک خود، به بنادر عمان نزدیک است. همچنین به چین امکان مانور در نزدیکی تنگهٔ هرمز را می‌دهد. مهم‌تر آنکه برای دستیابی به بازارهای حوزهٔ خلیج فارس و رقابت با کلان‌پروژهٔ هندی مائوسام، بندر جاسک برگ برنده‌ای برای پکن خواهد بود. همچنین، با راه افتادن راه استراتژیک ایران – عراق – سوریه – لبنان، پکن می‌کوشد که بخشی از مسیر راه ابریشم نوین را به این راه گره بزند تا به دریای مدیترانه و از آنجا از طریق مسیر دریایی، به قبرس و یونان برود. به همین دلیل توسعهٔ راه‌آهن این مسیر را برعهده می‌گیرد. شهر – گره های این مسیر مشهد – اصفهان – کرمانشاه – بغداد – ابوکمال – دمشق – بیروت خواهندبود. این مسیر مانور چین را در آسیای غربی افزایش می‌دهد.

پیامد مهم دیگر راه‌اندازی این دالان، افزایش نزدیکی اقتصادی و سیاسی میان دولت‌های ایران، افغانستان و تاجیکستان با اشتراک‌های زیاد فرهنگی – هویتی است. این سه کشور بخش عمده‌ای از "هارتلند" ایران را دربر دارند. هارتلند ایران

نمایانگرِ سرزمینیِ بنیان‌های جهان ایرانی است. در هستهٔ تمدن کهن و دیرپای ایرانی، خاطرات و ارزش‌های مشترکی هستند که بسان نمادهای بی‌همتایی، کارکردِ برساختنِ یگانگی و برپایی وحدت در میان ایرانیان را دارند. نمادهای برسازندهٔ تمدن ایرانی را می‌توان در دو نماد "نوروز" و "عاشورا" جست. اگر نماد نخست شادی مشترک را به‌همراه دارد، نماد دوم بر درد و غم مشترک اشارت می‌کند. این همه نشان می‌دهد که مرزهای تمدن ایرانی را باید در گستره‌ای بس وسیع‌تر از مرزهای امروزین ایران دید: آنجا که مردمانش نوروز را پاس می‌دارند یا عاشورا را حرمت می‌گذارند. هم از این‌رو، جغرافیای نوروز و عاشورا (سرزمین‌هایی که مردمان آن در عاشورا برای امام حسین (ع) سوگواری می‌کنند یا سال نو ایرانی "نوروز" را به جشن و سرور می‌گذرانند) هارتلند ایران را می‌آفرینند. به بیان دیگر، هارتلند بر هلال‌های دوگانه همنهشت است: هلال عاشورا و هلال نوروز. اگر هلال عاشورا از ایران تا به عراق، سوریه و لبنان گسترده شده است، هلال نوروز از کردستان عراق و ایران تا به افغانستان و سپس تاجیکستان را دربر می‌گیرد. در واقع، هارتلند ایران (هلال‌های دوگانه) محدوده‌ای ژئوکالچرال است که از شامات و دریای مدیترانه تا ختن و فرارود را دربر می‌گیرد. این گستره که محور دگرگونی‌های عمدهٔ ژئوپولیتیکی با ابعاد تاریخی در خاورمیانهٔ بزرگ نیز بوده، بستری استراتژیک را برای ایران در میان‌رودان و شامات، همچنین در فرارود و آسیای میانه فراهم کرده است.[۲۶۵] راه‌اندازی دالان تاریخی جنوبی نمود و نماد تعیین هلال نوروز خواهد بود که در صورت ادامهٔ مسیر تا دریای مدیترانه، شاید به تعین هلال عاشورا نیز بینجامد.

پیوند خوردن با منابع هیدرولیک و ذخایر عظیم آبی تاجیکستان، پیامد دیگر راه‌اندازی این دالان خواهد بود.در تاجیکستان چینی‌ها راه‌اندازی خط آهن کاشغر – مرغاب را برعهده می‌گیرد. این خط آهن از فلات پامیر می‌گذرد و حوزهٔ تاریم را به سغد باستانی پیوند می‌دهد. دوشنبه به پیوندگاه راه‌های ترابری چین با افغانستان و ایران بدل می‌شود. در افغانستان نیز چینی‌ها نوسازی زیرساخت‌ها را بر عهده می‌گیرند. پیش از این قطار ۷۵ کیلومتری مزارشریف به حیرتان که نقش مهمی نه‌تنها در ترابری، بلکه استخراج مواد کانی در افغانستان دارد، در سال ۲۰۱۱ با وام بانک توسعهٔ آسیا (ADB) به راه افتاد[۲۶۶]. بانک جهانی و بانک توسعهٔ آسیا که پیش از این مجموعه‌ای از پژوهش‌های امکان‌سنجی راه‌آهن و خطوط ریلی در درون افغانستان و همچنین افغانستان با همسایگان خود آغاز کرده بودند، راه‌آهن دوشنبه – مزارشریف را به راه می‌اندازند. شرکت‌های ایران

[۲۶۵] Reisinezhad, Arash. *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds, and the Lebanses Shia*. Palgrave-MacMillan. ۲۰۱۸.
[۲۶۶] ۱st TSC railroad Soldiers provide mentoring to Afghan Railroad Authority, *Army.mil*, ۱۲/۱۰/۲۰۱۳

در کنار شرکت‌های چینی در دسامبر ۲۰۱۴ چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران توافقنامه‌ای را برای توسعهٔ راه‌آهنی امضا کردند که کاشغر در استان سین‌کیانگ چین را به هرات در نزدیکی مرز ایران پیوند می‌دهد. این راه‌آهن که از سوی بانک صادرات – واردات چین و بانک توسعهٔ آسیایی فاینانس شده است، از شش استان افغانستان (قندوز – بلخ – جوزجان – فاریاب – بادغیس و هرات) می‌گذرد و پژوهش‌های امکان‌سنجی آن به‌وسیلهٔ شرکت ایرانی انجام گرفته است.[۲۶۷] بانک جهانی نیز بررسی امکان‌سنجی همین مسیر را در سال ۲۰۱۲ انجام داده بود.[۲۶۸] بر اساس گزارش بانک جهانی، مسیر میان قندوز و مرز ایران، محتمل‌ترین و نویدبخش‌ترین گزینه است، به‌گونه‌ای که قابلیت «تحکیم توسعهٔ اقتصادی در سرتاسر مرز شمالی افغانستان را دارد»[۲۶۹].

بخش دیگر همکاری‌های ایران و چین در حوزهٔ مالی خواهد بود. ایران و چین به تأسیس بانک مشترکی برای تضمین پروژه‌های راه ابریشم نوین اقدام می‌کنند. با حمایت دولت‌های خود، بازرگانان و کارآفرینان هر دو کشور ارتباط خود را در حوزه‌های متفاوت، به‌ویژه ارتباطات و انرژی افزایش می‌دهند. در کنار حمل نفتکش‌ها از پایانهٔ خارک، راه ابریشم نوین مسیر انتقال نفت به چین خواهد بود. در حوزهٔ آموزش نیز چین کمک‌هزینهٔ تحصیلی برای دانشجویان ایرانی را سه برابر می‌کند.

در ادامه، گذر مسیر اصلی راه ابریشم نوین از طریق قلمرو ایران سرآغازی برای تسریع و تحقق دیگر راه‌های مهم خواهد شد. هند که پیشرفت و پیامدهای راه ابریشم نوین را می‌بیند، می‌کوشد که حضور خود را در افغانستان و آسیای میانه تقویت کند. از این‌رو سرمایه‌گذاری خود را در بندر چابهار دو برابر کرده و پشتوانهٔ مالی نوسازی راه‌آهن چابهار – مشهد را بر عهده می‌گیرد. کالاهای هندی از طریق این خط آهن وارد هرات می‌شوند.

ثبات زیاد و ارزان بودن مسیرهای بازرگانی و به‌ویژه گسترش روزافزون حجم مبادلات بازرگانی در مسیر راه ابریشم نوین از طریق ایران، به کلید خوردن کریدور شمال – جنوب با همکاری روسیه و کشورهای دریای مازندران می‌انجامد. راه شرقی – غربی از طریق قلمرو ایران، مسیرهای انتقال انرژی باکو – جیحان و مسیرهای دالان میانی و کاسپین راه ابریشم نوین را به

---

[۲۶۷] Document on Defining Rail Route China- Kyrgyzstan- Tajikistan - Afghanistan Signed in Dushanbe, *Asia Plus*, ۱۲/۱۰/۲۰۱٤.
[۲۶۸] Railway Development Plan - Afghanistan: Resource Growth Corridors, Harral, Winner, Thompson, Sharp, Klein. *documents1.worldbank.org*. ۰۵/۳۰/۲۰۱۲.
[۲۶۹] Ibid.

کناری می‌گذارد. ایران به مسیر اصلی انتقال نفت و گاز آسیای میانه و افغانستان به خلیج فارس و از آنجا به بازارهای بین‌المللی تبدیل می‌شود. روسیه نیز می‌کوشد تا برای تأمین امنیت کریدور شمال – جنوب، همکاری‌های بازرگانی با بنادر ایرانی انزلی و ترکمن را افزایش دهد.

مطلوبیت دالان‌ها برای ایران

این پژوهش بر روی دو دسته از دالان‌ها تمرکز دارد. دستهٔ نخست دالان‌هایی هستند که شکل‌گیری آنها بر امنیت ملی ایران و نفوذ منطقه‌ای آن تأثیر منفی می‌گذارند؛ دستهٔ دوم دالان‌هایی هستند که شکل‌گیری آنها با تأثیر مثبت بر امنیت ملی ایران همراه خواهد بود و نفوذ منطقه‌ای کشور را تحکیم و گسترش می‌دهند. مسیرهایی که از ایران گذر می‌کنند، در جهت منافع ملی و منطقه‌ای ایران خواهند بود. برعکس آن دسته از مسیرهایی که قلمرو ایران را دور می‌زنند، پیامدهایی زیانباری را برای منافع ملی و منطقه‌ای ایران خواهند داشت. برای یافتن این دو دسته از مسیرها، باید بر دو عامل احتمال وقوع هر دالان و درجهٔ مطلوبیت آن تمرکز کرد (جدول ۴). همان‌گونه که در جدول زیر مشاهده می‌شود، دالان‌های راه ابریشم نوین در افق ۲۰۲۳ با توجه به درجهٔ مطلوبیت و احتمال وقوع آنها ارزیابی شدند. در اینجا مسیر دالان میانی و دالان تاریخی شمالی در دو سر سود – زیان دالان‌ها با توجه به مطلوبیت/ احتمال آنها ایستاده‌اند. در درجهٔ بعدی دالان‌های کاسپین و قراقروم – زاگرس قرار دارند. جدول پایین نشان می‌دهد که دالان میانی و دالان کاسپین بیشترین خطر را برای منافع ملی ایران دارند. در صورتی‌که، دالان‌های تاریخی شمالی و قراقروم – زاگرس با منافع ملی ایران سازگار خواهند بود.

جدول ۲ - درجهٔ مطلوبیت و احتمال وقوع راه‌اندازی دالان‌های راه ابریشم نوین ۲۰۲۳ برای ایران

ردیف	دالان	درجهٔ مطلوبیت	احتمال وقوع
۱	کاسپین	بسیار کم	زیاد
۲	میانی	بسیار کم	زیاد
۳	قراقروم - گوادر	کم	بسیار زیاد
۴	تاریخی شمالی	بسیار زیاد	زیاد
۵	تاریخی جنوبی	بسیار زیاد	بسیار کم
۶	قراقروم - زاگرس	بسیار زیاد	کم

گذشته از مطلوبیت و احتمال شکل‌گیری این دالان‌ها، تحقق ترکیبی از دالان‌ها نیز محتمل خواهد بود. به بیان دیگر، احتمال شکل‌گیری دسته‌ای از دالان‌ها (دو یا چند) در زمان یکسان، شاید بر چیدمان قدرت در آسیای غربی تأثیر بگذارد. جدول بالا نشان می‌دهد که احتمال زیاد تحقق ترکیبی دالان‌های قراقروم – گوادر با دالان‌های گذرنده از دریای مازندران (دالان کاسپین و میانی) است. یگانه دالان مطلوب ایران که بخت تحقق آن زیاد است و شاید یک مسیر از تحقق ترکیبی دالان‌های راه ابریشم نوین شود، دالان تاریخی شمالی است. از آنجا که دالان قراقروم – گوادر پیش از این آغاز به‌کار کرده است، راه‌اندازی دالان‌های کاسپین و میانی، عرصه را بر دالان تاریخی شمالی تنگ می‌کند و منافع ایران را به خطر خواهد انداخت

۱ مناطق

آسیای مرکزی

آسیای میانه "دلِ راه ابریشم" در سدهٔ بیست‌ویکم میلادی است. می‌توان در زبان کلاوزویتس دلِ راه ابریشم را "گرانیگاه"[۲۷۰] خواند. گرانیگاه جایگاهی است که قدرت و جنبش استراتژی دولت به آنجا وابسته است. این وابستگی را در سه سطح استراتژیی، عملیاتی و راه‌کنشی می‌توان یافت. گرانیگاه همچنین جایگاه تجمع توان سیاسی – نظامی و اقتصادی – توسعه‌ای و فرهنگی – مذهبی است. مهم‌تر آنکه گرانیگاه رابطهٔ تنگاتنگی با کارکرد دولت و توان آن برای بسیج منابع دارد. به بیان دیگر گرانیگاه جایی است که همهٔ راه‌ها به آن ختم می‌شود. از همین‌رو بود که کلاوزویتس دو سده پیش، اندرز می‌داد که: «نباید تأمین یک پیروزی ناچیز را به موفقیت‌های بزرگ‌تر ترجیح داد، بلکه باید به‌گونه‌ای پیوسته و مداوم، در پی مرکز قدرت و گرانیگاه بود»[۲۷۱]. به همین دلیل دستیابی دشمن یا رقیب بر گرانیگاه یک کشور، فروپاشی استراتژی کلان آن را تسریع خواهد کرد. گو اینکه حضور چین در آسیای میانه امر تازه‌ای نیست، با این حال در دو سدهٔ اخیر ناتوانی روزافزون این کشور آن را از دخالت در این منطقه بازمی‌داشت. آغاز دههٔ نود اما پایانی بود بر پرهیز پکن از بازگیری در این منطقه. فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی به برآمدن خلأ ژئوپلیتیکی انجامید و این منطقه را به کانون رقابت میان نیروهای بی‌ثبات‌ساز داخلی و خارجی تبدیل کرد. با آغاز جنگ داخلی در تاجیکستان و بی‌ثباتی ژرف و مداوم افغانستان، اوضاع امنیتی در آسیای میانه به مهم‌ترین تهدیدات منطقه‌ای در مرزهای غربی چین تبدیل شد. هم از این‌رو، پکن فاقد کلان استراتژی ویژه‌ای در سال‌های نخست دههٔ ۱۹۹۰ در آسیای میانه و تنها به‌دنبال فاصله گرفتن از "مشکلات داخلی" آسیای میانه بود. در عوض، پکن جویای حل برقراری روابط دیپلماتیک با مسکو برای حل‌وفصل مسائل پیچیدهٔ بجامانده از دوران اتحاد جماهیر شوروی و توسعهٔ رویکردهای مشترک برای این مسئله

[۲۷۰] Center of Gravity

[۲۷۱] Von *Clausewitz, Carl. On War*. First published in English by Routledge & Kegan Paul. ۱۹٦۸.

بود. با این‌حال، رشد گرایش‌های تجزیه‌طلبانهٔ اویغورهای چین، اشغال افغانستان و برآمدن رقابت آشکارتر میان قدرت‌های بزرگ برای نفوذ در این منطقه پس از ۱۱ سپتامبر، همگی اهمیت آسیای میانه را برای سیاستگذاران چینی به‌طور شایان توجهی افزایش داد. اهمیت کنترل بی‌ثباتی در سین‌کیانگ، رشد اقتصادی سرسام‌آور چین و در نتیجه، نیاز کشور برای یافتن بازارهای نوین و مواد اولیه، در کنار نیاز فزاینده و تضمین دسترسی به مواد اولیهٔ آسیای مرکزی، به‌ویژه نفت و گاز، همگی آسیای میانه را در مرکز توجهات پکن جای داد. کوتاه اینکه استراتژیست‌های چینی آسیای میانه را دل راه ابریشم نوین و گرانیگاه ابتکار عمل کمربند و جاده می‌بینند.

اهمیت منطقه‌ای مسیر آسیای مرکزی برای چین

آسیای مرکزی که منطقه خودمختار و اویغور نشین شین ژیانگ نیز امتداد جغرافیایی آن است، از چالشهای امنیتی همیشگی قدرتهای مرکزی چین در طول تاریخ بوده است. دولتهای مرکزی، منابع بسیاری را صرف کنترل این منطقه و نقاط تاریخی جاده ابریشم در امتداد آن کردند. *اون لاتیمور*[۲۷۲] در دهه ۳۰ میلادی نقل میکند، که چین تنها ۴۲۵ سال از ۲۰۰۰ سال تاریخ خود را موفق به کنترل این منطقه بوده است. آسیای مرکزی در ادامه‌دار کردن روند توسعه و نوسازی اقتصاد چین و همچنین افزایش محیط امنیتی ایمن این کشور، به عنوان دنباله منطقه آسیا – اقیانوسیه ضروری است. هرگونه درگیری عوامل داخلی و خارجی در این منطقه، ضربه زننده به محیط منطقه‌ای، و در نتیجه برهم زننده برنامه توسعه پایدار، و امنیت ملی چین خواهد بود. در دید ژئوپلیتیکی امروزی، بسیاری از متخصصین، برای اهمیت نقاط غربی چین و شین ژیانگ، به نظریه مشهور *مکیندر* بازگشتند. ضعف کشورهای تازه به استقلال رسیده آسیای مرکزی نیز توان مقابله آنها را با هرگونه نفوذ خارجی از جمله چین، آمریکا و روسیه‌ای نوظهور از بین میبرد. اهمیت این منطقه از سال ۱۹۹۷ میلادی میان کارشناسان آمریکایی، بعنوان محیطی راهبردی برای حفظ برتری این کشور قوت گرفت. این منطقه، متصل کننده اروپا و آسیاست، کنترل آن، علاوه بر مهار اروپا، مهار شرق آسیا و خاورمیانه را نیز در پی خواهد داشت. چین همچنین آگاه است که این منطقه، حیاط خلوت نفوذ روسیه به حساب میاید، در نتیجه بودجه بالایی برای ارتقای شرایط خود در منطقه نیاز دارد.

[۲۷۲] Owen Lattimore

این منطقه امروزه نیز با بافت تاریخی و فرهنگی متفاوت خود، دشواریهایی را در ادغام فرهنگی کافی از دید دولت چین داشته است، و از طرفی محل قرارگیری منابع عظیم مواد خام، شاهراهی به غرب اوراسیا، و دارای منابع انسانی وسیع است. پیشبینی میشود، ماهیت این طرح، از باب افزایش نفوذ چین و ایران، مخالفتهایی را از سوی قدرتهای خارج از منطقه ایجاد کند. هرچند باید در نظر داشت که برخلاف این نگرانیها با توجه به نزدیکی جغرافیایی این دو کشور با آسیای مرکزی، اهمیت حفظ ثبات و پایداری منطقه، و عاری نگه داشتن آن از بنیادگرایی و تروریسم، از انگیزه‌های روابط ایران–چین است. [۲۷۳] در درگیری علیه طالبان در افغانستان، کشورهای ایران، روسیه، چین و آسیای مرکزی در کنار یکدیگر قرار گرفتند، که این امر از بدبینی کشورهای این منطقه به جمهوری اسلامی کاست، موضع مستحکم ایران در مقابل طالبان و القاعده، این کشور را به سایر اعضای سازمان شانگهای نزدیک کرد، و از دلایل اصلی پذیرش ایران به عنوان عضو ناظر سازمان شانگهای در ۲۰۰۵ بود. [۲۷۴]

در واقع' آسیای میانه از چنین جایگاه برجسته‌ای برخوردار است به آن دلیل که پیوندگاه تاریخی – جغرافیایی چین با دو منطقهٔ مهم روسیه و آسیای غربی محسوب می‌شود. به صورت تاریخی، چین خود را همیشه قدرتی مهم در آسیای میانه قلمداد می کرده است. تنها در اواخر دهه ۱۸۶۰ بود که پکن ۱۷۰،۰۰۰ مایل مربع از خاک خود را به نفع روسیه را از دست داد. با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در آسیای میانه، جمهوری‌های پیشین شوروی همچون پیونددهندهٔ چین و ایران عمل خواهند کرد. مهم‌تر این‌که، چین کمترین تنش ژئوپولیتیکی را با آسیای میانه داشته است. به بیان دیگر، در درازنای تاریخ طولانی خود، تهدیدهای اندکی در آسیای میانه، امنیت ملی چین را در معرض خطر قرار داده‌اند. در طول تاریخ نیز آسیای میانهٔ چین نگاه ویژه‌ای به این ناحیه به‌عنوان متحد و دژی محکم در برابر یورش به مرزهای غربی و شمالی کشور داشته است. نمونهٔ تاریخی آن شخص ژانگ چِین در امپراتوری هان است. در سال ۱۳۸ پیش از میلاد، «وو»، امپراتور وقت هان، ژانگ را به‌عنوان نمایندهٔ خود رهسپار آسیای میانه می‌کند. مأموریت وی این بود که منطقهٔ آسیای میانه را متحد نظامی چین در برابر یورش‌های احتمالی

[۲۷۳] https://peacenexus.org/wp-content/uploads/۲۰۲۰/۰۱/Repot_DSC_PN_۲۰۱۹_eng.pdf
[۲۷٤] Mousavi, M., & Khodaee, E. (۲۰۱۳). Iran And The Shanghai Cooperation Organization. Iranian Review of Foreign Affairs, ٤(۱ (۱۳)), ۱۸۵-۲۱۰.

در کناره‌های مرزهای شمالی و شمال‌شرقی خود کند.۲۷۵ این بار اما چین از کاربرد زور برهنه سنتی پرهیز کرده و از طریق بسته‌های سرمایه گذاری "بدون قیدوشرط" به بازیگر اصلی در منطقه بدل شده است. با درک چنین بافتار تاریخی است که راه ابریشم چین با شتاب به‌سوی اروپا، خاورمیانه و آفریقا حرکت خواهد کرد.

ابزار اصلی چین برای اعمال قدرت در این منطقه، اما استفادهٔ بالقوه از شبکه‌های حمل‌ونقل ارتباطات و خطوط لولهٔ انرژی آسیای میانه است. تأکید چین بر قابلیت این شبکه‌ها تصادفی نیست، چرا که این نقطه آغاز محوری اوراسیاست. این امر اما تازگی دارد. گرچه آسیای میانه همواره بر سر راه چین، روسیه، آسیای غربی و جنوب آسیا قرار گرفته بود، در دوران اتحاد جماهیر شوروی، راه‌های منطقه‌ای به گونهٔ ناهمسانی ایجاد شده بودند. زمانی که برنامه‌ریزان روس به این منطقه نگاه می‌کردند، مجموعه‌ای از جمهوری‌های مسلمان را نمی‌دیدند، بلکه همگی زیرمجموعهٔ یک نهاد سیاسی واحد بودند. به همین دلیل، شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و انرژی ایجاد شد که خط سیر شمال به جنوب داشتند و مرکز آن مسکو بود. این شبکه‌ها با تقسیم کاری که به‌منظور وابستگی جمهوری‌ها به مسکو در نظر گرفته شد، بیشتر تقویت شدند.[۲۷۶] به‌جای اینکه به هر مکان دیگری امکان تولید و کارایی فناوری راه آهن داده شود، کارها در کارگاه‌های مختلف جمهوری‌های آسیای میانه گسترش یافتند، به‌گونه‌ای که یکی از آنها کار حمل واگن مسافری، دیگری لوکوموتیو دیزل تعمیر شده و غیره را انجام می‌داد.[۲۷۷] در اواخر دههٔ ۱۹۸۰ به‌دلیل کمبود بودجه، حدود یک سوم راه آهن آسیای میانه کار نمی‌کرد. با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، این شبکه‌های درگیر، عملکردی تکه‌تکه داشتند. در این میان اتحادیهٔ اروپا کوشید که با ابتکار"کریدور حمل‌ونقل اروپا – قفقاز – آسیای میانه"[۲۷۸] و راهی ورای روسیه و ایران (از آسیای میانه به دریای کاسپین، قفقاز و دریای سیاه) به این منطقه دست یابد. اما تراسکا درگیر اختلاف میان دولت‌های تازه استقلال‌یافتهٔ آسیای میانه و قفقاز شد. اندکی بعد در سال ۱۹۹۶ کمیته‌ای از سازمان ملل متحد، افزودن کشورهای

[۲۷۵] Boulnois, Luce. *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants on the Silk Road*, Translated by Helen Loveday. Odyssey Books & Guides. ۲۰۰٤. p. ٦١; Wood, Frances, *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*, ۲۰۰۲, University of California Press.

[۲۷٦] Hillman, Jonathan, *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press. p. ٤٨.

[۲۷۷] Shigeru Otsuka, "Central Asia's Rail Network and the Eurasian Land Bridge," *Japan Railway & Transport Review* ۲۸ (September ۲۰۰۱).

[۲۷۸] Trade and Transport in Central Asia or TRACECA

آسیای میانه به شبکهٔ بزرگراه آسیا[۲۷۹] را تصویب کرد.[۲۸۰] مهم‌ترین برنامهٔ پیوند منطقه‌ای در آسیای میانه، برنامهٔ همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی[۲۸۱] بود که در سال ۱۹۹۷ اعلام شد. کنگرهٔ ایالات متحدهٔ آمریکا حتی با تصویب "قانون استراتژیک راه ابریشم"[۲۸۲] در سال ۱۹۹۹ به این برنامه پیوست. این قانون اشاره داشت که: "همبستگی اقتصادی باعث ایجاد همکاری متقابل در میان مردم در آن مناطق شده است ... چراکه ترمیم روابط تاریخی و روابط اقتصادی میان این مردم، عنصر مهمی در تضمین حاکمیت آنها و همچنین موفقیت در اصلاحات دموکراتیک و بازار می‌شود."[۲۸۳] گرچه هدف از این قانون کمک به توسعهٔ زیرساخت‌ها و ارتقای تجارت در "محور شرق و غرب" بود، فقط از کمک‌های خارجی موجود استفاده کرد. به همین دلیل طرح مزبور سرانجامی نیافت.

برخلاف این طرح‌های ابتر، راه ابریشم نوین دگرگونی ژرفی را در منطقه ایجاد کرده است. با برآمدن چین در صحنهٔ بین‌المللی و گسترش نفوذ این کشور در آسیای میانه، ژئواکونومی این منطقه دگرگون شد، به‌گونه‌ای که چین به مهم‌ترین بازیگر در حوزه‌های انرژی، تجارت و ترانزیت در این منطقه تبدیل شده است. در طول دههٔ گذشته، نفوذ اقتصادی چین به آسیای میانه به‌گونهٔ چشمگیری افزایش یافته است، زیرا منابع اقتصادی عظیم خود را به طرز ماهرانه‌ای به‌کار می‌گیرد و شهرت خود را به‌عنوان یک شریک اقتصادی و سیاسی مثبت، در ذهن نخبگان محلی تقویت کرده است. نیاز چین به انرژی منطقهٔ آسیای میانه، این کشور را به مهم‌ترین بازیگر در حوزهٔ ژئوپولیتیک انرژی در این منطقه تبدیل کرده و برای این مهم، پکن سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای را در آسیای میانه برای دستیابی و کنترل منابع انرژی انجام داده است. از آنجا که امنیت انرژی در رأس اهداف راهبردی "پیش به‌سوی غرب" است، چین کشورهای آسیای میانه را همچو شرکای قابل اطمینان و تأمین‌کننده منابع طبیعی می‌داند. نکته اینکه، عمدهٔ واردات انرژی چین از گلوگاه‌های باریک دریایی تنگهٔ هرمز و تنگه مالاکا گذرمی‌کند که کنترل‌پذیر و قابل بسته‌شدن توسط نیروی دریایی ایالات متحده هستند. بدین‌ترتیب، جریان صادرات نفت و گاز این منطقه،

---

[۲۷۹] The Asian Highway Network -- AHN

[۲۸۰] United Nations Economic and Social Council, *Fifty Years of the Asian Highway* (Bangkok: United Nations, ۲۰۱۸), https://digitallibrary.un.org/record/٦٥١٥٧٠/files/E_ESCAP_CTR_٥- EN.pdf?version=١.

[۲۸۱] The Central Asia Regional Economic Cooperation – CAREC

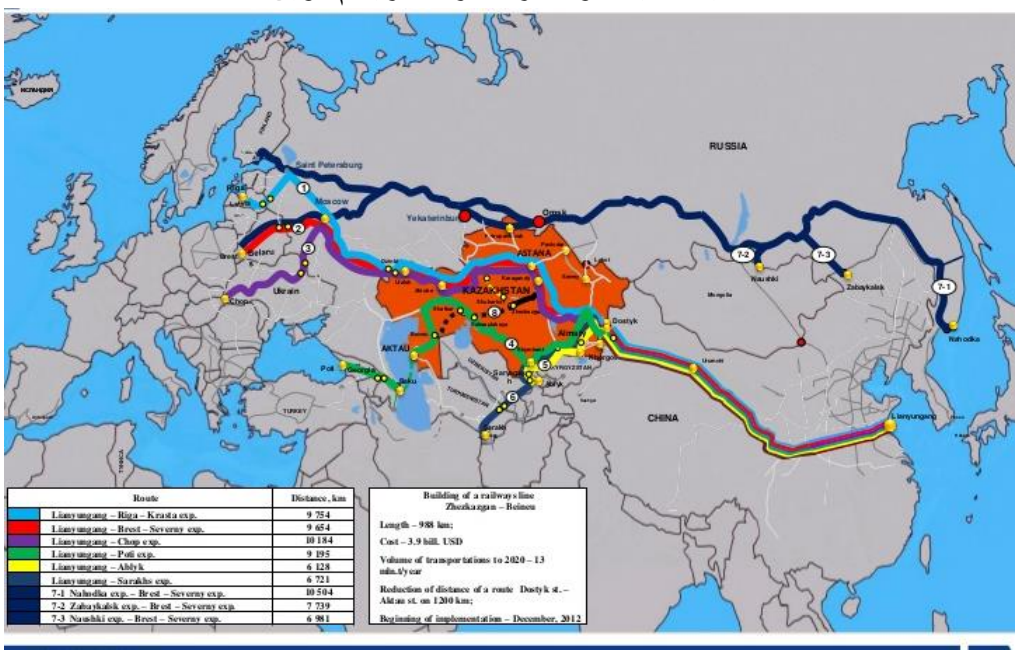
[۲۸۲] Silk Road Strategy Act

[۲۸۳] U.S. Congress, Senate, *Silk Road Strategy Act of 1999*, S. Rept. ١٠٦-٤, ١st sess., introduced by Sen. Sam Brownback (R-KS) in Senate, March ١٠, ١٩٩٩. https://www.congress.gov/bill/١٠٦th-congress/senate-bill/٥٧٩

با بزرگ‌ترین بازارهای مصرف جهان در هم تنیده شده است. خط لولهٔ گاز آسیای میانه که از ترکمنستان آغاز می‌شود و با گذر از ازبکستان و قزاقستان به چین می‌رسد، چیرگی چین بر منابع گازی هر سه کشور را تضمین می‌کند. جای شگفتی نیست که در سوی مقابل، بیشترین سرمایه‌گذاری را در بخش انـرژی ایـن منطقـه انجام داده است. همچنین جایگاه جغرافیایی آسیای میانه، فرصت‌های ترانزیتی برای کشورهای این منطقه به‌عنوان راهی جایگزین برای صادرات چین به بازارهای اروپا ایجاد کرده است. مهم‌تر اینکه با پرداخت وام‌های کلان به کشورهای نوبنیان این منطقه، به بزرگ‌ترین شریک تجاری این کشورها بدل شد؛ جایگاهی که پیش از این در اختیار مسکو بود. افزایش سریع نفوذ چین در آسیای میانه در تلاش برای اتصال منطقه به توسعهٔ درونی چین، از طریق تأمین اعتبار ساخت زیرساخت‌های منطقه‌ای، گسترش مشارکت چین در توسعهٔ منابع طبیعی و استفاده از پتانسیل کمربند اقتصادی راه ابریشم بیان می‌شود. از این‌رو این منطقه به‌طور فزاینده‌ای به چین به‌عنوان بزرگ‌ترین شریک تجاری قزاقستان و ترکمنستان و دومین شریک بزرگ ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان وابسته شده است. با گسترش روزافزون مبادلات اقتصادی و انرژی چین در منطقه، نفوذ سیاسی آن هم گسترش پیدا خواهد کرد. به سخن دیگر، پیامد تعمیق نفوذ روزافزون چین در آسیای میانه، سرریزی[۲۸۴] حوزهٔ نفوذ ژئواکونومیک آن به نفوذ ژئوپولیتیکی خواهد بود.

[۲۸٤] Spillover

آسیای میانه و کمربند راه ابریشم نوین



رویه تعامل معاصر چین با آسیای مرکزی

روند فعالیت محدود چین در آسیای مرکزی در تاریخ معاصر، با به اتمام ساختار دو قطبی در فضای بین‌الملل تغییر کرد. سقوط شوروی باعث ایجاد امنیت در مرزهای شمالی چین، و امکان توجه به مشکلات اساسی شد. اما بعد از این تغییر، جغرافیا از موانع اصلی این افزایش فعالیت در این منطقه برای چین بوده است. روسیه به عنوان وامدار اصلی رژیم شوروی، به عنوان قدرتی تحلیل رفته به ساختار جدید جهانی ورود کرد؛ اما اتصال بهتر جغرافیایی این کشور، باعث ایجاد برتری نسبی قابل توجهی در اعمال نفوذ در این منطقه بوده است. روسیه با دارایی مرز گسترده با سه کشور اصلی این منطقه، امکان حضور پررنگ، و طولانی خود را بنا نهاد. هرچند چین میتواند با افزایش قدرت اقتصادی، راههای جدید را برای ابراز قدرت، اعم از نرم و سخت را در منطقه به اجرا درآورد و امروزه، تجارتش با این منطقه در حال افزایش است، این مناطق درحال حرکت به سمت وابستگی بیشتر به چین هستند. نه هیچ یک از کشورهای آسیای مرکزی و نه روسیه، توان رقابت با چین را ورای تولید مواد خام دارا نیستند.[۲۸۵]عیوضف' نویسنده کتاب *چین در آسیای مرکزی: منافع امنیتی و کنش ژئوپلتیکی*، رویکرد چین در باب سازمان

[۲۸۵] Eyvazov, Jannatkhan. (۲۰۱۰). China in Central Eurasia: Security Interests and Geopolitical Activity. ۱۱. ۸-۱۹.

شانگهای را، تعامل گسترده سیاسی با کشورهای آسیای مرکزی و روسیه از طرق روادید دو و چند جانبه زیر چتر سازمان همکاری شانگهای[۲۸۶] میداند. منافع این کشور، این تعامل به فراتر از مسئله اویغورها برمیگردد، و شامل اختلافات مرزی پرتعداد باقی مانده از زمان شوروی نیز میشود. چین در ۱۹۹۶، توافق اعتمادسازی نظامی در مرزهای خود را با به امضا رساندن آن در شانگهای پیش گرفت. یک سال بعد نیز، توافق کاهش تراکم نیروهای مرزی نظامی در مسکو بسته شد. این دو توافق نامه، سنگبنای ایجاد هسته اصلی "شانگهای ۵" را شامل، چین، روسیه، قزاقستان، قرقیزستان و ترکمنستان، ایجاد کردند. بعد از اندکی، ازبکستان نیز به این باشگاه اضافه شد که در ۲۰۰۱ نام خود را به شورای همکاری شانگهای تغییر داد. در بحث ژئوپلیتیک، چین نیاز به مناطق پیرامونی امنی برای تمرکز بهتر روی مشکلات اصلی خود دارد. این مورد، موقعیت این کشور را در آسیای مرکزی به ایران نزدیکتر میکند. در حال حاضر، هیچ یک از دو کشور، آسیای مرکزی را صحنه اصلی درگیری خود لحاظ نمیکنند. برای ایران، خلیج فارس، و برای چین، اقیانوسیه، مناطق اصلی تمرکز امنیتی هستند.

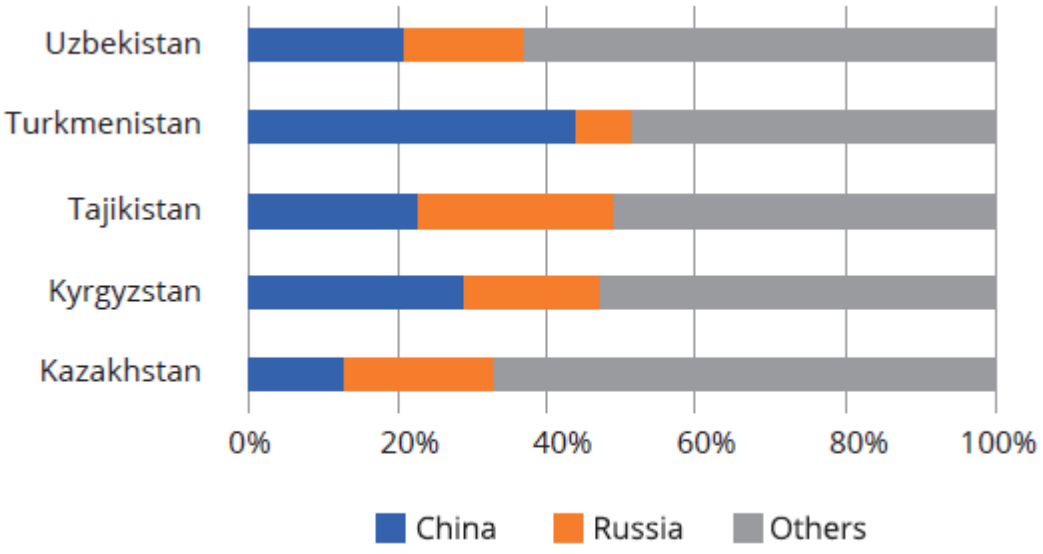
سازمان شانگهای از ایجاد اتحاد اختصاصی کشورهای این منطقه، از جمله ازبکستان، با چین و روسیه، ناکام بوده است. تاشکنت و بعد از آن بیشکک و حتی دوشنبه، با سر بر آوردن اولین فرصت، مجوز استقرار نیروهای ایالات متحد را با وجود نارضایتی شدید روسیه و چین، صادر کردند. اجرای تنها مانور نظامی خارجی ارتش چین در قرقیزستان، به روشنی گویای این نگرانی است. در حال حاضر رویه همکاری و اتحادهای صورت گرفته، سیال، و در حال تغییر است. روابط کمی در این منطقه، در چهارچوب مشخص اتحاد یا دشمنی مستقیم قرار میگیرند. تغییرات زیادی بعد از عملیات نظامی آزادی پایدار[۲۸۷] ایجاد شده است. در این بین، میتوان به از میان رفتن جنبش حرکت اسلامی ازبکستان و افزایش کمکهای خارجی توسط غرب اشاره کرد، که باعث ایجاد درجه جدیدی از نزدیکی بین کشورهای مثل تاجیکستان، قرقیزستان، و بخصوص ازبکستان، با ایالات متحد شد. بزرگترین تغییر را میتوان خروج منطقه آسیای مرکزی از حالت جدا افتادگی سابق دانست. هرچند اهمیت منطقه بعد از جنگ افغانستان در ۲۰۰۱ کاهش یافت، استفاده کشورهای آن از حضور آمریکا برای ایجاد استقلال عمل بیشتر نسبت به همسایگان قدرتمند خود، و درگیریهای داخلی، شرایط پیچیده‌ای را ایجاد کرده است.

[۲۸۶] SCO
[۲۸۷] Operation Enduring Freedom

داد و ستد چین با آسیای مرکزی

آسیای مرکزی را باید نقطه ثقل راه ابریشم نوین دانست . در حالی که چین و روسیه هر دو جز بزرگترین شرکای تجاری پنج کشور این منطقه هستند ولی کشور جین در تجارت و سرمایه گذاری در این منطقه از سایر رقبا پیشی گرفته است . در دهه ۱۹۹۰ تجارت بین چین و آسیای مرکزی کمتر از ۱ میلیارد بوده است. از سال ۲۰۰۸ ، تجارت چین با کشورهای آسیای مرکزی از روسیه بیشتر شد و تا سال ۲۰۱۸ حجم تجارت بین چین و کشورهای این منطقه تقریبا بیش از ۳۰ میلیارد دلار برآورد شد.[۲۸۸] کشورهای آسیای مرکزی عمدتا مواد خام و محصولات فرآوری نشده را به چین صادر می‌کند . از همه مهمتر این می‌باشد که چین به عنوان سرمایه گذار پیشرو در بخش های حیاتی همانند انرژی ،صنایع سنگین و زیرساختی در تمام کشورهای آسیای مرکزی تبدیل شده است .

تجارت آسیای مرکزی با روسیه و چین[۲۸۹]



[۲۸۸] Sam Bhutia, “Who Wins in China’s Great Central Asia Spending Spree?” Eurasianet, October ۲, ۲۰۱۹, https://eurasianet.org/who-wins-in-chinas-great-central-asia-spending-spree.
[۲۸۹] Stratfor, “Central Asia’s Economic Evolution from Russia to China,” Stratfor Worldview (۲۰۱۸).

آسیای مرکزی نقطه ثقل استراتژی‌های کلان اوراسیایی جین برای پیوند دادن غرب چین به جنوب آسیا ، غرب آسیا و اروپا می‌باشد که باعث می‌شود وابستگی چین به مسیرهای دریایی کاهش یابد.[۲۹۰] به عنوان مثال ، کریدور اقتصادی چین – آسیای مرکزی – آسیای غربی برای اتصال چین به خلیج فارس از طریق ایران و دریای اژه و سپس از طریق ترکیه به اروپا در نظر گرفته شده است . پکن همچنین قصد دارد شبمه ای از مسیرهای اصلی ترانزیتی زمینی و ریلی از آسیا مرکزی به اروپا ایجاد کند . مسیرهای ریلی کمربند اقتصادی راه ابریشم [۲۹۱] به کریدور میانی[۲۹۲] ترکیه از طریق مهم ترین کشور آسیای مرکزی یعنی قزاقستان و سپس دریای کاسپین می‌گذرد که به طور قابل توجهی مسیر چین را به بازارهای خاورمیانه و اروپا کوتاه می‌کند .

همچنین آسیای مرکزی به دلیل دارا بودن منابع هیدروکربنی و معدنی ، که پکن برای حفظ رشد اقتصادی به آن نیاز دارد از اهمیت بسیار ویژه‌ای برخوردار است . با توجه به اینکه نیمی از نفت پکن از منطقه خاورمیانه تامین می‌شود و بیش از ۸۰ درصد واردات آن از طریق در یا انجام می‌پذیرد اما چین برای تنوع بخشی به سبد انرژی خود و همچنین امنیت انرژی‌اش به تامین کنندگان آسیای مرکزی چشم دوخته است . نکته قابل توجه این می‌باشد که قبل از راه اندازی رسمی ابتکار کمربند اقتصادی راه ابریشم همسایگان آسیای مرکزی غنی از منابع و محصور در خشکی اولین انتخاب پکن بودند . اولین شبکه خط لوله برای انتقال نفت قزاقستان به پالایشگاه های غرب چین در سال ۲۰۰۶ به بهره برداری رسید . در حال حاضر ، شرکت های چینی کنترل بیش از یک چهارم تولید نفت در قزاقستان را در اختیار دارند تا بتوانند سطح واردات نفت را به چین افزایش دهند .[۲۹۳] تقریباً کل صادرات نفت طبیعی گاز منطقه اکن.ن از طریق خط لوله گاز آسیای مرکزی –چین [۲۹۴] به سمت چین می‌رود که با وام‌های چینی ساخته شده است . قرقیزستان ، تاجیکستان و قزلقستان نیز جز تامین کنندگان مهم فلزات کمیاب هستند که در جین برای تولید اقلام با تکنولوژی بالا مانند پنل های خورشیدی یا باتری‌های قابل شارژ استفاده می‌شود. بر اساس آمار موجود اکنون چین به عنوان مهم ترین شریک تجاری آسیای مرکزی شناخته می‌شود . طبق آمار رسمی هر کشور که در سال ۲۰۲۰

[۲۹۰] Lai Youwei and Wu An, “Ideas and Policies for Promoting the Belt and Road Economic Corridor”, DRC Research Report, no.۱۸۷, ۲۰۱۸.
[۲۹۱] Silk Road Economic Belt Initiative
[۲۹۲] Middle Corridor
[۲۹۳] This claim was made by a senior executive at Kazakhstan’s state-owned energy company, KazMunayGas as cited by Hao Tian, “China’s Conditional Aid and Its Impact in Central Asia,” in China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia, ed. Marlene Laruelle (Washington DC: Central Asia Program, George Washington University, ۲۰۱۸): ۳۰.
[۲۹۴] Central Asia -China gas pipeline

اعلام شد ، چین به عنوان بزرگترین شریک تجاری قرقیزستان و ازبکستان از نظر واردات و بزرگترین شریک تجاری ترکمنستان از نظر صادرات است . چین همچنین به عنوان مقصد واردات و صادرات سایر کشورهای آسیای مرکزی از رتبه بالایی برخوردار است.

نقش چین به عنوان مهم ترین شریک تجاری آسیای مرکزی[۲۹۵]

China's Role as Central Asia's Most Important Trading Partner						
Central Asia countries	Importing from China			Exporting to China		
	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US$ million)	Share in the country's total imports	China's ranking as a trading partner	Trade volume (US$ million)	Share in the country's total exports
Kazakhstan	2	6,537	17.0%	2	7,823	13.6%
Kyrgyzstan	1	1,733	35.4%	6	81	4.1%
Tajikistan	3	605	18.2%	5	55.4	5.0%
Turkmenistan	3	431	14.3%	1	8,686	80.2%
Uzbekistan	1	5,052	23.1%	3	1,768	12.3%

از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹ ، صادرات کالا از کشورهای آسیای مرکزی به چین با رشد ۳۵ درصدی همراه بوده است که از ۱۵۰۵۴ میلیون دلار به ۲۰۲۷۶ میلیون دلار افزایش یافته است که قزاقستان ، تاجیکستان و ازبکستان سریع ترین رشد را با بیش از ۵۰ درصد نسبت به سایرین داشته اند .

تجارت کالا : صادرات از کشورهای آسیای مرکزی به چین [۲۹۶]

[۲۹۵] https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/
[۲۹۶] https:?//comtrade.un.org/data/

Trade in Goods: Exports from Central Asian Countries to China (US$ million)						
	2015	2016	2017	2018	2019	Growth rate (2015-19)
Kazakhstan	5849	4805	6379	8530	9259	58%
Kyrgyzstan	59	71	87	54	66	13%
Tajikistan	52	31	47	77	84	62%
Turkmenistan	7828	5563	6575	8119	8686	11%
Uzbekistan	1267	1607	1471	2324	2181	72%
Central Asia in total	15054	12078	14559	19104	20276	35%

Source: UN Comtrade Database (https://comtrade.un.org/data/)

Graphic© Asia Briefing Ltd.

در همین بازه زمانی ، کالاهای صادراتی از چین به کشورهای آسیای مرکزی با ۴۹ درصد افزایش از ۱۷۵۶۳ میلیون دلار به ۲۶۲۰۷ میلیون دلار افزایش یافته است . بر اساس گزارشات ازبکستان بیشترین رشد خرید از چین تا سال ۲۰۱۹ داشته است که این روند همچنان ادامه دارد .

صادرات از چین به کشورهای آسیای میانه [۲۹۷]

Trade in Goods: Exports from China to Central Asian Countries (US$ million)						
	2015	2016	2017	2018	2019	Growth rate (2015-19)
Kazakhstan	8441	8292	11564	11327	12807	52%
Kyrgyzstan	4282	5605	5337	5547	6312	47%
Tajikistan	1795	1725	1301	1426	1612	-10%
Turkmenistan	815	338	368	317	431	-47%
Uzbekistan	2229	2007	2749	3942	5045	126%
Central Asia in total	17563	17969	21320	22558	26207	49%

Source: UN Comtrade Database (https://comtrade.un.org/data/)

Graphic© Asia Briefing Ltd.

[۲۹۷] https:?//comtrade.un.org/data/

ارتباط متقابل کشورهای آسیای مرکزی با چین

الف. قزاقستان

قزاقستان بزرگترین کشور محصور در خشکی و نهمین کشور بزرگ جهان است . این کشور با داشتن یک مرز ۱۷۸۳ کیلومتری از شرق با چین ، از شمال با روسیه و از جنوب با قرقیزستان ، ازبکستان و ایران همسایه است . این کشور از غرب به دریای خزر می‌رسد . به غیر از رشته کوخ تیان شان بین چین و قزاقستان ، این کشور عمدتا استپی است که نسبت به سایر کشورهای آسیای مرکزی مورد توجه در ابر پروژه راه ابریشم چین قرار گرفته است . این ویژگی‌های جغرافیایی کشور قزاقستان را به یکی از ارکان اصلی ابتکار کمربند و جاده تبدیل کرده است . این کشور امکان دسترسی به کشورهای دریای خزر و اروپا از طریق ترکیه و روسیه به جهان اوراسیا فراهم می‌کند .

کشور قزاقستان با درآمد متوسط بالا و غنی از منابع است ، اما با این حال اقتصاد آن همچنان بیش از حد به تامین انرژی و قیمت گذاری آن مرتبط است . نصف شدن قیمت جهانی نفت و کاهش تقاضای صادرات از سال ۲۰۱۵ منجر به کاهش شدید نرخ رشد به ۲.۲ درصد شد . از آوریل ۲۰۱۹ ، قزاقستان حدود ۳۰ میلیارد دلار در توسعه زیرساخت‌ها ، حمل و نقل و دارایی‌های لجستیکی در راستای ابتکار کمربند و جاده سرمایه گذاری کرده است که این خود دلیلی برای اهمیت چین برای قزاقستان در حوزه های کلان می‌باشد .به دلیل نوسازی زیر ساخت های ملی و مسیرهای حمل و نقل بین قاره‌ای ، قزاقستان سالانه ۵ میلیارد دلار هزینه ترانزیت از طریق انتقال کالا به بازارهای دیگر دریافت می‌کند . این یک جریان درآمدی جدید برای در راستای توسعه زیرساختی و اتصال به پروژه کمربند و جاده برای قزاقستان می‌باشد .[۲۹۸] چین و قزاقستان مدت زیادی می‌باشد که با یکدیگر روابط اقتصادی دارند ولی از زمان اعلام ابتکار کمربند و جاده در سال ۲۰۱۳ توسط شی جی پینگ در قزاقستان روابط این دو کشور به سطح جدیدی از " روابط استراتژیک " رسیده است که فرصت ها و چالش های جدیدی را برای هر دو کشور و کل منطقه آسیای مرکزی به ارمغان آورده است . صادرات قزاقستان به چین در سال ۲۰۲۰ بالغ بر ۹ میلیارد دلار بوده است که اقلام مهم و ارزش دلاری آن در جدول زیر به نمایش در آمده است .

[۲۹۸] https://www.silkroadbriefing.com/news/۲۰۲۱/۰۶/۳۰/kazakhstan-the-belt-road-highway-to-europe-central-asia/

صادرات قزاقستان به چین [۲۹۹]

Kazakhstan Exports to China	Value	Year
Mineral fuels, oils, distillation products	$2.69B	2020
Copper	$1.85B	2020
Ores slag and ash	$1.57B	2020
Iron and steel	$988.89M	2020
Inorganic chemicals, precious metal compound, isotope	$856.71M	2020
Zinc	$464.73M	2020
Oil seed, oleagic fruits, grain, seed, fruits	$130.92M	2020
Cereals	$95.56M	2020
Animal, vegetable fats and oils, cleavage products	$92.76M	2020
Organic chemicals	$79.28M	2020
Residues, wastes of food industry, animal fodder	$45.44M	2020

با توجه به جدول بالا در صدر صادرات قزاقستان به چین سوخت‌های معدنی و مواد پتروشیمی با ارزش ۲.۶۹ میلیارد دلار می‌باشد که حجم ارزشی بالایی برای کشور قزاقستان می‌باشد . سپس به دلیل دارا بودن کشور قزاقستان از فلزات معدنی فلز مس در رتبه دوم صادرات قزاقستان به چین در سال ۲۰۲۰ با ارزش ۱.۸۵ میلیارد دلار می‌باشد و در رتبه سوم نیز سنگ معدن به ارزش ۱.۵۷ میلیارد دلار می‌باشد . رتبه های بعدی در سبد صادراتی قزاقستان به چین با ارزش میلیون دلار می‌باشد که در نوع خود برای تجارت قزاقستان با چین مهم می‌باشد . نکته قابل توجه در روابط تجاری دو کشور رشد ۸۷ درصدی ارزش صادراتی چین به قزاقستان در طی چهار سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۱ می‌باشد .

[۲۹۹] https://tradingeconomics.com/kazakhstan/exports/china

صادرات چین به قزاقستان

China Exports to Kazakhstan	Value	Year
Machinery, nuclear reactors, boilers	$2.02B	2021
Electrical, electronic equipment	$1.82B	2021
Articles of apparel, not knit or crocheted	$1.62B	2021
Footwear, gaiters and the like,	$1.28B	2021

در جدول بالا مهم ترین اقلام صادراتی چین به قزاقستان تا پایان سال ۲۰۲۱ آورده شده است که حجم ارزش آن بیشتر از یک میلیارد دلار می‌باشد که شامل ماشین آلات صنعتی و رآکتور هسته ای با ارزش ۲.۰۲۸ میلیارد دلار ، تجهیزات الکترونیکی با ارزش ۱.۸۲ میلیارد دلار ، پوشاک به ارزش ۱.۶۲ میلیارد دلار و کفش و... به ارزش ۱.۲۸ میلیارد دلار می باشد . نکته قابل توجه این می‌باشد که تا پایان سال ۲۰۱۹ چین دومین شریک تجاری قزاقستان بوده است که در طی دوسال یعنی تا آخر سال ۲۰۲۱ رتبه اول را به خود اختصاص داد .

در واقع، قزاقستان بیشترین تمایل را در پیوستن به پروژهٔ یک کمربند – یک جاده از خود نشان داده است. به یاد داشته باشیم که شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین از این کلان‌پروژه برای نخستین بار در سپتامبر ۲۰۱۳ در سفر خود به قزاقستان در دانشگاه نظربایف با عنوان «کمربند اقتصادی جادهٔ ابریشم»[۳۰۰] رونمایی کرد.[۳۰۱] شی در سخنرانی خود اشاره کرده بود که «در منطقه راه ابریشم نوین، بازار محلی منطقه، ۳ میلیارد نفر سکونت دارند و از نظر دامنه و پتانسیل بی‌سابقه است.»[۳۰۲]جغرافیای مطلوب و ثروت منابع طبیعی، بهترین موقعیت را برای تبدیل شدن قزاقستان به قطب آسیای میانه فراهم خواهد کرد. قزاقستان کشوریست که نشان می‌دهد دو پروژهٔ اوراسیا و ابتکار عمل کمربند و جاده به‌صورت مکمل عمل می‌کنند: آستانه، هم عضو ابتکار عمل کمربند و جادهٔ چین است و هم از اعضای اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا به‌شمار می‌رود. حجم سرمایه‌گذاری‌های پکن

[۳۰۰] Silk Road Economic Belt
[۳۰۱] Xi Jinping, “Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People’s Republic of China, at Nazarbayev University,” Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China,
September ۷, ۲۰۱۳, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_٦٦٥٣٨٥/zyjh_٦٦٥٣٩١/t١٠٧٨٠٨٨.shtml.
[۳۰۲] Ibid.

در این پهناورترین و ثروتمندترین کشور آسیای میانه به آن حد بوده است که بسیاری از ناظران آلماتی، بزرگ‌ترین شهر و پایتخت پیشین این کشور، را "دبی نوین" نامیده‌اند.[۳۰۳] خورگوس[۳۰۴]، در مرز چین و قزاقستان و جایی که آن را "نقطهٔ اوراسیایی دسترس‌ناپذیری" می‌نامند،[۳۰۵] به نماد همکاری‌های گمرکی آستانه (نظربایف) با چین تبدیل شده است. خورگوس جایگزین دوستیک شد که روبه‌روی آلاشانکو در چین است. دوستیک دیرزمانی میزبان یگانه پیوند راه چین – آسیای میانه بود. به دلیل تنش‌های چین و اتحاد جماهیر شوروی، این پیوند برای سال‌ها بدون استفاده مانده بود، اما سرانجام محدودیت‌ها در سال ۱۹۹۰ به پایان رسید و نخستین قطارهای باری در سال ۱۹۹۱ از این مرز گذشتند. با این‌حال، دوستیک در قیاس با خورگوس زیرساخت‌های قدیمی‌تری دارد.[۳۰۶] خورگوس با داشتن تجهیزات پیشرفته، قطار را بیست ساعت سریع‌تر از امکانات قدیمی در دوستیک پردازش می‌کند.[۳۰۷] در واقع، مسیر راه آهن میان آلماتی با خورگوس چهارصد کیلومتر کوتاه‌تر از فاصلهٔ آن تا دوستیک است. از همه مهم‌تر، خورگوس در چین یک حامی دارد. در سال ۲۰۱۷، در نشست کمربند و جادهٔ پکن، شرکت حمل‌ونقل اقیانوس چین ۴۹ درصد سهام این مرکز را به‌دست آورد. رئیس این شرکت،[۳۰۸] ژو لیرونگ،[۳۰۹] قول داد که خورگوس را به "یک قطب منطقه‌ای" تبدیل کند.[۳۱۰] همچنین چین خط لولهٔ ۹۶۰ کیلومتری را که مرکز قزاقستان را به شمال‌غربی چین پیوند می‌دهد، با هزینهٔ هفتصد میلیون دلاری بنیان گذاشته است. همکاری قزاقستان با چین در این کلان‌پروژه، به اندازه‌ای است که مقامات قزاقستان با شوخی می‌گویند که کشورشان قصد دارد "بند" کمربند چین باشد.[۳۱۱] گذشته از چنین همکاری استراتژیک پکن – آستانه، مسیر زمینی راه ابریشم نوین رهبران قزاق را به طراحی کلان‌پروژهٔ بومی خود واداشته است. در نوامبر ۲۰۱۴،

---

[۳۰۳] Wade Shepard, "Khorgos: Why Kazakhstan Is Building a 'New Dubai' on the Chinese Border," Forbes, February ۲۸, ۲۰۱٦, https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/۲۰۱٦/۰۲/۲۸/will-a-place- called-khorgos-become-the-next-dubai/#۲۲ab۲a۲۷f٤b۷.

[۳۰٤] Khorgos

[۳۰٥] Daniel Garcia-Castellanos and Umberto Lombardo, "Poles of Inaccessibility: A Calculation Algorithm for the Remotest Places on Earth," *Scottish Geographical Journal* ۱۲۳, no. ۳ (May ۲۰۰۷): ۲۲۷–۲۳۳, https://www.tandfonline.com/doi/abs/۱۰,۱۰۸۰/۱٤۷۰۲٥٤۰۸۰۱۸۹۷۸۰۹.

[۳۰٦] KTZ-Freight Transportation Joint Stock Company, "The Volume of Rail Traffic between Kazakhstan and China Grew by ۳۳٪" (in Russian), May ۱٦, ۲۰۱۸, https://www.ktzh- gp.kz/ru/media/news/news_main_section_ru/۱۱٥٦۰/.

[۳۰۷] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ٥۲.

[۳۰۸] China Ocean Shipping Company Limited or COSCO

[۳۰۹] Xu Lirong

[۳۱۰] "COSCO Shipping Invests in the Development of the Khorgos–Eastern Gate FEZ" (in Russian), Kazakh TV, May ۲۲, ۲۰۱۷, https://kazakh-tv.kz/ru/view/business/page_۱۸٥۰٤٤_cosco-shipping- investiruet-v-razvitie-sez-.

[۳۱۱] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ٥٤.

نظربایف از طرح خود برای بهبود زیرساخت‌های قزاقستان رونمایی کرد و آن را "مسیر روشن"[۳۱۲] نامید. هدف طرح این است که قزاقستان را به یک مرکز تجاری شرق و غرب تبدیل می‌کند.[۳۱۳] به همین دلیل است که نظربایف آن را "نقطهٔ عطفی برای آغاز قزاقستان در شروع صفحه‌ای کاملاً نوین در توسعهٔ اقتصادی" خوانده است.[۳۱۴] کوتاه اینکه، قزاقستان در رأس فهرست شرکای تجاری و سرمایه‌گذاری چین در منطقه قرار دارد.

ب. ازبکستان

ازبکستان دیگر کشوری است که در پی ایجاد روابط استراتژیک با چین می‌باشد. شوکت میرضیایف، رئیس‌جمهور ازبکستان بیان می‌کند که: "ازبکستان از آغاز از طرح کمربند و جاده حمایت کرد و راه‌اندازی آن، عامل مهمی در توسعهٔ پایدار کشورهای ماست."[۳۱۵] این کشور با ارزش تولید ناخالص داخلی ۶۹.۲۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱[۳۱۶] می‌توان گفت دومین کشور توانمند آسیای مرکزی می‌باشد . از نظر واردات چین بزرگترین شریک تجاری ازبکستان می‌باشد بیش از ۳۰ درصد از کل واردات ازبکستان را به خود اختصاص داده است و سریعترین رشد بازار واردات این کشور را در یک دهه گذشته به خود اختصاص داده است . از نظر صادرات چین دومین شریک تجاری بزرگ است که ۱۲.۳ درصد از کل صادرات ازبکستان را به خود اختصاص داده است .

[۳۱۲] Nurly Jol
[۳۱۳] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ٥٤.
[۳۱٤] "Each Region of Kazakhstan Will Benefit from the EXPO ۲۰۱۷ in Astana—Nazarbayev" (in Russian), Zakon.kz, November ۲۸, ۲۰۱۲, http://www.zakon.kz/٤٥٢٧٤١٨-vygodu-ot-provedenija- expo-۲۰۱۷-v.html.

[۳۱٥] "Shavkat Mirziyoyev: Our Peoples Must in Reality Feel the Effects of Our Joint Efforts," official website of the president of Uzbekistan, April ۲۷, ۲۰۱۹, https://president.uz/en/lists/view/۲٥۳۳.

[۳۱٦] https://www.worldbank.org/en/home

صادرات چین به ازبکستان

China Exports to Uzbekistan	Value	Year
Machinery, nuclear reactors, boilers	$1.40B	2021
Electrical, electronic equipment	$722.05M	2021
Vehicles other than railway, tramway	$478.75M	2021
Plastics	$367.98M	2021

بیشترین میزان واردات ازبکستان از چین به قطعات خودرو و صنایع وابسته هسته‌ای می‌باشد که در نوع رقم قابل توجه ۱.۴۰ میلیارد دلار را تا پایان سال ۲۰۲۱ شامل می‌شود . سپس در رده دوم همانند کشور قزاقستان بیشترین میزان واردات ازبکستان از چین به تجهیزات الکتریکی به ارزش ۷۲۲ میلیون دلار اختصاص دارد .

میزان صادرات ازبکستان به چین

Uzbekistan Exports to China	Value	Year
Cotton	$611.85M	2021
Mineral fuels, oils, distillation products	$581.47M	2021
Copper	$236.80M	2021
Edible vegetables and certain roots and tubers	$91.54M	2021

میزان صادرات ازبکستان به چین تا پایان سال ۲۰۲۱ به میزان ۱.۷۴ میلیارد دلار بوده است که بیشترین میزان آن بر اساس توانمندی‌های سرزمینی ازبکستان به پنبه با ارزش ۶۱۱.۸۵ میلیون دلار بوده است و در رتبه دوم مواد معدنی و پتروشیمی با ارزش ۵۸۱.۴۷ میلیون دلار می‌باشد.

ج. قرقیزستان

آلمازبک آتامبایف، رئیس‌جمهور قرقیزستان اشاره کرده است: "ما می‌توانیم مرکز مؤثری برای حمل کالاهای چینی به اوراسیا و اروپا شویم."[۳۱۷] در شش ماه نخست سال ۲۰۲۲ کشور قرقیزستان تولید ناخالص داخلی ۳۷.۷۹ میلیارد دلار را به ثبت رسانده است . چین ششمین شریک صادراتی برای قرقیزستان می‌باشد.مجموع صادرات قیرقیزستان به چین در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۶۴.۰۹ میلیون دلار بوده است که بیشترین صادرات آن سنگ معدن با ارزش ۳۰.۰۸ میلیون دلار می‌باشد و سپس تولیدات دخانیات به ارزش ۱۶.۴۸ میلیون دلار می‌باشد که بیشترین ارزش صادرات به چین را شامل می‌شود .

میزان صادرات قرقیزستان به چین

Kyrgyzstan Exports to China	Value	Year
Ores slag and ash	$30.08M	2021
Tobacco and manufactures tobacco substitutes	$16.48M	2021
Mineral fuels, oils, distillation products	$8.60M	2021
Raw hides and skins (other than furskins) and leather	$3.22M	2021

برای واردات ، چین بزرگترین شریک تجاری قرقیزستان است . همچنین در یک دهه گذشته چین سریعترین رشد را در بازار قرقیزستان داشته است . کالاهای وارداتی قرقیزستان عمدتا نفت پالایش شده ، کفش ، پوشاک و.... می‌باشد . مجموع کل صادرات چین به قرقیزستان در سال ۲۰۲۱ به ارزش ۷.۴۷ میلیارد دلار می‌باشد که بیشترین شامل پوشاک و مواد غیر بافتنی به ارزش ۳.۱۷ میلیارد دلار و سپس مواد بافتنی به ارزش ۱.۰۴ میلیارد دلار می‌باشد .

میزان صادرات چین به قرقیزستان

[۳۱۷] Almazbek Atambayev, quoted in “Kyrgyzstan in the Project ‘One Belt, One Road’: Perspectives and Opportunities” (in Russian), CA-portal, May ۱۹, ۲۰۱۷, http://www.ca-portal.ru/article:۳۵۰٤۰.

China Exports to Kyrgyzstan	Value	Year
Articles of apparel, not knit or crocheted	$3.17B	2021
Articles of apparel, knit or crocheted	$1.04B	2021
Electrical, electronic equipment	$565.28M	2021
Footwear, gaiters and the like,	$506.37M	2021
Machinery, nuclear reactors, boilers	$235.51M	2021

د. ترکمنستان

در کنار قزاقستان، این ترکمنستان است که بیشترین تمایل را به راه ابریشم چین نشان داده‌است. به گونه ای که قربانقلی بردی‌محمدف، رئیس‌جمهور ترکمنستان، نیز در سال ۲۰۱۷ از کتابی با عنوان "ترکمنستان قلب جادهٔ بزرگ ابریشم است"[۳۱۸] رونمایی کرد و این عبارت را شعار رسمی کشور قرار داد. مهم‌تر این که، بندر ترکمن‌باشی در جنوب‌غربی ترکمستان و کرانهٔ دریای مازندران، در مسیر راه ابریشم نوین قرار گرفته است. در مجموع بندر جدید ترکمن‌باشی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر زیر سطح دریا و بزرگ‌ترین جزیرهٔ مصنوعی پایین‌تر از سطح دریا، در کتاب رکوردهای جهانی گینس ثبت شد. بندر جدید بین‌المللی ترکمن‌باشی مساحتی به‌اندازهٔ یک میلیون و ۳۵۸ متر مربع دارد و دارای چندین پایانهٔ باری، مسافربری و کانتینری است. این بندر با هدف بارگیری ۲۶ میلیون تن کالا بنیان گذاشته شد و گذشته از این، دارای کارخانه‌های کشتی‌سازی و تعمیرگاه کشتی است. مهم‌ترین کارکرد آن پیوند ترکمنستان با چین از سوی شرق و البته با اروپا در غرب محسوب می‌شود. مهم‌تر آنکه بندر ترکمن‌باشی مهم‌ترین مسیر برای دور زدن قلمرو ایران را فراهم می‌کند. این بندر امکان ارتباط ریلی و دریایی دو سوی دریای مازندران، آسیا و آسیای میانه در شرق و قفقاز و ترکیه در غرب را فراهم می‌کند و مسیر اتصال اروپا و آسیا را کوتاه‌تر کرده‌است. بندر مذکور به‌دنبال ایجاد گذر از دریای مازندران و اتصال با باکو و سپس تفلیس و دریای سیاه و سرانجام اروپا و همچنین اتصال با بندر آستراخان در روسیه است. فعالیت این بندر حجم حمل‌ونقل کالا بین چین، افغانستان و هند را نیز افزایش خواهد داد. در همین حال افغانستان نیز در قالب دالان لاجورد قصد دارد از شمال به همسایهٔ شمالی خود، ترکمنستان متصل شود و از آنجا با بهره‌گیری از بندر ترکمن‌باشی، به قفقاز و ترکیه و اروپا برسد. گذشته از این سایر کشورهای آسیای میانه نیز در

[۳۱۸] Government of Turkmenistan, "'Turkmenistan Is the Heart of the Great Silk Road': The New Book of President of Turkmenistan," accessed June ۲۵, ۲۰۱۹.

تلاش هستند تا در قالب پروژهٔ راه جدید ابریشم چین، اتصال همزمان خود به چین، روسیه و ترکیه را از مسیرهایی خارج از مرز ایران و از طریق بنادر دریای مازندران دنبال کنند. نکتهٔ مهم آنکه این بندر با سرمایه‌گذاری ۱.۵ میلیارد دلاری هلدینگ ترکیه‌ای چالیک هلدینگ به‌سازی و توسعه یافته است که نشان می‌دهد آنکارا برخلاف وعده‌های دوستی و همکاری‌های ظاهری با تهران، به‌دنبال دور زدن ایران در راه ابریشم نوین و به‌طور کلی تضعیف حضور ایران در آسیای غربی، آسیای میانه و قفقاز است.

در حال حاضر، کشور ترکمنستان در آسیای مرکزی و همسایه شمال شرقی ایران، سالانه ۶۳ میلیارد متر مکعب گاز تولید می‌کند (تولید ایران سالانه ۳۰۰ میلیارد متر مکعب است) که معادل ۱.۵٪ تولید جهان است. از طرفی مصرف سالانه ترکمنستان ۳۱.۳ میلیارد متر مکعب می‌باشد. این بدان معناست که تقریباً نیمی از ظرفیت تولید ترکمنستان مازاد بوده و در حال صادرات به سایر کشورها هستند. در حال حاضر، مقاصد صادرات گاز ترکمنستان عبارت است از چین (۲۷.۲ ملیارد متر مکعب)، و روسیه (۳.۸ میلیارد متر مکعب). با جنگ اوکراین و توضیحاتی که درباره مازاد گاز روسیه داده شد، روسیه دست از واردات گاز به ترکمنستان خواهد شست. پیشتر نیز روسیه در سال ۲۰۱۹ واردات گاز از ترکمنستان را به علت افت قیمت گاز طبیعی در اروپا متوقف کرده بود، زیرا به لحاظ اقتصادی و به دلیل کاهش قیمت گاز طبیعی صادراتی برای روسیه این واردات صرفه اقتصادی نداشت. در صورتی که صادرات گاز ترکمنستان به روسیه متوقف شود، این گاز قابل ذخیره نیست و باید صادر شود. ترکمنستان سه مقصد برای صادرات مازاد گاز خود دارد: ترنس کاسپین به اروپا' تاپی' ایران.

مسیر اول که به مسیر ترنس–کاسپین شهرت دارد، گاز ترکمنستان را از طریق دریای کاسپین به باکو و از آن‌جا به اروپا می‌رساند. رخداد این سناریو بسیار نامحتمل است؛ اول از همه به دلیل هزینه گزاف ساخت این خط لوله از زیر دریای کاسپین و مهم‌تر از همه مخالفت روسیه. روسیه اجازه نخواهد داد گاز طبیعی کشورهای آسیای مرکزی به آسانی به اروپا صادر شود و از اهرم مسکو علیه اروپا کاسته شود. مسیر دوم، خط لوله تاپی است. تاپی (TAPI) مخفف نام چهار کشور ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند است. این خط لوله قرار است گاز ترکمنستان را از طریق افغانستان و پاکستان به هند منتقل کند. البته پیشتر از آن به عنوان خط لوله تاپ (TAP) نیز یاد می‌شد که مقصدش پاکستان بود اما رفته رفته با تحولات ژئوپلیتیکی در جهان و اهمیت هند، دهلی نو نیز یکی دیگر از شرکای این پروژه شد. نخستین بار، این خط لوله در دوره ریاست‌جمهوری باراک اوباما مطرح شد که از آن با عنوان «راه ابریشم جدید» یاد می‌شد. اولین بار، هیلاری کلینتون، وزیر خارجه وقت آمریکا، این ابتکار را تحت تاثیر فردریک استار، مورخ مشهور آمریکایی، مطرح کرد. در دوره‌ای که

آمریکا در افغانستان حضور داشت، قرار بود این طرح و خط لوله به رشد و توسعه افغانستان کمک کند، اما رفته رفته با افزایش ریسک‌های افغانستان و در نهایت خروج آمریکا از این کشور، احداث این خط لوله با یک مانع بسیار جدی مواجه شده است. در حال حاضر، خط لوله تاپی نه از حمایت سیاسی برخوردار است و نه از حمایت مالی. طالبان هنوز به رسمیت شناخته نشده و نیز هند نیز پیوند خوبی با افغانستانِ تحت سیطره طالبان ندارد. همچنین، به دلیل تحریم‌های احتمالی بر افغانستانِ طالبان ریسک‌های تامین مالی این پروژه توسط نهادهای بین‌المللی زیاد شده است و هیچ سازمانی تمایلی به سرمایه‌گذاریِ بیش از ۱۰ میلیارد دلاری در این خط لوله ندارد.[۳۱۹]

همچنین، قزاقستان و ترکمنستان به دلیل فقدان زیرساخت های مدرن و کمبود سرمایه برای پروژه های زیربنایی نخستین ذی‌نفعان سرمایه‌گذاری بانک سرمایه‌گذاری زیرساختی آسیایی تبدیل شده‌اند. سرمایه گذاری های پکن در صنعت نفت و گاز قزاقستان و ترکمنستان نیز برای آنها بسیار مفید بوده چراکه به متنوع‌سازی بازارها و تأمین منابع منظم درآمد انرژی، به ویژه با توجه به روند جهانی نزولی اخیر در قیمت‌های نفت، انجامیده و از نقصان موقعیت محصور در خشکی آنها کم می‌کند. در آینده نزدیک، دولت های قزاقستان و ترکمنستان قرار است خطوط لوله اضافی را به بهره‌برداری برسانند که از طریق تاجیکستان و قرقیزستان عبور می کنند و در نهایت به چین ختم می شوند. این به دولتهای تاجیکستان و قرقیزستان اجازه می دهد درآمد قابل توجهی از طریق انتقال منابع انرژی دریافت کنند. در سال ۲۰۰۹، خط لولهٔ انتقال گاز چین – آسیای میانه که از ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان می‌گذشت، تکمیل شد. چین همچنین وام‌دهندهٔ اصلی به کشورهای منطقه شد. این کشور از معاملات منابع وام برای اطمینان از دسترسی به گاز ترکمنستان و نفت قزاقستان استفاده کرده است.

جمع بندی

دلِ راه ابریشم[۳۲۰] همواره آسیای میانه بوده است. از نگاه رهبران چین، آسیای میانه دل راه ابریشم و گرانیگاه ابتکار عمل کمربند و جاده است. جایگاه ژئواستراتژیک و نقش تاریخی راه ابریشم نوین در آسیای میانه، در کنار برخورداری از منابع بزرگ نفت و گاز، اهمیت ثبات در این منطقه را دوچندان کرده است. در سه دههٔ اخیر پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، جمهوری‌های تازه استقلال‌یافتهٔ آسیای

[۳۱۹] https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/will-a-taliban-victory-advance-tapi/#:~:text=A%۲۰pipeline%۲۰price%۲۰tag%۲۰of,ADB%۲۰and%۲۰by%۲۰regional%۲۰governments .
[۳۲۰] Silk Road Hub

میانه با خطرات داخلی و خارجی به‌نسبت کمتری در قیاس با دیگر مناطق جهان روبه‌رو شده‌اند. جنگ داخلی تاجیکستان در دهۀ نود و ناآرامی‌های ازبکستان در دهۀ پیش، از اندک زمان‌های بی‌ثباتی در منطقه بودند. با وجود عمر کوتاه خود، جمهوری‌های آسیای میانه با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت از رشد اقتصادی بالا و ثبات سیاسی برخوردار بوده‌اند. در مارس ۲۰۱۷ عشق‌آباد پل ریلی پیونددهندۀ ترکمن‌آباد – فراب بر روی رودخانۀ آمودریا را افتتاح کرد.[۳۲۱] در واقع، برآمدن راه ابریشم نوین، به افزایش امنیت منطقه‌ای کمک کرده است. رهبران این کشورها کوشیده‌اند بر سر اختلاف‌های مرزی (برای مثال از طریق تبادل سرزمینی میان قرقیزستان و ازبکستان)[۳۲۲]به توافق برسند.[۳۲۳] پیشران این کوشش‌ها برای رفع تنش‌های منطقه‌ای، منافع اقتصادی است. مثلاً قرقیزستان با راه‌اندازی چندین ایستگاه میان‌راهی در اوش، بتکن و جلال‌آباد کوشیده است تا امنیت مسیر بیشکک – تاشکند را تضمین کند.[۳۲۴] اخباری مربوط به تأمین سرمایۀ لازم برای ساخت راه‌آهن "چین – قرقیزستان – ازبکستان" با دسترسی بالقوه به ترکمنستان و خاورمیانه از سوی این بانک سرمایه‌گذاری بانک سرمایه‌گذاری زیرساختی آسیایی نیز به گوش می‌رسد. سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در آسیای مرکزی بر دادوستد منطقه‌ای نیز تأثیر گذاشته است، به‌گونه‌ای که برای مثال، سال ۲۰۱۷ دادوستد میان قزاقستان و ازبکستان ۳۱.۲ درصد افزایش یافت.[۳۲۵] این روند با امضای چندین توافقنامه میان دو کشور تسریع شده است.[۳۲۶] روابط پیش از این تنش‌زای ازبکستان با تاجیکستان نیز بهبود یافته‌اند.[۳۲۷] از سوی دیگر،روابط اقتصادی چین با آسیای میانه، شبیه طرح کلی نفوذ پکن در آفریقا و آمریکای لاتین با تأکید ویژه بر استخراج منابع طبیعی در برابر صادرات کالاست. در واقع به‌نظر می‌رسد این کشور تمایل دارد آسیای میانه را همچو ضمیمۀ مواد اولیۀ اقتصاد خود در نظر بگیرد. گو اینکه چین تعهد بیشتری در قبال این منطقه از طریق افزایش فعالیت سرمایه‌گذاری در بخش کالا، توسعۀ خطوط لوله و پروژه‌های مختلف زیرساختی انجام داده‌است. با این‌حال، فرمول "سرمایه گذاری در ازای مواد اولیه" پیامدهای منفی به‌همراه دارد. چرا که شاید چین در تلاش برای تبدیل منطقه به ضمیمۀ مواد اولیۀ خود به استعمار نوین متهم شود. از این‌روست که چین به‌تازگی به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حفاظت از محیط زیست، افزایش رفاه مردم در منطقه و ایجاد شغل برای جمعیت بومی روی آورده است تا از آنچه در سال ۲۰۱۶ در قزاقستان رخ داد، جلوگیری کند. پیامد چنین ثبات سیاسی – اقتصادی پیوسته‌ای، روند ادغام این منطقۀ نوظهور

[۳۲۱] *Turkmenista.ru*, ۷ March ۲۰۱۷
[۳۲۲] *Interfax*, ۱٤ August ۲۰۱۸
[۳۲۳] *Astana Times*, ۲۰ April ۲۰۱۸
[۳۲٤] *AKIPress*, ۱۱ June ۲۰۱۸
[۳۲۵] *Omirgazy*, ۲۵ May ۲۰۱۸
[۳۲٦] *Uzbikistan National News Agency*, ۱٦ September ۲۰۱۷; *Uzbikistan National News Agency*, ۲ March ۲۰۱۸
[۳۲۷] *AzerNews*, ۲۲ September ۲۰۱۸

به راه ابریشم نوین را تسریع می‌کند. این یعنی جمهوری‌های آسیای میانه، ضمن تلاش برای جلوگیری از بی‌اعتمادی روسیه و به‌ویژه آمریکا، به‌دنبال افزایش گستردهٔ همکاری‌ها با چین هستند.

بی‌شک، سرازیری یوآن در منطقه، برق از چشمان رهبران آسیای میانه ربوده است. علیرغم حمایت پکن از رژیم های سیاسی حاکم در منطقه، مردمان عادی، مانند شورش سال ۲۰۱۶ در قزاقستان، گاه با دیدهٔ تردید به حضور فزایندهٔ چینی‌ها می‌نگرند. گذشته از این، کشورهای آسیای میانه همگی از فساد ساختاری ژرف رنج می‌برند. هر پنج کشور آسیای میانه در سومین درجهٔ پایین شاخص درک فساد سازمان شفافیت بین‌المللی قرار دارند. در سال ۲۰۱۷، میانگین نمرهٔ این کشورها از آفریقای جنوب صحرا کمتر بود. همین فساد ساختاری ریشه‌دار بوده که بازی بزرگ در این منطقه را به قواعد محلی وابسته کرده است.[۳۲۸] چنین شرایطی بافتاری آماده را برای چین به‌منظور نفوذ بیشتر در منطقه آماده می‌کند. از سوی دیگر، هر چه سرمایه‌گذاری چین در این منطقه بیشتر شود، اهمیت آسیای میانه در استراتژی امنیت ملی چین بیشتر خواهد شد. در واقع، آسیای مرکزی به نماد دیپلماسی اقتصادی در سیاست خارجی چین تبدیل شده و از این‌رو، محورهای اصلی سیاست‌های اوراسیایی چین است. کوتاه اینکه با راه‌اندازی راه ابریشم نوین، عقب‌نشینی چین از این منطقه ساده‌انگارانه خواهد بود.

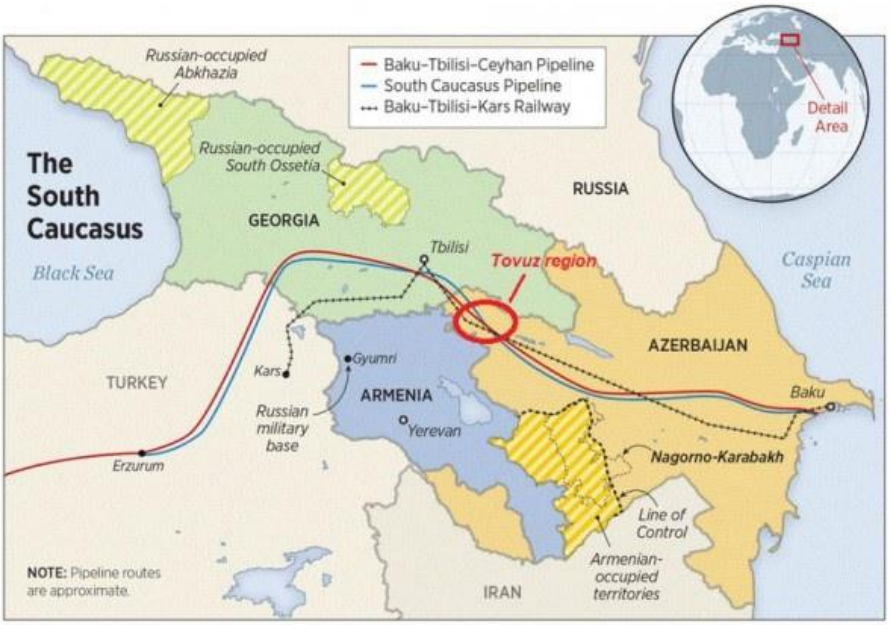
قفقاز

مسیر تاریخی راه ابریشم از باکو، ایروان و تفلیس گذر نمی‌کرد. در طرح اصلی مسیرهای راه ابریشم نوین نیز این سه جمهوری نوبنیان قفقاز جنوبی جایی نداشته‌اند. با این‌حال، تحریم ایران، اهمیت روزفزون حوزهٔ دریای مازندران و همچنین بازیگری فعال ترکیه، هر دو حکومت باکو و گرجستان را به جرگهٔ کشورهای اصلی در راه ابریشم نوین وارد کرده است. مهم‌تر آنکه، آمریکا نیز پیوستن این جمهوری‌ها به راه ابریشم نوین را تحمل‌پذیرتر از گذر راه ابریشم نوین از ایران می‌بیند. بدین ترتیب،جاه‌طلبی‌های هر سه جمهوری قفقاز برای مشارکت در طرح‌های کلان و استراتژیی، به‌ویژه طرح‌هایی که با چراغ سبز کاخ سفید روبه‌رو شده، روند فرایند پیوستن قفقاز جنوبی به راه ابریشم نوین را تسریع کرده است.

[۳۲۸] Cooley, Alexander. *Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia*. Oxford University Press; Illustrated edition (January ١٤, ٢٠١٤).

در همین زمینه مسیر ترانزیتی باکو — تفلیس – قارص در ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷ با حضور رجب طیب اردوغان و الهام علی‌اف همتای آذربایجانی وی و گیورگی کیوریکاشویلی نخست‌وزیر گرجستان افتتاح شد. این خط برای جابه‌جایی حجم اولیهٔ سالانهٔ ۶.۵ میلیون تن کالا و یک میلیون مسافر در نظر گرفته شده است و به هدف بلندمدت هفده میلیون تن و سه میلیون مسافر می‌رسد. رهبران این کشورها ابراز امیدواری کرده بودند که بتوان سالانه دستکم پنجاه هزار کانتینر بیست فوت استاندارد باری را در این مسیر فرستاد و اقدام به جابه‌جایی و حمل بار میان کشورهای واقع در مسیر کرد. جمهوری آذربایجان برای ساخت قطعهٔ خط مربوط به گرجستان، رقمی معادل ۲۲۰ میلیون دلار در قالب وام با بهرهٔ یک درصد به گرجستان اعطا کرده و تفلیس قرار است طی مدت ۲۵ سال به بازپرداخت آن اقدام کند. گذشته از این، تفلیس در پی راه‌اندازی بزرگراه شرق – غرب در گرجستان بوده و هدف از این پروژه مطرح کردن گرجستان به‌عنوان حلقهٔ پیوندی آسیای میانه و اروپاست.

قفقاز جنوبی، مسیرهای ریلی و انرژی و بحران قره باغ



این مسیر موازی با دو خط لولهٔ گاز و نفت است: خط لولهٔ گاز طبیعی قفقاز جنوبی که با انتقال گاز آذربایجان به گرجستان و ترکیه، ۲۳ درصد از تقاضای ترکیه و ۸۷ درصد تقاضای گاز طبیعی گرجستان را تأمین می‌کند و خط لولهٔ نفت باکو — تفلیس – جیحان که در سال ۲۰۰۵ راه‌اندازی شد. این خط لوله که به پروژهٔ "بی تی سی" نیز معروف است، به قطر تقریبی یک متر و با طول ۱۷۶۸ کیلومتر از میدان نفتی چیراگ – گونشلی در دریای مازندران آغاز می‌شود و تا بندر ترکیه‌ای جیهان در کرانهٔ دریای مدیترانه ادامه دارد. طراحان و سرمایه‌گذاران این پروژه، به‌ویژه بریتیش پترولیوم، بر این باورند که خط لولهٔ باکو — تفلیس – جیحان عرضهٔ انرژی به آمریکا و اروپا را

برای پنجاه سال آینده تضمین می‌کند و وابستگی این کشورها به عربستان و کشورهای صادرکنندهٔ نفت اوپک را کاهش می‌دهد. مهم‌تر اینکه این خط لوله امکان صادرات میدان نفتی تنگیز قزاقستان به اروپا و دریای مدیترانه را فراهم کرده است که تا پیش از این، بخش عمدهٔ آن به بندر نوروسیسک روسیه حمل می‌شد. در سال ۲۰۲۰، حدود ۸۱ درصد از صادرات نفت دولت باکو از طریق این خط لوله حمل شده است. به بیان دیگر، این سه مسیر شاهرگ حیاتی باکو هستند که آن را به ترکیه و بازارهای اروپا پیوند می‌دهد. گذشته از این، رهبران باکو به سرمایه‌گذاری در زیرساخت و نوسازی بنادر و خطوط راه‌آهن و همچنین فرودگاه‌های خود پرداخته‌اند. همچنین، قفقاز در میانهٔ مسیر آسیای میانه – ترکیه قرار دارد و این یعنی راه نفوذ آنکارا به کل منطقهٔ آسیای میانه از قفقاز می‌گذرد. به بیان دیگر، قفقاز دروازهٔ ورود ترکیه به قلب اوراسیاست. وجود ذخایر انرژی آسیای مرکزی و حوزهٔ خزر و انتقال آن از طریق قفقاز به بازارهای جهانی، چشم‌انداز استراتژیک ترکیه را برای ساخت خط لولهٔ باکو — تفلیس – جیحان آشکار کرده و بدین‌گونه مداخلات آنکارا در جنگ ۴۴ روزهٔ قره‌باغ که در اکتبر ۲۰۲۰ شروع شده بود، توجیه خواهد شد.

برخلاف باکو و تفلیس، ایروان از این کلان‌پروژه دور افتاده است. با همهٔ ابراز علاقهٔ ایروان برای پیوستن به راه ابریشم نوین، تلاش‌های این کشور به جایی نرسیده است.[۳۲۹] دلیل اصلی را باید در بن‌بست ژئوپولیتیکی ارمنستان و روابط تنش‌زا با باکو و آنکارا جست. گرچه ایروان کوشیده است با راه‌اندازی راه‌آهن ایران – ارمنستان مسیر شمال – جنوب را فعال کند، تنش‌های گاه و بیگاه در منطقه، آن را به تأخیر انداخته است. نکته اینکه دو همسایهٔ شرقی و غربی ارمنستان نیز مخالف پیوستن ایروان به این کلان‌پروژه هستند و از این‌رو، با تنش‌های نظامی – سیاسی بر بن‌بست ژئوپولیتیکی ارمنستان می‌افزایند. مسیرهای انرژی و ترانزیت منطقهٔ ارمنستان را دور می‌زنند و در سوی مقابل، بر اعتماد به‌نفس باکو برای زیر فشار قرار دادن ایروان می‌افزایند. گرچه ارمنستان دچار بن‌بست ژئوپولیتیک است، این مسیرهای سه‌گانه از منطقهٔ تووز در کنار مرز با ارمنستان می‌گذرند و نیروهای ارمنی به‌طور کامل بر شاهرگ حیاتی باکو تسلط داشتند. نکته اینکه جنگ دوم قره‌باغ نیز دقیقاً در این منطقه آغاز شد. به این‌ترتیب، از دریچه ژئوپولیتیک راه می‌توان دریافت که چرا جنگ دوم قره‌باغ، در منطقهٔ تووز آغاز شد.

[۳۲۹] "It's time for Armenia to become part of new Silk Road – Armenian President meets with Chinese delegation". *armenpress.am*. Archived from the original on ٦ April ٢٠١٩.

هر دو حکومت باکو و تفلیس کوشیده‌اند تا اشتیاق و ارادهٔ خود را برای پیوستن به طرح‌های شرقی – غربی قفقاز جنوبی نشان دهند. هر دو کشور به سرمایه‌گذاری در زیرساخت و نوسازی بنادر و خطوط راه‌آهن و همچنین فرودگاه‌های خود دست زده‌اند. بیشترین حجم حمل‌ونقل در بنادر جمهوری آذربایجان (باکو و آستارا و لانکاران و سومقاییت) با قزاقستان و ترکمنستان است. بندر باکو یکی از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین بنادر در دریای مازندران محسوب می‌شود و به گونه‌ای روزافزون در حال توسعه و پیشرفت است. حجم تبادل مقدار کالا در بنادر جمهوری آذربایجان، در سال ۲۰۱۷ با افزایش ۴۳.۷ درصدی به رقم ۸ میلیون ۳۴۴ هزار تن رسید که از این مقدار، حدود ۴۸.۷ درصد مربوط محموله‌های نفتی بود. همچنین در سال ۲۰۱۷ حجم کل ترابری کالا اعم از تخلیه و بارگیری بین‌المللی و محلی از طریق بنادر جمهوری آذربایجان ۱۸ درصد افزایش‌یافت. این رقم که در سال ۲۰۱۶ به ۹ میلیون ۱۲۵ هزار تن رسیده بود، در سال ۲۰۱۷ به رقم ۱۰ میلیون و ۷۶۹ هزار تن افزایش یافت. نکته آنکه ۹۴.۲ درصد محموله‌های بنادر آذربایجان بین‌المللی است. بندر باکو دارای سه پایانه با هفده پست اسکله (پنج پست برای حمل‌ونقل نفت و محصولات نفتی، ده پست برای حمل‌ونقل چوب و کالاهای عمومی و دو پست اسکلهٔ مسافری) طراحی شده است. بندر باکو همچنین ایستگاه‌های بزرگ نفتی در دیوبند و سنگچال دارد. گذشته از این، الات، بندر بین‌المللی جدید باکو، نیز در حال ساخت و بهره‌برداری است.

مسیر باکو — تفلیس – قارص[۳۳۰] با راه‌اندازی یک خط آهن تقویت شده است که درآمد سالانهٔ جمهوری آذربایجان از این خط ترانزیت، بالغ بر پنجاه میلیون دلار خواهد بود و ظرفیت جابه‌جایی سالانهٔ هفده میلیون تن بار را دارد (شکل ۳۱). در افتتاحیهٔ مسیر باکو — تفلیس – قارص، رهبران این سه کشور ابراز امیدواری کرده بودند که بتوان سالانه دستکم پنجاه هزار کانتینر بیست فوت استاندارد باری را در این مسیر سیر داد و اقدام به جابه‌جایی و حمل بار میان کشورهای واقع در مسیر کنند. دولت باکو برای ساخت قطعه خط مربوط به گرجستان، رقمی معادل ۲۲۰ میلیون دلار در قالب وام با بهرهٔ یک درصد به گرجستان اعطا کرده بود و تفلیس قرار است طی ۲۵ سال نسبت به بازپرداخت آن اقدام کند. مسیر باکو — تفلیس – قارص از نظر استراتژیک مهم است، زیرا روسیه را پشت سر می‌گذارد. در حالی‌که این خط جایگزینی برای مسیر ترانس سیبری روسیه ارائه می‌دهد، به چین یک مسیر راه‌آهن جنوب جایگزین خواهد داد. راه‌آهن باکو — تفلیس – قارص با دو خط لولهٔ گاز و نفت موازی است: خط لولهٔ گاز طبیعی قفقاز جنوبی[۳۳۱] که با انتقال گاز آذربایجان به گرجستان و ترکیه، ۲۳ درصد از تقاضای ترکیه و ۸۷ درصد تقاضای گاز طبیعی گرجستان را تأمین می‌کند و خط لولهٔ نفت باکو — تفلیس

[۳۳۰] BTK
[۳۳۱] The South Caucasus Pipeline – SCP

– جیحان[۳۳۲] که در سال ۲۰۲۰، حدود ۸۱ درصد از صادرات نفت باکو از طریق این خط لوله حمل شده است. به بیان دیگر، این سه مسیر شاهرگ حیاتی، باکو را به ترکیه و بازارهای اروپا پیوند می‌دهد.

نقشه طرح احیای شبکه ریلی دوره شوروی در جنوب منطقه قفقاز



بازندهٔ اصلی در تلاش برای پیوستن به کمربند زمینی راه ابریشم نوین کشور ارمنستان است که از جنوب با ترکیه درگیری تاریخی دارد و از شمال با آذربایجان درگیر اختلاف است. ارمنستان تنها کشور منطقهٔ قفقاز است که در تمامی پیمان‌های منطقه‌ای روس‌محور جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع یا سی.آی.اس. (در حوزهٔ سیاسی) و اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا (حوزهٔ اقتصادی) حضور دارد. همچنین دو پایگاه نظامی روسی در ایروان و گیومری مستقر شده‌اند و مرزهای زمینی آن با ترکیه و ایران توسط نیروهای مرزبانی روسیه محافظت می‌شود. با وجود این پیمان‌ها، ارمنستان اما نتوانست مانع از شکست ایروان در جنگ دوم قره‌باغ شود. باکو با پشتیبانی ترکیه و اسرائیل توانست نیروهای ارمنی را زمینگیر و پس از ۲۸ سال بخش‌های بزرگی از قلمرو خود را از اشغال ارمنستان آزاد کند.

پایان جنگ دوم قره‌باغ با دخالت و بازیگری مستقیم پوتین همراه بود، اما سیر و سویهٔ آن درهم‌تنیده با کمربند زمینی راه ابریشم نوین خواهد بود. در دوران پساجنگ، مسیر باکو—تفلیس—قارص ارمنستان را دور می زند و بر اعتماد به‌نفس باکو برای زیر فشار قرار دادن

[۳۳۲] The *Baku*–Tbilisi–Ceyhan or BTC

ایروان می‌افزاید. همچنین، ایجاد دالان زنگزور که با گذر از استان جنوبی سیونیک ارمنستان می‌تواند نخجوان را به خاک اصلی آذربایجان پیوند دهد، مسیر دومی را برای دسترسی ترکیه به دریای مازندران فراهم می‌کند. این دالان از یکسو، ترکیه را از راه زمینی مستقیم به جمهوری آذربایجان متصل می‌کند و بر پیوند اقتصادی آنکارا – باکو می‌افزاید. از سوی دیگر، این دالان شاید دروازه‌ای برای ترکیه در دسترسی به آسیای میانه و تقویت روابط اقتصادی و ایدئولوژیک خود با جهان به اصطلاح "ترک" باشد. در واقع، رفع انسداد مسیر آذربایجان به ترکیه از طریق ارمنستان، عامل مهمی در فعالیت اقتصادی بلندمدت جمهوری آذربایجان است. این مسیر، جمهوری آذربایجان را به‌عنوان قطب اصلی حمل‌ونقل در تقاطع کریدورهای شرق به غرب و شمال به جنوب در قلب منطقهٔ اوراسیا تبدیل می‌کند و امکان کنترل این مسیرها را به جمهوری آذربایجان می‌دهد. جای شگفتی نیست که ارمنستان با نگرانی این مسئله را دنبال می‌کند.

گرچه ارمنستان دچار بن‌بست ژئوپولیتیکی است و سویهٔ جنگ قره‌باغ نیز در این ویژگی بادوام ریشه داشت، شاهرگ حیاتی باکو (مسیرهای سه‌گانهٔ راه‌آهن باکو — تفلیس – قارص و خط لولهٔ گاز طبیعی قفقاز جنوبی و خط لولهٔ نفت باکو — تفلیس — جیحان) همچنان زیرفشار ایروان خواهد بود. هر سهٔ این مسیرهای موازی از منطقهٔ تووز[۳۳۳] در کنار مرز با ارمنستان می‌گذرند و نیروهای ارمنی به‌طور کامل بر شاهرگ حیاتی باکو تسلط دارند. با وجود دست بالای باکو در منازعه بر سر قره‌باغ، ایروان می‌تواند راه‌آهن و مسیرهای انرژی باکو را که تأمین‌کنندهٔ بیش از ۸۵ درصد درآمد این کشور است را ویران کند. به این‌ترتیب، از دریچهٔ ژئوپولیتیک راه می‌توان دریافت که چرا مسکو با حمایت از ایروان، انتقال راه انرژی دریای مازندران به ترکیه و اروپا را برهم می‌زند و از سوی دیگر، ترکیهٔ تشنهٔ انرژی را به پشتیبانی از باکو فرامی‌خواند. به این‌ترتیب تنش پابرجای قره‌باغ عامل مهمی در تعیین سیر و سویهٔ پیوستن قفقاز جنوبی به راه ابریشم نوین خواهد بود؛

روسیه

برخلاف آمریکا و هند، چینی‌ها خطر کمتری از سوی روسیه و اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا[۳۳۴] به رهبری مسکو، علیه راه ابریشم نوین خود می‌بینند. روسیه دروازهٔ طلبی‌های زمینی چین در اوراسیاست. مسکو بر بخش بزرگ این پهنهٔ وسیع فرمان می‌راند و پیوندهای ژرفی با

[۳۳۳] Tovuz
[۳۳٤] Eurasian Economic Union—EEU

آسیای میانه دارد. هیچ کشور دیگری موقعیت بهتری برای از میان بردن گسترش چین به‌سوی شرق ندارد. اما روسیه که انزوای اقتصادی و دیپلماتیک از غرب را تجربه می‌کند، از فشار بر چین پرهیز کرده است. گذشته از این، هر دو کشور بر مقابله با هژمونی آمریکا تأکید دارند و به‌دنبال سیاست مهار آمریکا در نیمکرهٔ شرقی هستند. گسترش ناتو تا به مرزهای غربی روسیه و مهار چین در دریای چین جنوبی، به برآمدن درک مشترک مسکو – پکن از تهدید بین‌المللی انجامید. جای شگفتی نیست که شی و پوتین بیش از سی بار با هم دیدار داشته‌اند. آنان اکنون از مشارکت استراتژیک صحبت می‌کنند و زنگ خطر را در پایتخت‌های غربی به صدا درآورده‌اند.

همکاری پکن – مسکو در حوزهٔ اقتصادی شتاب زیادی داشته است و دو کشور معاملات زیادی در حوزهٔ انرژی دارند. در واقع، بزرگ‌ترین همکاری‌های چین و روسیه در بخش انرژی بوده است. چین بزرگ‌ترین واردکنندهٔ انرژی در جهان است و روسیه یکی از بزرگ‌ترین دارندگان و تولیدکنندگان نفت و گاز طبیعی در جهان محسوب می‌شود. گرسنگی چین برای انرژی با نیاز روسیه برای سرمایه‌گذاری سازگاری داشته و منافع مشترک انرژی آنان، از طریق چندین معاملات چند دهه‌ای پیش رفته است. در سال ۲۰۱۰، نخستین پروژهٔ بزرگ مشترک زیرساختی این دو کشور، خط لولهٔ انتقال نفت از اسکوورودینو،[۳۳۵] در روسیه، به داغینگ،[۳۳۶] در چین به پایان رسید. در سال ۲۰۱۴، پس از یک دهه مذاکره، شرکت گازپروم و شرکت ملی نفت چین، قرارداد سی‌سالهٔ چهارصد میلیارد دلاری برای گاز طبیعی از طریق یک خط لوله جدید منعقد کردند. خط لولهٔ نوین، با نام "قدرت سیبری"،[۳۳۷] سه هزار کیلومتر از میادین گازی در شرق سیبری تا مرز چین در هایه کشیده شده است. این گران‌ترین پروژهٔ روسیه از زمان اتحاد جماهیر شوروی بوده و این امر به‌ویژه برای روسیه حیاتی است که از اقتصاد به‌شدت وابسته به صدور انرژی رنج می‌برد.

گذشته از سیاست مقابله با آمریکا و نیاز چین و روسیه به انرژی و سرمایه‌گذاری، یک دلیل این همکاری استراتژیک به اهمیت روزافزون مفهوم "اوراسیای بزرگ‌تر"[۳۳۸] بازمی‌گردد. مفهومی که بیش از پیش در حلقه‌های تصمیم‌گیری استراتژیک روسی مطرح است. نفوذ این مفهوم تا آنجاست که سیاست خارجی روسیهٔ ولادیمیر پوتین همگی در راستای تحقق ایدهٔ اوراسیای بزرگ‌تر برنامه‌ریزی می‌شد. پوتین در سال ۲۰۱۶ در مجمع اقتصادی بین‌المللی سن‌پترزبورگ به برآمدن «مشارکت یوروآسیایی» اشاره کرده بود. امر بنیادین در مفهوم اوراسیای بزرگ‌تر، چرخش روسیه به شرق دور است. در نگاه مسکو این آسیاست که دربردارندهٔ بازارهای اقتصادی و فناوری آینده و

[۳۳۵] Skovorodino
[۳۳۶] Daqing
[۳۳۷] The Power of Siberia
[۳۳۸] The Greater Eurasia

تحقق این مفهوم به‌معنای در پیش گرفتن استراتژی همکاری با چین خواهد بود. این همکاری استراتژیک به‌معنای همزیستی و همکاری بیشتر مسکو با کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین پکن است. شی در سخنان خود هنگام افتتاحیهٔ نخستین مجمع کمربند و جاده، اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا را در زمرهٔ آن دسته از ابتکارات سیاسی قرار داد که راه ابریشم نوین با آنها هماهنگی بیشتری برای برپایی "یک همکاری بزرگ‌تر اوراسیایی" ایجاد کرده است.[۳۳۹] پوتین نیز در مه ۲۰۱۷ اشاره کرده بود که: «ایجاد کمربند توسعهٔ اقتصادی و سازمان تجارت سودمند متقابل میان آسیا و اروپا به‌نظر می‌رسد یک ابتکار مهم است که روندهای فعلی در اقتصاد جهانی را در نظر می‌گیرد و همچنین نیاز کلی به هماهنگی فرایندهای مختلف ادغام در اوراسیا را منعکس می‌کند»[۳۴۰]. هر دو رهبر، به‌عنوان بزرگ‌ترین منتقدان "غرب"، ابتکارهای خود را جایگزینی برای جهانی شدن غربی معرفی کرده‌اند که مورد توجه بسیاری از کشورهای در حال توسعه است. جای شگفتی نیست که پوتین و شی با ستایش چندباره از یکدیگر، روابط کشورهای خود را به‌سرعت افزایش داده‌اند.[۳۴۱] در ژوییهٔ ۲۰۱۷، پوتین بالاترین نشان دولتی روسیه را به شی اعطا کرد و بر "مشارکت همه‌جانبه و همکاری استراتژیی" مسکو و پکن تأکید کرد[۳۴۲]. شی نیز در پاسخ، چین و روسیه را "قابل اعتمادترین شرکای استراتژیی" یکدیگر توصیف[۳۴۳] و اندکی بعد، در سال ۲۰۱۸ مدال دوستی چین را به پوتین اعطا کرد.[۳۴۴] در سال ۲۰۱۸ چین و اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا توافقنامهٔ تجاری و همکاری را امضا کردند که گمرک و رویّه‌های تجاری را بهبود می‌بخشید.[۳۴۵] این توافقنامه گام بزرگی به‌سوی همسویی اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا و ابتکار عمل کمربند و جادهٔ چین بود. در همین زمینه، مقامات روسی و چینی از سازمان همکاری شانگهای[۳۴۶] همچون سازوکار ترجیحی برای هماهنگی

---

[۳۳۹] Kremlin: President of Russia, “Belt and Road International Forum,” May ١٤, ٢٠١٧,
http://en.kremlin.ru/events/president/news/٥٤٤٩١.

[۳۴۰] https://www.russia-briefing.com/news/russias-obor-perspectives-president-putins-academic-viewpoints.html/

[۳۴۱] Christopher Miller, “The New Cold War’s Warm Friends,” *Foreign Policy*, March ١, ٢٠١٩,
https://foreignpolicy.com/٢٠١٩/٠٣/٠١/the-new-cold-wars-warm-friends/.

[۳۴۲] Kremlin: President of Russia, “Presenting the Order of St Andrew the Apostle to President of China Xi Jinping,” July ٤, ٢٠١٧,
http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/٥٤٩٧٣.

[۳۴۳] Cheang Ming, “‘Best Time in History’ for China-Russia Relationship: Xi and Putin Boost Ties,” CNBC, July ٥, ٢٠١٧,
http://www.cnbc.com/٢٠١٧/٠٧/٠٤/china-russia-ties-reaffirmed-after-xi- jinping-and-vladimir-putin-meet.html.

[۳۴۴] Cao Desheng, “Xi Presents Friendship Medal to Putin,” *China Daily*, June ٨, ٢٠١٨,
http://www.chinadaily.com.cn/a/٢٠١٨٠٦/٠٩/WS٥b١af٦١٠a٣١٠٠١b٨٢٥٧١f٠c٦.html.

[۳۴۵] China Ministry of Commerce, “China and Eurasian Economic Union Officially Sign Trade and Economic Cooperation Agreement,” May ١٨, ٢٠١٩,
http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/٢٠١٨٠٥/٢٠١٨٠٥٠٢٧٤٦٠٧٩.shtml.

[۳۴۶] Shanghai Cooperation Organization—SCO

اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا و ابتکار عمل کمربند و جاده نام برده و در استراتژی توسعهٔ سازمان در ۲۰۱۵ "توسعهٔ رویکردهای مشترک ابتکار کمربند اقتصادی جادهٔ ابریشم" را هدف مهمی بیان کرده‌اند.[۳۴۷]

در روسیه، از این دالان به عنوان یک عامل مهم ژئوپلیتیک یاد میشود. این کشور، مسیر زمینی ایران را تنها راه مناسب دستیابی کشور به آبهای اقیانوسی جنوب میداند. این راه، همچنین با قابلیت گسترش آن به سنگاپور، میتواند ارتباط بهتر روسیه با شمال شرقی آسیا را نیز فراهم آورد. در نتیجه با دستیابی روسیه به این مسیر، قابلیت ترانزیتی این کشور نه تنها در ارتباط با هند و جنوب آسیا، بلکه با اروپا نیز بهبود میابد. این احتمال وجود دارد که هند، پاکستان، و دیگر کشورهای آسیایی، سعی کنند از مسیرهای دیگری مثل دالان ترانزیتی اروپا، قفقاز، آسیا [۳۴۸] اقدام به دور زدن روسیه کنند. این موضوع، روشن کننده انگیزه فعالیت گسترده مقامات آستاراخان در برگزاری نشستها و همایشهای مختلف در باب رفع موانع ترانزیت از دریای خزر در بعد خارجی است. در بعد داخلی نیز، درخواستهای پیاپی مقامات این شهر در جذب سرمایه فدرال دولتی در توسعه این بندر، و ارتقای جایگاه ترانزیتی و تجاری روسیه است. [۳۴۹]

برای روسیه، این طرح میتواند فراهم کننده آرزوی دیرین این تمدن ارتدکس، در دسترسی به آبهای گرم جنوبی باشد، که برخلاف اکثر بنادر مهم این کشور، مثل سنت پترزبورگ و ولادیوستک، در تمام فصول سال قابل استفاده‌اند، و محدودیت ترانزیت بخاطر آبهای منجمد وجود ندارد. همانطور که از رفتار نسبتا تهاجمی دولتهای مستقر در مسکو از دوران پتر کبیر در تلاش برای دسترسی بهتر اقیانوسی مشهود است، رفع این محدودیت جغرافیایی ، میتواند جایگاه تجاری این کشور را ارتقا بخشد. این مورد در کنار افزایش روند آب شدن یخهای قطبی، در اثر گرمایش جهانی، و آزاد شدن بیشتر مسیر ترانزیتی قطب شمال، میتواند روسیه را به یک قطب ترانزیت بدل کند.

[۳۴۷] Shanghai Cooperation Organization, “Development Strategy of the Shanghai Cooperation Organization until ۲۰۲۵,” ۲۰۱۵, http://eng.sectsco.org/load/۲۰۰۱۶۲/.

[۳۴۸] TRACECA

[۳۴۹] Mukhin, A. (۲۰۰٤). The North-South international transportation corridor: Problems and prospects. *Central Asia and the Caucasus : journal of social and political studies, 1*, .

راه ابریشم نوین و روسیه



گذشته از این، جغرافیا بر تعامل چین با اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا اشاره دارد. دو راهرو از شش کریدور اقتصادی پیشنهادی ابتکار کمربند – جاده از روسیه عبور می‌کنند. دالان اقتصادی چین — مغولستان – روسیه و پل زمینی نوین اوراسیایی، چین را از طریق روسیه به اتحادیهٔ اروپا متصل می‌کند. در همین زمینه، هدف منطقه‌ای روسیه این است که استان‌های شمالی چین را از طریق خطوط ریلی سیبری و شرق چین به یوروآسیا متصل کند. شهر چیتا در چین و خاباروفسک در روسیه به‌طور کامل به یکدیگر متصل شده‌اند. روسیه در اوایل ژوییهٔ ۲۰۱۹ پروژهٔ ساخت بزرگراه دوهزار کیلومتری را به راه انداخت که مرز این کشور را با قزاقستان، به بلاروس متصل می‌کند. این بزرگراه چهارخطه از استان اورنبورگ به بلاروس ادامه خواهد یافت. اگر بلاروس دروازهٔ اروپا بوده، قزاقستان در کنار چین قرار گرفته است. بنا به اعلام وزارت بازرگانی چین، این پروژهٔ نوین نشانهٔ ورود روسیه به ساخت راه‌های حیاتی برای راه‌اندازی کمربند زمینی راه ابریشم نوین است. به این‌ترتیب، کوتاه‌ترین مسیر حمل‌ونقل از چین به اروپای غربی، با ۸۵۰۰ کیلومتر از قلمرو روسیه گذر خواهد کرد.

بر روی کاغذ، ابتکار کمربند و جاده و اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا مکمل یکدیگرند. ابتکار کمربند – جاده تأکید بیشتری بر زیرساخت‌های سخت دارد، در حالی‌که اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا بر زیرساخت‌های "نرم"، قانون و مقررات حاکم بر حمل‌ونقل و تجارت تأکید می‌کند.[۳۵۰] کاغذبازی‌های غیرضروری، ایست‌های بازرسی اضافی و دیگر اصطکاک‌ها در مرزها تا سی درصد ارزش صادرات در اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا را تشکیل می‌دهند.[۳۵۱] در واقع، اوراسیاگرایی مسکو و راه ابریشم نوین چین، از همگرایی و همنهشتی بیشنه برخوردارند تا آنجا که به یکپارچه‌سازی اوراسیا می‌انجامد و زمینهٔ همکاری استراتژیک روسیه و چین را رقم می‌زند. همان‌گونه که برونو ماچاس نوشته است: «آن زمان که اروپا ناپدید می‌گردد، اوراسیا سربرمی‌آورد»[۳۵۲]. همکاری ژرف روسیه و چین بدترین کابوس هنری کیسینجر و زیبگنیو برژینسکی است. یکی از مهم‌ترین اهداف آمریکا، حتی پیش از جنگ سرد، جلوگیری از برآمدن یک قدرت نیرومند و مسلط بر هارتلند جزیرهٔ جهانی—سرزمین‌های اوراسیا—واحد بوده است.

با وجود اهداف مشترک و همکاری‌های گسترده، مشارکت چین و روسیه هنوز بنیانی ارگانیک و طبیعی ندارد. یک دلیل آن به مفهوم اوراسیایی‌گرایی مسکو بازمی‌گردد. گو اینکه مفهوم مزبور از قابلیت تعیین همکاری بیشتر مسکو – پکن برخوردار است، چه بسا تفسیر دیگری از این مفهوم راه را بر این همکاری ببندد. نخست آنکه روسیه نه‌تنها پل گذری، بلکه پل تمدنی میان دو تمدن بوده و این پل تمدنی همان اوراسیای بزرگ‌تر است که الگوی نوین ژئوپولیتیک و ژئوکالچر و ژئواکونومی را نشان می‌دهد. در واقع مفهوم اوراسیای بزرگ‌تر، مهم‌ترین نمود جاه‌طلبی رهبران کرملین برای نمایاندن[۳۵۳] روسیه همچو نقطهٔ تلاقی ژئوپولیتیک و ژئواکونومی اوراسیای شمالی با آسیای میانه و جنوب‌غربی آسیاست. از همین‌رو، پوتین به‌دنبال گسست کامل از "غرب" نیست، بلکه به‌دنبال ایجاد توازن میان اروپا و چین است.[۳۵۴] روسیه که در میان مبدأ (چین) و مقصد (اروپای متحد) راه ابریشم نوین قرار دارد، به‌دنبال استفادهٔ همزمان از مزایای روابط نزدیک با چینی‌ها و اروپایی‌هاست. این یعنی راه‌اندازی، حفظ و گسترش اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا[۳۵۵] امری حیاتی برای پوتین محسوب می‌شود. هدف اصلی این ابتکار ادغام روسیه و جمهوری‌های پیشین شوروی در یک بازار واحد برای کالاها، خدمات، سرمایه

---

[۳۵۰] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ۷۵.
[۳۵۱] Evgeny Vinokurov, "Eurasian Economic Union: Current State and Preliminary Results," *Russian Journal of Economics* ۳, no. ۱ (March ۲۰۱۷): ٥٤–۷۰, http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S۲٤۰٥٤۷۳۹۱۷۳۰۰٤۱#bib۰۰۸٥.
[۳۵۲] Maçães, Bruno, *The dawn of Eurasia: On the Trail of the New World Order*. P. ٥۱.
[۳۵۳] Frame
[۳۵٤] Escobar, http://www.atimes.com/article/how-the-new-silk-roads-are-merging-into-greater-eurasia/
[۳۵٥] EAEU

و نیروی کار است.[۳۵۶] "اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا" که نخستین بار توسط نورسلطان نظربایف، رییس‌جمهور پیشین قزاقستان، در سال ۱۹۹۴ پیشنهاد شد، با روی کار آمدن پوتین دوباره احیا شد. زمانی‌که وی نخست‌وزیر بود و قصد بازگشت به ریاست جمهوری را داشت، با انتشار مقاله‌ای در سال ۲۰۱۱ بر این انگاره پای فشرد. پوتین توضیح داد که اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا فرصتی برای استفادهٔ حداکثری از میراث مشترک جماهیر شوروی و آموختن از اشتباهات اتحادیهٔ اروپاست.[۳۵۷] این نگاه کرملین در نهایت به ایجاد اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا در ۲۹ مه ۲۰۱۴ از دل همکاری میان بلاروس، قزاقستان و روسیه منجر شد. در ۹ اکتبر ۲۰۱۴، ارمنستان نیز به این اتحادیه پیوست.

گرچه پوتین مجری سیاست اوراسیایی نشان داده می‌شود، با این‌حال نگاه مذکور ریشهٔ دیرین‌تری دارد. نخستین بار پریماکوف بود که با طرح اورسیاگرایی، هویت متمایز روسیه از شرق و غرب (از آسیای شرقی و آسیای مسلمان و همچنین اروپا و آمریکا) را برجسته کرد. این تمایز هویتی پیش‌درآمد استقلال مواضع روسیه در جهان بین‌الملل بود. الکساندر گلیویج دوگین اما مهم‌ترین نظریه‌پردازی بود که به باور وی «در سطح خارجی – جهان چندقطبی است. بدان معنا که چندین مرکز جهانی تصمیم‌گیری وجود دارد که یکی از آنها اوراسیاست. منظور از اوراسیا تنها روسیه نیست، بلکه روسیه به‌همراه کشورهای شوروی سابق می‌باشد. در سطح میانی همگرایی کشورهای شوروی سابق در ایجاد مدل فراملی (دولت‌های مختلف) است. در سطح سیاست داخلی– به‌معنای ساختار سیاسی جامعه که به‌عنوان ارزش در ارتباط با حقوق شهروندی مدل لیبرال و ملی‌گرایی بررسی می‌شود. این سه سطح فلسفهٔ اوراسیاگرایی است که بر مبنای آنها، تنها یک شکل سیاست خارجی شکل می‌گیرد که متفاوت با جهانی شدن و جهان تک‌قطبی، ملی‌گرایی، امپریالیسم و لیبرالیسم است. پس اوراسیاگرایی به‌طور کلی مدل منحصر به‌فردی از سیاست خارجی است»[۳۵۸]. در نگاه دوگین ایران مهم‌ترین متحد استراتژیک روسیه در برپایی اوراسیای بزرگ‌تر است. او ایران را تمدنی مستقل و تاریخی برمی‌شمارد و شریک روسیه در جهان چندقطبی می‌داند. او بر آن است که: «ایران امکان دفاع در برابر قدرت‌های امپریالیستی غرب را می‌دهد و همزمان به روسیه هم امکان الحاق به آب‌های گرم که همیشه هدف اصلی سیاست خارجی این کشور بوده است. ... اتحاد ایران و روسیه برای ایجاد اوراسیای قدرتمند مستقل،

[۳۵۶] Christopher Miller, *Putinomics: Power and Money in Resurgent Russia* (Chapel Hill: University of North Carolina Press), ۲۰۱۸.
[۳۵۷] "A New Integration Project for Eurasia: The Future in the Making," *Izvestia*, October ٤, ۲۰۱۱, European Parliament, accessed February ٤, ۲۰۲۰.
[۳۵۸] Dugin, Alexander, *Eurasian Mission: An Introduction to Neo-Eurasianism*, Arktos Media Ltd, p. ۱۰۲; Dugin, Alexander, *Last War of the World-Island: The Geopolitics of Contemporary Russia*, Arktos Media Ltd, ۲۰۱٥. P. ۸۹.

امن و سالم ضروری است که همهٔ اینها در حال به‌وجود آمدن است»[۳۵۹]. دوگین اما نگران حضور أمواج انسانی چینی‌ها در خاور دور روسیه در قالب نیروی کار ارزان به بهانهٔ برپایی زیرساخت‌های راه ابریشم نوین است. خاور دور به‌تقریب یک‌سوم سرزمین روسیه است، اما دربردارندهٔ تنها پنج درصد از جمعیت آن است. در مقابل، شمال‌شرق چین برخوردار از نیروی کار زیاد در وسعتی کمتر است. جمعیت استان هیلونگ جیانگ چین بیش از شش برابر بیش از کل شرق دور روسیه است. پوتین نیز در سال ۲۰۰۰ هشدار داده بود که: «اگر در آینده نزدیک تلاش واقعی نکنیم ... جمعیت روسیه به‌طور عمده به زبان‌های ژاپنی، چینی و کره‌ای صحبت خواهند کرد»[۳۶۰]. دولت روسیه حتی طرح‌های اعطای رایگان زمین را به‌منظور ترغیب بیشتر روس‌ها برای استقرار در شرق دور ارائه کرده است.

همچنین باید به این نکته توجه داشت که راه ابریشم نوین از بخش وسیعی از حوزهٔ نفوذ روسیه، به‌ویژه آسیای میانه گذر می‌کند. این منطقه از جملهٔ مهم‌ترین بخش‌های "خارج نزدیک"[۳۶۱] است. از زمان فروپاشی روابط روسیه با غرب به‌دلیل بحران سیاسی و تحریم‌های ایالات متحدهٔ آمریکا، مسکو بر تغییر اولویت‌های سیاسی و اقتصادی خود به آسیا تأکید کرده است. انزوای فزاینده از غرب، همکاری استراتژیک چین و روسیه را به یک واقعیت رو به رشد تبدیل کرد و مسکو، پکن را نیروی متوازن‌کنندهٔ بالقوه‌ای در برابر غرب می‌داند. مشارکت با چین خطرات طولانی‌مدت از جمله وابستگی به یک شریک بزرگ‌تر را به‌همراه خواهد داشت، اما این تنها مسیر مناسب برای کاهش آسیب‌پذیری‌های غربی روسیه بود. همچنین علاقهٔ مشترک آنها به ثبات منطقه‌ای و جلوگیری از نفوذ ایالات متحدهٔ آمریکا در خارج از منطقه سبب شده است که دو کشور نگرشی عمدتاً مشترک نسبت به یکدیگر داشته باشند. با این‌حال، هر دو طرف برای حفظ قدرت سیاسی و اقتصادی و نفوذ در آسیای میانه با پروژه‌های ادغام منطقه‌ای متناظر خود رقابت می‌کنند. دو پروژه از انگیزه‌های بسیار متفاوت سرچشمه می‌گیرند: اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیایی[۳۶۲] مهم‌ترین تلاش روسیه برای گردآوری کشورهای شوروی سابق در اطراف خود از طریق اهرم اقتصادی است. در صورتی که، کمربند راه ابریشم نوین، ضمن رفع موانع سرمایه‌گذاری و تجارت، به‌دنبال پیوند زمینی با اروپاست. نقاط موازی بین کمربند اقتصادی راه ابریشم و اتحادیهٔ اوراسیا به‌تدریج از چند جهت موقعیت فعلی روسیه را به چالش می‌کشد. روسیه از طریق نهادهای فراملی مانند جامعهٔ اقتصادی اوراسیا، فضای اقتصادی واحد و پیمان اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا، تلاش

[۳۵۹] Dugin, Alexander, *The Foundations of Geopolitics: The Geopolitical Future of Russia*, Book on Demand Ltd. ۲۰۱۵, P. ۱۵.
[۳۶۰] The Kremlin: President of Russia, "Opening Remarks at the Meeting 'On the Development Prospects of the Far East and Transbaikalia'" (in Russian), Blagoveshchensk, July ۲۱, ۲۰۰۰, http://kremlin.ru/events/president/transcripts/۲۱٤۹٤.
[۳۶۱] Near Abroad
[۳۶۲] The Eurasian Economic Union—EEU

می‌کند تا بازار واحدی را برای کالاها و خدمات در بین اعضا پیاده‌سازی کند. از سوی دیگر، روسیه در تلاش است که به کشور ترانزیت اصلی منابع انرژی از آسیای مرکزی تبدیل شود و صنعت گاز طبیعی منطقه را تحت سلطهٔ خود درآورد. چین اما قصد دارد از منابع عظیم آسیای مرکزی استفاده کند و بدین ترتیب،انحصار انرژی روسیه در منطقه را به چالش می‌کشد. با این نگاه بدبینانه، می توان گفت که چین محتمل‌ترین رقیب روسیه برای دستیابی به قدرت هژمونیک در این منطقه است. جای شگفتی نیست که بسیاری از نخبگان روس نگرانند کمربند راه ابریشم، معماری تجاری پیشنهادی روسیه را برای منطقه تضعیف کند، راه آهن ترانس سیبری را برای رسیدن به اروپا دور بزند و بر دسترسی به مواد اولیه و قراردادهای زیرساختی در آسیای مرکزی چیره شود. این سوءظن با رشد اقتصادی بی‌رویّه چین دوچندان شده است؛ به‌ویژه آنکه از سال ۲۰۰۹، چین از روسیه به‌عنوان مهم‌ترین شریک تجاری کشورهای منطقه پیشی گرفته است.

با وجود همکاری‌های کنونی میان دو کشور، افزایش قدرت چین و توانایی‌های اقتصادی بسیار زیاد آن در مقایسه با روسیه، عدم تعادل فزایندهٔ قدرت را ایجاد می‌کند. چین از کمبود گزینه‌های روسیه استفاده کرده و معاملهٔ مناسبی را برای خود در مورد قیمت گاز و مسیر خط لوله انجام داده است.[۳۶۳] به بیان دیگر، چین گزینه‌های بیشتری برای خرید انرژی دارد تا اینکه روسیه گزینه‌های فروش داشته باشد. از این‌رو، پوتین درک می‌کند که بازی اصلی مسکو ژئوپولیتیک است، نه اقتصادی. کرملین آگاه است که موقعیت روسیه در اوراسیا ضعیف‌تر از قابلیت چین است. برای مثال، تولید ناخالص داخلی روسیه در سال ۲۰۱۸ تنها دوازده درصد از محصولات چین بود و طبق نظرسنجی مؤسسهٔ تحقیقات صلح بین‌المللی استکهلم، هزینه‌های نظامی این کشور فقط یک‌چهارم هزینه‌های چین است. همچنین تعداد زیادی از کارگران چینی را به روسیه اعزام می‌کند. بسیاری از نهادهای بین‌المللی روسیه را تحریم کرده‌اند و برای رفاه اقتصادی خود بیشتر به چین متکی است. تعامل رو به رشد انرژی چین در آسیای میانه به‌عنوان یک چالش برای نفوذ روسیه تلقی می‌شود و اقدامات متقابل را برای تأمین کنترل سیاسی روسیه در این زمینه به‌جای همکاری آغاز کرده است. جای شگفتی نیست که برخی از روس‌ها با داشتن اهداف استراتژیک مشابه برای تحمیل ادغام اقتصادی و گسترش بازار خود در آسیای میانه، دربارهٔ نفوذ فزایندهٔ ژئواکونومیک و ژئوپولیتیکی پکن در منطقه ابراز نگرانی می‌کنند. این نگرانی‌ها می‌توانند بر سوءظن تاریخی میان چین و مسکو دامن زنند و در صورت ناتوانی در کنترل تنش‌ها، روسیه و چین به ناچار در برابر یکدیگر قرار خواهند گرفت.

[۳۶۳] Foy, "Russia's $۵۰bn Pipeline Gamble."

گذشته از این، رفتار مسکو با کیف نگرانی فزاینده ای را در میان رهبران جمهوری‌های پیشین شوروی نسبت به روسیه ایجاد کرد و این امر تا حدودی به چرخش پرشتاب این کشورها به سوی چین انجامید تا وابستگی به کرملین را کاهش دهند. با این‌حال، بسیاری از کارشناسان روسی و چینی نیز استدلال می کنند که جادهٔ ابریشم نوین، اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا را تضعیف نمی‌کند، زیرا این دو کلان‌پروژه در اصل دو نهاد بین‌المللی جداگانه برای اهداف مختلف هستند. اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا برسازندهٔ یک فضای اقتصادی واحد است که به‌عنوان یک کاتالیزور برای اقتصاد اعضای آن عمل می‌کند؛ در حالی‌که جادهٔ ابریشم عمدتاً یک سیستم حمل‌ونقل و تدارکات در سطح اوراسیاست. کوتاه اینکه راه ابریشم نوین، هم قابلیت نزدیک کردن و هم تنش‌زایی میان دو کشور را دارد. چه بسا بازی بزرگ نوینی در آسیای میانه، میان پکن و مسکو پدید آید.

در نقطهٔ مقابل آمریکا و هند، چینی‌ها خطر کمتری از سوی روسیه و اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا[۳۶۴] به رهبری مسکو علیه راه ابریشم نوین خود احساس می‌کنند. ریشهٔ این نگاه به همکاری محتاطانهٔ هر دو کشور در مقابله با هژمونی آمریکا، به‌ویژه در نیمکرهٔ شرقی و اوراسیای بزرگ‌تر[۳۶۵] بازمی‌گردد. در نگاه مسکو آسیا دربردارندهٔ بازارهای اقتصادی و فناوری آینده است. تحقق این مفهوم به‌معنای در پیش گرفتن استراتژی همکاری با چین خواهد بود. روسیه که در میان مبدأ (چین) و مقصد (اروپای متحد) راه ابریشم نوین قرار گرفته، به‌دنبال استفادهٔ همزمان از مزایای روابط نزدیک با چینی‌ها و اروپایی‌هاست و مفهوم پل تمدنی اوراسیایی اینجا نمایان خواهد شد. جای شگفتی نیست که در سالیان اخیر، مسکو و پکن همکاری‌های دوجانبهٔ زیادی داشته‌اند. در واقع، اگر چین از توان مالی خود برای توسعهٔ اقتصادی استفاده کرده، روسیه با توان نظامی و سیاسی خود رابطهٔ تنگانگ دوجانبه را تعمیق بخشیده است. تحریم‌های آمریکایی – اروپایی نیز در پی بحران اوکراین و شبه‌جزیرهٔ کریمه و وخیم شدن روابط بین روسیه و غرب در پی آن، همچون شتابندهٔ مهمی برای روسیه در پیوستن به پروژهٔ راه ابریشم عمل کرده است. این تحریم‌ها سبب شده‌اند که روسیه به چین نزدیک شود. از سوی دیگر، به نظر می‌رسد که چین سیاست منطقه‌ای خود را در آسیای میانه، همسو با روابط با روسیه و بر پویایی همکاری میان دو کشور در پیش گیرد.

گرچه این همکاری استراتژیک به‌معنای همزیستی و همکاری بیشتر مسکو با کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین پکن بوده، پوتین به‌طور کامل آگاه است که اکثریت نخبگان سیاسی، اقتصادی و فرهنگی روس به نزدیکی با غرب گرایش دارند. به همین دلیل پوتین به‌دنبال ایجاد

[۳۶۴] Eurasian Economic Union-EEU
[۳۶۵] The Greater Eurasia

توازن میان اروپا و چین است.[۳۶۶] از سوی دیگر بسیاری از اندیشمندان و استراتژیست‌های روسی، به‌ویژه الکساندر دوگین مخالف همکاری تنگاتنگ با پکن هستند. وی بارها به هجوم مهاجران چینی به سیبری اشاره کرده و آن را خطر بالقوه‌ای در درازمدت برای روسیه نامیده است. از همین‌رو، مسکو نمی‌خواهد که با نزدیکی بیش از پیش به پکن، بر خشم آمریکا و سوءظن اروپایی‌ها بیفزاید. همچنین، برخلاف پیش‌بینی برخی از سیاستمداران روس، پکن به همکاری دوجانبه با مسکو چندان روی خوش نشان نمی‌دهد. خودداری چین از انتخاب حتی یک پروژه از میان چهل پروژهٔ پیشنهادی اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیایی، نمایانگر این مسئله است.

در این شرایط، روسیه احتمالاً یک راهبرد "کنترل – همکاری"[۳۶۷] را در قبال چین در آسیای میانه درپیش گیرد. از یکسو، کرملین مراقب چین خواهد بود و با ظرافت می‌کوشد محدودیت‌های حضور چین در منطقه را تعیین کند تا از رویارویی مستقیم جلوگیری کند. از سوی دیگر، هر دو کشور تلاش‌کرده‌اند که زمینه‌های مشترک برای تقویت همکاری میان دو کشور، مانند تهدیدهای فراملی تجزیه‌طلبی، افراط‌گرایی، تروریسم و قاچاق مواد مخدر را که به‌ویژه به آسیای میانه و خاورمیانه مرتبط هستند، بیابند. همچنین گرچه روسیه شاید ابتکار کمربند و جاده را همچو چالشی بالقوه در برابر منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی منطقه‌ای خود تلقی کند، مسکو قادر به پیشنهاد یک گزینهٔ مؤثر و رقابت با توان اقتصادی پکن نیست. بحران مداوم در اوکراین، تحریم‌های غرب و افزایش مشکلات اقتصادی درون کشور، کرملین را مجبور می‌کند تا همراهی راهبری نوین خود با چین را در اوراسیا، دریاهای کرانه و حتی قطب شمال نگه دارد. از سوی دیگر، نفوذ اقتصادی روزافزون چین در آسیای میانه، پتانسیل چالش ژئوپلیتیکی برای روسیه در منطقه فراهم‌کرده و از توان مانور مسکو در حیاط خلوت خود کاسته است. گرچه چین همواره هوشیار بوده و صرفاً بر اهداف اقتصادی آسیای میانه تمرکز کرده، نفوذ اقتصادی چین به‌آهستگی در حال چرخش به نفوذ سیاسی است.

این بدین معناست که چه بسا حفظ موازنهٔ میان مسکو و پکن در درازمدت پایداری منسجم برخوردار نباشد و بدین‌ترتیب، بر احتمال رقابت روسی – چینی دامن زده‌شود. پیامد آن شاید به‌هم‌ریختگی اقتصادی در آسیای میانه باشد. اما رهبران چین و روسیه به‌جای اشاره به تضاد منافع مستقیم میان دو پروژهٔ اقتصادی خود، در مدیریت روابط خود بسیار ظریف هستند. این یعنی رابطهٔ پکن – مسکو شمشیر دودمی خواهد بود که می‌تواند دو کشور را به یک رقیب ژئوپلیتیک و در عین‌حال شریک مهم راهبردی در اوراسیا و به‌ویژه در آسیای

[۳۶۶] Escobar, http://www.atimes.com/article/how-the-new-silk-roads-are-merging-into-greater-eurasia/
[۳۶۷] Controle-Cooperation

میانه تبدیل کند. پیامد مجموعه عوامل یادشدهٔ این روند، خطمشی کنترل–همکاری روسیه با چین در راه ابریشم نوین را نشان می‌دهد. این مسئله سبب می‌شود که با وجود گذر راه ابریشم از سیبری و روسیهٔ غربی، رهبران چین مسیر اصلی راه ابریشم نوین خود را در دالان‌های دیگری بجویند.

جنگ روسیه و اوکراین

تهاجم گسترده نیروهای نظامی روسیه به خاک اوکراین، همه تحولات جهانی از جمله مذاکرات بر سر احیای برجام را تحت‌الشعاع قرار داد و پرسش‌های زیادی را در افکار عمومی دامن زد: این بحران چه تاثیری بر ابتکار کمربند و جاده دارد؟ متغیر انرژی و امنیت غذایی چه سهمی در معادله بحران اوکراین دارند؟ در اینجا باید به بنیان‌های ژئوپلیتیکی سیاست خارجی روسیه دقت کنیم. اگر به تاریخ طولانی روسیه توجه کنیم، در می‌یابیم، فارغ از آنکه چه نظام سیاسی بر آن کشور حاکم باشد، سیاست خارجی روسیه یک بنیان ژئوپلیتیکی دو ستونی دارد، . حال چه تزاری، چه کمونیستی، چه غرب‌گرای دوران یلتسین و چه دوران زمامداری فعلی پوتین؛ ستون نخست اشاره دارد به فقدان دسترسی روسیه به آب‌های گرم و آزاد. تقریبا تمامی بنادر روسیه در اقیانوس منجمد شمالی در ۶ ماه نخست سال در یخبندان کامل به سر می‌برند. حتی بسیاری از بنادر در شبه جزیره کامچاتکا و در کرانه اقیانوس آرام شمالی. شاید تنها استثنا بندر «ولادی‌وستوک» در شرق روسیه است که فاصله‌ای زیاد با نقطه ثقل جغرافیایی روسیه در مسکو و بخش اروپای آن دارد. بنابراین، روسیه برای اینکه قدرت جهانی باشد باید به آب‌های گرم و آزاد دسترسی داشته باشد و نزدیک‌ترین راه، خلیج فارس یا تنگه‌های «داردانل» و «بسفر» است. از این رو یکی از پیشران‌ها و محرک‌های سیاست خارجی روسیه تلاش برای دسترسی به آب‌های گرم و آزاد از جمله در دریای سیاه و خلیج فارس بوده که بر تاریخ و امنیت ملی کشورهایی مانند ایران، ترکیه عثمانی و در زمانه کنونی بر اوکراین تاثیر گذاشته است. در واقع یکی از عواملی که در پس این درگیری وجود دارد کوشش مسکو برای دسترسی و کنترل کامل دریای سیاه است. اگر به سویه جبهه جنگ و پیشروی نیروهای روسیه در اوکراین نظر افکنید، می‌بینید که روسیه به دنبال دستیابی کامل به «ادسا» و کرانه دریای آزوف است. به گمانم که روس‌ها به دنبال قطع دسترسی اوکراین به دریای سیاه و تبدیل آن به کشوری محصور در خشکی هستند. گو اینکه با کنترل کامل دریای سیاه روسیه نمی‌تواند خود را از وابستگی به تنگه‌های بسفر و داردانل رهانیده و مشکل «گره دریای سیاه»را

حل کند. اما پوتین با تسخیر شبه جزیره کریمه و اکنون نفوذ در شمال دریای آزوف و کنترل بندر ادسا و البته پیش از همه این‌ها، با تصرف آبخازیا در شمال شرق گرجستان، به روسیه این توانایی را داده تا چیرگی خود بر این دریای مهم را مستحکم سازد. کوتاه اینکه، باید این یورش کنونی را تلاش مداوم و مستمر تاریخی روسیه برای دستیابی به این هدف بدانید.

ستون دوم ناظر بر عدم‌امنیت تاریخی این کشور پهناور از مرزهای غربی خود است. اگر باز به تاریخ روسیه بنگریم، متوجه می‌شویم که به جز حمله مغولان به روسیه در سده سیزدهم میلادی از محور شرق که به بردگی ۳۰۰ساله روس‌ها انجامید، همه حملات به قلمرو روسیه از سمت غرب بوده است. بسیاری از قدرت‌های اروپایی به روس‌ها هجوم آوردند: ازجمله فرانسه در زمان ناپلئون بناپارت، آلمان در زمان قیصر ویلهلم دوم و آدولف هیتلر، لهستان، ترکان عثمانی، و حتی سوئدی‌ها در زمان شارل دوازدهم. در زمان جنگ داخلی روسیه (۱۹۲۳-۱۹۱۷) نیز انگلیس از محور جنوب در قفقاز و از خاک ایران در قلمرو این کشور دخالت نظامی کرده بود. حتی ژاپنی‌ها و آمریکایی‌ها هر دو موقتا بخش‌هایی از این کشور را تسخیر کرده بودند. در واقع تاریخ به روس‌ها آموخته است که هر قدرت بزرگی که در اروپا و غرب شکل بگیرد یک تهدید علیه روسیه خواهد بود و دیر یا زود به این کشور می‌تازد. این امر متوهمانه نیست؛ چرا که تاریخ عینی این را در یک فرآیند یادگیری به نخبگان و حتی مردم عادی روسیه آموخته است که هر قدرت بزرگی چه در اروپای شرقی و چه اروپای غربی و مرکزی سر بر آورد به روس‌ها حمله کرده است. به همین دلیل است که روس‌ها نسبت به شکل‌گیری و استقرار یک نیروی منسجم در اروپا که امروزه ناتو به رهبری آمریکاست، از خود حساسیت بیشینه نشان می‌دهند. هجوم پیوسته تاریخی به این کشور باعث شده که عدم‌امنیت تاریخی ژرفی برای روسیه شکل بگیرد، به گونه‌ای که در فرهنگ و سیستم سیاسی روسیه تاثیر گذاشته است. این عدم‌امنیت تاریخی حاصل کنش‌های متقابل تاریخی جغرافیایی برای یک هزاره است. در واقع روسیه برای سربرآوردن قدرت‌گیری رهبران قدرتمند ولی اقتدارگرا با رژیم‌های قوی ولی حکمرانی به شیوه مشت آهنین آماده است. تاریخ و جغرافیا باعث شکل‌گیری فرهنگ روس شده است به‌گونه‌ای که ریشه بیگانه هراسی روسی و عدم‌تمایل به انعطاف‌پذیری در مذاکرات بین‌المللی را باید درهم‌تنیده با چنین عدم‌امنیت تاریخی دید. این امر نشان می‌دهد که عدم‌امنیت تاریخی برخاسته از تاریخ و جغرافیا، چگونه ذهنیت روس‌ها برای اعمال قدرت، ورای مرزها را شکل می‌دهد. در واقع یک انسجام و پیوستگی در سیاست خارجی روسیه را می‌توان مشاهده کرد: سیاست خارجی روسیه یا به سمت غرب اروپا برای مهار خطر -که به معنی حمله به اوکراین بوده- است و دوم پیشروی به سمت جنوب با هدف رسیدن به آب‌های گرم که به معنی تسخیر قفقاز و آسیای میانه و تحمیل عهدنامه‌های گلستان، ترکمنچای و آخال علیه تمامیت ارضی

ایران بوده است. کوتاه اینکه، دو ستون سیاست خارجی روسیه که بنیان ژئوپلیتیکی مداوم سیاست خارجی آن را نشان می‌دهد، یکی تلاش برای دستیابی به آب‌های گرم و آزاد است و دیگری کوشش برای مهار خطر یک نیروی قدرتمند در اروپا.

نظریه هارتلند (بخشی از اوراسیا از شرق لهستان تا ولادیوستوک) که امروزه مهم‌ترین مفهوم استراتژیک درباره روسیه را نشان می‌دهد، برای نخستین بار از سوی هالفورد مکیندر، ژئوپولیتیشن مشهور بریتانیایی، در سال‌های نخست سده بیستم میلادی مطرح شد. استدلال بنیادین وی که هنوز جای تامل بسیار دارد آن بود که «هر کس بر اروپای شرقی تسلط یابد بر «هارتلند»یا همان قلب جهان مسلط می‌شود و کسی که بر هارتلند مسلط شود بر «جزیره جهانی» مسلط شده و هر کس که بر جزیره جهانی غلبه یابد بر جهان حکمفرما می‌شود.» منظور مکیندر از جزیره جهانی در واقع ترکیب سه قاره اروپا، آسیا و آفریقاست. اساس بحث مکیندر این است که کسی که جزیره جهانی را تصرف کند می‌تواند دو قاره آمریکای شمالی و جنوبی و البته جزیره کوچک بریتانیا را محاصره کرده و بر جهان چیره یابد. منظور از هارتلند اما گستره‌ای پهناور از مرز شرقی لهستان درغرب تا دریای آرام در شرق و از اقیانوس منجمد شمالی تا رشته‌کوه‌های البرز و هندوکش و مغولستان و منچوری. این محدوده توسط رشته کوه‌ها و قطب شمال محاصره شده است، بنابراین هارتلند یک دژ دفاعی طبیعی است که هر کس به آن چیرگی پیدا کند، می‌تواند بر جزیره جهانی تسلط پیدا کند و هر کس هم که جزیره جهان را داشته باشد قاعدتا بر جهان تسلط دارد. به یاد داشته باشید که مغول‌ها در هارتلند زندگی می‌کردند و توانستند به چین و ایران و اروپا یعنی در سه جهت حمله کرده و بر این پهنه گسترده جغرافیایی مستولی شوند. سپس از سال ۱۸۱۳ تا ۱۹۰۷ رقابت ژئوپلیتیکی «بازی بزرگ» میان امپراتوری بریتانیا و روسیه برای دستیابی به «ریملند» (نوار جغرافیایی که هارتلند را محاط می‌کند: اروپا، خاورمیانه، جنوب آسیا و آسیای شرقی) یا همان سرزمین‌های ساحلی اوراسیا در همسایگی هارتلند وجود داشت. در واقع تلاش روس‌ها برای دستیابی به آب‌های گرم و آزاد در تضاد با حفظ امنیت جواهر مستعمرات بریتانیا یعنی هندوستان بود. در حالی که روسیه نگران گسترش نفوذ لندن در امارات افغانستان و آسیای میانه بود، بریتانیا نیز قصد داشت با ایجاد کشوری تحت الحمایه در افغانستان و استفاده از کمربند ژئواستراتژیک حائل میان خانات خیوه در شرق تا امپراتوری عثمانی در غرب، از پیشروی مسکو به آسیای جنوبی جلوگیری کند. در میانه این کمربند اما ایران جای گرفته بود. از این رو، تلاش برای کنترل ایران، سیر و سویه برخورد روسی–انگلیسی را تعیین کرده و ایران را به جبهه اصلی «بازی بزرگ» تبدیل کرد.

به دلیل این رقابت جهانی بود که ایران سرزمین‌های وسیعی در قفقاز (ارمنستان، گرجستان و جمهوری باکو) و آسیای میانه (ترکمستان و بخش‌هایی از ازبکستان) و افغانستان را طی قراردادهای ننگین از دست داد. در واقع فراتر از ناتوانی و ضعف آشکار دربار قجر، آنچه که در پسِ شکست‌های پی‌درپی پنهان بود، رقابت ژئوپلیتیکی «بازی بزرگ» میان روسیه تزاری و امپراتوری بریتانیا در اوراسیا در سده نوزدهم بود. تکرر همین قالب‌های تاریخی است که بر اهمیت بنیادین هارتلند برای کنترل جزیره جهانی تاکید دارد. با تاسیس روسیه شوروی، مکیندر ادعا کرد که برای نخستین بار، دولتی نیرومند با توان بسیج مردمی و ایدئولوژی منسجم بر هارتلند جغرافیایی چیرگی یافته است. از نظر مکیندر، هارتلند محور جغرافیایی تاریخ بوده به این معنا که دگرگونی‌ها در این گستره جغرافیایی بر سرنوشت جهان تاثیری بیشینه خواهد داشت. در سده بیستم سه اتفاق مهم وجود دارد: انقلاب اکتبر روسیه در ۱۹۱۷ جنگ جهانی اول در ۱۹۱۸-۱۹۱۴ و سرانجام فروپاشی شوروی در ۱۹۹۱. از سه رخداد بالا دوتای آن کاملا مرتبط با روسیه بود و در جنگ جهانی اول نیز روسیه حضوری تعیین‌کننده داشت. این همه نشان‌دهنده این واقعیت است که تغییرات درونی در کشوری با چنین قلمرویی پهناور و بزرگ بر کل سیستم بین‌الملل تاثیر داشته است. کوتاه اینکه پیشران‌های ژئوپلیتیکی روسیه به عنوان قدرتی هارتلندی، برسازنده بنیان‌های دو ستونی سیاست خارجی این کشور است: چیرگی بر ریملند (سرزمین‌های حاشیه‌ای) در خاورمیانه، شرق آسیا و اروپا.

جایگاه اوکراین در خوانش ژئوپلتیکی روسیه جایگاهی بسیار مهم و تعیین‌کننده زیرا کلید دستیابی به هارتلند، اروپای شرقی است. شرق اروپا، و مشخصا حد فاصل رشته کوه کارپات تا رودخانه دنیپر، دروازه هارتلند است. اگر اوکراین کنونی دروازه باشد، قلمرو پیشین روسیه شوروی هارتلند است. از مسکو تا پاریس هیچ مانع طبیعی دفاعی وجود ندارد؛ که این موضوع هم فرصت و هم تهدید برای قدرت هارتلندی روسیه را ایجاد می‌کند. به این ترتیب، کنترل اوکراین از سوی روسیه یعنی کنترل اروپای مرکزی و در عوض، کنترل اوکراین از سوی ناتو یعنی کنترل هارتلند. در این میان جنوب اوکراین و بخش ساحلی آن در شمال دریای سیاه یعنی از ادسا تا دونباس از اهمیت بیشتری برخوردار است. در سال ۱۹۴۱ نیروی زمینی آلمان نازی وهرماخت به فرماندهی فیلد مارشال روندشتات نیز تمرکز هجوم غربی-شرقی به روسیه را در این محور قرار داده بود. به همین سان، تمرکز ارتش روسیه در هجوم شرقی-غربی به اوکراین نیز در امتداد این محور جنوبی و برای جلوگیری از مانورهای اوکراینی-ناتو است. کوتاه اینکه، اوکراین یکی از مهم‌ترین حلقه‌های غرب در زنجیره مهار روسیه است، زیرا اوکراین تنها ۶۰۰ کیلومتر تا مسکو فاصله دارد.

گذشته از این، باید به خود واژه اوکراین نیز دقت کرد. اوکراین به معنای سرزمین کناری است. مفهومی که حائل بودن جغرافیایی و هویتی آن را نشان می‌دهد. اوکراین به مثابه کشوری حائل بدون برخورداری از موانع طبیعی دفاعی در طول تاریخ همواره بخشی از دیگر امپراتوری‌ها مانند روسیه، عثمانی و لهستان بوده است. این امر نشان از فقدان درون‌زایی بنیان‌های استقلال و هویت منسجم ملی دارد. به یاد داشته باشیم که مرکز هویتی اوکراینی‌ها نه در کی‌یف بلکه در شهر لووف در شمال غرب آن است. به عبارت دیگر اوکراینی‌ها در فاصله چهار سده، اندک اندک از غرب به شرق گسترش یافته‌اند یعنی به سمت کی‌یف و دنیپر تا دونباس. گو اینکه خود در برهه‌ای همچون دوران استالین با پاکسازی‌نژادی نیز روبه‌رو شدند. به همین دلیل است که روس‌ها همواره بر سر مناطق شرقی و حتی مرکزی اوکراین ادعایی تاریخی داشتند.

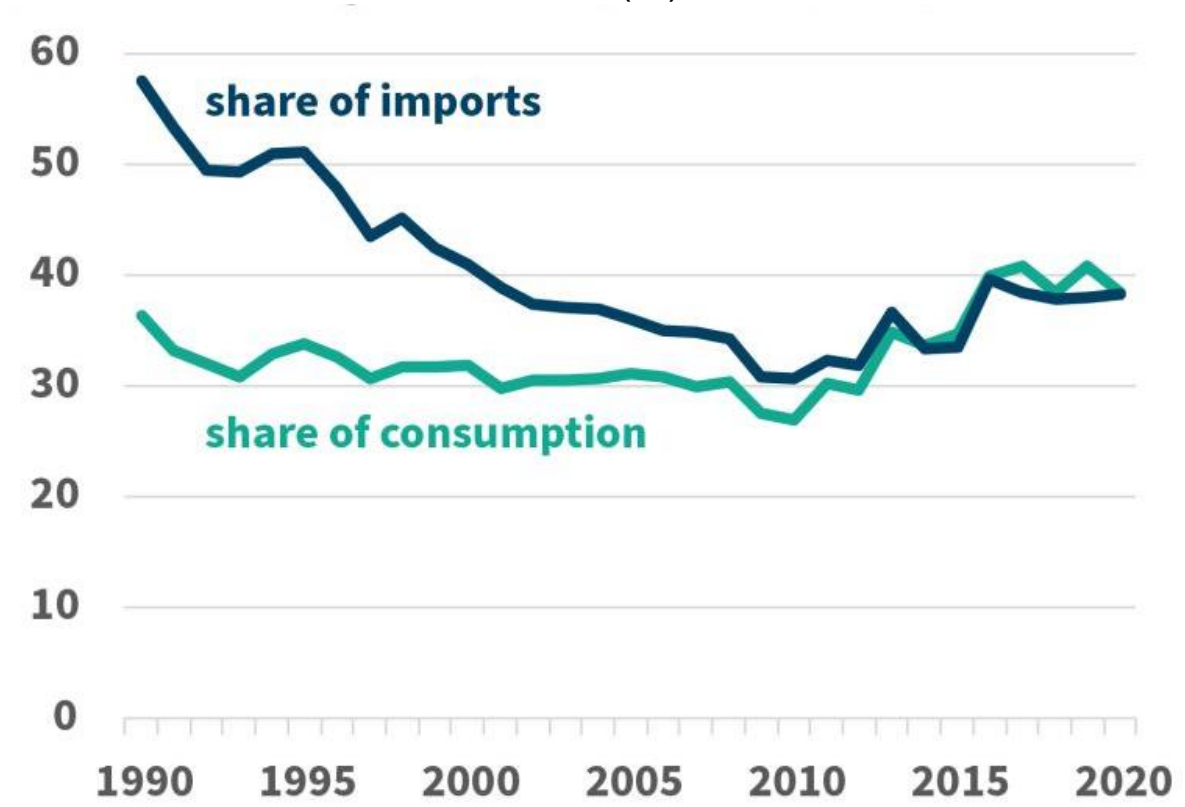
کشوری مانند اوکراین با ویژگی بنیادین حائل بودن، نیازمند در پیش‌گرفتن بی‌طرفی فعال و استقلال از وابستگی به قدرت‌های فرامنطقه‌ای است. این مهم مختص به اوکراین نیست، بلکه اساسی‌ترین سیاست کشورهای حائل برای حفظ امنیت ملی و انسجام اجتماعی را باید این‌گونه برشمرد. فقدان چنین سیاستی جهت ایجاد موازنه مثبت میان قدرت‌های بزرگ، به گمان من مهم‌ترین چشم اسفندیار آن بوده است. بی‌شک روسیه به عنوان قدرتی بزرگ همواره ادعای ارضی تاریخی نسبت به اوکراین داشته است. با این حال سیاست ناتو و آمریکا را نیز باید در شکل‌گیری این بحران دید. مهم‌ترین نظریه‌پردازان رئالیست جهان، یعنی میرشایمر و والت، هر دو ریشه بحران کنونی اوکراین را در گسترش ناتو و تعهد واشنگتن به خارج کردن کی‌یف از محور مسکو و ادغام آن با غرب دیده‌اند. کوتاه اینکه به غرب یا شرق غش کردن نخبگان و جامعه اوکراینی و عدم‌توانایی آنها در پیشبرد یک سیاست ملی، مبتنی بر موازنه مثبت و البته منسجم را می‌توان مشاهده کرد. در کشوری دوپاره همچون اوکراین که بخشی از نخبگان و جامعه، طرفدار روسیه و بخشی هم طرفدار غرب هستند، به نظر می‌رسد که امکان مسالمت وجود ندارد. ناامکانی بنیادینی که در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۱۴ و هم‌اکنون دیده می‌شود و وضعیت تراژیکی برای این کشور به وجود آورده است.

علاوه بر همه این امتیازات بالقوه، اوکراین یکی از گلوگاه‌های مهم انرژی اروپا هم است. اهمیت اوکراین در ژئوپلیتیک انرژی داستان پرفراز و نشیبی دارد. تاکنون اختلافات زیادی بین اوکراین و روسیه بر سر ترانزیت گاز رخ داده است. اما باید دانست که اوکراین دیگر اهمیت گذشته را در ترانزیت گاز از روسیه به اروپا ندارد. در روز اول ژانویه سال ۲۰۰۶، روسیه شیر خطوط صادرات گاز از خاک اوکراین را در پی اختلاف بر سر حق ترانزیت، بست. البته روسیه و اوکراین پس از چهار روز به تفاهم اولیه رسیدند، اما اصل اختلاف پابرجا ماند.

سه سال بعد در ژانویه ۲۰۰۹، بار دیگر اختلالاتی در خاک اوکراین در جریان گاز به اروپا پیش آمد و قربانی این اختلال هم صنایع اروپایی بودند. اروپا هنوز سرمای شب‌های بدون گاز، به خاطر بسته شدن این گلوگاه را به خوبی به یاد دارد. در آن سال ۱۸ کشور اروپایی افت فشار یا قطع کامل جریان گاز را گزارش کردند. این رویدادها رفته‌رفته باعث شد روسیه استراتژی دیگری در صادرات گاز به اروپا اتخاذ کند. تا دهه ۱۹۹۰، تقریبا ۹۰درصد گاز صادراتی روسیه به اروپا از طریق اوکراین عبور می‌کرد. اما روسیه به‌تدریج تلاش کرد وابستگی خود را به اوکراین کاهش دهد و استراتژی متنوع‌سازی خطوط صادرات را برگزید. روسیه با احداث خطوط لوله بلو استریم، یامال، نورد استریم ۱ (و نورد استریم ۲ که در مراحل نهایی است) و ترک استریم تلاش کرده از اهمیت اوکراین در ژئوپلیتیک انرژی بکاهد. این خطوط لوله جدید باعث شد که اوکراین شاهد کاهش ۷۰درصدی در میزان ترانزیت گاز به اروپا در این سه دهه باشد. در حال حاضر اتحادیه اروپا تقریبا حدود ۴۸۰میلیارد مترمکعب گاز طبیعی در سال مصرف می‌کند که حدود ۳۵درصد آن را از روسیه وارد می‌کند. از میزان گاز صادراتی، با احتساب ترکیه ۲۲درصد و بدون احتساب ترکیه ۲۶درصد گاز صادراتی به اروپا از طریق خاک اوکراین ترانزیت می‌شود. این را نیز باید دانست که میزان وابستگی کشورهای اروپایی به گاز روسیه یکسان نیست؛ برای مثال، کشورهایی نظیر اتریش، فنلاند، لیتوانی، مقدونیه شمالی و بوسنی و هرزگوین وابستگی تقریبا ۱۰۰درصد به گاز روسیه دارند، کشورهایی نظیر اسلواکی، صربستان و مجارستان وابستگی بیش از ۸۰درصد و آلمان نیمی از گاز خود را از روسیه وارد می‌کند. اما در مقابل، کشورهایی نظیر فرانسه، بریتانیا، اسپانیا و هلند وابستگی کمتر از ۲۰درصد دارند. همین موضوع باعث شده که شاهد یک دودستگی و عدم‌اجماع در اروپا در قبال روسیه و مساله اوکراین باشیم.

رهبران اروپا از زمان‌های دور نسبت به تامین انرژی خود نگرانی داشته‌اند. کشور عمده‌ای که از منابع عظیم گاز و نفت برای این امر موجود بوده روسیه است. مراودات گازی اروپا با روسیه به عنوان پاشنه آشیلی برای این قاره عمل کرده و باعث شده در شرایط حساس نتواند فشار کافی بر روسیه اعمال کند. اتفاقات اوکراین در دهه گذشته نگرانی اروپا را نسبت به امنیت انرژی بیش از پیش کرد است. تا پیش از آغاز جنگ اوکراین، بین ۳۳٪ تا ۴۰٪ گاز اروپا از طریق روسیه تامین می‌شود که اگرچه این رقم در گذشته خیلی بیشتر بوده و اکنون کاهش داشته اما هنوز نیز رقم قابل‌توجهی است.

میزان وابستگی گاز اروپا (%) به گاز روسیه از ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰



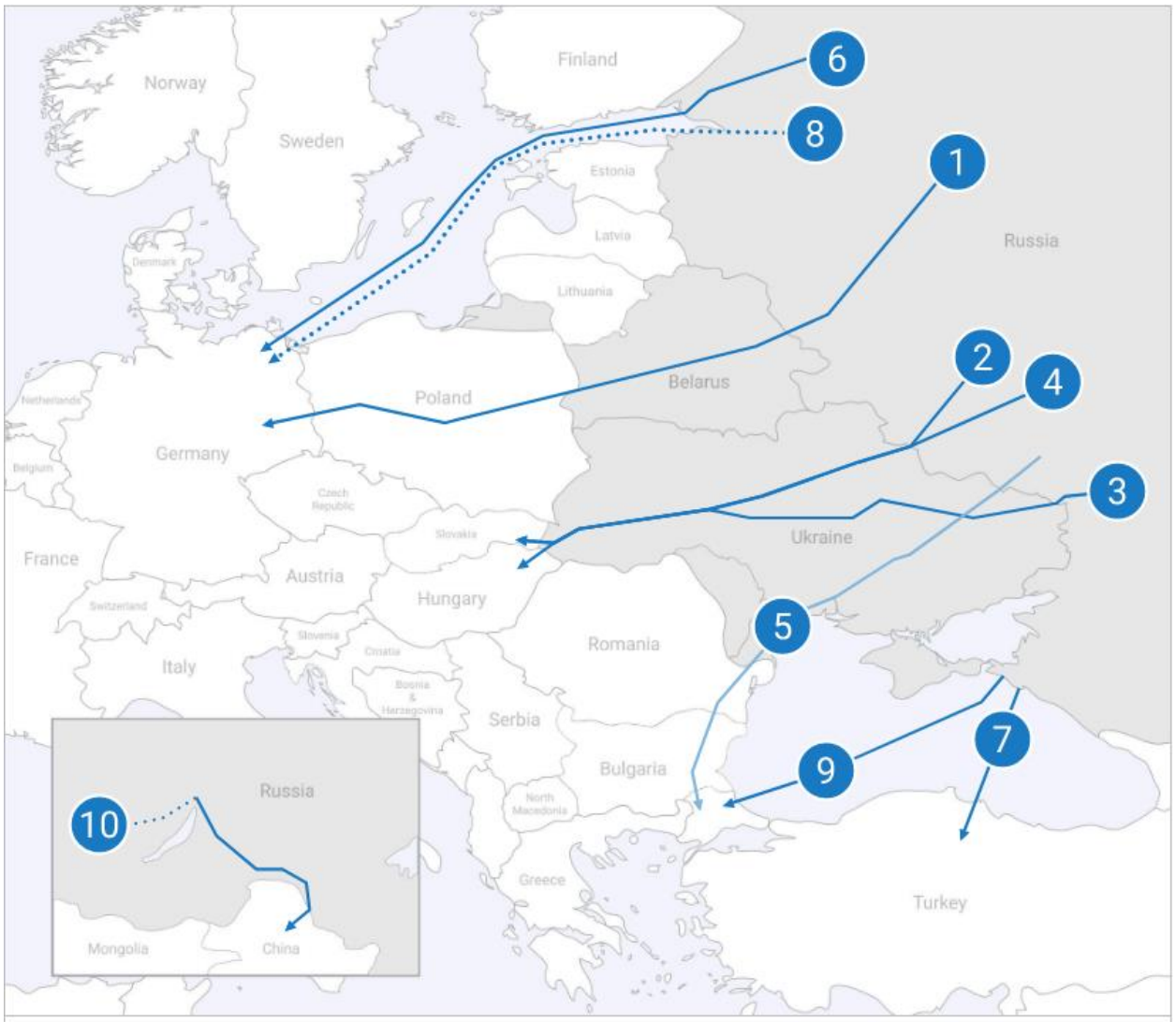
Source: Eurostat, Imports of natural gas by partner country [NRG_TI_GAS], Supply, transformation and consumption of gas [NRG_CB_GAS].

تا سال ۲۰۰۰ تمام گاز اروپا از طریق اوکراین ترانزیت می‌شد اما روسیه رفته‌رفته تصمیم گرفت که از ریسک‌های انتقال گاز بکاهد و خطوط لوله صادراتی خود را متنوع سازد. این باعث شده که سهم اوکراین از انتقال حدود ۹۰٪ گاز از روسیه به اروپا به حدود ۲۰٪ برسد. پروژه‌های مهمی در این بین نقش داشته‌اند که می‌توان به خطوط لوله نورد استریم ۱ اشاره کرد. همچنین نورد استریم ۲ که با مشارکت گاز پروم روسیه و کنسرسیومی از شرکت‌های اروپایی در حال نهایی‌شدن است قرار است حدود ۳۰٪ گاز صادراتی روسیه به اروپا را انتقال دهد. این موضوع با واکنش‌های منفی بسیاری از سوی آمریکا مواجه شده زیرا این پروژه را به‌عنوا وابستگی بیش از پیش اروپا به گاز روسیه و افزایش اهرم چانه‌زنی روسیه تلقی می‌کند.

کاهش سهم اوکراین در انتقال گاز همراه با احداث پروژه‌های گازی جدید

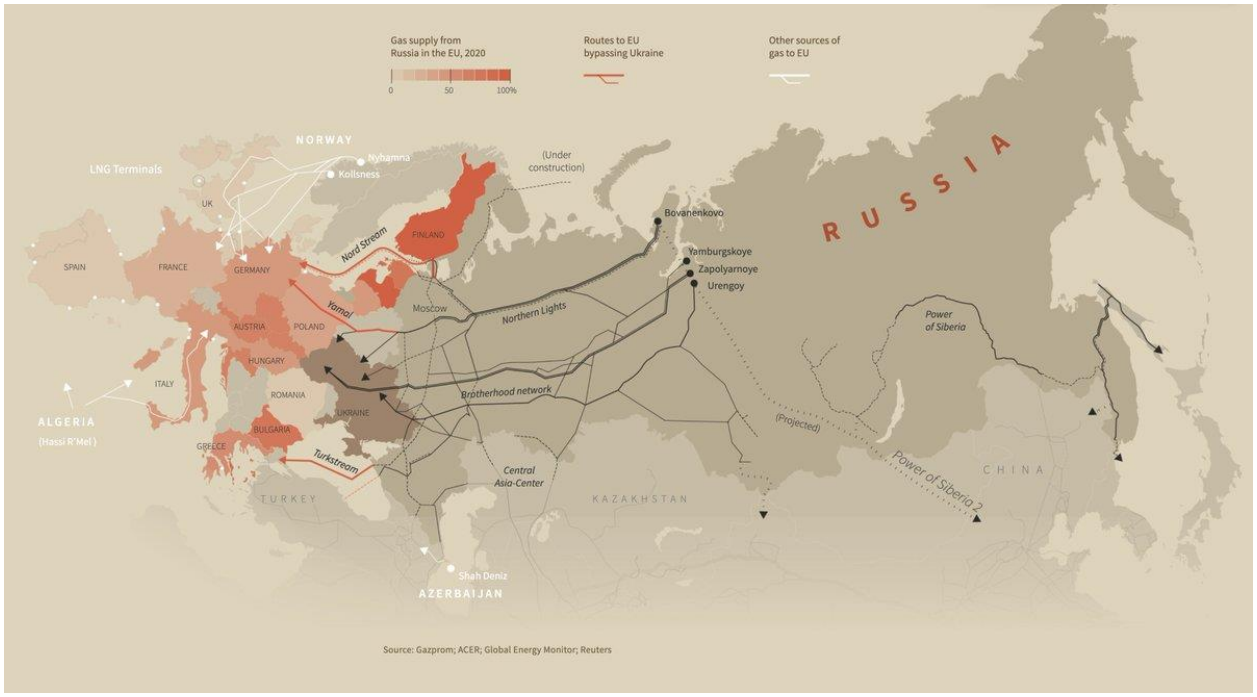

ترانزیت گاز طبیعی از طریق اوکراین
میلیارد متر مکعب (ممم)
۱۴۱.۱ ممم
یامال-اروپا (۲۰۰۶)
نرد استریم (۲۰۱۱)
بلو استریم (۲۰۰۳)
ترک استریم (۲۰۲۰)
۴۱.۶ ممم
160
140
120
100
80
60
40
20
0
1991
1996
2001
2006
2011
2016
2021

نقشه خطوط لوله گازی از روسیه به اروپا



ناگفته نماند که میزان وابستگی کشورهای اروپایی به گاز روسیه متنوع است و همین باعث شده این اتحادیه رویکردی مردد در پاسخ به روسیه و سیاستش دنبال کند. برای مثال، کشورهای جنوب اروپا همانند اسپانیا و ایتالیا وابستگی کمتری به گازوسیه دارند تا اتریش و فنلاند که ۱۰۰٪ گاز خود را از روسیه تامین می‌کنند.

میزان وابستگی هر کشور اروپایی به گاز روسیه



اوکراین مشهور به انبار غله است. در شرق اوکراین در همین منطقه دونباس زمین‌های بسیار حاصلخیزی به نام خاک سیاه است که اوکراین را به یکی از پنج صادرکننده بزرگ غله در جهان تبدیل کرده است. اوکراین در کنار آمریکا، استرالیا و خود روسیه در واقع از مهم‌ترین کشورها در تولید غلات است. از همین‌رو، از این دریچه می‌توان به موضوع بحران اوکراین به عنوان عاملی تاثیرگذار در امنیت غذایی، به‌ویژه برای خاورمیانه، نگاه کرد. اگر به تولید محصول گندم در اوکراین توجه کنیم عمده آن در حوزه شرقی و جنوب شرقی اوکراین با جمعیت بزرگ روس‌زبان تولید می‌شود که اصلی‌ترین اهداف روسیه به شمار می‌روند. همچنین مرکز ذرت در شمال اوکراین در نزدیکی بلاروس است. سویه لشکرکشی روسیه نشان می‌دهد مسکو چگونه به ژئوپلیتیک غذا توجه دارد. حمله روسیه به اوکراین باعث کاهش صادرات غلات اوکراین به کشورهایی که به‌شدت نیاز به واردات دارند شده است. در نتیجه قیمت غلات در حال رشد سرسام‌آوری در دست‌کم کوتاه‌مدت و بلندمدت هستند. در سال ۲۰۱۴ نیز پس از حمله روسیه به کریمه، شاهد رشد ۲۵درصدی و

۱۹درصدی، به ترتیب، در قیمت گندم و ذرت بودیم. مصر، پاکستان، ترکیه و بنگلادش جزو واردکنندگان اصلی گندم از اوکراین هستند و این کشورها در کنار مناطق تحت‌تاثیر این نوسانات قیمتی قرار خواهند گرفت. اینها کشورهایی هستند که وجود ناآرامی‌های اقتصادی می‌تواند جرقه رویدادی بزرگ را در آنها بزند. افزون بر این، شاخص سبد غذایی فائو (سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد) به ما می‌گوید از شروع کرونا، قیمت سبد غذای خانوار در جهان رو به افزایش است. جالب است بدانید آخرین باری که این شاخص رشد چشمگیری داشت و به بالاترین حد خود رسید سال ۲۰۱۱ بود که با بهار عربی مقارن شد. متاسفانه، این شاخص در ماه‌های اخیر، هم‌سطح میزان سال ۲۰۱۱ شده که می‌تواند زنگ خطری برای امنیت غذایی جهان باشد.

همان گونه که اشاره شد' روسیه از منابع عظیم انرژی برخوردار است. این کشور صاحب بزرگترین منابع گازی و هشتمین منابع نفتی جهان است. در میان روس‌ها با همه گرایش ها این اجماع حتی در دوران سیاه فروپاشی اقتصادی وجود داشت که یگانه ابزار دسترس پذیر برای احیای مجدد روسیه انرژی و صادرات مواد خام معدنی است تا بتوان پول لازم برای بازسازی مجدد کشور را در اختیار داشت. در واقع روسیه از قدرت سخت خود که برتری در أمور و تجهیزات نظامی بود اطمینان داشت. برعکس، برخلاف روسیه شوروی که زمانی از قدرت نرم در میان جهان سوم برخوردار بود روسیه نوین فاقد آن بود. دستاورد استراتژیک پوتین اما گذشته از تاکید بر نوسازی پیوسته نظامی ایجاد نوعی "قدرت وسط (in-between power)" بود ان هم با تکیه بر انرژی. به بیان دیگر پوتین نعمت چشمگیر انرژی روسیه را به ابزاری برای رسیدن به اهداف کلان ژئوپولیتیکی روسیه تبدیل نمود و از این طریق، قدرتی نوین برای گسترش نفوذ خود در اروپا و چین ایجاد نمود. در واقع می توان گفت که بدون برخورداری از انرژی روسیه با اقتصاد ناتوان و شکننده خود نمی‌توانست دگربار رستاخیز امپراتوری خود را به نظاره نشیند.

اوکراین یکی از گلوگاه‌های مهم انرژی اروپا هم است. اهمیت اوکراین در ژئوپلتیک انرژی داستان پرفراز و نشیبی دارد. تاکنون اختلافات زیادی بین اوکراین و روسیه بر سر ترانزیت گاز رخ داده است. اما باید دانست که اوکراین دیگر اهمیت گذشته در تزانزیت گاز از روسیه به اروپا را ندارد. در روز اول ژانویه سال ۲۰۰۶، روسیه شیر خطوط صادرات گاز از خاک اوکراین را در پی اختلاف بر سر حق ترانزیت، بست. البته روسیه و اوکراین پس از چهار روز به تفاهم اولیه رسیدند، اما اصل اختلاف پابرجا ماند. سه سال بعد در ژانویه ۲۰۰۹، بار دیگر اختلالاتی در خاک اوکراین در جریان گاز به اروپا پیش آمد و قربانی این اختلال هم صنایع اروپایی بودند. اروپا هنوز سرمای شب‌های بدون گاز، به خاطر بسته شدن این گلوگاه را به خوبی به یاد دارد. در آن سال ۱۸ کشور اروپایی افت فشار یا قطع کامل جریان گاز را

گزارش کردند. این رویدادها رفته‌رفته باعث شد روسیه استراتژی دیگری در صادرات گاز به اروپا اتخاذ کند. تا دهه ۱۹۹۰، تقریبا ۹۰٪ گاز صادراتی روسیه به اروپا از طریق اوکراین عبور می‌کرد. اما روسیه به‌تدریج تلاش کرد تا وابستگی خود به اوکراین را کاهش دهد و استراتژی متنوع‌سازی خطوط صادرات را برگزید. روسیه با احداث خطوط لوله بلو استریم، یامال، نورد استریم ۱ (و نورد استریم ۲ که در مراحل نهایی است) و ترک استریم تلاش کرده که از اهمیت اوکراین در ژئوپلتیک انرژی بکاهد. این خطوط لوله جدید باعث شد که اوکراین شاهد کاهشی ۷۰٪ در میزان ترانزیت گاز به اروپا در این سه دهه باشد. در حال حاضر اتحادیه اروپا تقریباً حدود ۴۸۰ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی در سال مصرف می‌کند که حدود ۳۵٪ آن را از روسیه وارد می‌کند. از میزان گاز صادراتی، با احتساب ترکیه ۲۲٪ و بدون احتساب ترکیه ۲۶٪ گاز صادراتی به اروپا از طریق خاک اوکراین ترانزیت می‌شود. این را نیز باید دانست که میزان وابستگی کشورهای اروپایی به گاز روسیه یکسان نیست؛ برای مثال، کشورهایی نظیر اتریش، فنلاند، لیتوانی، مقدونیه شمالی و بوسنی و هرزگونی وابستگی تقریباً ۱۰۰٪ به گاز روسیه دارند، کشورهایی نظیر اسلواکی، صربستان و مجارستان وابستگی بیش از ۸۰٪ یا آلمان نیمی از گاز خود را از روسیه وارد می‌کند. اما در مقابل، کشورهایی نظیر فرانسه، بریتانیا، اسپانیا و هلند وابستگی کمتر از ۲۰٪ دارند. همین موضوع باعث شده که شاهد یک دودستگی و عدم اجماع در اروپا در قبال روسیه و مسئله اوکراین باشیم.

ترکیه

روابط سیاسی پکن و آنکارا در ۱۹۷۱ آغاز شد، اما زیر سایهٔ جنگ سرد قرار گرفت و شکوفا نشد. گذشته از قرار گرفتن در دو اردوگاه متفاوت، پشتیبانی آنکارا از جدایی‌طلبان اویغور، به نارضاتی مائو از آنکارا انجامید و در مقابل، چین نیز حمایت‌هایی هرچند مقطعی و کوتاه، از پ.ک.ک و جدایی‌طلبان کرد در ترکیه داشت. از زمان دیدار بولنت اجویت، نخست‌وزیر پیشین ترکیه از پکن، چین و ترکیه کوشیدند روابط سیاسی – امنیتی نزدیکی‌تری را دنبال کنند. از یکسو، ترکیه اعلان عدم پشتیبانی از جدایی‌خواهان اویغور در سین‌کیانگ کرد[۳۶۸] و از سوی دیگر، کوشید تا با "عملیات صلح قبرس"[۳۶۹] پشتیبانی چین از اشغال شمال جزیرهٔ قبرس را به‌دست آورد.[۳۷۰] چین نیز

[۳۶۸] H. Bilgin, 'Stratejik Acıdan Ci'in Dunu ve Bugunu, 'Dokuz Eylul Universitesi, ۲۰۰۰, p. ۷۷; 'Turkiyeye Turkistan Uyarısı,' Radikal Gazetesi, (۲ May ۱۹۹۸).
[۳۶۹] Cyprus Peace Operation
[۳۷۰] TBMM, ۲۱. Donem ۱۱. Birles¸im, (٦ June ۱۹۹۹)

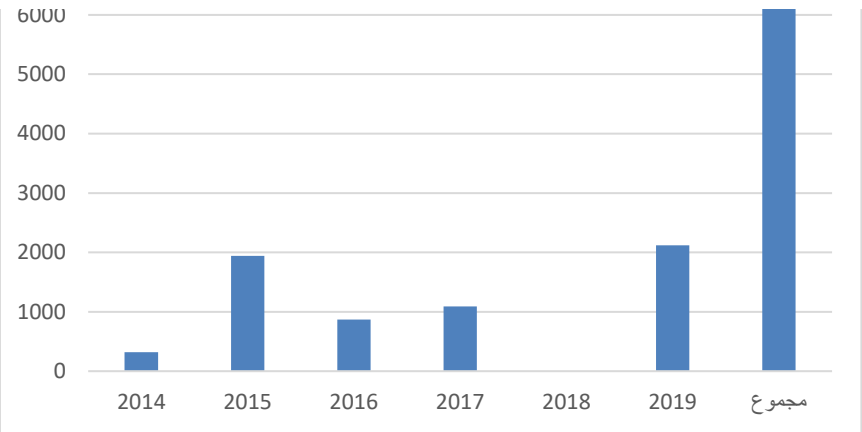
در عوض کوشید تا با اعلان عدم پشتیبانی از پ.ک.ک به یکپارچگی سرزمینی ترکیه احترام گذارد.[۳۷۱] گذشته از همکاری‌های نظامی، دو کشور کوشیده‌اند تا بر همکاری‌های اقتصادی خود در هزارهٔ نوین بیفزایند. با سفر ون جیابائو به آنکارا در سال ۲۰۱۰ روابط دو کشور به سطح استراتژیک رسید. در سال ۲۰۱۷ ، میزان صادرات چین به ترکیه ۱۸.۱ میلیارد دلار و واردات از این کشور ۳.۷ میلیارد دلار بود.[۳۷۲] امروزه نیز چین به دومین شریک تجاری ترکیه تبدیل شده و هدف ترکیه دستیابی دادوستد یکصد میلیارد دلاری با چین تا پیش از صدمین سالگرد بنیانگذاری جمهوری ترکیه در ۲۰۲۳ است.[۳۷۳]

از سوی دیگر آنکارا کوشیده است که کشور خود را به راه ابریشم نوین پیوند زند تا آن اندازه که اردوغان در میانه سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ سه بار از چین دیدار کرد. بی‌جهت نیست که اردوغان بارها از ابتکار کمربند و جاده ستایش کرده است.[۳۷۴] در نخستین همایش کمربند و جاده، اردوغان گفته بود: "این ابتکار عمل، به‌ویژه در برابر افزایش تروریسم در جهان، ابتکاری خواهد بود که به‌طور واقعی تروریسم را ریشه‌کن خواهد کرد. ما به‌عنوان ترکیه آماده هستیم تا انواع حمایت‌ها را از آن بکنیم."[۳۷۵] با گسیل کردن مشاور ارشد خود، عبدالکدیر امین اونن، به‌عنوان سفیر ترکیه در چین، اردوغان اهمیت چین در سیاست خارجی نوین ترکیه را دریافته است.[۳۷۶] برآمدن راه ابریشم نوین همکاری آنکارا را با این جمهوری‌ها بیش از پیش تنگاتنگ خواهد کرد. از زمان اعلان طرح یک راه یک کمربند ترکیه آن را در راستای منافع ملی خود قلمداد کرده است. نخست اینکه پایانهٔ دالان آسیای میانه – آسیای غربی، راه ابریشم ترکیه و شهر استانبول خواهد بود. جایگاه ژئواستراتژیک ترکیه آن را پل آسیا و اروپا ساخته و به همین دلیل مسیرهای ترابری و خطوط انرژی نمی‌توانند از این قلمرو چشم بپوشند؛ دوم اینکه ترکیه همواره نگران نفوذ روسیه بر جمهوری‌های آسیای میانه بوده است.

---

[۳۷۱] ‘C¸in’den PKK ac¸ıklaması,’ CNN Turk, (۲۹ July ۲۰۱۵)
[۳۷۲] Republic of Turkey, Ministry of Trade, ‘Foreign Trade-The People’s Republic of China’, (۲۰۱۸)
[۳۷۳] A. Yıldız, ‘ICBC Turkey’ in kazan-kazan stratejisi’, *Fortune*, (۱۲ May ۲۰۱۷).
[۳۷۴] ‘Terore kars ı ekonomi yolu,’ Hurriyet, (۱٤ May ۲۰۱۷); ‘China, Turkey to strengthen cooperation under Belt and Road Initiative,’ Xinhua News, (۱۳ May ۲۰۱۷).
[۳۷۵] Presidency of the Republic of Turkey, “A New Era Will Be Heralded in Our Region Based on Stability and Prosperity,” May ۱٤, ۲۰۱۷,
https://www.tccb.gov.tr/en/news/٥٤٢/٧٥١٩٩/a-new-era- will-be-heralded-in-our-region-based-on-stability-and-prosperity.
[۳۷۶] ‘Turkey-China Relations: From ‘Strategic Cooperation’ to ‘Strategic Partnership’?’ *Middle East Institute*, (۲۰ March ۲۰۱۸)

تصویر ۱۹ حجم سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و جاده در ترکیه (میلیون دلار) (به دلیل توقف بسیاری از پروژه‌ها در دوره کرونا، آمارها تا سال ۲۰۱۹، یعنی پیش از آغاز شیوع بیماری کرونا، قید شده است)



با این‌حال، اهمیت راه ابریشم نوین بدون درک جاه‌طلبی‌های ترک‌ها برای گسترش نفوذ در آسیای میانه و قفقاز فهم‌شدنی نیست. از زمان بنیانگذاری ترکیه مدرن به دست مصطفی کمال پاشا آتاتورک در دهه‌های آغازین سدهٔ بیستم میلادی، رهبران ترکیه کوشیده‌اند نفوذ خود را در ورای مرزهای جمهوری نوین ترکیه گسترش دهند. از زمان بنیانگذاری ترکیه، ایدهٔ پان‌ترکیسم و پان‌تورانیسم به ابزاری برای ایجاد بستر فرهنگی – ایدئولوژیک نفوذ ترکیه در آسیای میانه و قفقاز بدل شد. این ایده در ظاهر بر یگانگی همهٔ ترک‌زبانان تأکید دارد، اما در واقعیت بر ایدهٔ برتری‌طلبی آنکارا صحه می‌گذارد. با برآمدن حزب اسلامگرای عدالت و توسعه به رهبری رجب طیب اردوغان، ترکیه زبان سکولار را خود را در ظاهر به آهستگی کنار گذاشت و مدل پیشرفت‌محوری از اسلامگرایی را عرضه کرد. فارغ از دلایل برآمدن این چرخش و کارآمدی آن آنچه اهمیت دارد این است که ترکیه هیچ‌گاه ایدهٔ پان‌ترکیسم – پان‌تورانیسم خود را در آسیای میانه و قفقاز کنار نگذاشته است. به بیان دیگر رهبران آنکارا زبان اسلامگرایی نوین خود را تنها برای جوامع آسیای غربی، به ویژه عرب‌زبانان سنی عرضه کردند. در مقابل از تأکید بر اسلامگرایی در دو منطقهٔ آسیای میانه و قفقاز دست برداشته و به حفظ و تأکید بر ایدهٔ یگانگی ترک‌زبانان پرداخته‌اند. این امر در سوءظن گسترده و ژرف رهبران جمهوری‌های پیشین اتحاد جماهیر شوروی ریشه دارد که همواره اسلام و به‌طور کلی دین را، خطری برای بقای رژیم‌های اکثراً فردی خود می‌پندارند.

با وجود نگاه اسلامی – عثمانی ویژهٔ خود، اردوغان هنوز به مفهوم استراتژیک "سیب سرخ"[۳۷۷] پایبند است که مهم‌ترین نماد ملی‌گرایی و توسعه‌طلبی ترکیه از طریق اتحاد ترک‌ها برای دستیابی به برتری جهانی محسوب می‌شود. این مفهوم به جغرافیایی در گسترهٔ پهناوری از اندلس در جنوب اسپانیا تا اورومچی در سین‌کیانگ؛ از جبل‌الطارق تا حجاز و از بالکان تا آسیای میانه اشاره دارد. دخالت‌های نظامی ترکیه در لیبی، قبرس، سوریه، عراق، آذربایجان و مدیترانهٔ شرقی را باید بر پایهٔ چنین مفهومی نگریست. دستکاری ژئوپولیتیکی در اوراسیا با کنش‌های ژئوکالچرال ترکیه در این پهنهٔ وسیع همراه بوده است. ترکیه اولین کشوری بود که کشورهای آسیای میانه را به رسمیت شناخت و تلاش داشته است که روابط تاریخی، زبانی و فرهنگی مشترک با منطقه را دستاویز طیف وسیعی از تعاملات تجاری کند. احیای ایدهٔ همبستگی پان‌ترکی را می‌توان در بنیانگذاری شورای ترک یا "شورای همکاری کشورهای ترک‌زبان" در اکتبر ۲۰۰۹ میان ترکیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و قرقیزستان دید. گذشته از جمهوری‌های آسیای میانه، اقلیت‌های ترک در شرق روسیه و غرب چین، زمینه‌ساز نفوذ روزافزون ترکیه در قلب اوراسیا خواهند بود. روابط نزدیک ترکیه با جمهوری‌های آسیای میانه و دولت باکو بر منافع ژئواکونومیک نیز استوار است. برخلاف دخالت‌های نظامی در مدیترانهٔ شرقی، شمال آفریقا، خاورمیانهٔ عربی و قفقاز، ترکیه می‌کوشد تا از قدرت نرم از طریق تجارت و سرمایه‌گذاری خود سود جوید. آسیای میانه با منابع انرژی عظیم خود، ارزش انرژی زیادی برای ترکیهٔ تشنهٔ انرژی دارد. در طول دههٔ نود و پس از آن، ترکیه به‌عنوان بزرگ‌ترین قدرت اقتصادی آسیای غربی، از مهم‌ترین شرکای اقتصادی کشورهای نوبنیان این مناطق بود. جای شگفتی نیست که آنکارا کوشیده است راه ابریشم نوین را با طرح جاه‌طلبانهٔ خود برای دسترسی به جمهوری‌های آسیای میانه و قفقاز از مسیر دریای مازندران پیوند زند؛

ترکیه از مهم‌ترین کنشگرانی بوده که خواهان پیوستن به راه ابریشم نوین است. رقابت ترکیه با ایران در آسیای غربی، قفقاز و آسیای میانه همواره وجود دارد. با این‌حال رقابت مزبورتا اینجا رقابتی کنترل‌شده بوده است. انگاره‌های پان‌ترکیسم – پان‌تورانیسم و اسلامگرایی مدرن اردوغانی، وسیله‌ای برای گسترش نفوذ ترکیه در این منطقه محسوب می‌شوند. از زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، ترکیه روابط بسیار نزدیکی را با جمهوری‌های آسیای میانه و قفقاز ایجاد کرده که چه با نگاه اسلامگرایانه و چه با تأکید بر پان‌ترکیسم، هم‌پیمانی و روابط نزدیک ترکیه با جمهوری‌های آسیای میانه و دولت باکو، بر منافع اقتصادی هم استوار بوده است. در طول دههٔ نود و پس از آن، ترکیه به‌عنوان بزرگ‌ترین قدرت اقتصادی آسیای غربی، از مهم‌ترین شرکای اقتصادی کشورهای نوبنیان این مناطق بود.

[۳۷۷] Kizil Elma

بی‌تردید مسئلهٔ پشتیبانی ترکیه از اویغورهای سین‌کیانگ و سازمان‌های مسلح آنها، به چشم اسفندیار رابطهٔ پکن – آنکارا تبدیل شده[۳۷۸] و پکن بارها ترکیه را مسئول تندروی و مکان آموزش جدایی‌طلبان اویغوری نامیده است[۳۷۹]. گذشته از این، عضویت ترکیه در ناتو و همکاری‌های هرچند کمرنگ‌شدهٔ آنکارا با آمریکا، راه نزدیکی کامل با پکن را بسته است. با این‌حال در زمان اعلان طرح یک راه یک کمربند، ترکیه آن را در راستای منافع ملی خود قلمداد کرد. نخست اینکه پایانهٔ دالان آسیای میانه – آسیای غربی راه ابریشم، ترکیه و شهر استانبول خواهد بود. راه‌آهن مرمره که از تنگهٔ بسفر می‌گذرد، در کنار گشایش بزرگ‌ترین فرودگاه جهان در استانبول و بندر نوین در این گره‌های اصلی دالان خواهد بود. راه‌اندازی این دالان بر دادوستد و بازرگانی ششصد میلیارد دلاری میان چین و اروپا می‌افزاید. به بیان دیگر، جایگاه ژئواستراتژیک ترکیه، آن را پل آسیا و اروپا کرده است و به همین دلیل، مسیرهای ترانزیت کالا و خطوط انرژی، از این قلمرو چشم نمی‌پوشند.

تعین چنین سیاستی را باید در کوشش آنکارا برای راه‌اندازی "کمربند بایرام"[۳۸۰] دید. بایرام واژه‌ای ترکی و برابر با واژهٔ "عید" است. این مفهوم به محور آسیای میانه — قفقاز — ترکیه – بالکان اشاره دارد که بر پایهٔ نفوذ زبانی – فرهنگی آنکارا در این مناطق خواهد بود.[۳۸۱] این کمربند ترکیب دو دالان میانی و دالان کاسپین است که در بخش بعدی به آن اشاره می‌شود. همنهشتی راه ابریشم نوین با دالان‌های میانی و کاسپین نمود و نماد همکاری‌های امنیتی – اقتصادی ترکیه و چین، برای چیرگی بر و کنترل بی‌ثباتی‌های ژئوپولیتیک آسیای غربی و میانه خواهد بود.

مهم‌تر اما جایگاه قفقاز در سیاست اوراسیایی و دیپلماسی راه ترکیه است. قرارگیری قفقاز در مسیر کمربند بایرام، این منطقه را به مهم‌ترین دروازهٔ ترکیه برای توسعهٔ روابط اقتصادی با جمهوری‌های آسیای مرکزی تبدیل کرده است. رشد اقتصادی دالان‌های کاسپین و میانی و همچنین بازیگری فعال ترکیه، باکو و تفلیس را به جرگهٔ کشورهای اصلی در راه ابریشم نوین وارد کرد. وجود ذخایر انرژی آسیای مرکزی و حوزهٔ خزر و انتقال آن از طریق قفقاز به بازارهای جهانی، چشم‌انداز استراتژیک ترکیه را برای ساخت خط لولهٔ باکو —

---

[۳۷۸] 'Turkey-China Relations: From 'Strategic Cooperation' to 'Strategic Partnership'?' *Middle East Institute*, (۲۰ March ۲۰۱۸)

[۳۷۹] H. Bilgin, *Stratejik Ac¸ıdan C¸in'in Dunu ve Bugunu*, Dokuz Eylul Universitesi, ۲۰۰۰, p. ۸۷; M.e Lin, 'Xinjiang terrorists finding training, support in Syria, Turkey', *Global Times*, (۱ July ۲۰۱۳); C. Liu, '۱۰ Turks detained for helping terror suspects fleeing China', *Global Times*, (۱٤ January ۲۰۱٥); Y. Qiu, 'Turkey's ambiguous policies help terrorists join IS jihadist group: analyst', *Global Times*, (۱٥ December ۲۰۱٤).

[۳۸۰] Bayram Belt

[۳۸۱] Cagpaty, Soner. *Erdugan's Empire: Turkey and Politics of the Middle East*. I.B.Tuaris. ۲۰۱۹. p. ۲۷۰.

تفلیس – جیحان آشکار کرده است. درآمد یکسالهٔ ترکیه از این خط لولهٔ نفتی در سال نخست راه‌اندازی، بالغ بر ۶۵۰ میلیون دلار شد. این مسیر تکمیل‌کنندهٔ راه‌آهن باکو – تفلیس – قارص است. عملیاتی شدن این خط راه‌آهن در سال ۲۰۱۷ با اتصال قزاقستان، ترکمنستان به فراقفقاز نیز، به تسهیبل راه‌اندازی کمربند بایرام انجامیده است.

از دریچهٔ ژئوپولیتیک راه، می‌توان اهمیت بنیادین قفقاز جنوبی در کلان‌استراتژی آنکارا را فهمید و دخالت ترکیه در جنگ ۴۴ روزهٔ قره‌باغ را که در اکتبر ۲۰۲۰ آغاز شده بود، دریافت. به سخن دیگر، هدف جنگ قره‌باغ در ژئوپولیتیک راه ترکیه، گشودن دروازه‌ای از آناتولی به‌سوی آسیای میانه بود. پیروزی در این جنگ، اما دسترسی ترکیه به شرق دریای مازندران از طریق خاک گرجستان و احتمالاً به‌زودی، ارمنستان را ارتقا داده است. در کنار عملیاتی شدن راه‌آهن باکو – تفلیس – قارص و راه‌اندازی احتمالی دالان ترکیه – نخجوان – ارمنستان – باکو که پیامد استراتژیک پیروزی در جنگ اخیر قره‌باغ بوده، آنکارا به بازیگر مورد نظر چین در آسیای غربی تبدیل شده است. در واقع، همنهشتی راه ابریشم نوین با کمربند بایرام، نمود و نماد همکاری‌های اقتصادی ترکیه و چین برای چیرگی بر و کنترل بی‌ثباتی‌های ژئوپولیتیک آسیای میانه و قفقاز خواهد بود.

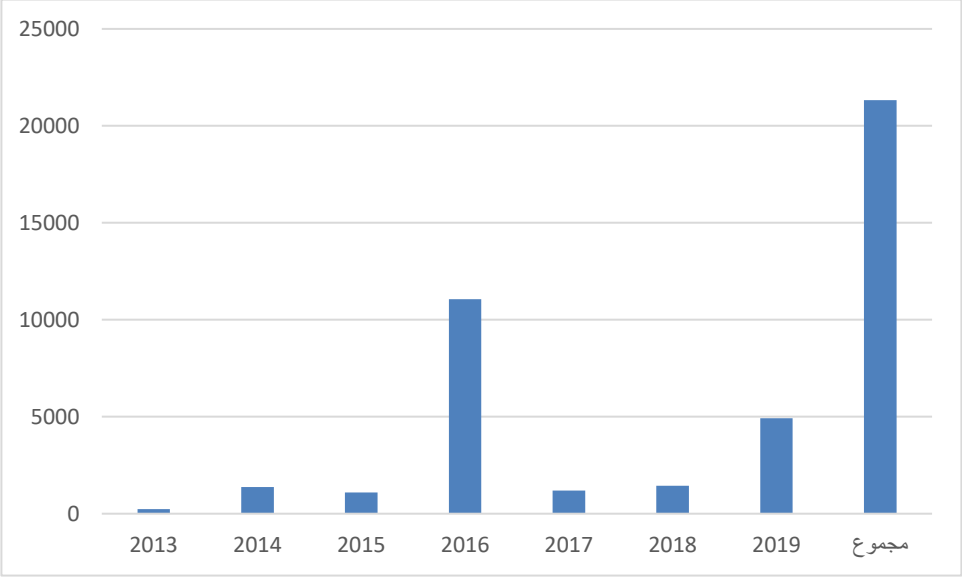
پیامد روند افزایش همکاری ترکیه با راه ابریشم نوین، شاید به پیوستن به و مهم‌تر از آن، مشارکت فعالانهٔ آنکارا در این کلان‌پروژه بینجامد. ترکیه قصد دارد شرایطی برای ایران به‌وجود بیاورد که ایران برای دسترسی زمینی به اروپا، نیازمند عبور از قلمرو ترکیه باشد، ولی ترکیه برای دسترسی زمینی به کشورهای آسیای میانه نیازمند عبور از ایران نباشد. در واقع هدف، رسیدن به ترکمنستان، ازبکستان و مناطق ازبک‌نشین در شمال افغانستان است و ایران را دور بزند. مهم‌تر اما اینکه آنکارا از توان ایران به‌مثابهٔ رقیب منطقه‌ای خود می‌کاهد و بر وزن خود به‌عنوان مهم‌ترین حلقه در زنجیرهٔ راه ابریشم نوین می‌افزاید.

اسرائیل

موقعیت استراتژیک اسرائیل در مجاورت دریای مدیترانه و نیز نفوذ این کشور در مناسبات قدرت آمریکا سبب شده است که این کشور مورد توجه فراوان چین قرار گیرد. اسرائیل نخستین کشور خاورمیانه‌ای بود که چین کمونیست را به رسمیت شناخت. با این‌حال، چین مائو به‌دلیل مواضع ایدئولوژیکی خود، هیچ‌گاه از در دوستی با رژیم تل آویو درنیامد. مرگ مائو و آغاز اصلاحات به رهبری دنگ شیائوپنگ،

به تجدید نظر در روابط با اسرائیل انجامید. جنگ ویتنام و چین اما فرصتی تاریخی را برای اسرائیل به ارمغان آورد. با وجود برتری در تعداد نیروی نظامی خود، چین در برابر ارتش ویتنام که با سلاح‌های پیشرفته‌تر روسی مسلح شده بودند، کاری از پیش نبرد. دراین میان تل‌آویو توانست با فروش هنگفت سلاح، خود را به پکن نزدیک کند. با پایان جنگ سرد، روابط دوستانهٔ دو کشور به اعلام روابط رسمی میان دو کشور انجامید.[۳۸۲] از آن زمان تا سال ۲۰۲۱ پیوسته بر دادوستد میان دو کشور افزوده شده و یکی از مهم‌ترین دلایل افزایش حجم تجارت میان پکن و تل آویو نیاز چین به نوسازی تسلیحات مدرن است. گذشته از تسلیحات، چین همچنین جویای فناوری پیشرفتهٔ اسرائیلی‌ها در کشاورزی و ارتباطات است. شرکت‌های فناوری و تجهیزات مخابراتی چینی، همچو هوآوی، وِیو و زدتیئی، در این کشور پررنگ هستند. بر پایهٔ جدیدترین آمار، حجم تبادلات پکن – تل آویو بیش از یازده میلیارد دلار است.[۳۸۳]

حجم سرمایه‌گذاری ابتکار کمربند و جاده در اسرائیل (میلیون دلار) (به دلیل توقف بسیاری از پروژه‌ها در دروه کرونا، آمارها تا سال ۲۰۱۹، یعنی پیش از آغاز شیوع بیماری کرونا، قید شده است)



با رونمایی از کلان‌پروژهٔ راه ابریشم نوین، اسرائیل کوشیده است که پیوندهای چینی خود را مستحکم‌تر کند، به‌گونه‌ای که رژیم تل آویو، در کنار آنکارا، مهم‌ترین حکومت‌های خاورمیانه‌ای هستند که برای پیوستن به راه ابریشم نوین تلاش کرده‌اند. چندین شرکت چینی، به‌ویژه گروه بین‌المللی شانگهای، برای ساخت بندر نوین سرمایه‌گذاری گسترده‌ای را در حیفا داشته‌اند. گذشته از حیفا، شرکت

[۳۸۲] P. Guang, Israel and China; ۵۰ Years of Bilateral Relations, ۱۹۴۸-۹۸, New York: The Asia and Pacific Rim Institute of the American Jewish Committee, ۲۰۰۱.
[۳۸۳] P. Guang, Israel and China; ۵۰ Years of Bilateral Relations, ۱۹۴۸-۹۸, New York: The Asia and Pacific Rim Institute of the American Jewish Committee, ۲۰۰۱.

مهندسان کارگر چین، سودای برپایی بندری تجاری و غیرنظامی در اشدود، در چهل کیلومتری جنوب تل آویو نیز دارد. سرمایه‌گذاری چینی‌ها در این دو بندر بیش از سه میلیارد دلار برآورد می‌شود. هدف اصلی اسرائیل از پیوستن به کلان‌پروژهٔ چین، تبدیل بندر حیفا به دروازهٔ مدیترانه‌ای راه ابریشم نوین است.

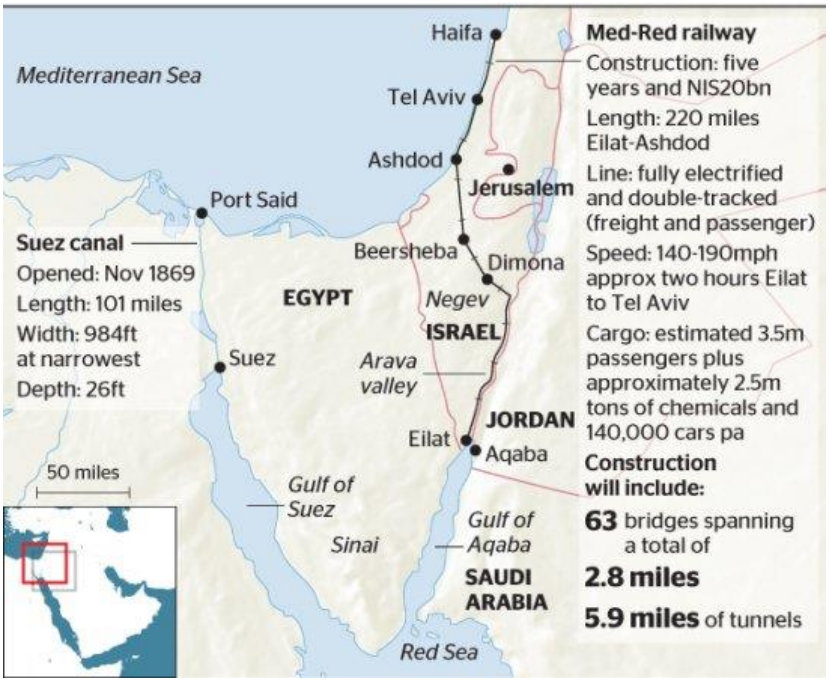
بندر حیفا از دو مسیر به این مهم دست می‌یابد: نخست) مسیر دریایی راه ابریشم نوین موسوم به راه است. این مسیر از اقیانوس هند به خلیج عدن و دریای سرخ می‌رسد. در اینجا، دریای سرخ طی می‌شود تا به بندر ایلات در شمال‌شرقی و روبه‌روی بندر اردنی عقبه برسد. این بندر نیز با راه آهن از صحرای نقب گذر می‌کند تا به بندر اشدود برسد. در سال ۲۰۱۵، شرکت بین‌المللی بندر شانگهای[۳۸۴] چین در یک مناقصهٔ دو میلیارد دلاری برای ساخت راه‌آهن دریای سرخ – دریای مدیترانه[۳۸۵] برنده شده است که بندر اشدود را به بندر ایلات[۳۸۶] پیوند می‌دهد.[۳۸۷] در واقع، نماد همکاری اسرائیل و چین در ابتکار کمربند – جاده را باید در نوسازی «خط راه‌آهن مِد – رِد» دانست. این خط ریلی که بندر ایلات در دریای سرخ را به بندر اشدود در دریای مدیترانه متصل می‌کند، راه جایگزینی برای کانال سوئز به‌شمار می‌رود که یک خط ۳۵۰ کیلومتری، شامل ۶۳ پل در کل حدود ۴.۵ کیلومتر و همچنین پنج تونل در کل ۹.۵ کیلومتر است. قطارهای موجود در خط ریلی مد – رد با سرعت ۳۰۰ – ۲۵۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کنند.[۳۸۸] پیش‌بینی می‌شود که هزینهٔ اجرای این پروژه بیش از ۶.۵ میلیارد دلار باشد، گرچه این رقم شاید به سیزده میلیارد دلار برسد و همچنین پنج سال طول بکشد. با این‌حال، بندر ایلات اکنون گنجایش پذیرش کشتی‌های کانتینری با ابعادی که در اقیانوس هند حرکت می‌کنند را ندارد. تنها کشتی‌های حداکثر ۸۰۰۰ TEU می‌توانند پهلو بگیرند. این به نوبهٔ خود یعنی تل آویو مجبور است میلیاردها دلار در بندر ایلات سرمایه‌گذاری کند تا برای پهلو گرفتن شناورهای بزرگتر (۱۰۰۰۰ TEU) آماده شود. اسرائیل همچنین مجبور است سرمایه‌گذاری زیادی در زیرساخت‌های بندری، از جمله گسترش ظرفیت راه‌آهن و بزرگراه، برای رسیدگی به بارهای این کشتی‌ها انجام دهد.

---

[۳۸٤] Shanghai International Port Group
[۳۸٥] Med-Red
[۳۸٦] Eilat
[۳۸۷] Lin, Christina (July ۲٦, ۲۰۱٤). "Will the Middle Kingdom Join the Middle East Peace Quartet?". *Times of Israel*.

[۳۸۸] https://besacenter.org/perspectives-papers/۳۸٥-chaziza-the-red-med-railway-new-opportunities-for-china-israel-and-the-middle-east/

خط آهن مد-رد



دوم و مهم‌تر، راه‌آهن خلیج فارس – حیفا است که بندر اماراتی فجیره و بندر عمانی دوقم را که هر دو در کرانهٔ جنوبی دریای عمان هستند، به دبی و ابوظبی می‌رساند و سپس وارد قلمرو عربستان سعودی می‌شود تا به ریاض برسد. اینجا راه‌آهن به‌سوی شمال‌شرقی کشور تغییر مسیر می‌دهد تا به المفرق در مرز اردن برسد. راه‌آهن از اربد در اردن هاشمی می‌گذرد و به پل شیخ حسین، گذرگاه زمینی میان اردن و اسرائیل می‌رسد و سپس از راه بیسان وارد سرزمین‌های اشغالی می‌شود تا به بندر حیفا برسد. با پیوند این راه‌آهن به شبکهٔ ریلی عربستان، بحرین نیز به این محور وصل خواهد شد. پیش از این، اسرائیل کاتز، وزیر اطلاعات و حمل‌ونقل اسرائیل، در مصاحبهٔ خود با نشریهٔ ایلاف عربستان در ۲۰۱۸ از طرح مشترک عربستان، اسرائیل و امارات برای ساخت و توسعهٔ خط آهن مشترک برای توسعهٔ روابط تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مثلث تل آویو – ریاض – ابوظبی خبر داد. با این کار، حیفا دروازهٔ باثبات حمل‌ونقل و انتقال کالا از چین و آسیای غربی به اروپا خواهد بود. نکتهٔ مهم اینکه خط راه‌آهن حیفا ـ خلیج فارس در برابر دالان اسلامی (مسیر راه‌آهن ایران، عراق و سوریه) تعریف شده است (شکل ۲۹). به سخن دیگر، اسرائیل بر آن است که راه آهن از حیفا تا کرانهٔ جنوبی خلیج فارس را همچون راهی باثبات‌تر، آسان‌تر و ایمن‌تر برای کشورهای حاشیهٔ جنوبی خلیج فارس و اردن، در برابر دالان اسلامی معرفی کند. با چنین نگاه ژئوپولیتیکی می‌توان بی‌ثبات‌سازی حضور ایران در عراق و سوریه و همچنین عادی‌سازی دومینووار روابط شیخ‌نشین‌های عرب را،

در پیوند با رقابت بزرگ در راه‌اندازی دالان‌های چین – آسیای غربی جست. با توجه به خصومت اسرائیل با ایران، بی تردید این رژیم خواهان گذر و درهم‌تنیدگی ایران با راه ابریشم نوین نیست. از این‌رو سرمایه‌گذاری بیشتر این رژیم در این مگاپروژه، شاید به چشم‌پوشی از قلمرو ایران بینجامد.

دالان جنوبی خلیج فارس-اسرائیل



با وجود تمایل و خواست رهبران اسرائیل، دو مانع در برابر راه‌اندازی راه‌آهن خلیج فارس – حیفا دیده می‌شود. نخستین عامل مخالفت شدید ایالات متحدهٔ آمریکا با تعمیق روابط پکن – تل آویو است. بندر اشدود، میزبان ناوشکن موشکی یواس‌اس و ناوگان ششم دریایی آمریکا در دریای مدیترانه است. همچنین نیروهای آمریکایی از دیرباز در حیفا مستقر بوده‌اند. در این میان، گرم شدن روابط تل آویو – پکن به انتقاد صریح مقامات آمریکایی، همچو جان بولتون مشاور پیشین امنیت ملی آمریکا انجامید. همچنین سنای آمریکا با پیش‌نویس لایحه‌ای در چارچوب قانون بودجهٔ دفاعی سال مالی ۲۰۲۰ در بند ۱۲۸۹ نسبت به سرمایه‌گذاری‌های گستردهٔ چینی‌ها در بندر حیفا، به رهبران اسرائیل هشدار داد. شخص دونالد ترامپ و مایک پمپئو نیز بارها به نتانیاهو هشدار داده‌اند که روابط گستردهٔ چین با تل آویو، شاید بر رابطهٔ آمریکایی–اسراییلی سایه اندازد. با وجود پشتیبانی همه‌جانبه از نتانیاهو (از جمله به رسمیت شناختن حاکمیت اسرائیل بر

جولان و انتقال سفارت آمریکا به قدس) شاهد گسترش روابط اسرائیل و چین بوده‌ایم، امری که به ناخوشایندی ترامپ انجامیده و به هشدار به نتانیاهو نیز رسیده است. آمریکا به‌ویژه خواستار لغو حضور چینی‌ها در بندر حیفا شده است. به‌تازگی ناداف آرگامان، رئیس سرویس امنیتی شین‌بت، نسبت به تهدیدهای امنیتی سرمایه‌گذاری‌های چین در این کشور هشدار داد.[۳۸۹] کوتاه اینکه استراتژیست‌های آمریکایی کاملاً آگاه هستند که حضور چین در مدیترانهٔ شرقی، به معضل دشواری برای اعمال قدرت آنان در این منطقه تبدیل می‌شود.[۳۹۰]

گذشته از مخالفت آمریکا با تعمیق روابط پکن – تل آویو، نیازمندی چین به انرژی خاورمیانه، بر پیوستن اسراییل به راه ابریشم نوین سایه افکنده است. با وجود روابط گرم چین و عربستان و دیگر شیخ‌نشین‌های عرب، رهبران پکن به‌خوبی آگاه هستند که ایران یگانه کشور منطقه است که سیاست‌های انرژی خود را، به‌ویژه در بزنگاه‌های تاریخی، مستقل از کاخ سفید دنبال می‌کند. به بیان دیگر، نیاز چین به منابع انرژی، با تشدید تنش با آمریکا شاید به گرم شدن روابط پکن – تهران بینجامد. این پیامد اما امریست که برای رهبران اسرائیل ناپذیرفتنی خواهد بود؛

در چند دههٔ پیشین، تل آویو بر همکاری خود با پکن افزوده و این همکاری با رونمایی از راه ابریشم نوین دوچندان شده است. همان‌گونه که گفته شد، یکی از مهم‌ترین نمادهای این همکاری راه آهن رد–مد است. این راه‌آهن دارای اهمیت منطقه‌ای ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک است. این مسیر می‌تواند مکمل کانال سوئز باشد که از طریق آن، مواد خام و کشتی‌های انرژی می‌توانند از اروپا به چین منتقل شوند. این مسیر همچنین محصولات نهایی چین را از طریق خلیج عدن به اروپا برمی‌گرداند. از آنجا که خط رد–مد برای رقابت با کانال سوئز برای تجارت شرق اروپا و اروپا طراحی نشده است، کریدور تجارت زمینی، شاید روابط بین مصر و اسرائیل را تقویت کند. خط ریلی باری حمل‌ونقل بین مراکز صنعتی شمال و جنوب را تسهیل می‌کند که از نظر اقتصادی و سیاسی به نفع هر دو دولت خواهد بود. گذشته از تأمین منافع صادراتی چین، خط آهن رد–مد شاید یک مزیت برای صنعت گاز طبیعی اسرائیل باشد. با استفاده از خط لولهٔ انتقال گاز طبیعی میان ایلات و اشدود، گاز طبیعی اسرائیل، از میادین مدیترانه‌ای که هم‌اکنون در دست توسعه هستند، پمپاژ شود و از طریق دریای سرخ به بازارهای آسیا مانند چین و هند ارسال خواهد شد. نکته اینکه خط لولهٔ مزبور موازی خط لولهٔ نفت ایلات –

[۳۸۹] "Chinese Investments in Israel Could Pose Security Threat, Shin Bet Chief Warns," *Haaretz*, January ۹, ۲۰۱۹, https://www.haaretz.com/ israel-news/business/chinese-investments-in-israel-could-pose-security-threat-shin-bet-chief-warns-۱,٦٨٢٧١٤٦.

[۳۹۰] Yellinek, Roie (۲۰۱۹-۰۱-۲۳). "US-Chinese Competition over the Haifa Port". *Begin-Sadat Center for Strategic Studies*.

عسقلان[۳۹۱] است که در زمان شاه ایران از آن استفاده می‌شد. با همه‌گستری پان‌عربیسم در میان اعراب، ایران در ۱۹۵۸ پنهانی خط لولهٔ نفت ایلات – عسقلان را میان خلیج عقبه و دریای مدیترانه ساخته بود تا بتواند کانال سوئز مصر را دور زند و نفت ایران را به اروپا صادر کند.[۳۹۲] اسرائیل همچنین می‌تواند از پروژهٔ رد–مد برای پیشبرد روابط اقتصادی و سیاسی در حال شکوفایی خود با چین استفاده کند. موقعیت اسرائیل، مانند جیبوتی، آن را به یک پل زمینی عملی تبدیل می‌کند که مسیرهای تجاری چین را از شرق دور از طریق آفریقا تا خاورمیانه و به اروپا متصل خواهد کرد. چنین تحولی اسرائیل را به بخشی اساسی از اکوسیستم تجارت جهانی تبدیل می‌کند، اقتصاد اسرائیل را رونق می‌بخشد و تجارت، زیرساخت و روابط منطقه‌ای آن را دگرگون می‌کند. گرچه بندر ایلات از کمبودهای مهمی رنج می‌برد، اگر پروژهٔ ریلی تا بندر عقبهٔ اردن گسترش یابد، میزان بار مسافرتی از خط دریای سرخ به مدیترانه، چه بسا به گونه‌ای چشمگیر افزایش یابد. بندر عقبه بزرگ‌تر است و توسعهٔ بهتری نسبت به ایلات دارد. این ترمینال از یک ترمینال اصلی، یک ترمینال کانتینری و یک ترمینال صنعتی تشکیل شده که برای طبقه‌بندی کشتی‌های بزرگ‌تر مناسب است. دولت اسرائیل اذعان دارد که اردن می‌تواند در پروژهٔ رد–مد مشارکت داشته باشد. از این‌رو، تل آویو در نظر دارد پس از احداث خط ریلی باری، این خط را تا عقبه نیز گسترش دهد.[۳۹۳] استفادهٔ اسرائیل از امکانات بندر عقبه که از بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین بنادر در خاورمیانه است، شاید جایگزینی برای حمل‌ونقل زمینی ایجاد کند که از نظر ظرفیت و قابلیت دسترسی محدود است. گذشته از این، مشارکت اردن در این پروژه، موجب تقویت روابط دوجانبه و تشویق کشورهای عربی به استفاده از زیرساخت‌های بندر ایلات می‌شود. با این‌حال، تل‌آویو تا آنجا در این پروژه جای خواهد داشت که روابط استراتژیک خود با آمریکا را به خطر نیندازد. تل آویو کوشیده است که از حساسیت‌های کاخ سفید بکاهد و از سوی دیگر، روابط پرسود خود با پکن را ارتقا دهد. اما این موازنه سرشت ناپایداری دارد و رهبران اسرائیل سرانجام باید میان این دو قدرت، یکی را برگزینند. از این‌رو، سطح روابط با پکن هیچ‌گاه استراتژیک نخواهد شد.

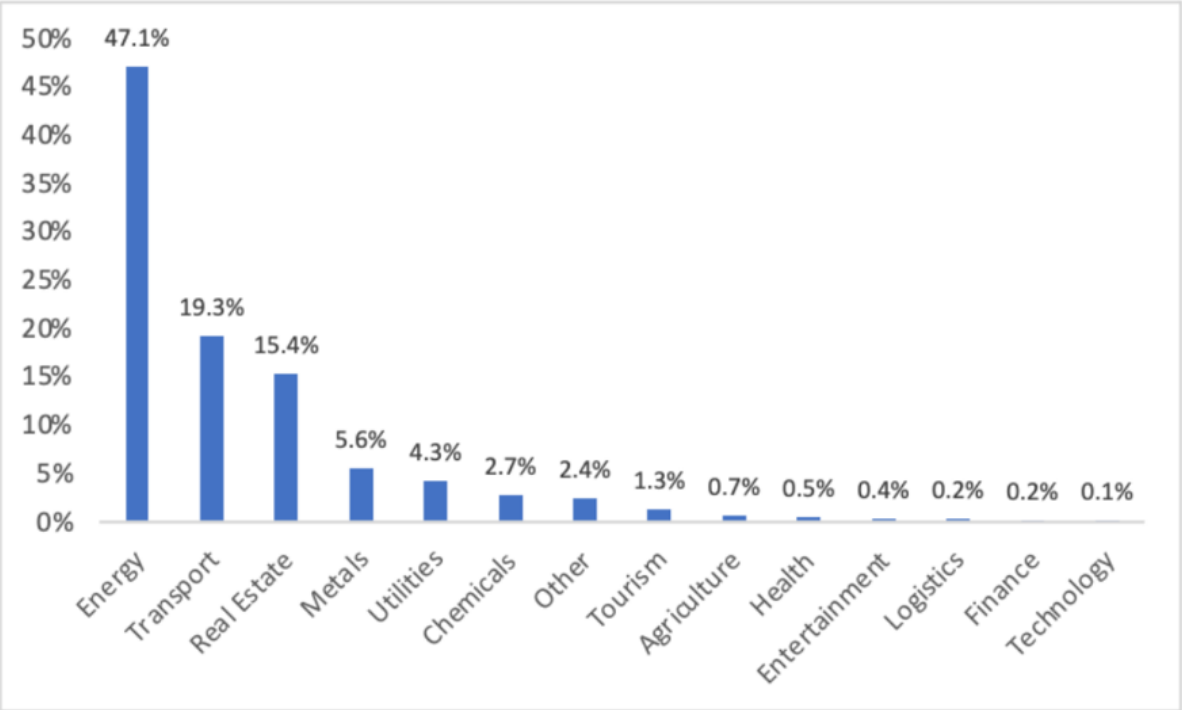
[۳۹۱] Eilat-Ashkelon Pipeline
[۳۹۲] Reisinezhad, Arash. ۲۰۱۸. *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds, and the Lebanese Shia*. Palgrave-Mac-Millan.
[۳۹۳] https://besacenter.org/perspectives-papers/۳۸۵-chaziza-the-red-med-railway-new-opportunities-for-china-israel-and-the-middle-east/

چین و شیخ نشین‌های خلیج فارس

اهمیت خاورمیانه برای چین ریشه در خوانش های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ویژه این کشور دارد . چین برای بسط قدرت ژئواکونومیکی خود در سه زیر سیستم آسیای مرکزی ، قفقاز و مدیترانه شرقی نگاه ویژه به خاورمیانه و بالاخص کشورهای حوزه خلیج فارس دارد . در پی کاهش شدت الگوهای جهانی شدن توسط ایالات متحده و ظاهرشدن افت مالی غرب ، چین کسی است که روش های اتصال یکپارچه را برای خاورمیانه پیشنهاد می‌کند . اولاً محیط بین الملل در حال تجربه کاهش نقش ایالات متحده در منطقه خاورمیانه است و فضا را برای بازیگران منطقه‌ای و حضور قدرت های جدید باز می‌کند . ثانیاً توجه آمریکا به منطقه شرق آسیا معطوف شده است که قدرت های دیگر فرصت می‌یابند خلاء نظامی–سیاسی آمریکا را تا حدودی پر کند. اتحادیه اروپا و چین عمدتاً یک برنامه اقتصادی معین و مشخص را در خاورمیانه دنبال می‌کنند و روسیه در پی تقویت نفوذ و قدرت یابی خود در شرق مدیترانه است.[۳۹۴]

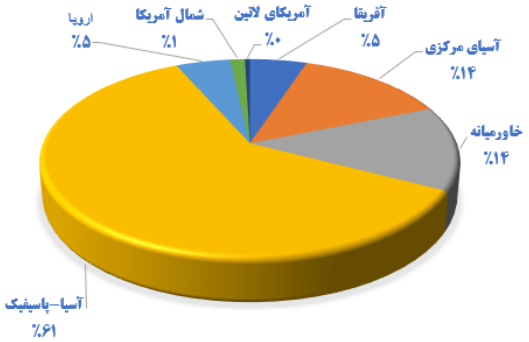
[۳۹۴] Caba-maria , Flavius , " Iran – China Relation : A game changer in the Eastern world " , palgrave macmillan , ۲۰۲۰

میزان سرمایه‌گذاری چین در حوزه‌های مختلف خاورمیانه از ۲۰۰۳ تا ۲۰۲۱



منبع: AEI's China Global Investment Tracker

تصویر ۲۰ تعداد پروژه‌های راه ابریشم نوین چین به تفکیک مناطق تا سال ۲۰۲۱

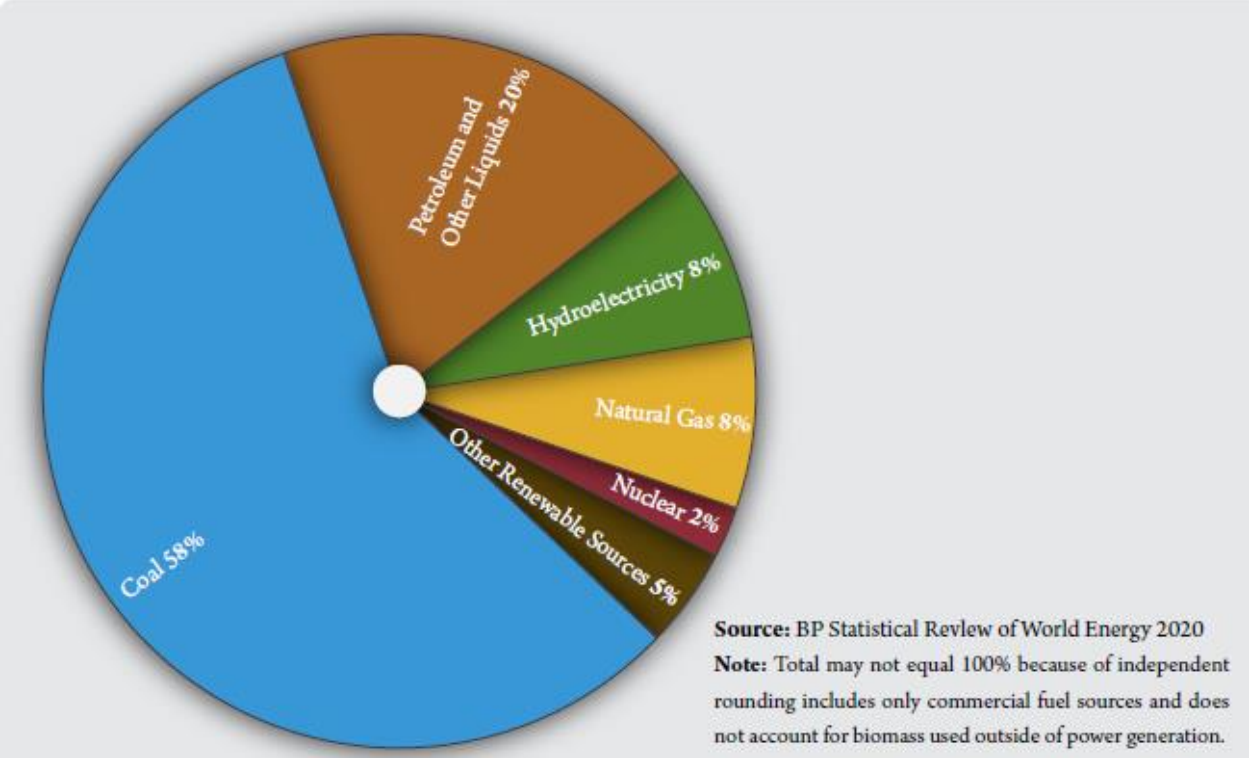


آسیا-پاسیفیک	۲۷۴
خاورمیانه	۶۲
آسیای مرکزی	۶۲
آفریقا	۲۳
اروپا	۲۲
شمال آمریکا	۶
آمریکای لاتین	۲

Source: Hong Kong Trade Development Council

روابط چین در خاورمیانه که بخش عمده آن در ذیل ابتکار یک کمربند – جاده تعریف می‌شود در هسته مرکزی خود " انرژی " را قرار داده است که می‌توان به طور کلی گفت یک رابطه توزیع کننده و تامین کننده بوده است . ابتکار یک کمربند – جاده دامنه روابط با کشورهای خاورمیانه را تا حد زیادی گسترش داده است ولی همچنان موضوع اصلی و حیاتی برای طرفین مقوله انرژی می‌باشد.

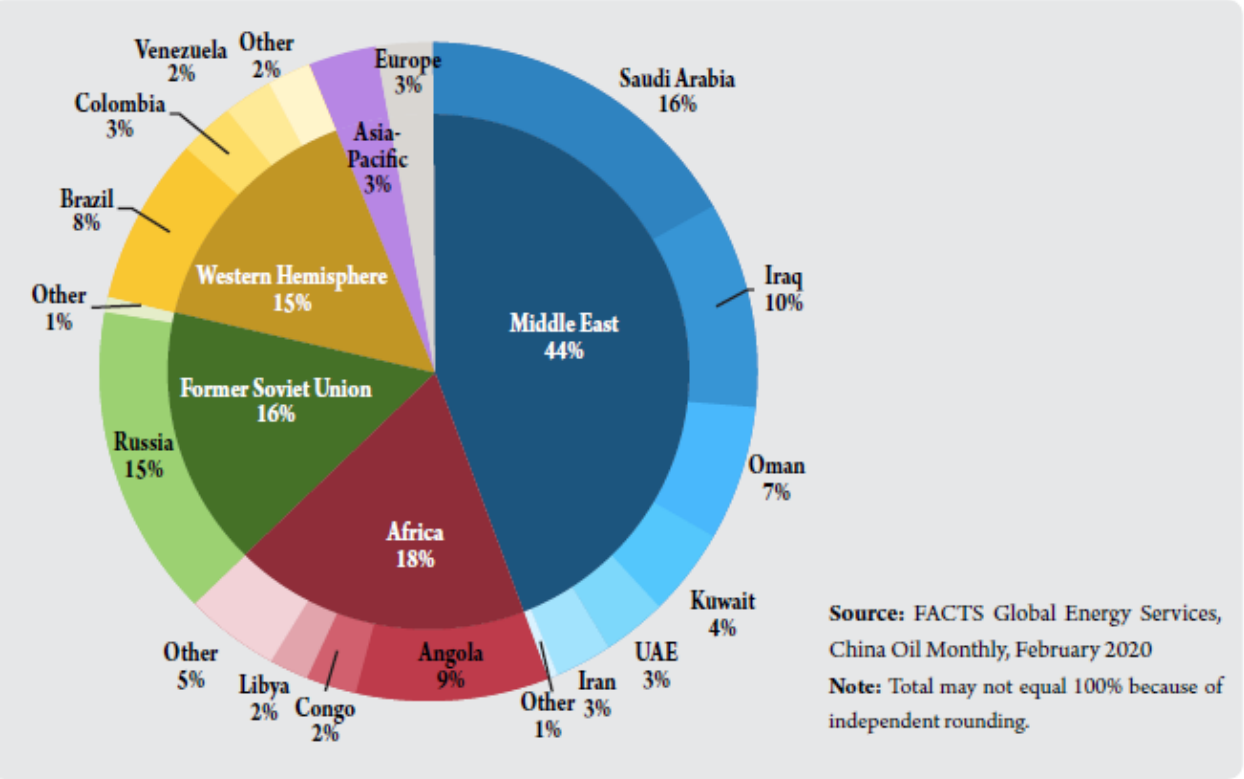
کل مصرف انرژی چین بر اساس نوع سوخت



بر اساس گزارش بی پی [۳۹۵] که کلیات رولبط انرژی چین با منطقه خاورمیانه را از لحاظ نفت و گاز طبیعی نشان می‌دهد ، زغال سنگ همچنان منبع انرژی مهم برای چین می‌باشد در حالی که سایر مایعات همانند نفت بیست درصد از سبد انرژی چین را شامل می‌شود.

[۳۹۵] BP (the British Petroleum Company plc and BP Amoco plc)

واردات نفت چین بر اساس منبع



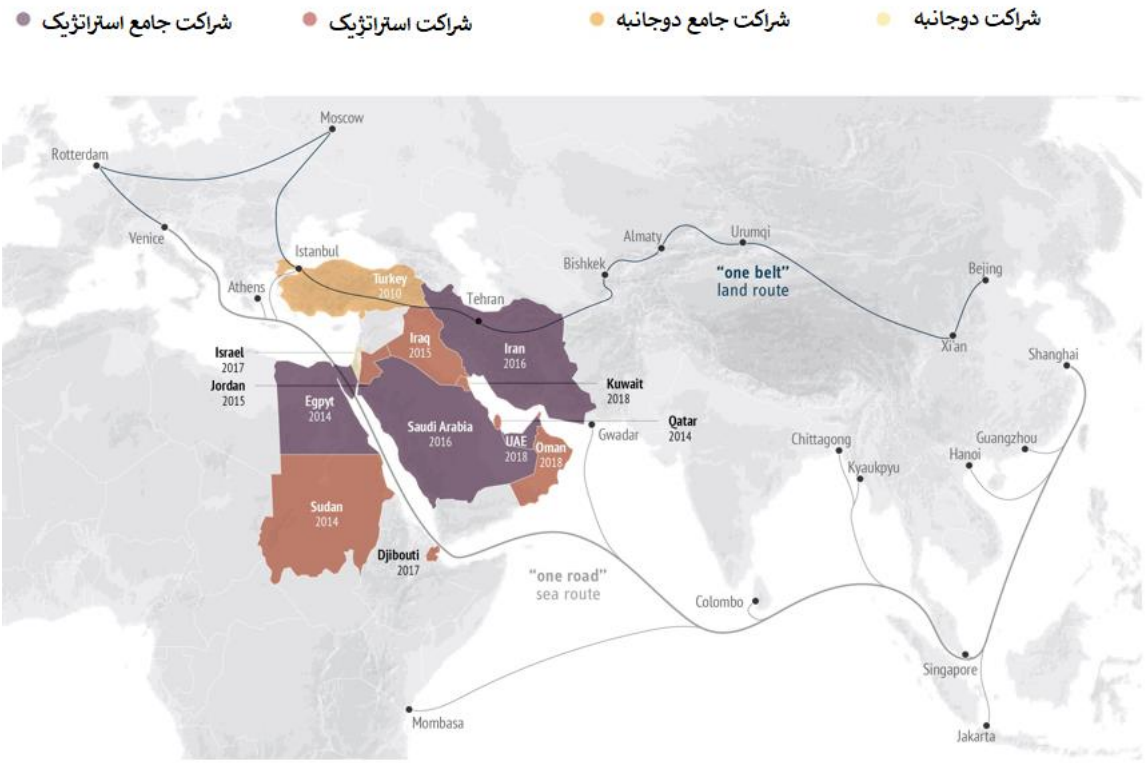
با توجه به شکل بالا ، منطقه نفت خیز خاورمیانه تقریباً نیمی از صادرات نفت به چین را شامل می‌شود که این خود نشان دهنده اهمیت و جایگاه منطقه خاورمیانه در خوانش های استراتژیکی چین می‌باشد . چین پنج نوع مدل شراکت با کشورها دارد. این پنج نوع عبارتند از: شراکت جامع استراتژیک (بالاترین سطح)، شراکت استراتژیک، شراکت جامع دوجانبه، شراکت دوجانبه و شراکت جامع دوستانه (پایین‌ترین سطح). هر یک از این نوع شراکت‌ها اولویت خود را دارند که در جدول زیر آمده‌اند.

مدل شراکت چین با کشورها

شراکت	اولویت‌ها
شراکت جامع استراتژیک	پیگیری کامل همکاری و توسعه در مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی
شراکت استراتژیک	هماهنگی نزدیک‌تر در مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی، از جمله نظامی
شراکت جامع دوجانبه	حفظ تبادلات سطح بالا، تماس‌های بیشتر در سطوح مختلف و افزایش درک متقابل از در مسائل دارای منافع مشترک
شراکت دوجانبه	گسترش همکاری در مسائل دوجانبه، براساس احترام و نفع متقابل
شراکت جامع دوستانه	تقویت همکاری در مسائل دوجانبه، مثل تجارت

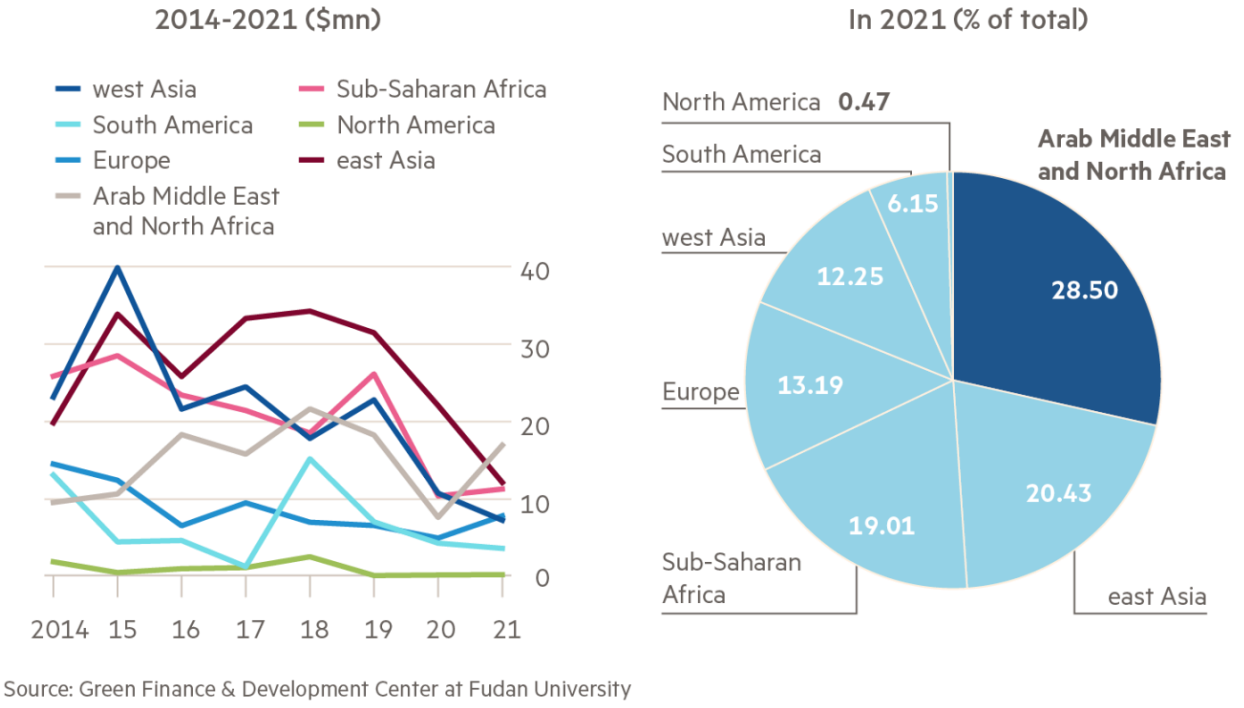
چین تا سال ۲۰۲۲، با چهار کشور خاورمیانه یعنی ایران، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و مصر شراکت جامع استراتژیک یعنی بالاترین سطح شراکت و همکاری را دارد و با کشورهای عراق، عمان، قطر و کویت نیز شراکت استراتژیک امضا کرده است.

شراکت چین با کشورهای خاورمیانه



در پروژه راه ابریشم نوین نیز خاورمیانه بعد از منطقه آسیا-پاسفیک، در کنار آسیای مرکزی به عنوان مهم‌ترین منطقه سرمایه‌گذاری پروژه‌های زیرساختی چین محسوب می‌شود. چین تا سال ۲۰۲۰، ۱۴٪ پروژه‌های راه ابریشم نوین را در منطقه خاورمیانه اجرا کرده است. در حوزه ساخت و ساز نیز خاورمیانه بیشترین سهم را در پروژه‌های چین در جهان دارد.

پروژه‌های مالی و ساخت‌وساز چین در مناطق مختلف جهان



Source: Green Finance & Development Center at Fudan University

چین و «سند سیاستی عربی»[۳۹۶]

در سال ۲۰۱۶، دولت چین همزمان با سفر شی جین پینگ به خاورمیانه، سندی رسمی به نام «عرب پالیسی پیپر»[۳۹۷] منتشر کرد. سیاست چین نسبت به جهان عرب در این سند آمده که هدف چین از این سیاست را تبادل و همکاری اقتصادی مطرح کرده است. در این سند آمده که منافع چین در تضمین توافقنامه‌های تجاری و فناوری‌های مورد استفاده در بخش دفاعی و انرژی هسته‌ای است.

در این سند سیاست ۱+۲+۳ چین نسبت به اعراب درج شده که عبارت است از:

۱: انرژی به عنوان هسته همکاری میان چین و کشورهای عربی

۲: زیرساخت و تجارت به عنوان دو بال همکاری

[۳۹۶] Arab Policy Paper
[۳۹۷] http://www.china.org.cn/world/۲۰۱٦-۰۱/۱٤/content_۳۷٥۷۳٥٤۷.htm

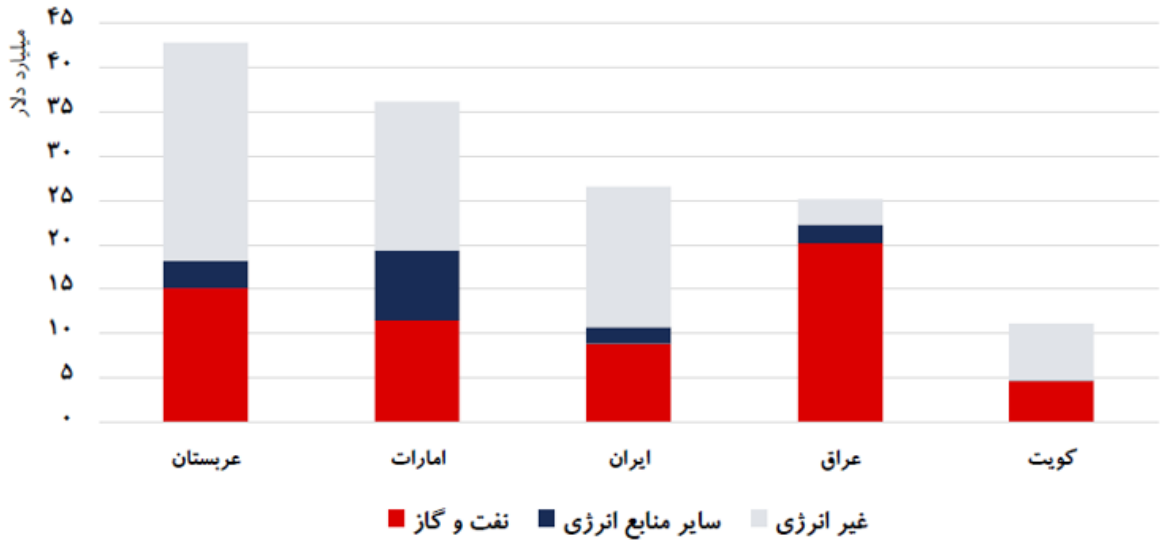
۳: انرژی هسته‌ای، انرژی‌های پاک و بخش هواوفضا به عنوان پیشرفت‌های همکاری



چین و انرژی خاورمیانه

بزرگترین اهمیت خاورمیانه برای چین مسئله انرژی است. چین بیش از ۴۳٪ از نیاز واردات نفت خود را از طریق تنگه هرمز تامین می‌کند و به همین دلیل روابط با کشورهای حاشیه خلیج فارس برای این کشور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. علاوه بر واردات مستقیم، چین در حال سرمایه‌گذاری در کشورهای نفتی خاورمیانه است. سهم بخش نفت وگاز از مجموع سرمایه گذاری های خاورمیان های چین طی دودهه اخیر ۵۵ ٪ می باشد و تمرکز اصلی این سرمایه‌گذاری بر کشورهای نفتی منطقه یعنی عربستان، امارات، عراق و کویت بوده است.

سرمایه‌گذاری‌های چین در خاورمیانه از ۲۰۰۱ تا ۲۰۲۱

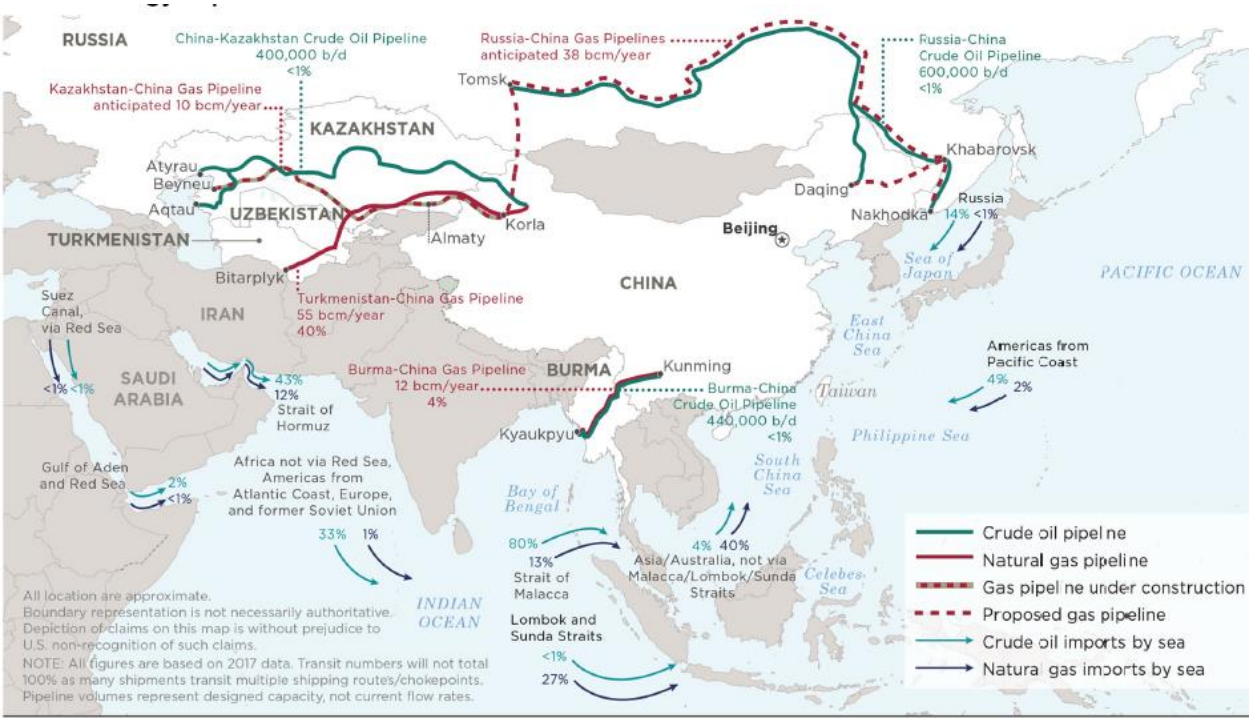


منبع: EIA و CGIT

سرمایه‌گذاری چین در پروژه های بالادستی نفت و گاز خاورمیانه ترکیبی از پروژه‌های سرمایه‌گذاری مستقیم (FDI) و ساخت‌وساز است که تمرکز اصلی آن طی سال‌های ۲۰۰۵ – ۲۰۱۵ بر سرمایه‌گذاری مستقیم (۵۵٪) و طی سال های ۲۰۱۶ – ۲۰۲۱ بر پیمانکاری و ساخت‌وساز (۸۸٪) بوده است. حدود ۷ میلیارد دلار پیش بینی می‌شود از سوی چین در بخش بالادست نفت و گاز خاورمیانه طی دو سال آینده، یعنی تا ۲۰۲۴، سرمایه‌گذاری شود.[۳۹۸]

[۳۹۸] Mazel, Zvi (۲۰۲۲), China’s growing economic impact on the Middle East, https://www.gisreportsonline.com/r/china-middle-east/

مسیرهای ترانزیت انرژی چین



با توجه به داده های بالا پانزده کشور برتر ۹۰.۱ درصد نفت خام وارداتی به سرزمین اصلی چین را در سال ۲۰۲۰ تامین کرده‌اند نشان داده شده است . عربستان سعودی با ۱۵/۹درصد تامین کننده اصلی نفت چین می‌باشد و در رتبه دوم روسیه با ۱۵/۵ درصد رتبه دوم را شامل می‌باشد و کشور عراق با ۱۰/۹درصد رتبه سوم می‌باشد . کشور امارات متحده عربی با ۵/۵درصد در رتبه هفتم و کشور کویت با ۵/۱ درصد در رتبه هشتم می‌باشند . در بین ده کشور اصلی تامین کننده نفت چین چهار کشور از منطقه خاورمیانه می‌باشد که این خود بر اهمیت روزافزون خاورمیانه برای چین می‌افزاید .چین و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس در سالهای اخیر روابط متراکم و چندوجهی را با یکدیگر توسعه داده اند که در مرکز این روابط تجاری و اقتصادی انرژی به طور فزاینده‌ای نقش مهمی داشته است . در طی زمان این روابط مستمر و متنوع تر می‌شود که با سرمایه گذاری مستقیم خارجی و پروژه های زیرساختی بر اهمیت روز افزون افزوده می‌شود که این مقوله در راستای ابتکار کمربند و جاده نقش مهمی را برای چین ایفا می‌کند.

می‌توان گفت کشورهای جنوب خلیج فارس از جمله کنشگرانی هستند که به تازگی خواهان پیوستن به راه ابریشم نوین شده اند . برخورداری از منابع گسترده انرژی ، روابط پایدار و ... به دور از تنش با چین و کوشش برای دوری از وابستگی به آمریکا همگی عواملی

مهم در ترغیب این کشورها برای پیوستن به راه ابریشم نوین شده است.[۳۹۹] در این مورد باید به سند سیاست عربی چین توجه کرد که می‌توان به خوبی انطباق منطقه خاورمیانه و ابتکار چین مشاهده کرد که می‌توان نمونه آن را مجمع همکاری کشورهای عربی چین [۴۰۰] و گفت و گوهای استراتژیک چین با شورای همکاری خلیج فارس . چین در درجه اول به خوبی روابط دوجانبه را با کشورهای منطقه توسعه داده است که در هماهنگی کامل با ابتکار کمربند و جاده می‌باشد که تجلی آن را می‌توان در این سند (سند سیاست عربی چین) که در سال ۲۰۱۶ همزمان با سفر شی جین پینگ به خاورمیانه بود ، مشاهده کرد . در این سند عنوان شده است که چین با منطقه خاورمیانه دارای پتانسیل و مزایای بسیار زیادی می‌باشد از جمله : ارتقای همکاری های بین المللی ، ظرفیت تولید و افزایش همکاری ها در زمینه زیرساخت ، تسهیل تجارت و سرمایه گذاری ، انرژی هسته‌ای ، هوا و فضا ، انرژی های نو و کشاورزی به منظور دست یابی به پیشرفت و توسعه مشترک چندجانبه و منتفع شده طرفین .[۴۰۱]

کشورهای جنوب خلیج فارس از جملهٔ کنشگرانی هستند که به‌تازگی خواهان پیوستن به راه ابریشم نوین شده‌اند[۴۰۲]. از سوی دیگر، این منطقه نیز برای چین بسیار مهم است، چراکه مهم‌ترین بعد منافع اقتصادی چین که تأمین امنیت انرژی است، در سیاست پکن نسبت به کشورهای خلیج فارس ریشه دارد. برخورداری از منابع گستردهٔ نفتی روابط پایدار و به دور از تنش با چین و کوشش برای دوری از وابستگی به آمریکا، همگی عوامل مهمی در ترغیب شیخ‌نشین‌های خلیج فارس برای پیوستن به راه ابریشم نوین هستند. گذشته از این، با افزایش جمعیت کشورهای عربی و انتظارات جوانان برای داشتن فرصت‌های شغلی، این کشورها از جمله امارات، به سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها نیاز زیادی دارند و از همین‌رو به چین روی آورده‌اند.

---

[۳۹۹] رئیسی نژاد ، آرش ، " نقشه چین برای جهان آینده " ، دنیای اقتصاد ، بهمن ۱۳۹۹

[۴۰۰] China Arab States Cooperation Forum (CASCF)

[۴۰۱] " full text of China's Arab Policy Paper "Xinhua, January ١٤ , ٢٠١٦ http://www.china.org.cn/world/٢٠١٦-٠١/١٤/content_٣٧٥٧٣٥٤٧.htm

[۴۰۲] https://www.alaraby.co.uk/english/comment/٢٠١٨/٧/٣١/trumps-trade-war-sees-chinese-gains-in-the-gulf; https://agsiw.org/beyond-energy-the-future-of-china-gcc-economic-ties/; https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/٢٠١٨/٠٨/٠٩/chinas-rise-in-the-middle-east/

عمان

در میان این کشورها عمان بیش از همه برای پیوستن به این کلان‌پروژه کوشیده است. عمان تنها کشور منطقه غرب آسیا است که با اقیانوس هند خط ساحلی طولانی و چندین بندر در حاشیه این اقیانوس دارد. این کشور نیازمند سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت و نیز انرژی خود است و با توجه به اهمیت روزافزون اقیانوس هند در سیاست بین‌الملل و نیز استراتژی کلان چین مورد توجه پکن قرار گرفته است. چین در بخش‌های تاسیسات نفتی، خطوط لوله و پایانه‌های نفتی عمان سرمایه‌گذاری داشته است.[۴۰۳]

برخلاف دولت‌های عربستان، قطر و امارات و فرورفتن آنها در منجلاب درگیری‌های آسیای غربی در دهۀ اخیر، سلطان قابوس و دیگر نخبگان عمانی کوشیده‌اند که کشور خود را از تنش‌ها دور نگه دارند و در عوض مسقط را به مرکز نشست‌های صلح و کاهش تنش بدل کنند. همچنین برخورداری از کرانۀ دریایی طولانی در دریای عمان و عرب و قابلیت مانور قدرت در ورای تنگه هرمز، در کنار همسایگی دریایی با ایران و کنترل نیمۀ جنوبی تنگۀ هرمز، به این کشور جایگاهی استراتژیک داده است. مهم‌تر اما برخورداری از چشم‌انداز استراتژیک درازمدتی است که بر پایۀ آن رهبران عمان، از جایگاه استراتژیک کشور خود در نظم نوین ژئوپولیتیک منطقه آگاه و به‌دنبال افزایش نقش کشور در فرایند تصمیم‌گیری منطقه‌ای هستند. گسترش سرمایه‌گذاری چین در دو بندر صلاله و دوقم از جملۀ نشانه‌های به راه افتادن راه ابریشم نوین در کرانۀ جنوبی خلیج فارس است.

بندر دوقم به عنوان بندری صنعتی و بندر صلاله به‌عنوان یک بندر بزرگ کانتینری برای تبدیل این بنادر به قطب صنعتی و پشتیبانی منطقه‌ای، کشتیرانی و تبدیل شدن به یک بازیگر کلیدی در صنعت حمل‌ونقل جهانی مورد توجه چین است. چین تا سال ۲۰۲۱، ۱۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در دوقم و ساخت پارک صنعتی عمان برای تبدیل شدن این بندر به بندری تجاری و لجستیک کرده است.[۴۰۴] بندر دوقم با وسعت حدود ۱۸۰۰ کیلومتر مربع هم‌اندازۀ هنگ کنگ است و از پتانسیل فراوانی برای تبدیل شدن به یک بندر هاب منطقه‌ای برخوردار است.

[۴۰۳] Sophie Smith, China’s Increasing Economic Presence in Oman: Implications for Oman’s Economy, https://www.egic.info/china-economic-presence-oman
[۴۰۴] همان.

کویت

کویت نیز کوشیده است تا به پروژهٔ راه ابریشم نوین بپیوندد. کویت چندین توافقنامه را برای پیوستن به راه ابریشم نوین امضا کرده است. مهم‌تر از همه آنکه مرکزی را با نام شهر ابریشم[۴۰۵] در کنار سرمایه‌گذاری برای نوسازی پنج جزیرهٔ شمالی آن (بوبیان، فیلقه، میسکان، احوا، وربه) در حال ساخته شدن است.[۴۰۶] این پروژه بر پایهٔ سند کویت نو ۲۰۳۰[۴۰۷] که سودای پیوند دادن آسیای میانه به اروپا را از طریق خلیج فارس دارد، در حال اجراست[۴۰۸]. این پروژهٔ بزرگ شامل ساختن صد میلیارد دلار آسمانخراش و حیات وحش و فرودگاه نوین و تسهیلات رسانه‌ای است. نقطهٔ اوج آن اما ساختن پل ۳۶ کیلومتری میان شهر کویت و پنج جزیره تا پایان سال و به راه‌انداختن بندر مبارک، به‌عنوان بزرگ‌ترین قطب بازرگانی خواهد بود.

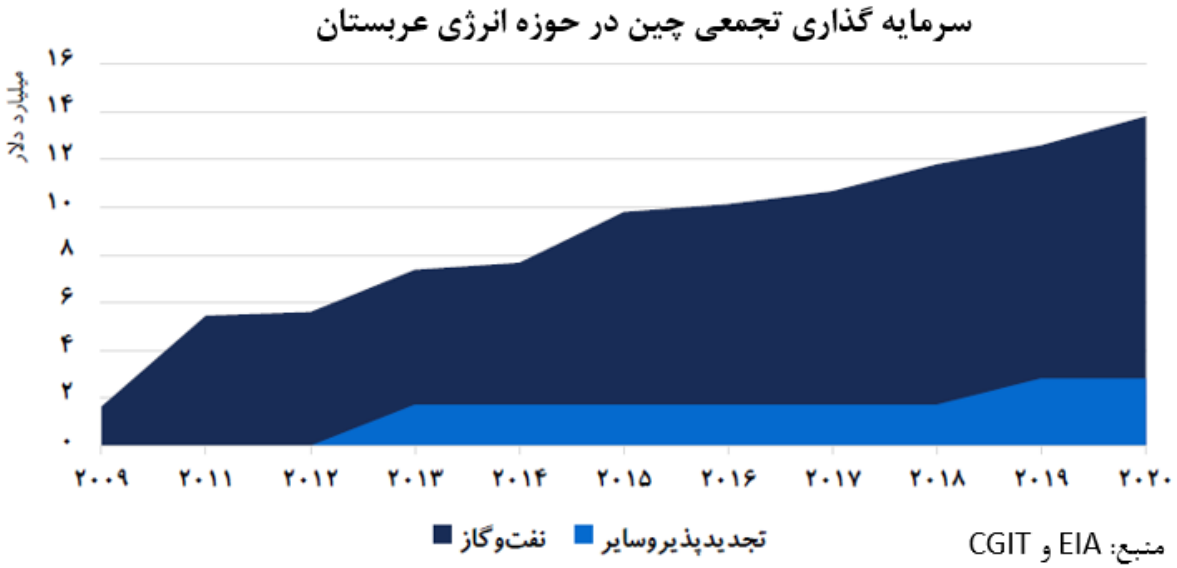
عربستان

اهمیت جغرافیایی قرار گرفتن عربستان در میان دوآبراه مهم جهان- خلیج فارس و دریای سرخ- به این کشور موقعیت ژئوپلیتیکی خاصی بخشیده است، ولی استفاده از هر دو آبراه فوق الذکر مساوی است با عبور از تنگه هرمز و تنگه باب المندب که اولی تحت نفوذ ایران و دومی تحت نظر جمهوری یمن است. در راستای همین مسأله، عربستان سعودی در پی یافتن مسیرهایی جهت جایگزین نمودن تنگه هرمز برای صدور نفت بود؛ چرا که این کشور روزانه ده میلیون بشکه نفت از این راه صادر می نماید. در پی این موضوع، از سال ۱۹۷۵، این کشور سه طرح ساخت خط لوله نفتی را برای این منظور اعلام و هم زمان، مبادرت به سرمایه گذاری کلان در طرح گسترده تأسیس پایگاه نظامی در سواحل خلیج فارس در «قطیف» نمود.[۴۰۹] و به این وسیله، عربستان سعودی به عنوان پل ارتباطی، دسترسی کشورهای خلیج فارس را به دیگر نقاط جهان از راه زمینی میسر می سازد.

---

[۴۰۵] Silk City
[۴۰۶] https://www.arabianbusiness.com/politics-economics/٤٠٨٣٤٧-kuwait-china-ink-deal-to-move-forward-with-silk-city-project
[۴۰۷] The New Kuwait ۲۰۳۰
[۴۰۸] https://agsiw.org/the-curious-case-of-chinas-kuwaiti-concession/
[۴۰۹] رقیه السادات عظیمی، پیشین، ص ۱.

در این میان، رهبران ریاض نیز کوشیده‌اند که از همسایگان خود در پیوستن به کلان‌پروژه راه ابریشم نوین عقب نیفتند.[۴۱۰] طی دوازده سال اخیر، یعنی از ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۲، مجموعاً ۲۱ میلیارد دلار سرمایه گذاری از سوی چین در بخش انرژی عربستان سعودی انجام شده که از این رقم، ٪۷۰ مربوط به صنعت نفت، ٪۱۷ مربوط به صنعت گاز و ٪۱۳ مربوط به حوزه تجدیدپذیر است. علاوه بر سرمایه گذاری در حوزه بالادست، چین در سال‌های گذشته در حال ورود به حوزه پالایش و پتروشیمی این کشور نیز بوده است. پالایشگاه Yasref (۲۰۱۶) با ظرفیت پالایش ۴۰۰ هزار بشکه از جمله سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه شرکت Sinopec در عربستان بوده است.[۴۱۱] در کنار ورود به پروژه‌های بالادستی، **استراتژی سهامداری** در شرکت‌های دولتی نیز در دستور کار چین قراردارد. سهامداری در ۴۹ ٪ شرکت خطوط لوله آرامکو (Aramco Pipeline) و مذاکره برای خرید ۱ ٪ از سهام شرکت اصلی آرامکو در این راستا ارزیابی می شود.[۴۱۲]



[۴۱۰] Simpfendorfer, Ben. *The New Silk Road: How a Rising Arab World Is Turning Away from the West and Rediscoveriing China*. Palgrave, ۲۰۰۹.

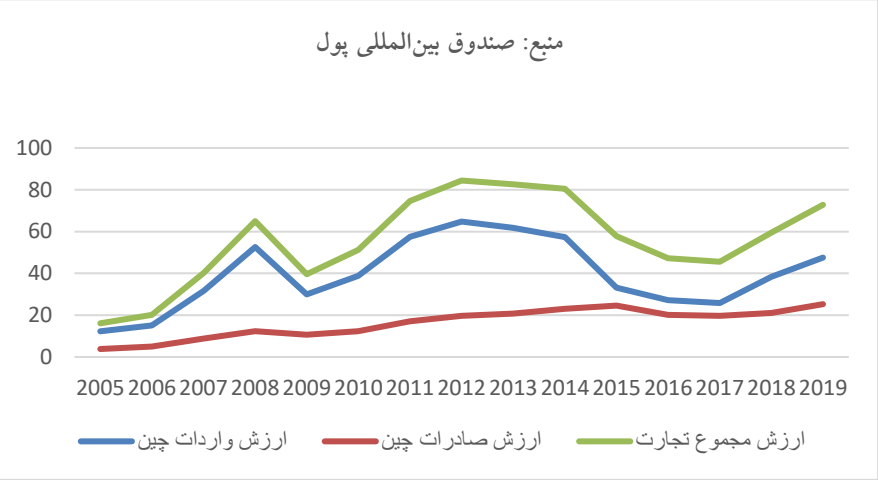
[۴۱۱] MFA, The Belt and Road Initiative +Saudi Vision ۲۰۳۰----Endowing China-Saudi Arabia Cooperation with New Opportunities and Broad Prospects, https://www.mfa.gov.cn/ce/cgjed//eng/xgxw/t۱۶۰۱٤۰٤.htm; Benmansour, Mohammed, Saudi Aramco in talks on more investments in China, https://www.reuters.com/business/energy/saudi-aramco-talks-more-investments-china-۲۰۲۲-۰۲-۲۱/

[۴۱۲] ZAWYA, Saudi Arabia received $٥٠٥bln in Chinese BRI investments in H۱-۲۰۲۲, https://www.zawya.com/en/wealth/wealth-management/saudi-arabia-received-٥٥bln-in-chinese-bri-investments-in-h۱-۲۰۲۲-xkz۷rnfu

در سفر فوریهٔ ۲۰۱۹ محمد بن‌سلمان به پکن ۳۵ قرارداد تجاری و سرمایه‌گذاری، به ارزش ۲۸ میلیارد دلار بین دو کشور منعقد شد. یکی از موارد سرمایه‌گذاری، ایجاد ترتیباتی برای سرمایه‌گذاری عربستان در بخش توریسم چین در یک صندوق مشترک بود. ریاض همچنین آموزش زبان چینی را به‌طوررسمی در هشت مدرسهٔ متوسطه در سه شهر خود (ریاض، جده و دمام) اجرا کرد. پروژهٔ جاه‌طلبانهٔ عربستان سعودی موسوم به «چشم‌انداز ۲۰۳۰» همراه با پروژه‌های ابتکار کمربند – جاده چین، شاید سبب افزایش سطح روابط میان چین و عربستان شود. محمد بن‌سلمان نیز در سفر خود در سال ۲۰۱۹ به این نکته اشاره و اذعان کرد: «ابتکار راه ابریشم چین و چشم‌انداز ۲۰۳۰ عربستان بسیار با هم همراستا خواهند بود»[۴۱۳]. در زمینهٔ انرژی، قراردادی بین آرامکوی عربستان و نورینکوی چین[۴۱۴] برای سرمایه‌گذاری مشترک در ساخت پالایشگاه ده میلیارد دلاری و همچنین پروژهٔ پتروشیمی در لیائونینگ و همچنین ایجاد یک تجارت خرده‌فروشی سوخت و یک صندوق جسورانهٔ[۴۱۵] همکاری‌جویانه بین چین و عربستان به امضا رسید.[۴۱۶] همچنین آرامکو در قراردادی رسمی با منطقهٔ تجارت آزاد ژِیجیانگ[۴۱۷]، ۹ درصد از سهام یک پتروشیمی محلی در ژوشان[۴۱۸] با ظرفیت تولید هشتصدهزار بشکه در روز را خرید. این قرارداد شامل توافق عرضهٔ بلندمدت و استفاده از امکانات ذخیرهٔ نفت خام پتروشیمیِ ژجیانگ، برای خدمت‌رسانی به بازارهای آسیایی آرامکو می‌شد.[۴۱۹]

[۴۱۳] Blanchard, Ben. (۲۰۱۹, February ۲۲). Saudi Arabia strikes $۱۰ billion China deal, talks de-radicalization with Xi. *Reuters*.
[۴۱۴] Norinco
[۴۱۵] venture
[۴۱۶] El Gamal, Rania, Chen, Aizhu, & Min, Zhang. (۲۰۱۹, March ۱٤). Saudi Aramco shifts strategy in China to boost oil sales. *Reuters*.
[۴۱۷] Zhejiang
[۴۱۸] Zhoushan
[۴۱۹] Paraskova, Tsetana. (۲۰۱۹, September ٥). Saudi Aramco boosts oil investment in China's downstream. *Oilprice.com*.

تجارت چین - عربستان، ۲۰۱۷ - ۲۰۰۵ (میلیارد دلار) (به دلیل کاهش تجارت در دروه کرونا، آمارها تا سال ۲۰۱۹، یعنی پیش از آغاز شیوع بیماری کرونا، قید شده است)



سعودی‌ها همچنین در اواسط سال ۲۰۱۸ اعلام کردند که به کریدور اقتصادی چین – پاکستان خواهند پیوست و با سرمایه‌گذاری کلان در بندر گوادر و بخش‌های زیرساختی انرژی این کشور، زمینه را برای تقویت مبادلات تجاری ریاض – اسلام‌آباد فراهم خواهند کرد. در مقابل اسلام‌آباد نیز به‌تازگی از ریاض دعوت کرده است که به‌عنوان اولین کشور همکار در این پروژه در پاکستان مشارکت کند. رهبران پاکستان امیدوارند که همکاری عربستان در این پروژه، به افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در توسعهٔ زیرساخت‌های ارتباطی پاکستان منجر شود. از سوی دیگر مشارکت در پروژه‌های کریدور اقتصادی چین – پاکستان، فرصت بزرگی برای کشور عربستان محسوب می‌شود تا ضمن افزایش عمق روابط خود با این کشور، از مزایای اقتصادی طرح‌ها و همچنین کشاندن اسلام‌آباد به قطب خود نیز بهره‌مند شود و بدین ترتیب،در دالان چین و پاکستان شریک خواهد شد. این همکاری‌ها نشان می‌دهند که روند پیوستن شیخ‌نشین‌های کرانهٔ جنوبی خلیج فارس به راه ابریشم نوین، بیش از پیش افزایش یافته است.

چین و نفت عربستان سعودی

عربستان سعودی تقریبا با ۲۹۷.۵ میلیارد بشکه از ذخایر ثابت‌شده نفتی (بیش از ۱۷٪ جهان) دومین دارنده ذخایر اثبات‌شده جهان محسوب می‌شود و بیش از ۱۲٪ نفت جهان را نیز تولید می‌کند که جزو سه بازیگر اصلی نفت است. پادشاهی عربستان مالک قوار (بزرگترین میادین نفتی ساحلی جهان) و سفینه (بزرگترین میادین نفتی برون ساحلی جهان) است. صنعت نفت عربستان سعودی از مزیت‌های دیگری نیز برخوردار است که عبارتند از:

الف. هزینه تولید در عربستان از بسیاری از دیگر مناطق جهان پایین‌تر است: در حالی که هزینه تولید هر بشکه عربستان کمتر از ۱.۵ دلار است، میانگین هزینه جهانی تولید هر بشکه در حدود ۵ دلار است. همچنین ریاض در خصوص بهره‌برداری از ذخایر جدید یا افزایش ظرفیت تولید از امتیازات ویژه‌ای برخوردار است. در حالی که هزینه اکتشاف ذخایر جدید عربستان نیز بسیار کمتر از سایر نقاط جهان است.

ب. میزان مصرف نفت عربستان بسیار پایین است. تولیدکنندگان نفتی خارج از منطقه خلیج فارس همانند آمریکا و روسیه بخش عمده‌ای از تولید خود را مصرف می‌کنند. این سبب می‌شود که عربستان مازاد نفت بیشتری داشته باشد و در عرصه تجارت نفت جهان بازیگری کند.

پ. دسترسی عربستان به آب‌های آزاد به راحتی امکان‌پذیر است و زیرساخت خطوط صادراتی این کشور به خوبی توسعه یافته‌اند، میادین نفت خام را به ترمینال‌های صادراتی دریایی و سکوهای بارگیری در خلیج فارس و دریای سرخ متصل می‌کند.

ت. عمده ظرفیت تولید مازاد جهان در اختیار عربستان سعودی است. این مورد، ارزش استراتژیک مهمی به پادشاهی عربستان می‌بخشد. هرگاه عرضه نفت ناگهان قطع شود، عربستان سعودی این توانایی را دارد که در زمان بسیار کوتاهی شکاف موجود را پر کند. چنین وضعیتی در مقابل کمبود نقصان موقتی در عرضه جهانی نفت مانند سیاست بیمه عمل می‌کند.

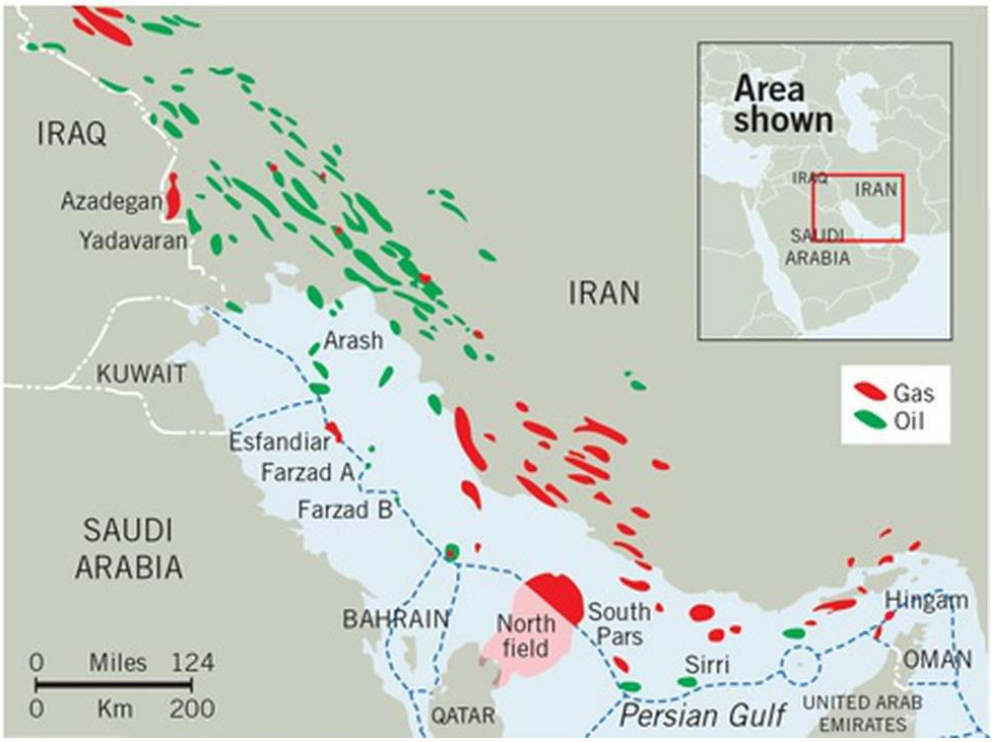
با در نظر گرفتن این موارد باید اذعان نمود که عربستان جزو سه بازیگر اصلی نفت در کنار آمریکا و روسیه است. بنابراین، ایالات متحده از تضمین همکاری عربستان در زمینه عدم قطع عرضه نفت و تثبیت قیمت آن منافع قابل ملاحظه‌ای را دنبال می‌کند. میدان گازی فرزاد A یکی از میادین گازی مشترک ایران و عربستان می‌باشد که به همراه چند میدان گازی دیگر در بلوک فارسی در خلیج فارس قرار دارد. شرکت نفت فلات قاره ایران به منظور اکتشاف این میدان، از اوایل دهه ۱۳۸۰ در حال مذاکره با کنسرسیومی از شرکت‌های هندی، پتروناس مالزی و نیکو کانادا بوده که در نهایت در اواخر دولت دهم ایران با طرف هندی توافقنامه‌ای در قالب قراردادهای مشارکت در تولید حاصل می‌شود و به امضاء دو طرف می‌رسد. با روی کار آمدن دولت یازدهم ایران، بیژن زنگنه، وزیر نفت جدید، دستور به لغو این قرارداد می‌دهد. وی با این استدلال که سرمایه‌گذاری در این میدان گازی دارای ریسک کم می‌باشد، امضای قرارداد در قالب قرارداد مشارکت در تولید را به صرفه ندانست.

تصویر ۲۱ میدان‌های گازی فرزاد آ و ب



حجم ذخیره این میدان ۲۱.۷ تریلیون فوت مکعب است که حدود ۶۰ درصد آن قابل استخراج است. ظرفیت تولید این میدان حدود ۱.۱ میلیارد فوت مکعب در روز است.

تصویر ۲۲ میدان‌های مشترک خلیج فارس



عربستان و دریای سرخ

عربستان از معدود کشورهایی است که موقعیت ژئوپلتیکی و ژئواستراتژیکی منحصربه‌فردی دارد. دسترسی به آبراهه‌های بین‌المللی مانند خلیج فارس و دریای سرخ در جایگاه مراکز تجارت جهانی مشخصه بارز جایگان عربستان در نظام بین‌الملل است. بنابراین، برخورداری از این موقعیت جغرافیایی، ثروت هنگفت بابت فروش منابع انرژی و میزبانی از امکان مقدس مسلمانان مقدوراتی است که مقامات سعودی را به ایفای نقشی پررنگ در معادلات منطقه‌ای و جهانی وادار کرده است. از زمان تاسیس پادشاهی سعودی تا کنون مقامات این کشور با اتکا به چنین ظرفیت‌هایی، راهبرد رهبری جهان اسلام و تبدیل‌شدن به هژمونی منطقه‌ای را دنبال کرده‌اند و با اقداماتشان در سال‌های گذشته به وضوح تمایلات خویش برای دستیابی به چنین اهدافی را نشان داده‌اند.

چارچوب منافع ژئوپلتیکی عربستان را ثبات و امنیت دولت تشکیل می‌دهد. حفظ ثبات و امنیت در میان کشورهای حوزه خلیج فارس و همسایگان عربستان به منظور اتحاد همبستگی اسلامی و ناسیونالیسم عربی نیز از مطلوبیت‌هایی موردنظر سیاست‌ورزان سعودی است.[۴۲۰] رویدادهای بهار عربی در سال ۲۰۱۱ باعث شد مقامات عربستان نوع کنشگری خود را در منطقه متحول کنند.

از دلایل اصلی تغییر در سیاست خارجی اختلافات این کشور با آمریکا در نوع نگاه به این تحولات بود. از دوران اتحاد عربستان و آمریکا منافع متقابل، تامین ثبات منطقه‌ای، امنیت انرژی و مبارزه با تروریسم محورهای مورد اشتراک این دو بازیگر جهانی و منطقه‌ای بود.[۴۲۱] اختلافات بر سر برکناری محمد مرسی در مصر، رویدادهای سوریه و انعقاد قرارداد برجام میان ایران و آمریکا و کشورهای عضو ۵+۱ مهم‌ترین اختلافات در روابط عربستان و آمریکا بود، اگرچه با قدرت‌گیری ترامپ تا حدودی مواضع دو کشور دوباره همگرا و به هم نزدیک شد. سرانجام با وجود تلاهای عربستان به منظور تاثیرگذاری در تحولات منطقه از کمک‌های مالی و لجستیکی گرفته تا حضور مستقیم و فیبکی در بطن این تحولات، نتیجه دلخواه برای ریاض حاصل نشد. افزایش قدرت ایران در منطقه شامات، سیاست‌های تهاجمی ترکیه در خاورمیانه و حضور مستقیم در خلیج فارس، افزایش گروه‌های تروریستی چون داعش، منافع سیاسی، امنیتی و مذهبی آل سعود را به چالشی جدی مواجه کرد. در نتیجه، عربستان با درک محذورات خویش برای برهم‌زدن توازن منطقه‌ای و بهره‌برداری از فواید سیاسی و اقتصادی دریای سرخ به صورت جدی در حال سیاست‌ورزی و کنشگری در این منطقه است که بتواند از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های این منطقه ژئواستراتژیک برای کسب قدرت و منفعت بیشتر سود ببرد.

مطلوبیت‌های اقتصادی و سیاسی دریای سرخ برای عربستان

الف. افزایش صدور منابع نفتی از دریای سرخ

در طول تاریخ مسیرهای تجارت دریایی همواره مورد توجه ملت‌ها بوده است. کشورها با استفاده از قدرت نسبی، کنترل و دسترسی به چنین مسیرهایی تلاش کرده‌اند تا از چنین مسیرهای استراتژیکی حداکثر استفاده را ببرند. این آبراهه‌ها و به ویژه نقاط کلیدی ترانزیتی

[۴۲۰] Viden, A. (۲۰۱۱), “Saudi Arabia: Status Quo Amidst Unrest”, [Online] Jewish Policy Center, Available at: https://www.jewishpolicycenter.org/۲۰۱۱/۱۱/۳۰/saudi-arabia-status-quo/. [Accessed: ۱۵th April, ۲۰۱۷

[۴۲۱] Nazife S. P. A. (۲۰۱۶), “From Stillness to Aggression: The Policy of Saudi Arabia towards Syria after the Arab Spring”, International Journal of Humanities and Social Science, ٦ (۹).

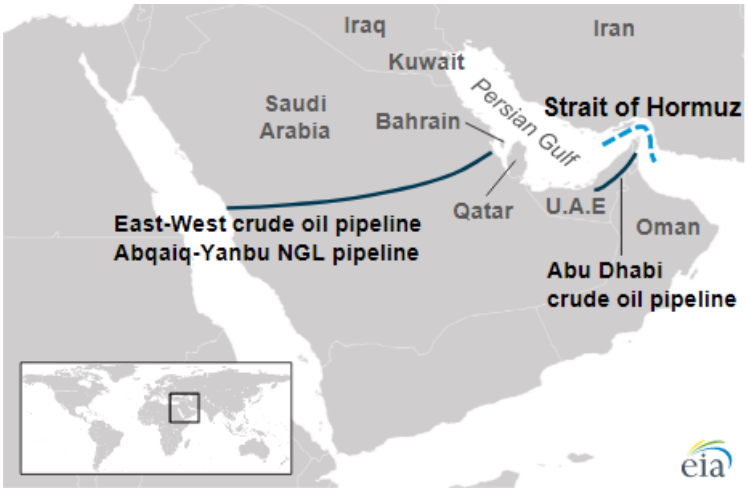
تنها نقاطی برای گردش تجارت جهانی نبوده‌اند، بلکه جایگاه و اهمیت سیاسی و ژئواستراتژیک برای قدرت‌های بزرگ داشتند. دریای سرخ یکی از مهم‌ترین کانون‌های ترانزیتی جهان در همسایگی عربستان سعودی قرار گرفته است. با قدرت‌گیری محمد بن سلمان و شکل‌دهی به سیاست خارجی نوین عربستان، دریای سرخ اهمیت و ارزش ویژه‌ای در نگاه این رهبر جدید عربستان پیدا کرد. با توجه به مشکلات و اختلافات عربستان با ایران و تسلط ایران بر تنگه استراتژیک هرمز، رهبران سعودی در تلاش هستند بتوانند جایگزینی جدید برای صدور منابع نفتی و تجاری خود پیدا کنند. در نتیجه، دریای سرخ گزینه مطلوبی برای این مهم است.

ایده ایجاد مسیر ترانزیتی جدید که بتواند وابستگی عربستان به تنگه هرمز را کاهش دهد برای سالیان متمادی در ذهن رهبران سعودی بوده است. تسلط و اشراف ایران بر تنگه هرمز به منزله اهرم فشار و برگ برنده، سعودی‌ها را تحت فشار قرار داده است. ایده ایجاد مسیرهای ترانزیتی جایگزین به سال‌های گذشته برمی‌گردد، اما با تشدید ناآرامی‌های گذشته در خلیج فارس، این ایده جنبه عملیاتی پیدا کرده است. عربستان با پیشبرد چنین طرفی منافع استراتژیکی را دنبال می‌کند. این امر می‌تواند اعتبار و شهرت عربستان را افزایش دهد، به طوری که این کشور را تامین‌کننده باثبات نفت حتی در مواقع بحران نشان دهد و از خسارات ناشی از بحران و اخلال عرضه انرژی بکاهد.

مقامات سعودی در تلاشند تا طی چند سال آینده ظرفیت خط لوله شرق–غرب را ۴۰ درصد افزایش دهند و با اتخاذ این سیاست میزان صادرات نفت از خلیج فارس کاهش یابد. این خط لوله در طول جنگ ایران–عراق ساخته شد تا امنیت صادرات نفت عربستان دچار مشکل نشود. اما اهمیت روزافزون این خط و تلاش برای افزایش ظرفیت آن را باید با حمله موشکلی به تانکرهای نفتی عربستان و امارات در خلیج فارس مرتبط دانست. عربستانی‌ها تمایل دارند حجم صادرات نفت از طریق خط لوله شرق–غرب را از ۵ میلیون بشکه در روز به ۷ میلیون بشکه در روز برسد.[۴۲۲]

[۴۲۲] Egyp toil-gas (۲۰۱۹), “Saudi Arabia to Expand Pipeline as Alternate Export Route”:

تصویر ۲۳ خط لوله شرق-غرب عربستان سعودی



ب. ابتکار ۲۰۳۰ (شهر جدید نئوم)

نئوم[۴۲۳] یک شهر برنامه‌ریزی شده در استان تبوک در شمال غربی عربستان است که قرار است تا سال‌های آتی قابل سکونت شود. برنامه‌ریزی شده است که از فن آوری‌های هوشمند در شهر استفاده شود و همچنین به عنوان یک مقصد گردشگری عمل کند. این مکان در شمال دریای سرخ، شرق مصر از طریق تنگه تیران و جنوب اسرائیل و اردن واقع شده‌است. محمد بن سلمان، ولی‌عهد عربستان سعودی در گفتگوی خود با بلومبرگ در اکتبر ۲۰۱۸، اعلام کرده بود که پروژه نئوم در سال ۲۰۲۵ تکمیل خواهد شد و فاز اول آن در حال اتمام است.

[۴۲۳] Neom

تصویر ۲٤ موقعیت شهر نئوم



هزینه این پروژه ۵۰۰ میلیارد دلار تخمین زده شده است. در تاریخ ۲۹ ژانویه ۲۰۱۸، عربستان سعودی از راه اندازی یک شرکت سهامی به نام نیوم با ۵۰۰ میلیارد دلار خبر داد. هدف این شرکت که به‌طور کامل در اختیار داشتن (صندوق سرمایه‌گذاری عمومی، صندوق سرمایه‌داری مستقل و توسعه منطقه اقتصادی نئوم) است. برنامه‌ریزی شده که منابع انرژی این شهر کاملاً از طریق منابع انرژی تجدید پذیر تأمین شود.

پروژه ایجاد این شهر توسط محمد بن سلمان، ولی‌عهد عربستان سعودی در کنفرانس ابتکار سرمایه‌گذاری آینده در ریاض، در ۲۴ اکتبر ۲۰۱۷ اعلام شد. وی گفت که این شهر به‌طور مستقل از «چارچوب دولت موجود» با مالیات و نیروی کار خاص خود، قوانین و «سیستم قضایی خودمختار» کار خواهد کرد. مصر در سال ۲۰۱۸ اعلام کرد که به پروژه نیوم کمک می‌کند

این ابتکار از چشم‌انداز سعودی ۲۰۳۰ شکل گرفت، طرحی که می‌خواهد وابستگی عربستان به نفت را کاهش دهد و اقتصاد آن را متنوع کند و بخش‌های خدمات عمومی را توسعه دهد. طرح‌هایی مثل ایجاد روبات برای انجام وظایفی مانند (امنیت، تدارکات، تحویل خانه، مراقبت از شهر) و شهر تنها با انرژی باد و انرژی خورشیدی می‌باشد. از آنجا که این شهر از ابتدا طراحی و ساخته خواهد شد، نوآوری‌های دیگری در زیرساخت‌ها و تحرک پیشنهاد شده‌است. مرحله اول این پروژه قرار است تا سال ۲۰۲۵ به اتمام برسد.

امارات

یکی از مهم ترین کشورهای منطقه که در پی ایجاد روابط استراتژیک با چین می‌باشد کشور امارات می‌باشد . که باعث ایجاد یک تضاد منافع با کشور آمریکا شده است . توسعه مناسبات سیاسی و تجاری چین با کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس در چارچوب استراتژی کمربند و راه الگوی رقابت‌های منطقه‌ای امارات با همسایگانش را متأثر نمود. امضای سند همکاری‌های جامع استراتژیک چین با عربستان و امارات در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۸، نگرش سنتی رهبران ابوظبی را نسبت به ماهیت رقابت‌های ژئوپلتیکی و ژئواکونومی با همسایگان منطقه‌ای، تغییر داد. امارات با درک این مسئله که سیاست‌های مداخله‌جویانه و ورود به منازعات منطقه‌ای ضمن تشدید تنش با رقبا، می‌تواند برای این کشور هزینه‌زا باشد، سیاست تهاجمی خود را که از یک دهه پیش آغاز کرده بود، تعدیل کرد. این نگرش جدید صرفا در میان نخبگان سیاسی امارات حاکم نشد، بلکه عربستان و دیگر کشورهای عربی منطقه خلیج فارس نیز به این باور رسیدند. تغییر نگرش حکام عربی منطقه نسبت به مفهوم سنتی رقابت، به معنای تغییر الگوی رقابت‌های منطقه‌ای میان امارات و همسایگان آن می‌باشد. عادی‌سازی روابط دیپلماتیک امارات و عربستان با قطر بعد از سه سال تنش سیاسی و قطع روابط نمونه بارز تغییر الگوی در الگوی جدید رقابت‌های منطقه‌ای، امارات متحده عربی از طریق توسعه شراکت تجاری و دیپلماسی با چین و جذب سرمایه‌گذاری‌های این کشور، سعی دارد با استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی و لجستیکی خود، نقش رقابت در منطقه می‌باشد. این الگوی جدید رقابت بیشتر مبتنی بر شراکت‌های تجاری و افزایش خود را نسبت به دیگر رقبای منطقه‌ای خود، در استراتژی کمربند و راه چین، برجسته نماید. امارات برای دستیابی به این هدف، رفتار سیاست خارجی خود را متناسب شرایط جدید تعریف نمود و از رقابت‌های منطقه‌ای که با اهداف کلان سیاست خارجی چین در خاورمیانه در تعارض باشد، اجتناب نمود. امارات تلاش می‌کند که به اصلی‌ترین شریک تجاری چین در منطقه تبدیل شوند. در راستای این سیاست، امارات تسهیلاتی را برای حضور شرکت‌های چینی در بندر خلیفه و جبل علی فراهم نمود تا این بنادر را به یکی از اصلی‌ترین مراکز ترانزیت و لجستیک کالاهای تجاری چین مبدل نماید.[۴۲۴]

[۴۲۴] Fahy, M. (۲۰۱۷, March ۱۳). “UAE on China’s Silk Road map”, *The National*. https://www.thenational.ae/business/uae-on-china-s-silk-road-map-۱,۶۳۸۰۶۹

امارات در سایه فضای چند قطبی در حال شکل‌گیری در نظام بین‌الملل، دامنه تعریف خود را از مفهوم سود و منابع بسط داده است. ابوظبی با بهره‌برداری از چالش‌ها و خلاءهای موجود در نظم جهانی در حال گذار، به دنبال ارتقاء جایگاه خود در چیدمان جدید قدرت در عرصه بین‌المللی می‌باشد. چین نیز با تاثیرپذیری از فضای بین‌المللی موجود، به بازتعریف سود و منافع خود پرداخت. طرح استراتژی کمربند و راه نمود و نماد باز تعریف منافع پکن تلقی می‌شود. چین با ارائه طرح استراتژی کمربند و راه، فصل جدیدی از همکاری‌های سیاسی- اقتصادی با کشورهایی که در مسیر کمربند و راه قرار می‌گیرند، بر پایه رویکرد سود و منافع آغاز نمود. از این رو می‌توان چنین استدلال نمود که استراتژی کمربند و راه، در حقیقت برآیند توسعه مناسبات سیاسی و تجاری چین با کشورهای عربی منطقه از جمله امارات برمبنای سود و منافع اقتصادی مشترک شکل گرفته است. در این فصل، ابتدا به ذکر مقدمه‌ای از آغاز همکاری‌های اقتصادی دوجانبه ابوظبی و پکن پرداخته و سپس روابط تجاری امارات و چین را در دوره استراتژی کمربند و راه در قالب سیاست موازنه منافع مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهیم. در این فصل فرایند تحقیق در شش سطح مورد بررسی قرار می‌گیرد که عبارتند از:

۱- مقدمه‌ای مختصر از روند روبه رشد مناسبات اقتصادی امارات و چین از ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۳

۲- حجم تبادلات تجاری میان امارات و چین

۳- مسئله امنیت انرژی چین، افزایش وابستگی متقابل ابوظبی- پکن در حوزه انرژی و سرمایه‌گذاری‌های چین در حوزه انرژی امارات.

٤- توسعه همکاری‌های میان ابوظبی و پکن در حوزه انرژی‌های پاک و فناوری‌های پیشرفته

٥- سرمایه‌گذاری‌های چین در حوزه ترانزیت دریایی امارات و توسعه همکاری‌های دوجانبه در زمینه ترانزیت هوایی

٦- افزایش همکاری‌های مالی و سرمایه‌گذاری‌های مشترک در چارچوب استراتژی کمربند و راه

تغییر رژیم تجاری میان کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و چین، نقش مهمی را در افزایش حجم تبادلات تجاری دوجانبه و سرمایه‌گذاری‌های پکن در کشورهای منطقه‌ای داشت. به عنوان نمونه در سال ۱۹۹۰ حجم تبادلات تجاری میان امارات و چین حدود

۲۸۷ میلیون دلار بود[۴۲۵] . اما این رقم بعد از طرح استراتژی کمربند و راه در سال ۲۰۱۳ ضمن افزایش چشمگیر حجم تبادلات تجاری میان ابوظبی و پکن، حضور شرکت‌ها و نیروی کار چینی در امارات افزایش پیدا کرد. در حال حاضر بیش از ۴۰۰۰ هزار شرکت ثبت شده چینی در امارات وجود دارد که در بخش های مختلف از جمله عمده فروشی، مالی، بیمه و املاک فعالیت می کنند. همچنین حدود ۳۰۰ هزار تبعه چینی در امارات وجود دارد که بیشتر در بازارهای دبی و ابوظبی فعالیت دارند. [۴۲۶]ناگفته نماند که منطقه آزاد جبل علی محل استقرار دفتر مرکزی منطقه‌ای ۱۳۲ شرکت چینی است؛ شرکت‌های چند ملیتی و دولتی چینی دریافتند که علاوه بر موقعیت تزانزیتی و لجستیکی منحصر به فرد امارات متحده عربی؛ وجود مشوق‌های مختلف نظیر مالکیت ۱۰۰ درصدی، انرژی یارانه‌ای، سرمایه‌گذاری با ریسک کم و شفافیت مالی از جمله عواملی هستند که شرکت‌های چینی را به سرمایه‌گذاری در امارات علاقه‌مند نموده است .[۴۲۷]

مناسبات دیپلماتیک میان امارات متحده عربی و چین از سال ۱۹۸۴ به طور رسمی آغاز شد. در این دوره سطح مناسبات تجاری میان طرفین بسیار محدود بود، فضای دو قطبی حاکم بر نظام بین‌الملل نقش مهمی در برقراری روابط دیپلماتیک میان پکن و ابوظبی داشت. از دهه ۱۹۹۰ به بعد چین رشد اقتصادی قابل ملاحضه‌ای را تجربه کرد و گام‌های اول توسعه را برداشته بود. در این دوره چین به یک وارد کننده بزرگ نفت تبدیل شده بود که با توجه به رشد اقتصادی متوالی، حجم تقاضا انرژی آن نیز در حال افزایش بود، در طرف مقابل نیز، امارات متحده عربی قرار داشت که اقتصاد آن به صادرات نفت متکی بود. وابستگی متقابل دو کشور به صادرات و واردات انرژی مقدمه‌ای برای توسعه شراکت اقتصادی میان ابوظبی و پکن در حوزه‌های جدید و متنوع می‌باشد. سفر ون جیابائو[۴۲۸] نخست وزیر چین به امارات متحده عربی در ژانویه ۲۰۱۳ اگر چه با هدف توسعه همکاری‌ها در زمینه نفت و گاز و مسئله امنیت انرژی در خلیج فارس انجام گرفته بود؛ اما می‌توان گفت این سفر مقدمه‌ای بود برای افزایش حجم همکاری‌های اقتصادی میان ابوظبی و پکن در چارچوب استراتژی کمربند و راه که چند ماه بعد مطرح شد و در نهایت سفر شی جینگ پینگ رئیس جمهور چین به امارات در جولای ۲۰۱۸ و امضای سند همکاری‌های جامع استراتژیک. این سند بیشتر بر اساس یک هدف کلی سازماندهی شده است که منافع مشترک

[۴۲۵] Bin Huwaidin, M. (۲۰۲۲), "China's strategic partnership with the UAE: Foundation and prospects", *Comparative Strategy*, ٤١, ٣, ٢٩٦-٣١٣.

[۴۲۶] ibid

[۴۲۷] Scott, E. (۲۰۱٥). "China's 'One Belt, One Road' Strategy Meets the UAE's Look East Policy", *China Brief.*

[۴۲۸] Wen Jiabao

اقتصادی و سیاسی دو کشور را تضمین می‌کند. همچنین ضمن تاکید بر مزیت‌های ژئوپلتیکی و ژئواکونومی متقابل و شناخت منافع اقتصادی یکدیگر، شکل گرفته است. حجم تبادلات تجاری میان امارات متحده عربی و چین در سال ۱۹۸۴ حدود ۷۶ میلیون دلار بود اما این رقم در سال ۲۰۱۷ به ۵۳ میلیارد دلار رسید. از این رو می‌توان گفت حجم تبادلات تجاری بین ابوظبی و پکن در سه دهه گذشته رشد ۷۰۰ درصدی را تجربه کرده است.[۴۲۹] در جریان سفر شی جینگ پینگ به امارات در سال ۲۰۱۸ و امضای سند همکاری‌های جامع استراتژیک بین پکن و ابوظبی، گفت: "جمهوری خلق چین امارات متحده عربی را به عنوان یک شریک همکاری استراتژیک مهم در خاورمیانه می‌بیند و طرفین تلاش می‌کنند تا سال ۲۰۳۰ حجم تبادلات تجاری خود را به ۲۰۰ میلیارد دلار افزایش دهند.[۴۳۰] براساس داده‌های رسمی منتشر شده توسط وزارت اقتصاد و دارایی امارات متحده عربی؛ حجم تبادلات تجاری میان امارات و چین در یک بازه زمانی ده ساله سیری صعودی را تجربه کرده است. بر اساس نمودار آماری زیر حجم تبادلات میان ابوظبی و امارات از حدود ۱۴.۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۰ به بیش از ۴۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ رسید. نکته قابل توجه این است که حجم تبادلات تجاری دوجانبه از سال ۲۰۱۳ که مقارن با رونمایی از استراتژی کمربند و راه بود؛ رشد بی‌سابقه‌ای را تجربه نمود. توسعه مناسبات تجاری دوجانبه در این بازه زمانی؛ حکایت از وابستگی متقابل دو کشور به یکدیگر دارند. استراتژی کمربند و راه و همکاری‌های امارات و چین، ظرفیت‌های تجاری دوجانبه را افزایش می‌دهد.

[۴۲۹] Bin Huwaidin, M. (۲۰۲۲), "China's strategic partnership with the UAE: Foundation and prospects", *Comparative Strategy*, ٤١, ٣, ٢٩٦-٣١٣.

[۴۳۰] Xu, W. (۲۰۱۹, July ۱۹). "UAE hailed as strategic partner", *China Daily*. http://www.chinadaily.com.cn/a/۲۰۱۹۰۷/۲۲/WS٥d٣٥٧٢١aa٣١٠d٨٣٠٥٦٤٠٠٥٨٧.html



Source: UAE Ministry of Economy and Emirates NBD Research

مناسبات چین و امارات در حوزه انرژی: امنیت انرژی و وابستگی متقابل

در میان کشورهای تامین کننده نفت چین در خاورمیانه، امارات متحده عربی تنها ۴ درصد کل تقاضای جهانی نفت چین را تامین نمود و بعد از عربستان، عمان، عراق و ایران در جایگاه پنجمین تامین کننده نفت چین در خاورمیانه قرار گرفت.[۴۳۱] در سال ۲۰۱۹، ارزش نفت خام وارداتی به چین بالغ بر ۲۳۸/۷ میلیارد دلار (با افزایش ۷۷/۷ درصدی) بود. در این سال چین نفت خود را از ۴۳ کشور مختلف تامین کرد و خاورمیانه تامین کننده ۴۴/۸ درصد نفت خام مورد نیاز چین را تامین کرد. حجم فروش نفت امارات متحده عربی به چین در مقایسه با سال ۲۰۱۴ تغییر چندانی نکرده است؛ این امر بیشتر ریشه در تنوع بخشی چین به بازارهای تامین انرژی خود دارد. این سیاست بعد از استراتژی کمربند و راه با جدیت بیشتری دنبال شد. اتکای پکن به چند بازار انرژی صرفا منطقه‌ای، قدرت مانور این کشور را در زمینه امنیت انرژی به ویژه در شرایط بحرانی کاهش می‌دهد؛ از این رو نخبگان پکن تعدد بازارهای انرژی را ترجیح می‌دهند.[۴۳۲]

[۴۳۱] Zhao, J. "۱. China and BRI: From Business to Geopolitics? ", China-Gulf Oil Cooperation Under the Belt and Road Initiative, edited by Valeria Talbot and Ugo Tramballi, Milano, Italy: LediPublishing, ۲۰۲۰, ۱۲- ۳۲.
[۴۳۲] Chaziza, M. (۲۰۱۹). "China's Middel East Diplomacy The Belt and Road Sterategic Partnership", U.K: Sussex Academic Press.

با توجه به موقعیت ژئوپلتیکی امارات متحده عربی (به ویژه دبی) و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب، این کشور به یکی از هاب‌های اصلی ترانزیت انرژی خاورمیانه تبدیل شده است و این امر باعث شد تا ابوظبی به توسعه همکاری‌های تجاری با پکن در چارچوب استراتژی کمربند و راه، ابراز علاقه نشان دهد و به عنوان یک کنشگری که شبکه‌های تجاری درهم تنیده را از آسیا تا مدیترانه و شمال آفریقا به یکدیگر متصل می‌کند، ظهور نمود.[۴۳۳] همچنین بخشی از سیاست خاورمیانه‌ای چین نیز در یک دهه اخیر بیشتر متاثر از مسئله امنیت انرژی و تامین مسیرهای ترانزیت انرژی می‌باشد. از این رو پکن، علاوه بر واردات حدود نیمی از انرژی مورد نیاز خود از خاورمیانه، به منظور در کنترل گرفتن مسیرهای تجاری که از آسیای مرکزی تا خاورمیانه و آفریقا امتداد دارند؛ در چارچوب استراتژی کمربند و راه، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای را در حوزه بنادر، مسیرهای ترانزیتی و احداث راه آهن در کشورهای منطقه و فرامنطقه‌ای انجام داده است که در ادامه به بخشی از این سرمایه‌گذاری‌های چین در امارات و دیگر کشورهای عربی منطقه خلیج فارس خواهیم پرداخت [۴۳۴].

فعالیت شرکت‌های چینی در زمینه صنایع بالادستی و پایین‌دستی نفت امارات

همانطور که اشاره شد، وابستگی متقابل مؤلفه اصلی همکاری‌های میان امارات و چین در حوزه می‌باشد. ابوظبی به پکن به عنوان مشتری اصلی نفت خود می‌نگرد و در مقابل، پکن، ابوظبی را یکی از چندین بازار متنوع انرژی خود تلقی می‌کند که می‌تواند پاسخگوی بخشی از نیازهای رو به رشد انرژی خود باشد. در سال ۲۰۱۳ امارات متحده عربی، مبلغی به ارزش ۵۰۰ میلیون دلار را به شرکت نفت ملی چین و یک شرکت سنگاپوری دیگر، برای ساخت یک تاسیسات نفتی در بندر فجیره اختصاص داد. همچنین امارات در سال ۲۰۱۲ با یکی از شرکت‌های زیرمجموعه شرکت ملی نفت چین قراردادی را برای ساخت یک خط لوله به طول ۳۷۰ کیلومتر که از میدان نفتی حبشان در جنوب غربی امارت ابوظبی آغاز تا خط ساحلی دریای عرب، واقع در امارت فجیره امتداد می‌یابد منعقد نمود. این خط لوله،

[۴۳۳] Kumar, B. R (۲۰۱۳). “The UAE’s Strategic Trade Partnership with Asia: A Focus on Dubai”, -- Middle East Institute. https://www.mei.edu/publications/uaes-strategic-trade-partnership-asia-focus-dubai
[۴۳۴] Scobell, A. & Nader, A. (۲۰۱٦). “China in the Middle East: The Wary Dragon”, Santa Monica: RAND Corporation.

جایگاه ویژه‌ای را به امارات می‌دهد که به وسیله آن که تنگه هرمز را دور می‌زند.[۴۳۵] این دو پروژه مهم، مقدمه‌ای برای ورود شرکت‌های چینی به حوزه صنایع بالادستی و پایین دستی نفت در امارات محسوب می‌شود.

مشارکت امارات و چین در زمینه انرژی، اگرچه در مقایسه با حجم مشارکت قطر و عربستان سعودی گسترده نیست، اما دور از انتظار نیست که امارات پس از توافق‌های مهمی که در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ با شرکت ملی نفت چین امضاء کرد و به عنوان یک شریک مورد اعتماد امنیت انرژی چین ظاهر شد. در فوریه ۲۰۱۷، شرکت‌های پتروچاینا[۴۳۶] و هواژن[۴۳۷] به ترتیب ۸ و ۴ درصد از سهام شرکت اکتشاف نفت مناطق خشکی ابوظبی[۴۳۸] را به مبلغ ۱/۸ میلیارد دلار و ۸۸۰ میلیون دلار خریداری کردند.[۴۳۹] چین در سال ۲۰۱۶ به سرمایه گذار پیشرو در خاورمیانه تبدیل شد و ۳۱/۹ درصد از کل سرمایه گذاری مستقیم خارجی در این منطقه را به خود اختصاص داد. این اولین باری بود که یک شرکت نفتی چینی توانست در زمینه صنایع بالادستی انرژی خلیج فارس ورود نماید. در جولای ۲۰۱۸ در جریان سفر شی جینگ پینگ به امارات متحده عربی، شرکت پتروچاینا که زیر مجموعه شرکت ملی نفت چین است، ۱۰ درصد از سهام امتیاز ام الشیف و نصر و ۱۰ درصد از سهام امتیاز زاکوم سفلی را از شرکت ملی نفت ابوظبی[۴۴۰] خریداری نمود.[۴۴۱] چین با وجود توسعه شراکت خود در حوزه انرژی با امارات متحده عربی و دیگر کشورهای عربی، در حال حاضر چین در مقایسه با شرکت‌های آمریکایی و اروپایی سرمایه‌گذاری‌های جدی و قابل توجهی در بخش توسعه صنایع بالادستی به ویژه در زمینه اکتشاف نفت و گاز امارات و همسایگان آن انجام نداده است و فعالیت‌های شرکت‌های چینی در این حوزه محدود به مواردی بود که به آن اشاره شد. امارات و دیگر کشورهای منطقه در زمینه صنایع بالادستی انرژی و فناوری‌های مرتبط با آن بیشتر به کنسرسیوم‌های تجاری غربی وابسته هستند. مسئله انحصار صنایع بالادستی انرژی توسط شرکت‌های اروپایی و آمریکایی یکی از اصلی‌ترین موانع چین برای توسعه کنشگری در این حوزه محسوب می‌شود.

---

[۴۳۵] The National, (۲۰۱۳, March ۱٤). “Fujairah Established as Fuel Storage Fulcrum”, https://www.thenationalnews.com/business/fujairah-established-as-fuel-storage-fulcrum-۱,٦٤٦٤٦٩

[۴۳۶] PetroChina
[۴۳۷] Huaxin Company
[۴۳۸] Abu Dhabi’s Onshore Oil Company
[۴۳۹] Zhao, J. “۱. China and BRI: From Business to Geopolitics? ”, China-Gulf Oil Cooperation Under the Belt and Road Initiative, edited by Valeria Talbot and Ugo Tramballi, Milano, Italy: LediPublishing, ۲۰۲۰, ۱۲- ۳۲.

[۴۴۰] Abu Dhabi National Oil Company
[۴۴۱] Li, Y. (۲۰۱۸, July ۱۹). “China, UAE ties span a wide range”, *China News Website.* http://www.ecns.cn/news/politics/۲۰۱۸-۰۷-۱۹/detail-ifywhfmh۲۷۱۳۱٦٥.shtml*Service*

با وجود وابستگی بخش قابل توجهی از اقتصاد کشورهای عربی حوزه خلیج فارس به انرژی‌های هیدروکربنی، در سال‌های اخیر سیاست‌هایی در جهت متنوع‌سازی اقتصاد و کاهش تدریجی وابستگی به نفت توسط برخی از کشورهای عربی منطقه دنبال شد. امارات متحده عربی با وجود پیشگامی در تنوع بخشی به اقتصاد خود، هنوز هم در تامین درآمدهای عمومی خود به نفت وابسته است. اتکای ابوظبی به درآمدهای حاصل از فروش نفت، در کنار افزایش روز افزون تقاضای انرژی هیدروکربنی توسط پکن، امارات را به سومین صادرکننده نفت به چین بعد از عربستان سعودی و عراق در سال ۲۰۲۱ تبدیل نمود. در صورت تداوم وابستگی ابوظبی به انرژی‌های هیدروکربن و افزایش تقاضای انرژی پکن، احتمال افزایش حجم سرمایه‌گذاری‌های چین در حوزه نفت امارات وجود دارد. اما در حال حاضر سرمایه‌گذاری‌های پکن، بیشتر معطوف به حوزه‌های غیر نفتی می‌باشد. [۴۴۲]

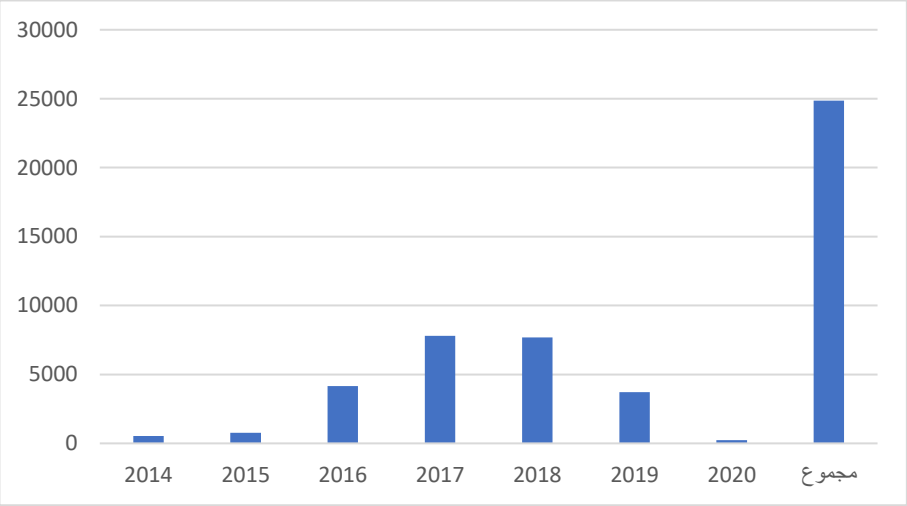
سرمایه‌گذاری چین در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر و توسعه فناوری امارات

سرمایه گذاری در انرژی خورشیدی یکی دیگر از مؤلفه‌های همکاری‌های دوجانبه امارات و چین در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر محسوب می‌شود. امارات متحده عربی در چارچوب سند چشم انداز ۲۰۲۱ در نظر داشت تا به یکی از کشورهای پیشگام در زمینه استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر تبدیل شود. این در حالی است که چین به در نظر دارد تا سرمایه‌گذاری‌های خود را در زمینه انرژی خورشیدی افزایش دهد. سرمایه‌گذاری چین در زمینه انرژی های تجدیدپذیر در سال ۲۰۱۸، حدود ۸۶/۵ میلیارد دلار بود که ۵۸ درصد نسبت به سال ۲۰۱۷ افزایش داشت. [۴۴۳] چین و امارات در بزرگترین پروژه های انرژی تجدیدپذیر منطقه که از انرژی خورشیدی متمرکز استفاده می‌شود، مشارکت کردند. همچنین، پکن در زمینه ساخت پنل‌های فتوولتائیک با ظرفیت ۱۸۰۰ مگاوات در دبی و ابوظبی نیز سرمایه‌گذاری کرده است. [۴۴۴]

[۴۴۲] Mogielnicki, R. (۲۰۲۲, February ۱٦). “Growing China-Gulf Economic Relations Have Limits”, *The Arabian Gulf States Institute in Washington*. https://agsiw.org/growing-china-gulf-economic-relations-have-limits/
[۴۴۳] UN Environment's Economy Division (۲۰۱۸). “Global Trends in Renewable Energy Investment ۲۰۱۸”.
[۴۴۴] Al Zeyoudi, T. (۲۰۱۸, July ۱۹),“UAE and China: Towards a brighter and more sustainable future”, *Arabian Business*, https://www.arabianbusiness.com/politics-economics/٤٠١٠٦٨-uae-china-towardsbrighter-more-sustainable-future.

علاوه بر این، صندوق جاده ابریشم چین در سال ۲۰۱۸ تنها چند هفته قبل از سفر تاریخی شی جینگ پینگ به امارات، اعلام کرد که ۳/۹ میلیارد دلار در پروژه انرژی خورشیدی متمرکز[۴۴۵] در دبی سرمایه‌گذاری خواهد کرد. این اولین پروژه خاورمیانه محسوب می‌شود که توسط این صندوق جاده ابریشم چین تامین مالی می‌شود. پروژه انرژی خورشیدی متمرکز بزرگترین و پیشرفته‌ترین نیروگاه خورشیدی جهان محسوب می‌شود. [۴۴۶] بانک‌های چینی همچنین ۲ میلیارد دلار از هزینه ۳ میلیارد دلاری پروژه ساخت نیروگاه برق حسیان که با زغال سنگ پاک قرار است فعالیت کند را تامین نمودند. این نیروگاه ۲۴۰۰ مگاواتی زغال سنگ پاک حسیان، اولین نیروگاه چینی در خاورمیانه است که با مشارکت شرکت هاربین الکتریک چین، اداره آب و برق دبی و شرکت أکوا پاور[۴۴۷] (این شرکت در زمینه سرمایه‌گذاری و ساخت نیروگاه‌های برق و تصفیه‌خانه‌های آب صنعتی فعال است) عربستان در حال انجام است. [۴۴۸]

حجم سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و جاده در امارات (میلیون دلار) (به دلیل توقف بسیاری از پروژه‌ها در دروه کرونا، آمارها تا سال ۲۰۱۹، یعنی پیش از آغاز شیوع بیماری کرونا، قید شده است)



[۴۴۵] Concentrated solar power
[۴۴۶] The National. (۲۰۱۸, June ۱٦). “China’s Silk Road Fund is investing in Dubai solar project, Acwa says. https://www.thenational.ae/business/energy/china-s-silk-road-fund-isinvesting- in-dubai-solar-project-acwa-says۱,۷٤۰٦۱۳.

[۴۴۷] ACWA Power
[۴۴۸] Xinhua. (۲۰۱۸, July ۱۹). “Feature: Hassyan Clean Coal project symbol of UAE–China green partnership”. http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/۲۰۱۸-۰۷/۱۰/content_٥٥۹۳۰۰٥۹.htm’

در واقع، روابط پکن و ابوظبی دوران طلایی خود را طی می‌کند.[۴۴۹] امارات دومین شریک تجاری چین و بزرگ‌ترین بازار صادراتی برای چین در منطقهٔ آسیای غربی و شمال آفریقا به‌شمار می‌رود.[۴۵۰] همچنین بیش از ۲۲ درصد تجارت چین و اعراب و سی درصد صادرات چین به جهان عرب، از طریق امارات متحدهٔ عربی صورت می‌گیرد.[۴۵۱] امارات با وجود اینکه متنوع‌ترین و پویاترین اقتصاد در میان کشورهای عربی را دارد، هنوز در سیاست‌های مالیاتی[۴۵۲] به صادرات نفت وابسته است. در کنار این، افزایش تجارت دوجانبه و توریسم از اولویت‌های چین و امارات هستند. دو کشور در اواخر سال ۲۰۱۵، یک صندوق سرمایه‌گذاری به ارزش ده میلیارد دلار برای بخش‌های استراتژیک تأسیس کردند. شی جین پینگ دربارهٔ این صندوق گفت: «این صندوق نقش مهمی در تقویت ابتکار کمربند – جاده و بهبود اتصالات و همکاری با شرکای منطقه‌ای ما در سراسر اوراسیا ایفا خواهد کرد»[۴۵۳]. در ژوییهٔ همان سال، دو کشور شانزده تفاهنامه را در فروم اقتصادی چین – امارات با یکدیگر به امضا رساندند. افزایش روابط دو کشور به سطح دیپلماتیک نیز تسری پیدا کرده است و شی در سال ۲۰۱۸ به امارات متحدهٔ عربی عربی سفر کرد. این اولین سفر یک رئیس جمهور چین به این کشور در سی سال اخیر به‌شمار می‌رود. در مقابل، در ژوییهٔ ۲۰۱۹ نیز محمدبن زاید، ولیعهد امارات و مهم‌ترین بازیگر سیاسی این روزهای امارات، به کشور چین سفر کرد و برای امضای توافقنامهٔ همکاری جامع استراتژیک تعهد می‌دهد. شی در ژوییهٔ ۲۰۱۹ خواهان تقویت هماهنگی‌های توسعه‌ای، اطمینان از ایفای نقش ترمینال کانتینری ۲ بندر خلیفه[۴۵۴] و منطقهٔ نمایش ظرفیت همکاری چین – امارات[۴۵۵] شد. این منطقهٔ نمایش پارکی در منطقهٔ صنعتی خلیفهٔ[۴۵۶] ابوظبی است که در مجاورت بندر خلیفه و در فاصلهٔ شصت و هشتاد کیلومتری از بندر ابوظبی و دبی قرار دارد[۴۵۷] که در کوتاه‌مدت مساحتی به وسعت ۲.۲ کیلومتر مربع و در بلندمدت ده کیلومتر مربع را اشغال می‌کند. مجموع سرمایه‌گذاری برای ساخت بخش اول بیش از ده میلیارد یوآن خواهد بود.[۴۵۸] شرکت همکاری و سرمایه‌گذاری خارجیِ استانی جیانگسو[۴۵۹] که گروه همکاری فنی و اقتصادی بین‌المللی جیانگسو راه‌اندازی کرد، مجری اصلی ساخت این منطقه است. همچنین چهار منطقهٔ توسعهٔ ملی

[۴۴۹] https://gulfnews.com/uae/china-uae-relationship-at-its-best-in-history-chinese-envoy-۱,۱۵۶۳۵٤٥۲۱٥۸۲۰
[۴۵۰] The Global Times, Bilateral trade between China and the UAE, July ۲۷, ۲۰۱۸, available at https://www.globaltimes.cn/content/۱۱۱۱٦۷٤.shtml
[۴۵۱] Ibid.
[۴۵۲] Fiscal policy
[۴۵۳] https://www.thenational.ae/business/uae-china-to-set-up-۱۰bn-joint-strategic-investment-fund-۱,۱۰٥۸۰۸
[۴۵٤] Khalifa Port Container Terminal Two
[۴۵٥] China-UAE Industrial Capacity Cooperation Demonstration Zone
[۴۵٦] Khalifa Industrial Zone (KIZAD)
[۴۵۷]http://govt.chinadaily.com.cn/s/۲۰۱۹۰۲/۱۳/WS٥c٦۳c۷٥٥٤۹۸e۲۷e۳۳۸۰۳۸۳۹e/china-uae-industrial-capacity cooperation-demonstration-zone.html
[۴۵۸] https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_۸۲۳۲/۲۰۲۰۱۰/t۲۰۲۰۱۰۱۰_۱۲٤٤۰٤٥.html
[۴۵۹] Jiangsu Provincial Overseas Cooperation and Investment Company Limited

نیز به این پروژه پیوستند: پارک صنعتی سوژو[۴۶۰]، منطقهٔ توسعهٔ جیانگ نینگ در نانجینگ[۴۶۱]، منطقهٔ توسعهٔ اقتصادی – فناوری هایمن در هوآیان[۴۶۲] و منطقهٔ توسعهٔ اقتصادی و فناوری یانگژو[۴۶۳]. در ژوییهٔ ۲۰۱۷ توافقنامه‌های همکاری و سرمایه‌گذاری بین چین و امارات متحدهٔ عربی به امضا رسید و پانزده شرکت با بیش از شش میلیارد یوآن (۸۸۴.۱۲ میلیون دلار) سرمایه‌گذاری، اقدام به امضای قرارداد کردند. از دیگر قراردادها و سرمایه‌گذاری‌های چین در امارات[۴۶۴] در سال ۲۰۱۸ می‌توان به پروژهٔ انرژی خورشیدی ای.پی.سی دبی، توسعهٔ پالم جمیره (هجده میلیون دلار)، توسعهٔ زیرساخت آکویا اکسیژن (بیست میلیون دلار)، توسعهٔ شهر آیکون (۱۴۰ میلیون دلار)، ساخت دهکدهٔ اکسپوی دوبی (۱۶۹ میلیون دلار)، ساختمان‌های تجاری و مسکونی دبی (۲۱۸ میلیون دلار) و برج‌های داون‌تاون ویوز ۲ (۳۵۱ میلیون دلار) اشاره کرد. ارزش فعالیت‌های تجاری بین چین و GCC از ۹.۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ به ۱۷۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ رسید.[۴۶۵]

قطر

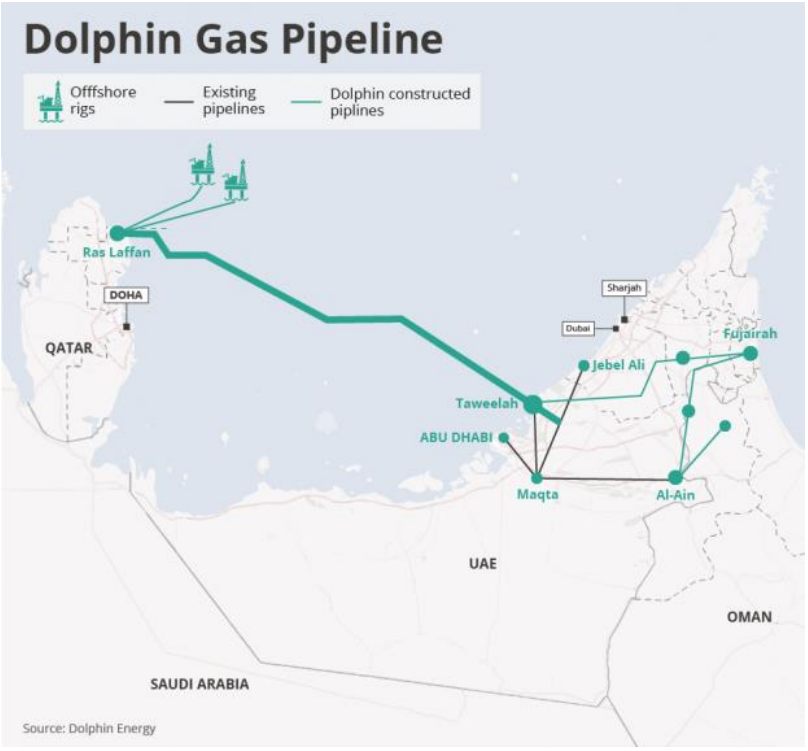
پیشبرد سیاست خارجی قطر با مقوله صادرات گاز و امنیت ملی این کشور گره خورده است .در این راستا اگرچه آمال جهانی قطر برگرفته از نظرات و دیدگاه‌های نخبگان به ویژه طبقه حاکم است، بااینحال دستاوردهای سیاست خارجی قطر هرگز بدون توسعه اقتصادی سریع و موفقیت‌آمیز این کشور که– وابسته به ذخایر گسترده گاز می‌باشد– امکان‌پذیر نبوده است. بدین منظور این کشور از عنصر دیپلماسی انرژی به خوبی استفاده کرده است. از همان ابتدا، سیاستگذاران انرژی این کشور راهبرد تبدیل شدن به یک عربستانِ گاز طبیعی را برای این کشور طراحی کردند. بدین ترتیب قطر از سال‌های دهه ۱۹۸۰ تلاش کرده تا خود را به عنوان «عربستان دیگری در گاز طبیعی مایع» مطرح کند و بهره‌برداری حداکثری از ذخایر گاز طبیعی نیز در این راستا ارزیابی می‌شود.

---

٤٦٠ Suzhou Industrial Park
٤٦١ Jiangning Development Zone in Nanjing
٤٦٢ Haimen Economic-Technological Development Zone in Huaian
٤٦٣ Yangzhou Economic and Technological Development Zone
٤٦٤ https://meedmashreqconstructionhub.com/٤٠٤.php
٤٦٥ IMF

در همین راستا پروژه دلفین بزرگترین طرح گازی در منطقه خلیج فارس به شمار می‌رود که قرار است گاز میدان گنبد شمالی را به عمان و امارات متحده عربی برساند. هدف این پروژه گسترش ارتباطات بین تأسیسات زیربنایی گاز در قطر، امارات متحده عربی و عمان همراه با ایجاد امکان ارتباط آتی با پاکستان است. ضمن اینکه قطر در این پروژه دستیابی به بازار شرق آسیا را در نظر دارد. احداث این خط لوله می‌تواند با گسترش همکاری‌های اقتصادی، به حل اختلافات موجود کمک کند. در واقع قطر تلاش می‌کند تا از طریق دیپلماسی انرژی و گره‌زدن اقتصاد سایر کشورها با صادرات گاز طبیعی، خود را تبدیل به گرانیگاه ثبات و توسعه در منطقه کرده و بیش از پیش در میان کشورهای منطقه‌ای نفوذ به دست آورد. لذا در عرصه منطقه‌ای، دیپلماسی انرژی این کشور با راه‌اندازی پروژه دلفین سعی کرده تا حدودی این هدف را محقق سازد. در حال حاضر، این پروژه و خط لوله روزانه ۵۶ میلیون متر مکعب گاز را ترانزیت می‌کند.

تصویر پروژه دلفین



ثبات سیاسی و اقتصادی قطر

قطر معمولاً طرح‌های توسعه‌ای گاز طبیعی خود را در قالب پروژه‌های کلان ادغام‌شده با صنایع پایین‌دستی و صادرات ال.ان.جی تعریف می‌کند. این کشور برای انجام این پروژه‌ها نیازمند سرمایه‌گذاری و مشارکت شرکت‌های بین‌المللی نفتی صاحب فناوری و تخصص مانند اکسون موبیل، شل و توتال است. به همین دلیل است که ۳۰ درصد سهام شرکت بزرگی مانند Rasgas قطر متعلق به شرکت اکسون موبیل است. این کشور همچنین در زمینه تبدیل گاز به مایع نیز پیشرو است و جزء محدود کشورهایی است که تأسیسات عملیاتی GTL دارند.

این کشور در رده باثبات‌ترین کشور خاورمیانه و بیست و سومین کشور جهان قرار دارد.[۴۶۶] در جریان وقوع انقلاب‌های عربی در سال ۲۰۱۱ و سرنگونی برخی دولت‌های خاورمیانه، درحالیکه بی‌ثباتی کشورهای حاشیه خلیج فارس را نیز تهدید می‌کرد، با اینحال قطر

[٤٦٦] https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/٢٠٢٢/٠٦/GPI-٢٠٢٢-web.pdf

بدون کمترین ناآرامی، نمادی از ثبات و ثروت اقتصادی را به نمایش گذاشت. در واقع مسأله ثبات اقتصادی و امنیتی این کشور به طور مستقیم از سوی غرب به ویژه ایالات متحده امریکا تحت نظر قرار گرفته است. به عبارت دیگر اگرچه بخشی از ثبات اقتصاد این کشور مرهون انعطاف‌پذیری در صادرات انرژی از سوی این کشور است اما بی‌شک نمی‌توان وابستگی این کشور به امریکا را نادیده گرفت. قطر هم‌اکنون پایگاه نظامی مهمی برای امریکا در خلیج فارس به شمار می‌رود.

بنابراین باید گفت یکی از ابعاد دیپلماسی انرژی قطر که همسو با سیاست خارجی و دفاعی این کشور است، تلاش برای حفظ وابستگی نظامی به ایالات متحده به منظور فعالیت هرچه بهتر در عرصه بازار انرژی جهان است. قطر در تمامی روابط انرژی خویش، عنصر موافقت غرب را در نظر گرفته است. از سوی دیگر امریکا نیز به منظور تضعیف روسیه و ایران در عرصه صادارت انرژی و کاستن از نقش این دو، از گسترش ظرفیت‌های صادراتی قطر حمایت می‌کند. لذا باید گفت دیپلماسی انرژی قطر به تعامل سیاسی، امنیتی و نظامی با ایالات متحده امریکا وابستگی فراوانی دارد.

همکاری قطر و چین

در پاییز ۱۴۰۰ (۲۰۲۱) قطر یک قرارداد بلندمدت جدید دیگر برای تامین گاز طبیعی مایع (LNG) به چین امضا کرد. این قرارداد بین شرکت‌های قطر انرژی[۴۶۷] و شرکت گاز طبیعی گروه انرژی گوانگدونگ[۴۶۸] برای صادرات سالانه یک‌میلیون تن LNG امضا شد و قرار است که از سال۲۰۲۴ تا ۲۰۳۴ ادامه یابد. سعد شریدا الکعبی، وزیر انرژی قطر و رئیس و مدیراجرایی شرکت قطر انرژی گفت: «ما خرسندیم که چنین توافق تامین بلندمدتی را با گروه انرژی گوانگدونگ منعقد کرده‌ایم و به‌دنبال ایجاد یک رابطه موفق و سودمند برای دو طرف هستیم». در حاضر، حدود ۸۰٪ صادرات گاز قطر به مقصد شرق آسیا انجام می‌شود.[۴۶۹] همان‌گونه که از این اظهارنظر برمی‌آید، روابط قطر با چین گسترده‌تر و عمیق‌تر از معامله LNG است، اما می‌توان از گستره معاملات گاز طبیعی مایع دو کشور در سال گذشته به‌عنوان فشارسنجی واقعی برای نزدیکی روابط آن‌ها در منطقه حساس خاورمیانه استفاده کرد. این امر، به‌ویژه برای واشنگتن نگران‌کننده

[۴۶۷] QatarEnergy

[۴۶۸] Guangdong Energy Group Natural Gas Co

[۴۶۹] https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/lng/۰٤۱۲۲۲-infographic-where-do-qatar-liquefied-natural-gas-exports-go-europe-asia

است؛ زیرا که پایگاه هوایی عظیم العدید ایالات‌متحده در قطر، مقر علمیاتی پیشروی ستاد فرماندهی مرکزی ارتش ایالات‌متحده (سنتکام) است. قطر مدت‌هاست که از همسویی بیشتر با آمریکا و متحدانش در منطقه و به‌ویژه، عربستان‌سعودی خودداری کرده است. سعد شریدا الکعبی در ژانویه ۲۰۱۹ و زمانی که قطر پس از ۶۰ سال از اوپک جدا شد، اظهار کرد که این تصمیم سیاسی نیست و یک تصمیم صرفا تجاری برای استراتژی آینده قطر در قبال بخش انرژی است.

اگرچه در واقعیت این تصمیم به‌شدت سیاسی بود که تا حد زیادی بر اساس نارضایتی از گرفتارشدن در پیامدهای اقتصادی منفی و فاجعه‌بار تلاش‌های مکرر عربستان‌سعودی برای ازکارانداختن یا تضعیف صنعت شیل آمریکا از طریق جنگ‌های قیمتی در بازار نفت، اتخاذ شد.

این ضدیت قطری‌ها نسبت به استراتژی‌های «احمقانه» سعودی‌ها زمانی تقویت شد که عربستان‌سعودی تلاش کرد تا با ایجاد محاصره‌ای با همکاری همسایگان عرب قطر از ژوئن ۲۰۱۷ تا ژانویه۲۰۲۱ آسیب اقتصادی مستقیم و شدیدتری به قطر وارد کند. عربستان و اعضای شورای همکاری خلیج‌فارس به دلیل حمایت قطر از گروه‌های مختلف تروریستی و از جمله اخوان‌المسلمین، این کشور را در محاصره اقتصادی بی‌سابقه‌ای قرار دادند. با این وجود قطر حمایت خود از اخوان‌المسلمین را تایید کرد، اما به‌صورت خصوصی از ریاکاری سعودی‌ها انتقاد کرد. در همین زمینه قطر نیز عربستان‌سعودی را به ارتباط مشکوک با تروریسم متهم کرد و بر این نکته دست گذاشت که ۱۵ نفر از میان ۱۹ هواپیماربای حملات ۱۱ سپتامبر، اتباع سعودی بودند.

پس از این مذاکرات قطر رسما اعلام کرد که گستره فعالیت‌های خود را به شکل چشمگیری افزایش می‌دهد و توسعه میدان گنبدشمالی خود را آغاز خواهد کرد. شرکت دولتی قطر پترولیوم (قطر انرژی کنونی) نیز خبر از افزایش هدفمند تولید LNG خود تا سال ۲۰۲۴ به سطح ۱۱۰ میلیون تن در سال اعلام کرد. در حال‌حاضر تولید LNG این کشور حدود ۷۷ میلیون تن در سال یا کمی بیشتر است و این رقم قرار است تا سال ۲۰۲۷ به ۱۲۶ میلیون تن در سال برسد. این طرح توسعه قرار است در بخش نخست خود با راه‌اندازی چهار مرکز تولید غول‌پیکر با ظرفیتی بیش از ۸ میلیون تن در سال انجام شود. با توجه به اینکه محموله‌های LNG برای مدت طولانی با قیمتی بالاتر از سایر بازارهای مهم معامله می‌شد، قطری‌ها نیز به‌طور قابل‌درکی بر افزایش سهم خود در بازار آسیا و به‌ویژه در بازار چین تمرکز کرده‌اند. در واقع، برای تعداد زیادی از پروژه‌های جدید مرتبط با LNG در سراسر شرق و جنوب‌شرق آسیا برنامه‌ریزی شده

است و به گفته آژانس بین‌المللی انرژی، تقاضای کشورهای جنوب‌شرق آسیا طی ۱۰سال آینده به شکل فزاینده‌ای افزایش خواهد یافت. این نهاد می‌گوید که منطقه جنوب‌شرق آسیا با مصرف حدود ۱۰میلیارد مکعب گاز، به یک واردکننده خالص گاز تبدیل می‌شود.

با توجه به این موضوع، مجموعه‌ای از توافقات بین قطر و چین در بخش LNG وجود دارد که یک مثال قابل‌توجه اولیه آن نیز که به الگویی برای توافقات و قراردادهای بعدی تبدیل شد؛ قرارداد خرید و فروش بلندمدت ۲ میلیون تن گاز طبیعی مایع در سال به مدت ۱۰سال، بین شرکت‌های ساینوپک چین و قطرانرژی است.

پس از قراردادهای اولیه بین چین و قطر، طرف قراردادهای تامین LNG با متحد ایران، چین و روسیه، یعنی پاکستان امضا کرد. این قرارداد خرید و فروش ۱۰ساله شرکت قطر انرژی و شرکت ملی نفت پاکستان برای تحویل سالانه ۳ میلیون تن گاز طبیعی مایع به بنادر مختلف پاکستان امضا شد. این توافق نیز بر اساس قرارداد قبلی بین پاکستان و قطر که برای تامین سالانه ۷۵/ ۳ میلیون تن LNGبه پاکستان بود، امضا شده و تقریبا به‌طور همزمان نیز بنگلادش، متحد نزدیک پاکستان نیز قرارداد مشابهی با قطر امضا کرده است.

به نظر می‌رسد قطر که همواره روابط مساعدی با آمریکا و کشورهای غربی داشته، حالا به‌دنبال افزایش تعاملات خود با رقبای آمریکا در شرق‌دور، جنوب‌شرقی و جنوب آسیا، خاورمیانه، قفقاز و روسیه در اروپا است. امری که بی‌تردید برای آمریکایی‌ها نگران‌کننده است، اما بی‌تردید متحدان آمریکا در منطقه که اکنون در حال عادی‌سازی روابط با قطر هستند، از این همکاری‌ها بیش از هرکسی هراسان خواهند شد.

پارس جنوبی یا گنبد شمالی

پارس جنوبی یا گنبد شمالی یک میدان میعانات گازی ترکیبی واقع در خلیج فارس است که در مرز دریایی ایران و قطر واقع شده است. پارس جنوبی عنوان بخش شمالی این میدان مشترک است که در قلمرو دریایی ایران قرار گرفته است و بخش جنوبی این میدان مشترک که در آب‌های قطر قرار گرفته است گنبد شمالی خوانده می‌شود. بر اساس مطالعات صورت گرفته تخمین زده می‌شود ۶۲ درصد ذخایر این مخزن متعلق به قطر و ۳۸ درصد دیگر آن به ایران تعلق دارد. سهم ایران از ذخایر گاز این میدان ۴۳۶ تریلیون فوت

مکعب در محل و همچنین ۳۲۵ تریلیون فوت مکعب گاز قابل استحصال می‌باشد که این میزان چیزی در حدود ۸ درصد کل ذخایر گاز جهان و ۵۰ درصد کل ذخایر ایران را شامل می‌شود.[۴۷۰]

تصویر میدان گازی پارس جنوبی و گنبد شمالی



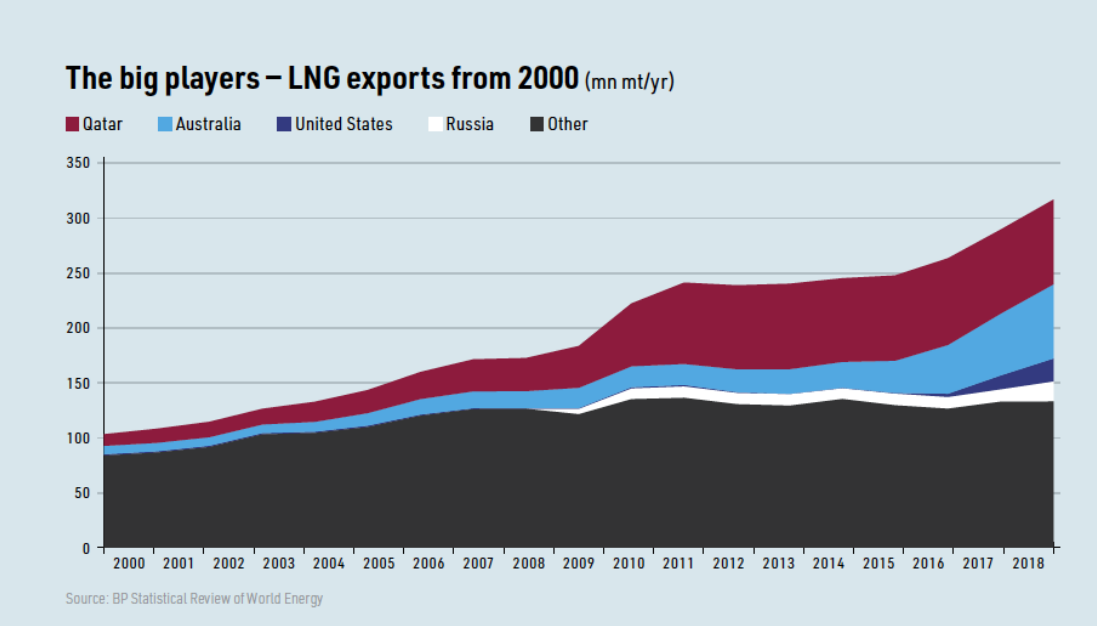
قطر در دهه زمینه‌ساز رقابت جدی در بهره‌برداری هر دو کشور از این منابع بوده است. قطر پس از تامین نیازهای محدود داخلی خود، با کمک شرکت‌های غربی به واسطه اجرای پروژه‌های متعدد تولید گاز مایع، به صادر کننده اصلی این محصول در دنیا تبدیل شده است. شکل زیر به خوبی نشان می‌دهد که قطر چگونه از سال ۲۰۰۰ تا کنون رفته رفته به بزرگترین صادرکننده گاز طبیعیِ مایع دنیا تبدیل شد.

در واقع کشـف میدان مشـترک پارس جنوبی یا گنبد شـمالی مهم‌ترین نقطه عطف روابط ایران و قطر می‌باشـد، میدانی که تمامی حوزه‌های روابط دو کشـور تحت تاثیر میزان و چگونگی برداشـت از این منبع مشـترک قرار گرفته است. در طی این سال‌ها بحث برداشت از پارس جنوبی تبدیل به مهم‌ترین مساله برای این دو کشور شده و هرکدام سرمایه گذاری‌های هنگفتی در این حوزه انجام

٤٧٠ Dargin, Justin, (٢٠٠٨), The Dolphin Project: The Development of a Gulf Gas Initiative, Oxford Institute for Energy Studies.

داده‌اند. ایران فازهای ۲۴ گانه پارس جنوبی را طراحی و عملیاتی کرد و قطر نیز به کمک غول‌های عظیم نفتی جهان ده‌ها پروژه را دراین حوزه به اتمام رســانده اســت، به شکلی که قطر امروزه به غول ال.ان.جی دنیا مشهور است.

تصویر بزرگترین بازیگران گاز طبیعی مایع جهان از ۲۰۰۰ تا کنون



عراق

عراق به عنوان سومین کشور وسیع غرب آسیا در محاصره خشکی قرار دارد و بخش مهمی از ارتباطات دریایی خود را از طریق همسایگان خود برطرف می‌کند. در میان هشت کشور ساحلی خلیج فارس، عراق کمترین راه آبی را دارد. این درحالی است که ارتباطات مرزی و دریایی برای این کشور اهمیت دارد و صادرات نفت مهمترین منبع درآمدی عراق محسوب می‌شود. جمعیت عراق ۳۸ میلیون نفر است که حدود ۹۸ درصد آنان مسلمان هستند. ترکیب جمعیتی مسلمانان نیز به این صورت است: ۵۵–۶۵ درصد شیعه و ۴۵–۴۰ درصد سنی. از نظر قومی، ۱۵ درصد جمعیت عراق کُرد، ۳ درصد ترکمن، ۲ درصد آشوری و کلدانی، و ۸۰ درصد عرب هستند. کشور عراق از نظر ساختار اجتماعی فرهنگی به سه حوزه کاملا متفاوت قابل تقسیم است. در حوزه مرکزی عراق اعراب سنی، در شمال کردها و در جنوب شیعیان سکونت دارند. هر کدام از این گروه‌ها دارا ی شاخصه‌های فرهنگی و اجتماعی خاص خود هستند.

عراق پنجمین کشور دارنده ذخایر نفت در دنیا است و هزینه تولید نفت در آن کشور، کمترین حد هزینه‌های تولید نفت در دنیاست. صادرات نفت از گذشته نقش اصلی را در اقتصاد عراق بر عهده داشته است به طوری که ۹۵ ٪ از درآمد خارجی این کشور را تشکیل می‌دهد. به رغم آنکه تولید نفت حدود ۷۰ درصد تولید ناخالص داخلی عراق را تشکیل می‌دهد که این بخش تنها دو درصد اشتغال کل را به طور مستقیم درگیر خود کرده است. عراق به شدت نیاز به متنوع سازی اقتصاد خود و اتکا به گسترش دیگر بخش‌های اقتصاد از جمله تولید صنعتی و خدمات دارد. یکی از بخش های مهم اقتصاد که می تواند نیروی کار قابل توجهی را به خود جذب کند کشاورزی است که عراق نیاز به سرمایه گذاری بیشتری در این بخش دارد. حکمرانی ضعیف از دیگر مشکلات این کشور است که نمودهای بسیاری دارد. با وجود درآمدهای میلیاردی عراق از محل صادرات نفت خام، این کشور همچنان توان تولید برق برای نیمی از مردم خویش را ندارد. فضای عمومی کسب و کار به طور کلی در عراق امروز مناسب نیست. علاوه بر این ضعف در قوانین و آیین نامه ها، عدم شفافیت آن‌ها و نبود اطمینان کافی به حاکمیت قانون در این کشور در کنار بروکراسی پیچیده خاص این کشور و دسترسی محدود کشور به بازارهای مالی عواملی هستند که عراق را از بین بیش از ۱۸۰ کشور جهان در بین بیست کشور آخر در آمارهای بانک جهانی از نظر سهولت کسب و کار قرار داده‌اند.

عراق از ۲۰۰۶ تا ۲۰۲۱، مجموعاً ۲۳ میلیارد دلار سرمایه گذاری از سوی چین در بخش انرژی خود دریافت کرده است که ۸۵٪ این سرمایه در پروژه‌های نفتی و ۱۵٪ در پروژه‌های گازی بوده است.[۴۷۱] بیشترین حضور شرکت های چینی در پروژه های نفت و گاز چین در عراق مربوط به شرکت سی.ان.پی.سی[۴۷۲] است که از سال ۲۰۰۸ با قرارداد توسعه و بهره برداری از میدان اهداب وارد صنعت نفت و گاز عراق شد. چین در سال ۲۰۱۹ با بیش از یک میلیون بشکه تولید، بزرگترین تولیدکننده خارجی نفت خام در عراق بوده و معادل مجموع تولید نفت سه کشور بعد از خود یعنی انگلیس، روسیه و آمریکا نفت تولید کرده است. افزون بر این، عراق از سال ۲۰۱۳ پس از پاکستان و روسیه، به سومین شریک بزرگ ابتکار کمربند و جاده برای تعامل انرژی تبدیل شده است. چین و عراق چندین همکاری را در حوزه پروژه‌های انرژی امضا کرده‌اند، از جمله همکاری دو کشور برای ساخت پالایشگاه پنج میلیارد دلاری نفت سنگین در استان

[۴۷۱] MEHMET ALACA, China’s Iraq investments and its growing foothold in the Middle East, https://www.trtworld.com/opinion/china-s-iraq-investments-and-its-growing-foothold-in-the-middle-east-٥٦١٥٠
[۴۷۲] CNPC

کربلا.[۴۷۳] امضای قرارداد ساخت میدان گازی منصوریه عراق در نزدیکی مرز ایران با شرکت سینوپک چین از دیگر قراردادهای مشترک بین دو کشور محسوب می‌شود.[۴۷۴] در کنار این‌ها، چین وارد حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر عراق نیز شده است و در ساخت پنل‌های خورشیدی برای عراق نیز ورود کرده است.

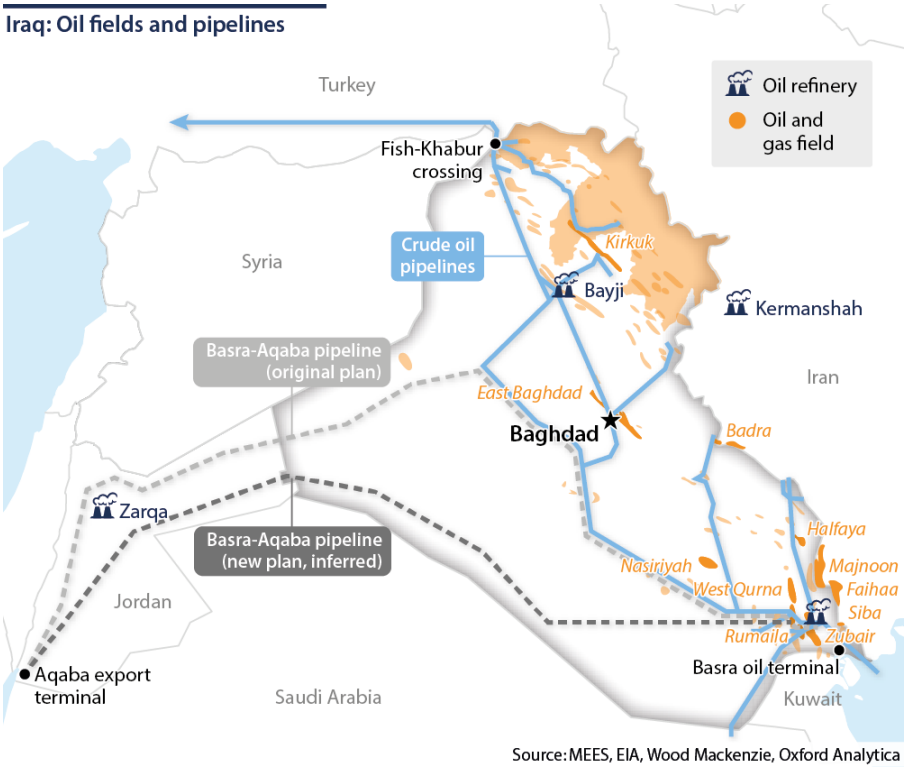
مشارکت چین در توسعه بندر فاو عراق



[۴۷۳] Argus, Iraq signs Al Faw refinery deal with China's CNCEC, https://www.argusmedia.com/en/news/٢٢٣٤٠٣٦-iraq-signs-al-faw-refinery-deal-with-chinas-cncec

[۴۷۴] Iraq News Gazette, National Oil Company Signs A Contract To Develop The Mansourieh Gas Field With A Chinese Company, https://www.iraqnewsgazette.com/national-oil-company-signs-a-contract-to-develop-the-mansourieh-gas-field-with-a-chinese-company/

تصویر ۲۵ میدان‌های نفت و گاز و پالایشگاه‌های عراق



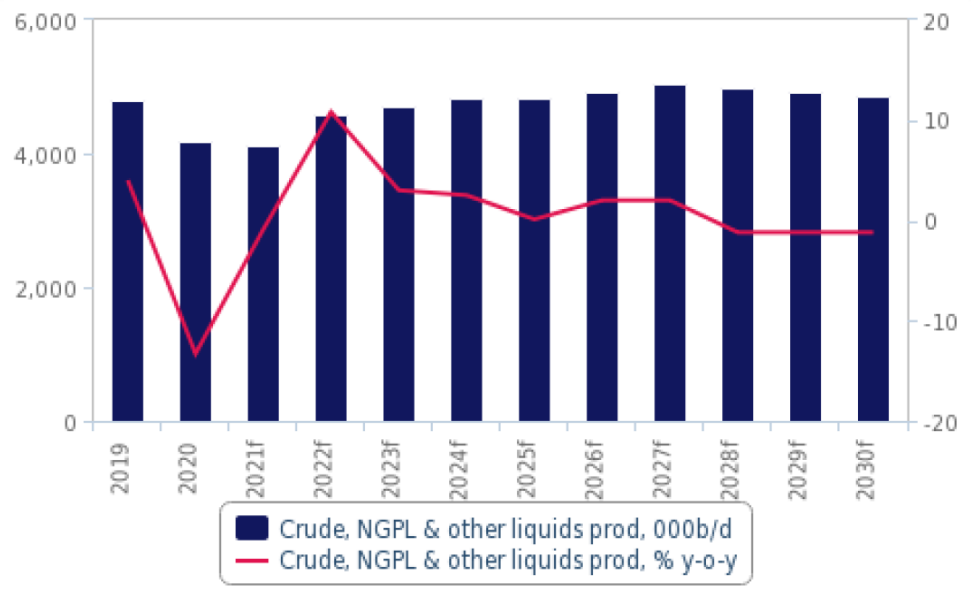
بخش بالادستی کشور عراق

عراق در سال‌های اخیر برای توسعه میادین نفت و گاز خود اقدام به انعقاد قراردادهای متعددی با شرکت‌های بین‌المللی کرده است. این قراردادها در جنوب عراق از نوع خدماتی است، درحالی که در منطقه کردستان میادین در قالب قراردادهای مشارکت در تولید واگذار شده‌اند. این امر نه تنها اختلافات زیادی بین دولت‌های عراق و کردستان به وجود آورده، بلکه منجر به هجوم شرکت‌های نفتی بین المللی از میادین جنوب عراق به میادین منطقه کردستان شده است. با توجه به هدف افزایش تولید در کشور عراق، قراردادهای مشارکت در تولید انگیزه بیشتری را برای سرمایه‌گذاران خارجی و شرکت‌های نفتی بین‌المللی جهت حضور و مشارکت در میادین منطقه کردستان فراهم کرده، زیرا این قراردادها شرایط اقتصادی و قراردادی بهتری را به پیمانکار ارائه کرده‌اند.

طبق گزارش بی پی در سال ۲۰۱۸، کشور عراق با داشتن ۶.۸ درصد از ذخایر اثبات شده نفت جهان، جایگاه پنجم را در بین کشورهای جهان از لحاظ حجم ذخایر اثبات شده نفت داراست این در حالی است که این کشور با تولید حدود ۴.۶ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۸ تنها ۴.۸ درصد از تولید نفت جهان را در اختیار داشته است. تولید نفت عراق در سال‌های اخیر رشد خیره کننده‌ای داشته است و

عراق به یکی از سریع ترین رشدها در تاریخ نفت رسیده است. البته رشد تولید همین الان هم از پیش بینی‌ها عقب است و ادامه این روند افزایش تولید در بلند مدت با توجه به مشکلات مالی و امنیتی که دولت عراق با آن روبه رو است و همچنین مسایل بین کردستان و دولت مرکزی عراق با محدودیت‌هایی روبه رو است. در بلند مدت علی رغم پتانسیل زیاد عراق برای افزایش تولید نفت، افزایش تولید نفت عراق با مشکلاتی مواجه است از جمله این موارد عبارت است از کاهش قیمت نفت و در نتیجه کاهش درآمدهای نفتی دولت عراق، سود کم قراردادهای خدماتی، تروریسم و مسائل سیاسی داخلی، بوروکراسی اداری فراوان، تعداد محدود پایانه‌های صادراتی تنها در بصره و کرکوک و موارد دیگر از این دست.

تصویر ۲۶ پیشبینی تولید نفت خام عراق تا ۲۰۳۰



علی رغم افزایش تولید در سال ۲۰۱۵ که به دلیل افزایش تولید نفت در منطقه کردستان بود، در بلند مدت صادرات عراق خیلی مثبت به نظر نمیرسد. شرایط امنیتی نامناسب، قراردادهای ضعیف و قیمت پایین نفت باعث عدم سرمایه‌گذاری در این بخش شده است. به دلیل این که تعداد زیادی از پروژه‌های بالادستی در عراق با تاخیر رو به رو شده است. پیشبینی می‌شود صادرات نفت عراق از ۲۰۲۲ ثابت خواهد بود مگر این که توسعه میادین از سر گرفته شود. محدودیت‌های زیرساخت‌های صادرات در جنوب عراق، افزایش صادرات نفت را محدود کرده است. در حال حاضر صادرات عراق در حدود ۳ میلیون بشکه در روز است و این در حالی است که محدودیت

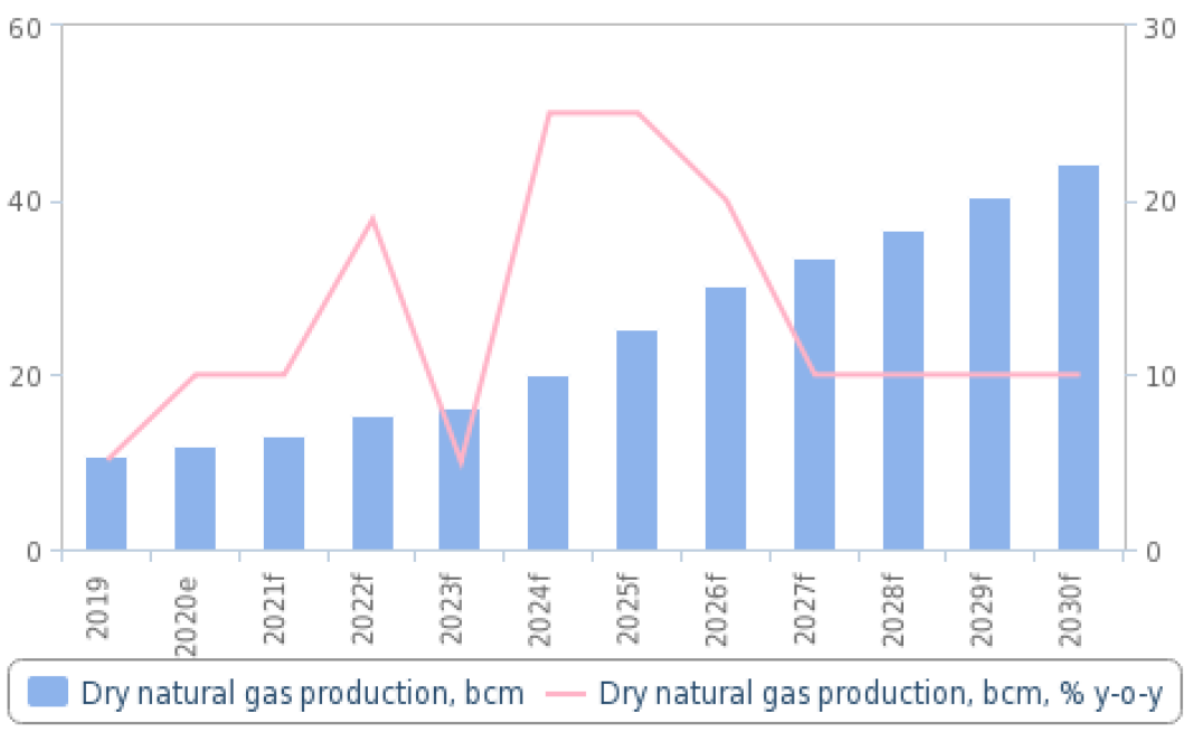
ظرفیت ذخیره‌سازی و کمبود خط لوله و زیرساخت‌های صادرات، توانایی عراق برای افزایش صادرات از جنوب عراق را با محدودیت جدی روبه رو کرده است. لذا برای افزایش صادرات نفت این کشور نیازمند بهبود زیرساخت‌های لازم است.

گازهای همراه نفت قسمت اصلی دارایی گاز عراق را تشکیل می‌دهد، اما بخش کردستان عراق به میادین گازی دسترسی دارد و آن‌ها را توسعه خواهد داد. سوزاندن (فلر) گاز هم با توجه به این که هیچ برنامه‌ای برای استفاده از آن وجود ندارد ادامه خواهد یافت. هفتاد درصد از ذخایر شناخته‌شده عراق از "گاز همراه" تشکیل شده است. ذخایر گازی مرتبط عراق در جنوب به طور عمده در میادین نفتی رمیله، غرب قورنا، بن عمر، مجنون و زبیر متمرکز شده است. علاو ه بر این ، ۴۰ درصد از تولید گاز موجود در حال حاضر در میادین سوزانده می‌شود، عملی که نه تنها یک منبع با ارزش و مورد نیاز را هدر می‌دهد بلکه باعث آلود گی هوا و انتشار کربن نیز می‌شود. سوزاندن به این دلیل رخ می‌دهد که بیشتر میادین نفتی عراق فاقد زیرساخت‌های لازم بر ای مدیریت انتقال گازهای مرتبط از چاه به مصرف هستند. بسیاری از میادین نفتی جنوبی فاقد امکانات جمع‌آوری هستند. تأسیسات فرآوری گاز در سراسر کشور از کمبود مزمن نگهداری کافی رنج می برند و تقریباً نیمی از آن‌ها به دلیل تجهیزات آسیب دیده غیرفعال هستند. بخش اعظم خط لوله گاز عراق آسیب دیده است و جریان گاز به ویژه در منطقه مرکزی پرجمعیت عراق محدود شده است. تولید گاز در سال ۲۰۱۸ به ۸۶.۵ میلیارد متر مکعب رسید که قسمت عمده آن از میدان گازی میران در کردستان بود. پروژه‌های گازی در غرب عراق به دلیل مسائل امنیتی در آینده‌ای نزدیک به بهره‌برداری نخواهند رسید به عنوان مثال پروژه میدان گازی عکاس در استان الانبار عراق که انتظار می‌رفت. ۳ میلیارد متر مکعب در سال گاز تولید کند به حالت تعلیق درآمده و شرکت گاز کره جنوبی که سهام آن را داشت در حال فروش سهم خود در این پروژه است. اخیراً هم پروژه منصوریه که قرار بود ۲.۳ میلیارد متر مکعب در سال گاز تولید کند و در مرکز عراق قرار دارد به دلیل مسائل امنیتی متوقف شده است.

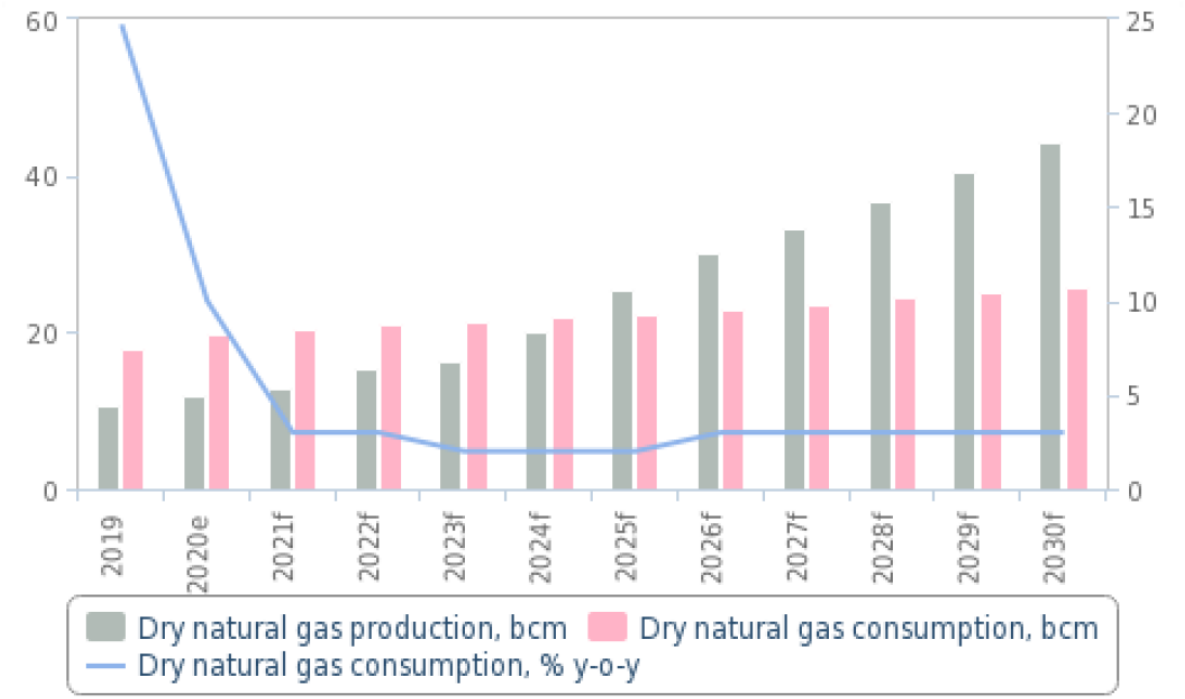
عراق پتانسیل زیادی برای تولید گاز دارد که می‌تواند به صادرکننده گاز تبدیل شود. سرعت پایین عراق در استفاده از گازهای همراه نفت به خاطر نداشتن برنامه‌ای برای این منابع باعث شده این کشور به وارد کننده گاز تبدیل شود. به دلیل کمبود شدید گاز، عراق برای واردات گاز از میدان پارس جنوبی ایران برنامه‌ریزی کرده است. نکته قابل توجه این است که به جز ایران و تولید داخلی هیچ گزینه معقولی در میان مدت برای تأمین گاز عراق وجود ندارد. مگر اینکه عراق مجبور شود مصرف گاز را با مصرف سوخت مایع جایگزین کند. پیش بینی موسسه فیچ سلوشن این است که عراق از ۲۰۲۵ می‌تواند گاز صادر کند هرچند که این پیشبینی با ریسک زیادی روبه

رو است. انتظار می‌رود که بیشتر صادرات عراق از توسعه میدان میران در منطقه کردستان به ترکیه باشد و در این زمینه تفاهم نامه‌ای هم برای صادرات گاز با آنکارا صورت نگرفته است.

تصویر۲۷ پیشبینی تولید گاز طبیعی عراق تا ۲۰۳۰



تصویر۲۸ پیشبینی تولید و مصرف گاز طبیعی عراق تا ۲۰۳۰



البته به این مسئله هم باید توجه کرد که توافقی بین بغداد و اربیل برای صادرات گاز صورت و چگونگی تقسیم درآمد آن صورت نگرفته است. همچنین در صورتی که گاز مورد نیاز کردستان به طور کامل تأمین شود، گازهای تولیدی در منطقه کردستان عراق می‌تواند به استان‌های دیگر عراق فرستاده شود تا کمبود گاز در نیروگاه‌های عراق تأمین شود. پتانسیل کمی هم برای صادرات گاز به صورت اِل.ان.جی وجود دارد اما با توجه به شرایط عراق در حال حاضر و تاخیرهایی که در پروژه‌ها وجود دارد و تقاضایی که جواب داده نشده به نظر نمی‌رسد حداقل در ۱۰ سال آینده صادرات از طریق اِل.اِن.جی در عراق وجود داشته باشد.

عراق در نظر دارد یک خط لوله برای انتقال نفت خام میادین مجنون، بغداد شرقی، قیاره و نجمه به ترکیه احداث کند. اخیر در اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و زیرساختی تبدیل به یکی از ویژگی‌های پروژه‌های عراق شده است. مهمترین خطوط لوله نفت خام در کشور عراق عبارتند از:

خط لوله کرکوک-جیحان: اظرفیت خط لوله معادل ۱.۶ میلیون بشکه نفت خام و طول آن ۹۷۰ کیلومتر است. این خط لوله در سال ۱۹۷۷ به بهره برداری رسیده و در طی سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸ برای صادرات نفت خام بدون ریسک عبور از خلیج فارس مورد استفاده قرار گرفته است.

خط لوله کرکوک-بندر بانیاس: این خط لوله ۸۰۰ کیلومتری ظرفیت انتقال روزانه ۳۰۰ هزار بشکه در روز را داشته و در سال ۱۹۵۲ آغاز به کار کرده است. در تهاجم سال ۲۰۰۳ آمریکا به عراق این خط لوله مورد تخریب قرار گرفته و در حال حاضر مورد استفاده قرار نمی‌گیرد.

خط لوله عراق –عربستان:خط لوله ۶۲۶ کیلومتری با ظرفیت انتقال روزانه یک میلیون و ۷۰ هزار بشکه نفت خام که از سال ۱۹۸۹ میلادی آغاز به کار کرده است. در سال ۲۰۰۸ عربستان پیشنهادی را برای بازسازی و از سرگیری این خط لوله با مشارکت دو شرکت میتسوبیشی ژاپن و او.تی.وی مجارستان به دولت عراق ارائه داده است. اما این خط لوله همچنان غیر فعال است.

احداث خط لوله به اردن :اردن در سال ۲۰۱۹ روزانه ۱۰ هزار بشکه نفت خام از طریق عراق و به وسیله نفتکش وارد می‌کند. نفت خام صادراتی به اردن از میدان نفتی کرکوک در شمال عراق تامین می‌شود. عراق با اجرای این پروژه که شرکت آمریکایی فاستر ویلر نیز در ژوئیه ۲۰۰۹ موفق به دریافت قرارداد مشاوره مدیریت پروژه آن شد، می‌تواند ظرفیت صادرات روزانه نفت از بندر بصره را از رقم

کنونی یک میلیون و ۷۰۰ هزار بشکه به سه میلیون بشکه افزایش دهد. در ماه می ۲۰۱۹ پیمانکاران اجرای پروژه در طرف عمانی مشخص شدند.

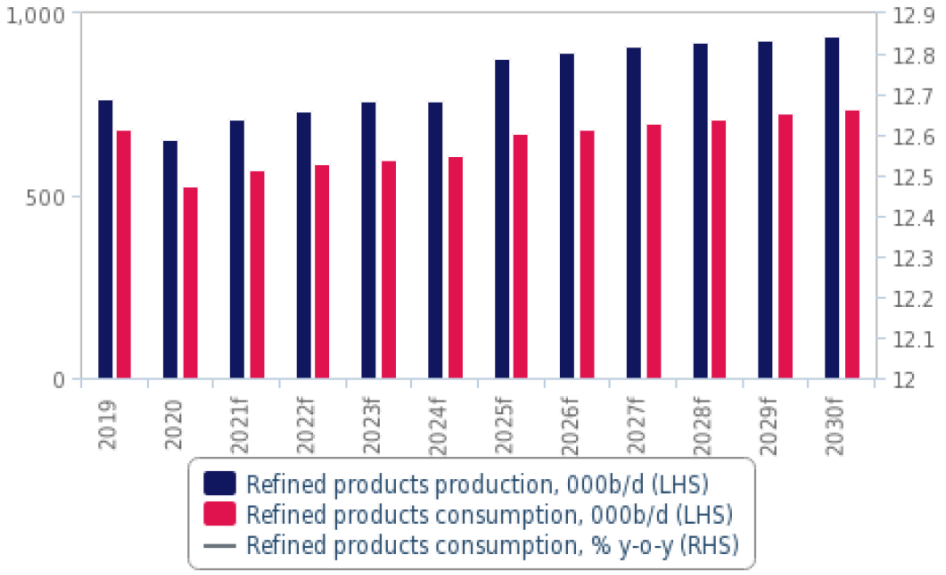
پالایش و پتروشیمی عراق

بخش پالایش عراق در مالکیت و کنترل دولت این کشور قرار دارد. تا پایان سال ۲۰۰۹ ، عراق ۱۱ پالایشگاه، با ظرفیت اسمی معادل ۷۵۰ هزار بشکه در روز داشته است. پیش از اشغال عراق، باور بر این بود که این کشور برای مصرف داخلی نیازمند پالایش ۶۵۰ هزار بشکه، برای تولید ۴۰۰ هزار بشکه فرآورده پالایشی است. در حال حاضر، مشکلات پالایشی و عرضه نفت، این کشور را وادار به واردات مقادیر اساسی فرآورده نفتی کرده است. در حال حاضر کل کشور عراق در حدود ۱۵ پالایشگاه دارد اما بهینه و مناسب کار نکردن بخش پایین دستی در عراق باعث شده است که عراق برای تأمین نیاز داخلی خود به واردات سوخت وابسته باشد. استراتژی عراق این بود که از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷ ظرفیت پالایشی خود را به ۱.۵ میلیون بشکه در ر وز برساند اما نبود سرمایه، مشکلات امنیتی و همچنین ضعف زیرساخت‌ها، عراق را از رسیدن به هدف خود بازداشته است. پالایشگاه‌های بزرگ عراق ۳ پالایشگاه بیجی، بغداد و بصره هستند که قسمت عمده ظرفیت پالایشی عراق را تشکیل می‌دهند. عراق برنامه‌های زیادی در پایین دستی برای تأمین نیاز داخلی خود و کمبود سوخت دارد که از این برنامه‌ها می‌توان به ساخت ۴ پالایشگاه جدید اشاره کرد اما به نظر می‌رسد در حال حاضر تنها پالایشگاه ۱۴۰ هزار بشکه‌ای کربلا پیشرفت نسبی داشته است. اما اخیرا کارها در این پالایشگاه به دلیل تنگناهای مالی متوقف شده است و در آخرین صحبت‌های وزیر انرژی عراق این پلایشگاه تا اواخر تابستان ۲۰۲۲ به بهره‌برداری می‌رسد.

هم چنین دو پالایشگاه هم در قسمت کردستان در حال ساخته شدن است. دو پالایشگاه کردستان مجموعا در حدود۶۰ هزار به ظرفیت پالایشی عراق اضافه می‌کنند. در بقیه پالایشگاه‌های مد نظر عراق یعنی پالایشگاه‌های نصیریه، میسان و کرکوک علی رغم این که قرارداد ساخت این پالایشگاه‌ها منعقد شده است بر اساس اطلاعات موجود تا به حال هیچ فعالیتی انجام نشده است. دولت عراق همچنین قراردادی برای ساخت پالایشگاهی به ظرفیت ۳۰۰ هزار بشکه در فاو با شرکت‌های چینی بسته است که گمانه‌زنی درباره زمان به مدار آن زود است.

انتظار می‌رود که در بلندمدت مصرف سوخت عراق به خصوص در بخش حمل و نقل به شدت افزایش یابد و لذا عراق در سال‌های آینده نیاز به واردات فرآورده‌های نفتی سبک تر به خصوص بنزین و گازوئیل دارد تا بتواند تقاضای داخلی خود را تأمین کند.

تصویر ۲۹ تولید و مصرف محصولات پالایشگاهی عراق



عراق بخش عمده گاز خود را برای تولید برق استفاده می‌کند. به همین دلیل قراردادهای صادرات گاز ایران به عراق با وزارت برق این کشور بسته شده است. عراق سیستم لوله‌کشی گاز شهری ندارد. بخش کمی از مصرف گاز در بخش صنعت اتفاق می افتد. منابع گازی عراق به طور عمده مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است و این در حالی است که در حدود ۲.۲ گیگاوات از ظرفیت نیروگاه‌های برق عراق به دلیل نداشتن گاز بدون استفاده هستند. مصرف داخلی گاز عراق در سال‌های آینده افزایش خواهد یافت به دلیل اینکه وضعیت اقتصادی و زیرساخت‌های عراق در سال‌های آینده بهتر خواهد شد به خصوص به دلیل برنامه‌هایی که عراق در گذشته و در حال حاضر برای ایجاد نیروگاه‌های گازی دارد. در حال حاضر به تولید نرسیدن پروژه‌های گازی عراق باعث شده است که ظرفیت قابل ملاحظه‌ای از تولید برق عراق بدون استفاده بماند که این به اقتصاد عراق ضرر زده است. تصور می‌شود که عراق به بیش از ۸ گیگاوات نیروگاه گازی نیاز دارد که این میزان نیروگاه گازی به ۲.۳ میلیارد متر مکعب گاز نیاز دارد. البته در حال حاضر به سختی نیمی از این نیاز را تأمین می‌کند. در حال حاضر یک نیروگاه ۷۵۰ مگاواتی در اطراف نینوا به دلیل نداشتن گاز از کار افتاده است. در حدود ۱.۴۵ گیگا وات ظرفیت تولید برق در رومیله هم به دلیل نبود گاز بلا استفاده است. هم چنین در منصوریه هم ۷۳۰ مگاوات ظرفیت نیروگاهی به دلیل تاخیر در گازرسانی بدون استفاده مانده است.

ملی‌گرایی عراقی

عراق در سال ۱۴۰۰ انتخابات پارلمانی پرحاشیه‌ای برگزار کرد و در آن، کمترین نرخ مشارکت انتخاباتی بعد از سقوط صدام به ثبت رسید. فساد سیاست‌مداران، ناکارآمدی نظام سیاسی، فقر و نبود زیرساخت‌های اولیه از مهم‌ترین دلایل مشارکت پایین عراقی‌ها بود. در این انتخابات هیچ گروهی به حد نصاب ۱۶۵ کرسی نرسید و بنابراین، دولت بعدی عراق به صورت ائتلافی خواهد بود. جریان صدر توانست با ۷۳ کرسی، بیشترین سهم را نصیب خود کند. مقتدی صدر، رهبر این جریان، تلاش می‌کند خود را شخصیتی «ملی» تعریف کند و مخالف هرگونه مداخله و حضور نیروهای خارجی در خاک عراق باشد. با توجه به ناکارآمدی سیستم و نارضایتی مردم از وضع موجود، احتمال برآمدن یک «ملی‌گرایی عراقی» و استفاده از موج نارضایتی مردم دور از ذهن نیست. این ملی‌گرایی می‌تواند علت ناکامی‌های عراق را در بیرون از مرزها چارچوب‌بندی کند و موجب خشم بیشتر مردم عراق از کشورهای دیگر، از جمله ایران شود.

ملی‌گرایی عراقی همواره برای تمامیت ارضی ایران یک تهدید جدی بوده است. این روند می‌تواند ریسک فعالیت کسب‌وکارها یا صادرکنندگان ایرانی در عراق را افزایش دهد. بارها در شبکه‌های اجتماعی هشتگ‌هایی علیه تحریم کالاهای ایرانی ترویج شده که مورد اخیر آن هشتگ «خلیها_تخیس» (بگذار تا بگندد) است. در سال ۱۳۹۸ نیز کارخانه کاله که حدود ۲۵٪ از بازار لبنیات این کشور را در دست دارد در کربلا آتش گرفت. بنا به گفته مدیرعامل شرکت، این آتش‌سوزی عمدی بوده و ۸۰ میلیون دلار خسارت بر کاله وارد کرده است[۴۷۵]. در کنار این موارد، به دلیل کمبود گاز در فصل سرما و کمبود برق در فصل گرما، قطعی‌های زیادی در صادرات گاز و برق ایران به عراق رخ داده است. این مسئله می‌تواند باعث ترغیب عراق به جایگزینی ایران با کشورهایی مانند عربستان سعودی و قطر برای تأمینانرژی خود شود. مقامات عراقی اعلام کرده‌اند که به دلیل مشکلات تأمین برق و گاز از سوی ایران به دنبال متنوع‌کردن

[۴۷۵] https://www.tasnimnews.com/fa/news/۱۳۹۸/۰۳/۱۲/۲۰۲٤٦۲

منابع دریافت و واردات انرژی هستند[۴۷۶]. اخیراً عراق و عربستان تفاهم‌نامه‌ای در حوزه برق امضا کرده‌اند که به موجب آن عربستان به عراق برق صادر خواهد کرد. پیش از این، کویت نیز برای اتصال شبکه برق خود به عراق در حال همکاری با بغداد بوده است[۴۷۷].

عراق بااینکه یکی از تولیدکنندگان برجسته نفت و دومین صادرکننده بزرگ سازمان اوپک محسوب می‌شود، برای تأمین نیازهای برق خود مجبور به واردکردن مستقیم برق و یا گاز برای تأمین نیروگاه‌های برق خود بوده است. پس از برکناری صدام در سال ۲۰۰۳ ،درحالیکه همسایگان عرب عراق، به ویژه کشورهای حاشیه خلیج فارس از همکاری سیاسی یا اقتصادی با دولت جدید عراق خودداری کردند، جمهوری اسلامی ایران، روابط سیاستی، اقتصادی، امنیتی و اجتماعی خود را با عراق جدید تقویت کرده استت بهبود رواب عراق و ایران، یک امتیاز انحصاری برای ایران در معادلات ژئوپلیتیک منطقه بوده است. با این حال ، محدودیت‌های ناشی از وابستگی به انرژی وارداتی و فشارهای آمریکا بر عراق برای قطع روابط اقتصادی با ایران، موجب شده عراق در سال‌های اخیر در جستجوی تنوع‌بخشی به واردات انرژی یا توسعه زیرساخت‌های صنعت انرژی خود باشد.

عراق پس از عربستان سعودی دومین تولیدکننده بزرگ نفت خام در سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) است. این کشور دارای پنجمین ذخایر بزرگ اثبات شده نفت خام در جهان با ۱۴۵ میلیارد بشکه است که ۱۷ درصد از ذخایر اثبات‌شده در خاورمیانه و ۸ درصد از ذخایر جهان را تشکیل می‌دهد.[۴۷۸] بیشتر میدان‌های اصلی شناخته شده عراق–که همگی در خشکی واقع شده‌اند–در حال تولید و یا در مرحله توسعه هستند. تولید نفت خام عراق از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ حدود ۳۰۰ هزار بشکه در روز رشد کرده و میزان تولید نفت خام در این کشور به طور متوسط در سال ۲۰۱۹، ۴.۷ میلیون بشکه در روز بوده است. انتظار می‌رود تولید نفت عراق تا سال ۲۰۳۰ حدود ۱.۳ میلیون بشکه دیگر در روز رشد کند و این کشور پس از آمریکا و برزیل، سومین منبع بزرگ در عرضه جهانی نفت در آن زمان باشد.[۴۷۹]

[٤٧٦] http://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/electric-power/٠١٢٥٢٢-saudi-arabia-iraq-sign-agreement-to-link-electrical-power-grids
[٤٧٧] https://english.alarabiya.net/business/energy/٢٠٢٢/٠١/٢٥/Saudi-Arabia-and-Iraq-sign-MoU-on-linking-power-grids
[٤٧٨] Oil & Gas Journal (٢٠٢٠), Worldwide Look at Reserves and Production. Retrieved from: https://www.ogj.com/ogj-survey-downloads/worldwideproduction/ document/ ١٧٢٩٩٧٢٦/ worldwide- look-at-reserves-andproduction
[٤٧٩] IEA. All Rights Reserved This data is subject to the IEA's terms and conditions: https://www.iea.org/t_c/termsandconditions/ Units: mb/d Production growth to ٢٠٣٠

اقتصاد عراق وابستگی زیادی به درآمدهای صادرات نفت خام دارد. طبق اعلام صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۱۸، درآمد حاصل از صادرات نفت خام، ۹۱ درصد از کل درآمدهای دولت عراق را به خود اختصاص داده است.[۴۸۰] بااینکه عراق تولیدکننده برجسته نفت و دومین صادرکننده بزرگ در سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) است، اما عدم خودکفایی در سوخت مورد استفاده برای تولید برق، توانایی این کشور را در مواجهه با بحران برق و انرژی کاهش داده است. عراق مجبور است برای کار کردن ژنراتورهای تولید برق خود، گاز خود را از خارج به ویژه ایران وارد کند.

به طورکلی عراق به دو دلیل برای ایران اهمیت راهبردی دارد. نخست، نقشی است که این کشور در تأمین امنیت جمهوری اسلامی دارد. تلاش‌های ایران برای برقراری امنیت در عراق بر اساس بسیاری از واقعیت‌های زیربنایی روابط دو کشور است. تحولات جدید ناشی از حمله آمریکا به عراق و پیامدهای آن، ایران را وادار به تقویت امنیت و همکاری سیاسی قوی با دولت جدید بغداد واداشته است. داشتن یک رابطه سیاسی–استراتژیک با یک دولت دوست شیعه می‌تواند به ایران کمک کند تا از عواقب حضور بلندمدت آمریکا در عراق در امان باشد. ضمن اینکه تهدیدات ناشی از وضعیت داخلی عراق و نبرد قدرت فعلی (تجزیه احتمالی، جنگ داخلی، رقابت جناحی و غیره) می‌تواند تأثیر عمیقی بر سیاست خارجی ایران داشته باشد. ایران با توجه به روابط نه‌چندان خوب خود با جهان عرب و دیگر بازیگران منطقه‌ای مانند عربستان سعودی و مصر در رابطه با عراق، باید از تأثیرات این تنش‌ها محتاط باشد.

دلیل دو، ایجاد فرصت‌های اقتصادی است که عراق می‌تواند برای ایران داشته باشد این عامل بر دو فرض استوار است. اول، عراق بعد از صدام می‌تواند فرصت‌هایی برای ایران ایجاد کند که به طور فعال بر روابط منطقه‌ای و بین‌المللی تأثیر بگذارد. جمهوری اسلامی ایران به طور منحصربه‌فردی در ایجاد ثبات در عراق جدید نقش موثری دارد. دو ، و ضعیت جدید فرصت منحصربه‌فردی را در اختیار تصمیم‌گیرندگان سیاست خارجی ایران قرار داده است تا آن‌ها را در تحقق بخشی اهداف اقتصادی و مقابله با فشارهای اقتصادی ناشی از تحریم‌های ایالات متحده یاری رساند.

در حوزه اقتصادی، عراق همواره بازار خوبی برای تاجران ایرانی بوده است؛ اما آنچه اهمیت اقتصادی عراق برای ایران را برجسته می‌کند، وابستگی آن به گاز ایران است. طبق برنامه چشم‌انداز ۲۰ ساله، جمهوری اسلامی باید تا سال ۲۰۲۵ تمام زیرساخت‌های

[۴۸۰] International Monetary Fund (۲۰۱۹). Article IV Consultation, Iraq, Table ۲, page ۲۸. Retrieved from: file:///C:/Users/admin/Downloads/۱IRQEA۲۰۱۹۰۰۱. pdf

موردنیاز را برای تبدیل‌شدن به یک قطب برق منطقه‌ای آماده کند. عراق بزرگترین واردکننده برق ایران است. هر دو کشور از سال ۲۰۰۵ توافقنامه‌ای برای صادرات برق ایران به عراق امضا کردند. عراق به ۲۶ هزار مگاوات برق احتیاج دارد اما فقط توانایی تولید ۱۹ تا ۲۱ هزار مگاوات را دارد. نزدیک به یک‌سوم (۲۶ درصد) از برق و گاز مورد نیاز عراق از ایران به این کشور صادر می‌شود.[۴۸۱]

ایران بازار عراق را مهمترین فرصت برای تنفس اقتصادی در شرایط سخت تحریم هم می‌داند. عراق با این که با داشتن ۱۳۵ تریلیون متر مکعب از ذخایر اثبات شده گاز طبیعی، دوازدهمین ذخایر بزرگ جهان را در خود جای داده است، به دلیل فقدان خطوط لوله و زیرساخت‌های مناسب، حجم عظیمی گاز آن استفاده نمی‌شود و شعله ور می شود. پس از روسیه، عراق بیش از هر کشور دیگری در جهان گاز مشتعل دارد. برای مثال، در سال ۲۰۱۷، عراق تقریباً ۱۸ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی را شعله‌ور کرد.[۴۸۲]

در سال ۲۰۱۹، این کشور ۱۰/۸ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی تولید کرده در حالی که میزان مصرف آن حدود میلیارد مترمکعب بوده است. از این مقدار تنها بخش کوچکی برای تولید برق مورد استفاده قرار گرفته است. عراق، از سال ۲۰۰۵ توافقنامه‌هایی برای صادرات برق ایران به عراق امضا کرده است. در سا ۲۰۰۹ ،دو کشور موافقتنامه‌ای را برای دریافت صادرات گاز ایران امضا کردند. بر اساس مفاد این قرارداد، ایران متعهد شد روزانه ۲۵-۲۰ میلیون مترمکعب در روز گاز طبیعی صادر کند. عراق به دنبال توافقنامه‌های سال ۲۰۱۳ و ۲۰۱۵ رسماً به واردکننده گاز طبیعی ایران برای تولید برق تبدیل شد و در حال حاضر خریدار اصلی برق از ایران است. این کشور حدود ۴۰ درصد گاز واردشده از ایران را برای تولید برق در نیروگاه‌های حرارتی استفاده می‌کند و برای جبران کمبود، حدود ۱۴۰۰ مگاوات برق از ایران وارد می‌کند.[۴۸۳] موضوعی که حتی با وجود فشارهای آمریکا در دوران ترامپ نتوانسته است وابستگی عراق به گاز ایران را کم کند. با این حال روندهایی در ژئوپلتیک انرژی این کشور در حال شکل‌گیری است که ممکن است آینده کنشگری ایران در بازار انرژی عراق را با محدودیت مواجه سازد.

[۴۸۱] Tehran Times (۲۰۱۹). “Iran supplying ۲۶٪ of Iraq’s total electricity needs: Iraqi official”. Retrieved from: https://www.tehrantimes.com/news/٤٤١٧٦٥/ Iran-supplying-٢٦-of-Iraq-s-total-electricity-needs-Iraqi-official

[۴۸۲] National Centers for Environmental Information (۲۰۱۸). “Global Gas Flaring Observed from Space”, National Oceanic and Atmospheric Administration, Retrieved from: https://www.ngdc.noaa.gov/eog/viirs/ download_global_flare.html. and https://eogdata.mines.edu/download_global_flare.html#:~:text=Flaring%۲۰is%۲۰widely%۲۰used%۲۰to,brought%۲۰to%۲۰the%۲۰Earth's%۲۰surface.

[۴۸۳] Shokri Kalehsar.O (۲۰۲۰). “The Future of Iran Energy Exports to Iraq”.Retrieved from: https://uwidata.com/٧٦٣٦-the-future-of-iran-energy-exports-toiraq/

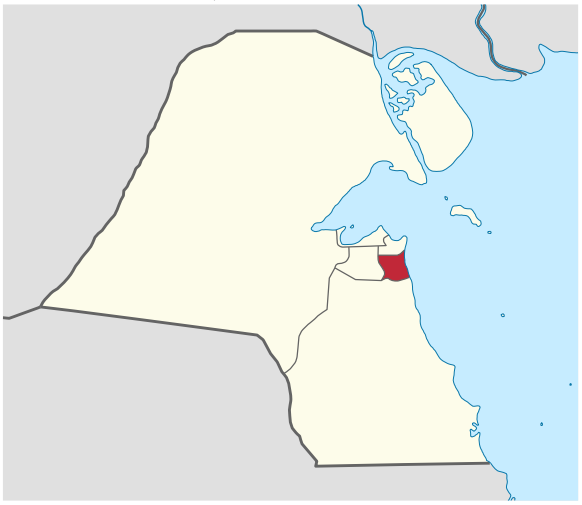
عراق در سال‌های اخیر درنتیجه فشارهای آمریکا و به منظور تنوع بخشی به مبادی تأمین انرژی و برق و دستیابی به استقرار پایدار انرژی، تیب دارد رواب منطقهای خود را با سایر ک شورهای منطقه غرب آ سیا گ سترب دهد تا واب ستگی خود را به برق وارداتی از ایران را کاهش دهد در سا ۲۰۱۹ ،عراق اولین توافقنامه واردات برق خود را با شتتتورای همکاری خلیجفارس برای یک خ برق ۳۰۰ کیلومتری ام ضا کرد این توافقنامه به عراق اجازه میدهد ۵۰۰ مگاوات برق از کویت به بندر فاو جنوبی خود وارد کند.

کویت

نماد همکاری کویت و چین در پروژه راه ابریشم نوین ایجاد «شهر ابریشم» در کنار سرمایه‌گذاری برای نوسازی پنج جزیرهٔ شمالی کویت یعنی بوبیان، فیلقه، میسکان، احوا، وربه است. توسعه «شهر ابریشم» به وسعت ۲۵۰ کیلومتر مربع و در منطقه شمالی سوبیا در حال انجام است و بر اساس برآوردها ارزش آن بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار است.[۴۸۴] این شهر دارای چهار بخش است که عبارتند از: بخش مالی، بخش تفریحی، بخش اکولوژیک، بخش فرهنگی.

[٤٨٤] Phase One of Kuwait's BRI-Backed US$١٣٠ Billion Silk City Opens, https://research.hktdc.com/en/article/MzE٥NzUyNjY٤#:~:text=Phase%٢٠One%٢٠of%٢٠Kuwait's%٢٠BRI-Backed%٢٠US%٢٤١٣٠٪٢٠Billion%٢٠Silk%٢٠City%٢٠Opens,-١٠٪٢٠June%٢٠٢٠١٩&text=A%٢٠٢٥-year%٢٠development%٢٠plan,to%٢٠include%٢٠world's%٢٠tallest%٢٠building.

جایگاه شهر ابریشم کویت



شهر ابریشم کویت در راستای سند «کویت جدید ۲۰۳۰» کویت است که سودای پیوند دادن آسیای میانه به اروپا را از طریق خلیج فارس را در سر دارد. این پروژهٔ بزرگ شامل ساختن صد میلیارد دلار آسمان‌خراش و حیات وحش و فرودگاه نوین و تسهیلات رسانه‌ای است ساختن پل ۳۶ کیلومتری میان شهر کویت و پنج جزیره تا پایان سال ۲۰۲۲ و به راه‌انداختن بندر مبارک، به‌عنوان بزرگ‌ترین قطب بازرگانی از دیگر اهداف کویت در همکاری با چین به شمار می‌رود.[۴۸۵]

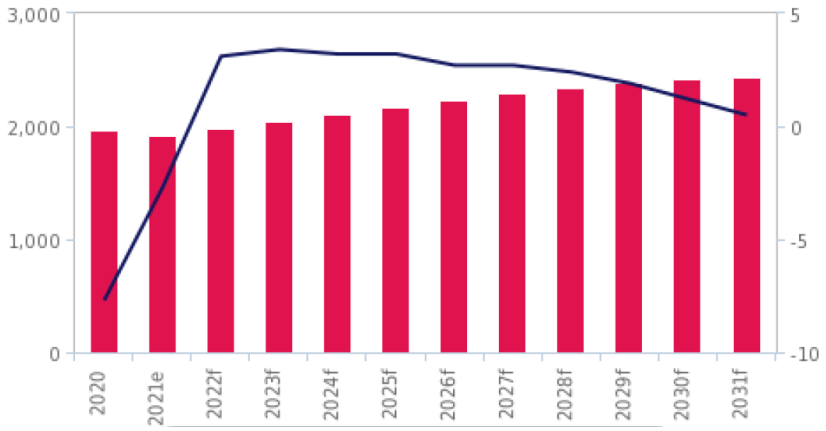
[۴۸۵] JONATHAN GORVETT, A bridge to China: Kuwait’s Silk City, https://asiatimes.com/۲۰۱۹/۰۵/a-bridge-to-china-kuwaits-silk-city/

تصویر میدان‌های نفت و گاز کویت



بنیان همکاری کویت با چین بر انرژی استوار است. میدان نفت بورگان در جنوب خاوری کشور کویت دومین میدان بزرگ خشکی در جهان است که بخش بزرگ تولید نفت این کشور را تأمین می‌کند. بخشی از تولیدات کشور کویت نیز از ذخائر هیدروکربوری موجود در ناحیه بی‌طرف تأمین می‌شود که سازمان‌های مشترک فرآورشی با کشور عربستان دارد. کویت در نظر دارد تا سال ۲۰۳۰ گنجایش تولید خود را به حدود ۴ میلیون بشکه و صادرات خود را به ۲.۵ میلیون بشکه افزایش دهد.

تصویر صادرات نفت کویت



کویت، عربستان و میدان آرش

در فروردین ۱۴۰۱، وزیر انرژی عربستان و کویت سند توسعه میدان گازی «الدره» در آب‌های خلیج‌فارس را امضا کردند. به نظر می‌رسد که میدان گازی الدره، روزانه یک میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی و ۸۴ هزار بشکه در روز میعانات گازی تولید کند که این تولید به شکلی برابر میان دو شریک تقسیم می‌شود.

به نقل از العربیه، «عبدالعزیز بن سلمان» وزیر انرژی عربستان و «محمد عبداللطیف الفارس» همتای کویتی وی سند توسعه میدان گازی آرش در آب‌های خلیج‌فارس را امضا کردند. به نظر می‌رسد که میدان گازی الدره، روزانه یک میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی و ۸۴ هزار بشکه در روز میعانات گازی تولید کند که این تولید به شکلی برابر میان دو شریک تقسیم می‌شود. شرکت نفت کویت در پی امضای این سند طی بیانیه‌ای اعلام کرد که پیش‌بینی می‌شود میدان گازی الدره، روزانه یک میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی و ۸۴ هزار بشکه در روز میعانات گازی تولید کند که این تولید به شکلی برابر میان دو شریک تقسیم خواهد شد.

شرکت عملیات مشترک الخفجی که سرمایه‌گذاری مشترک میان شرکت آرامکو و شرکت کویتی نفت خلیج‌فارس است. با توافق هم، کنسرسیومی را برای اجرای مطالعات مهندسی لازم به منظور توسعه این میدان، مطابق با بهترین روش‌ها، فناوری‌ها و راهکارهای مدرن، تشکیل خواهند داد. امضای این توافق‌نامه در تحقق حمایت از رشد در بخش‌های مختلف حیاتی در دو کشور و در اجرای یادداشت تفاهم امضا شد و توسط عربستان سعودی و کویت در ۲۴ دسامبر ۲۰۱۹ انجام شد که شامل کار مشترک برای توسعه و بهره‌برداری میدان آرش بود.[۴۸۶]

تحلیل SWOT کشورهای حاشیه خلیج فارس

نام کشور	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها

[۴۸۶] کویت و عربستان در میدان گازی الدره (آرش) شریک شدند،

https://tejaratnews.com/%D۹٪۸۵٪DB%۸C%D۸٪AF%D۸٪A۷٪D۹٪۸۶-%DA%AF%D۸٪A۷٪D۸٪B۲٪DB%۸C-%D۸٪A۷٪DB%۸C%D۸٪B۱٪D۸٪A۷٪D۹٪۸۶

عربستان	-مزیت جغرافیایی و دسترسی به دریای سرخ و تنگه باب المندب -کشور پهناور -منابع عظیم نفتی و یک راس مثلث هژمونیک نفتی -همکاری با شرکت‌های بزرگ انرژی -میزبانی از حرمین شرفین	-وابستگی به چتر امنیتی قدرت‌های خارجی -وابستگی بودجه و رشد به صادرات نفت -نرخ بالای بیکاری مردم سعودی و وابستگی به نیروی کار خارجی	-سند چشم‌انداز ۲۰۳۰ برای تبدیل عربستان به اقتصادی پویا و غیروابسته به نفت -همکاری با کشورهایی نظیر چین و روسیه برای ایجاد موازنه در برابر آمریکا -برگزاری رویدادهای بزرگ بین‌المللی و بهبود تصویر بین‌المللی کشور	-تمرکز زیرساخت‌های انرژی -تراکم جمعیتی بسیار پایین -رقابت‌های درونی در خاندان پادشاهی - نارضایتی‌های قومی و قبیله‌ای از سیستم -حضور جمعیت شیعه در استان‌های شرقی و نفت‌خیز -نوسانات قیمت نفت و آسیب به اقتصاد -اختلاف ارضی با امارات، قطر، عمان و کویت
	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها

امارات متحده عربی	-هاب ترانزیتی منطقه -کاهش وابستگی به درآمدهای فروش انرژی - سرمایه‌گذاری‌های جهانی در امارات -موقعیت جغرافیایی مناسب در تنگه هرمز	- آسیب‌پذیری امنیتی در خلیج فارس -مساحت اندک -نبود هویت ملی مقتدر	-افزایش قلمرو در خلیج فارس -افزایش حضور در اقیانوس هند -جذب سرمایه‌گذاران خارجی -متنوع‌سازی اقتصاد	-تهدیدات از سوی یمن -اصطکاک سیاسی با قطر -اختلافات ارضی با عمان، قطر و عربستان
	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
کویت	-صندوق درآمد ارزی بسیار قوی (۱۴.۱ میلیارد دلار معادل حدود برابر GDP) -رفاه اقتصادی شهروندان کویتی -بازترین و مشارکتی‌ترین حکومت بین کشورهای حاشیه	-رقابت درونی قدرت بین دو خانواده السالم و الجابر -وابستگی ۹۰٪ اقتصاد به درآمدهای انرژی -کاهش نقش بخش خصوصی به واسطه حضور پررنگ دولت -مساحت اندک	- کاهش نفوذ قبایل در سیاست به واسطه کاهش تعداد استان‌های رای‌دهنده -مقصد جذاب برای جذب سرمایه عراقی‌ها	-رقابت‌های درونی در مجلس و کاهش کارآمدی دولت -تنش با جمعیت شیعه‌نشین در بصره عراق -اختلافات ارضی با عربستان سعودی و عراق

	جنوبی خلیج فارس			
	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
قطر	-منابع سرشار گاز و یک راس مثلث هژمونیک گازی -درآمد سرانه بالا -اعتبار مطلوب برای دریافت وام‌های خارجی	-محاصرگی جغرافیایی -مساحت جغرافیایی کوچک -وابستگی به درآمدهای گازی -وابستگی امنیتی به ایالات متحده آمریکا -افزایش رقابت درونی خاندان آل تمیم	-افزایش نقش‌آفرینی در بازار گاز پس از کاهش نقش روسیه -تبدیل به متحد غیرناتویی آمریکا -تقویت تصویر بین‌المللی به واسطه برگزاری رویدادهای جهانی	- آسیب‌پذیری در برابر شوک‌های قیمت انرژی به واسطه وابستگی به فروش انرژی -اصطکاک سیاسی با عربستان، بحرین، امارات و مصر
	نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت‌ها	تهدیدها
عمان	-موقعیت ویژه جغرافیایی در تنگه هرمز و اقیانوس هند -راه‌اندازی پروژه‌های متنوع اقتصادی برای متنوع‌کردن اقتصاد -جذب گردشگر به واسطه	-پایان احتمالی استخراج نفت تا ۱۵ سال آینده -ضعف قوای نظامی -نیاز به سرمایه‌گذاری در بخش انرژی و زیرساخت	-تبدیل بنادر عمان به هاب ترانزیتی منطقه اقیانوس هند غربی -جذب سرمایه برای ایجاد زیرساخت ترانزیتی و توسعه بنادر	-عدم ورود به بازارهای بین‌المللی به واسطه ناکامی دولت در اصلاح مالیه عمومی -اختلاف ارضی با امارات و عربستان

	حفظ بافت سنتی کشور -استاندارد بالای زندگی مردم عمان	-کمبود منابع کافی ارزی نسبت به سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس -وابستگی اقتصاد به درآمدهای ارزی فروش انرژی -اقتصاد خدمات‌محور و وابستگی اشتغال به بخش دولتی -تراکم جمعیتی بسیار پایین	-کاهش وابستگی به فروش انرژی به واسطه درآمد ترانزیتی -سیاست خارجی میانجی‌گر و افزایش پرستیژ بین‌المللی -متنوع‌سازی اقتصاد عمان به واسطه طرح چشم‌انداز عمان ۲۰۴۰	-افزایش نارضایتی اجتماعی به واسطه اصلاحات و تعدیل هزینه‌های دولت

هند

هند بزرگ‌ترین قدرتی است که پس از آمریکا در پروژهٔ راه ابریشم نوین کنار گذاشته شده است. این امر در تاریخ و ژئوپولیتیک راه ابریشم ریشه دارد. راه ابریشم باستانی از هند نمی‌گذشت، گو اینکه مسیرهای فرعی آن از آسیای میانه به درهٔ کابل، پنجاب و سرانجام هندوستان می‌رسید. از همین مسیر فرعی بود که راهبان بودایی چینی فا هین و هسوانگ تسانگ از طریق ایران شرقی، به هند رسیدند. گذشته از این، به‌نظر می‌رسد که دادوستد ابریشم چینی و کتان هندی در کنار گسترش آیین بودا، میان این دو تمدن بزرگ آسیایی

برای دوهزار سال برقرار بوده است. در واقع، گسترش آیین بودایی از هند به آسیای میانه، چین، سریلانکا و جنوب‌شرقی آسیا، تقاضا برای کتان را بیشتر کرده بود؛ چراکه راهبان بودایی با تکیه بر آموزهٔ آهیمسا (پرهیز از خشونت) پوشیدن پارچهٔ ابریشم را ممنوع کرده بودند. ساخت ابریشم به جوشاندن پیله‌های کرم توت و نابودی کرم‌های ابریشم برای بیرون کشیدن نخ ابریشم نیاز داشت. با وجود چنین تاریخی، از نیمهٔ دوم سدهٔ بیستم میلادی، دو کشور روابط نه چندان گرمی داشته‌اند. تسخیر بخشی از کشمیر به‌دست ارتش چین در ۱۹۶۲، پشتیبانی پکن از اسلام‌آباد در برابر دهلی نو که در طول جنگ سرد از حمایت مسکو برخوردار بود، استقرار سلاح های هسته‌ای چینی در فلات تبت و درگیری‌های مداوم مرزی در آروناچال پرادش و مرزهای هیمالیا، همگی نمایانگر ژرفا و تداوم این رابطهٔ پرتنش میان دو کشور است. کوتاه این که، دهلی نو از همان لحظهٔ ایجاد هند در سال ۱۹۴۷ با جنگ و تعادل در برابر پکن بوده است.

برآمدن طرح بزرگ راه ابریشم بر رابطهٔ دو کشور نیز تأثیر گذاشته است. تحقق کمربند زمینی این کلان‌پروژه، دستیابی هند به آسیای میانه را با مشکل مواجه خواهد کرد. گذشته از این، ابتکار عمل کمربند و جاده پیوندهای اسلام‌آباد – پکن را نیرومندتر و رقیب سنتی هند در آسیای جنوبی را تقویت می‌کند. با روی کار آمدن ناراندرا مودی در سال ۲۰۱۴ این رابطه پرتنش‌تر هم شد. مودی اندکی پس از زدوخورد مرزی میان چین و هند در نزدیکی مرز بوتان، به نخست‌وزیری هند دست یافت. با این‌حال رقابت میان چین و هند را نباید به تنش شخصی میان شی و مودی تقلیل داد. ابتکار عمل کمربند و جاده بر توان تنش در قلب آسیا میان هند و چین افزوده است. زیمرمن گلوگاه‌های ترابری را مانعی برای یکپارچگی اقتصادی در آسیای میانه می‌بیند.[۴۸۷] به همین دلیل راه قراقروم[۴۸۸] را گلوگاه ترابری دالان اقتصادی چین پاکستان[۴۸۹] و نقطهٔ پیوندگاه سین‌کیانگ با شمال پاکستان می‌خواند. گذشته از صعب‌العبوری آن و کوهستانی بودن منطقهٔ راه قراقروم از استان گیلگیت بالتیستان (ناحیهٔ کشمیر تحت کنترل پاکستان) عبور می‌کند. امری که موجد تنش با هند، رقیب اصلی آسیایی چین شده است. با ساخته شدن راه قراقروم و راه افتادن خط اتوبوسرانی آن، وزارت خارجهٔ هند بارها آن را نقض حاکمیت و تمامیت ارضی هندوستان خوانده و دهلی نو تا به امروز توافقنامهٔ ۱۹۶۳ مرزی چین و پاکستان را نپذیرفته است.

[۴۸۷] Zimmerman, Thomas, *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*, Center on International Cooperation, New York University.
[۴۸۸] Karakoram Road – KKH
[۴۸۹] The China Pakistan Economic Corridor – CPEC

تنش‌های مرزی هند و چین



مهم‌تر آنکه راه دریایی ابریشم نوین موجد "هراسِ محاصره‌شدگی"[۴۹۰] در میان سیاستگذاران و استراتژیست‌های هندی شده است. از نگاه دهلی بنیان ژئوپولیتیکی چنین هراسی "زنجیرهٔ مروارید"[۴۹۱] چینی است (شکل ۳۴). ترکیب این زنجیره با دالان اقتصادی چین و پاکستان که دسترسی پکن را در بندر گوادر به دریای عرب میسر می‌کند، قلمرو هند را محاصره کرده است.[۴۹۲] به سخن دیگر، خوانش ژئوپولیتیکی هند از راه ابریشم نوین، بر نیت تهاجمی چین در منطقهٔ اقیانوس هند[۴۹۳] استوار است که شاید موجد تنگناهای بازرگانی، اعمال قدرت دریایی و حتی خطر تسخیر ارضی علیه هند باشد.[۴۹۴] بی‌جهت نیست که هند زنجیرهٔ مروارید را تهدیدی بس سترگ علیه امنیت ملی، سیاست منطقه‌ای و تمامیت سرزمینی خود می‌بیند.[۴۹۵] به همین دلیل زنجیرهٔ مروارید، از مهم‌ترین مفاهیم در همهٔ گزارش‌ها و سیاست‌های تجویزی یا توصیفی هندی از راه ابریشم چین است.[۴۹۶] شگفتی ندارد که بسیاری از مقامات هندی، نسبت به زنجیرهٔ مروارید واکنش نشان داده‌اند. فونچوک استوبدان، سفیر پیشین هند، چین و پاکستان را متهم به دنباله‌روی از "نیت استراتژیک برای

[۴۹۰] Encirclement Fear
[۴۹۱] String of Pearls
[۴۹۲] *"Here Is All You Should Know About 'String Of Pearls', China's Policy To Encircle India". Indiatimes.com. 22 June 2017.*
[۴۹۳] Indian Ocean region (IOR)
[۴۹۴] *Lintner, Bertil (15 April 2019). The Costliest Pearl: China's Struggle for India's Ocean. Oxford University Press.*
[۴۹۵] *Times, EurAsian (31 March 2018). "China's "String of Pearls" Resulted in India's 1st Loss at the Indian Ocean". EurAsian Times: Latest Asian, Middle-East, EurAsian, Indian News.*
[۴۹۶] *Shrivastava, Sanskar (1 June 2013).* "Indian String of Pearls "Unstringing" Chinese String of Pearls Theory". *The World Reporter.*

محاصرهٔ هند" کرد.[۴۹۷] دگربار در مه ۲۰۱۵ وزارت امور خارجهٔ هند نسبت به دالان اقتصادی چین – پاکستان واکنش نشان داد.[۴۹۸] با وجود تأکید چینی‌ها بر نبود اعمال تهدید علیه هند،[۴۹۹] مقامات هندی به واکنش علیه دالان و زنجیره ادامه داده‌اند. حتی مانیش تواری، رهبر حزب کنگرهٔ هند نیز، بر این امر تأکید کرد که اگر دالان چین – پاکستان امنیت ملی هند را تهدید کند، دهلی حق برخورد با آن را دارد.[۵۰۰] به سخن دیگر، مقامات هندی از جمله ژنرال چاترجی، سیاست خارجی چین را بخشی از راهبرد "برش سالامی" می‌بینند.[۵۰۱]

زنجیرهٔ مروارید چین و محاصرهٔ هند



رقابت اصلی پکن–دهلی اما در پهنه آبی اقیانوس هند رخ داده است. رابرت دی. کاپلان با تأکید بر رقابت آمریکا، چین و هند اشاره می‌کند که «پویایی قدرت بین‌المللی در سدهٔ بیست‌ویکم در اقیانوس‌هند پدیدار خواهد گشت»[۵۰۲] و می‌افزاید «رقابت چین و هند در حوزهٔ ناوها بیش از پیش آشکار خواهد شد»[۵۰۳]. به گفتهٔ جیمز هولمز و اندرو وینر و توشی یوشیهارا بی‌تردید حضور چین در اقیانوس هند و حضور کشتی‌های بازرگانی و ناوهای جنگی آن، بر رقابت دهلی نو–پکن می‌افزاید.[۵۰۴] به بیان دیگر، جاده ابریشم دریایی چین،

---

[۴۹۷] *Vajpeyi, Dhirendra K. (2011). Water Resource Conflicts and International Security: A Global Perspective. Lexington Books. p. 124.*
[۴۹۸] *Misra, A. (2010). India-Pakistan: Coming to Terms. Palgrave.*
[۴۹۹] *Peerzada, Ashiq. "China has established its presence across PoK". The Hindu; CHENGAPPA, BIDANDA (15 November 2011). "Why China is setting up military bases in PoK". Daily News and Analysis.*
[۵۰۰] *"India raises objections over China-Pakistan Economic Corridor". The Tribune (Pakistan). 12 May 2015.*
[۵۰۱] Chatterji, SK (۲۲ October ۲۰۲۰). "Wider connotations of Chinese 'salami slicing'". Asia Times.
[۵۰۲] Kaplan, Robert D. *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*, Random House, ۲۰۱۰. P. ٤٨.
[۵۰۳] Ibid. P. ۱۳.
[۵۰۴] James R. Holmes, Andrew C. Winner, and Toshi Yoshihara, *Indian Naval Strategy in the Twenty-First Century* (London: Routledge, ۲۰۰۹), see Chapter VIII.

اقیانوس‌هند یعنی حیاط خلوت دیرینهٔ هند را نشانه رفته‌است. به همین دلیل نطفه‌های اتحاد استراتژیک ضدچینی میان هند و آمریکا با سرعت بیشتری منعقد می‌شود. برای مهار اعمال قدرت چین در اقیانوس هند، همکاری استراتژیک با آمریکا برای هند امری حیاتی است. از آنجا که استراتژی کلان آمریکا، جلوگیری از چیرگی یک قدرت بر نیمکرهٔ شرقی است (به همان‌گونه که آمریکا قدرت برتر در نیمکرهٔ غربی است) همکاری با یکی از قدرت‌های سنتی (هندوستان) علیه دیگری (چین) ضروری خواهد بود. به همین دلیل جلوگیری از استیلای چین بر اقیانوس هند، امر مهمی تلقی می‌شود. بی‌جهت نیست که هندوستان مهم‌ترین شریک امنیتی آمریکا و فرماندهی حوزهٔ اقیانوس آرام ایالات متحده[۵۰۵] در حوزهٔ اقیانوس‌هند[۵۰۶] است. در واقع نزدیکی به هندوستان، بخش مهمی از استراتژی چرخش به آسیای آمریکا محسوب می‌شود و روابط نیرومند و پایدار با دهلی، در مرکز این استراتژی قرار دارد.[۵۰۷] از این‌رو، هند و ایالات متحده ده‌ها تمرین مشترک نظامی انجام دادند.[۵۰۸]

همچنین، نیروی دریایی هند "دکترین دریایی هندی" را که سند مهمی برای ترسیم استراتژی‌های نیروی دریایی هند بود، در سال ۲۰۰۷ فراهم کرد. این سند جاه‌طلبی بلندپروازانهٔ دهلی را در گستره‌ای از تنگهٔ هرمز تا تنگهٔ مالاکا به تصویر می‌کشد و بر نیاز به حفاظت از خطوط دریایی و کنترل گلوگاه‌های بازرگانی اقیانوس هند تأکید می‌کند.[۵۰۹] در همان سال، هند دومین پست شنود نظامی فرادریایی خود را در شمال ماداگاسکار، برای کنترل گذر دریایی از کانال موزامبیک باز کرد. هند همچنین به‌دنبال برپایی ایستگاه رادیویی در مالدیو است.[۵۱۰] بر پایهٔ سند استراتژی امنیت دریایی هند «تضمین امنیت دریاها» در سال ۲۰۱۵ اقیانوس‌هند در سیاست خارجی این کشور ارجحیت مرکزی دارد. هدف اصلی این استراتژی، دستیابی به برتری در اقیانوس و نگهداشتن این چیرگی است. کوتاه اینکه، هند می‌کوشد تا در حیاط خلوت خود در اقیانوس‌هند را که توسط جاده ابریشم دریایی نوین به چالش کشیده است را حفظ نماید و چنین کوششی پیش‌درآمد "بازی بزرگ" نوینی در اقیانوس هند خواهد بود؛[۵۱۱]

---

۵۰۵ USPACOM
۵۰۶ Indian Ocean Region—IOR; White House article on U.S.-India Joint Strategic Vision, https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/۲۰۱۵/۰۱/۲۵/us-india-joint-strategic-vision-asia- pacific-and-indian-ocean-region.
۵۰۷ *"Beijing steps up Maritime Silk Road project". www.wantchinatimes.com. Xinhua. 18 April 2014.*
۵۰۸ Kumaraswami, Sridhar, "India, US Defence cooperation 'set to escalate.'" *The Asian Age*, ۹ September ۲۰۰۷.
۵۰۹ Joseph, Josy. "Delhi entangled in the Dragon's String of Pearls", *DNA*, New Delhi, ۱۱ May ۲۰۰۹.
۵۱۰ Ibid.
۵۱۱ Abhijit Singh, "India: Maritime Strategy and 'Brand-Building,'" Diplomat, ۲٤ December ۲۰۱۵, http://thediplomat.com/۲۰۱۵/۱۲/india-maritime-strategy-and-brand-building/; Directorate of Strategy, Concepts and

همان‌گونه که پیش از این گفته شد، هند بزرگ‌ترین قدرتی است که پس از آمریکا از راه ابریشم نوین کنار گذاشته شده و رهبران دهلی‌نو با دیدهٔ شک و بی‌اعتمادی به پروژهٔ مزبور می‌نگرند. گذشته از تاریخ راه ابریشم و تنش‌های پیوسته با چین کمونیست، رهبران هند همواره نگران اتحاد استراتژیک پکن با پاکستان و مانور قدرت چین در اقیانوس‌هند بوده‌اند. در واقع، ابتکار عمل کمربند و جاده، پیوندهای اسلام‌آباد – پکن را نیرومندتر و رقیب سنتی هند در آسیای جنوبی را تقویت می‌کند و بر توان تنش در آسیا میان هند و چین افزوده است. همچنین تحقق کلان‌پروژه ابتکار کمرند و جاده دستیابی هند به آسیای میانه را با مشکل روبرو خواهد کرد. با وجود نیاز به اتحاد با آمریکا در مهار چین، برخی از استراتژیست‌های هندی با اشاره به حضور آمریکایی‌ها در عراق، خصومت با ایران و مخالفت با حضور کشتی‌های جنگی آمریکایی با قابلیت هسته‌ای در ساحل جنوب هند، با افزایش همکاری نظامی آمریکا با هند مخالفت می‌کردند. پیش از این، آمریکایی‌ها برای میزبانی دائمی شناورهای نیروی دریایی آمریکا در گوا یا کوچی، از دهلی درخواست کرده بودند.[۵۱۲] بسیاری از این تحلیلگران هندی بر آن بودند که تلاش‌های آمریکا برای شکل‌دهی به پیمان‌های امنیتی در آسیا، نه به "سدهٔ آسیایی" بلکه به "سدهٔ آمریکایی در آسیا" می‌انجامد.[۵۱۳] از این‌رو اینان بر شکل‌گیری کلان‌استراتژی مستقل هندی برای مهار چین در اقیانوس هند تأکید داشتند.

این نگاه بدبینانهٔ هندوستان به راه ابریشم نوین پیش‌درآمد ارائهٔ کلان‌استراتژی "مائوسام"[۵۱۴] از سوی دهلی نو شده است (شکل ۵۰). مائوسام به‌دنبال برپایی پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی هندوستان بر پایهٔ ایجاد جهان اقیانوس‌هند با محوریت دهلی نو است. این جهان اقیانوس‌هند دربردارندهٔ آفریقای شرقی، جنوب ایران، سریلانکا و آسیای جنوب شرقی خواهد بود. مائوسام دو کلان‌پروژه را معرفی کرده است: "جادهٔ کتان"[۵۱۵] و "جادهٔ کالادان"[۵۱۶]. جادهٔ کتان هند را از طریق ایران به افغانستان و آسیای میانه پیوند می‌دهد. این جاده بندر مومبای و کندلا را به چابهار وصل می‌کند و سپس از طریق شبکهٔ راه‌های ایران، به زرنج و هرات در افغانستان غربی دسترسی خواهد داشت. از این جاده، هند به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه، از طریق پیمودن کرانهٔ شرقی دریای مازندران وصل شود.

Transformation, Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy, Naval Strategic Publication (NSP) ۱،۲, (New Delhi: Integrated Headquarters, Ministry of Defense (Navy), ۲۰۱۵).

[۵۱۲] Varadarajan, Siddharth, "US seeks India's help to create 'century of America in Asia'", *The Hindu*, ۵ July ۲۰۰۷.

[۵۱۳] Ibid.

[۵۱۴] MAOSAM

[۵۱۵] The Cotton Road

[۵۱۶] The Caladan Road

این جاده دسترسی دریایی ۴۵ روزهٔ هند به اروپای شمالی را به نصف کاهش می‌دهد. به بیان دیگر، مسیر جدید سی درصد ارزان‌تر و چهل درصد کوتاه‌تر از مسیر دریای عرب، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه، اقیانوس اطلس، دریای شمال و سرانجام دریای بالتیک است. همچنین دستیابی به آسیای میانه از طریق ایران، هند تشنهٔ انرژی آسیای میانه را بی‌نیاز می‌کند. هند همچنین در رتبهٔ چهارم بزرگ‌ترین مصرف‌کنندهٔ انرژی برق قرار دارد و نیازمند منابع طبیعی انرژی هیدرولیکی آسیای میانه است. در کنار جادهٔ کتان، جادهٔ کالادان، با عنوان رسمی پروژهٔ چندمنظورهٔ ترانزیت حمل‌ونقل کالادان،[۵۱۷] نیمهٔ شرقی کلان‌استراتژی مائوسام را دربردارد. این جاده یک پروژهٔ ۴۸۴ میلیون دلاری است که از طریق دریا، بندر کلکته را در شرق هند، به بندر سیتوه در استان راخین میانمار متصل می‌کند. سپس بندر سیتوه را از طریق رودخانهٔ کالادان به پالتوا در میانمار و ایالت میزورام در شمال شرقی هند پیوند می‌دهد. هند برای مهار نفوذ روزافزون چین در آسیای جنوب‌شرقی در بندر سیتوه[۵۱۸] واقع در میانمار، از ژوئن ۲۰۱۳ سرمایه‌گذاری کرده است.[۵۱۹] سیتوه را "چابهار شرق"[۵۲۰] نیز خوانده‌اند.[۵۲۱] وصل کردن بخش شرقی هند به میانمار از طریق بندر سیتوه، نقش حیاتی برای هندوستان دارد، زیرا موجب می‌شود که مسیرهای دریایی، آبراه‌های داخلی و بزرگراه‌های این کشور گسترش یابند. گذشته از این، افزایش نفوذ هند در میانمار که شریک قابل اعتماد چین بوده است، سبب کاهش وابستگی رانگون به پکن خواهد شد. در واقع جادهٔ کتان و کالادان دو بال غربی و شرقی مائوسام هستند.

---

[۵۱۷] Kaladan Multi-Modal Transit Transportation Project

[۵۱۸] Sittwe

[۵۱۹] *"Beijing steps up Maritime Silk Road project". www.wantchinatimes.com. Xinhua. 18 April 2014.*

[۵۲۰] Chabahar of East

[۵۲۱] https://www.dnaindia.com/india/report-india-to-operationalise-chabahar-of-east-sittwe-port-next-year-٢٨٤٦٧٩٤; https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-all-set-to-take-over-ops-in-myanmars-sittwe-port-after-chabahar/articleshow/٦٧٤٣٧٨٥٩.cms?from=mdr

کلان استراتژی مائوسام



در کنار این دو جاده، دهلی سودای راه‌اندازی دو شاهراه بزرگ آسه‌آن در مسیر هند – میانمار – تایلند و جادهٔ بنگلادش – هند – بوتان – نپال را دارد. جزیرهٔ نیکوبار بزرگ از مهم‌ترین پایگاه‌های دریایی هند است که نظارت بر تنگهٔ مالاکا را مقدور می‌کند.[۵۲۲] همچنین حضور هند در دریای آندامان سبب مهار طرح چین برای دور زدن تنگهٔ مالاکا از طریق حضور در بندر کیاوک پیائو در میانمار و همچنین چیتاگونگ در بنگلادش می‌شود. هند احتمال گسترش بندر ترینکومالی درسریلانکا و گسترش نفوذ خود در جزایر سیشل و موریس را در نظر گرفته است. دهلی نو همچنین سودای گسترش روابط خود با جاکارتا را دارد. اندونزی، غول جنوب‌شرقی آسیا دارای بزرگ‌ترین اقتصاد آسه‌آن، نیز به‌دنبال تعمیق پیوندهای خود با هند است. با توجه به این که اکثریت جمعیت این کشور در دو جزیرهٔ سوماترا و جاوا در اقیانوس هند جای گرفته، مهمترین پروژه ایتکار کمربند و جاده در بزرگترین اقتصاد جنوب شرقی آسیا راه آهن سریع السیر جاکارتا–باندونگ است. هم از این رو، هند بر آن است تا بی میلی گذشته خود را برای تعهد به توسعه محلی در این بخش از آسیای جنوب شرقی از میان بردارد.

گذشته از این، دهلی نو به‌دنبال برپایی "خط سرخ"[۵۲۳] هم هست. خط سرخ به مستعمرات بریتانیا در امتداد مصر تا آفریقای جنوبی اشاره دارد. به بیان دیگر، این خط به کرانهٔ غربی اقیانوس هند گفته می‌شود و آفریقای شرقی را که مکان زندگی دیاسپورای پرجمیعت هند است را دربر می‌گیرد. مهم‌ترین کشور در این خط سرخ، آفریقای جنوبی است. این کشور با معادن سرشار طبیعی خود، همکار

[۵۲۲] *Brunner, Hans-Peter (August 2013). "What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?" ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration.*
[۵۲۳] Red Line

نزدیک دهلی در جمع کشورهای بریکس هم هست. کوتاه اینکه کلان استراتژی مائوسام بر پیوندهای فرهنگی، تجاری و سیاسی منطقه افزوده و از این راه، به‌دنبال بازگشت هند به نقش مرکزی خود در بازرگانی، فرهنگ و سیاست "جهان اقیانوس هند"، از آفریقای شرقی تا آسیای جنوب‌شرقی است.[۵۲۴] از دریچهٔ ژئوپولیتیکِ راه می‌توان دریافت که حضور هند در چابهار برای تحقق مائوسام در دستیابی به افغانستان و مقابله با زنجیرهٔ مروارید چین و پیوند با کریدور اقتصادی شمال – جنوب خواهد بود.

مهم‌تر آنکه جاده دریایی راه ابریشم چین پیش‌درآمد استراتژی کلان هند در برتری تام در اقیانوس‌هند (مائوسام)[۵۲۵] را به چالش می‌کشد. این طرح گام مهمی از طرح مائوسام برای برپایی پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی بر پایهٔ ایجاد جهان اقیانوس‌هند با محوریت هندوستان است. افزایش همکاری‌های هند و ایران در بندر چابهار که از آن به جاده کتان[۵۲۶] یاد می‌شود، بخشی از کلان‌استراتژی مائوسام است (شکل ۵۱). این سرمایه‌گذاری در راستای سیاست نوین هند، "سیاست پیوستن به آسیای میانه"،[۵۲۷] برای دستیابی هند به افغانستان و آسیای میانه شکل گرفت. این سیاست در پی ایجاد موازنه با راه ابریشم نوین چین در آسیای میانه و کمرنگ کردن نقش منطقه‌ای اسلام‌آباد خواهد بود؛ همچنین بر بهره‌گیری از منابع انرژی تأکید دارد[۵۲۸]. راه‌اندازی این راه بدون دستیابی به دروازهٔ ورود به آسیای میانه، یعنی چابهار امکان‌پذیر نیست. چابهار با جایگیری در کنار دریای عمان، در میانهٔ اقیانوس هند و تنگهٔ ژئواستراتژیک هرمز، دروازهٔ ورودی دهلی به آسیای میانه خواهد بود. چابهار با جایگاه ژئواستراتژیک خود، نقش یگانه و سازنده‌ای در همگرایی منطقه‌ای میان ایران، افغانستان و هند و همچنین کشورهای آسیای میانه دارد. بدین‌ترتیب، چابهار می‌تواند به بندر تجاری بین‌المللی برای دادوستد در میان بازارهای آسیای جنوبی، جنوب‌شرقی و غربی آسیا و آسیای میانه تبدیل شود. به سخن دیگر، چابهار گرانیگاه راه هندی کتان خواهد بود. دهلی از طریق بندر چابهار و شبکهٔ راه‌های زمینی ایران شرقی، به آسیای میانه و افغانستان دسترسی می‌یابد و می‌تواند نفوذ چین و پاکستان را در این مناطق به چالش بکشد. جاده کتان همچنین از ظرفیت درهم‌تنیده شدن با کریدور بین‌المللی شمال – جنوب و در پی آن، همگرایی با سیاست‌های مسکو برخوردار است. دسترسی هند به روسیه و اروپا به چهارده

---

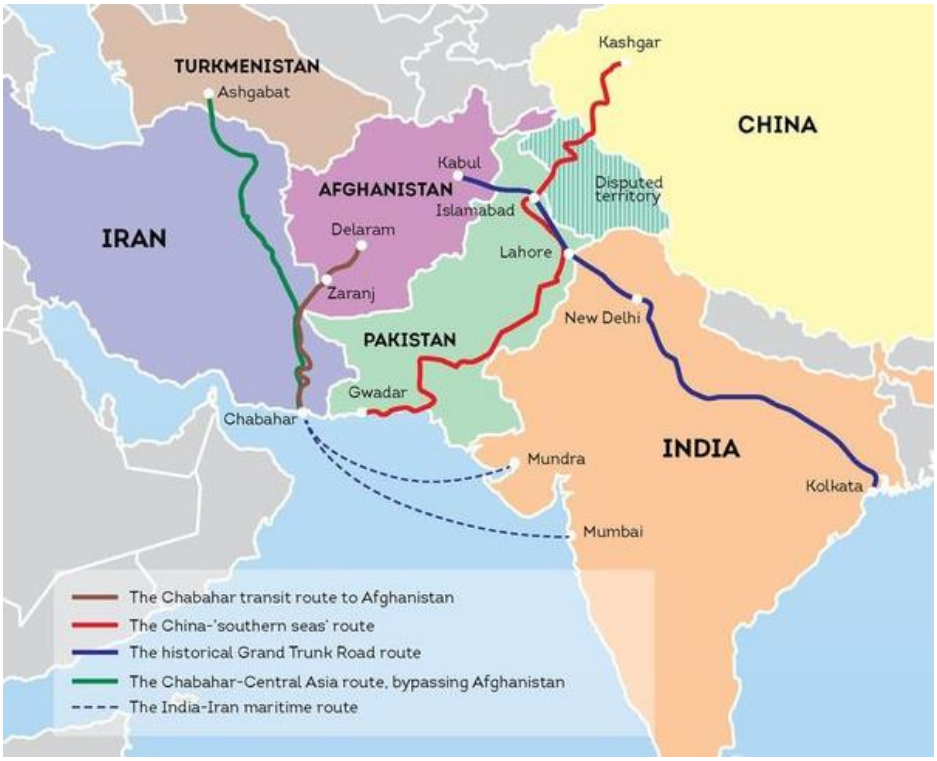
[۵۲۴] Chhibber, Ajay. (۲۰۱۷). "China's belt and road initiative and India's options: Competitive Cooperation. "*Journal of Infrastructure, Policy and Development*", vol. ۱(۲): pp ۱- ۱۲.
[۵۲۵] MAOSAM
[۵۲۶] Cotton Road
[۵۲۷] Connect Central Asia Policy
[۵۲۸] Sahgal, Arun & Anand, Vinod. *Reconnecting India and Central Asia- Emerging Security and Economic Dimensions: Strategic Environment in Central Asia and India*. Central AsiaCaucasus Institute Silk Road Studies Program, ۲۰۱۰. pp۳۳-۷۹.

روز کاهش می‌یابد، در صورتی‌که این مهم از طریق کانال سوئز، بیش از یک ماه است. کوتاه اینکه کلان‌استراتژی مائوسام در واکنش به راه ابریشم نوین برپا شد و تعین آن را باید در راه‌اندازی جاده کتان دید؛ راهی که دروازهٔ آن بندر ژئواستراتژیک چابهار خواهد بود.

گذشته از افزایش سطح مراودات با ایران، کشورهای آسیای میانه و افغانستان، پیامد چنین روندی ادامه و افزایش همکاری استراتژیک با آمریکا برای هند خواهد بود. از آنجا که استراتژی کلان آمریکا، جلوگیری از چیرگی یک قدرت بر نیمکرهٔ شرقی است (به همان‌گونه که آمریکا قدرت برتر در نیمکرهٔ غربی است) همکاری با هندوستان علیه چین ضروری خواهد بود. به همین دلیل جلوگیری از استیلای چین بر اقیانوس‌هند، امر مهمی تلقی می‌شود. بی‌جهت نیست که هندوستان مهم‌ترین شریک امنیتی آمریکا و فرماندهی حوزهٔ اقیانوس آرام ایالات متحدهٔ آمریکا[۵۲۹] در حوزهٔ اقیانوس‌هند[۵۳۰] است[۵۳۱]. از سوی دیگر افزایش همکاری‌های هند با ایران، همچنین محرکی خواهد بود برای تلاش چین و پاکستان در جلب موافقت ایران برای پیوستن به راه ابریشم نوین.

[۵۲۹] USPACOM
[۵۳۰] IOR
[۵۳۱] White House article on U.S.-India Joint Strategic Vision, https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/۲۰۱۵/۰۱/۲۵/us-india-joint-strategic-vision-asia- pacific-and-indian-ocean-region

جادهٔ کتان هند و دالان اقتصادی چین - پاکستان



رابطه هند و آسیای مرکزی، ریشه عمیق تاریخی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی دارد. این مورد به ۳۰۰۰ سال پیش، و زمان فعالیت جاده ابریشم باستانی برمیگردد، که ستون اصلی ارتباط مسافت ۱۱۰۰۰ کیلومتری بین دو منطقه بوده. اخیرا نیز دسترسی به آن از باب دارایی منابع طبیعی بسیار، مورد توجه قدرتهای جهانی واقع شده است. جهتگیری هند نیز با توسعه این منطقه گره خورده است. هرچند هند، آسیای مرکزی را همچنان به عنوان حوزه نفوذ روسیه تلقی میکند، اما افزایش فعالیتهای چین در قالب حلقه و جاده، و سازمان شانگهای، باعث تغییر رویه این کشور با این منطقه شده است. مواردی مثل افراط گرایی و تروریسم در این منطقه میتواند تاثیر سو در اهداف بلند مدت هند ایجاد کند. بعد از تجربه مطلوب سیاست نگاه به شرق توسط هند، این کشور هدف بعدی خود را در ۲۰۱۲ در قالب سیاست اتصال آسیای مرکزی در پیش گرفت، که میتواند با ایجاد دسترسی این کشور با منابع این منطقه، قوای جدیدی به سیاست خارجه کشور دهد. چالش اصلی در تعامل با آسیای مرکزی، در بحث اتصال جغرافیایی است. هند همچنین، در نظر دارد تا در راه افزایش امنیت و پایداری منطقه همکاری کند. از ۱۹۹۱ میلادی و فروپاشی شوروی، هند همواره در تلاش برای بهبود روابط خود با منطقه بوده، با این وجود، تلاشها در زمینه بهبود ارتباط تجاری موفق نبوده است. عدم وجود راه زمینی، و قرارگیری پاکستان در میان مسیر، این هدف

را با دشوار ساخته است. در چند سال اخیر، هند تلاش کرده تا به عنوان بخشی از طرح همسایگی دنباله‌دار خود، به افزایش روادید دوطرفه با منطقه برآید. برخلاف دیگر قدرتها ، که در سالهای اخیر در منطقه فعال بوده‌اند، هند در این رقابت، عقب مانده است.[۵۳۲]

اهمیت این رابطه با روسیه برای هند، و مشکلات متعدد در مسیر این ارتباط، در مسمم بودن هند در استفاده از ظرفیتهای ایران، و حفظ روادید هرچند محدود خود در دوران تحریمهای آمریکا مشهود است. با توجه به محدودیتهای جغرافیای پیش روی هند، هدف اصلی این کشور، باید در توسعه دالانهای تجاری زمینی برای افزایش دسترسی خود، به سایر مناطق اوراسیا دانست. هرچند ریسک حساسیت روسیه به تبدیل شدن ایران، به یک قطب انرژی درمنطقه نیز وجود دارد که میتواند چالشهای در روابط هند و روسیه ایجاد کند. [۵۳۳]

ممانعت پاکستان در ارائه مجوز ارتباط ترانزیتی هند با منطقه، به دشورایهای این کشور افزوده است. با وجود آن، تلاش هند، در ایجاد یک راه ترانزیتی جدید از طریق بندر چابهار، با همکاری گسترده در دالان شمال – جنوب بوده است. هند ساخت این دالان را در اهداف اصلی ملی خود قرار داده است. این هدف بعد از سرگیری فعالیت چین در پاکستان، برای توسعه بندر گوادار، به عنوان یکی از ایستگاههای ترانزیتی حلقه و جاده سرعت یافته. هند با عضویت در سازمان شانگهای، سعی در توسعه روابط دو و چند جانبه خود با کشورهای منطقه دارد. جمعیت رو به افزایش، و رشد اقتصادی بالای این کشور در سالهای اخیر، اهمیت تامیین انرژی را در دیدگاه رهبران کشور تقویت کرده و سیاست خارجی را به افزایش توجه به این منطقه سوق داده است. پیشبینی میشود این مسیر، جایگاه ترانزیتی بهتری با قیمت پایینتر از راه کانال سوئز به اروپا و بالتیک ارائه دهد. امروزه، افزایش قابل توجه حمل و نقل ترانزیتی هند از این مسیر، شاهدی بر اهمیت مطرح شده این دالان است. این مسیر، وابستگی هند به پاکستان در ارتباط با مناطق شمالی را به نوعی دور میزند. درواقع، بنادر چابهار و بندرعباس در ایران، نقش دروازه ورودی هند به آسیای مرکزی و روسیه و شمال اوراسیا را دارند.

با این حال، دگرگونی های شتابان در آسیای غربی و مناطق پیرامونی، مانند افغانستان و قفقاز جنوبی، باعث شده که ظاهراً استراتژی مایوسام از سوی رهبران دهلی به کناری گذاشته شده باشد. در واقع، تحول عظیم اخیر افغانستان که موفق ترین نمونه نفوذ ژئواکونومیک

[۵۳۲] Chatterjee, Sanchita. (۲۰۱۸). International North South Transport Corridor(INSTC) connecting India Central- Asia.

[۵۳۳] Passi, R. (۲۰۱۷). Money Matters: Discussing the Economics of the INSTC. *Observer Research Foundation, ORF Occasional Paper* (# ۱۱۲).

هند برای دستیابی به منافع ژئوپلیتیک بود، دیپلماسی راه هند را عقیم ساخته است. با تسخیر کابل توسط طالبان و نیروهای نزدیک به اسلام‌آباد، به نظر می رسد که هند سودای معرفی جایگزینی برای مائوسام است. در این میان، کریدور «عرب–مِد» (مخفف عارب – مدیترانه) به مثابه تازه ترین کمربند تجاری هند بیش از پیش برجسته شده است. کریدور «عرب–مِد»، به عنوان پلی میان هند و اروپا، به مسیر دریایی– زمینی اشاره دارد که از سواحل غربیِ هند و اقیانوس هند غربی آغاز شده و پایانه مفروض آن یونان و مدیترانه شرقی است. این کریدورِ چندجانبه تجاری در پایان است که الگوهای تجاری میان اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را دگرگون و تسهیل نماید.

گذشته از برپایی امارت اسلامی افغانستان به رهبری طالبان، این کریدور یکی از پیامدهای «پیمان ابراهیم»[۵۳۴] میان امارات، بحرین، اسراییل و آمریکا در سال ۲۰۲۰ است که به ایجاد روابط رسمی میان امارات و بحرین با –اسراییل منجر شد. در واقع، تا پیش از عادی سازی روابط تل اویو–ابوظبی، تصور برپایی این کریدور امری محال بود. با ایجاد ارتباط ریلی بین امارات و بندر حیفا، هند می تواند کالاهای خود را از مومبای در کمتر از ۱۰ روز (۴۰٪ صرفه جویی در زمان) به بندر پیرایوس یونان برساند.[۵۳۵] اقدامات برای راه اندازی این کریدور آغاز شده و تنها به ساخت ۳۰۰ کیلومتر راه‌آهن در اردن و عربستان نیاز است. از این رو هند می تواند از طریق این کریدور سهم بیشتری از بازار کشورهای اروپایی را نصیب خود کند. این کریدور نه فقط به دنبال یافتن مسیر برای حمل کالا بلکه در پی استحکام و گسترش روابط میان هند و کشورهای در مسیر این کریدور است. راه اندازی این کریدور موجد ایجاد زنجیره ارزش در طول این کریدور از طریق دگرگونی در زنجیره عرضه و تقاضای منطقه توسط بخش کشاورزی بزرگ هند در میانه تغییرات ویرانگر اقلیمی در خاورمیانه می شود. هم اکنون، هند در حال ایجاد کریدور غذایی با خاورمیانه[۵۳۶] برای تثبیت جایگاه خود به عنوان برترین تولیدکننده کشاورزی و تامین کننده اصلی سبد غذایی خاورمیانه و گسترش همگرایی در زنجیره ارزش محصو ت پتروشیمی است.[۵۳۷] جای شگفتی نیست که هند برای ایجاد ابرفروشگاه های غذایی در منطقه تا سال ۲۰۱۹، یعنی پیش از آغاز کرونا، بیش از ۷ میلیارد دلار سرمایه

---

[۵۳۴] Abraham Accords, https://www.state.gov/the-abraham-accords/

[۵۳۵] Tanchum, Michaël. India’s Arab- Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe, ISIS, Issue No. ۱٤, August ۲۰۲۱, p. ۳۹.

[۵۳۶] : در سال ۲۰۲۰، امارات اعلام کرد که ۷ میلیارد دلار براي تامین امنیت غذایی در کریدور غذایی امارات-هند سرمایه گذاري می‌کند، بنگرید به
https://indiaincgroup.com/food-for-thought-for-investors-in-uae-india-summit/

[۵۳۷] ملی نفت امارات و آرامکوي عربستان به در حال حاضر، امارات تامین کننده اصلی نفت خام هند است و عراق و عربستان در رتبه هاي بعدي قرار دارند. شرکت سرمایه گذاري کرده اند. بنگرید به: طور مشترك ٤٤ میلیارد دلاری براي ایجاد پا یشگاه هاي پتروشیمی در هند
Reuters, “India’s Maharashtra identifies site for Saudi Aramco, ADNOC’s refinery”, Alarabiya News, ۱۹ June ۲۰۱۹,https://english.alarabiya.net/business/energy/۲۰۱۹/۰٦/%۲۰۱۹/India-s-Maharashtra-identifies-site-for-Saudi- Aramco-ADNOC-s-refinery.

گذاری کرده است. در کنار این موارد، هند در پی همکاری و مبادرت با امارات، عربستان، اردن، اسراییل و یونان[۵۳۸] بوده تا بدین طریق سرمایه و فناوری زم برای پیشبرد اقتصاد سبز و خ ق خود در سال های آتی را تامین نماید. به همین منظور، توافقات متعددی بین هند با اسراییل در زمینه همکاری های کشاورزی و تکنولوژیک امضا شده است.[۵۳۹] از سوی دیگر، شرکت بنادر امارات هم در حال ساخت بندرهای نوین هندی در کرانه اقیانوس هند است. در واقع، هند برای تبدیل شدن به یک قدرت جهانی در سده کنونی نیازمند تقویت همکاری های اقتصادی، تجاری و تکنولوژیک با کشورهای دارای پتانسیل، همچون کشورهای حاشیه خلیج فارس و اسراییل است.

کریدور «عرب–مِد» اما، برخلاف تحلیل های سطحی، رقیب یا جایگزینی برای استراتژی مائوسام و جاده کتان، یعنی مسیر چابهار–آسیای مرکزی، نیست. نخست اینکه، بنیان کریدور «عرب–مِد» اقتصادی و تجاری است، نه امنیتی. سرمایه گذاری و توجه ویژه هند به چابهار صرفاً ناشی از انگیزه های اقتصادی و تجاری نیست زیرا که پیشتر کریدور بین المللی شمال –جنوب و بندرعباس ظرفیت های لازم برای این هدف را در اختیار داشته اند. نگاه هند به بندر چابهار، به دلیل قرابت جغرافیایی این بندر با پاکستان، دارای انگیزه های سیاسی–امنیتی نیز است. جاده کتان، به عنوان بال غربی استراتژی مائوسام، برخلاف ظاهر ژئواکونومیک خود، نیات و پیامدهای ژئوپولیتیکی در مهار چین در آسیای مرکزی و اقیانوس هند غربی دارد. دوم اینکه، هند ناگزیر است که برای رهایی از فشار چین در مرزهای شمالی خود، جبهه‌ای در آسیای مرکزی برای تحات فشاار گذاشاتن چاین بگشاایاد. اکنون، این نیاز با روی کارآمدن طالبان و سردی روابط بین هند و این گاروه، کاه باه منزلاه از دسات رفتن شراکت با افغانستان است، شدت بیشتری به خود گرفته اسات. هند به خوبی می داند که راه رسیدن به آسیای مرکزی ناگزیر از بندر چابهار می گذرد. سوم اینکه، نزدیکای روزافازون باه عربساتان، اسراییل و امارات، دهلی را از تهران دور کرده و هندوستان را خواه ناخواه به گرداب بازی ژرف قدرت در خاورمیانه می اندازد. بی تردید، رهبران هند خواهان پرهیز از درگیری در فرورفتن چنین منجلابی هستند. چهارم اینکه، این کریدور با ابهاماتی در مسیر مواجه است. بندر پیرائوس که پایاناه نهایی این کریدور برای دسترسی به اروپاست توسط شرکت های دولتی چین کنترل می شود. پس نباید این کریدور را ابزاری استراتژیک در مهار نفوذ روزافزون پکن دید. کوتاه اینکه، روند همکاری هند با ایران در استفاده از چابهار برای دستیابی به آسیای مرکزی (و چه بسا افغانستان، در آیندهای میان مدت) جهت مهار چین آنچنان نیرومند خواهد بود که حتی با تسخیر افغانستان

[۵۳۸] India, Greece to boost economic ties, June ۲۰۱۸. https://www.business-standard.com/article/news-ani/india-greece-to-boost-economic-ties-۱۱۸۰۶۱۹۰۰۰۶۲_۱.html
[۵۳۹] Israel, India sign MoU to collaborate on tech innovation, September ۲۰۲۰. https://www.calcalistech.com/ctech/articles/۰,۷۳٤۰,L-۳۸٥۰۹٥٤,۰۰.html

توسط طالبان که هند را به اصلی ترین بازنده تحولات در این کشور تبدیل کرد نیاز ادامه خواهد داشت . از سوی دیگر افزایش همکاری های هند با ایران محرکی برای تش چین در جلب موافقت ایران برای پیوستن به راه ابریشام نوین خواهد بود. کوتاه اینکه، کریدور تازه مطرح شده عرب –مد را نباید در مقابل جاده کتان دانست، بلکه باید آن را تکمیل کننده آن برای افزایش وزن ژئوپولیتیک خود از طریق دستیابی به محور نوین اقتصادی جهان و تغییر نقشه بازرگانی در اقیانوس هند غربی دید.

پاکستان

هم‌پیمانی استراتژیک پکن و اسلام‌آباد به دهۀ پنجاه میلادی در سدۀ گذشته بازمی‌گردد. پاکستان دو سال پس از استقلالش در ۱۹۴۷ رژیم نوبنیان کمونیستی چین را به رسمیت شناخت. با وجود اختلاف‌هایی با اسلام‌آباد، از جمله تنش‌های مرزی و عضویت پاکستان در پیمان بغداد ۱۹۵۶، چوئن‌لای نخست‌وزیر بادرایت چین با نخست‌وزیر وقت پاکستان دیدار کرد. با برآمدن تنش‌های مرزی میان چین و هند بر سر کشمیر در سال ۱۹۶۲ پاکستان به پکن نزدیک و روابط دو کشور در سال‌های بعد عمیق‌تر شد. نبرد هند و پاکستان ۱۹۶۵ و تحریم تسلیحاتی پاکستان توسط آمریکا، این روابط را عمیق‌تر کرد. چین در سطح بین‌المللی از پاکستان حمایت کرد و همیشه با وتو کردن هند، این کشور را از پیوستن به پیمان‌های بین‌المللی بازداشت که نمونۀ بارز آن وتو کردن هند برای پیوستن به گروه تأمین‌کنندگان هسته‌ای است. چین به‌وضوح اعلام کرده است که اگر قرار باشد هند به عضویت سازمان منع سلاح هسته‌ای یا گروه تأمین‌کنندگان هسته‌ای درآید، پاکستان نیز باید عضو این سازمان‌ها شود. در دهه‌های شصت و هفتاد میلادی، هر دو کشور چین و پاکستان، با هند و شوروی سابق دشمنی داشتند، از این‌رو با وجود بحران‌های منطقه‌ای، جهانی و تغییر و تحولات مهم داخلی، مناسبات دوستانۀ دو کشور گسترش یافت. جنگ ۱۹۷۱ هند و پاکستان و نزدیک شدن آمریکا و چین از ۱۹۷۲ به بعد و ادامۀ خصومت بین چین و هند که رقیب اقتصادی چین هم محسوب می‌شد، موجب تقویت روابط پکن و اسلام‌آباد شد. تا سال ۱۹۷۵ بیش از ۶۵ درصد تجهیزات نیروی هوایی پاکستان، ساخت چین بودند که این روند ادامه پیدا کرد. از زمانی‌که هند اولین آزمایش انفجار بمب اتمی را در سال ۱۹۷۴ انجام داد، پاکستان نیز در صدد دستیابی به این سلاح برآمد، پس در این زمینه نیز از همکاری‌های چین استفاده کرد. در اوایل سال ۱۹۸۳ آمریکایی‌ها اعلام کردند که چین اطلاعات حساسی در مورد استفاده‌های نظامی از انرژی هسته‌ای به پاکستان داده و موافقت کرده

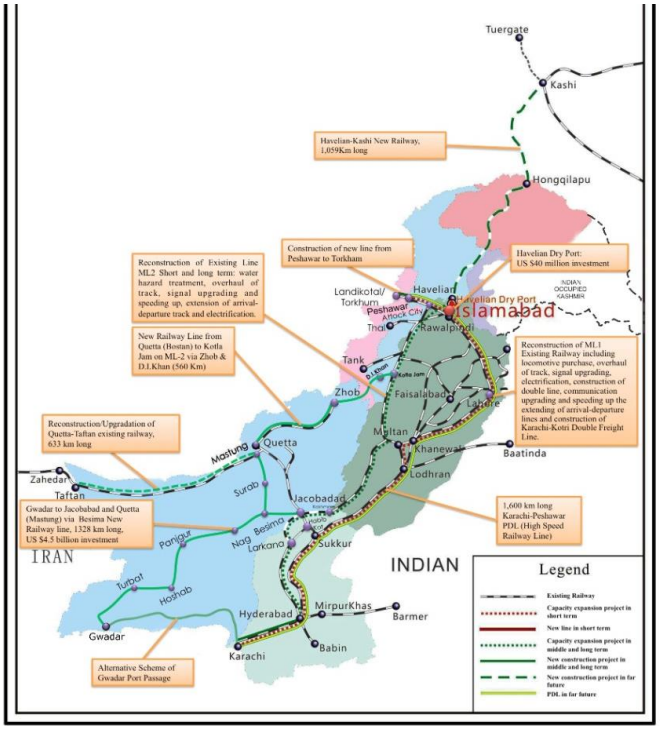
است که پاکستان را در زمینهٔ دستیابی به سلاح اتمی یاری کند. در سال ۱۹۸۶ وزیر خارجهٔ پاکستان در دیدار از چین، موافقتنامهٔ همکاری‌های اتمی را امضا کرد که تحول بزرگی در روابط دو کشور به‌شمار آمد و انتقادهایی از سوی کشورهای مختلف به‌دنبال داشت. ساخت رآکتورهای هسته‌ای چین در سرچشمه‌های رود سند، تحول بزرگی در زمینهٔ پیشرفت هسته‌ای پاکستان بود. هم‌پیمانی سیاسی – نظامی به دستاوردهای اقتصادی نیز انجامیده است. نخستین توافق اقتصادی بین چین و پاکستان در سال ۱۹۶۳ و در آستانهٔ حل‌وفصل قطعی مناقشه‌های مرزی بین دو کشور به امضا رسید. در سال ۱۹۶۴ موافقتنامهٔ دیگری به‌منظور تسهیل معاملات پایاپای منعقد شد. در دوران پساجنگ‌سرد این هم‌پیمانی استراتژیک ادامه داشته است. دادوستد رسمی میان دو کشور از ۱۹۶۰ آغاز شد. حجم کل تجارت دوجانبه نوزده میلیون دلار بود. در سال ۲۰۱۸ حجم کل تجارت دو کشور به ۱۷.۵میلیون دلار افزایش یافت که واردات پاکستان از چین ۱۵.۸ میلیارد و صادرات این کشور به چین ۱.۷ میلیون دلار بود. چین منبع اصلی واردات برای اسلام‌آباد محسوب می‌شود و ۲۷ درصد کل واردات این کشور از آنجا و همچنین سومین مقصد صادرات این کشور است و حدود ۹ درصد از کل صادرات این کشور را تشکیل می‌دهد. پاکستان همچنین یکی از دریافت‌کنندگان اصلی کمک‌های خارجی چین بوده است.

راه ابریشم نوین فصل تازه‌ای را در پیوندهای پکن – اسلام‌آباد گشوده است. از شش دالان زمینی کمربند راه ابریشم نوین، "دالان اقتصادی پاکستان – چین" تنها دالانی بوده که راه‌اندازی شده و از همین‌رو، یکی از مهم‌ترین پروژه‌های طرح کمربند و جاده است (شکل ۳۶). این تنها دالانی محسوب می‌شود که تنها چین و یک کشور دیگر را دربر دارد. دالان‌های دیگر تا هفت کشور را شامل می‌شوند و از این‌رو، هماهنگی دشوارتر خواهد بود. این دالان مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی چین در قلمرو پاکستان را دربر دارد با ارزشی که هم‌اکنون به ۵۴ میلیارد دلار رسیده است. این دالان شبکهٔ گسترده‌ای از بزرگراه‌ها و راه‌آهن‌ها را شامل می‌شود که به‌عنوان بخشی از طرح دالان اقتصادی در سرتاسر پاکستان ساخته خواهند شد. این دالان با سفر شی جین پینگ به اسلام‌آباد در آوریل ۲۰۱۵ به راه افتاد. هم از این‌رو، رهبر چین با حساسیت پیشبرد آن را دنبال می‌کند. وانگ یی، وزیر خارجهٔ چین، نیز در همان زمان گفته بود: "اگر یک کمربند یک جاده مانند یک سمفونی باشد که همهٔ کشورها درگیر آن هستند و به نفع همهٔ آنهاست، ساخت کریدور اقتصادی چین و پاکستان ملودی شیرین نخستین حرکت سمفونی است."[۵۴۰] به گفتهٔ رابرت کاپلان: "از زمان استقلال پاکستان در سال ۱۹۴۷،

[۵۴۰] Jeremy Page and Saeed Shah, "China Readies $٤٦ Billion for Pakistan Trade Route," *Wall Street Journal*, April ١٦, ٢٠١٥, https://www.wsj.com/articles/china-to-unveil-billions-of-dollars- in-pakistan-investment-١٤٢٩٢١٤٧٠٥.

هیچ چیز به اندازهٔ اتمام این پروژه نمی‌تواند به ثبات پاکستان از طریق آرام کردن شورش‌های مرزی آن کمک کند و هیچ امری نمی‌تواند تسلط چین را بر پیرامون استپلند خود تقویت کند."[۵۴۱] کوتاه آنکه دالان اقتصادی پاکستان – چین با تثبیت ثبات در پاکستان، به اعمال قدرت بیشینهٔ چین در آسیای جنوبی می‌انجامد.

خطوط ریلی دالان اقتصادی چین و پاکستان



بزرگراه قراقروم که از کوه‌های سربه فلک کشیدهٔ فلات پامیر در مرز پاکستان و چین گذر می‌کند، برای نخستین بار در سال ۱۹۷۸ تکمیل و پس از به‌روزرسانی و گسترش آن، به عنوان بخشی از این دالان در نظر گرفته شد. این بزرگراه به برنامهٔ بزرگ سرمایه‌گذاری پکن در سال ۱۹۶۴ برای انتقال کارخانه‌ها به جنوب و غرب چین ارتباط داشت. هدف این برنامه، ایجاد یک پایگاه صنعتی به دور از مراکز شهری چین در صورت جنگ در دریای چین جنوبی بود. با تنش فزاینده بین چین و مسکو، پکن کوشید تا جادهٔ قراقروم – خنجرآب را جایگزین گذرگاه مینتاکا[۵۴۲] کند که نزدیک به مرزهای شوروی بود. راه‌اندازی شاهراه قراقروم – گوادر به تحقق بلندپروازانه‌ترین پروژه‌های پیوند چین و پاکستان (خط لوله و راه‌آهن) می انجامد. این خط لوله طولانی‌ترین و بلندترین خط لوله در

[۵۴۱] Kaplan, Robert D. *The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-First Century* (New York: Random House, ۲۰۱۹), ۲۸.
[۵۴۲] The Mintaka Pass

جهان است که از گوادر تا کاشغر امتداد می‌یابد.[۵۴۳] راه‌اندازی این خط استراتژیک شاید به کاهش وابستگی چین به تنگهٔ مالاکا کمک کند. در کنار خط لوله، این شاهراه راه‌آهن هم دارد که دسترسی زمینی را برای چین امکان‌پذیر خواهد کرد. قرار است ساخت آن در سال ۲۰۲۵ آغاز شود و در سال ۲۰۳۰ به بهره‌برداری برسد. این شاهراه شامل پیوند دیجیتال هم هست. هوآوی، غول مخابراتی چین، یک کابل فیبر نوری را به ارزش ۴۴ میلیون دلار در آن سوی گذرگاه خنجراب جای داده است.[۵۴۴] این ارزان‌ترین و مطمئن‌ترین پیوند اسلام‌آباد – پکن را فراهم می‌کند.

پایانهٔ دالان قراقروم به بندر گوادر خواهد بود. بندر گوادر در دههٔ ۱۹۵۰ میلادی ساخته و سرانجام در سال ۲۰۰۱ راه‌اندازی شد. این بندر همواره بخشی از ایران بزرگ بود، ولی بین سال‌های ۱۷۸۳ تا ۱۹۵۸ از سوی سلطان‌نشین عمان اداره می‌شد. در این سال، دولت پاکستان این بندر را از سلطان مسقط خرید و به‌زودی به مهم‌ترین شهر ایالت بلوچستان پاکستان تبدیل شد. در میانهٔ جنگ سرد، اسلام‌آباد سودای توسعهٔ بندر گوادر را در سر داشت. ذوالفقار علی بوتو، رئیس‌جمهور پاکستان، به هنگام بازدید از ایالات متحده در سپتامبر ۱۹۷۳ به ریچارد نیکسون گفته بود: "ما یک بندر در بلوچستان می‌خواهیم." بوتو که امیدوار بود نیروی دریایی ایالات متحدهٔ آمریکا علاقه‌مند دسترسی به دریای عرب باشد، اشاره کرد که در صورت عدم حمایت وی، اتحاد جماهیر شوروی خلأ آمریکا را پر خواهد کرد. از همین‌رو، به رئیس‌جمهور آمریکا گفت: "ایرانیان در حال ساخت یک بندر [چابهار] هستند. ما نیز به یکی در ساحل خود نیاز داریم. شوروی به‌شدت به این ساحل علاقه‌مند است و آنها به ما پیشنهاد کرده‌اند که در زمینهٔ اکتشاف نفت، بررسی زمین‌شناسی و این موارد کمک کنیم. [اما] ما حضور ایالات متحده را ترجیح می‌دهیم."[۵۴۵] با وجود تمایل نیکسون، وزیر خارجه هنری کیسینجر با این انگاره مخالفت می‌کرد، چراکه به گمان او: "حضور نوین ایالات متحده در آنجا می‌تواند به دشمنی بیشتر با شوروی، هندی‌ها، افغان‌ها و شاید دیگران بینجامد، بدون اینکه به منافع ایالات متحده چه در خلیج فارس و چه در آسیای جنوبی کمک کند ... [گذشته از این] نکتهٔ اصلی این است که احتمالاً هزینهٔ آن [ساخت بندر] صدها میلیون دلار خواهد بود ... انگیزهٔ اصلی بوتو از جست‌وجوی بندر

[۵۴۳] Sushant Sareen, *Corridor Calculus: China Pakistan Economic Corridor and China's Comprador Investment Model in Pakistan* (New Delhi: Vivekanada International Foundation, ۲۰۱۶).
[۵۴۴] Zafar Bhutta, "Optic Fibre Cable Connecting Pakistan, China to Be Inaugurated Today," *Express Tribune,* July ۱۳, ۲۰۱۸, https://tribune.com.pk/story/۱۷۵۶۴۵۸/۲-optic-fibre-cable- connecting-pakistan-china-inaugurated-today/.
[۵۴۵] Office of the Historian, U.S. Department of State, "Memorandum of Conversation, Washington, September ۱۸, ۱۹۷۳, ۱۱ a.m.–۱۲:۴۵ p.m.," September ۱۸, ۱۹۷۳, https://history.state.gov/historicaldocuments/frus۱۹۶۹-۷۶ve۰۸/d۱۴۷.

بلوچستان، احتمالاً کمک برای آوردن تجارت و مشاغل بیشتر و جلب حمایت بیشتر در آن استان عقب‌مانده، کم‌جمعیت، ناپایدار و تحت سلطهٔ مخالفان است"[۵۴۶]. با یادداشت کیسینجر، تلاش اسلام‌آباد برای متقاعد کردن آمریکا به سرانجامی نرسید. اما دهه‌ها بعدتر پاکستان سعی کرد قدرت بزرگ دیگری را به این کار وادارد. در سفر پرویز مشرف رئیس‌جمهور پاکستان به پکن، در سال ۲۰۰۱ دو کشور توافقنامه‌ای را برای توسعهٔ بندر امضا کردند. مرحلهٔ نخست ساخت بندر در سال ۲۰۰۵ به پایان رسید و دو سال بعد، سرانجام افتتاح شد. قدرت چین با تثبیت خود در بندر گوادر در دریای عرب و سپس اقیانوس هند آزاد می‌شود.

دالان اقتصادی چین – پاکستان کمک چشمگیری به اقتصاد پاکستان خواهد بود. بنا به پیش‌بینی بانک جهانی این دالان "پتانسیل بسیار زیادی برای پاکستان دارد."[۵۴۷] در واقع، این دالان بیشتر تلاشی برای توسعهٔ پاکستان است تا پیوند با چین. این پروژه‌ها شامل شبکه‌های ترابری مدرن و نیروگاه‌های انرژی و برپایی مناطق ویژهٔ اقتصادی هستند که زیرساخت‌های پاکستان را به‌زودی مدرن و اقتصاد آن کشور را نیرومند می‌کنند. در سال ۲۰۱۴ ، چین ۱۲ میلیارد دلار بودجهٔ رسمی را اعلام کرد که توافقنامه‌های امضاشده در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که می‌تواند به ۴۶ میلیارد دلار برسد.[۵۴۸] بیشتر بودجهٔ اعلام‌شدهٔ آن به پروژه‌های انرژی در پاکستان مربوط است. نخستین بخش از این دالان، راه انداختن بزرگراه میان شوکور و مولتان در مه ۲۰۱۶ به‌عنوان بخشی از شبکهٔ بزرگراه‌های پیونددهندهٔ شهرهای پیشاور و کراچی بود. در ۱۳ نوامبر ۲۰۱۶ نخستین محمولهٔ چینی از راه زمینی به بندر گوادر پاکستان حمل و از آنجا از راه آبی به آفریقا و آسیای غربی فرستاده شدند. بدین ترتیب،دالان اقتصادی مزبور تا اندازه‌ای عملیاتی شده است. در مه ۲۰۱۷ در حاشیهٔ نشست پروژهٔ یک کمربند، یک جاده، رهبران چین و پاکستان در دیدار خود پذیرفتند که چین به تعهد پیشین در مورد پرداخت ۴۶ میلیارد دلار برای پروژهٔ شبکه‌ای از زیرساخت‌های راه‌آهن، راه و انرژی بیفزایند. شبکه‌های نوین ترابری به‌عنوان بخشی از طرح دالان اقتصادی ساخته خواهند شد. بنادر گوادر و کراچی را به شمال پاکستان و نیز غرب چین و آسیای میانه پیوند می‌دهد. پاکستان همچنین دسترسی آسان‌تری را به آسیای میانه برای تأمین نیازهای انرژی و ترانزیت کالا فراهم می‌کند. بزرگراهی به طول ۱۱۰۰ کیلومتر بین کراچی و لاهور ساخته و شاهراه قراقروم میان راولپندی و مرز چین بازسازی خواهد شد. راه‌آهن کراچی – پیشاور نیز تا

---

[۵۴۶] Henry Kissinger, memorandum for the president, "Your Second Meeting with Prime Minister Bhutto, Wednesday, September ۱۹, ۱۰:۰۰ a.m., ۱۹۷۳," September ۱۹, ۱۹۷۳, Nixon Presidential Archives.

[۵۴۷] World Bank, "CPEC Offers Enormous Potential to Boost Pakistan Economy, Report Says," press release, March ۲۲, ۲۰۱۸, https://www.worldbank.org/en/news/press- release/۲۰۱۸/۰۳/۲۲/cpec-offers-enormous-potential-boost-pakistan-economy.

[۵۴۸] AidData, William and Mary College, "China's Global Development Footprint," accessed February ٤, ۲۰۲۰, https://www.aiddata.org/china-official-finance.

سال ۲۰۱۹ توسعه خواهد یافت و پذیرای قطارهایی با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت خواهد بود. بیش از ۳۳ میلیارد دلار در زمینهٔ زیرساخت‌های انرژی در پاکستان سرمایه‌گذاری می‌شود تا از مشکل کمبود مزمن انرژی در پاکستان بکاهد. در حال حاضر پاکستان بیش از ۴۵۰۰ مگاوات کسری انرژی دارد که زیانی معادل ۲ تا ۲.۵ درصد تولید ناخالص داخلی را به کشور تحمیل می‌کند. مقامات پاکستانی پیش‌بینی می‌کنند که اجرای این طرح اقتصادی ۲.۳ میلیون شغل بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ به‌وجود آورد و رشد اقتصادی کشور را سالانه ۲ تا ۲.۵ درصد افزایش دهد. صندوق بین‌المللی پول نیز پیش‌بینی می‌کند که راه‌اندازی دالان اقتصادی چین و پاکستان به تقویت "رشد و ایجاد شغل" انجامیده و "ادغام منطقه‌ای را تسهیل می‌کند"[۵۴۹]. از آنجا که موفقیت این پروژه‌ها شاید تحول‌آفرین باشد، رهبران پاکستان این دالان را راه‌حل بسیاری از مشکلات اقتصادی، از حل کمبود انرژی تا تقویت تولید و صادرات کشورشان می‌دانند. عمران خان نیز گفته است که ساخت این دالان، مناطق دورافتاده را به مرکز پیوند خواهد داد و با گذشت زمان، ادعاهای رقابتی هند در کشمیر را از میان خواهد برد.

اما با وجود همهٔ این دستاوردها، چین در حال تلاش برای سرمایه‌گذاری در کشوری است که ایالات متحدهٔ آمریکا و جامعهٔ بین‌المللی برای دهه‌ها در این کار شکست خورده است. پاکستان از زمان استقلال خود در سال ۱۹۴۸، کمک‌های خارجی زیادی را جذب کرده و بیش از همه، این ایالات متحدهٔ آمریکا بوده که بیش از هشتاد میلیارد دلار به پاکستان کمک کرده است[۵۵۰]. به گفتهٔ جاناتان هیلمن: "اگر افغانستان قبرستان امپراتوری‌هاست، پاکستان سیاهچالهٔ کمک‌های خارجی است"[۵۵۱]. گذشته از این، دالان اقتصادی پاکستان و چین مشکلات ساختاری زیادی دارد و همزمان به‌کندی پیش می‌رود. شرکت‌های چینی از فساد اقتصادی در پیشبرد، دیرکرد در مراحل تهیه و صدور مجوز و عدم پرداخت به‌موقع پاکستان شکایت دارند[۵۵۲]. کابل‌های فیبر نوری محتوای فضای جامعهٔ چینی را به پاکستانی‌ها منتقل می‌کنند تا برعکس. پیوند زمینی آن ضعیف است و حمل‌ونقل از طریق بزرگراه قراقروم، به دلیل بارش سنگین برف هر سال

---

[۵۴۹] Christine Lagarde, "Pakistan and Emerging Market in the World Economy, International Monetary Fund, October ۲٤, ۲۰۱٦, https://www.imf.org/en/News/Articles/۲۰۱٦/۱۰/۲٤/SP۱۰۲٤۱٦-Pakistan-Emerging-Markets-in- the-World-Economy.

[۵۵۰] USAID, "Foreign Aid Explorer: Data (Country Summary)," accessed June ۲٦, ۲۰۱۹, https://explorer.usaid.gov/data.

[۵۵۱] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ۱۳۲.

[۵۵۲] CPEC Project: Chinese Companies Frustrated by Delayed Payments by Pakistan Government," *Eurasian Times,* December ۱۹, ۲۰۱۸, https://eurasiantimes.com/cpec-project-chinese-companies-frustrated-by-delayed-payments-by-pakistan-government-for/; Omer Farooq Khan, "Chinese Companies Warn Pakistan against Delay in CPEC Project," *Times of India,* January ۲۱, ۲۰۱۹, https://timesofindia.indiatimes.com/world/pakistan/chinese-companies-warn-pakistan- against-delay-in-cpec-project/articleshow/٦٧٦٢٧٨٩٥.cms.

برای چندین ماه در زمستان به طور کامل قطع می‌شود. گسترش شبکهٔ ریلی پاکستان به خنجرآب هزینه‌ای نجومی خواهد داشت. این خط آهن نیازمند احداث دستکم دویست کیلومتر تونل و هفتاد پل است.[۵۵۳] بخش جنوبی آن تا گوادر به هزینهٔ گزافی نیاز دارد. در واقع، هزینهٔ این دو خط آهن شانزده میلیارد دلار برآورد می‌شود و ساخت هر یک از آنها دستکم پنج سال طول می‌کشد.[۵۵۴] هزینهٔ خط لولهٔ قراقروم – گوادر نیز بسیار گران (دستکم ده میلیارد دلار) خواهد بود[۵۵۵]. این خط لوله به پمپ‌های نیرومند، گرمایش اضافی و عایق‌بندی ویژه نیاز دارد[۵۵۶]. مهم‌تر اما پروژهٔ بندر گوادر است. چین ۹۱ درصد از سود سرمایه‌گذاری در بندر گوادر را خواهد داشت و دولت فدرال پاکستان ۹ درصد دریافت می‌کند، ولی چیزی برای دولت ایالتی بلوچستان باقی نمی‌گذارد. این امر به افزایش نارضایتی در این منطقه دامن زده است. با این‌حال، ارادهٔ پکن و اسلام‌آباد برای رفع موانع را باید جدی گرفت. هر دو سو نمی‌خواهند که این مشارکت استراتژیک را از دست بدهند. مشارکتی که نمایانگر دوستی "بالاتر از هیمالیا و ژرف‌تر از ژرف‌ترین دریا در جهان و از عسل شیرین‌تر است."[۵۵۷] کوتاه آنکه دالان اقتصادی پاکستان و چین، هم ابزاری برای قدرت پکن و هم آزمونی برای آن است.

[۵۵۳] "PR and CRCC to Cooperate on (ML) II (Kotri-Attock Line) and ML III (Rohri Chaman Line) Projects," Times International News Service, May ۱۰, ۲۰۱۸, https://tns.world/pr-and-crcc-to- cooperate-on-ml-ii-kotri-attock-line-and-ml-iii-rohri-chaman-line-projects/.

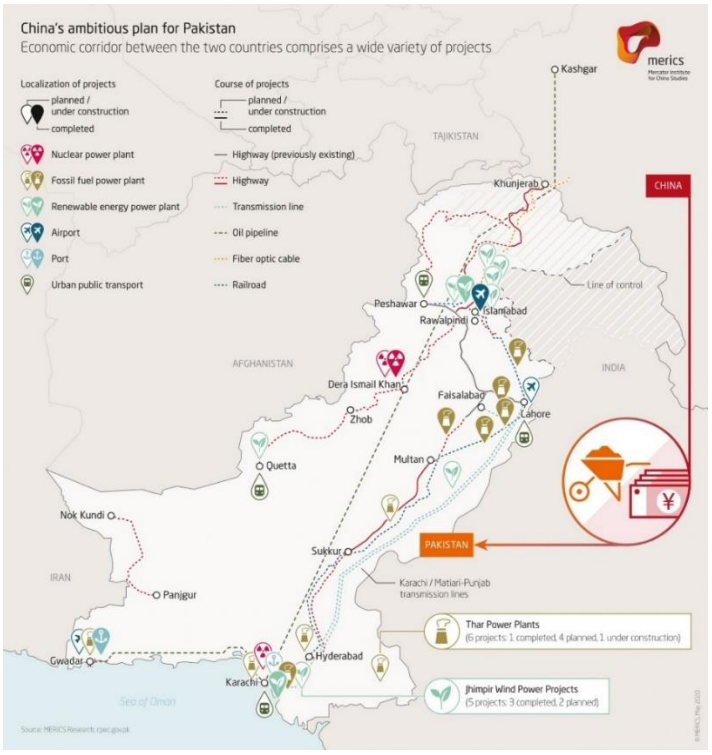
[۵۵۴] Sayed Munaway Shah, "۱st Meeting of Railway Working Group," *CAREC*, November ۲٤, ۲۰۱٥

[۵۵۵] Andrew S. Erickson and Gabriel B. Collins, "China's Oil Security Pipe Dream: The Reality, and Strategic Consequences, of Seaborne Imports," *Naval War College Review* ٦۳, no. ۲ (Spring ۲۰۱۰): ۸۸–۱۱۱; Guy C. K. Leung, "China's Energy Security: Perception and Reality," *Energy Policy* ۳۹, no. ۳ (۲۰۱۱): ۱۳۳۰–۱۳۳۷.

[۵۵۶] Zafar Bhutta, "From Gwadar-Kashgar: Crude Oil Pipeline Requires $۱۰ Billion Investment," *Express Tribune,* May ۱۸, ۲۰۱۸, https://tribune.com.pk/story/۱۷۱۲۸۸۸/۲-gwadar-kashgar-crude-oil-pipeline-requires-۱۰-billion-investment/.

[۵۵۷] AFP, "Pakistan, China Vow to Promote Regional Peace, Cooperation," *Dawn,* July ٥, ۲۰۱۳, https://www.dawn.com/news/۱۰۲۲۹۹۹.

دالان اقتصادی چین و پاکستان



هم‌پیمانی استراتژیک پکن – اسلام‌آباد به میانهٔ جنگ سرد بازمی‌گردد. از مهم‌ترین پیشران‌های همکاری اقتصادی و اتحاد استراتژیک دو کشور، روابط خصمانهٔ آنها با هندوستان است. راه ابریشم نوین و برپایی دالان اقتصادی چین – پاکستان این همپیمانی را گسترش داده است. پکن با بهره‌گیری از بندر گوادر پاکستان، فعالیت‌های نیروی دریایی هند را رصد می‌کند و به همین دلیل، هندیان گسترش همکاری‌های نظامی پکن و اسلام‌آباد و افزایش رشد اقتصادی پاکستان را به ضرر نقش هند و فرصت‌های ژئوپولیتیکی خود می‌دانند. پاکستان همچنین یکی از دریافت‌کنندگان اصلی کمک‌های خارجی چین بوده است. افکار عمومی پاکستان در مورد چین نیز بسیار مثبت است که اغلب در بالاترین سطح در جهان قرار دارد.[۵۵۸] با چنین نزدیکی سیاسی – اقتصادی میان اسلام‌آباد و پاکستان، به‌نظر می‌رسد که روند همکاری‌های این دو کشور در پروژهٔ راه ابریشم نوین، بیش از پیش گسترده‌تر شود.

[۵۵۸] Pew Research Center, "Opinion of China," Global Indicators Database, accessed February ۲, ۲۰۲۰, https://www.pewresearch.org/global/database/indicator/۲٤/country/pk.

با وجود تعمیق همکاری‌ها، بی‌ثباتی در بلوچستان پاکستان شاید پروژهٔ راه ابریشم نوین و دالان اقتصادی چین – پاکستان را به خطر اندازد. دو عامل این همکاری استراتژیک را کمرنگ می‌کنند: نخست امنیت سین‌کیانگ است. جنبش اسلامی ترکستان شرقی[۵۵۹] با گروه‌های جهادی مستقر در پاکستان پیوندهای نزدیک دارد و با وجود فشارهای پکن به‌نظر نمی‌رسد که اسلام‌آباد بتواند این مشکل امنیتی را حل کند[۵۶۰]؛ دوم و مهم‌تر عدم ثبات در بلوچستان پاکستان و خطر تجزیه‌طلبی این بخش از پاکستان است. بلوچستان پاکستان بزرگ‌ترین ایالت این کشور محسوب می‌شود که حدود ۴۴ درصد از خاک آن را دربرمی‌گیرد اما کم‌جمعیت‌ترین ایالت پاکستان و دارای جمعیت بین پنج تا هفت میلیون نفر است. با همهٔ فقیر بودن استان بلوچستان و جمعیت اندکش، از نظر منابع طبیعی مانند نفت، گاز و مواد معدنی غنی است و با داشتن سه مرز از جمله یک مرز دریایی و دسترسی آبی به کشورهای عرب، اهمیت استراتژیک دارد. مهم‌ترین دلایل تجزیه‌طلبی در بلوچستان عبارتند از تاریخ چگونگی شکل‌گیری پاکستان و محرومیت و تبعیض گسترده علیه مردم بلوچ. خواستهٔ اصلی بسیاری از گروه‌های جدایی‌خواه، خودمختاری بیشتر و درآمد بیشتر از منابع طبیعی ایالت بلوچستان است. گرچه بارگیری کالاهای چینی از بندر گوادر آغاز شده، تنش‌های میان نمایندگان ایالات سند و پنجاب در یکسو و نمایندگان ایالات بلوچستان و پختونخواه در سوی دیگر، بر سر گذر مسیر راه قراقروم از ایالاتشان افزایش یافته است. در سپتامبر ۲۰۱۶، اعلام شد که ستیزه‌جویان بلوچ ۴۴ کارگر پاکستانی مشغول به‌کار در پروژه‌های دالان اقتصادی پاکستان و چین را طی دو سال کشته‌اند. در نوامبر ۲۰۱۸، شبه‌نظامیان بلوچ به کنسولگری چین در کراچی حمله کردند.[۵۶۱] ارتش آزادیبخش بلوچستان که مسئولیت این حمله را بر عهده گرفت، چین را به بهره‌برداری از منابع پاکستان متهم کرد. یکی از دلایل تلاش مضاعف اسلام‌آباد برای برقراری امنیت در بلوچستان از سال ۲۰۱۶ به بعد، هشدار چین به این کشور دربارهٔ امنیت منطقهٔ بلوچستان است. در واقع افزایش بی‌ثباتی در بلوچستان پاکستان، شاید دالان قراقروم – گوادر را به مسیری کمتر جذاب تبدیل کند و در عوض تا زمانی‌که این منطقه از آرامش نسبی برخوردار باشد، دالان اقتصادی چین و پاکستان مهم‌ترین پروژه و دالان عینی راه ابریشم نوین خواهد بود. با این‌حال، پکن تصمیم گرفته است که دالان اقتصادی پاکستان و چین را

[۵۵۹] ETIM --The East Turkestan Islamic Movement
[۵۶۰] The China-Pakistan Axis, *Andrew Small*, ۲۰۱۵.
[۵۶۱] Meher Ahmad and Salman Masood, "Chinese Presence in Pakistan Is Targeted in Strike on Consulate in Karachi," *New York Times*, November ۲۳, ۲۰۱۸, https://www.nytimes.com/۲۰۱۸/۱۱/۲۳/world/asia/pakistan-karachi-attack-chinese-consulate.html.

به‌عنوان پرچمدار ابتکار کمربند و جاده معرفی کند. از همین‌رو، به‌نظر نمی‌رسد که موانعی در برابر افزایش همکاری‌های اسلام‌آباد و پکن سربرآورد؛

افغانستان

رهبران پکن سیاست چین در افغانستان را درهم‌تنیده با امنیت سین‌کیانگ می‌بینند.[۵۶۲] به بیان دیگر مهم‌ترین پیشران برای سیاست چین در افغانستان، امنیت مناطق غربی قلمرو آن در سین‌کیانگ است. بسیاری از نیروهای جنبش اسلامی ترکستان شرقی[۵۶۳] که پکن آنان را تروریست می‌خواند، در دهۀ ۹۰ به عضویت القاعده درآمدند. جالب اینکه این نیروهای اویغور در دهۀ ۸۰ میلادی از سوی پکن به افغانستان فرستاده شده بودند تا کمکی به مجاهدان افغان در جنگ با ارتش سرخ باشند. تصمیمی که بعدها به مهم‌ترین مشکل داخلی برای امنیت ملی چین و مرزهای شرقی آن بدل شد.

اولویت امنیتی چین در افغانستان به این معناست که نگاه چین به افغانستان در وهلۀ نهایی اقتصادی نیست و به همین دلیل محتمل نخواهد بود که راه ابریشم نوین، از افغانستان کنونی گذر کند. زیمرمن بر آن است که با وجود اجماع استراتژیست‌های چینی بر سر اهمیت افغانستان، در مورد نقش این کشور در راه ابریشم، توافقی میان آنان وجود ندارد. او صریح‌تر بیان می‌کند که چه بسا افغانستان سرچشمۀ مهم‌ترین خطر برای راه ابریشم نوین و امنیت چین باشد؛ چراکه افغانستان ناتوان، به باور چینی‌ها پناهگاه تروریست‌ها خواهد بود. مهم‌تر آنکه افغانستان مهم‌ترین جای پای آمریکایی‌ها در منطقه برای مهار چین محسوب می‌شود. بسیاری از استراتژیست‌های چینی بر آنند که اگر آمریکا پس از اشغال افغانستان درگیر منجلاب جنگ در آن نمی‌شد، زودتر و با نیرومندی بیشتری به مهار چین دست می‌زد. این یعنی حضور آمریکا در شرق و در دریای چین جنوبی و در غرب در افغانستان، حلقۀ محاصرۀ استراتژیک چین را تکمیل می‌کند. نکتۀ مهم آنکه چین از سوی دیگر نمی‌خواهد که آمریکا به یکباره افغانستان را ترک کند، چراکه خلأ امنیتی ایجاد خواهد

[۵۶۲] Zimmerman, Thomas, *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia, Center on International Cooperation*, New York University.
[۵۶۳] Eastern Turkistan Islamic Movement -- ETIM

شد.[۵۶۴] این خلأ امنیتی جایگاهی استراتژیک برای نیروهای جنبش اسلامی ترکستان شرقی خواهدبود. در چنین وضعیتی است که وانگ ای وزیر خارجهٔ چین در سفر خود به کابل به‌صراحت اشاره کرد که چین باور دارد «صلح و ثبات افغانستان بر روی امنیت چین غربی و مهم‌تر، بر روی آرامش و توسعهٔ کل منطقه تأثیر دارد»؛[۵۶۵]

آمریکا اما کوشید تا با حضور در افغانستان حضور خود را در این منطقه پررنگ سازد. در سال ۱۹۹۹ کنگرهٔ ایالات متحدهٔ آمریکا با تصویب "قانون استراتژیک راه ابریشم" کوشید تا با کمک به توسعهٔ زیرساخت‌ها و ارتقای بازرگانی و تجارت در "محور شرق و غرب" در آسیای میانه جای پایی داشته باشد. پیش از این، برژینسکی از اهمیت آسیای میانه در صفحهٔ شطرنج بزرگ و پیشبرد بینش استراتژیک آمریکا سخن گفته بود.[۵۶۶] در این میان، آمریکا کوشید که چشم‌انداز پیوند منطقه‌ای را با نام "جادهٔ ابریشم جدید" معرفی کند. این طرح برآمده ازمطالعات گستردهٔ فردریک استار،[۵۶۷] متخصص امور روسیه و اوراسیا است که همواره طرفدار ایجاد ارتباطات حمل‌ونقل از طریق ابرقارهٔ اوراسیا بود.[۵۶۸] ژنرال دیوید پترائوس، فرماندهٔ وقت فرماندهی مرکزی وزارت دفاع ایالات متحده،[۵۶۹] شیفتهٔ این ایده شد و کارکنان خود را به پیگیری آن تشویق کرد. ریچارد هولبروک و سپس مارک گروسمن، نمایندگان ویژهٔ ایالات متحدهٔ آمریکا در افغانستان و پاکستان هم، از این ایده پشتیبانی کردند. در این میان هیلاری کلینتون، وزیر امور خارجهٔ وقت آمریکا، که مشتاق تعریف یک ابتکار اقتصادی به‌عنوان مکمل اقدامات نظامی و دیپلماتیک بود، این ایده را پیش برد. وی در تاریخ ۲۰ ژوئیهٔ ۲۰۱۱ در چنای، هند، از ابتکار عمل جاده ابریشم نوین[۵۷۰] رونمایی کرد و گفت: "بیایید با هم کار کنیم تا جادهٔ ابریشم جدید ایجاد کنیم."[۵۷۱] در واقع، هیلاری کلینتون ابتکار عمل جادهٔ ابریشم نوین را یکی از عوامل اصلی کمک ایالات متحده به منطقه پس از خروج نیروهای نظامی خود از افغانستان در سال ۲۰۱۴ از طریق جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی در بهبود تجارت منطقه‌ای میان جنوب آسیا و آسیای میانه می‌دید. هدف چنین

---

[۵۶۴] S. Fredrick Starr, Chairman of the Central-Asia Caucus Institute as quoted in “China Willing to Spend Big on Afghan Commerce”, New York Times, ۱۲/۲۹/۲۰۰۹

[۵۶۵] Top Official Says Chinese Security Depends on Afghan Stability, Reuters, ۰۲/۲۲/۲۰۱٤

[۵۶۶] Brzezinski, Zbigniew, *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*, vol. ۱ (New York: Basic Books, ۱۹۹۷). xiv.

[۵۶۷] S. Frederick Starr

[۵۶۸] S. Frederick Starr and Andrew C. Kuchins, *The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy* (Washington, DC: Central Asia–Caucasus Institute and Silk Road Studies Program, ۲۰۱۰).

[۵۶۹] CENTCOM

[۵۷۰] New Silk Road Initiative or NSRI

[۵۷۱] Hillary Rodham Clinton, “Remarks on India and the United States: A Vision for the ۲۱st Century” (speech, Chennai, India, July ۲۰, ۲۰۱۱), *U.S. Department of State*, July ۲۰, ۲۰۱۱, https://۲۰۰۹-۲۰۱۷.state.gov/secretary/۲۰۰۹۲۰۱۳clinton/rm/۲۰۱۱/۰۷/۱٦۸۸٤۰.htm.

ابتکاری پیوند دادن آسیای میانه به پاکستان و هند از طریق افغانستان بود. با این‌حال، ابتکار مزبور نه یک گذرگاه، بلکه یک شبکهٔ بین‌المللی ارتباطات اقتصادی و ترانزیتی است که دربردارندهٔ خطوط ریلی، بزرگراه‌ها و زیرساخت‌های انرژی خواهد بود. دو جنبهٔ عمدهٔ این پروژه اتصال آسیای مرکزی و جنوبی (پاکستان و هند) از طریق بزرگراه‌ها با گذر از قلمرو افغانستان؛ و همچنین ایجاد منطقهٔ تجارت آزاد میان آسیای مرکزی و آسیای جنوبی است. گذشته از اتصال زیرساخت‌های کشورهای آسیای میانه (راه‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) به افغانستان، پاکستان و هند، هدف دیگر این ابتکار یکپارچگی و ادغام افغانستان در منطقه‌ای بزرگ‌تر و فراهم کردن رونق اقتصادی افغانستان است.

در راستای این برنامه، برق ازبکستان و ترکمنستان، انرژی مورد نیاز اقتصادهای کوچک و ساختمان‌های دولتی در افغانستان را تأمین می‌کنند، ارتباط‌های ریلی میان قزاقستان، ترکمنستان و افغانستان ساخته شده‌اند و خط آهن نوینی از مرز ازبکستان، به شهر مزارشریف کامل شده است. خط لولهٔ تاپی،[۵۷۲] خط لولهٔ پیشنهادی برای اتصال ترکمنستان به هند از طریق افغانستان و پاکستان نیز، در راستای ابتکار عمل راه ابریشم نوین عمل می‌کند (شکل ۲۴). این خط لوله به درازای ۱۸۱۴ کیلومتر از میدان گاز گالکینیش در ترکمنستان آغاز و سپس به موازات بزرگراه قندهار – هرات در غرب افغانستان، وارد کویته در پاکستان می‌شود و با گذر از مولتان به خط لولهٔ فاضلکا در هند می‌رسد. به‌طور کلی، ایالات متحدهٔ آمریکا حدود چهل پروژهٔ زیرساختی شناسایی کرده است که بخش‌های مهمی از ابتکار راه ابریشم را پوشش می‌دهند.[۵۷۳]

[۵۷۲] The Turkmenistan–Afghanistan–Pakistan–India Pipeline (TAPI)
[۵۷۳] Fedorenko, Vladimir. *The New Silk Road Initiative in Central Asia*. Rethink Institute, ۲۰۱۳. p. ٦.

خط لوله تاپی

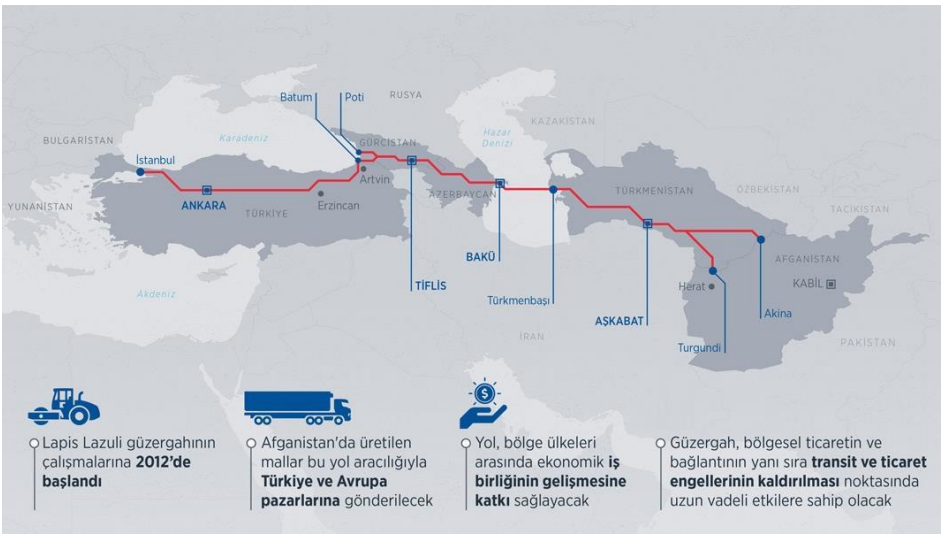


در کنار خط لولهٔ تاپی، به‌تازگی افغانستان با راه لاجورد یا دالان لاپیس – لازولی که راه‌های ارتباطی جنوب و مرکز افغانستان را به‌سوی شمال به ترکمنستان پیوند می‌دهد، در صدد بهره‌گیری از این راه برای تجارت خارجی خود با جهان است. در نوامبر ۲۰۱۷ ، افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه تفاهمنامه ایجاد دالان تجاری *لاپیس لازولی*[۵۷۴] را برای اتصال این کشورها، در ادامه افزایش اهمیت مسیر آسیای مرکزی امضا کردند. خطوط جاده‌ای و راه‌آهن موجود در این کشورها، بخش عظیمی از این پروژه را شامل خواهد شد. انتظار میرود، این دالان، باعث اتصال *تورغندی* افغانستان مجاور با مرز ایران، و عشق‌آباد و بندر ترکمنباشی در خزر را به هم متصل سازد. این مسیر در ادامه راه خود از شهرهایی چون باکو، تبلیسی و آنکارا میگذرد. هرچند آمریکا مایل به دور زدن مسیرهای تجاری از قدرتهای منطقه و کاهش نفوذ روسیه، ایران و چین است، و ، افغانستان را به عنوان گزینه اصلی ترانزیتی معرفی میکند. این درحالی که افغانستان، تنها توانایی اتصال به نقاط داخلی آسیای مرکزی را فراهم میسازد و مشکل نیاز به ایران در ایجاد کوتاهترین مسیر ارتباط دریایی، مانند مسیر تجاری ازبکستان، ترکمنستان، ایران و عمان موجود در قرارداد عشق‌آباد، با بیشترین میزان کاهش زمان ترانزیتی تا حدود ۱۰–۷ روز باقیست. [۵۷۵] این راه از شهر تورغندی در استان هرات آغاز می‌شود و پس از پیوستن به شبکهٔ راه‌های زمینی ترکمنستان، تا ساحل شرقی دریای مازندران در بندر ترکمن‌باشی می‌رسد. از بندر ترکمن‌باشی با گذر از دریای مازندران با کشتی به

[۵۷۴] *Lapis Lazuli*
[۵۷۵] https://peacenexus.org/wp-content/uploads/۲۰۲۰/۰۱/Repot_DSC_PN_۲۰۱۹_eng.pdf

بندر باکو و از آنجا به ترکیه و اروپا می‌رود. افغانستان نیز در قالب دالان لاجورد قصد دارد از شمال به همسایهٔ شمالی خود، ترکمنستان متصل شود و از آنجا با بهره‌گیری از بندر ترکمن‌باشی به قفقاز، ترکیه و اروپا متصل شود. هدف از راه لاجورد چانه‌زنی افغانستان با ایران و دور زدن راه‌های ترانزیتی زمینی ایران است. کشورهای مشارکت‌کننده در این پروژه عبارتند از افغانستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه. کوتاه اینکه راه لاجورد را باید بخشی از ابتکار عمل جاده ابریشم نوین آمریکا دید.

دالان لاجورد



گذشته از بهبود رشد اقتصادی آسیای میانه و افغانستان، ایالات متحدهٔ آمریکا می‌کوشید تا از طریق ابتکار عمل راه ابریشم نوین، نفوذ خود را در جمهوری‌های آسیای میانه در جبهه‌های مختلف؛ مثل مشخص کردن تهدیدهای فرامنطقه‌ای گسترش دهد. با این‌حال، هدف نهایی طرح مزبور بیرون نگه داشتن ایران و نادیده انگاشتن اهمیت ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک آن و در نتیجه کاستن از ایفای نقش ایران در منطقه بود. در واقع، ایران به عنوان یکی از مهمترین شرکای تجاری افغانستان و ستون جاده ابریشم باستانی، از چشم انداز این ابتکار خارج شده است. نه‌تنها ایران، بلکه چین هم راه‌اندازی این ابتکار را تهدیدی برای خود می‌دید. ابتکار عمل راه ابریشم نوین آمریکا، در زیرساخت‌های انرژی و ترابری با کمربند اقتصادی راه ابریشم نوین همپوشانی دارد. گرچه این همپوشانی می‌توانست نویدبخش همکاری چین با آمریکا در آسیای میانه باشد، رهبران چین این مهم را به دیدهٔ تردید می‌نگرند.[۵۷۶] در واقع چین و دیگر کشورهای منطقه به این ابتکار عمل، از نخستین روزها با شک و تردید می‌نگریستند. از نگاه تحلیلگران چینی این ابتکار عمل کوششی

[۵۷۶] Zimmerman, Thomas, *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia, Center on International Cooperation*, New York University.

آمریکایی است برای نگه داشتن نفوذ این کشور در دوران پس از واپس‌نشینی از افغانستان. برای مثال یکی از پروژه‌های کلان مربوط به ابتکار عمل جاده ابریشم نوین خط لولهٔ ترکمستان – افغانستان – پاکستان – هند[۵۷۷] بوده که این پروژه، نقش چین را در آسیای میانه به‌طور کامل دور زده است. دیگر پروژهٔ کلان ابتکار عمل جاده ابریشم نوین انتقال الکتریسیته آسیای میانه – آسیای جنوبی[۵۷۸] است که ۱.۲ میلیارد شبکهٔ الکتریسیتهٔ برآمده از آب‌های آسیای میانه را از قرقیزستان و تاجیکستان، به افغانستان و پاکستان می‌فرستد. این خط گنجایش فرستادن هزار مگاوات الکتریسیته به پاکستان و سیصد مگاوات به افغانستان را دارد که کمبود انرژی این دو کشور را برطرف می‌کند.

نکتهٔ حایز اهمیت اینکه دولت اوباما به حضور اقتصادی چین در افغانستان نگاه مثبت داشت تا آنجا که آنتونی بلینکن، معاون وقت وزیر خارجهٔ آمریکا، در نشستی در مؤسسهٔ بروکینگز در مارس ۲۰۱۵ بیان کرد که آمریکا حضور چین در آسیای میانه را در شرایط بازی با حاصل جمع صفر[۵۷۹] نمی‌بیند.[۵۸۰] وی افزود که سرمایه‌گذاری زیرساختی چین، شاید کامل‌کنندهٔ سرمایه‌گذاری آمریکا شود. در پایان نیز اشاره کرد که آمریکا «نقش مهم چین را در پشتیبانی از گذار در افغانستان و پیشرفت یکپارچگی آن در منطقهٔ بزرگ‌تر آسیای میانه» می‌بیند.[۵۸۱] برخی استراتژیست‌های آمریکایی منافع مشترک موجود و محتمل آمریکا و چین در آسیای میانه را پررنگ کرده‌اند و خواهان وارد کردن چین در ابتکار عمل جاده ابریشم نوین آمریکا به‌ویژه در CASA-۱۰۰۰ بودند. در واقعیت امر اما چین از این پروژه کنار گذاشته شده است. به گمان پکن چنین پروژه‌هایی نشان می‌دهند که آمریکا تنها زمانی به برنامه‌های کلان در آسیای میانه می‌پیوندد که بخواهد چین را مهار یا به آن نفوذ پیدا کند. در نگاه چینی‌ها همچنین منابع آزادشدهٔ آمریکایی‌ها سرانجام و در گام نهایی، صرف مهار چین در آسیای میانه خواهد شد. اینجاست که پکن حضور آمریکا در افغانستان را، خطر بالقوه‌ای برای تضعیف ابتکار عمل کمربند و جاده می‌بیند.

ابتکار عمل راه ابریشم نوین، آغاز خوب و پرشتابی داشت. در نشست توکیو دربارهٔ راه ابریشم در سال ۲۰۱۲، جفری پیات معاون وزیر خارجهٔ آمریکا گفته بود که: «در حال حاضر راه ابریشم جدید ساخته شده است». با این حال، ابتکار مزبور هنوز به سرانجام درخوری

---

[۵۷۷] TAPI
[۵۷۸] CASA-۱۰۰۰
[۵۷۹] zero-sum game
[۵۸۰] Zimmerman, Thomas. (۲۰۱۵). *The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia". Center on Inernational Cooperation*, New York University.
[۵۸۱] Transcript of speech by Antony Blinken, Brookings Institute, ۰۳/۳۱/۲۰۱۵

نرسید. نخست این که، آمریکا فاقد راهبرد مشخص برای کنترل راه‌های ترانزیتی در هارتلند و ریملند اوراسیاست. هم از این‌رو، نهادهای داخلی به تخصیص بودجه برای کنترل وضعیت پس از خروج نیروهای نظامی از افغانستان تردید داشته‌اند. جای شگفتی نیست که ایالات متحده تأکید کرده است که قصد ندارد سرمایه‌گذاری زیادی را برای راه‌اندازی این پروژه هزینه کند. رابرت هرماتس، معاون وقت وزیر خارجهٔ ایالات متحده در امور رشد اقتصادی، انرژی و امور کشاورزی گفته بود: «در حالی‌که دولت‌های سراسر جهان با چالش‌های اقتصادی روبه‌رو هستند، ما باید بر روی روش‌های راه‌اندازی این کار با حمایت محدود دولت تمرکز کنیم. بنابراین، برای دستیابی به چشم‌انداز جادهٔ ابریشم جدید، حیاتی است که خود دولت افغانستان و همسایگان آن تلاش کنند». از سوی دیگر، اعلان ابتکار جادهٔ جدید ابریشم، کمک چندانی به بهبود رابطهٔ دهلی با اسلام‌آباد نکرد. در این میان، کمک‌های سالیانهٔ ایالات متحده به پاکستان کاهش یافت.۵۸۲ گذشته از تنش بالقوه در روابط سیاسی پیچیدهٔ میان هند و پاکستان، مشکل اصلی این ابتکار عمل اما در افغانستان است. تهدیدهای امنیتی، قاچاق مواد مخدر و مشکلات حاکمیت در این کشور، امنیت راه‌های عملیاتی، مسیرهای راه‌آهن و شبکه‌های برق متصل‌کنندهٔ آسیای میانه به آسیای جنوبی و تأمین سوخت برای رشد اقتصادی کل شبه‌قاره را تهدید می‌کند. با چرخش تمرکز دولت ایالات متحدهٔ آمریکا به سمت محدود کردن ردپای خود در منطقهٔ آسیای میانه، ابتکار جادهٔ ابریشم نوین از اولویت‌های کاخ سفید خارج شد تا آنکه کلینتون در نیویورک گفت: "این ابتکار در مورد پروژه‌های بزرگ زیربنایی نیست، بلکه (تنها) برای ارتقای فعالیت اقتصادی پایدار فرامرزی است."۵۸۳ در ژانویهٔ ۲۰۱۵، هنگامی‌که اوباما از هند بازدید کرد، ابتکار جادهٔ ابریشم نوین مسکوت مانده بود.۵۸۴ با این‌حال، کشورهای منطقه، به‌ویژه افغانستان کوشیده‌اند تا این ایده را محقق کنند.

امروزه اما ضلع جنوبی آسیای میانه اما دردامن بی‌ثباتی بیشینه افتاده است. قلمرو افغانستان مدرن در گذشته از مهم‌ترین مناطقی بود که مسیر تاریخی جنوبی راه ابریشم باستانی از آن می‌گذشت. با این‌حال برای دهه‌ها ناامنی کشور افغانستان را فراگرفته است. از سوی دیگر و در نگاه رهبران پکن، ناامنی در افغانستان خطر بالقوه‌ای برای امنیت سین‌کیانگ داشته و خواهد داشت. در دههٔ هشتاد میلادی، بسیاری از نیروهای جنبش اسلامی ترکستان شرقی و همپیمان مجاهدان افغانستان در دههٔ نود، به عضویت القاعده درآمدند. به همین

---

[۵۸۲] USAID, “U.S. Foreign Aid by Country: Pakistan,” February ۲, ۲۰۲۰, https://explorer.usaid.gov/cd/PAK?

[۵۸۳] Hillary Rodham Clinton, “Remarks at the New Silk Road Ministerial” (speech, New York City, NY, September ۱۱, ۲۰۱۱), U.S. Department of State, September ۱۱, ۲۰۱۱, https://۲۰۰۹-۲۰۱۷.state.gov/secretary/۲۰۰۹۲۰۱۳clinton/rm/۲۰۱۱/۰۹/۱۷۳۸۰۷.htm.

[۵۸۴] Barack Obama, “Remarks by President Obama in Address to the People of India,” New Delhi, India, January ۲۷, ۲۰۱۵, https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press- office/۲۰۱۵/۰۱/۲۷/remarks-president-obama-address-people-india.

دلیل افغانستان سرچشمهٔ مهم‌ترین خطر برای راه ابریشم نوین و امنیت چین بوده است. گذشته از این افغانستان مهم‌ترین جای پای آمریکایی‌ها در منطقه برای مهار چین خواهد بود. این یعنی حضور آمریکا در شرق و دریای چین جنوبی و در غرب در افغانستان، حلقهٔ محاصرهٔ استراتژیک چین را تکمیل می‌کند. از سوی دیگر ناامنی در افغانستان پس از فروپاشی رژیم طالبان، هنوز جاری است. پیش از این، نشانه‌های مهمی از قدرت‌گیری دوبارهٔ طالبان و برآمدن داعش در افغانستان وجود دارد. با آغاز خروج نیروهای آمریکایی در ماه‌های آغازین ۲۰۲۱ این طالبان بود که توانست چندین ولسوالی را به تسخیر خود درآورد. گزارش‌های میدانی حاکی از سقوط کابل در شش ماه آینده است. پیامد عدم حل مسئلهٔ ناامنی در افغانستان، تضعیف و شکنندگی همکاری‌های هرچند بالقوهٔ کابل و پکن خواهد بود. همچنین مسئلهٔ اولویت امنیتی چین در افغانستان، از نگاه اقتصادی چین به این کشور می‌کاهد. به همین دلیل گذر کردن راه ابریشم نوین از افغانستان کنونی، احتمال کمتری خواهد یافت.

امضای توافقنامه با آمریکا در دوحه مشوق طالبان شد تا از مزیت خود استفاده کرده و جنگ ۲۰ ساله را پایان دهند. طالبان با حمایت سازمان اطلاعات پاکستان (ISI) و با خروج سراسیمه نیروهای باقی مانده ایا ت متحده از افغانستان به موفقیت های زودهنگام دست یافت. تا اوت ۲۰۲۱، طالبان همه شهرهای بزرگ افغانستان را فتح کرد. با این حال، با گریز شگفت انگیز اشرف غنی، رییس جمهور وقت افغانستان، کابل در ۱۵ اوت ۲۰۲۱ به سرعت سقوط کرده و طالبان توانستند بر کشور چیره گردند. تا ماه سپتامبر، آن‌ها بر کل کشور، مگر دره کوهستانی پنجشیر جایی که جبهه مقاومت ملی به رهبری احمد مسعود وعده ادامه مبارزه با طالبان را داده، مسلط شدند. کمتر کسی می توانست پیش بینی کند که این گروه بنیادگرای اسلامی عمدتاً پشتون در تابستان ۲۰۲۱، پس از یک شورش ۲۰ ساله علیه دولت مورد حمایت ایا ت متحده در کابل، قدرت خود را احیا کرده و افغانستان را با این سرعت تصرف نماید. بی تردید، برآمدن یک حکومت رادیکال اسلام گرای سنی می تواند به بی ثباتی در آسیای میانه، نقطه ثقل کمربند زمینی راه ابریشم نوین، انجامد. مهم تر اما هراس چین از تاثیرپذیری اویغورهای سین کیانگ از کامیابی های متحدین پیشین آنان، یعنی طالبان، در افغانستان است. به سخن دیگر، ناامنی محتمل برآمده از هم مرز شدن با یک دولت تندروی اسلامگرا در افغانستان می‌تواند به درهم شکستن دروازه کمربند زمینی راه ابریشم نوین در سین کیانگ بینجامد.

از همین رو بود که چین با درک چنین خطر سهمناکی کوشید تا سیاست خود در قبال طالبان تغییر دهد. حتی پیش از تسلط طالبان بر کابل، چین پیش از دیگر قدرت های جهانی گروه طالبان را به رسمیت شناخت. در حقیقت، پکن از سال ۲۰۱۹ گروه های مختلفی از

رهبران طالبان را پذیرفته بود. با تصرف کابل، وانگ یی، وزیر خارجه چین، طالبان را "یک نیروی سیاسی و نظامی جدی" نامید و تاُکید کرد که تشکیل کابینه توسط طالبان به ایجاد ثبات کمک خواهد کرد اما از رهبران این گروه خواست تا "پرچم مذاکرات صل را افراشته نگه دارند." وانگ در یک نشست مجازی با همتایانش از پاکستان، ایران، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان شرکت کرده و گفت که "چین معادل ۲۰۰ میلیون یوان (۳۱ میلیون د ر) غلات، تدارکات زمستانی، واکسن و دارو به افغانستان ارایه می کند و از پیش در مورد اعطای سه میلیون دُز واکسن کووید-۱۹ به این کشور تصمیم گرفته است." وانگ ضمن تشویق همسایگان افغانستان به راهنمایی طالبان برای ایجاد یک ساختار سیاسی فراگیر، از طالبان خواست روابط با کلیه گروه های تروریستی را قطع کند و گام هایی برای سرکوب اَنها بردارد. در واقع ، خواست چین از طالبان دنبال کردن یک سیاست داخلی و خارجی معتدل و پایدار و مرزکشی مشخص با نیروهای تروریستی بود. در همین راستا وانگ اشاره کرد که "کلیه طرف‌ها باید اشتراک اطلاعات امنیتی و همکاری در زمینه کنترل مرزی را برای به دام انداختن و حذف گروه های تروریستی که از افغانستان نفوذ کرده اند، تقویت کنند تا امنیت و ثبات منطقه تامین شود." به بیان دیگر، هدف نخست پکن از کوشش برای نزدیکی به طالبان خنثی کردن تاثیر و حمایت طالبان از مسلمانان اویغور است. در مقابل، گروه طالبان نیز که از چین انتظار حمایت مالی دارند، حمایتی که دستکم از سوی کشورهای به ویژه غربی صورت نخواهد گرفت ، کوشیده تا در این مورد به پکن اطمینان خاطر دهد. طالبان بارها به چین پیام داد که از گرو ه های اقلیت اویغور حمایت نخواهند کرد. در همین راستا، سهیل شاهین، سخنگوی طالبان، چین را کشوری دوست دانست و گفت که "از جنگجویان اویغور میزبانی نخواهیم کرد." شاهین اشاره کرد که مسئله مسلمانان اویغور مربوط به امور داخلی چین است و طالبان در این موضوع دخالتی نخواهد کرد و تاکید کرد طالبان به دنبال رابطه خوب با چین است و هرگز اجازه نخواهد داد جنگجویان اویغور از ترکستان شرقی (سین کیانگ) وارد خاک افغانستان شوند. در واقع، طالبان وعده داده است که اگر چینی ها سرمایه گذاری کنند امنیت آن‌ها را تضمین خواهد کرد. از سوی دیگر، چین به دنبال بهره برداری از منابع معدنی غنی و معادن عناصر کمیاب افغانستان است. افغانستان یکی از بزرگ ترین منابع معدنی دست نخورده و کمیاب در جهان به ارزش یک تا سه هزار میلیارد دلار است. مواد معدنی کمیابی که بخش های کلیدی برخی تکنولوژی های پیشرفته نظیر تلفن‌های آیفون و سیستم های هدایت کننده موشک ها را تشکیل می دهند. در این میان، طالبان از اشتیاق چین به این مواد معدنی استقبال کرده و بیان داشته که "در افغانستان معادن غنی مس وجود دارد که به لطف چینی ها می توانند به حالت عملیاتی بازگشته و مدرنیزه شوند. علاوه بر آن چین مسیر دستیابی ما به بازارهای سراسر جهان است." به بیان دیگر، سران طالبان نشان داده اند که مخالفتی با سرمایه گذاری کشورهای دیگر در منابع طبیعی افغانستان ندارند. این کنش های نوین

نشان می دهد که چین برای جلوگیری از به هم ریختن پروژه های کلانش در آسیای میانه و پاکستان کوشیده تا خطر طالبان را با وعده کمک به توسعه زیرساختی این کشور و گسترش تجارت با آن به همراه قول یک کمک فوری ۳۱ میلیون د ری مهار سازد. این امر از سوی رهبران طالبان با استقبال روبرو شد به گونه ای که اعلان کردند که طالبان چین را "کشوری دوست" می داند. این گونه به نظر می‌رسد که چین با طالبان راحت تر از یک دولت متمایل به غرب در افغانستان کنار می‌آید. در واقع، چین با طالبانی نیازمند سرمایه گذاری مالی راحت تر از یک دولت غرب گرا کنار می‌آید. برخ ف طالبان شورشی که درآمد اصلی آن بر پایه قاچاق مواد مخدر، اخذ مالیات و اخاذی بود، امارت اسلامی نوین افغانستان به رهبری طالبان می تواند تامین مالی سرمایه گذاری های ک ن در کشور را فراهم کرده و از سوی دیگر، کشور به بازاری برای کالاهای ارزان قیمتِ تولید چین بدل شود; امری که می تواند به رابطه ای برد–برد برای پکن و کابل تبدیل شود. جای تعجب نیست که پکن رهبران طالبان را حامی ابتکار عمل کمربند و جاده معرفی کرده که از پروژه های مربوط به این طرح برای توسعه و موفقیت این کشور جنگ زده استقبال خواهند کرد. وانگ ونبین، سخنگوی وزارت امور خارجه چین، اشاره کرد که "طالبان افغانستان معتقد است که ابتکار عمل کمربند و جاده برای توسعه و موفقیت در افغانستان و کلیت منطقه خوب است." طالبان نیز در مقابل چین را به عنوان مهم ترین شریک خود توصیف کرده و اعلان کرد که پکن آماده سرمایه گذاری و بازسازی این کشور است. در همین راستا، پکن به دنبال برنامه ریزی برای ایجاد یک گذرگاه ترانزیتی در دالان واخان است. راه اندازی این پایانه مرزی میان دو کشور می تواند دسترسی چین به آسیای غربی را با دور زدن آسیای مرکزی و پاکستان فراهم ساخته و یکی دیگر از مسیرهای تجاری کمربند زمینی راه ابریشم نوین را تکمیل نماید. این تلاشی شگرف از سوی پکن خواهد بود در تبدیل تهدید به فرصت برای گسترش پروژه های مربوط به ابتکار کمربند و جاده. این بدین معناست که چین با قدرت ژئواکونومیک راه ابریشم نوین خود می تواند به اهداف ژئوپولیتیکی خود در قلب آسیا و پر کردن خ ایجاد شده در افغانستان بعد از خروج نیروهای آمریکایی برسد. هم ازاین رو بود که نیکی هیلی، نماینده پیشین آمریکا در سازمان ملل متحد، نسبت به مدیریت پایگاه هوایی بگرام توسط چین برای کنترل امنیت فعالیت های اقتصادی خود هشدار داده است. به بیان دیگر، با خروج آمریکا از افغانستان به نظر می رسد که نفوذ چین در این کشور بیشتر شود. حضور بیشتر چین در افغانستان به خاطر روابط استراتژیک پکن با پاکستان نیز هست که حامی اصلی طالبان نیز به حساب می‌آید. کوتاه اینکه، چین کوشیده است با به رسمیت شناختن دیپلماتیک طالبان و کمک های ضروری در حوزه زیرساخت و اقتصاد تهدید طالبان را به فرصتی استراتژیک تبدیل نماید. اگر چین حکومت نخست طالبان و سپس طالبان شورشی را "گروهی تروریست" می دید، امروز اما این گروه را یک "قدرت سیاسی" در افغانستان می شمارد. با این حال، اولویت امنیتی چین در افغانستان

بدین معناست که نگاه چین به افغانستان در وهله نهایی اقتصادی نیست. در واقع، مسئله اولویت امنیتی چین در افغانستان، از نگاه اقتصادی چین به این کشور می کاهد. پیامد عدم حل مسئله ناامنی در افغانستان، تضعیف و شکنندگی همکاری های هرچند بالقو کابل و پکن خواهد بود. حملات گهگاه گروه تروریستی "داعش خراسان" نیز بر شکنندگی این ثبات ظاهری افزوده است. از همین رو، محتمل نخواهد بود که دا ن اصلی کمربند زمینی راه ابریشم نوین از افغانستان زیر سیطره طالبان گذر کند.

اروپا

برای رهبران و استراتژیست‌های چین پایانهٔ نهایی راه ابریشم نوین اروپاست. تا پایان سال ۲۰۰۸، حمل‌ونقل منظمی از چین به اروپا وجود نداشت.[۵۸۵] این روند اما اکنون به‌طور کامل دگرگون شده است تا به آن حد که در مارس ۲۰۱۹ بیش از شصت شهر چینی، با پنجاه شهر اروپایی متصل شده است.[۵۸۶] حمل‌ونقل راه آهن که شش برابر ارزان‌تر از حمل‌ونقل هوایی و دو برابر سریع‌تر از حمل‌ونقل از طریق دریاست، ابزار مهمی برای صادرات چین به بازار اروپا محسوب می‌شود.[۵۸۷] در سال ۲۰۰۶ حمل‌ونقل زمینی ۳۶ روز طول کشید. در سال ۲۰۱۸ اما راه‌آهن شانگهای – هامبورگ تنها شانزده روز طول کشید.[۵۸۸] در سال ۲۰۱۶ ، شرکت راه آهن چین اعلام کرد که از تمام قطارهای چین – اروپا به‌عنوان "خط آهن اکسپرس چین" یاد می‌شود.[۵۸۹] با وجود ابهام در چشم‌انداز اقتصادی راه‌آهن چین – اروپا، این راه‌آهن از بارزترین و بلندپروازانه‌ترین جلوهٔ راه ابریشم نوین تبدیل شد. باور اینکه قطارها جایگزین شتر در جادهٔ ابریشم قدیمی شده‌اند، وسوسه‌انگیز است.[۵۹۰] شین هوا، بزرگ‌ترین آژانس خبری دولتی چین، هر چند هفته یکبار با اشتیاق مقالاتی

---

[۵۸۵] UN Economic Commission for Europe, “Information from Participants on Recent Developments in Transport Infrastructure Priority Projects on EATL Routes,” May ۲۸, ۲۰۱۵.

[۵۸۶] Xinhua, “Xinhua Headlines: China, Europe on Path of Expanding Belt and Road Cooperation,” *Xinhuanet*, March ۱۷, ۲۰۱۹, http://www.xinhuanet.com/english/۲۰۱۹-۰۳/۱۷/c_۱۳۷۹۰۲۳۲۲.htm.

[۵۸۷] Xu Zhang and Hans-Joachim Schramm, “Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era” https://www.researchgate.net/publication/۳۲۸۸۸۰۵۰۵_Eurasian_Rail_Freight_in_the_One_Belt_ One_Road_Era.

[۵۸۸] Hillman, Jonathan E. *The Emperor’s New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ۵۲.

[۵۸۹] Babak Besharati, Gansakh Gansakh, Feifei Liu, Xiaomin Zhang, and Ming Xu, “The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation,” *Business and Management Studies* ۳, no. ۳ (September ۲۰۱۷): https://doi.org/۱۰,۱۱۱۱٤/bms.v۳i۳,۲٤۹۰.

[۵۹۰] Hillman, Jonathan E. *The Emperor’s New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ۵۲.

دربارهٔ راه‌آهن چین – اروپا می‌نویسد.[۵۹۱] هنگامی که یک قطار در ژانویهٔ ۲۰۱۷ از یووی چین وارد لندن شد، روزنامهٔ تلگراف آن را "فصلی نوین در تاریخ مسیر تجارت چند صدساله" خواند و گاردین نوشت که این دگرگونی "خبر از طلوع یک دورهٔ تجاری نوین" است.[۵۹۲]

با این‌حال، این اروپای شرقی و جنوبی بوده که پل ارتباطی چین با اروپا شده است. از سال ۲۰۱۲ پکن هر ساله رؤسای شانزده کشور اروپای شرقی را با عنوان ۱۷+۱ گرد هم می‌آورد. در سال ۲۰۱۹ یونان هفدهمین عضو این نشست شد. کشورهای اروپای شرقی که بی‌توجهی فزاینده‌ای را، به‌ویژه پس از بحران مالی ۲۰۰۸، از سوی دوستان خود در اروپای غربی دیده‌اند، بیش از پیش برای سرمایه‌گذاری به چین روی آورده‌اند. میلوس زمان، رئیس‌جمهوری چک، کشور خود را "ناو هواپیمابر غیرقابل غرق شدن" چین نامید.[۵۹۳] ویکتور اوربان، نخست‌وزیر مجارستان نیز تهدید کرد که "اگر اتحادیهٔ اروپا نتواند پشتیبانی مالی کند، ما به چین رجوع خواهیم کرد."[۵۹۴] جای شگفتی نبود که چین برندهٔ یک مناقصه در مجارستان با دخالت شخصی اوربان شد.[۵۹۵] گذشته از این، شرکت‌های چینی موفق شدند که پروژهٔ نوسازی راه‌آهن بلگراد – بوداپست را در دست گیرند. با اینکه بخش مجارستان، اولین پروژهٔ راه‌آهن چین در داخل اتحادیهٔ اروپاست، بوداپست سودای تضعیف مواضع ضدچینی اتحادیهٔ اروپا را دارد. صربستان نیز گرچه نامزد پیوستن به اتحادیهٔ اروپاست، درگیر قانون‌ها و مقررات این اتحادیه نیست. بی‌جهت نیست که وزیر ساخت‌وساز صربستان در سال ۲۰۱۷ گفته بود: " نامیدن صربستان به‌عنوان شریک اصلی چین در اروپا، غیرمتعارف یا اشتباه نیست."[۵۹۶]

---

[۵۹۱] Xinhua, "New China-Europe Freight Train Links China's Jiangxi, Uzbekistan," *Xinhuanet,* July ۹, ۲۰۱۷, http://www.xinhuanet.com/english/۲۰۱۷-۰۷/۰۹/c_۱۳٦٤۲۹۷۳٥.htm.

[۵۹۲] Patrick Sawer, "East Wind Train Blows in from China to Re-open Silk Road Trail," *Telegraph,* January ۱۸, ۲۰۱۷, http://www.telegraph.co.uk/news/۲۰۱۷/۰۱/۱۸/east-wind-train-blows-china-re- open-silk-road-trail/; Tracy McVeigh, "Silk Road Route Back in Business as China Train Rolls into London," *Guardian,* January ۱٤, ۲۰۱۷, https://www.theguardian.com/world/۲۰۱۷/jan/۱٤/china-silk-road-trade-train-rolls-london.

[۵۹۳] David Barboza, Marc Santora, and Alexandra Stevenson, "China Seeks Influence in Europe, One Business Deal at a Time," *New York Times,* August ۱۲, ۲۰۱۸, https://www.nytimes.com/۲۰۱۸/۰۸/۱۲/business/china-influence-europe-czech-republic.html.

[۵۹٤] MTI, "Orbán: If EU Doesn't Pay, Hungary Will Turn to China," *Budapest Business Journal,* January ۱۱, ۲۰۱۸, https://bbj.hu/economy/orban-if-eu-doesnt-pay-hungary-will-turn-to- china_۱٤۳۸۳٦.

[۵۹٥] "Hungarian PM Viktor Orban's Friend Seals €۲,۳bn Railway Contract with Chinese Firms," BNE Intellinews, April ۲۹, ۲۰۱۹, https://www.intellinews.com/hungarian-pm-viktor-orban-s- friend-seals-۲-۳bn-railway-contract-with-chinese-firms-۱٦۰۳۳٤/.

[۵۹٦] Barbara Surk, "As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached," *New York Times,* September ۹, ۲۰۱۷, https://www.nytimes.com/۲۰۱۷/۰۹/۰۹/world/europe/china-serbia- european-union.html.

آنچه اما سبب نگرانی مقامات اروپایی شده، "دَرِ پشتیِ بالکان"[۵۹۷] است. بالکان، جایی که قانون‌های سرمایه‌گذاری شفافیت کمتری دارد، مقصد خوبی برای شرکت‌های چینی است. در این جا، چین اغلب مایل است بودجه پروژه هایی با بازده اقتصادی مشکوک را با نرخ پایین بازار تأمین کند. امری که جذابیت ویژه تأمین مالی چین را، برخلاف دیگر وام دهندگان توسعه بین المللی مانند بانک جهانی، به همراه داشته‌است. دوم این که، چین با افزایش نفوذ خود در بالکان، در کشورهایی که احتمالاً روزی اعضای کامل اتحادیه اروپا خواهند بود، می تواند به بازارهای این قاره دست‌یابد. همچنین، با پیوستن چندین کشور بالکان به اتحادیه اروپا در سال‌های آینده، چین می‌تواند چندین دوست صمیمی دیگر را در میز رهبران در بروکسل داشته باشد. امری که می‌تواند به پکن کمک کند تا انتقادات اروپا مربوط به پیشینه حقوق بشر در چین را دور و یا کمرنگ سازد، نقشی که یونان اخیراً بر عهده گرفته است. همین چند ماه گذشته بود که آتن مانع از صدور بیانیه اتحادیه اروپا برای محکوم کردن سرکوب فعالین توسط چین شد. سوم و مهم‌تر اما اهمیت ژئوپولیتیکی– ژئواکونومیک اروپای شرقی و جنوب‌شرقی بوده که پل ارتباطی چین با اروپا شده است. از سال ۲۰۱۲ پکن هر ساله رؤسای شانزده کشور اروپای شرقی را با عنوان ۱۷+۱ گرد هم می‌آورد. در سال ۲۰۱۹ یونان هفدهمین عضو این نشست شد. کشورهای اروپای شرقی که بی‌توجهی فزاینده‌ای را، به‌ویژه پس از بحران مالی ۲۰۰۸، از سوی دوستان خود در اروپای غربی دیده‌اند، بیش از پیش برای سرمایه‌گذاری به چین روی آورده‌اند. میلوس زمان، رئیس‌جمهوری چک، کشور خود را "ناو هواپیمابر غیرقابل غرق شدن" چین نامید.[۵۹۸] ویکتور اوربان، نخست‌وزیر مجارستان نیز تهدید کرد که "اگر اتحادیهٔ اروپا نتواند پشتیبانی مالی کند، ما به چین رجوع خواهیم کرد."[۵۹۹] جای شگفتی نبود که چین برندهٔ یک مناقصه در مجارستان با دخالت شخصی اوربان شد.[۶۰۰] با اینکه بخش مجارستان، اولین پروژهٔ راه‌آهن چین در داخل اتحادیهٔ اروپاست، بوداپست سودای تضعیف مواضع ضدچینی اتحادیهٔ اروپا را دارد. گذشته از مجارستان و یونان، این صربستان است که بیشترین اشتیاق برای همکاری با پکن را از خود نشان داده‌است. صربستان که سودای پایان دادن به انزوای خود و پیوستن به اتحادیه اروپا را دارد، درگیر قانون‌ها و مقررات این اتحادیه نیست. گو اینکه، صربستان یکی از فقیرترین کشورهای اروپا با کمی بیش از ۷ میلیون نفر جمعیت در نگاه نخست به نظر نمی‌رسید که بتواند نقشی مهم را در تلاش چین برای دستیابی به

---

[۵۹۷] Balkan Back Door

[۵۹۸] David Barboza, Marc Santora, and Alexandra Stevenson, "China Seeks Influence in Europe, One Business Deal at a Time," *New York Times*, August ۱۲, ۲۰۱۸, https://www.nytimes.com/۲۰۱۸/۰۸/۱۲/business/china-influence-europe-czech-republic.html.

[۵۹۹] MTI, "Orbán: If EU Doesn't Pay, Hungary Will Turn to China," *Budapest Business Journal*, January ۱۱, ۲۰۱۸, https://bbj.hu/economy/orban-if-eu-doesnt-pay-hungary-will-turn-to- china_۱٤۳۸۳٦.

[۶۰۰] "Hungarian PM Viktor Orban's Friend Seals €۲,۳bn Railway Contract with Chinese Firms," BNE Intellinews, April ۲۹, ۲۰۱۹, https://www.intellinews.com/hungarian-pm-viktor-orban-s- friend-seals-۲-۳bn-railway-contract-with-chinese-firms-۱٦۰۳۳٤/.

قاره سبز ایفا کند، اما روابط درازمدت بلگراد–پکن، در کنار جایگاه جغرافیایی صربستان به عنوان قلب بالکان، آن را در میانه این دگرگونی‌های جای داده‌است. بی‌جهت نیست که وزیر ساخت‌وساز صربستان در سال ۲۰۱۷ گفته بود که "نامیدن صربستان به‌عنوان شریک اصلی چین در اروپا، غیرمتعارف یا اشتباه نیست."[۶۰۱] جای شگفتی نیست که الکساندر ووشیچ، رئیس جمهور صربستان، برای دستیابی به این هدف دیرین نه تنها به اروپا بلکه به یک متحد قدیمی در شرق—چین—روی آورده است. در مه ۲۰۲۰، ووچیچ با همراهی هیئت بزرگی به پکن سفر کرد و در آنجا با لی کچیانگ، نخست وزیر چین، دیدار کرد. لی بر تعهد چین به همکاری ژرف‌تر با صربستان که نزدیکترین شریک پکن در منطقه است "به منظور سود متقابل و برد–برد" تأکید کرد. پکن یکی از معدود کشورهایی است که از موضع صربستان در قبال کوزوو حمایت می‌کند و از به رسمیت شناختن منطقه جداشده خودداری می کند. چین همچنین در جریان بمب گذاری سال ۱۹۹۹ ناتو علیه صربستان که طی آن سفارت چین مورد اصابت قرار گرفت در کنار بلگراد بود. رخدادی که واشنگتن اصرار داشت که تنها یک حادثه بود، اما بسیاری از چینی‌ها و صرب‌ها همچنان اعتقاد دارند که این کار عمدی بود. سال گذشته نیز، شی جین پینگ بهمراه همسر خود در یک سفر دولتی به صربستان سفر کرده و توسط یک گروه در حال اجرای یک رقص محلی صربستانی با لباس سنتی مورد استقبال قرار گرفتند. سفر رسمی رهبر چین به یکی از فقیرترین کشورهای اروپا بر اهمیت استراتژیک بلگراد برای پکن تأکید داشت. در ژانویه ۲۰۲۰، بانک چین یک شعبه منطقه‌ای را برای بالکان و اروپای شرقی در بلگراد افتتاح کرد. دو کشور اخیراً توافق کردند که از شرایط ویزا برای شهروندان یکدیگر چشم پوشی کنند. در ماه های آینده انتظار می رود که شرکت هواپیمایی هاینان چین پرواز بدون توقف از پکن به بلگراد را آغاز کرده که یک مزیت بالقوه برای بخش نوین گردشگری صربستان است. چین طی سال‌های اخیر برای همه چیز از پل ۱۷۰ میلیون یورویی روی دانوب در بلگراد گرفته تا یک نیروگاه حرارتی ۷۰۰ میلیون یورویی به صربستان وام داده است.[۶۰۲] یک شرکت چینی نیز تنها کارخانه فولاد صربستان را خریداری کرد و قول داد که عملیات بدون مشکل را احیا کند.[۶۰۳] گذشته از سرمایه گذاری در زیرساخت‌ها، چین همچنین تولید شغل و تکنولوژی نوین مهندسی را برای این منطقه فراهم می‌کند. به عنوان مثال، در پروژه راه آهن بالکان تقسیم کار۵۰–۵۰ میان پیمانکاران چین و صربستان توافق شده است. جای تعجبی ندارد که ووشیچ گفته بود که "ما رابطه بسیار دوستانه ای با چینی ها داریم."

[۶۰۱] Barbara Surk, “As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached,” *New York Times*, September ۹, ۲۰۱۷, https://www.nytimes.com/۲۰۱۷/۰۹/۰۹/world/europe/china-serbia- european-union.html.
[۶۰۲] https://www.politico.eu/article/china-serbia-montenegro-europe-investment-trade-beijing-balkan-backdoor/amp/
[۶۰۳] Ibid.

به نظر می رسد که نفوذ ژئواکونومیک چین در اروپای شرقی و بالکان برگرفته از مدل آلمان باشد. از زمان پیوستن کشورهای ویشگراد—مجارستان، لهستان، جمهوری چک و اسلواکی—به اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۴، آلمان این کشورها را در یک زنجیره تأمین یکپارچه صنعت خود ادغام کرده و به شرکت‌های آلمانی، از فولکس واگن تا زیمنس، کمک کرده تا از مزایای کمتری برای کار و تولید بهره مند شوند. نخستین گام برای چین جهت گسترش نفوذ روزافزون خود در اروپا سرمایه گذاری در زیر ساخت‌های اروپای شرقی و بالکان است. به همین منظور، چین در ماه نوامبر یک صندوق سرمایه گذاری ۱۰ میلیارد یورویی تأسیس کرد تا به پروژه‌های زیرساختی در کشورهای حوزه بالتیک تا بالکان کمک کند. گرچه ارزش اصلی سرمایه گذاری‌های چینی معمولاً ناچیز است، اما در منطقه‌ای که از نظر ثروت بسیار عقب‌مانده‌تر از اروپای غربی است، اغلب تأثیر بسیار زیادی دارند. تقریباً دو دهه پس از پایان جنگ های بالکان، بسیاری از زیرساخت‌های این منطقه همچنان خراب است. گو این‌که چین هنوز نفوذ سیاسی خود را در بالکان اعمال نکرده است، با این حال، تهدید چین برای اتحادیه اروپا امری روشن است. در برلین، مقامات نگران تسخیر صنایع مهم اروپای شرقی، از جمله رباتیک و تجهیزات صنعتی، بدست چینی‌ها هستند. برخی دیپلمات های آلمانی نیز هشدار می‌دهند که چین، مانند روسیه، می تواند به سرعت به تهدیدی برای ثبات در بالکان و اروپای شرقی تبدیل شود. برای بسیاری از افراد در این منطقه پیامد این دگرگونی روشن است. آنجا که بروکسل بدلیل دیوانسالاری خود تأخیر می‌کند، پکن اقدام می کند. این همه، نشان دهنده این مسئله است که اگر نفوذ روسیه در بالکان از طریق ارتش باشد و نفوذ اتحادیه اروپا در این منطقه از طریق مشوق پیوستن به اتحادیه احساس شود، حضور چین اما در زیرساخت‌های عمومی مشهود است. کوتاه این که، پکن با سرمایه گذاری هنگفت در زیرساخت‌های بالکان به دنبال دستاوردهای ژئواکونومیک و ژئوپولیتیک است.

در این میان، دَرِ پشتیِ بالکان دربردارنده سه پروژه جاه‌طلبانه چینی است که می‌تواند دروازه‌های اروپا را برای پکن بازکند. نخست، راه‌آهن ۳۵۰ کیلومتری بلگراد—بوداپست است که شرکت‌های چینی موفق شدند که پروژۀ نوسازی آن را با هزینه تقریباً ۳ میلیارد یورو در دست گیرند. انتظار می رود این راه‌آهن زمان سفر میان دو شهر را از هشت ساعت به کمتر از سه ساعت کاهش دهد.[۶۰۴]این راه‌آهن بخشی مهم از استراتژی پکن برای اتصال اروپای جنوب‌شرقی با اروپای مرکزی است. پیش از این، صربستان کوشیده‌بود تا خط راه آهنی از بلگراد تا مرز مقدونیه شمالی را با حمایت اتحادیه اروپا بازسازی کند. پس از گفتگو با مقامات اتحادیه اروپا، ووچیچ ابراز امیدواری

[۶۰۴] Ibid.

کرد که به زودی توافقنامه‌ای با مقامات بروکسل با کمک هزینه به مبلغ ۶۰۰-۷۰۰ میلیون یورو، ۳۵-۵۰٪ از ارزش سرمایه گذاری راه آهن، امضا شود. ادامه این راه‌اهن به تسالونیکی، شهر بندری شمالی یونان، صربستان را به مرکز اصلی حمل‌ونقل و انرژی بالکان تبدیل می کند چرا که مسیر تسالونیکی به قلب اروپا در مقایسه با خطوط راه آهن موجود ۳۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر می شود. این امر برای کشوری که برخی از مسیرهای راه‌آهن آن از زمان ساخت در اواخر سده نوزدهم بازسازی نشده‌اند، بسیار مهم و حیاتی خواهد بود. به گفته ووچیچ، صربستان با اتصال راه آهن سریع السیر به دالانی ایمن برای ده کشور دیگر تبدیل خواهد شد، زیرا به لطف اتصالات حمل‌ونقل نوین فرصت های تازه‌ای برای کسانی که به مونیخ، وین، صوفیه، استانبول، اسکوپیه و تسالونیکی سفر می‌کنند، ایجاد خواهد شد. راه‌اندازی این راه‌آهن دگرگونی بنیادینی برای چین جهت کشف روش های نوین برای کوتاه کردن زمان حمل‌ونقل از مدیترانه به اروپای مرکزی خواهدبود. به بیان دیگر، این راه‌اهن نزدیکترین، سریع‌ترین و طبیعی‌ترین مسیر به قلب اروپا را از طریق برای چین فراهم می‌کند.

راه آهن بوداپست-پیرائوس



دومین پروژه مهم در این منطقه، سرمایه گذاری هنگفت چین در بندر پیرائوس،[۶۰۵] در یونان در جنوبی‌ترین نقطهٔ بالکان، است. در واقع، پکن سودای ادامه دادن راه‌آهن بوداپست—بلگراد به بندر پیرائوس را دارد. این راه بندر پیرائوس را با بازارهای اروپا پیوند می‌دهد. مقامات چینی آن را "خط اکسپرس سرزمینی—دریایی چین—اروپا" لقب داده‌اند.[۶۰۶] در سال ۲۰۱۶، الکسیس سیپراس، نخست‌وزیر یونان گفته بود که کشورش می‌تواند "به‌عنوان دروازهٔ ورود چین به اروپا عمل کند."[۶۰۷] سال گذشته، غول کشتیرانی چینی کوسکو[۶۰۸] معامله ای را برای به دست آوردن سهام کنترل در بندر پیرائوس نهایی کرد. چینی ها در حال حاضر حدود ۶۰۰ میلیون یورو در نوسازی تاسیسات سرمایه گذاری کرده‌اند و از نظر حجم کانتینر آن را به یکی از ۵۰ بندر برتر جهان تبدیل ساخته‌اند. کشتی‌هایی از چین در پیرائوس پهلو می‌گیرند و بار آنها با قطار به بوداپست منتقل می‌شود و در طول مسیر از بلگراد عبور می‌کند. آن را باید راه ابریشم بالکان

---

[۶۰۵] Pireas
[۶۰۶] Mu Xuequan, "China-Europe Land-Sea Fast Transport Route Opens," *Xinhuanet,* February ۷, ۲۰۱۷, http://www.xinhuanet.com/english/۲۰۱۷-۰۲/۰۸/c_۱۳۶۰۳۹۰۱۲.htm.
[۶۰۷] Jason Horowitz and Liz Alderman, "Chastised by E.U., a Resentful Greece Embraces China's Cash and Interests," *New York Times,* August ۲۶, ۲۰۱۷, https://www.nytimes.com/۲۰۱۷/۰۸/۲۶/world/europe/greece-china-piraeus-alexis-tsipras.html.
[۶۰۸] Cosco

نامید. هنگامی که شی در نوامبر ۲۰۱۹ از آن بازدید کرد، آن را "سر اژدها" برای چین در منطقه خواند.[۶۰۹] به بیان دیگر، چین به‌دنبال تبدیل پیرائوس به بزرگ‌ترین بندر کانتینری مدیترانه تا سال ۲۰۲۱ است. به لطف سرمایه‌گذاری‌های هنگفت پکن، پیرائوس اکنون پس از بندر والنسیای اسپانیا، در مکان دوم حوزه مدیترانه جای گرفته است. بدین ترتیب، برای کشتی‌های چینی که معمولاً برای دستیابی به اروپای مرکزی و غربی نیازمند گذر از کانال سوئز برای رسیدن به بندرهای شمالی اروپا مانند روتردام یا هامبورگ ااست، نزدیکی نسبی پیرائوس به این کانال و سپس استفاده از خطوط ریلی مدرن در بالکان گزینه جذاب‌تری است.

سوم اما پروژه بلندپروازانه سرمایه‌گذاری چین برای راه‌اندازی "کانال بالکان"[۶۱۰] است. این کانال رودخانه‌های دانوب، موراوا و وردار را به دریای اژه متصل کرده و از این طریق، آبراه‌های صربستان، مقدونیه، یونان و دانوب را به اروپای مرکزی متصل می کند. دانوب، دومین رودخانه بزرگ اروپا بعد از ولگا، چندین پایتخت اروپایی، همچو وین، براتیسلاوا، بوداپست، بلگراد، در کرانه های آن قرار دارد. بدین ترتیب، این کانال دسترسی کشورهای محصور در خشکی مانند اتریش، اسلواکی، مجارستان و صربستان را با کرانه ساحلی دریای اژه یونان فراهم می کند. دراگان دانچیچ ، مدیر آژانس دولتی برنامه ریزی صربستان، گفته بود که "یک مطالعه جدید چینی برای احداث کانال رودخانه‌ای میان رودخانه‌های دانوب، موراوا و وردار نشان می‌دهد که ساخت و ساز این پروژه موجه و بالقوه سودآور است."[۶۱۱] صربستان قرار است این پروژه را با شرکت دولتی بنیاد گژوبا گروپ[۶۱۲] چین انجام دهد. بنا به وزارت برنامه‌ریزی شهری صربستان، این پروژه بخش‌های حمل‌ونقل و انرژی صربستان را تقویت خواهد کرد. همچنین، ساخت یک سیستم آبیاری در امتداد رودخانه موراوا کشاورزی و اقتصاد کشور را متحول و پیشرفته می‌سازد. نکته این که، قدمت این پروژه بیش از ۱۱۰ سال است[۶۱۳] و برخی از افراد هنوز برآنند که راه‌اندازی آن هنوز هم امکان‌پذیر است. با این حال، راه‌اندازی این مسیر بسیار گران، با هزینه‌ای دستکم ۱۷ میلیارد دلاری و با تخمین حدود هشت سال، حتی گران‌تر از کانال‌های سوئز یا پاناما، است. گرشته از این، رودخانه‌های موراوا و

---

[۶۰۹] "The Dragon's Head". Piraeus Port Authority, "Official Visit of China's Minister of Transport at the Port of Piraeus," October ۱۶, ۲۰۱۸, http://www.olp.gr/en/press-releases/item/٤١٥٩-official-visit-of-china-s-minister-of-transport-at-the-port-of-piraeus; Bian Jing, "China Transportation Infrastructure Three-Year Plan Released: Overall Investment around RMB ٤٫٧ Trillion" (Chinese), Reuters, May ۱۱, ۲۰۱٦, https://cn.reuters.com/article/cn-infrastructure-plan-idCNKCS٠Y٣٠٢B; Helena Smith, "Xi Jinping Comes to Greeks Bearings Gifts," *Guardian*, November ۱۱, ۲۰۱۹, https://www.theguardian.com/world/۲۰۱۹/nov/۱۲/xi-jinping-comes-to-greeks-bearings-gifts.

[۶۱۰] Balkan Canal

[۶۱۱] https://www.politico.eu/article/china-serbia-montenegro-europe-investment-trade-beijing-balkan-backdoor/amp/

[۶۱۲] Gezhouba Group Corporation

[۶۱۳] http://bib.irb.hr/datoteka/٥٤٧٤٤٠.Danube_Strategy_Book.PDF#page=١٧٦

وردار برای تبدیل شدن به دالان‌های نوین بیش از اندازه کم عمق هستند. بنا به استانداردهای رودخانه های اروپایی، ترانزیت آبی نیازمند دستکم رودخانه هایی با ژرفای دستکم ۴ متر و پهنای ۲۸ متر هستند. بنابراین، دستکم ۷۰۰ کیلومتر باید از نو حفر شود یا بستر رودخانه ها باید تعریض و ژرف‌تر شود. همچو پروژه راه آهن بوداست–پیرائوس، کانال بالکان امکان دسترسی به اروپای مرکزی و غربی را برای چین آسان تر می سازد. پیش از این، کشتی‌های چینی با گذر از کانال سوئز یا مجبور به دور زدن تنگه جبل‌الطارق به بنادر اروپای شمال‌غربی برسند و یا با گذر از تنگه‌های داردانل و بسفر وارد دریای سیاه شده و از آن‌جا از طریق رودخانه‌های دانوب و راین به اروپای مرکزی رسیده تا به بنادر دریای شمال برسد. کانال بالکان اما با گذر از دوستان همراه چین در اروپا، آسیب‌پذیری دسترسی چین را کاهش داده و دَرِ پشتیِ بالکان را بروی پکن بازکند. کانال دومی نیز بدنبال دسترسی چین از دریای آدریاتیک در ونیز به وین در کرانه رودخانه دانوب از میانه درهٔای رشته‌کوه های آلپ با کانالی به درازای ۷۰۰ کیلومتر است. با این حال، احتمال وقوع آن به دلیل هزینه هنگفت گذر از این رشته‌کوه‌ها کم خواهد بود.

کانال بالکان



به سخن دیگر، هدف بلند مدت پکن دسترسی به و کنترل بازارهای نوظهور در اوراسیا و امتداد ساحلی آن—یعنی در هارتلند و ریملند اوراسیا—باشد که از دریای مدیترانه تا خلیج فارس و اقیانوس هند باشد. کوتاه این که، بالکان با سه‌گانه بلندپروازانه پروژه‌ای راه‌آهن بوداپست–پیرائوس، سرمایه گذاری زیرساختی در پیرائوس و کانال بالکان به عنوان بخشی ضروری در ابتکار کمربند و جاده برای دسترسی چین به اروپای مرکزی و غربی شده و ژئوپلیتیک منطقه را کاملاً دگرگون می‌سازد. بی‌جهت نیست که بانک بازسازی و توسعه

اروپا که خود یکی از تأمین کنندگان عمده پروژه های زیرساختی در سراسر منطقه است، اخیراً نقش چین در بالکان را "دیگر آزمایشی" توصیف نکرده و پیش بینی افزایش بیشتر سرمایه گذاری پکن در سال‌های آینده را اعلام کرد.

همان‌گونه که گفته شد، اروپای شرقی و بالکان پلی برای چین به سوی اتحادیهٔ اروپا هستند. با این‌حال، جایزهٔ بزرگ در انتهای شبه‌قارهٔ اوراسیا قرار دارد: اروپای غربی. در واقع، یکی از دلایل حضور روزافزون پکن در اروپای شرقی دستیابی به این هدف است. چین می‌تواند روابط خود را با کشورهای اروپای شرقی گسترش دهد و سپس با پیوستن آنها به اتحادیهٔ اروپا، بازارهای این اتحادیه را نیز تسخیر کند. جای شگفتی نیست که در سال‌های اخیر، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی چین به‌طور نامتناسبی در کشورهای اروپای شرقی و بالکان متمرکز شده است که سودای پیوستن به اتحادیهٔ اروپا را دارند. ایتالیا نخستین کشور اروپای غربی بود که به ابتکار کمربند و جاده پیوست. هنگامی که شی جین پینگ در آوریل ۲۰۱۹ از رم بازدید کرد، دولت ایتالیا فرش قرمز را به‌معنای واقعی کلمه برای او پهن کرد. آن‌گاه که رهبر چین وارد ایتالیا شد تا ونیز را به یکی از پایانه‌های اصلی راه ابریشم تبدیل کند[۶۱۴]، تصمیم‌گیرندگان آمریکایی پیمودن مسیر بازگشت مارکو پولو توسط شی را خطری برای خود یافتند. گرت مارکویس یکی از سخنگویان مشاوران امنیت ملی کاخ سفید، به‌صراحت اشاره کرد: «ایتالیا یک قدرت بزرگ اقتصادی و مقصد بزرگ سرمایه‌گذاری است. [پس] حکومت ایتالیا نیازی به مشروعیت بخشیدن به پروژهٔ بیهودهٔ زیرساختی چین ندارد»[۶۱۵]. بی تردید این تنش پیش‌درآمد تنش‌های ژرف‌تری خواهد بود. با همهٔ انتقاد تند آمریکا، نخست‌وزیر جوزپه کونته با اشتیاق همکاری‌های رم را با پکن اعلام کرد.[۶۱۶] پس از رم، شی به پاریس رفت و معاملاتی با ارزشی بیش از ۴۵ میلیارد دلاری اعلام کرد.[۶۱۷] بی‌تردید این تنش پیش‌درآمد تنش‌های ژرف‌تری خواهد بود. با همهٔ انتقاد تند آمریکا، نخست‌وزیر جوزپه کونته با اشتیاق همکاری‌های رم را با پکن اعلام کرد.[۶۱۸] پس از رم، شی به پاریس رفت و معاملاتی با ارزشی بیش

[۶۱۴] https://www.asiatimes.com/۲۰۱۹/۰۳/article/all-roads-lead-to-rome-for-xi/
[۶۱۵] https://www.reuters.com/article/us-china-italy-belt-and-road-idUSKBN۱QQ۰HD
[۶۱۶] Giselda Vagnoni and Fran-cesca Landini, "Italy Signs Deals Worth ۲,۵ Billion Euros with China," Reuters, March ۲۳, ۲۰۱۹, https://www.reuters.com/article/us- italy-china-deals-factbox/italy-signs-deals-worth-۲-۵-billion-euros-with-china-idUSKCN۱R٤۰KN.
[۶۱۷] Shi Jiangtao, "China, France Sign US$٤۵ Billion of Deals including Airbus Order," *South China Morning Post,* March ۲٦, ۲۰۱۹, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/۳۰۰۳۳۸٤/china-france-sign-us٤۵-billion- deals-including-airbus-order
[۶۱۸] Giselda Vagnoni and Fran-cesca Landini, "Italy Signs Deals Worth ۲,۵ Billion Euros with China," Reuters, March ۲۳, ۲۰۱۹, https://www.reuters.com/article/us- italy-china-deals-factbox/italy-signs-deals-worth-۲-۵-billion-euros-with-china-idUSKCN۱R٤۰KN.

از ۴۵ میلیارد دلاری اعلام کرد.[۶۱۹] سوییس نیز که همواره بی‌طرف بود، برای همکاری در ابتکار کمربند و جاده، قراردادهایی را با چین امضا کرده است و رئیس‌جمهور سوییس اولی مورر، با شادمانی از آن رونمایی کرد. فیلیپ هاموند، وزیر خزانه‌داری بریتانیا، نیز که حامی همکاری شرکت‌های بریتانیایی برای تأمین مالی پروژه‌ها و ارائهٔ خدمات مشاوره‌ای در مسیر راه ابریشم نوین است، "دورهٔ طلایی" روابط لندن و پکن را شادباش گفت.[۶۲۰]

اروپا و مسیرهای کمربند راه ابریشم نوین



در واقع، "کمربند" زمینی و محصور در خشکی راه ابریشم نوین، دو اقتصاد بزرگ جهان را به هم متصل می‌کند: چین و اروپا. به همین دلیل است که استراتژیست برجستهٔ چینی وانگ ای وی بر اهمیت اتحاد با اروپا برای زنده کردن نقش بین‌المللی آن پس از جنگ جهانی دوم تأکید می‌کند.[۶۲۱] به گفتهٔ کالاهان هم چین و هم اروپا از همسانی‌های زیادی برخوردار هستند.[۶۲۲] هر دو از طریق پروژه‌های در حال تکامل شناخته می‌شوند تا از دریچهٔ نهادهای پایدار و ثابت با مرزهای مشخص جغرافیایی. هر دو در جست‌وجوی ترجمهٔ قدرت اقتصادی به قدرت سیاسی هستند تا به آنچه می‌خواهند (قدرت برتر هنجاری بین‌المللی) دست یابند. همان‌گونه که رهبران اروپا به‌دنبال

[۶۱۹] Shi Jiangtao, “China, France Sign US$٤٥ Billion of Deals including Airbus Order,” *South China Morning Post*, March ٢٦, ٢٠١٩, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/٣٠٠٣٣٨٤/china-france-sign-us٤٥-billion- deals-including-airbus-order

[۶۲۰] Philip Hammond, “Belt and Road Forum: Philip Hammond’s Speech” (speech at the Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, April ٢٦, ٢٠١٩), https://www.gov.uk/government/speeches/belt-and-road-forum-philip-hammonds-speech.

[۶۲۱] Wang Yiwei, *‘Yidai yilu’: Jiyu yu tiaozhan [‘One Belt, One Road’: Opportunities and Challenges]*, (Beijing: Renmin chubanshe, ٢٠١٥), p. ٢١.

[۶۲۲] Ibid. p. ٣٢.

رفع مشکلات از طریق یکپارچگی اقتصادی و نه جنگ هستند، رهبران چین نیز این راه را می‌جویند. هر دو به‌دنبال یکپارچگی سیاسی، اجتماعی و فرهنگی به‌عنوان پیامدهای یکپارچگی اقتصادی هستند. به بیان دیگر هر دو به سرریزی[۶۲۳] پیامدهای پیوند اقتصادی به دیگر عرصه‌های سیاسی، فرهنگی و اجتماعی باور دارند. هر دو موجودیت سیاسی به‌دنبال گسترش ورای مرزهای نخستین خود بودند. اگر اروپا مسیر گسترش از غرب به شرق را پیمود، چین بر آن است که از شرق تا به غرب گسترش یابد. موتور گسترش هر دو نیز رونق اقتصادی بوده‌است. اما تنها ناهمسانی چین و اروپا، این مسئله بود که تا پیش از به قدرت رسیدن شی جین پینگ چین با همسایگان خود ژاپن و کرهٔ جنوبی و بسیاری از کشورهای آسیای جنوب‌شرقی مشکل داشت. این مشکل اما در سالیان اخیر، ولو به آهستگی، در حال رنگ باختن است. به سخن دیگر، در راه ابریشم نوین به‌دنبال ادغام اقتصادهای اروپا و آسیا هستند. از این نظرگاه ابتکار عمل کمربند و جاده کوششی است از سوی پکن برای جامعه‌پذیری آسیا و اروپا در برپایی نظم نوین مورد علاقهٔ خود. چین نیز مانند اروپا هر چند با وسواس بیشتری می‌کوشد تا منطق سرریزی نوکارکردگرایانه[۶۲۴] را به‌کارگیرد: پیوندهای نزدیک اقتصادی برآمده از راه ابریشم، به نفوذ سیاسی و فرهنگی و در پایان هنجاری می‌انجامد. در غیر این‌صورت اروپا از مرکز قدرت بین‌المللی به حاشیه رانده می‌شود و تنها بازاری در پیرامون برای باهمادی با سرنوشت مشترک چین خواهد شد. به همین دلیل برخی از این اندیشمندان راه ابریشم را پیوندی تنها اقتصادی میان چین و اروپا نمی‌بینند، بلکه آن را پیوندی تمدنی میان اروپا و چین می‌بینند. نقطهٔ پایان چنین ابتکاری، نظم نوین هنجاری چین خواهد بود.

با این‌حال، مسیر چین – اروپا با چالش‌هایی روبه‌رو بوده که نخستین آن، نبود تعادل صادرات – واردات در این رابطه است. در سال ۲۰۱۶، اتحادیهٔ اروپا بیش از ۱۹۰ میلیارد دلار کالای بیشتر از صادرات آن به چین وارد کرد. از سوی دیگر برآورد می‌شود که حدود شصت تا هفتاد درصد از حمل‌ونقل ریلی به سوی اروپا در راه بازگشت به چین دربردارندهٔ کانتینرهای اغلب خالی است. به همین دلیل، کانتینرهای دیگر پس از ورود به اروپا، از طریق دریا به چین بازگردانده می‌شوند.[۶۲۵] مهم‌تر اینکه رهبران اروپای غربی، انتقاد آشکار از دیدگاه شی را آغاز کرده‌اند. در آغاز به نظر می رسید رهبران اروپا مطمئن نبودند که در برابر حضور روزافزون پکن در قاره سبز چه موضعی را درپیش‌گیرند. هم از این رو، آنگلا مرکل ، صدراعظم آلمان، گفته بود که "آلمان ابتکار راه ابریشم را که هدف آن ایجاد

---

[۶۲۳] spillover
[۶۲۴] neo-functionalism
[۶۲۵] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ۵۳.

ارتباطات از طریق اتصال است مثبت می داند و ما با کمال میل در چنین پروژه هایی شرکت خواهیم کرد."[۶۲۶] این نگاه خوشبینانه اما به شرعت رنگ باخت تا بدانجا که رهبران اروپای غربی از ابتکار کمربند و جاده را یکجانبه خواندند. امانوئل مکرون رئیس‌جمهور فرانسه گفته است که ابتکار کمربند و جاده نمی‌تواند "یک طرفه" باشد. از سوی دیگر، قانون‌های اتحادیهٔ اروپا مانعی جدی برای ورود شرکت‌های ساختمانی دولتی چین به اتحادیهٔ اروپا هستند. گو اینکه شرکت‌های چینی کوشیده‌اند قانون‌های اتحادیه را (همچون رعایت پادمان‌های زیست‌محیطی) یاد بگیرند، اما حضور آنان هنوز حساسیت‌زاست. از این‌رو، مارگرت وستاگر کمیسار اتحادیهٔ اروپا، مسئول سیاست‌های رقابت توضیح داد که: "در آیندهٔ قابل پیش‌بینی هیچ چشم‌انداز ورود چین به بازار اروپا وجود ندارد."[۶۲۷] در این میان، پاریس و برلین، رهبران اصلی اتحادیهٔ اروپا، خطر پکن را جدی گرفته‌اند. بی‌جهت نیست که رهبران فرانسه و آلمان برای رقابت با شرکت‌های راه‌آهن چین از ادغام شرکت‌های راه‌آهن دولتی خود، آلستوم و زیمنس، پشتیبانی کردند. برخی از مقامات اتحادیهٔ اروپا به همان اندازه که ارتش روسیه را تهدید سهمگینی برای اروپا می‌بینند، قدرت اقتصادی چین را نیز خطری جدی برای آن می‌دانند. یوهانس هان، کمیسیونر اتحادیهٔ اروپا که پیش از این مسئول پیوستن و ادغام کشورهای اروپای شرقی درون اتحادیه بود، در مارس ۲۰۱۹ گفت: "شاید ما روسیه را بیش از حد ارزیابی کرده‌ایم و چین را دست کم گرفته‌ایم."[۶۲۸]. تهدید پکن اما نه نظامی نیست و نه سیاسی. مهاجمان، دیگر در مرزهای اتحادیهٔ اروپا با اسب یا تانک جمع نمی‌شوند، بلکه با کیف‌های دستی در حال قدم زدن در پایتخت‌های اروپا هستند.[۶۲۹]

---

[۶۲۶] https://www.politico.eu/article/china-serbia-montenegro-europe-investment-trade-beijing-balkan-backdoor/amp/

[۶۲۷] Silvia Amaro, "EU Blocks Alston-Siemens Rail Merger Due to 'Serious Competition Concerns,'" CNBC, February ۹, ۲۰۱۹, https://www.cnbc.com/۲۰۱۹/۰۲/۰۶/eu-blocks-plan-for- alstom-siemens-rail-merger.html.

[۶۲۸] Ryan Hearth and Andrew Gray, "Beware Chinese Trojan Horses in the Balkans, EU Warns," *Politico*, July ۲۷, ۲۰۱۸, https://www.politico.eu/article/johannes-hahn-beware-chinese-trojan-horses-in-the-balkans-eu-warns-enlargement-politico-podcast/.

[۶۲۹] Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰. p. ۱۸.

دالان‌های داخلی اروپا



با این‌حال فشار اقتصادی اژدهای چین در مرز اتحادیهٔ اروپا، شاید سرانجام به تثبیت این اتحادیه کمک کند.[۶۳۰] در پاسخ به چنین حضور روزافزونی، اتحادیهٔ اروپا از چین به‌عنوان "رقیب استراتژیی" نام برده و ابتکار دالان‌های درونی خود را به راه انداخته است[۶۳۱] (شکل ۳۰). این دالان‌ها عبارتند از:

دالان راین – آلپ: هلند، بلژیک، آلمان، سوییس، آلمان؛

دالان دریای شمال – مدیترانه: هلند، بلژیک، فرانسه، لوگزامبورگ، ایرلند؛

دالان بالتیک – آدریاتیک: لهستان، اسلواکی، چک، اتریش، اسلوونوی، ایتالیا؛

دریای شمال – بالتیک: هلند، بلژیک، آلمان، لهستان، لیتوانی، لتونی، استونی، فنلاند؛

مدیترانه: اسپانیا، فرانسه، ایتالیا، اسلوونی، کرواسی، مجارستان؛

[۶۳۰] Jonathan Hillman, "A Chinese World Order," *Washington Post*, July ۲۳, ۲۰۱۸, https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/۲۰۱۸/۰۷/۲۳/china-world-order/?utm_term=.d۷۸۰fdcbdafb.

[۶۳۱] European Commission, *Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council: EU-China—A Strategic Outlook* (Strasbourg: European Commission, March ۲۰۱۹), ۵.

خاور – مدیترانهٔ شرقی: آلمان، چک، اسلواکی، اتریش، مجارستان، رومانی، بلغارستان، یونان، قبرس؛

اسکاندیناوی – مدیترانه: فنلاند، سوئد، نروژ، دانمارک، آلمان، اتریش، ایتالیا، مالت؛

آتلانتیک: اسپانیا، پرتغال، فرانسه، آلمان؛

راین – دانوب: بلغارستان، چک، آلمان، فرانسه، مجارستان، اتریش، رومانی، اسلواکی.

به بیان دیگر، تهدید پکن همچون فرصتی برای برآمدن علت مشترکی خواهد بود که دولت‌های اروپایی گرد آن بیایند. در دوران جنگ سرد، این اتحاد جماهیر شوروی بود که به تحقق اتحادیهٔ اروپا یاری رساند. پیش از آن، تهدیدها از سوی امپراتوری عثمانی در طول سدهٔ شانزدهم و امپراتوری مغول در سدهٔ سیزدهم صورت گرفت. یک سده پیش، هالفورد مکیندر به‌درستی اشاره کرده بود که "تمدن اروپا نتیجهٔ مبارزهٔ سکولار علیه حملهٔ آسیا است."[۶۳۲]

آمریکا و ایندوپاسیفیک

اقیانوس‌هند که مسیر اصلی جاده دریایی راه ابریشم نوین از پهنهٔ آن می‌گذرد، برای دهه‌ها—به ویژه در میانه جنگ سرد—در استراتژی کلان آمریکا جای نداشت. در عوض، این اقیانوس‌های اطلس و آرام بودند که محور استراتژیک ایالات متحدهٔ آمریکا به‌شمار می‌رفته‌اند. اما چرخش قدرت و نظام بین‌المللی در زمانهٔ پساجنگ‌سرد، اهمیت اقیانوس‌هند را دوچندان کرده است. چهل درصد نفتکش‌ها از تنگهٔ هرمز در غرب اقیانوس‌هند و پنجاه درصد کشتی‌های بازرگانی از تنگهٔ مالاکا در شرق آن گذر می‌کنند. به همین دلیل است که به گفتهٔ رابرت کاپلان استراتژیست مشهور آمریکایی، اقیانوس‌هند صحنهٔ اصلی دریایی برای نگهداشت یا از دست دادن چیرگی قدرت برتر (آمریکا) در سدهٔ بیست‌ویکم خواهد بود.[۶۳۳]

[۶۳۲] Mackinder, "Geographical Pivot of History," ٤٢٣.
[۶۳۳] Kaplan, Robert D. *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power,* Random House, ٢٠١٠. P. ٧٢.

اهمیت اقیانوس هند اما به‌معنای کاهش تأثیر رقابت قدرت در اقیانوس آرام نیست. برعکس اقیانوس آرام هنوز در مرکز توجهات رقابت‌ها در سطح بین‌الملل جای دارد. با این‌حال، این مفهوم نوین "ایندوپاسیفیک (اقیانوس هند و آرام)" بوده که محور راهبرد پنتاگون و قدرت‌های بزرگ قرار گرفته است. ایندوپاسیفیک حوزهٔ گسترده‌ای از دریاهای زمین است که دربردارندهٔ آب‌های گرمسیری اقیانوس هند، اقیانوس آرام غربی و مرکزی و دریاهای میان این دو در منطقهٔ اندونزی است. از سال ۲۰۱۱، اصطلاح "ایندوپاسیفیک" به‌گونه‌ای فزاینده در گفتمان ژئوپلیتیک به‌کار برده می‌شود.[۶۳۴] نخستین بار این کارل هاوس‌هوفر، ژئوپلیتیشن برجستهٔ آلمانی بود که این مفهوم را در دههٔ ۱۹۲۰ در کارهای دانشگاهی خود با عنوان "Indopazifischen Raum " به‌کار برد.[۶۳۵] از آن زمان تا آغاز هزارهٔ سوم میلادی، برخی از تحلیلگران گاه از این مفهوم برای توصیف ارتباط ژئواکونومیک میان دو اقیانوس هند و آرام سود جستند. تا اینکه در مقاله‌ای به قلم گورپیت خورانا، با عنوان "امنیت خطوط دریایی: چشم‌اندازهای همکاری هند و ژاپن"، به‌کار برده شد.[۶۳۶] سپس تحلیلگران تأکید بر ارتباط امنیت میان دو اقیانوس را آغاز کردند تا آنکه شینزو آبه، نخست‌وزیر ژاپن، در سخنرانی خود در پارلمان هند در اوت ۲۰۰۷ به "درهم‌تنیدگی اقیانوس‌های هند و اقیانوس آرام" به‌عنوان "اتصال پویا دریاهای آزادی و رفاه" در"آسیای گسترده‌تر" اشاره کرد.[۶۳۷] از سال ۲۰۱۰ به بعد، اصطلاح ایندوپاسیفیک در حلقه‌های سیاستگذار هندی برجسته شد و توسط رهبری دهلی نو استفاده می شود.[۶۳۸] مقامات آمریکایی برای نخستین بار در سال ۲۰۱۳ استفاده از اصطلاح "هند و آسیای اقیانوس آرام" را آغاز کردند.[۶۳۹] در راهبرد امنیت ملی ۲۰۱۷ ایالات متحده، از مفهوم ایندوپاسیفیک به‌جای پاسیفیک و اقیانوسیه استفاده‌شد.[۶۴۰] این مفهوم در دیگر اسناد

---

[۶۳٤] A*mane, Yamazaki (February 28, 2020). "The PRC's Cautious Stance on the U.S. Indo-Pacific Strategy". Jamestown Foundation; Medcalf, Rory (2020-03-03). Contest for the Indo-Pacific: Why China Won't Map the Future. Schwartz Publishing Pty, Limited.*

[۶۳۵] Karl Ernst Haushofer, Lewis A Tambs, Ernt J Brehm. An English translation and analysis of *Major General Karl Ernst Haushofer's Geopolitics of the Pacific Ocean: Studies on the relationship between Geography and History*. (Lewiston, N.Y, Edwin Mellen Press: ۲۰۰۲).

[۶۳۶] Khurana, Gurpreet S. (۲۰۰۷) 'Security of Sea Lines: Prospects for India-Japan Cooperation', *Strategic Analysis*, Volume ۳۱, No. ۱, pp. ۱۳۹–۱۵۳

[۶۳۷] *"Confluence of the Two Seas". Ministry of Foreign Affairs Japan. August 22, 2007. Speech by H.E. Mr. Shinzo Abe, Prime Minister of Japan at the Parliament of the Republic of India; "Maritime Policy Archives - ORF". ORF. Archived from the originalon ۲۰۱۷-۱۲-۰٦.*

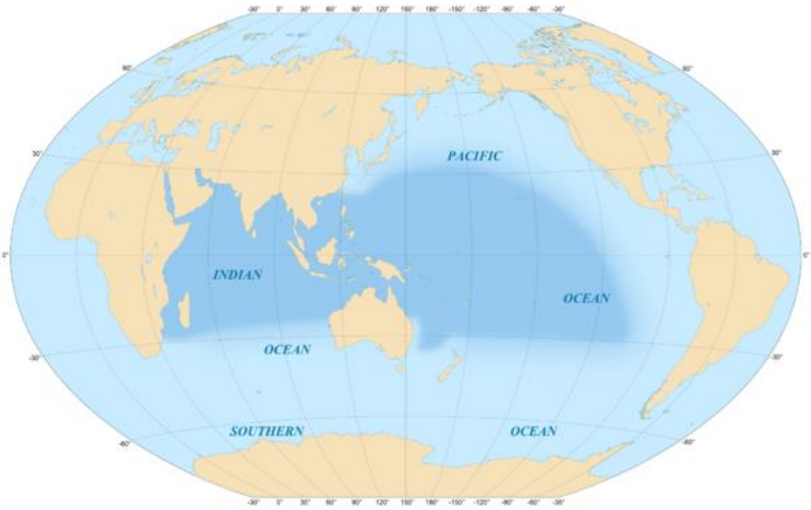
[۶۳۸] Scott, David (۲۰۱۲) "India and the Allure of the 'Indo-Pacific'", *International Studies*, ٤۹(۳&٤), pp. ۱–۲٤, Sage Publications, London.

[۶۳۹] Miles, Donna (۸ February ۲۰۱۳). "Locklear Calls for Indo-Asia-Pacific Cooperation". *U.S. Department of Defense*.

[۶٤۰] "National Security Strategy of the United States of America". *whitehouse.gov*. December ۲۰۱۷ – via National Archives; Watanabe, Tsuneo "Nabe" (۳۰ October ۲۰۱۹). "Japan's Rationale for the Free and Open Indo-Pacific Strategy [۱]". *International Information Network Analysis* and *The Sasakawa Peace Foundation*.

راهبردی بالادستی ایالات متحده در سال ۲۰۱۸ ، همچو "ارزیابی وضعیت هسته‌ای"[۶۴۱] و "چکیدهٔ استراتژی دفاع ملی" برجسته شد.[۶۴۲] کوتاه اینکه کاربرد گستردهٔ این مفهوم ایندوپاسیفیک از سوی بسیاری از تحلیلگران سیاسی و استراتژیست‌های نظامی، بی‌تردید به دگرگونی "نقشه‌های ذهنی" راهبردی دربارهٔ چگونگی فهم جهان منجر می‌شود.[۶۴۳]

حوزه ایندوپاسیفیک



آنچه اما پویایی تنش را در اقیانوس آرام به‌همراه دارد، تنش‌های سرزمینی میان چین و همسایگانش در دریای چین جنوبی و شرقی است. چین خطوط ۹گانهٔ قرمزی را در نقشهٔ دریایی خود برای دریای چین جنوبی ترسیم می‌کند که گستره‌ای پهناور از این دریا را بخشی از قلمرو تاریخی خود می‌داند. از این‌رو چین با هشت کشور ژاپن، ویتنام، فیلیپین، اندونزی، تایوان، مالزی، برونئی و کرهٔ جنوبی اختلاف دریایی دارد. این کشورها همگی با نقشهٔ دریایی ۱۹۴۸ چین و خطوط ۹گانهٔ آن با پکن مخالفند. همچنین آمریکا، هند، ژاپن و استرالیا ادعای چین را رد کرده‌اند و بر آن هستند که مطابق کنوانسیون حقوق دریاها، منطقهٔ اقتصادی انحصاری هر کشوری تنها به دویست مایل دریایی از ساحل آن کشور محدود است. گرچه اختلاف‌ها در منطقهٔ دریای چین پیشینه‌ای طولانی دارد، در سال‌های اخیر، با روی کار آمدن شی جین پینگ در سال ۲۰۱۳ این اختلاف‌ها تشدید شده است. چین با سیاست ملی‌گرایانه‌تر و راه ابریشم نوین خود به سیاستی ظاهراً تهاجمی روی آورده و هم اکنون بر نود درصد دریای چین جنوبی، ادعای مالکیت دارد. ادعاهای سرزمینی بر جزیرهٔ تایوان و همچنین سیاست امنیتی نوین چین در هنگ کنک نیز از جملهٔ عوامل تشدید تنش در منطقه بوده‌اند. چین همچنین به

[۶۴۱] "Nuclear Posture Review". *Office of the Secretary of Defense*. February ۲۰۱۹.
[۶۴۲] "Summary of the National Defense Strategy". *Office of the Secretary of Defense*. ۲۰۱۸.
[۶۴۳] Brewster, David (۲۰۱٤). "Dividing Lines: Evolving Mental Maps of the Bay of Bengal". *Asian Security*. ۱۰ (۲): ۱٥۱–۱٦۷.

جزیره‌سازی در جزایر اسپراتلی[۶۴۴] و جزایر پاراسل روی آورده است.[۶۴۵] با اینکه ساخت جزیره در دریای چین جنوبی، در ابتدا از سوی ویتنام و فیلیپین برای دهه‌ها ادامه داشت، این چین بود که سیاست مزبور را در مقیاسی بی‌سابقه در میانهٔ سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۶ در پیش گرفته و از سال ۲۰۱۶ تجهیزات نظامی را برخلاف دیگر کشورها در جزایر مصنوعی خود قرار داده است.[۶۴۶] ژاپن نیز در دریای چین شرقی بر سر سنکاکو،[۶۴۷] جزایری که چین آن را دیایو می‌نامد،[۶۴۸] دچار تنش است، چرا که آن را بخشی تفکیک‌ناپذیر از قلمرو تاریخی خود می‌داند. این جزایر (شامل هشت جزیره و بیش از ۳۵ صخره) در فاصلهٔ ۱۲۰ کیلومتری از تایوان و دویست کیلومتری ژاپن و ۲۰۱ کیلومتری چین واقع شده‌اند. برای بی‌طرفی می‌توان آنها را جزایر پینکل[۶۴۹] یا بر اساس واژگان اول نام هشت جزیره آنها را اوتکموت[۶۵۰] نامید که در سال ۱۸۹۵ به تصرف ارتش ژاپن درآمد. نکته اینکه آمریکا بر پایهٔ قرارداد سانفرانسیسکو[۶۵۱] در ۸ سپتامبر ۱۹۵۱ و سپس قرارداد همکاری و امنیتی میان ایالات متحده و ژاپن[۶۵۲] در ۱۹ ژانویهٔ ۱۹۶۰ متعهد به دفاع از امنیت ملی و یکپارچگی ژاپن در ازای دنباله‌روی توکیو از کاخ سفید شده است. در ژوییهٔ ۲۰۱۶، یک دادگاه داوری تحت ضمیمهٔ هفتم کنوانسیون حقوق دریای سازمان ملل متحد،[۶۵۳] ادعاهای دریایی چین را علیه فیلیپین رد کرد.[۶۵۴] دادگاه اما در مورد مالکیت جزایر یا تعیین مرزهای دریایی حکمی صادر نکرد.[۶۵۵] این امر هم بر تنش میان آمریکا و چین افزوده و هم بهانه‌ای برای ایالات متحده برای حضور و گسترش آن در این منطقه شده است. کوتاه اینکه تنش‌های سرزمینی میان این کشورها با چین، از سوی آمریکا مورد حمایت جدی و کم‌سابقه‌ای قرار گرفته است. وضعیتی که دریای چین را به دریایی ناآرام با آینده‌ای خطرناک سوق می‌دهد.

---

٦٤٤ Spratly Islands

٦٤٥ "China Island Tracker". *Asia Maritime Transparency Initiative*. Archived from the original on ٤ June ٢٠١٩.

٦٤٦ Johnson, William (١١ May ٢٠١٦). "Everything you need to know about the South China Sea conflict in under five minutes". *Reuters*.

٦٤٧ Senkaku

٦٤٨ Diaoyu Islands

٦٤٩ Pinnacle Islands

٦٥٠ UTKKMOOT

٦٥١ The Treaty of San Francisco

٦٥٢ The Treaty of Mutual Cooperation and Security between the United States and Japan

٦٥٣ The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS

٦٥٤ The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China) Archived ١٢ July ٢٠١٦ at the Wayback Machine, PCA Press Release, ١٢ July ٢٠١٦.

٦٥٥ "PCA Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China) | PCA-CPA". *pca-cpa.org*. Archived from the original on ١٢ July ٢٠١٦.

ابزار اصلی أمریکا برای اعمال قدرت در حوزهٔ ایندوپاسیفیک برای زیر فشار قرار دادن جادهٔ دریایی راه ابریشم نوین، گروه "کواد" بوده‌است. این گروه، با نام "گفت‌وگوی چهارجانبهٔ امنیتی"،[۶۵۶] اتحاد راهبردی غیررسمی میان ایالات متحده آمریکا، هند، ژاپن و استرالیاست که با اجلاس‌های نیمه‌منظم، تبادل اطلاعات و تمرین‌های نظامی میان کشورهای عضو حفظ شده است. ریشهٔ کواد اما به گفت‌وگوی راهبردی سه‌جانبه[۶۵۷] بازمی‌گردد. این گفت‌وگو مجموعه‌ای از جلسات سه‌جانبه میان ایالات متحده، ژاپن و استرالیا برای همکاری‌های راهبردی بود که در ابتدا در سطح مقامات ارشد در سال ۲۰۰۲ تشکیل شد و سپس، در سال ۲۰۰۵ به سطح وزیران ارتقا یافت. با افزوده شدن هند به این سه کشور، کواد شکل گرفت. این مجمع نخستین بار در مه ۲۰۰۷ توسط نخست وزیر ژاپن، شینزو آبه و با حمایت معاون رئیس‌جمهور دیک چنی از ایالات متحده، نخست‌وزیر استرالیا جان هوارد و نخست‌وزیر هند مانموهان سینگ شکل گرفت.[۶۵۸] قرار بود کواد پیش‌درآمد شکل‌گیری "قوس دموکراسی آسیایی"،[۶۵۹] شامل کشورهای آسیای مرکزی، مغولستان، شبه‌جزیرهٔ کره و دیگر کشورهای جنوب‌شرقی آسیا باشد؛ به‌تقریب تمام کشورهای حاشیهٔ چین، به‌جز خود چین. به‌نظر می‌رسید که یک "ناتوی آسیایی" از دل کواد برای مهار سازمان چین‌محور شانگهای بنیان گذارده شود. این بدین معنا بود که در درازمدت، ایالات متحده به‌دنبال سیاست محاصرهٔ چین با سازماندهی مشارکت استراتژیک با کشورهای حاشیهٔ آن است.[۶۶۰] از این‌رو، جای شگفتی نبود که تمرینات نظامی مشترک بی‌سابقه‌ای با عنوان "رزمایش مالابار" در خلیج بنگال در سپتامبر ۲۰۰۷ نخستین نمود این همکاری نظامی شد.[۶۶۱] بی‌جهت نبود که برپایی کواد نتیجهٔ مستقیم سیاست خارجی و امنیتی چین در اقیانوس هند و آرام تلقی شد.[۶۶۲]

---

[۶۵۶] Quadrilateral Security Dialogue—QUAD
[۶۵۷] Trilateral Strategic Dialogue—TSD
[۶۵۸] Brewster, David (۲۰۱۰). "The Australia-India Security Declaration: The Quadrilateral Redux?"; *"Confluence of the Two Seas" Speech by H.E.Mr. Shinzo Abe, Prime Minister of Japan at the Parliament of the Republic of India". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 22 August 2007;* Chellaney, Brahma. "Different playbooks aimed at balancing Asia's powers". *The Japan Times*, ۳ November ۲۰۰۸.
[۶۵۹] Asian Arc of Democracy
[۶۶۰] Lee, John, "Bush legacy: Better US-India relations." *The Straits Times (Singapore)*, ۸ October ۲۰۰۹; Editorial: "China left out in India-Japan pact". *The Business Times Singapore*, ۲۸ October ۲۰۰۸.
[۶۶۱] Chellaney, Brahma. "Different playbooks aimed at balancing Asia's powers". *The Japan Times*, ۳ November ۲۰۰۸.
[۶۶۲] "China builds up strategic sea lanes", *The Washington Times*, Washington, ۱۷ January ۲۰۰۵.

اما به‌دلیل اعتراض دیپلماتیک رسمی دولت چین،[۶۶۳] خروج استرالیا در فوریهٔ ۲۰۰۸ اندکی پس از روی کار آمدن نخست‌وزیر کوین رود (بدون مشورت ایالات متحده)،[۶۶۴] پیروزی یاسوو فوکودا به‌جای آبه و گرم‌تر شدن روابط پکن–توکیو، سفر مانموهان سینگ به چین[۶۶۵] و البته ناتوانی امریکا در تمرکز بر مهار چین به‌واسطهٔ بحران اقتصادی، همگی همکاری‌های تحت لوای کواد را تضعیف کرد. در این میان، خروج شگفت‌انگیز از کواد عامل بسیار مهمی بود. این تصمیم به پای سیگنال روابط نزدیک‌تر رهبران کانبرا به چین دیده شد. در فوریهٔ ۲۰۰۸، کوین رود، پس از معرفی به‌عنوان نخست‌وزیر استرالیا، به دیدار یانگ جیچی، وزیر خارجهٔ وقت چین رفت و از استفان اسمیت، وزیر خارجهٔ استرالیا خواست تا خروج یکطرفهٔ استرالیا از کواد را اعلام کند. برخی از سیاستگذاران ایالات متحده از تصمیم رود برای ترک چهارضلعی انتقاد کردند. مایک گرین، مدیر پیشین بخش آسیا شورای امنیت ملی ایالات متحده گفت که رود در تلاش برای جلب رضایت چین بود که تلاش‌های دیپلماتیک شایان توجهی را برای رسیدن به این هدف انجام داد.[۶۶۶] بنا به اسناد ویکی لیکس، رابرت مک‌کالوم سفیر ایالات متحده در استرالیا، در دسامبر ۲۰۰۸ تلگرامی را به وزارت خارجه فرستاد که نشان می‌دهد رود پیش از ترک کواد، با ایالات متحده مشورت نکرده بود.[۶۶۷] کوین رود بر آن بود که واشنگتن و پکن باید راهبردهای همکاری درازمدت برای حفظ منافع یکدیگر ایجاد کنند. انجام دادن این کار سبب می‌شود که محاسبات نادرست و احتمال تعارض، به میزان شایان توجهی کاهش یابد.[۶۶۸] در واقع راد به کاهش تنش با چین خوشبین بود و استدلال می‌کرد که در آکادمی‌های نظامی چین، نوشته‌های کلاوزویتس و مورگنتاو خوانده می‌شود، قدرت راهبردی درک و به آن احترام گذارده می‌شود.

آمریکا کوشید تا کواد را دگربار زنده کند. در جریان مبارزات انتخاباتی ریاست جمهوری ۲۰۰۸ آمریکا، باراک اوباما خواستار برپایی کنسرت نوینی از دموکراسی‌ها در سراسر جهان، برای مقابله با نفوذ روسیه و چین در شورای امنیت سازمان ملل شده بود. سپس هیلاری کلینتون از گزارش پایانی پروژهٔ پرینستون مبنی بر برپایی "کنسرت دموکراسی‌ها" حمایت کرد و "خواستار بازسازی مشارکت نظامی

---

٦٦٣ Nicholson, Brendan. "China warns Canberra on security pact". *The Age*, ١٥ June ٢٠٠٧.
٦٦٤ Gordon, Josh, "Diabolical dilemmas in PM's China high-wire act". *Sunday Age*, ٥ April ٢٠٠٩; *Wyeth, Grant. "Why Has Australia Shifted Back to the Quad?". The Diplomat; "Mysterious quad more phantom than menace". www.abc.net.au. 8 April 2008;* Lee, John, "PM May Trump Rudd in Managing China". *The Australian*, ١٧ August ٢٠١١; Callick, Rowan, "Rudd Revelations are Old News". *The Australian*, ٩ December ٢٠١٠.
٦٦٥ "PM says India not part of "so called contain China" effort" The Hindu, ١١ January ٢٠٠٨.
٦٦٦ Sheridan, Greg, "Asia fears Rudd's China fixation", The Australian, ٣ May ٢٠٠٨.
٦٦٧ Callick, Rowan, "Rudd Revelations are Old News". The Australian, ٩ December ٢٠١٠.
٦٦٨ Tow, William (٢٠٠٨). "Assessing the Trilateral Strategic Dialogue". *NBR Special Report*. ١٦.

چهارجانبهٔ میان ایالات متحده، ژاپن، استرالیا و هند شد."[۶۶۹] همهٔ این تلاش‌ها اما بی‌سرانجام بود. به‌طور مثال پس از جایگزینی راد به‌عنوان نخست‌وزیر استرالیا توسط جولیا گیلارد در ژوئن ۲۰۱۰، بحث در مورد روابط استرالیا با ایالات متحده و چین ادامه پیدا کرد. در این راستا گیلارد با جف بلیچ، سفیر ایالات متحده در استرالیا در ژوئن ۲۰۱۰ دیدار کرد و خواهان افزایش همکاری‌های نظامی آمریکا و استرالیا شد. از این‌رو آمریکا همکاری نظامی خود با استرالیا را در راستای طرح دفاعی کانبرا ۲۰۰۷ آ افزایش داد تا آنجا که توانست تفنگداران دریایی خود را در نزدیکی داروین، در نزدیکی دریای تیمور و مشرف به تنگهٔ لومبوک در ۲۰۱۰ مستقر کند.[۶۷۰] با وجود نزدیک شدن گیلارد به ایالات متحده، اما کواد زنده نشد. با این‌حال در میانهٔ سال‌های ۲۰۱۷ – ۲۰۰۹ در توقف و راه‌اندازی دوبارهٔ کواد، اعضای آن به همکاری در سطح دو یا سه‌جانبه به‌ویژه در رزمایش مشترک ادامه می‌دادند. در این زمینه استرالیا برای نخستین بار در سال ۲۰۱۴ به ایالات متحده و فیلیپین در رزمایش بالیکاتان[۶۷۱] پیوست. استرالیا و هند نیز برای نخستین بار یک رزمایش مشترک دریایی در سال ۲۰۱۲ انجام دادند و ژاپن و استرالیا نیز برای نخستین بار در سال ۲۰۱۴ به ایالات متحده و فیلیپین در رزمایش بالیکاتان پیوست و در ۲۰۱۷ همین کار را انجام داد. دست آخر اینکه ژاپن برای نخستین بار به استرالیا در رزمایش‌های دریایی کاکادو[۶۷۲] در ۲۰۰۸ و نیچی ترو ترایدنت[۶۷۳] در ۲۰۰۹ پیوست. همچنین در سال ۲۰۰۸ توکیو و دهلی بر همکاری‌های گسترده در سیاست‌های منطقه‌ای خود در اقیانوس هند و آرام برای مهار چین تأکید کردند.[۶۷۴] در ۲۱ ژوئن ۲۰۱۱ نیز رهبران ژاپن و آمریکا اعلامیهٔ مشترکی را برای همکاری با استرالیا، کشورهای آسه‌آن و به‌ویژه هند صادر کردند.[۶۷۵] پس از مشارکت با هند در رزمایش مالابار در ۲۰۱۵، برای نخستین بار به ایالات متحده و استرالیا در رزمایش دریایی مشترک تالیسمان سابر[۶۷۶] در ۲۰۱۵ پیوست.[۶۷۷] کوتاه اینکه هراس از قدرت چین سبب شد تا این چهار کشور با وجود توقف کواد، رزمایش‌های نظامی دو یا سه‌جانبهٔ خود را حفظ کنند.

---

[۶۶۹] *Abhijnan Rej (17 March 2021). "3 Indo-Pacific Takeaways from the UK 'Integrated Review". The Diplomat; Gudrun Wacker (9 March 2021). "Europe and the Indo-Pacific: comparing France, Germany and the Netherlands". Elcano Royal Institute.*

[۶۷۰] Sheridan, Greg, "Come on down: Abbott would welcome US". *The Australian*, ۳ September ۲۰۱۱; *"China's "String of Pearls" Resulted in India's 1st Loss at the Indian Ocean". EurAsian Times: Latest Asian, Middle-East, EurAsian, Indian Newss. 31 March ۲۰۱۸.*

[۶۷۱] Balikatan

[۶۷۲] Kakadu

[۶۷۳] Nichi Trou Trident

[۶۷۴] Sayers, Eric. "Japan's Area-Denial Strategy.", "The Diplomat", ۱۹ May ۲۰۱۱.

[۶۷۵] Schiavenza, Matt. "What Exactly Does It Mean That the U.S. Is Pivoting to Asia?", *The Atlantic*, ۱۵ April ۲۰۱۳.

[۶۷۶] Talisman Saber

[۶۷۷] Eva Pejsova (March ۲۰۱۸). "The Indo-Pacific: A passage to Europe?". European Union Institute for Security Studies.

گذشته از این همکاری‌ها گاه و بیگاه، استرالیا و ژاپن کوشیدند که سیاست‌های مستقل خود را در حوزهٔ ایندوپاسیفیک به پیش‌رانند. استرالیا برای مهار تنش‌های برخاسته از حضور چین در آسیای شرقی و جنوب‌شرقی، سیاست "رویکرد شمالی"[۶۷۸] برای نگهداشت امنیت مسیرهای بازرگانی دریایی و انرژی را کلید زد. ژاپن نیز برای مهار قدرت چین و مقابله با ادعای سرزمینی پکن بر بخشی از جزایر ریوکیو،[۶۷۹] "برنامهٔ دفاع ملی" و عملیات نظامی مبتنی بر پشتیبانی از فعالیت‌های زیردریایی خود در جزایر ریوکیو را در سال ۲۰۱۰ طراحی کرد.[۶۸۰] گذشته از تنش با چین ژاپن با روسیه بر سر جزایرکوریل و همچنین در صخره‌های لیانکورت[۶۸۱] با کرهٔ جنوبی اختلاف مرزی دارد. پس جای شگفتی ندارد که ژاپن می‌کوشد تا گسترهٔ حضور دریایی خود را برای مهار این تهدیدها علیه قلمرو دریایی خود گسترش دهد. حتی پیش از برآمدن احزاب منطقه‌ای ملی‌گرا در ژاپن، رهبران توکیو به‌آهستگی خروج از محدودیت‌های نظامی بعد از جنگ جهانی دوم را آغاز کرد تا قدرت نظامی روزافزون چین، قدرت هسته‌ای نظامی کرهٔ شمالی و حتی توسعهٔ نظامی کرهٔ جنوبی را مهار کرد. برآمدن ترامپ و رنگ باختن اتحاد با آمریکا به فعال‌تر شدن توکیو در پذیرش نقش پررنگی در امنیت منطقه‌ای و جهانی انجامیده است. به این‌ترتیب دردو دههٔ گذشته علاوه بر کندی اقتصادی، ژاپن شاهد اصلاحات آرام در نیروی دفاعی خود هم بوده است و با بازتعریف تهدیدها و فرصت‌های نظامی پیش روی خویش، در حال ایجاد تغییراتی است. مثلاً ژاپن آژانس دفاعی خود را به وزارت دفاع ارتقا داده، فعالیت‌های مشترک آموزشی و رزمایشی را درون نیروهای مسلح بیشتر کرده و نگرش خود را دربارهٔ توسعهٔ مشترک و فروش سیستم‌های تسلیحاتی تغییر داده است. در این میان ژاپن همکاری و مشارکت خود را با سیستم دفاع موشکی آمریکا بیشتر کرده است. تغییر جهت ژاپن به حوزهٔ ایندوپاسیفیک با افتتاح نخستین پایگاه دریایی در خارج از کشور خود، در جیبوتی در سال ۲۰۱۱ دوچندان شد.[۶۸۲] در دسامبر ۲۰۱۲، شینزو آبه پیشنهادی را برای بازسازی کواد، این بار با چارچوب راهبردی "الماس امنیت دموکراتیک آسیا"،[۶۸۳] آماده کرد، هر چند که به سرانجامی نرسید.[۶۸۴] به این‌ترتیب نه‌تنها آمریکا بلکه دیگر کشورهای مهم منطقهٔ ایندوپاسیفیک نیز در تلاش

---

[۶۷۸] Northern Approaches
[۶۷۹] Ryukyu island chains
[۶۸۰] *"China's "String of Pearls" Resulted in India's 1st Loss at the Indian Ocean". (31 March 2018). EurAsian Times: Latest Asian, Middle-East, EurAsian, Indian News.*
[۶۸۱] Liancourt
[۶۸۲] Eva Pejsova (March ۲۰۱۸). "The Indo-Pacific: A passage to Europe?". European Union Institute for Security Studies.
[۶۸۳] Asia's Democratic Security Diamond
[۶۸۴] Shinzo Abe (۲۷ December ۲۰۱۲). "Asia's Democratic Security Diamond". Project Syndicate.

بودند تا قدرت چین را مهار کنند. کوتاه این که، اگر جبههٔ زمینی بازی بزرگ نوین جهانی در آسیای میانه و آسیای غربی قرار داشته‌باشد، میدان دریایی آن در ایندوپاسیفیک جای گرفته است؛

۲ روندهای در حال شکل‌گیری

از تدقیق بر رخدادهای مؤثر بر راه ابریشم نوین، می‌توان روندهای ذیل را شناسایی کرد:

"کمربند را رها کن، جاده را زیر فشار بگذار"

برآمدن راه ابریشم نوین بر تنش میان آمریکا و چین افزوده است. همان گونه که وانگ جیسی در نوشته اخیر خود در فارن افرز اشاره می‌کند "ایالات متحده و چین درگیر مسابقه ای هستند که از هر رقابت بین المللی دیگر در تاریخ مدرن، از جمله جنگ سرد ماندگارتر، گسترده تر و شدیدتر بوده است به گونه ای که ترس از دیگری در هر دو کشور رشد کرده است."[۶۸۵] رهبران آمریکا دریافته‌اند که هدف پکن از راه ابریشم نوین خود، حفظ ۱. رشد اقتصادی با یافتن و حفظ بازارهای تازه؛ ۲. امنیت مسیرهای انرژیِ مورد نیاز و ۳. نوسازی مناطق کمتر توسعه‌یافتهٔ غربی خود است. این مسئله شاید موازنهٔ قدرت را در سطح جهانی به سود چین (هرچند به آهستگی) کند. در نتیجه از نگاه رهبران آمریکا، راه ابریشم نوین بافتاری برای اعمال قدرت چین در ورای مرزهای خود ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، واشینگتن همکاری اقتصادی چین با کشورهای اوراسیا را با طرح مارشال خود مقایسه کرده است و آن را بهانه‌ای برای گسترش نفوذ چین در اوراسیا و به‌ویژه کشورهای آسیای میانه می‌بینند. جای شگفتی نیست که آمریکایی‌ها این پروژه را مهم‌ترین نمود و نماد نیات تهاجمی رهبران پکن می‌دانند.

در کنار مهار چین در دریای چین جنوبی، آمریکا کوشید که ابتکار عمل جاده ابریشم نوین خود را نیز در آسیای میانه و افغانستان ایجاد کند تا از نفوذ چین در این منطقه بکاهد، هر چند که این تلاش به سرانجامی نرسید. اهمیت آسیای میانه همچو گرانیگاه راه ابریشم نوین بر استراتژیست‌های آمریکایی پوشیده نمانده است. به همین دلیل تضعیف نفوذ چین در آسیای میانه، در کنار مهار چین در دریای چین جنوبی، مهم‌ترین واکنش استراتژیک ایجابی آمریکا بوده است. در واقع، قدرت‌های بزرگ در آسیای میانه، بازی‌های مختلفی را تا پیش از رونمایی از راه ابریشم نوین انجام می‌دهند. اریک مک‌گلینچی به‌درستی اشاره کرد که: "چین در حال بازی انحصار است. روسیه در حال بازی ریسک است. ولی ایالات متحده در حال بازی تکنفره است. برای سیاستگذاران در پکن، این بازی تجاری است. برای

[۶۸۵] Jisi, Wang. The Plot Against China? How Beijing Sees the New Washington Consensus. Foreign Affairs. July-August ۲۰۲۱.

سیاستگذاران در مسکو، این بازی وجودی است. اما برای سیاستگذاران در واشنگتن، این بازی ثانوی است. برای پکن آسیای میانه ماده‌محور است. اگر منابع طبیعی و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی آسیای میانه کم شود، چین به‌راحتی می‌تواند از آنجا عقب نشیند. برای مسکو آسیای میانه امپراتوری است. اگر نفوذ این کشور زیر سؤال برود، روسیه از آنجا عقب نمی‌نشیند. اما برای واشنگتن آسیای میانه حیاتی نیست. اکنون که توجهات از افغانستان دور شده است، ایالات متحده منطقه را فراموش کرده است."[۶۸۶] این گونه بود که ابتکار عمل جاده ابریشم نوین به فراموشی سپرده شد و آمریکا نفوذ خود را در این منطقه از دست داد.

در ادامه، سیاست‌های دونالد ترامپ بر تنش میان آمریکا و چین افزود; امری که با پیروزی بایدن نیز تغییر نکرده است. ترامپ در میانهٔ کارزار انتخاباتی خود، بارها چین را به نابودی اقتصاد آمریکا متهم کرد. جنگ تجاری و جنگ تعرفه‌ها میان دو کشور در دورهٔ ترامپ اوج گرفت و به‌دنبال آن در مرداد ماه ۹۹ کنسولگری چین در هیوستون و متقابلاً کنسولگری آمریکا در چنگدو چین تعطیل شد. ترامپ برخلاف سیستم و نهادهای سنتی،[۶۸۷] روسیه را خطری درازمدت برای آمریکا نمی‌بیند. این نگاه با دیدگاه سیستم در آمریکا که بیش از هفت دهه روس‌ها را خطر عمده برای آمریکا می‌بیند، در تضاد بود. بلکه این چین و قدرت اقتصادی و توانمندی سیاسی و نظامی آن است که در نگاه وی از اهمیت بالاتری برخوردار بود. به همین دلیل بود که در میانهٔ کارزارهای انتخاباتی و دوران ریاست‌جمهوری خود، چین را یک دشمن شغل خراب‌کن نامید تا بتواند تهدید امنیت ملی را بهانه‌ای برای تقویت جنبش پوپولیستی خود بکند. برخلاف جریان‌های انزواگرایی و بین‌الملل‌گرایی لیبرال، دونالد ترامپ به‌عنوان نماد جریان ضد بین‌الملل‌گرایی لیبرال،[۶۸۸] زبان انزواگرایی را اتخاذ کرد، اما برای وی مهم بود که در چهارسوی جهان چه اتفاقی می‌افتد. سیاستی که با چند ویژگی بنیادین خود، همچون "یک‌جانبه‌گرایی"، "ضربه‌ای سریع" و "عدم ورود به اتحادهای دائم و پایدار" پیامدهایی در رابطه این کشور با متحدان خود، به‌ویژه در آسیا داشت. در واقع ترامپ به‌جای تقویت ارتباط خود با متحدان شرقی خویش، آنها را تحت فشار قرار داد. این سیاست با روی کار آمدن بایدن نیز دگرگونی بنیادین نداشته است،، با این تفاوت که بایدن شیوه‌ای چندجانبه‌گرایانه‌تر را برگزیده‌است. گو این که در دوران بایدن لحن آمریکا علیه چین در قیاس با دولت ترامپ اندکی دگرگون شده‌است اما تغییر چشمگیری نداشته‌است. جای شگفتی نبود که

---

[۶۸۶] Eric McGlinchey, "New Policy Memo: Central Asia's Autocrats: Geopolitically Stuck, Politically Free," *PONARS Eurasia: New Approaches to Research and Security in Eurasia*, August ۱۷, ۲۰۱۵, http://www.ponarseurasia.org/article/new-policy-memo-central-asias- autocrats-geopolitically-stuck-politically-free.

[۶۸۷] The Establishment; also, Deep State

[۶۸۸] Anti-Liberal Internationalism

بنا به راهنمای استراتژیک امنیت ملی موقت دولت بایدن که در ماه مارس منتشر شد، چین "تنها رقیبی است که با ترکیبی از قدرت اقتصادی، دیپلماتیک، نظامی و فناوری خود چالشی پایدار را علیه یک سیستم بین‌المللی باثبات و باز بالقوه ایجاد کند." با چنین نگاهی چندجانبه‌گراتر برای مهار چین بود که ژاپن نخستین مقصد آنتونی بلینکن و آستین شد. اگر پیش از این، ترامپ خواستار دریافت هزینهٔ زیاد برای نگه داشتن نیروهای آمریکایی در شرق آسیا شده بود، آمریکای بایدن برای اطمینان‌بخشی به توکیو و متحدان شرقی خود یوشیهیده سوگا، نخست‌وزیر ژاپن را به‌عنوان نخستین رهبر خارجی پذیرفت. چنین تداوم سیاستی نشاندهندهٔ اهمیت خطر چین در نگاه نهادهای تصمیم‌گیر آمریکایی است. این نگاه ترامپ و بایدن با برخی از نهادهای سیاست‌ساز و اندیشکده‌های آمریکایی نیز همنهشتی دارد. برخی استراتژیست‌های آمریکایی همچون رابرت کاپلان، به کم شدن اهمیت راهبردی آسیای غربی برای آمریکا در بلندمدت باور دارد. دلایل اصلی کاسته شدن از اهمیت منطقه، یکی ظهور فناوری استخراج نفتِ شل و دیگری راه ابریشم نوین به‌عنوان نماد و نمود قدرتگیری چین است. راهبرد مهار چین در همهٔ حوزه‌های اقتصادی و سیاسی و هنجاری، نشانگر درک آمریکا از خیزش چین و دگرگونی موازنهٔ قدرت در آسیا و کاستن از قدرت تجاری و اقتصادی آمریکاست. به همین دلیل روند کنونی تخاصم آمریکا با چین در زمانهٔ ریاست‌جمهوری جو بایدن نیز ادامه خواهد یافت. در دهه گذشته، اجماع در واشنگتن به طور قاطعانه‌ای به سود سیاست برخورد با چین چرخش یافته است.[۶۸۹] از سوی دیگر، پکن نیز بر این باور است که آمریکا مهم‌ترین رقیب این کشور است که به دلیل " ترس و حسادت به مهار چین روی آورده و امنیت ملی، حاکمیت و ثبات داخلی چین را به چالش می کشد" است."[۶۹۰] حضور خصمانه در تایوان، حمایت از منتقدین سیاسی علیه حزب کمونیست چین، دخالت در هنک‌کنگ، انتقاد از وضعیت حقوق بشر در چین، نقد سیاست پکن علیه اویغورها، سوظن برآمده از زمانه کرونایی، افزایش حملات نژادپرستانه علیه چینی‌تبارها، رقابت اقتصادی و مهم‌تر از همه، نقد راه ابریشم نوین همگی باعث شده‌است که پکن آمریکا را مقصر برآمدن این دشمنی بداند.[۶۹۱] کوتاه این که، دشمنی میان آمریکا و چین در دهه پیشرو ژرف تر، گسترده‌تر و تنش‌امیزتر خواهد شد.

در اینجا باید به شناخت منطق رقابت قدرت میان چین و آمریکا در سطح بین‌الملل اشاره کرد که پیامدهایی مهم، خواسته و ناخواسته، برای امنیت و منافع ملی ایران خواهد داشت. سیاست آمریکای بایدن در برابر چین را می‌باید همسو با سیاست ترامپ علیه پکن دید،

[۶۸۹] Jisi, Wang. The Plot Against China? How Beijing Sees the New Washington Consensus. Foreign Affairs. July-August ۲۰۲۱.
[۶۹۰] Ibid.
[۶۹۱] Ibid.

هر چند که بایدن می‌کوشد رویکرد چندجانبه‌ای به‌همراه متحدان اروپایی خود داشته باشد. در این میان، به نظر می‌رسد که آمریکا توان اعمال فشار بر کمربند زمینی راه ابریشم نوین نخواهد داشت و به‌دنبال احیای طرح‌های پیشین خود، همچون ابتکار عمل جادهٔ ابریشم نوین خود، برای پیوند آسیای میانه به هند از طریق افغانستان نمی‌رود که خط لولهٔ تاپی (ترکمنستان — افغانستان — پاکستان – هند) و راه لاجورد یا دالان لاپیس – لازولی باقیماندهٔ آن هستند؛ چرا که نفوذ ژرفی برای اعمال این فشار ندارد. این عدم نفوذ اما نباید به معنای انفعال آمریکا در قلب اوراسیا نیست بلکه عدم اراده یا ناتوانی ایالات متحده در حفظ حضور خود در قلب اوراسیا ممکن است همراه با ایجاد آگاهانه و عامدانه خلا تهدیدآمیز قدرت باشد تا ثبات کمربند را مختل کند. بی‌ثباتی کمربند را می توان در خروج سریع اخیر ایالات متحده از افغانستان و پیروی روزافزون طالبان دید، امری که توانایی اختلال پروژه های کمربند زمینی چین در آسیای میانه و حتی بی‌ثبات‌سازی سین‌کیانگ را دارد. در عوض، آمریکا کاملاً بر روی جادهٔ دریایی راه ابریشم نوین تمرکز می‌کند و چین را در دریای چین جنوبی و به‌ویژه اقیانوس هند، زیر فشار قرار خواهد داد. پنتاگون در دوران دونالد ترامپ برای نخستین بار فرماندهی آسیا – پاسیفیک را با اقیانوس هند ترکیب کرد و فرماندهی ایندو – پاسیفیک را برای مهار چین دراقیانوس آرام و اقیانوس هند به راه انداخت. بایدن نیز این دگرگونی را پذیرفته است و حتی می‌کوشد که «گروه کواد» را نیرومندتر کند. این همه، نشاندهنده آن است که سیاست آمریکا در سال‌های پیش‌رو را باید این‌گونه دید: «کمربند را رها کن، جاده را زیر فشار قرار ده»[۶۹۲] این یعنی کمربند زمینی راه ابریشم، از فشار آمریکا مصون خواهد بود، اما جادهٔ ابریشم دریایی کاملاً زیر فشار قرار خواهد گرفت.

در همین زمینه بود که گروه کواد، به‌عنوان ابزار اصلی آمریکا برای دنبال کردن این سیاست نوین علیه چین، دگربار احیا شد. در آگوست ۲۰۱۷ شینزو آبه از همتایان خود (نخست‌وزیر مالکوم ترنبول از استرالیا، نخست‌وزیر نارندرا مودی از هند و رئیس‌جمهور دونالد ترامپ) دعوت کرد تا جلسهٔ مشترک وزیران خارجه را طی اجلاس آسه‌آن در مانیل در نوامبر همان سال برگزار کنند.[۶۹۳] دستور کار اصلی جلسه بحث در مورد برجستگی بیشتر چین در دریای چین جنوبی بود.[۶۹۴] به این‌ترتیب هر چهار کشور تصمیم به احیای اتحاد کواد برای مهار

[۶۹۲] Leave the Belt, Press the Road
[۶۹۳] "Quadrilateral security dialogue: India, Australia, Japan, US hold talks on Indo-Pacific cooperation". *Times of India*. ۱۲ November ۲۰۱۷; Akiko Fukushima (۳۰ November ۲۰۱۸). "The Quad as a caucus for cooperation". *Australian Strategic Policy Institute*.
[۶۹۴] *Wyeth, Grant (16 November 2017). "Why Has Australia Shifted Back to the Quad?". The Diplomat; "Japan-ASEAN Summit Meeting". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 13 November 2019.*

چین و جاه‌طلبی‌های دریایی آن کردند.[۶۹۵] همزمان دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور منتخب آمریکا و نخست‌وزیر آبه دیدار و توافق کردند که راهبرد "ایندوپاسیفیک آزاد و باز"[۶۹۶] را درپیش‌گیرند. این استراتژی دربردارندهٔ مجموعه راهبردهای کشورهای این حوزه با منافع مشترک است[۶۹۷] که از ایدهٔ "قوس آزادی و شکوفایی" ژاپن در میانهٔ سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ برخاست. در سال ۲۰۱۲، شینزو آبه برای نخستین بار دربارهٔ راهبرد ایندوپاسیفیک آزاد توضیح داد و بیان کرد: "صلح، ثبات و آزادی دریانوردی در اقیانوس آرام از صلح، ثبات و آزادی دریانوردی در اقیانوس هند جدا نیست. ژاپن، به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین دموکراسی‌های دریایی در آسیا، باید در کنار استرالیا، هند و ایالات متحده، نقش بیشتری در حفظ منافع مشترک در هر دو منطقه داشته باشد."[۶۹۸] در ژانویهٔ ۲۰۱۳، دولت ژاپن سخنرانی آبه را دربارهٔ "پنج اصل جدید" آماده کرد تا در جاکارتا ارائه شود. با این‌حال، چون نخست‌وزیر آبه برای پاسخ به بحران گروگانگیری در آمناس مجبور به بازگشت به ژاپن شد، سخنرانی انجام نپذیرفت، هرچند که متن آن در دسترس عموم قرار گرفت.[۶۹۹] این مفهوم از طریق همکاری ژاپن با هند، استرالیا و به‌ویژه آمریکا توسعه یافته است.[۷۰۰] در سال ۲۰۱۵، ژاپن برای اجرای چارچوب این استراتژی، "رهنمودهای همکاری دفاعی ژاپن و ایالات متحده" را با آمریکا به‌روز کرد،[۷۰۱] "چشم‌انداز ۲۰۲۵ ویژهٔ مشارکت راهبردی و جهانی ویژهٔ ژاپن و هند" را با هند به انجام رسانید،[۷۰۲] و موافقت و مشترک "گام‌های بعدی مشارکت استراتژیک ویژه: آسیا ، اقیانوس آرام و

[۶۹۵] *Kobara, Junnosuke; Moriyasu, Ken (27 March 2021). "Japan will turn to Quad in 'new Cold War': Defense Ministry think tank". Nikkei Asia; Power, John (24 February 2021). "What is the Quad, and how will it impact US-China relations under the Biden administration?". South China Morning Post.*

[۶۹۶] Free and Open Indo-Pacific—FOIP

[۶۹۷] Hosoya, Nicholas Szechenyi, Yuichi; Hosoya, Nicholas Szechenyi, Yuichi (۱۰ October ۲۰۲۰). "Working Toward a Free and Open Indo-Pacific". *Carnegie Endowment for International Peace*. Archived from the original on ۲۰۲۰-۱۰-۲۹.

[۶۹۸] Watanabe, Tsuneo "Nabe" (۳۰ October ۲۰۱۹). "Japan's Rationale for the Free and Open Indo-Pacific Strategy [۱]". *International Information Network Analysis* and *The Sasakawa Peace Foundation*. Archived from the original on ۲۰۲۰-۱۰-۲۷; Abe, Shinzo (۲۰۱۲-۱۲-۲۷). "Asia's Democratic Security Diamond by Shinzo Abe". *Project Syndicate*. Archived from the original on ۲۰۲۱-۰۱-۱۸.

[۶۹۹] Shinzo Abe (۱۸ January ۲۰۱۳). "The Bounty of the Open Seas: Five New Principles for Japanese Diplomacy". *MOFA, Japan*.

[۷۰۰] Watanabe, Tsuneo "Nabe" (۳۰ October ۲۰۱۹). "Japan's Rationale for the Free and Open Indo-Pacific Strategy [۱]". *International Information Network Analysis* and *The Sasakawa Peace Foundation*. Archived from the original on ۲۰۲۰-۱۰-۲۷.

[۷۰۱] "The Guidelines for Japan-U.S. Defense Cooperation". *MOFA, Japan*. ۲۷ April ۲۰۱۵.

[۷۰۲] "Japan and India Vision ۲۰۲۵ Special Strategic and Global Partnership". *MOFA, Japan*. ۱۲ December ۲۰۱۵.

فراتر از آن" با استرالیا،[۷۰۳] را فراهم کرد. آبه در کنیا نیز به تعهد ژاپن نسبت به این راهبرد در ۲۷ آگوست ۲۰۱۶ اشاره کرد.[۷۰۴] بی‌جهت نبود که سران کواد پنج بار دیگر نیز در میانهٔ سال‌های ۲۰۱۹ – ۲۰۱۷ با هم دیدار کردند. گردهمایی رؤسای نیروی دریایی ژاپن، آمریکا، استرالیا و هند در جریان گفت‌وگوی رایسینا[۷۰۵] در دهلی نو در سال ۲۰۱۸ یکی از نخستین نشانه‌های احیای ساختار امنیتی کواد بود.[۷۰۶] در سال ۲۰۱۹، چهار وزیر خارجه ابتدا در شهر نیویورک و سپس در بانکوک، برای بحث در مورد اصلاح ساختار کواد دیدار کردند.[۷۰۷] در نوامبر ۲۰۱۹ وزارت امور خارجهٔ ایالات متحده سندی را منتشر کرد که به‌گونه‌ای رسمی مفهوم "ایندوپاسیفیک آزاد و باز" بر پایهٔ مشارکت چهار دموکراسی آمریکا، استرالیا، هند و ژاپن را پذیرفت،[۷۰۸] هر چند که رزمایش دریایی سال ۲۰۱۹ به‌دلیل همه‌گیری کرونا به تعویق افتاد.[۷۰۹] در مارس ۲۰۲۰ ، اعضای کواد با فشار ایالات متحده، نخستین جلسهٔ کواد پلاس[۷۱۰] را که شامل نمایندگانی از نیوزیلند، کرهٔ جنوبی و ویتنام نیز بود، تشکیل دادند و ضمن تعهد به مبارزه با همه‌گیری کووید، بر مهار چین تأکید کردند.[۷۱۱] پس از رزمایش دریایی مالابار در سال ۲۰۲۰، مایک پمپئو، وزیر امور خارجهٔ آمریکا، با وزرای خارجهٔ چهار کشور دیدار کرد و دربارهٔ تبدیل ساختار امنیتی کواد به "ناتوی آسیایی" با "اهداف امنیتی و ژئوپلیتیکی مشترک" بحث و تبادل نظر کرد.۷۱۲ اندکی بعدتر، ژاپن، آمریکا

---

[۷۰۳] "Next steps of the Special Strategic Partnership: Asia, Pacific and Beyond". *MOFA, Japan*. ۱۸ December ۲۰۱۵.

[۷۰۴] Watanabe, Tsuneo "Nabe" (۳۰ October ۲۰۱۹). "Japan's Rationale for the Free and Open Indo-Pacific Strategy [۱]". *International Information Network Analysi* and *The Sasakawa Peace Foundation*. Archived from the original on ۲۰۲۰-۱۰-۲۷; "Address by Prime Minister Shinzo Abe at the Opening Session of TICAD VI". *Ministry of Foreign Affairs of Japan*. ۲۷ August ۲۰۱٦. Archived from the original on ۲۰۲۰-۱۱-۰۷.

[۷۰۵] Raisina Dialogue

[۷۰٦] Unjhawala, Yusuf T (۲۳ February ۲۰۱۸). "Quad needs both economic & military plan for Indo-Pacific". *The Economic Times*.

[۷۰۷] *"Visit to the United Nations". Minister for Foreign Affairs, Australia. 22 September 2019; "Japan-Australia-India-U.S. Ministerial". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 26 September 2019; Jeff M. Smith (13 August 2020). "Democracy's Squad: India's Change of Heart and the Future of the Quad". War on the Rocks; Shin Kawashima (16 November 2020). "A New Phase for the Free and Open Indo-Pacific". The Diplomat; "U.S.-Australia-India-Japan Consultations ("The Quad")". United States Department of State. 4 November 2019*.

[۷۰۸] Hosoya, Nicholas Szechenyi, Yuichi; Hosoya, Nicholas Szechenyi, Yuichi (۱۰ October ۲۰۲۰). "Working Toward a Free and Open Indo-Pacific". *Carnegie Endowment for International Peace*.; "A Free and Open Indo-Pacific: Advancing a Shared Vision". *www.state.gov*. U.S. State Department. ٤ November ۲۰۱۹.

[۷۰۹] "India may invite Oz for naval drill". *Hindustan Times*. ۱۱ July ۲۰۲۰.

[۷۱۰] Quad Plus

[۷۱۱] "Towards a Quad-Plus Arrangement?". *Perth USAsia Centre*; "Canada and the Indo-Pacific". Asia Pacific Foundation of Canada. September ۲۰۲۰.

[۷۱۲] *Taylor, Guy (5 October 2020). "'Asian NATO' faces hurdles as Pompeo meets with 'Quad' allies on countering China". The Washington Times*; *"US, European officials mulling to create 'Asian NATO' to contain China's expansionist ambitions". The Times of India. 1 October 2020*; *"Top US diplomat calls for expansion of Quad group". Hindustan Times. 12 October 2020*.

و کانادا رزمایش دریایی مشترک کین سِرد (شمشیر تیز)[۷۱۳] را در اکتبر ۲۰۲۰ در تنگهٔ تایوان برگزار کردند.[۷۱۴] با دیدار اسکات موریسون نخست‌وزیر استرالیا از توکیو، استرالیا و ژاپن بر ارتقای روابط نظامی توافق کردند.[۷۱۵] اندکی پس از صدور "راهنمای موقت استراتژیک امنیت ملی" در ۳ مارس ۲۰۲۱،[۷۱۶] نخستین نشست کواد در عمل به رهبری جو بایدن در ۱۲ مارس برگزار شد.[۷۱۷] اعضای کواد در بیانیهٔ مشترکی تحت عنوان "روح کواد"،[۷۱۸] بر "چشم‌انداز مشترک در منطقهٔ آزاد و باز ایندوپاسیفیک" و "نظم دریایی قاعده‌محور در دریاهای چین شرقی و چین جنوبی" میان کشورهای عضو، برای مقابله با ادعاهای دریایی چین تأکید کردند.[۷۱۹] کواد همچنین طرحی برای توزیع واکسن کووید به کشورهای آسیا به‌عنوان بخشی از یک راهبرد گسترده‌تر برای مقابله با نفوذ چین آماده کرد.[۷۲۰] سفر آنتونی بلینکن وزیر امور خارجهٔ ایالات متحده و لوید آستین وزیر دفاع، به پایگاه هوایی یوکوتا در توکیو در ۱۵ مارس،[۷۲۱] دیدار آستین با نخست‌وزیر شری نارندرا مودی و آجیت دووال، مشاور امنیت ملی هند و سینگ وزیر دفاع هند، در ۱۹ مارس،[۷۲۲] و سپس دیدار بایدن با یوشیهیده سوگا نخست‌وزیر ژاپن در آوریل ۲۰۲۱ در راستای تقویت روح کواد بود. امری که با بازدید سوگا از هند و فیلیپین عیان‌تر شد.[۷۲۳] با وجود انتقاد وزارت خارجهٔ چین مبنی بر اینکه «کواد آشکارا موجب اختلاف میان قدرت‌های منطقه‌ای در آسیا می‌شود ... و در دورهٔ جهانی‌سازی، تشکیل گروهی از کشورهایی با هدف و ایدئولوژی‌های خاص، تضعیف‌کنندهٔ نظم بین‌الملل است و به ناکجا آباد

---

[۷۱۳] Keen Sword

[۷۱۴] *"US, Japan launch 'Keen Sword' exercise amid fears of Chinese attack on Taiwan". Taiwan news. 27 October 2020*; *"Opening remarks by EAM at 2nd Quad Ministerial Meeting in Tokyo, Japan". Ministry of External Affairs, India. 6 October 2020*; *"Australia-India-Japan-United States Quad Foreign Ministers' Meeting". Minister for Foreign Affairs, Australia. 6 October 2020*; *"U.S.-Australia-India-Japan Consultations ("The Quad") Senior Officials Meeting". United States Department of State. 18 December* ۲۰۲۰; *"The Second Japan-Australia-India-U.S. Foreign Ministers' Meeting". Ministry of Foreign Affairs, Japan. ٦ October* ۲۰۲۰.

[۷۱۵] *"Australia and Japan agree in principle to defence pact that will increase military ties". The Guardian. 17 November 2020; "Japan-Australia Leaders' Meeting Joint Statement" Ministry of Foreign Affairs, Japan. 17 November 2020.*

[۷۱٦] *"Interim National Security Strategic Guidance". The White House.*

[۷۱۷] *"Prime Minister's opening remarks at the first Quadrilateral Leaders' Virtual Summit". Ministry of External Affairs, India. 12 March 2021; "Quad Leaders' Joint Statement: "The Spirit of the Quad"". Prime Minister of Australia. 13 March 2021; "Japan-Australia-India-U.S. Leaders' Video Conference". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 13 March 2021.*

[۷۱۸] The Spirit of the Quad

[۷۱۹] "Quad Leaders' Joint Statement: "The Spirit of the Quad". *White House*. ۱۲ March ۲۰۲۱.

[۷۲۰] Demetri Sevastopulo, Amy Kazmin (۳ March ۲۰۲۱). "US and Asia allies plan Covid vaccine strategy to counter China". *Financial Times*.

[۷۲۱] "Blinken, Austin arrive in Japan". *NHK*. ۱۵ March ۲۰۲۱.

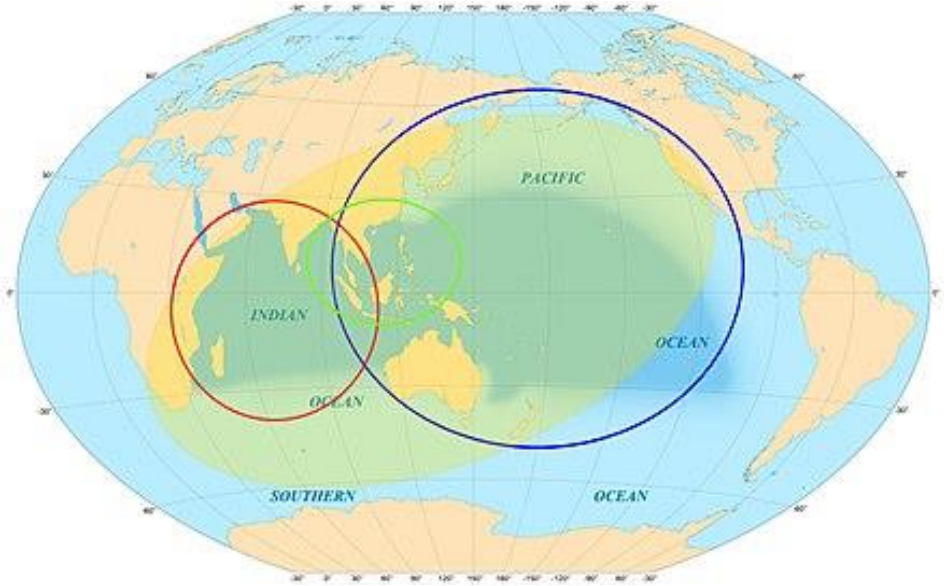
[۷۲۲] *"U.S. Secretary of Defense Lloyd James Austin III calls on Prime Minister Shri Narendra Modi". Ministry of External Affairs, India. 19 March 2021.*

Rajesh Roy (20 March 2021). "U.S., India Vow to Deepen Defense Ties". The Washington Post; *India, U.S. Look at Ways to Grow Partnership to Protect Indo-Pacific". DoD, US. 20 March 2021.*

[۷۲۳] *"Suga planning visits to India and the Philippines from late April". Japan Times. 7 April 2021*; *"Japan-India set next 2-plus-2 in Tokyo". Yomiuri Shimbun. 9 April 2021.*

می‌رسد»،[۷۲۴] با پیوستن دیگر کشورهای ایندوپاسیفیک از جمله سریلانکا،[۷۲۵] کواد در حال تبدیل به نهاد نیرمندتر و گسترده‌تر کواد پلاس است. کوتاه اینکه کواد دگربار به مهم‌ترین ابزار آمریکا برای مهار چین در حوزهٔ ایندوپاسیفیک آزاد و باز تبدیل شد.

حوزه ایندوپاسیفیک آزاد و باز



برآمدن محور اروپایی و کانادایی با موافقت آمریکا بوده که پیشران قدرت‌گیری کواد پلاس شده است. پیش از این در گفت‌وگوی شانگری لا در سنگاپور در ژوئن ۲۰۱۸، وزرای دفاع فرانسه و انگلیس اعلام کرده بودند که برای به چالش‌کشیدن گسترش نظامی چین، ناوهای جنگی خود را از طریق دریای چین جنوبی عبور می دهند.۷۲۶ در ۱۶ سپتامبر ۲۰۲۰، فرانسه، انگلیس و آلمان ادعاهای ارضی چین در دریای چین جنوبی را به چالش کشیدند.[۷۲۷] در ۲۳ ژانویهٔ ۲۰۲۱، توشیمیتسو موتگی، وزیر امور خارجهٔ ژاپن در شورای امور خارجهٔ اتحادیه اروپا حضور یافت تا همکاری میان ژاپن و اتحادیهٔ اروپا را در ایندوپاسیفیک ارتقا دهد.[۷۲۸] در ۱۸ فوریه، طی سومین

[۷۲۴] Marlow, Ian (۲۶ March ۲۰۲۱). "What Is the 'Quad' and Should China Fear It?". *Bloomberg*.
[۷۲۵] Mitra, Devirupa (۳۰ October ۲۰۲۰). "Sri Lanka Worried About Indian Ocean's Securitisation, Impact of Quad Military Alliance". *The Wire*.
[۷۲۶] "France, Britain to sail warships in contested South China Sea to challenge Beijing". *South China Morning Post*. ٤ June ۲۰۱۸.
[۷۲۷] "France, Germany, UK reject China's sweeping claims in South China Sea in joint note verbale". ABS-CBN. ۱۷ September ۲۰۲۰.
[۷۲۸] *"Japan's Foreign Minister Motegi to take part in EU foreign chiefs' meeting". Kyodo News. 20 January 2021; "Foreign Minister Motegi's attendance at the EU Foreign Affairs Council (virtual format)". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 25 January 2021.*

جلسهٔ وزرای کواد،[۷۲۹] ایالات متحده، استرالیا، ژاپن و هند توافق کردند که با همکاری با آسه‌آن و اروپا در برابر کاربرد زور از سوی چین بایستند.[۷۳۰] فرانسه نخستین عضو اتحادیهٔ اروپا بود که با کاربرد مفهوم ژئوپلیتیک ایندوپاسیفیک، راهبرد ایندوپاسیفیکی خود را برای مهار قدرت چین در ژوئن ۲۰۱۸ اعلان و آن را در مه ۲۰۱۹ بروز کرد.[۷۳۱] مشارکت با هر چهار عضو کواد و همچنین آسه‌آن از مؤلفه‌های بنیادین این راهبرد فرانسه است.[۷۳۲] در ۹ سپتامبر ۲۰۲۰، نخستین گفت‌وگوی سه‌جانبهٔ فرانسه، هند و استرالیا از طریق کنفرانس ویدیویی برگزار شد.[۷۳۳] در ۲۴ فوریهٔ ۲۰۲۱، دومین نشست گفت‌وگوی سه‌جانبهٔ هند، فرانسه و استرالیا را برگزار کردند.[۷۳۴] در میان روزهای ۱۷–۱۱ مه ۲۰۲۱ فرانسه برای نخستین بار در رزمایش مشترک، به ژاپن و ایالات متحده پیوست.[۷۳۵] رزمایش دریایی فرانسه با نام "لا پغوس"،[۷۳۶] از ۵ تا ۷ آوریل ۲۰۲۱ با حضور نیروهای چهار کشور کواد برگزار شد[۷۳۷] و سپس در آخر همان ماه، در رزمایش دریایی دیگری با هند، با نام وارونا [۷۳۸] شرکت کرد[۷۳۹] و دو رزمناو فرانسوی برای پنج ماه در اقیانوس هند و اقیانوس آرام مستقر شدند. در ۱۳ آوریل ۲۰۲۱ نیز سومین نشست گفت‌وگوی سه‌جانبهٔ هند، فرانسه و استرالیا در دهلی نو برگزار شد.[۷۴۰] آلمان نیز در اول سپتامبر ۲۰۲۰ سند سیاستی را منتشر کرد که در آن برای نخستین بار مفهوم ایندوپاسیفیک را پذیرفت و بر مشارکت فعال در منطقه دربارهٔ مسائل امنیتی تأکید کرد.[۷۴۱] در مارس ۲۰۲۱، آلمان اعلان‌کرد که در اوت ۲۰۲۱ یک ناوچه به دریای چین جنوبی برای همکاری در رزمایش با ژاپن می‌فرستد.[۷۴۲] این نخستین ناو جنگی آلمان از سال ۲۰۰۲ است که این منطقه را خواهد پیمود.[۷۴۳] در ۱۳ آوریل ۲۰۲۱، وزیران

---

[۷۲۹] *"Quad Foreign Ministers' Meeting". Minister for Foreign Affairs, Australia. 19 February 2021; "3rd India-Australia-Japan-USA Quad Ministerial Meeting". Ministry of External Affairs, India. 18 February 2021; "Japan-Australia-India-U.S. Foreign Ministers' Telephone Meeting". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 18 February 2021; "Secretary Blinken's Call with Quad Ministers". United States Department of State. 18 February 2021.*

[۷۳۰] *"Quad nations oppose China's attempts to alter status quo by force". The Japan Times. 19 February 2021*; *"Quad vows to work with ASEAN and Europe in first Biden-era meeting". Nikkei Shinbun. 19 February 2021*; *"Japan-Australia Summit Telephone Talk". Ministry of Foreign Affairs, Japan. 25 February 2021.*

[۷۳۱] "France's Indo-Pacific strategy: inclusive and principled". *East Asia Forum*. ۱۲ December ۲۰۱۹.

[۷۳۲] Céline Pajon (۹ February ۲۰۲۱). "France's Indo-Pacific Strategy and the Quad Plus". Institut français des relations internationales.

[۷۳۳] "The Indo-Pacific: ۱st Trilateral Dialogue between France, India and Australia". *Ministry of Foreign Affairs, France*. ۹ September ۲۰۲۰.

[۷۳۴] "Senior Officials' India-France-Australia Trilateral Dialogue". *Ministry of External Affairs, India*. ۲٤ February ۲۰۲۱.

[۷۳۵] "Japan, France and U.S. plan their first joint military drills for May". *Japan Times*. ٦ December ۲۰۲۰.

[۷۳٦] La Perouse

[۷۳۷] "Does French-led naval drill reveal clues about Quad's plan to contain China?". *South China Morning Post*. ٤ April ۲۰۲۱.

[۷۳۸] Varuna

[۷۳۹] Huma Siddiqui (۲٥ March ۲۰۲۱). "For the first time India and Quad nations to join France for war games". *Financial Express*.

[۷٤۰] "France sailing toward the 'Quad-plus'". *New Indian Express*. ٦ April ۲۰۲۱.

[۷٤۱] Caroline Tang (۱۰ November ۲۰۲۰). "Risk Diversification: Germany Joins the Indo-Pacific Policy Arena". *European Institute for Asian Studies*.

[۷٤۲] "German warship to sail through South China Sea, officials say". *Reuters*. ۳ March ۲۰۲۱.

[۷٤۳] "Japan and Germany to hold first '۲ plus ۲' dialogue talks in April - Yomiuri". *Reuters*. ٥ April ۲۰۲۱.

امور خارجه و دفاع ژاپن و آلمان، نخستین گفت‌وگوی "دو به اضافهٔ دو" میان دو دولت برای مهار قدرت چین در ایندوپاسیفیک را برگزار کردند.[۷۴۴] بریتانیا نیز در دسامبر ۲۰۲۰، اعلام کرد که یک گروه تهاجمی ناو هواپیمابر را به‌زودی در اوایل سال ۲۰۲۱ به آب‌های نزدیک ژاپن اعزام خواهد کرد و در مه به‌همراه ارتش ایالات متحده و نیروهای ژاپن، رزمایش‌های مشترکی انجام می‌دهد.[۷۴۵] در مارس ۲۰۲۱، بریتانیا سندی را با نام "بازنگری یکپارچه"[۷۴۶] منتشر کرد که مؤید تغییر سیاست خارجی این کشور در حوزهٔ ایندوپاسیفیک بود.[۷۴۷] این سند با وجود تأکید بر سودمندی تجارت دوجانبهٔ میان بریتانیا و چین، چین را "بزرگ‌ترین تهدید دولت – محور برای امنیت اقتصادی بریتانیا" نامید و از قدرت‌های میانی خواست تا در این حوزهٔ نوین ژئوپلیتیکی با یکدیگر همکاری کنند.[۷۴۸] در کنار این سه قدرت اروپایی، هلند نیز در نوامبر ۲۰۲۰، راهبرد ایندوپاسیفیک خود را منتشر کرد و اتحادیهٔ اروپا را به در پیش گرفتن سیاست مبتنی بر مشارکت در این حوزه و رد ادعاهای ارضی چین با شدت بیشتری فراخواند.[۷۴۹] در همین زمینه آمستردام تصمیم به گسیل ناوچهٔ خود اِورِتسِن،[۷۵۰] به‌عنوان بخشی از ناوگروه هواپیمابر بریتانیا به ایندوپاسیفیک گرفت.[۷۵۱] در آوریل ۲۰۲۱ نیز روته نخست‌وزیر هلند، و مودی یک جلسه کنفرانس ویدیویی برگزار کردند تا دربارهٔ شیوه‌های همکاری در این حوزه بحث کنند.[۷۵۲] گذشته از کشورهای اروپایی، کانادا نیز از سال ۲۰۲۰ حضور خود را در حوزهٔ ایندوپاسیفیک افزایش داده است. در ژانویهٔ ۲۰۲۱ نیز کانادا با شرکت در رزمایش "اژدهای دریایی"،[۷۵۳] راهبرد نوین خود را در این حوزه نشان داد.[۷۵۴] همهٔ این اقدامات با هماهنگی و موافقت آمریکا بوده که نشانگر برآمدن کواد پلاس همچو سنگری در برابر جادهٔ دریایی راه ابریشم نوین چین است.

---

[۷۴۴] "Japan, Germany to affirm security cooperation amid China's rise". Kyodo News. ۱۳ April ۲۰۲۱.

[۷۴۵] *"Indo-Pacific: UK to send aircraft carrier strike group to waters near Japan". Nikkei Shinbun. 6 December 2020; "UK carrier to hold naval drills with Japan in Asian waters". Nikkei Shinbun. 4 February 2021; "Australian navy to join UK carrier in regional show of strength". Australian Financial Review. 11 February 2021.*

[۷۴۶] The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy

[۷۴۷] Abhijnan Rej (۱۷ March ۲۰۲۱). "۳ Indo-Pacific Takeaways from the UK 'Integrated Review". *The Diplomat*.

[۷۴۸] Ibid.

[۷۴۹] Sebastian Strangio (۱۸ November ۲۰۲۰). "Following France and Germany, the Netherlands Pivots to the Indo-Pacific". *The Diplomat*.

[۷۵۰] HNLMS Evertsen

[۷۵۱] "HNLMS Evertsen will join the UK Carrier Strike Group". *Navy Recognition*. ۱ April ۲۰۲۱.

[۷۵۲] "Dutch PM Rutte says India is going to have critical role in any Indo-Pacific strategy". *Asian News International*. ۹ April ۲۰۲۱.

[۷۵۳] Sea Dragon

[۷۵۴] *"Western Countries Send Ships to South China Sea in Pushback Against Beijing". Voice of America; "Canada joins Quad joint naval exercise in Pacific Ocean". Hindustan Times. 25 January 2021.*

گذشته از احیای کواد و برآمدن کواد پلاس، آمریکا کوشیده است تا بر حمایت خود از اختلاف‌ها و دعاوی کشورهای هفت‌گانهٔ منطقه علیه چین بیفزاید و پکن را در دریای چین جنوبی و شرقی مهار نظامی کند. با وجود تنش‌های دریایی در دریای چین جنوبی، آمریکا تا سال‌های اخیر می‌کوشید از موضعگیری تند و علنی به نفع کشورهای منطقه پرهیز کند، اما روز ۲۳ تیر ۱۳۹۹ مایک پمپئو وزیر خارجهٔ وقت آمریکا، طی بیانیهٔ شدیداللحنی اعلام کرد: "دولت ایالات متحده، ادعاهای پکن دربارهٔ دریای چین جنوبی را غیرقانونی و خلاف حقوق بین‌الملل می‌داند. ... ما کاملاً شفاف اعلام می‌داریم که ادعاهای پکن دربارهٔ منابع فراساحل در سرتاسر بخش عمده‌ای از دریای چین جنوبی که چین با زورگویی قصد دارد آنها را کنترل کند، کاملاً غیرقانونی دانسته و ادعای چین مبنی بر حاکمیت آب‌های فراتر از محدودهٔ ۱۲ مایلی این کشور از جمله آب‌های مناطقی در سواحل اندونزی، ویتنام، برونئی و مالزی را نمی‌پذیریم." وزیر خارجهٔ آمریکا در چندین مناسبت دیگر نیز همین سخنان را دوباره تأکید کرد. پمپئو همچنین اشاره کرد که آمریکا در حال همسوسازی موضع خود با تصمیمی است که در یک دادگاه داوری مدنی بین‌المللی در سال ۲۰۱۶ به درخواست فیلیپین گرفته شده و ادعاهای چین را بدون پایه و اساس قانونی خوانده است. در این راستا کاخ سفید از مالکیت ژاپن بر سنکاکو، جزیره‌ای که چین آن را دیایو می‌داند، حمایت کرد.

در این میان زبان امنیتی‌کردن خطر چین به‌وسیلهٔ آمریکا بر پنج ستون استوار خواهد بود. نخستین ستون به همه‌گیری کووید که سبب شکل‌گیری زبان نژادپرستانهٔ آمریکا و غرب علیه چین شده است، اشاره دارد. تأکید پیوسته بر "ویروس چینی" و حملات روزافزون به آسیایی‌تبارها در آمریکا، استرالیا و اروپا، بازتابی از چنین زبانی است. اینکه سرچشمهٔ این همه‌گیری از چین برخاسته و پکن از پژوهش‌های گروه‌های بین‌المللی بهداشت و تحقیق در آزمایشگاه‌های خود به‌عنوان علت کووید جلوگیری کرده، این زبان نژادپرستانه را تسهیل و تشدید کرده است. دومین ستون بر نقض حقوق بشر چین و خفه کردن آزادی‌های سیاسی درون جامعهٔ چین تأکید دارد. پررنگ کردن حقوق و آزادی‌های مسلمانان اویغور در منطقهٔ سین‌کیانگ، تهدید خودمختاری هنگ‌کنگ و سرکوب کنشگران و اجتماعات حقوق بشری، مثلث برسازندهٔ چشم اسفندیار حقوق بشری چین در برخورد با غرب است؛ سومین ستون سیاست‌ها و عملکردهای غیربازاری چین را به چالش می‌کشد. به‌عبارت دیگر، غرب بر این باور است که ساخت سرمایه‌داری ویژهٔ چین، به این کشور امکان رشد از طریق دسترسی به بازارهای غربی داده، اما در عین‌حال بسته بودن انتخابی خود را در برابر قدرت‌های غربی تضمین کرده است؛ چهارمین ستون به پشتیبانی نیرومند از تایوان اشاره دارد. تأکید بر دفاع از این جزیره در اسناد اخیر راهبرد امنیت ملی آمریکا و برگزاری رزمایش‌های دریایی در تنگهٔ تایوان، نشان از کشیدن خط قرمز بر سر این مسئله در برابر چین دارد. سرانجا، واپسین و تازه‌ترین ستون امنیتی کردن

خطر چین نیز، بر اهمیت حفظ ایندوپاسیفیک آزاد و باز تأکید می‌کند. این ستون است که سیر رقابت چینی – آمریکایی ایندوپاسیفیکی را رقم زده و تنش در دریاهای چین شرق، چین جنوبی و اقیانوس هند را تشدید خواهدکرد.

کوتاه اینکه، برای دولت بایدن احیای اتحادهایی که از رهگذر مدیریت ترامپ آسیب دیده‌اند، در اولویت قرار گرفته است. از این دیدگاه سیاست خارجی بایدن بر بازسازی روابط با متحدان، سنگ بنای تشکیل مجدد جبههٔ متحدان آمریکا در مقابل چین تحت لوای کواد پلاس تأکید دارد. چینی که موقعیت اقتصادیش در میانهٔ همه‌گیری کووید در برابر کشورهای غربی بهبود یافته و در حوزهٔ نظامیگری، شکاف خود را با آمریکا کاهش داده است. به این‌ترتیب کواد پلاس را باید پیش‌درآمد گونه‌ای ناتوی ایندوپاسیفیکی دید که همچون سلفش ناتوی آتلانتیکی که برای مهار روسیهٔ شوروی شکل گرفته بود، بر اهمیت اتحاد آسیایی برای مهار چین تشکیل شده است. از این‌رو تلاش‌های همگرایانهٔ کشورهای کواد پلاس را باید در محدود کردن توان و گسترهٔ اعمال چین در این حوزه دید. مهم‌تر اینکه با وجود فرازونشیب در سیاست داخلی آمریکا که عامل مهمی در سویه و گسترهٔ سیاست خارجی این کشور است، به‌نظر می‌رسد که اجماعی میان سیاستمداران برجستهٔ ایالات متحده از هر دو حزب دموکرات و جمهوریخواه در حمایت از دیپلماسی تهاجمی‌تر در ایندوپاسیفیک برای مهار چین شکل گرفته است. این وضعیت همچو دوران جنگ سرد، به سیاست خارجی سردرگم آمریکا در دهه‌های اخیر سویه‌ای پایدار خواهد داد تا آنجا ک راهبردهای این کشور را در نیمهٔ نخست سدهٔ بیست‌ویکم میلادی باید زیر لوای این خط مشی دید. از این‌رو نمایش تنش‌های تجاری با چین و فشار بر منافع این کشور به امری عادی تبدیل شده و چین‌هراسی به بنیان سیاست خارجی آمریکا تبدیل خواهد شد. جای شگفتی نیست که آنتونی بلینکن، وزیر امور خارجهٔ ایالات متحده، مدیریت روابط با چین را "بزرگ‌ترین آزمایش ژئوپلیتیک سدهٔ ۲۱" قلمداد کرده و چین را کشوری دانسته است که "می‌تواند به‌طور جدی سیستم بین‌المللی پایدار و باز را به چالش بکشد".

از جنگ کریدورها تا جنگ زیرساخت‌ها

علیرغم احیای کواد، خط‌مشی امریکا علیه چین اما هنوز ناقص و نامنسجم بود: عدم تناسب استراتژی مهار چین. راه ابریشم نوین با عنوان "یک کمربند، یک جاده"—راهی که به چینی «ای‌دای‌ای‌لو» خوانده می‌شود—دربردارنده دسته‌ای گسترده از پروژه‌های شبکه

ارتباطی و مسیرهای ترانزیتی، لوله‌های نفت و گاز، بنادر، فرودگاه‌ها، خطوط راه‌آهن و تاسیسات با سرمایه چینی به ارزشی بیش از چهار تریلیون دلار است. به بیان دیگر، راه ابریشم نوین چین نیرویی ژئواکونومیک برای دستیابی به هژمونی جهانی است. استراتژی مهار چین توسط کوادپلاس به رهبری آمریکا اما راهبردی ژئوپولیتکی بود و به همین دلیل، چنین عدم تناسبی یارای مهار توان اقتصادی روزافزون پکن نبود. از همین رو، تیم بایدن کوشید تا حمله ژئواکونومیک چین را با ضد حمله ای ژئواکونومیک پاسخ دهد; امری که به تازگی در ژوئن ۲۰۲۱ با برآمدن استراتژی نوین خود رخداد: ابتکار "بازسازی جهان بهتر".[۷۵۵] رهبران "جی ۷"[۷۵۶] در گردهمایی در کورنوال،[۷۵۷] انگلستان، در ۱۱ تا ۱۳ ژوئن دربارهٔ یک طرح نوین برای حمایت از سرمایه‌گذاری زیرساخت جهانی به‌دلیل افزایش نیازهای جهانی و کاهش شتاب ابتکار عمل کمربند و جادهٔ چین توافق کردند. به جزییات مربوط به این ابتکار در بیانیهٔ پایانی جی–۷ اشاره نشده، اما کاخ سفید با انتشار گزارشی با جزییات بیشتر، این ابتکار عمل را "بازسازی جهان بهتر" نامیده است و از آن به عنوان "مشارکت زیرساختی ارزش‌محور، شفاف و با استاندارد بالا و به رهبری دموکراسی‌های بزرگ برای کمک به کاهش نیاز بیش از ۴۰ تریلیون دلار در زیرساخت در کشورهای درحال توسعه"[۷۵۸] تا سال ۲۰۳۵ یاد کرده است. هستهٔ بنیادین این طرح بر پایهٔ تسریع و تشویق سرمایه‌های خصوصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جهانی، با تمرکز بر چهار زمینه است: آب‌وهوا، بهداشت و امنیت بهداشتی، فناوری دیجیتال و برابری جنسیتی و برابری. همچنین این ابتکار بر شش اصل راهنما استوار خواهد بود: ارزش محوری، حکمرانی خوب و استانداردهای قوی، دوستدار آب‌وهوا، مشارکت راهبردی نیرومند، بسیج سرمایهٔ خصوصی از طریق توسعهٔ امور مالی و افزایش تأثیر امور مالی عمومی چندجانبه. به این‌ترتیب با اعلام این ابتکار، ایالات متحده و شرکای جی ۷ خود چشم‌انداز واحدی را برای توسعهٔ زیرساخت‌های جهانی بیان می‌کنند. از این رو، خط‌مشی امریکا علیه چین اما تنها خلاصه در مهار دفاعی چین محدود نخواهدماند. به بیان دیگر، مهار چین توسط آمریکا نیازمند درپیش‌گرفتن سیاست به‌عقب‌راندن[۷۵۹] چین نیز هست.

---

[۷۵۵] Build Back Better World—B۳W

[۷۵۶] جی۷ (Group of Seven—G۷) نشست وزیران اقتصاد هفت کشور صنعتی است. این نشست در سال ۱۹۷۵ با حضور شش کشور آلمان، فرانسه، ایتالیا، ژاپن، بریتانیا و ایالات متحده آمریکا تشکیل گردید. سپس کانادا نیز به این گروه پیوست.

[۷۵۷] Cornwall

[۷۵۸] https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/۱۲/۰۶/۲۰۲۱/fact-sheet-president-biden-and-g۷-leaders-launch-build-back-better-world-b۳w-partnership/

[۷۵۹] Rollback

ابتکار بازسازی جهان بهتر، کشورهای جهان سوم و در حال توسعه را هدف اصلی خود قرار داده است. بنا به گزارش نشست جی ۷ "دامنهٔ ابتکار "بازسازی جهان بهتر" جهانی خواهد بود، از آمریکای لاتین و کارائیب تا آفریقا و ایندوپاسیفیک."[۷۶۰] به سخن دیگر، هدف اصلی سرزمین‌هایی است که چین قابلیت نفوذ در آنها را دارد. در این زمینه گزارش نشست جی ۷ اشاره کرد که جو بایدن "متعهد به انجام اقدامات مشخصی برای کمک به تأمین نیازهای فوق‌العاده زیرساختی در کشورهایی با درآمد کم و متوسط شد."[۷۶۱] دامنهٔ جهانی ابتکار جهان بهتر به آمریکا و متحدانش اجازه می‌دهد تا متناسب با توانایی‌ها و علایق خود بر روی مناطق گوناگون جغرافیایی تمرکز کنند. گزارش نیز تصریح کرده که "شرکای مختلف جی ۷ از جهت جغرافیایی متفاوتی برخوردار خواهند بود، اما کلیت ابتکار عمل (بازسازی جهان بهتر) کشورهای کم‌درآمد و متوسط در سراسر جهان را پوشش می‌دهد."[۷۶۲] به‌عنوان مثال شرکای اروپایی به گونهٔ فزاینده‌ای در بالکان غربی فعال هستند، جایی که پروژه‌های چینی پرچم‌های سرخ خود را در چندین کشور نامزد اتحادیهٔ اروپا برافراشته‌اند. ژاپن نیز در آسیای جنوب‌شرقی فعال است. دخالت ایالات متحده اما عمدتاً بر ایندوپاسیفیک خواهد بود. در واقع این ابتکار پاسخی از سوی کاخ سفید به منتقدانی است که دولت بایدن را ناتوان و منفعل در احیای طرح شراکت ترنس – پاسیفیک یا دیگر توافقنامه‌های تجاری منطقه‌ای و در نتیجه، فاقد راهبرد اقتصادی معتبر در حوزهٔ ایندوپاسیفیک می‌بینند.

بی‌تردید آنچه سبب برآمدن این ابتکار عمل شده، ابتکار کمربند و جاده است. از زمان رونمایی از این کلان‌پروژهٔ بلندپروازانهٔ چینی، ایالات متحده و دیگر کشورهای جی ۷ نگرانی های مشترکی همچو عدم شفافیت در مورد وام‌های چین، فساد مالی، بدهی‌های ناپایدار، محیط زیست نامطلوب و تأثیرات اجتماعی و پروژه‌هایی با پتانسیل کاربرد دوگانه داشته‌اند. جای شگفتی نیست که در سطر اول گزارش کاخ سفید این مطلب اشاره شده است که: "امروز رئیس‌جمهور بایدن با رهبران جی ۷ دیدار و دربارهٔ رقابت استراتژیک با چین بحث و گفت‌وگو کرد."[۷۶۳] گذشته از این، نیازهای جهانی برآورده نشده عامل اصلی دیگری در پسِ شکل‌گیری این ابتکار است. آمریکای بایدن آگاه است که این امر به خیزش روزافزون راه ابریشم نوین چین دامن زده است. با این‌حال افزایش کشورهای شرکت‌کننده در ابتکار کمربند و جاده، سبب کاهش منابع موجود در دسترس این کشورها شده است. همچنین همه‌گیری کووید ۱۹ نیز توانایی بسیاری از این

[۷۶۰] https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/۱۲/۰۶/۲۰۲۱/fact-sheet-president-biden-and-g۷-leaders-launch-build-back-better-world-b۳w-partnership/
[۷۶۱] Ibid.
[۷۶۲] Ibid.
[۷۶۳] Ibid.

کشورها برای گرفتن وام کاهش داده و در نتیجه، به نیازهای کشورهای در حال توسعه دامن زده است. از این دریچه، ابتکار "بازسازی جهان بهتر" با فشار ثروتمندترین دموکراسی‌های جهان بر روی راه ابریشم نوین، چالش‌های پکن در مدیریت ابتکار خود را برجسته کرده و فرصتی را برای کشورهای جی ۷ به رهبری آمریکا برای ارائهٔ گزینه‌های رقابتی در زمینهٔ حفظ و گسترش نفوذ خود در میان کشورهای در حال توسعه از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها ارائه می‌دهد. به این‌ترتیب اگر دونالد ترامپ با جنگ تعرفه‌ای به‌دنبال فشار بر چین بود، جو بایدن بر آن است تا با ابتکار "بازسازی جهان بهتر" حوزهٔ نفوذ از دست رفتهٔ خود را در میان کشورهای در حال توسعه دگربار به‌دست آورد و چین را با کاربرد قدرت سخت و نرم دیپلماسی پس راند.

گرچه به‌تازگی از ابتکار"بازسازی جهان بهتر" رونمایی شده است، ریشه‌های آن را باید در کوشش‌های پیشینی اعضای جی ۷ دید. به‌طور مثال در سال ۲۰۱۹، ژاپن و اتحادیهٔ اروپا "مشارکت در ارتباط پایدار و کیفیت زیرساخت"[۷۶۴] را اعلام کردند. در ژانویهٔ ۲۰۲۱، پارلمان اروپا قطعنامه‌ای را تصویب کرد که خواهان ایجاد یک راهبرد جهانی اتصال به اتحادیهٔ اروپا برای گسترش استراتژی اتصال اتحادیه اروپا و آسیاست. هند با حضور خود به‌عنوان ناظر در اجلاس جی ۷ در سال ۲۰۲۱، کریدور رشد آسیا – آفریقا[۷۶۵] با ژاپن را در سال ۲۰۱۷ اعلام کرد و در حال بحث دربارهٔ ابتکار مشترک با اتحادیهٔ اروپاست. در واقع کارکرد کواد پلاس تنها مهار نظامی نیست، بلکه بر مهار اقتصادی هم تأکید دارد. در همین زمینه کشورهای کواد پلاس در پی افزایش روابط تجاری میان خود هستند تا بتوانند در صورت امکان از نظر اقتصادی نیز در قالب همین گروه فعالیت کنند. با افزایش درگیر شدن ایالات متحده در شرق آسیا، ایدهٔ دالان اقتصادی ایندوپاسیفیک در گفت‌وگوی راهبردی ایالات متحده و هند در سال ۲۰۱۳ بیش از پیش عیان شد، به‌ویژه هنگامی که جان کری، وزیر امور خارجهٔ وقت، به قابلیت این دالان اقتصادی اقیانوس آرام، در تغییر چشم‌انداز توسعه و سرمایه‌گذاری و همچنین تجارت و ترانزیت میان اقتصاد دالان ایندوپاسیفیک آسیای جنوبی و آسیای جنوب‌شرقی اشاره کرد.[۷۶۶]

[۷۶۴] Partnership on Sustainable Connectivity and Quality Infrastructure
[۷۶۵] The Asia Africa Growth Corridor
[۷۶۶] Sundararaman, Shankari (February ۱۰, ۲۰۱۷). "Indo-Pacific economic corridor: A vision in progress". *Observer Research Foundation*.

مهم‌تر این که، ایالات متحده در اواخر سال ۲۰۱۹ به همراه ژاپن و استرالیا " شبکهٔ نقطهٔ آبی"[۷۶۷] را برای کمک به عملیاتی‌کردن اصول جی۲۰ اعلام کرد.[۷۶۸] در ۴ نوامبر ۲۰۱۹ ، در همایش تجاری ایندوپاسیفیک[۷۶۹] در بانکوک، کیت کراچ، معاون وزیر امور خارجه ایالات متحده، همکاری توسعه مالی بنگاه بین‌المللی ایالات متحده[۷۷۰] با بانک همکاری بین المللی ژاپن و وزارت امور خارجه و تجارت استرالیا را در راه‌اندازی شبکه نقطه آبی با سرمایه نخستین ۶۰ میلیارد دلار اعلام کرد. کراچ همچنین از استانداردهای جهانی اعتماد را اعلام کرد که شامل "احترام به شفافیت و پاسخگویی، حاکمیت دارایی و منابع، نیروی کار محلی و حقوق بشر، قانون، محیط زیست و اقدامات صحیح دولت در خرید و تهیه بودجه" بود.[۷۷۱] در ۲۹ ژانویه ۲۰۲۰، کمیته راهبری شبکهٔ نقطهٔ آبی نخستین جلسه خود را در واشنگتن با استرالیا و ژاپن برگزار می کند و کراچ همچنین ۲ میلیون دلار از بودجه وزارت خارجه آمریکا را برای کمیته راهبری تعهد کرد و از دیگر اعضای جی۷ برای عضویت در این شبکه دعوت به عمل آورد. کراچ سه ابتکار مهم در زمینه انرژی، زیرساخت و ابتکارات دیجیتال را پیش برد: یک طرح نوین چندجانبه زیرساختی به رهبری ایالات متحده، امضای توافقنامه ۱۰ میلیارد دلاری تقویت همکاری اقتصادی استراتژیک ژاپن و ایالات متحده، و طرح انگیزش دیجیتالی رشد اقتصادی در ایندوپاسیفیک. [۷۷۲] در ماه‌های بعد نیز کشورهای هند، تایوان، گرجستان به این شبکه می‌پیوندند. مهم‌تر از همه، در ۱۹ اکتبر ۲۰۲۰، کرستی کالیولاید، رئیس جمهور استونی، به نمایندگی از دوازده ملت دریاهای سه‌گانه[۷۷۳] به این شبکه پیوست و در عوض، کراچ وعده سرمایه گذاری یک میلیارد دلاری در زیرساخت‌های سرزمین‌های میان سه دریای بالتیک، آدریاتیک و سیاه، از جمله جاده‌ها، پل‌ها، راه‌آهن، بنادر و پروژه‌های انرژی، داد.[۷۷۴] شبکه نقطهٔ آبی بر آن بود تا دولت‌ها، بخش خصوصی و جامعهٔ مدنی را تحت استانداردهای مشترک توسعهٔ زیرساخت‌های جهانی گردهم آورد. گرشته از این، این شبکه بدنبال ارتقای سرمایه‌گذاری‌های باکیفیت، باز و فراگیر، شفاف، اقتصادی، مالی، زیست‌محیطی و اجتماعی

[۷۶۷] Blue Dot Network – BDN

[۷۶۸] گروه ۲۰ مجموعه‌ای غیررسمی متشکل از ۲۰ کشور صنعتی و در آستانه صنعتی شدن است که حدود ۹۰ درصد تولید ناخالص ملی جهان و نزدیک به ۸۰ درصد تجارت جهانی را در دست دارند. این گروه که ۱۹ کشور به همراه اتحادیه اروپا اعضای آن هستند، در واقع مجمعی مشورتی در مورد مسائل مالی جهانی است.

[۷۶۹] Indo-Pacific Business Forum (IPBF)

[۷۷۰] The United States International Development Finance Corporation (DFC)

[۷۷۱] "Under Secretary Krach Advances Global Economic Security at Indo-Pacific Business Forum". *U.S. Mission to ASEAN*. ۱۲ November ۲۰۱۹. Retrieved ۲ July ۲۰۲۱

[۷۷۲] "Under Secretary Krach Advances Global Economic Security at Indo-Pacific Business Forum". *U.S. Mission to ASEAN*. ۱۲ November ۲۰۱۹. Retrieved ۲ July ۲۰۲۱

[۷۷۳] Twelve Three Seas nations

[۷۷۴] https://www.atlanticcouncil.org/news/press-releases/us-commits-۱-billion-dollars-to-develop-central-european-infrastructure/

پایدار و مطابق با استانداردها، قانون‌ها و مقررات بین‌المللی در زیرساخت‌هاست.[۷۷۵] به بیان دیگر، این شبکه پروژه‌های زیرساختی را تصدیق می‌کند که اصول زیرساخت جهانی را نشان داده و از آن حمایت می‌کنند. از این رو، صدور گواهینامه توسط شبکهٔ نقطهٔ آبی به‌عنوان نمادی شناخته‌شده در سطح جهانی از پروژه‌های توسعه‌محور، شفاف و از نظر مالی پایدار عمل می‌کند. در واقع با پیشنهاد استاندارد مشترک پروژه‌ها، شبکهٔ نقطهٔ آبی قرار بود تا سرمایهٔ خصوصی را به پروژه‌های زیربنایی در اقتصادهای در حال توسعه و در حال ظهور جذب کند.[۷۷۶]

از این دیدگاه، ابتکار بازسازی جهان بهتر در واقع گسترش‌یافتهٔ شبکهٔ نقطهٔ آبی به‌منظور گنجاندن شرکای اروپایی برای تشویق بخش خصوصی و جامعهٔ مدنی در پروژه‌های سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هاست. نکتهٔ نوآورانهٔ ابتکار بازسازی جهان بهتر نسبت به سلف خود، شبکهٔ نقطهٔ آبی اما تأکید بر جذب سرمایهٔ خصوصی است. در واقع ایالات متحده شریک اصلی در این ابتکار خواهد بود که چندین نهاد را برای تأمین نیازهای مالی زیرساخت‌های جهانی بسیج خواهد کرد. از جملهٔ این نهادها، شرکت توسعهٔ مالی، آژانس ایالات متحده برای توسعهٔ بین‌المللی،[۷۷۷] بانک صادرات – واردات ایالات متحده،[۷۷۸] و شرکت چالش هزاره[۷۷۹] هستند.[۷۸۰] تمرکز بر سرمایهٔ خصوصی یعنی این سرمایه‌ها کاملاً به بازار گره خورده‌اند و سودآوری عامل اصلی تأمین اعتبار خواهد بود. ریشهٔ تمرکز بر روی ایجاد سرمایهٔ خصوصی به این واقعیت بازمی‌گردد که تقاضای جهانی برای زیرساخت‌ها، تنها با جذب سرمایهٔ عمومی تأمین نمی‌شود. همان‌گونه که در شکل (۴۹) نشان داده شده است، در میانهٔ سال‌های ۱۹ – ۲۰۱۵، کشورهای جی ۷ حدود ۱۱۳ میلیارد دلار کمک رسمی توسعه برای پروژه‌های زیرساخت خارجی فراهم کردند.[۷۸۱] این حمایت با بیشتر وام‌های چین که با نرخ بهرهٔ بالاتری همراه است و به اصول باشگاه پاریس[۷۸۲] پایبند نیست، تفاوت اساسی دارد. با وجود کاهش شتاب در پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده، کمک کشورهای جی ۷

---

[۷۷۵] https://www.state.gov/blue-dot-network/; *"Explained: What is the Blue Dot network, on the table during Trump visit to India". Indian Express. 26 February 2020; Kuo, Mercy A. (7 April 2020). "Blue Dot Network: The Belt and Road Alternative". The Diplomat.*

[۷۷۶] Ibid.

[۷۷۷] The United States Agency for International Development—USAID

[۷۷۸] The Export–Import Bank of the United States—EXIM

[۷۷۹] Millenium Chalenge Corporation

[۷۸۰] https://www.firstpost.com/world/explained-as-g۷-plans-build-back-better-world-heres-how-much-china-has-spent-on-belt-and-road-initiative-۹۷۳۲٦٤۱.html

[۷۸۱] https://www.csis.org/analysis/g۷s-new-global-infrastructure-initiative

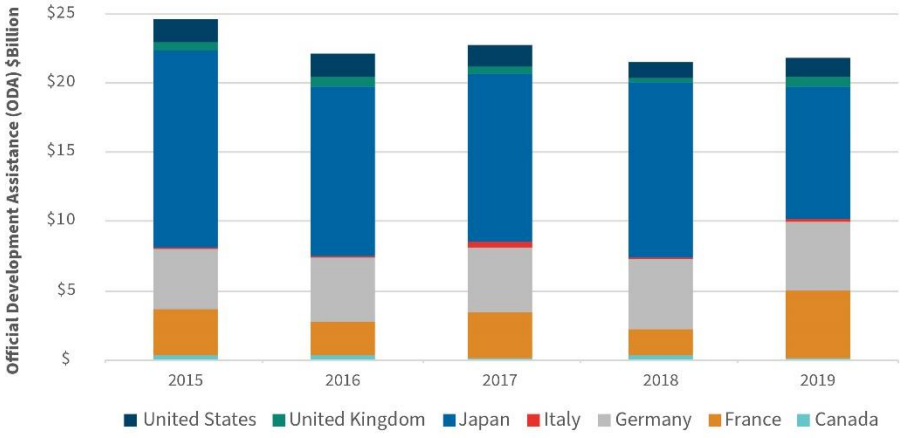
[۷۸۲] باشگاه پاریس (The Paris Club – Club de Paris) گروهی از مقامات کشورهای مهم طلبکار است که نقش آنها یافتن راه‌حل‌های هماهنگ و پایدار برای دشواری‌های بازپرداخت از سوی کشورهای بدهکار است. در حالی‌که کشورهای بدهکار اصلاحاتی را برای تثبیت و بازیابی اوضاع اقتصاد کلان و مالی خود انجام می‌دهند، طلبکاران باشگاه پاریس راه‌حل‌های مناسبی را برای دریافت بدهی ارائه می‌کنند.

تنها بخشی از نیازهای کشورهای در حال توسعه است. بنا به گزارش سازمان همکاری و توسعهٔ اقتصادی،[۷۸۳] نیازهای سرمایه‌گذاری زیرساختی در سطح جهان در حوزه‌های حمل‌ونقل، انرژی، آب و ارتباطات از راه دور تا ۶.۳ تریلیون دلار سالانه تخمین زده شده است. این یعنی تا سال ۲۰۳۰، کشورهای جهان می‌توانند برای تأمین نیازهای زیرساختی خود به حداکثر پنجاه تریلیون دلار دست یابند. بنا به گزارش بانک توسعهٔ آسیا، برای توسعهٔ آسیا به‌تنهایی به ۲۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها تا سال ۲۰۳۰ نیاز خواهد بود.[۷۸۴] صندوق‌های بازنشستگی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک، شرکت‌های بیمه و صندوق‌های ثروت حاکمیتی، همگی به‌دنبال بازدهی قابل اعتماد و بلندمدت هستند. مدیران ثروت و پول و کسب‌وکار اکنون بیش از ۱۱۰ تریلیون دلار، بیش از شانزده برابر بودجهٔ فدرال ایالات متحده در سال ۲۰۲۰ را اداره می‌کنند، اما تنها بخش کوچکی از این مبلغ هنگفت در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری می‌شود. مهم‌تر اینکه اقتصادهای در حال توسعه برای بسیاری از سرمایه‌گذاران بسیار خطرناک به‌نظر می‌رسد. کوتاه اینکه کامیابی ابتکار "بازسازی جهان بهتر" نیازمند طراحی انگیزه‌های نیرومند و اعتمادپذیری برای تغییر محاسبهٔ پاداش – ریسک سرمایه‌گذاران خصوصی است تا بتواند ابزار مؤثری در مهار ابتکار کمربند و جاده جین باشد.

[۷۸۳] The Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD

[۷۸۴] https://www.firstpost.com/world/explained-as-g۷-plans-build-back-better-world-heres-how-much-china-has-spent-on-belt-and-road-initiative-۹۷۳۲٦٤۱.html

کمک‌های جی۷ برای پروژه های زیرساخت خارجی



Source: OECD, "OECD.Stat," Online Database, https://stats.oecd.org/.

CSIS | RECONNECTING ASIA

ابتکار بازسازی جهان بهتر همچو رقیب چینی خود، بر سیاست توسعه‌ای داخلی آمریکا نیز تأثیر خواهد داشت. در واقع دولت بایدن با هدف تکمیل سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی داخلی، ایجاد مشاغل در داخل و ایجاد فرصت‌های نوین برای نشان دادن رقابت ایالات متحده در خارج از کشور، ارادهٔ خود را برای راه‌اندازی این ابتکار نشان‌داده است.[۷۸۵] هم از این‌رو آمریکا می‌کوشد تا با تمام ظرفیت ابزارهای مالی توسعهٔ خود، علاوه بر میلیاردها دلار که ایالات متحده برای تأمین بودجهٔ زیرساخت‌های خارج از کشور از طریق ابزارهای دوجانبه و چندجانبه موجود، بسیج کرده است، جعبهٔ ابزار مالی توسعهٔ خود را تقویت کند.[۷۸۶] جای شگفتی نیست که بایدن در این زمینه بسیار سخت کار می‌کند و می‌کوشد تا لایحهٔ زیرساخت خود را در کنگره تصویب کند. با این‌حال تجربهٔ اخیر آمریکا در این حوزه، چندان چنگی به دل نمی‌زند. در سال ۲۰۱۸ هنگامی که ایالات متحده هنوز سرمست تحقق رویای ترامپ برای "ساختن دوبارهٔ آمریکا بزرگ" بود، گری کوهن، مشاور اقتصادی وی، طرح منسجم و دقیقی را برای آغاز سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها از طریق جذب سرمایه خصوصی طراحی کرد. بنا به این طرح، دولت فدرال قرار بود دویست میلیارد دلار کمک هزینهٔ فدرال را برای سرمایه‌گذاری به‌وسیلهٔ

[۷۸۵] https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/۱۲/۰۶/۲۰۲۱/fact-sheet-president-biden-and-g۷-leaders-launch-build-back-better-world-b۳w-partnership/
[۷۸۶] https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/۱۲/۰۶/۲۰۲۱/fact-sheet-president-biden-and-g۷-leaders-launch-build-back-better-world-b۳w-partnership/

بخش خصوصی به مبلغ ۱.۵ تریلیون دلار در پروژه‌های جدید زیربنایی هزینه کند. جوایز کمک‌هزینه بیست درصد از کل هزینهٔ پروژه بود. گرچه به‌نظر می رسد ایدهٔ کوهن عملی باشد، این طرح هنگفت به جایی نرسید.[۷۸۷]

با وجود وعده‌های کلان، آیندهٔ این ابتکار به‌طور کامل روشن نیست. بی‌تردید بایدن می‌خواهد آمریکا را دوباره در متن سیاست بین‌الملل برای کنترل رهبری جهان قرار و به متحدان خود برای ادامهٔ حمایت اطمینان دهد. در میانهٔ رقابت با چین، جذابیت ابتکار "بازسازی جهان بهتر" امر بنیادین برای دستیابی به این هدف است. با این‌حال، ابتکار مذکور با چالش‌های چندی روبه‌رو است. نخست و مهم‌تر از همه، ابهام در تأمین بودجهٔ کلان این ابتکار است، زیرا بودجهٔ کشورها برای مبارزه با همه‌گیری کووید تحت فشار قرار گرفته است. کشورهای جی ۷ صدها میلیارد دلار برای زیرساخت‌های جدید برای کشورهای با درآمد متوسط و کم متعهد شده‌اند، اما این رقم با چهل تریلیون دلار مورد نیاز که هفت کشور ثروتمند دموکراتیک برای رسیدن به هدف تعیین کرده‌اند، فاصله دارد؛ دوم این بودجهٔ کلان نیازمند سرمایهٔ خصوصی است. با این‌حال جایگاه این مؤسسات و نهادهای مالی خصوصی مشخص نشده‌اند. نحوهٔ پرداخت وجوه این ابتکار و انواع وام‌هایی که کشورهای جی ۷ برای کشورهای در حال توسعه پیشنهاد می‌دهند، بسیار ناچیز است. از این‌رو می‌توان مقاومتی گسترده را ولو بی‌صدا، از سرمایه‌گذاران خصوصی و کشورهایی که پیش از این با چین ارتباط نزدیک داشته‌اند، انتظار داشت. از این‌رو مشخص نیست که دولت‌ها بتوانند به اندازهٔ کافی بخش خصوصی را برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌هایی با محدودیت‌هایی چشمگیر در زمینهٔ محیط زیست، عدالت اجتماعی و غیره برانگیزند؛ سوم ماهیت چندجانبهٔ این ابتکار، آن را به مشارکتی پیچیده و بالقوه کندتر از رقیب چینی تبدیل خواهد کرد. با توجه به اینکه این ابتکار بر مشارکتی چندجانبه استوار است، فرایند تصمیم‌گیری و نحوهٔ بازی دولت‌های درگیر آن مشخص نیست. همهٔ اعضای جی که به کورنوال دعوت شدند، دموکراسی‌هایی هستند که فرایند تصمیم‌گیری درونی آنها به دشواری سپری می‌شود؛ چهارم برنامه‌های این ابتکار در زمینهٔ تغییرات آب‌وهوا و اهداف سبز، احتمالاً در میان متحدان آمریکا نیز با مخالفت روبه‌رو خواهد شد. به‌عنوان مثال، هنگامی‌که دولت بایدن پروژهٔ خط لولهٔ کی‌استون ایکس.ال.[۷۸۸] را برای انتقال نفت از کانادا به ایالات متحده لغو کرد، جناح‌های سیاسی کانادایی را به اعتراض واداشت. در واقع تأکید ابتکار بازسازی جهان بهتر بر احترام به محیط زیست و مزایای گروه‌های محروم، سبب ترغیب بسیاری از کشورهای در حال توسعه برای ادامهٔ همکاری تجارت با

[۷۸۷] https://news.cgtn.com/news/۲۰۲۱-۰٦-۱٤/B۳W-should-first-start-with-the-U-S-domestic-infrastructure-۱۱٤VLva۳bkk/index.html

[۷۸۸] Keystone XL

چین خواهد شد؛ پنجم به‌نظر می‌رسد که جوّ سیاسی در آمریکا همچنان با شرکت‌های بزرگ و بانک‌ها خصمانه باشد و در چنین جوّی، دشوار بتوان تصور همراهی شرکت‌ها و بانک‌های بخش خصوصی برای پشتیبانی از این ابتکار را داشت؛ ششم ابتکار بازسازی جهان بهتر، بر شفافیت تأکید دارد. چنین وضعیتی چه‌بسا سبب برآمدن گسست تدریجی کشورهای در حال توسعه از غرب شود. بسیاری از این کشورها از وام‌ها و پروژه‌های چینی طرفداری می‌کنند، زیرا پکن شرایط مالی، کنترل مدیریت و تعهدات شفافیت را بر آنان تحمیل نمی‌کند. "نمونه‌ای از این موارد اعلامیهٔ اخیر دولت ترینیدادوتوباگو مبنی بر رد وام صندوق بین‌المللی پول با پیشنهاد یک درصد و در عوض، گرفتن وام چینی با دو درصد بود، با این شرط که پانزده درصد پول برای محصولات چینی هزینه شود. اما دولت ترینیداد برای جلوگیری از نظارت صندوق بین‌المللی پول، هزینه‌ها و شرایط اضافی به نفع پکن را ترجیح داد؛"[۷۸۹] هفتم بسیاری از نخبگان در کشورهای در حال توسعه ترجیح می‌دهند که پول چینی بگیرند، چرا که به آنها این امکان را می‌دهد که بخشی را به‌عنوان رشوه دریافت و پول را غیرمسئولانه خرج کنند؛ هشتم، رقابت نهادی در درون سامانهٔ سیاسی آمریکا شاید نهیبی بر راه‌اندازی این ابتکار بزند. چه بسا بخش‌های زیادی از این ابتکار شاید سرانجام فدا شود تا به اجماع دو حزب در کنگرهٔ آمریکا برسد. جمهوریخواهان آمریکایی نسبت به سیاست‌های صنعتی که می‌خواهند بودجهٔ بخش دولتی را به‌سمت پژوهش و توسعه در بخش‌های راهبردی سوق دهند، حساسیت دارند. با چنین حساسیتی، چگونه ایالات متحده می‌تواند کشورهای در حال توسعه را وادارد که فناوری‌های جذاب متعلق به ابتکار "بازسازی جهان بهتر" را به‌جای ابتکار کمربند و جاده برگزینند؟[۷۹۰] آن هم در زمانه‌ای که بسیاری از کشورهای در حال توسعه، از فناوری هواوی و زد.تی.ای استفاده می کنند؛ نهم با وجود همراهی ظاهری با آمریکای بایدن، متحدان اروپایی آمریکا بر سر گزینش این ابتکار در وضعیت دشوار به‌سر می‌برند. به همین دلیل است که چشم‌انداز شکل‌گیری سیاست یکنواخت علیه چین در اتحادیهٔ اروپا وجود ندارد. به‌عنوان مثال، آلمان لنگر و لوکوموتیو اقتصادی اروپا، نمی‌خواهد بازار حیاتی داخلی چین را برای تولیدات و خودروهای پیشرفتهٔ خود از دست بدهد؛ دهم و سرانجام اینکه در پسِ ابتکار "بازسازی جهان بهتر" یک دوگانگی ایدئولوژیک نیز نهفته است؛ آن دوگانگی که امروزه جهان میان نظام‌های دموکراتیک یا خودکامه تقسیم شده است و از این‌رو این ابتکاربر آن است تا کشورها را از گرایش به‌سوی چین خودکامه نجات دهد. این نگاه "با ما یا بر ما" و تقسیم جهان به دو اردوگاه متضاد برای متحدان آمریکا، در جهان سوم ناراحت‌کننده خواهد بود، چرا که اینان مجبور به گزینش یک سوی درگیری خواهند بود، امری که بازتابندهٔ منطق بازی با حاصل جمع صفر در جنگ

[۷۸۹] http://www.asianews.it/news-en/B۳W:-Many-obstacles-to-the-West's-alternative-to-Beijing's-Belt-and-Road-۵۳۴۳۴.html
[۷۹۰] https://asiatimes.com/۰۶/۲۰۲۱/bidens-b۳w-proposal-no-serious-threat-to-chinas-bri

سرد است. به‌طور مثال کشورهای جنوب‌شرقی آسیا با اینکه نسبت به وابستگی بیش از حد به چین محتاط هستند، میزبان پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده بوده‌اند، نه به دلایل ایدئولوژیکی یا ژئوپلیتیکی، بلکه به دلیل سهولت انجام دادن چنین معامله‌هایی.[۷۹۱] در حالی‌که این کشورها در بسیاری موارد می‌توانند از میان حمایت چین یا غرب، یکی را بدون پیامدهای سیاسی عمده برگزینند، در برخی از بخش‌ها همچو زیرساخت‌های حساس مانند مخابرات و بنادر، با مشکل روبه‌رو خواهند شد. از این‌رو در گزینش میان این دو ابتکار زیر فشار خواهند بود. اینهمه، نشاندهندۀ پیامدهای این رقابت زیرساختی میان چین و آمریکا برای دیگر کشورهاست. این رقابت اما برای هر دو قدرت جهانی سازنده است. از یکسو این دوگانگی توجیه‌گر برآمدن این ابتکار است و از سوی دیگر، ابتکار مزبور تشدیدکنندۀ این دوگانگی نیز خواهد بود. در اینجا نیز می‌توان ردپای فرهنگ راهبردی آمریکا را یافت که در "استثناگرایی آمریکایی" ریشه دارد و این را فرض می‌گیرد که آنچه برای آمریکا خوب است، باید الگویی برای بقیۀ جهان باشد و در باور دیرپای آمریکا به‌مثابۀ "نوری برای نورانی کردن جهان" ریشه دارد. کوتاه اینکه با وجود قابلیت ابتکار مزبور این اژدهای چین است که در جنگ زیرساختی از عقاب آمریکایی و شرکایش پیشی گرفته و از این‌رو کاخ سفید نیازمند بازآرایی توان و ارادۀ خود برای مهار چین است.

رقابت ابتکار "بازسازی جهان بهتر" با ابتکار "کمربند و جاده" پیش‌درآمد جنگ زیرساختی میان آمریکا و چین است. در واقع این ابتکار آمریکایی صرفاً چرخش مالی از کمربند و جاده یا پاسخگویی مالی به بلندپروازی‌های اقتصادی چین نیست. در عوض ابتکار بازسازی جهان بهتر، به‌دنبال بازچینش آرایش قدرت در چیدمان ژئوپلیتیکی در اوراسیای بزرگ و آب‌های کرانۀ آن از طریق برپایی یک مدل توسعۀ نوین است. به سخن دیگر، آمریکای بایدن با قرار دادن پول خود و متحدانش، نیروی ژئواکونومیکی را برای دستیابی به اهداف کلان ژئوپلیتیکی خود برساخته است. چنین نیروی ژئواکونومیکی متقابل است که قدرت ژئواکونومیکی ابتکار کمربند و جاده را از طریق بسیج شرکت‌های خصوصی در جنگ زیرساخت‌ها مهار می‌کند. با در پیش گرفتن نبرد نوین زیرساخت‌ها، آمریکا سودای کنترل کریدورهای راه ابریشم نوین را دارد. پیامد این جنگ بر سویۀ راه ابریشم نوین چین تأثیری بسزایی خواهد داشت تا بدان حد که هر کشوری که بخواهد استراتژی کلان خود را با راه ابریشم نوین تطبیق دهد، زیر فشارهای آمریکا قرار خواهدگرفت. از این دریچه تحریم دوبارۀ ایران در دولت ترامپ را باید گامی بس مهم برای در نطفه خفه کردن راه ابریشم نوین و آغاز بازی بزرگ نوین در اوراسیا دید. بیرون آمدن از برجام و تحریم دوبارۀ ایران و البته جنگ داخلی در سوریه، همگی سویه‌هایی از استراتژی مهار راه ابریشم نوین چین

[۷۹۱] https://www.dailysabah.com/business/economy/asia-has-lukewarm-reception-to-g-۷s-answer-to-belt-and-road

بوده‌اند. با روی کار آمدن بایدن، پیوستن به جاده دریایی راه ابریشم نوین بیشتر زیر ضرب قرارخواهدگرفت. کوتاه اینکه، تلاش پکن برای راه‌اندازی و پیشبرد راه ابریشم نوین را می‌توان رقابت پکن- واشنگتن در حوزه اقتصادی و رقابتی در «سطح» دید; در «عمق» اما، راه ابریشم نوین نبرد ژئوپلیتیکی میان چین و آمریکا برای چیرگی جهانی در سده ۲۱ میلادی خواهد بود.

۳ حوزه‌های همکاری

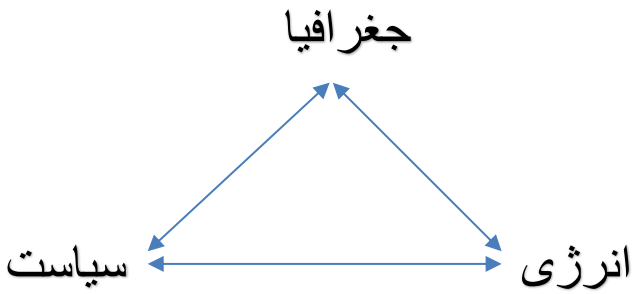
انرژی

مقدمه

انرژی در یکصد سال اخیر مولفه‌ای بسیار حیاتی در سیاست بین‌الملل بوده است. در بسیاری از جوادث مهم جهان در این یک قرن فاکتور انرژی مستقیم یا غیرمستقیم حضور داشته است. از آن‌جایی که انرژی جزو کالاهای استراتژیک و حیاتی برای کشورها به شمار رفته و پیشران اقتصاد بین‌الملل محسوب می‌شود، در نتیجه جغرافیای آن و کشورهای تامین‌کننده از نقش و توجه ویژه‌ای در سیاست بین‌الملل برخوردارند. اغراق‌آمیز نیست اگر بگوییم ژئوپلتیک انرژی از ارکان اصلی سیاست بین‌الملل به حساب می‌آید. با توجه به این‌که اخیراً بحث‌هایی پیرامون انرژی‌های نوین مطرح شده، لازم است به ابعاد و پیامدهای آن این نسل نوین و تحولات آتی ژئوپلتیک انرژی پرداخته شود. لازم به ذکر است که ژئوپلتیک انرژی همواره وجود داشته و خواهد داشت، اما طول و عرض جغرافیایی آن می‌تواند دچار تغییر شود. زمانی ذغال سنگ انرژی عمده مصرفی جهان بود و کشورهای عرضه‌کننده، از جمله بریتانیا، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بودند، اما با گذشت زمان و ظهور انرژی‌های فسیلی، از جمله نفت و گاز، کشورهای دیگری مانند عربستان، ایران، عراق و روسیه دارای اهمیت ویژه در ژئوپلتیک انرژی شدند. با توجه به این روند دائمی، از این پس نیز در طی تغییرات در فناوری و نوع انرژی مصرفی، احتمالاً کشورهای دیگری در این عرصه پا به ظهور بگذارند. کوتاه آن‌که، جغرافیا و انرژی تاثیر متقابلشان ثابت خواهد بود اما با ظهور انرژی‌های نوین جنس این دو مولفه دچار تغییر خواهد شد.

ژئوپلتیک انرژی

ژئوپلتیک انرژی به معنای درهم‌تنیدگی سیاست، جغرافیا و انرژی است که رابطه‌ای متقابل بین این سه عنصر وجود دارد به‌طوری که هر یک بر دیگری تاثیر می‌گذارد.



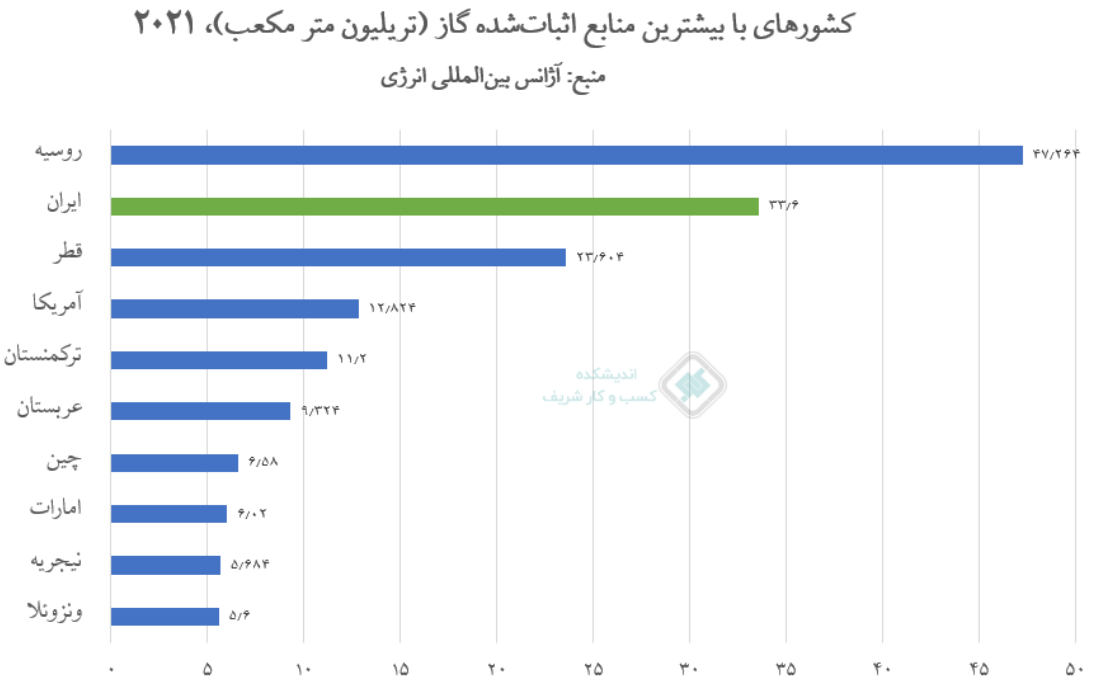
درادامه با استفاده از تحلیل سوات به تحلیل وضعیت ایران در حوزه انرژی خواهیم پرداخت، تحلیل سوات به‌عنوان یکی از روش‌های تحلیل وضعیت و برنامه‌ریزی به کار می‌رود و دارای چهار بخش است؛ نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها.

جدول تحلیل سوات SWOT انرژی برای ایران:

مضر برای امنیت ملی	مفید برای امنیت ملی
نقاط ضعف • ناترازی انرژی در ایران و مصرف شدید داخلی • فرسوده‌بودن زیرساخت‌های اقتصادی • فقدان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی • وابستگی شدید به فروش نفت و گاز و خام‌فروشی	**نقاط قوت** • دارا بودن دومین منابع گاز اثبات‌شده جهان • مزیت جغرافیایی ایران و قرارگیری در "بیضی استراتژیک" انرژی • مزیت اشتراک تمدنی-فرهنگی (ایرانی-اسلامی) با کشورهای منطقه • دارا بودن جمعیت جوان تحصیلکرده در رشته‌های فنی
تهدیدات • تحریم‌های آمریکا • دیپلماسی انرژی روسیه و قطر، عربستان • دورزدن‌شدن قلمروی ایران از مسیر شبکه‌های انرژی • ظهور بازیگران جدید در بازار انرژی از جمله باکو، اسرائیل و ترکمنستان	**فرصت‌ها** • بازارها و تقاضای روبه‌رشد در چین، هند، اروپا • دسترسی به کریدورهای *منطقه نفوذ* از خلیج فارس تا مدیترانه • چرخش آمریکا به شرق آسیا و کاهش توجه به منطقه غرب آسیا

نقاط قوت ایران:

- دارا بودن دومین منابع گاز اثبات‌شده جهان (بعد از روسیه) (نمودار ۱)
- مزیت جغرافیایی ایران و قرارگیری در "بیضی استراتژیک" انرژی که موقعیت بی‌نظیری برای بهره‌برداری و تبدیل‌شدن به هاب انرژی به ایران داده است (شکل ۱)
- مزیت اشتراک تمدنی-فرهنگی (ایرانی-اسلامی) با کشورهای منطقه
- دارا بودن نیروی کارِ جوان و تحصیلکرده در رشته‌های فنی که ایران می‌تواند از آن‌ها برای پروژه‌های انرژی و اقتصادی فرامرزی و منطقه‌ای استفاده کند.



نمودار ۱- کشورهای با بیشترین منابع اثبات‌شده گاز



شکل ۱- بیضی استراتژیک انرژی

نقاط ضعف ایران:

- ناترازی انرژی در ایران و مصرف شدید داخلی
- فرسوده‌بودن زیرساخت‌های اقتصادی
- فقدان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی
- وابستگی شدید به فروش نفت و گاز و خام‌فروش

فرصت‌ها:

- بازارهای روبه‌رشدِ تقاضا در چین، هند، اروپا
- دسترسی به کریدورهای *منطقه نفوذ* از خلیج فارس تا مدیترانه
- چرخش آمریکا به شرق آسیا و کاهش توجه به منطقه غرب آسیا

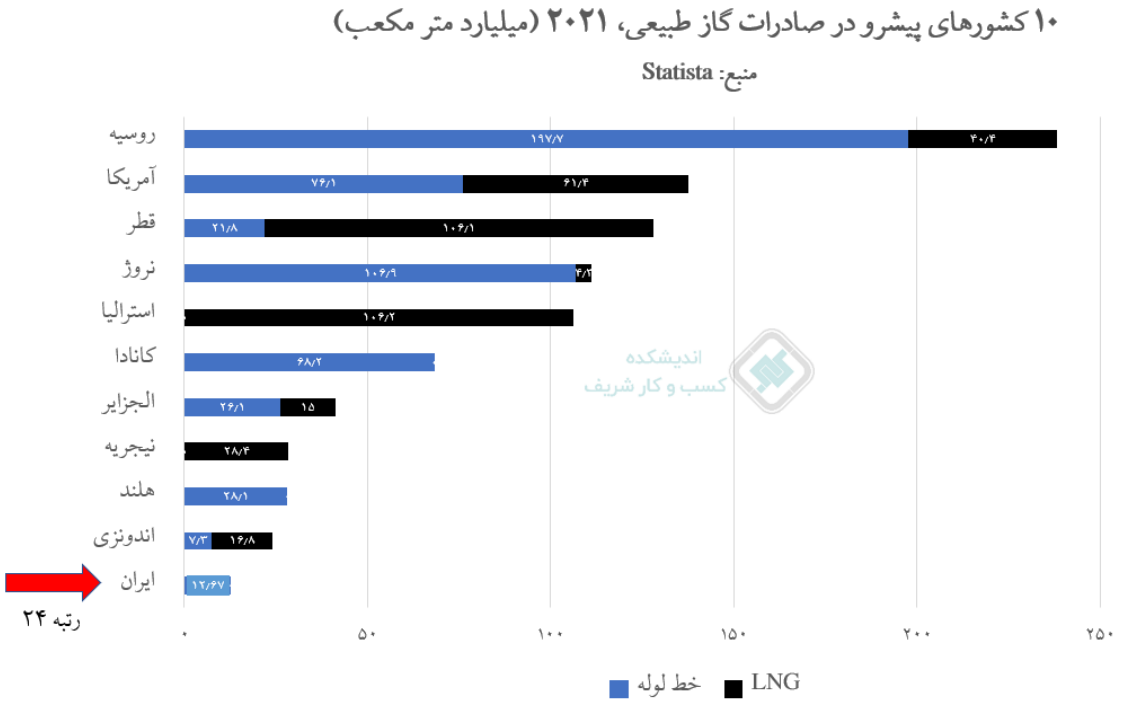
تهدیدها:

- تحریم‌های آمریکا
- دیپلماسی فعال انرژی روسیه، و قطر، عربستان
- دورزدن‌شدن قلمروی ایران از مسیر شبکه‌های انرژی
- ظهور بازیگران جدید در بازار انرژی از جمله باکو، اسرائیل و ترکمنستان

بازیگران مهم منطقه‌ای و جهان

در حال حاضر سه مثلث مهم در حوزه انرژی (گاز و نفت) در منطقه و جهان وجود دارند. در حوزه نفت، آمریکا به همراه عربستان و روسیه، ***"مثلث هژمونیک نفتی"*** جهان را تشکیل داده‌اند. این سه کشور در مجموع حدود ۴۳٪ درصد نفت جهان را صادر می‌کنند.

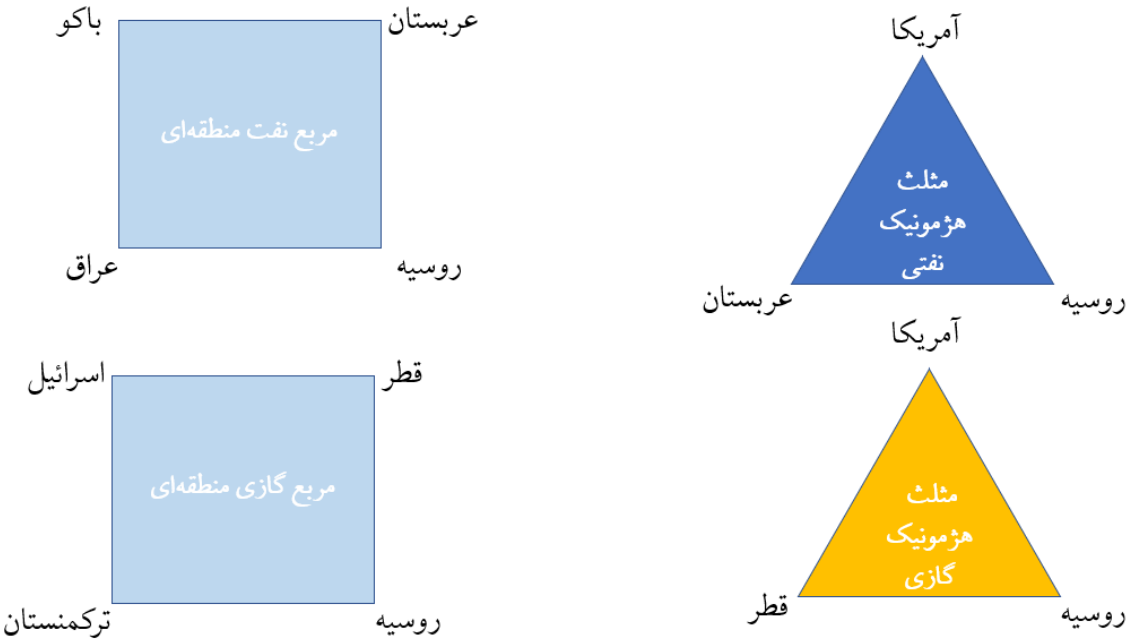
در حوزه گازی، مثلث روسیه، آمریکا و قطر از تولیدکنندگان اصلی و عمده صادرات گاز ایران هستند که ***"مثلث هژمونیک گازی"*** جهان را تشکیل می‌دهند. ایران علی‌رغم دراختیارداشتن دومین ذخایرِ اثبات‌شدهٔ گاز جهانْ رتبه ۲۴ صادرکنندگان گاز را داراست. (نمودار ۲)



نمودار ۲-کشورهای پیشرو در صادرات گاز

در کنار توجه به بازیگران خارجی حوزه انرژی، به بازیگران مسلط و درحال‌ظهور انرژی در **منطقه** نیز باید توجه داشت. روسیه در اوراسیا، ترکنستان در آسیای مرکزی، قطر در خلیج فارس و رژیم تل‌آویو در مدیترانه شرقی بازیگران عمده حوزه گاز در منطقه هستند. دو بازیگر اول، یعنی روسیه و قطر، بازیگران شناخته‌شده‌تری محسوب شده، اما دو بازیگر جدید، یعنی اسرائیل و ترکمنستان، درحال‌تبدیل‌شدن به یک بازیگر عمدهٔ جدید در حوزه گاز است که پیامدهای منفی‌ای برای امنیت ملی و نفوذ منطقه‌ای ایران دربرخواهد داشت.

تصویر ۳۰ رقیبان بالفعل و بالقوه ایران در حوزه انرژی منطقه و جهان



پیشران‌های ژئوپلتیک نوین انرژی

تحولات آتی انرژی دارای پیشران‌ها و عواملی است که شناسایی آنان حائز اهمیت است. این پیشران‌ها به طور کلی به چهار دسته تقسیم می‌شوند:

- جمعیت و رشد اقتصادی جهان

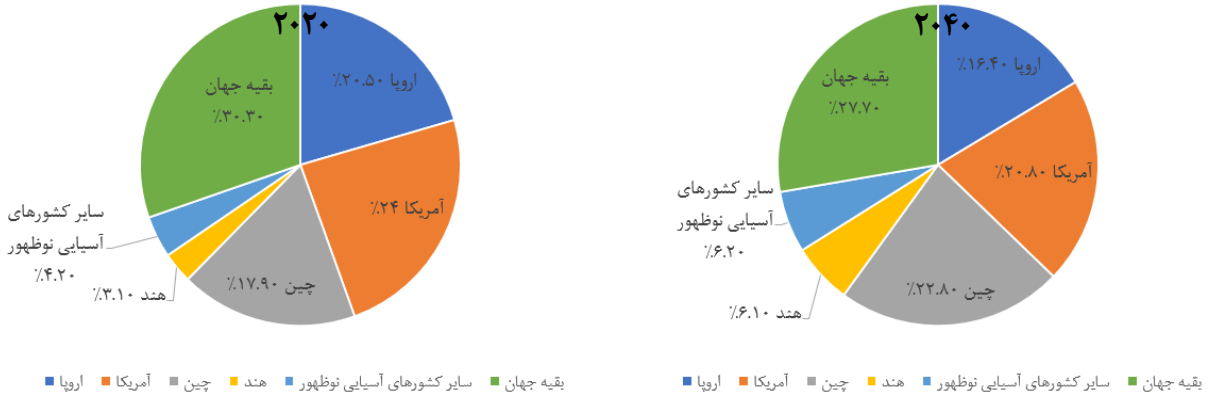
- رقابت قدرت‌های بزرگ و منطقه‌ای
- تغییرات آب‌وهوایی

در ادامه به هریک از این موارد به طور مفصل پرداخته می‌شود و تاثیراتشان بر ژئوپلتیک نوین انرژی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

1. جمعیت و رشد اقتصادی

توجه به روندهای جمعیتی و رشد اقتصادی می‌تواند سیگنال‌هایی درباره تقاضای انرژی در مناطق خاص صادر کند. به این معنی که اگر کشور جمعیت روبه‌رشد داشته باشد، احتمالاً تقاضایش برای انرژی فزاینده خواهد بود و یا اگر کشور در مسیر رشد قرار داشته باشد، برای تداوم این مسیر نیاز به تامین انرژی دارد. با استفاده از روش‌شناسی‌ها و مدلسازی‌های علمی می‌توان روند جمعیت و رشد در دهه‌های آتی مناطق و کشورها را به دسا آورد. براساس داده‌ها و مدل‌های کنونی پیشبینی می‌شود که سهم کشورهای آسیایی در تولید ناخالص جهانی بیش از سهم کشورهای غربی و پیشرفته شود. در حال حاضر، آمریکا و اروپا حدود ۴۴٪ از تولید ناخالص جهانی را تشکیل می‌دهند. حال آن‌که این سهم در ۲۰۴۰ به حدود ۳۷٪ می‌رسد. در مقابل سهم کشورهای آسیایی که در حال حاضر ۲۵٪ است به ۳۵٪ خواهد رسید. این گواهی بر این است که آسیا از مصرف‌کنندگان عمده انرژی در جهان خواهند بود و می‌توانند به عنوان یک بازار هدف مناسب در نظر گرفته شوند.

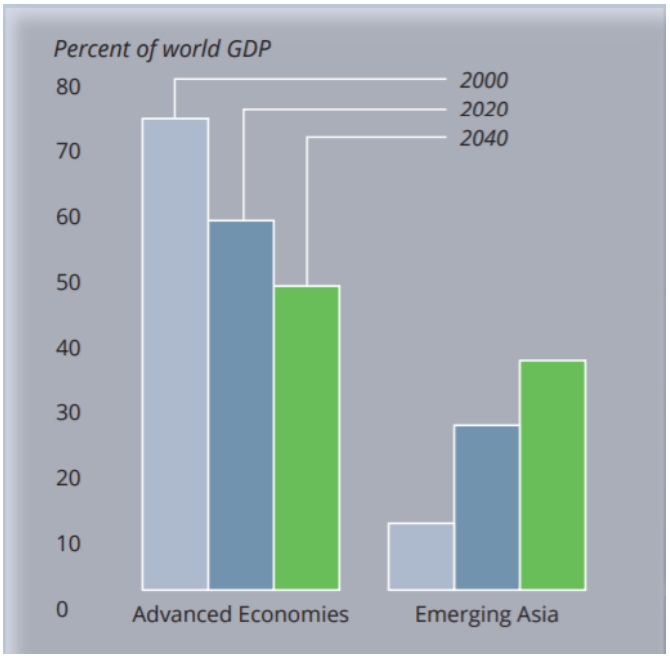
تصویر ۳۱ مقایسه تولید ناخالص جهان ۲۰۲۰ و ۲۰۴۰



منبع: *Oxford Economics*

روند اهمیت آسیا از سال ۲۰۰۰ آغاز شده و به مرور سهم اقتصادهای نوظهور آسیایی در کیک اقتصاد جهانی بیشتر و بیشتر شده است. در سال ۲۰۰۰، سهم اقتصادهای نوظهور آسیایی در اقتصاد جهان حدود ۱۰٪ بود و سهم اقتصادهای غربی بیش از ۸۰٪. در سال ۲۰۲۰ سهم اقتصادهای آسیایی به بیش از ۲۵٪ رسید و سهم اقتصادهای پیشرفته به حدود ۶۰٪. در سال ۲۰۴۰ نیز پیشبینی می‌شود که حدود ۴۰٪ اقتصاد جهان در دست کشورهای آسیایی باشد و حدود ۵۰٪ نیز در دست اقتصادهای پیشرفته غربی. این‌ها گواهی است بر تغییر نقطه ثقل تولید جهان از غرب به شرق.

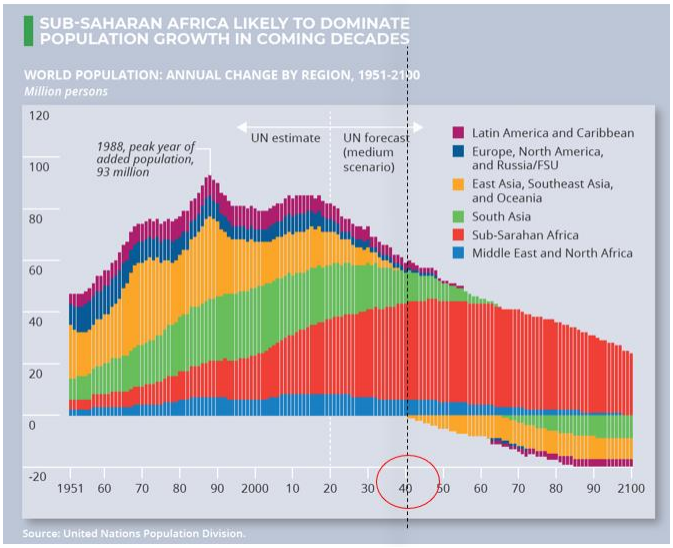
تصویر ۳۲ مقایسه تولید ناخالص اقتصادهای پیشرفته و اقتصادهای نوظهور آسیایی ۲۰۰۰-۲۰۴۰



منبع: Oxford Economics

براساس پیشبینی‌ها تا سال ۲۰۴۰، رشد جمعیت سه منطقه خاورمیانه، جنوب آسیا و آفریقای سیاه کماکان مثبت خواهد بود اما سایر مناطق روند پیری جمعیت در پیش می‌گیرند و دچار نرخ منفی در رشد جمعیت می‌شوند.

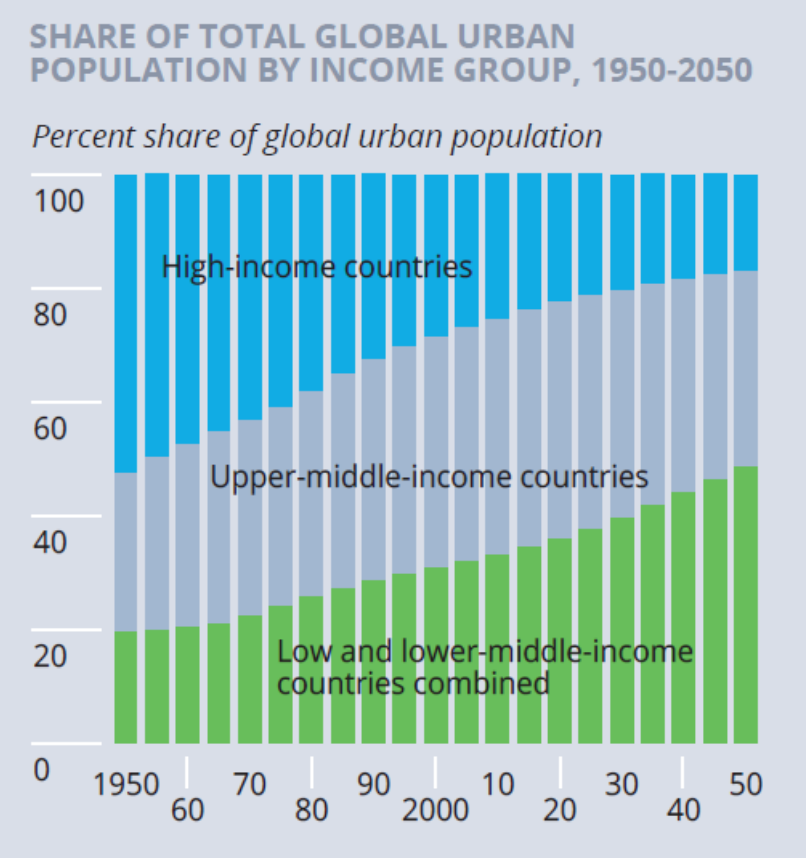
تصویر ۳۳ رشد جمعیت مناطق مختلف در دهه‌های آینده



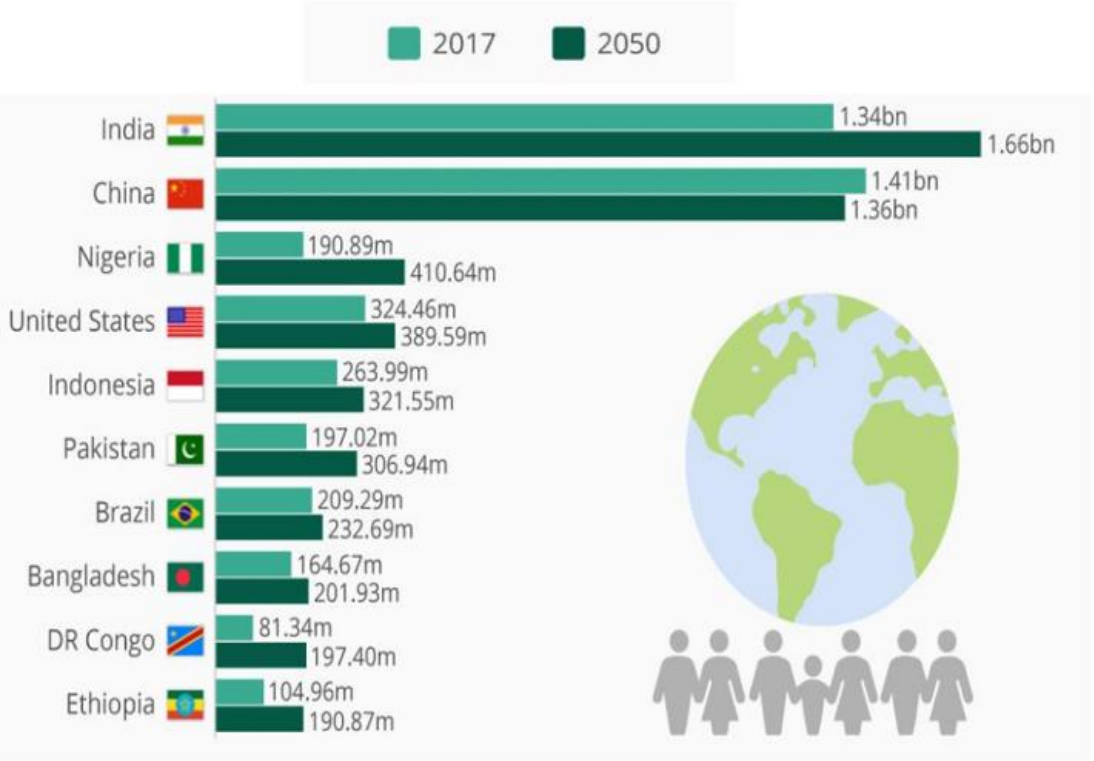
در بحث جمعیت نیز با توجه به مدل‌های پیشبینی و برآورد، سه منطقه آسیای جنوبی، آفریقای جنوب صحرا (آفریقای سیاه) و خاورمیانه تا سال ۲۰۴۰ از رشد جمعیت مثبت و زیاد برخوردارند. بر اساس برآورد سازمان ملل، تا سال ۲۰۴۰، هشت کشور از ۱۰ کشور پرجمعیت جهان از این سه منطقه هستند.

همچنین، روند شهرنشینی در جهان نشان می‌دهد که کشورهای با درآمد کم و متوسط به سمت افزایش شهرنشینی و کشورهای با درآمد زیاد روند معکوس و بازگشت به روستا را پیش خواهند گرفت. این نشان از این دارد که در آینده بازارهای نوظهور برای صادرات انرژی نه کشورهای توسعه‌یافته و پیشرفته بلکه کشورهای در حال توسعه خواهند بود.

تصویر ۳٤ میزان جمعیت شهرنشینی در کشورهای با درآمد کم، متوسط و زیاد از ۱۹۵۰ تا ۲۰۵۰

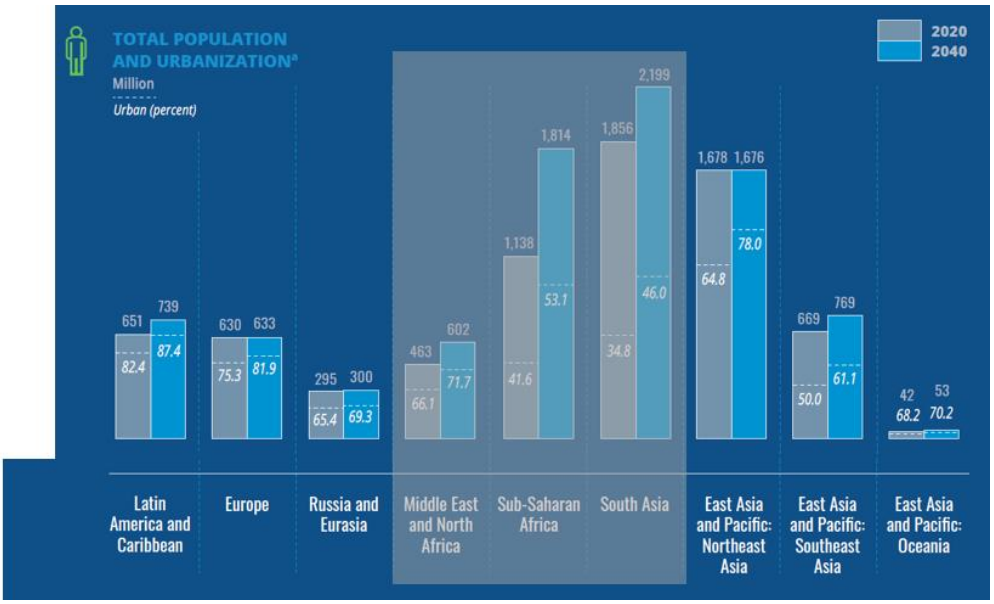


تصویر ۳۵ مقایسه جمعیت جهان ۲۰۱۷ و ۲۰٤۰



منبع: جمعیت سازمان ملل متحد

تصویر ۳۶ جمعیت و شهرنشینی مناطق مختلف جهان تا سال ۲۰۴۰



منبع: جمعیت سازمان ملل متحد

فرصت شبکه انرژی

روسیه از منابع عظیم انرژی برخوردار است. این کشور صاحب بزرگترین منابع گازی و هشتمین منابع نفتی جهان است. در میان روس‌ها با همه گرایش ها این اجماع حتی در دوران سیاه فروپاشی اقتصادی وجود داشت که یگانه ابزار دسترس پذیر برای احیای مجدد روسیه انرژی و صادرات مواد خام معدنی است تا بتوان پول لازم برای بازسازی مجدد کشور را در اختیار داشت. در واقع روسیه از قدرت سخت خود که برتری در أمور و تجهیزات نظامی بود اطمینان داشت. برعکس، برخلاف روسیه شوروی که زمانی از قدرت نرم در میان جهان سوم برخوردار بود روسیه نوین فاقد آن بود. دستاورد استراتژیک پوتین اما گذشته از تاکید بر نوسازی پیوسته نظامی ایجاد نوعی "قدرت وسط (in-between power)" بود ان هم با تکیه بر انرژی. به بیان دیگر پوتین نعمت چشمگیر انرژی روسیه را به ابزاری برای رسیدن به اهداف کلان ژئوپولیتیکی روسیه تبدیل نمود و از این طریق، قدرتی نوین برای گسترش نفوذ خود در اروپا و چین ایجاد نمود. در واقع می توان گفت که بدون برخورداری از انرژی روسیه با اقتصاد ناتوان و شکننده خود نمی‌توانست دگربار رستاخیز امپراتوری خود را به نظاره نشیند.

اوکراین یکی از گلوگاه‌های مهم انرژی اروپا هم است. اهمیت اوکراین در ژئوپلتیک انرژی داستان پرفراز و نشیبی دارد. تاکنون اختلافات زیادی بین اوکراین و روسیه بر سر ترانزیت گاز رخ داده است. اما باید دانست که اوکراین دیگر اهمیت گذشته در ترانزیت گاز از روسیه به اروپا را ندارد. در روز اول ژانویه سال ۲۰۰۶، روسیه شیر خطوط صادرات گاز از خاک اوکراین را در پی اختلاف بر سر حق ترانزیت، بست. البته روسیه و اوکراین پس از چهار روز به تفاهم اولیه رسیدند، اما اصل اختلاف پابرجا ماند. سه سال بعد در ژانویه ۲۰۰۹، بار دیگر اختلالاتی در خاک اوکراین در جریان گاز به اروپا پیش آمد و قربانی این اختلال هم صنایع اروپایی بودند. اروپا هنوز سرمای شب‌های بدون گاز، به خاطر بسته شدن این گلوگاه را به خوبی به یاد دارد. در آن سال ۱۸ کشور اروپایی افت فشار یا قطع کامل جریان گاز را گزارش کردند. این رویدادها رفته‌رفته باعث شد روسیه استراتژی دیگری در صادرات گاز به اروپا اتخاذ کند. تا دهه ۱۹۹۰، تقریبا ۹۰٪ گاز صادراتی روسیه به اروپا از طریق اوکراین عبور می‌کرد. اما روسیه به‌تدریج تلاش کرد تا وابستگی خود به اوکراین را کاهش دهد و استراتژی متنوع‌سازی خطوط صادرات را برگزید. روسیه

با احداث خطوط لوله بلو استریم، یامال، نورد استریم ۱ (و نورد استریم ۲ که در مراحل نهایی است) و ترک استریم تلاش کرده که از اهمیت اوکراین در ژئوپلتیک انرژی بکاهد. این خطوط لوله جدید باعث شد که اوکراین شاهد کاهشی ۷۰٪ در میزان ترانزیت گاز به اروپا در این سه دهه باشد. در حال حاضر اتحادیه اروپا تقریباً حدود ۴۸۰ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی در سال مصرف می‌کند که حدود ۳۵٪ آن را از روسیه وارد می‌کند. از میزان گاز صادراتی، با احتساب ترکیه ۲۲٪ و بدون احتساب ترکیه ۲۶٪ گاز صادراتی به اروپا از طریق خاک اوکراین ترانزیت می‌شود. این را نیز باید دانست که میزان وابستگی کشورهای اروپایی به گاز روسیه یکسان نیست؛ برای مثال، کشورهایی نظیر اتریش، فنلاند، لیتوانی، مقدونیه شمالی و بوسنی و هرزگونی وابستگی تقریباً ۱۰۰٪ به گاز روسیه دارند، کشورهایی نظیر اسلواکی، صربستان و مجارستان وابستگی بیش از ۸۰٪ یا آلمان نیمی از گاز خود را از روسیه وارد می‌کند. اما در مقابل، کشورهایی نظیر فرانسه، بریتانیا، اسپانیا و هلند وابستگی کمتر از ۲۰٪ دارند. همین موضوع باعث شده که شاهد یک دودستگی و عدم اجماع در اروپا در قبال روسیه و مسئله اوکراین باشیم. پرسشی که اکنون در پیش روی روس ها و البته غرب وجود دارد آن است که□یا بدون انرژی دولت می‌تواند توسعه را در کشور تداوم بخشد؟ واکنش مسکو به تحریم‌های احتمالی غرب سیر و سویه پاسخ بدین پرسش را نشان می‌دهد. این وضعیت ایران کشوری است که از موهبت منابع طبیعی برخوردار بوده اما با توجه به دیپلماسی منفعلانه و نیز ناترازی داخلی انرژی نتوانسته نقش عمده‌ای در بازار انرژی، به طور ویژه گاز طبیعی، ایفا کند. در حال حاضر سه مثلث هژمونیگ گازی و نفتی در دنیا وجود دارند که بیش از یک‌سوم گاز و نفت جهان را تامین می‌کنند. مثلث هژمونیک گازی عبارت است از: آمریکا، روسیه و قطر. مثلث هژمونیک نفتی عبارت است از: آمریکا، عربستان و روسیه. با توجه به تحریم روسیه در بخش انرژی، احتمالاً کشورها به دنبال جایگزینی برای این کشور خواهند بود. این مسئله در کوتاه‌مدت شدنی نیست اما در میان مدت و بلندمدت میسر است. درست همانطور که سهم ایران در بازار نفت به مرور کاسته شد. این موضوع می‌تواند فرصتی برای ایران لحاظ شود و کشور با گسترش میدان‌های نفت و گاز و افزایش تولید و نیز کنترل مصرف داخلی، سهمی در بازار جهانی پیدا کند. ایران اگرچه تنها کشوری آسیای غربی است که توانایی احداث خط لوله گاز به چین را داراست اما تحریم روسیه از سوی غرب باعث می‌شود مسکو به سمت بازاریابی انرژی در شرق برود. ایران باید با درنظرگیری تمام جوانبْ بازارهای پرپتانسیل برای خود را شناسایی کرده و همچنین تمام تمرکز خود را معطوف به احداث خطوط لوله نکند.

اتفاقات اخیر و خطوط لوله گاز روسیه که به مثابه اهرمی علیه اروپا کار کرد باعث خواهد شد کشورها نگاه ویژه‌تری به گاز مایع (LNG) داشته باشند و نسبت به انتقال گاز با خطوط لوله احتیاط و حساسیت بیشتری به خرج دهند. ایران کشوری است که از فناوری تبدیل گاز طبیعی به گاز مایع، ترمینال‌های LNG و کشتی‌های حمل این ماده محروم است و به همین دلیل نتوانسته هیچ سهمی در بازار LNG جهان داشته باشد. احیای برجام و نیز تحریم‌ها علیه روسیه فرصتی است که ایران این فناوری و کشتی‌ها را دریافت کرده و با تولید گاز مایع سهمی برای خود در بازارهای جهانی پیدا نماید.

اکنون زمان مناسبی است که ایران بتواند از انرژی و راه برای دستیابی به اهداف کلان ژئوپلتیکی و حفظ امینت ملی خود استفاده کند. آن گونه که روس‌ها و چینی‌ها از آن به عنوان ابزاری برای اعمال قدرت ورای مرزهای خود استفاده می‌کنند. توجه کنید که روسیه با چه ظرافتی توانست بازار انرژی اروپا را به خود وابسته کند. حدود ۴۰٪ درصد درآمد صادرات گاز روسیه متکی به فروش گاز به اروپاست. پیش از حمله به اوکراین مسکو برای تنوع‌بخشی در درامد انرژی خود کوشید تا از طریق قرارداد ۳۰ ساله با چین برای فروش گاز وابستگی کمتری به بازار اروپا داشته باشد چرا که از واکنش غرب آگاه بود.

به همین ترتیب ایران باید تلاش کند تا از مزیت انرژی خود برای تبدیل آن به قدرت وسط (in-between power) استفاده نماید. چه بسا با مذاکرات مثبت در وین اکنون زمان مناسبی برای سرمایه‌گذاری اروپایی‌ها در صنعت گاز ایران باشد چرا که اروپا نیاز به تنوع‌بخشی در بازار انرژی خود است. اروپا در وضعیت کنونی کوشیده تا از طریق کشورهایی همچون نروژ جمهوری باکو، قطر، الجزایر و حتی استرالیا نیاز خود به انرژی را رفع کند. اما این سیاست شکننده خواهد بود. قطر و استرالیا که مهمترین کشورهای صادرکننده LNG هستند در کوتاه مدت از ظرفیت لازم برای افزایش تولید برخوردار نیستند. مضافا بر این که این دو حاضر نیستند مشتری‌های سنتی خود در شرق آسیا را فدای بازار آشفته اروپا نمایند. باکو علیرغم افزایش دوبرابر صادرات گاز خود تنها می‌تواند بازار رومانی و بلغارستان را تامین کند. نروژ نیز نمی‌تواند بازار آلمان را تامین کند چه برسد به آنکه نیاز کلیت اروپا را پوشش دهد.

در این میان ایران یگانه کشوری است که می‌تواند به تاحدودی نیاز بازار انرژی اروپا را پوشش دهد. گو این که این امر بدلیل ضعف در زیرساخت‌های صادراتی ایران در کوتاه مدت امکان ناپذیر است اما بسته شدن بازار انرژی اروپا بر روی روسیه و تحریم‌های احتمالی علیه آن می‌تواند تلنگری به سیاستگذاران ایرانی برای آغاز همکاری مجدد با غرب در حوزه انرژی و رفع

نیازمندی در سرمایه‌گذاری در این حوزه باشد. گذشته از این اکنون زمان مناسبی است که بتوانیم هم از طریق اصلاح قیمت انرژی و هم با ذهنیت استراتژیک نوین برای رسیدن به اهداف ژئوپلتیکی خود بهره برد. ولی در حوزه انرژی هر طوری نگاه کنید روسیه بزرگترین دشمن و رقیب ماست. روسیه بازارهای اطرف ما در حوزه انرژی را کنترل کرده: اروپا، چین و الان سودای دستیابی به هند از طریق ایجاد شبکه گازی از روسیه، آسیای میانه، افغانستان و پاکستان دارد. در واقع یکی از دلایلی که روسیه به برآمدن طالبان واکنشی نداد همین امر بود. عدم راه‌اندازی خط لوله صلح از ایران به شبه قاره هند می تواند هند به عنوان بزرگترین بازار آتی انرژی را به حیات خلوت روس‌ها تبدیل کند. اما اکنون می‌توان این وضعیت را تغییر داد. کوتاه این که ایران باید تلاش کند از این تهدید برای فرصت های اقتصادی تلاش کند.

دریای کاسپین و ژئوپلیتیک انرژی ایران

مهم ترین بخش اقتصادی منطقهٔ کاسپین بخش انرژی آن است که در روابط جدید ژئوپلیتیکی میان کشورهای ساحلی و قدرت های بزرگ فرامنطقه‌ای دریای کاسپین عاملی مهم محسوب می‌شود. به گونه‌ای که این منطقه را به عنوان منطقهٔ حساس ژئواستراتژیک منافع سیاسی و اقتصادی در نظر دارند. این موضوع علت‌های گوناگونی دارد: نخست، با وجود اندک به نظررسیدن ذخایر انرژی کاسپین در مقایسه با دیگر مناطق، اگر ذخایر انرژی کشورهای عضو در نظر گرفته شود، اهمیت انرژی منطقهٔ کاسپین در معادلات ژئواستراتژیک برجستگی خود را نشان می دهد؛ دوم، درآمدهای انرژی سهم قابل توجهی در اقتصادی کشورهای ساحلی دارد؛ سوم، نقش آمریکاست که با وجود دوربودن از این منطقه، تسلط بر خطوط لولهٔ انرژی و مسیرهای انتقال آن را برای خود برتری می‌دهد. چراکه جنگ خطوط لوله باعث رقابت ژئواستراتژیک قدرت‌های بزرگ و شروع یک «بازی بزرگ نوین» شده است.

کنوانسیون رژیم حقوقی دریای کاسپین فرصت مناسبی برای همهٔ بازیگران انرژی منطقه است. ناحیهٔ دریای کاسپین محل دو منبع قدرت مهم است: منابع انرژی و مسیرهای انتقال انرژی. در حوزهٔ کاسپین نخست جمهوری باکو و سپس قزاقستان شروع به استخراج انرژی، بدون توجه به تعیین رژیم حقوقی کردند. در ادامه روسیه و سپس ترکمنستان هم این مسیر را پیش گرفتند.

بنابراین کنوانسیون کاسپین گام بسیار مهمی برای رفع دوگانگی‌ها و بازگرداندن وضعیتی واحد و یکسان در موضوع تحدید حدود و مشخص شدن براساس بخش های متعلق به هر کشور ساحلی محسوب می شود. براساس مادۀ چهار این کنوانسیون طرف‌ها فعالیت‌های خود در دریای کاسپین را در زمینه‌های دریانوردی، برداشت، استفاده و حمایت از منابع حیاتی آب، اکتشاف و بهره برداری از منابع بستر و زیربستر و همچنین دیگر فعالیت‌ها را بنابراین کنوانسیون و دیگر توافق‌های انجام‌شده منطبق با این کنوانسیون انجام خواهند داد.

همچنین براساس ماده هشتم تعیین حدود بستر و زیربستر دریای کاسپین، کشورهای ساحلی باید از راه توافق‌های انجام‌شده، با درنظرگرفتن اصول و موازین شناخته‌شدۀ حقوق بین‌الملل و با هدف توانمندسازی آن دولت‌ها به اعمال حقوق حاکمۀ خود در بهره‌برداری از منابع زیربستر و دیگر فعالیت‌های اقتصادی مشروع مرتبط با توسعۀ منابع بستر و زیربستر اقدام کنند. امضای کنوانسیون، بازتاب‌های گوناگون و مختلفی در کشورهای امضاکننده داشت. در هر کشور با توجه به فضای موجود آن مباحث مختلفی مطرح شد و در رسانه های جمعی آن کشور انعکاس یافت.

بر اساس اسناد تاریخی استخراج نفت در شبه جزیرۀ آب شوران در نزدیکی باکو به صدها سال قبل باز می‌گردد. تا قبل از اکتشاف نفت در سیبری، منابع نفت جمهوری باکو و حوزۀ کاسپین منبع اصلی استخراج نفت برای امپراتوری روسیه و سپس برای اتحاد شوروی تا قبل از اکتشاف نفت در سیبری محسوب می‌شد و تا فروپاشی اتحاد شوروی حاکمان مسکو تنها بهره برداران نفت کاسپین بودند. کشورهای ترکمنستان، قزاقستان و جمهوری باکو به دلیل استقلال نداشتن در کنار ایران سهمی از منابع کاسپین نداشتند. پیدایش چهار کشور جدید به جای شوروی واحد در حوزۀ کاسپین شرایط ژئوپلیتیکی جدیدی را ایجاد کرد و موجب شد تفسیرهای گوناگونی از قراردادهای موجود بین ایران ایران و صورت انجام گیرد. علی‌رغم اینکه کشورهای بازمانده از اتحاد شوروی خود را متعهد به قراردادهای شوروی می‌دانستند، در حوزۀ کاسپین در چگونگی تفسیر و عمل به قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ ایران و شوروی دیدگاه‌های متفاوتی شکل گرفت؛ به ویژه آنکه در این قراردادها مباحث مختلفی از

جمله چگونگی بهره‌برداری از منابع بستر و زیربستر دریای کاسپین، مشخص نشده بود. بر اساس برآورد سازمان بین‌المللی انرژی میزان ذخایر اثبات‌شده و احتمالی حوزهٔ کاسپین ۴۸ میلیارد بشکه نفت و ۸,۲۶۹ تریلیون متر مکعب گاز است.[۷۹۲]

این برآوردها بیشتر مربوط به منابع موجود در ساحل یا نزدیک به ساحل کشورهای پیرامون دریای کاسپین است، زیرا توسعه‌نیافتگی میدان‌های نفتی، نبود امکان بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و بسته‌بودن دریای کاسپین که مانع انتقال کشتی‌ها و دکل‌های بزرگ اکتشافی است، موجب شده تا اطلاعات دقیقی از منابع بستر اعماق دریای کاسپین به ویژه در بخش جنوبی آن (که در اختیار سه کشور ایران و جمهوری آذربایجان و ترکمنستان است) وجود نداشته باشد. بر اساس برآوردهای موجود سازمان بین‌المللی انرژی گفته می‌شود منابع مهم نفت در بخش شمالی کاسپین و منابع مهم گاز در بخش جنوبی آن قرار دارد.[۷۹۳] بنابراین از پیامدهای فروپاشی اتحاد شوروی آن بود که کشورهای جانشین شوروی در دریای کاسپین به همراه ایران هرکدام تفسیری خاص خود از قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ ارائه دهند و با توجه به ظرفیت‌ها و توانایی‌های خویش تلاش کنند حقوق حاکمیتی خود را در دریای کاسپین به کار گیرند.

با وجود توافق اولیهٔ پنج کشور در مورد ضرورت وجود اجماع پنج گانهٔ کشورهای ساحلی کاسپین دربارهٔ موضوع‌های مختلف دریای کاسپین که به منافع همهٔ کشورهای مربوط می‌شد، از سال ۲۰۰۲ به بعد روسیه با قزاقستان و سپس با جمهوری باکو، پروتکل دوجانبه‌ای امضا کرد که با اتصال دو سر نقاط ساحلی این دو کشور در عمل حدود ۲۷ درصد دریا سهم قزاقستان و حدود ۱۹ درصد دریا سهم روسیه می‌شد. این در حالی بود که ایران متهم بود با پیگیری تعیین رژیم حقوقی دنبال سهم ۵۰ درصدی از دریای کاسپین است و معتقد بود بهره‌برداری و کشاندن سرمایهٔ خارجی تا قبل از تعیین حدود غیرقانونی است. این موضوع هیچگاه سیاست رسمی دولت ایران نبوده است و بیشتر در سطح جامعهٔ مدنی مطرح می‌شد. البته از نظر برخی، چون براساس برخی برآوردها ایران در سمت خود منابعی نداشت، عجله ای برای اکتشاف نداشت و دنبال سهم و ساحل بیشتر بود. با همین فرمول سهمی حدود ۱۸ درصد هم برای جمهوری باکو در نظر گرفته شده است. در واقع، ۶۴ درصد بستر دریا را این سه

[۷۹۲] Overland, Indra (۲۰۱۰) (a), Caspian Energy Politics: Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan, Routledge, Taylor and Francis Ltd, London, United Kingdom, Available at: https://bookdepository.com/Caspian-Energy-Politics-Indra-Overland/۹۷۸۰٤۱٥٥٤۹۱٦
[۷۹۳] Blank, Stephen (۲۰۱۸), "Thinking Big about Caspian Energy", The Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program Joint Center, Available at: https://www.cacianalyst.org/publications/ analytical-articles/item/۱۳٥٤٦-thinking-big-about-caspian-energy.html

کشور (روسیه، قزاقستان و جمهوری باکو) میان خود تقسیم کردند. سهم ایران در فرمول تنها ۱۳ درصد بود. ایران و ترکمنستان این نوع تقسیم‌بندی دوجانبه را به رسمیت نشناختند و نظام تقسیم دریا را غیرقابل قبول اعلام کردند. بعدها ترکمنستان نیز ایران را تنها گذاشت و بی‌توجه به تعیین رژیم حقوقی به دنبال اکتشاف رفت. این کشور نیز در وسط دریای کاسپین با با جمهوری باکو در منبع گازی مهم «سردار-کاپاز» شریک بود. جمهوری باکو این منبع را مربوط به خود دانسته و در آن کار اکتشاف را شروع کرده بود.

ترکمنستان نیز موضوع تعیین رژیم حقوقی را رها کرد. در سال ۲۰۰۳ اقدام غیراجماعی روسیه، جمهوری باکو و قزاقستان در تقسیم مرزهای خود در دریای خزر موجب شد شورای امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران برای صیانت از یکپارچگی سرزمینی و منافع ملی کشور تصمیم بگیرد تا با قدرت ملی خود از سهم ۲۰ درصدی برای ایران تا زمان مشخص‌شدن رژیم حقوقی و تحدید حدود دفاع کند و اجازه ندهد در این محدوده هیچگونه بهره‌برداری یکجانبه‌ای از منابع دریای خزر از سطح بستر و زیربستر انجام شود. این اقدام ایران در عمل موجب شد وضعیت دوگانهٔ تحدید حدود در شمال و جنوب دریای خزر شکل گیرد. در نتیجهٔ این دوگانگی، در شمال خزر فعالیت‌های اکتشاف و بهره‌برداری از منابع انرژی بستر و زیربستر توسعه یافت. برعکس در جنوب خزر همهٔ فعالیت‌ها به جز در مناطق نزدیک ساحل متوقف شد.

بنابراین کنوانسیون خزر گام بسیار مهمی برای رفع دوگانگی‌ها و بازگرداندن وضعیتی واحد و یکسان در موضوع تحدید حدود و مشخص‌شدن بخش‌های متعلق به هر کشور ساحلی است. براساس مادهٔ چهار این کنوانسیون، طرف‌ها باید فعالیت‌های خود در دریای خزر در زمینه‌های دریانوردی، برداشت، استفاده و حمایت از منابع زندگی آبی اکتشاف و بهره‌برداری از منابع بستر و زیربستر و دیگر فعالیت‌ها را بنابر این کنوانسیون و دیگر موافقتنامه‌های انجام‌شدهٔ منطبق با این کنوانسیون انجام دهند. براساس مادهٔ هشتم، تعیین حدود بستر و زیربستر دریای خزر باید با توافق بین کشورهای با سواحل مجاور و مقابل و با درنظرگرفتن اصول و موازین شناخته‌شدهٔ حقوق بین‌الملل و به‌منظور تواناساختن آن دولت‌ها به اعمال حقوق حاکمهٔ خود در بهره‌برداری از منابع زیربستر و دیگر فعالیت‌های اقتصادی مشروع مرتبط با توسعهٔ منابع بستر و زیربستر انجام شود.

مادۀ چهاردهم کنوانسیون یکی از مانع‌های توسعۀ همکاری‌های انرژی در دریای کاسپین را برطرف کرده است. این ماده، قراردادن خطوط لولۀ زیردریا را در بستر دریا به رسمیت شناخته است. بر این اساس، کشورهای حوزۀ خزر می‌توانند نسبت به قراردادن خطوط لولۀ سراسری زیر دریا و بستر دریا اقدام کنند. مشروط به آنکه طرح‌های آنها با استانداردهای زیست‌محیطی و الزام‌های مندرج در موافقتنامه‌های بین‌المللی که طرف‌ها عضو آن هستند از جمله کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای کاسپین و پروتکل‌های الحاقی مربوطه مطابقت داشته باشند. این کنوانسیون با رفع مانع‌های زیست‌محیطی و قانونی عامل اجرای طرحهای متوقف‌شده است. هم اکنون طرح‌هایی مانند ترنس-کاسپین و بیشتر خطوط غربی در قالب کریدور نوبی با وجود مخالفت ایران و روسیه در حال اجرایی‌شدن هستند. واقعیت این است که بسیاری از طرح‌های نامناسب و گران با ارادۀ غرب به پیش خواهد رفت و مخالفت ایران با خطوط غربی منافع ملی ایران را تأمین نخواهد کرد. برای نمونه، ترنس-کاسپین و TANAP با وجود مخالفت‌ها در حال اجرایی‌شدن هستند و دستگاه دیپلماسی و سیاست خارجی ایران باید ضمن هوشیاری و عبور از مخالفت انفعالی، برای به‌دست‌آوردن سهمی از این طرح‌ها بیندیشد.

ایران می‌تواند از این بستر نوین حقوقی استفاده کند و ضمن حضور در منطقه، در مسیر انتقال گاز طبیعی منطقه به اروپا حضور داشته باشد. در این زمینه، مواد کنوانسیون خزر نیز فرضیۀ این نوشتار را تأیید می‌کند. این کنوانسیون در مقدمۀ خود می‌گوید: «این توافق با درنظرگرفتن فضای همکاری حُسن همجواری و تفاهم متقابل بین طرف‌ها برای ایجاد شرایط مساعد به‌منظور توسعۀ همکاری اقتصادی سودمند متقابل در دریای خزر تلاش می‌کند». با توجه به آنچه گفتیم در این کنوانسیون زمینه‌های مناسبی برای همکاری‌های انرژی میان کشورهای حوزۀ خزر فراهم است. لازم به ذکر است که این همکاری مشروط به حل مسئلۀ تحدید حدود و تعریف بستۀ همکاری انرژی در میان کشورهای ساحلی است.

منابع بهم‌پیوستۀ کشورهای ساحلی در استخراج منابع انرژی زیربستر خزر و روش‌های انتقال آن از بستر یا سرزمین‌های کشورهای ساحلی به صورت راه‌های انتقالی یا معاوضه ایجاب می‌کند که کشورهای پیرامون کاسپین روح حاکم بر کنوانسیون را که همکاری و منافع جمعی کشورهاست در نظر بگیرند و در همکاری با یکدیگر در مسیر توسعۀ منطقۀ خزر گام بردارند. با توجه مسیرهای مختلف خطوط لولۀ انتقال نفت و گاز کشورهای حوزۀ کاسپین می‌توان گفت مادۀ ۱۴ کنوانسیون بیشتر به

موضوع خط لولهٔ انتقال نفت قزاقستان و خط لولهٔ انتقال گاز ترکمنستان به جمهوری باکو و از آنجا به ترکیه و دیگر بازارهای جهانی باز می‌گردد.

مخالفت با خط لولهٔ ترنس-کاسپین و دیگر طرح‌ها در داخل ایران همچنان ادامه دارد. برخی از کارشناسان انتقال گاز ترکمنستان به جمهوری آذربایجان از بستر دریای خزر را موجب تضعیف موقعیت ترانزیتی ایران دانسته و کنوانسیون خزر را سبب زیان برای منافع اقتصادی کشور می‌دانند. واقعیت این است که نمی‌شود این استدلال را به جهت اقتصادی و زیست‌محیطی رد کرد. باید واقعیت‌های بین‌المللی و ارادهٔ غرب برای تأسیس خطوط انتقال انرژی را در نظر گرفت و برای حضور در آن تلاش کرد. البته مخالفت‌های ایران و روسیه با طرح‌های غربی با عنوان دلیل‌های فنی و زیست‌محیطی، بیشتر جنبهٔ اقتصادی دارد و روسیه به محض کسب سهمی مناسب مخالفت خود را کاهش می‌دهد. ایران نیز می‌تواند این رویه را دنبال کند و با توجه به منابع عمومی در حوزهٔ کاسپین و سیاست همسایگی با دیگران، این موضوع را نیز در بستر گفتوگوهای تعیین حدود با ترکمنستان به نتیجه برساند.

ترکیه و روسیه رقیب انرژی ایران هستند. ترکمنستان نیز قراردادهای سنگینی با چین برای انتقال گاز به این کشور بسته است. چین با رشدی فزاینده در حال گسترش خطوط است و رقیب اصلی ایران و غرب است. همهٔ رقیبان انرژی در قفقاز جنوبی به غیر از ایران سهمی تعریف‌شده دارند. امضای کنوانسیون خزر نیز به عملیاتی‌شدن طرح‌های غربی و افزایش جایگاه کریدور جنوبی منجر شد.

تقویت کریدور جنوبی و انرژی

امضای کنوانسیون خزر موانع قانونی و زیست‌محیطی طرح‌های غربی را کاهش داد. رقیبان عرصهٔ انرژی منطقه بلافاصله از فرصت استفاده کردند و طرحهای متوقف‌شده را شروع کردند؛ از جمله «مسیر کریدور جنوبی» که شاهراه انتقال انرژی منطقهٔ قفقاز جنوبی به سوی غرب است. در حال حاضر فقط نوع تعامل ایران با غرب و مخالفت آمریکا مانع حضور ایران در این طرح است. کریدور جنوبی انتقال انرژی به اروپا که گاز میدان «شاه دنیز» جمهوری آذربایجان را به جنوب اروپا منتقل می‌کند از اتصال سه خط لولهٔ قفقاز جنوبی (باکو-تفلیس-ارزروم)، ترنس-آناتولی (تاناپ) و ترنس-آدریاتیک (تاپ) شکل

گرفته است. «خط لولهٔ قفقاز جنوبی» در راستای مسیرهای غربی است. در این طرح، خط لولهٔ جدیدی موازی با خط لولهٔ موجود در سراسر جمهوری باکو و گرجستان و همچنین در ایستگاه افزایش فشار جدید در گرجستان افزوده خواهد شد. ظرفیت این خط لوله به بیش از حدود ۳،۵۴ میلیون مترمکعب در روز افزایش پیدا میکند. این خط لولهٔ گاز طبیعی، در مرز گرجستان و ترکیه به خط لولهٔ «ترنس-آناتولی» و «ترنس-آدریاتیک» متصل خواهد شد. غالب این خطوط در قالب خطوط غربی و مکمل هم هستند. تحولات مهمی از سال ۲۰۱۷ در مورد این مسیر به وجود آمده است که جایگاه و اهمیت آن را دوچندان کرده است. این تحولات و رخدادها به شکلی بوده است که حضور ایران در این مسیر را به منظور تأمین منافع ملی خود به ضرورتی راهبردی تبدیل کرده است. از مهمترین این تحولات در زمینهٔ بستن قراردادها یا گشایش طرح‌های انتقال انرژی است که برایند کلی آن افزایش جایگاه منطقهٔ قفقاز جنوبی در کریدور جنوبی انتقال انرژی به اروپا است.

نخستین تحول مهم، مرحلهٔ اول کریدور جنوبی انتقال گاز در «پایانهٔ سنگ چال»، میدان گازی «شاه دنیز» جمهوری باکو است که با حضور الهام علی‌اُف رئیس‌جمهور باکو، محمد باکیندو، رئیس سازمان کشورهای صادرکنندهٔ نفت (اوپک) و مقامات شرکت‌ها و کشورهای شریک در طرح کریدور جنوبی گاز افتتاح شد. این طرح در واقع در جهت تقویت خط لولهٔ قفقاز جنوبی است که به خط لولهٔ «باکو ـ تفلیس ـ ارزروم» نیز شهرت دارد و به طول ۹۶۲ کیلومتر از «پایانهٔ گازی سنگ چال» در جنوب باکو آغاز شده و با عبور از تفلیس، گرجستان به ارزروم ترکیه می‌رسد. خط لولهٔ قفقاز جنوبی به موازات خط لولهٔ نفت باکو ـ تفلیس ـ جیحان کشیده شده است. این خط خواهر دوقلوی خط جیحان و اصلی‌ترین خط گاز غربی است. این خط برای انتقال سالانه ۸ میلیارد مترمکعب گاز جمهوری باکو به ترکیه تأسیس شده و در راستای سه طرح اروپا برای نفوذ در منطقه شامل «تراسیکا»، «اینوگیت»، «ابتکار باکو» و «برنامه همکاری منطقه‌ای تاسیس» است.

اینوگیت[۷۹۴]

اینوگیت یک برنامه همکاری بین‌المللی انرژی بین اتحادیه اروپا، کشورهای ساحلی دریای سیاه و کاسپین و کشورهای همسایه آن‌ها بود. این برنامه از سال ۱۹۹۶ تا ۲۰۱۶ عملیاتی شد. اینوگیت یکی از طولانی‌ترین برنامه‌های کمک فنی انرژی بود که

[۷۹۴] INterstate Oil and GAs Transportation to Europe (INOGATE)

توسط اتحادیه اروپا تأمین مالی شد. تا سال ۲۰۰۶، بودجه آن توسط برنامه همکاری منطقه‌ای تاسیس[۷۹۵] تأمین می‌شد و از سال ۲۰۰۷، توسط برنامه همسایگی و مشارکت اروپا[۷۹۶] تحت برنامه شاخص منطقه‌ای اِنپی-شرق[۷۹۷] و ۲۰۱۰-۲۰۱۳ تأمین مالی شد. آژانس کمک اروپا[۷۹۸]، نیز که بعداً به اداره کلی شراکت بین‌المللی[۷۹۹] تغییر نام یافت، این برنامه را پشتیبانی کرد اما در نهایت در آوریل ۲۰۱۶ ادامه کار این برنامه متوقف شد.

تنوع‌دادن به منابع و مسیرهای انرژی و به‌ویژه گاز طبیعی برای کاهش نقش روسیه محور اصلی احداث این خط لوله توسط غرب بود. خط لولهٔ گازی ارزروم در جهت جذب قفقاز جنوبی در اروپا ارزیابی می‌شود. اگر غرب‌گرایی قفقاز جنوبی محقق شود برای ایران الزام بیشتری در مورد توجه همزمان به منطقه و اروپا همزمان می‌شود. این خط اولین مسیری است که گاز کاسپین را از راه گرجستان به اروپا منتقل می‌کند و با ظرفیت حدود ۸ میلیارد مترمکعب در سال ۲۰۰۷ افتتاح شد و قرار است ظرفیت آن از بیست میلیارد مترمکعب عبور کند. در بازی بزرگ جدید، آمریکا و اروپا به‌دنبال نفوذ در منطقه به بهانهٔ تأمین امنیت این خط لوله هستند. البته امروز مسائل مرتبط با تأمین امنیت انرژی در کانون توجه سازمان‌های نظامی قرار گرفته‌اند. در این زمینه، امنیت خطوط لولهٔ نفت وگاز در برابر عملیات تروریستی از اولویت‌های سازمان‌های نظامی مانند ناتو است. در سطح منطقه‌ای نیز جمهوری باکو همواره با واقع‌گرایی، ضمن به‌دست‌آوردن سود اقتصادی از مسیر انرژی، به‌دنبال حل مناقشهٔ قره‌باغ به سود خود بوده است. جمهوری باکو به‌عنوان یک کشور کوچک بر محوریت انرژی متحد اصلی آمریکا در منطقه شده است. این کشور یکی از محورهای مهم کریدور جنوبی و خط قفقاز جنوبی است. اسرائیل نیز نفوذ زیادی در این کشور ایجاد کرده و این موارد عامل کاهش ضریب امنیتی ایران هستند.

اگر ایران این واقعیت را قبول کند که به زودی در همسایگی اروپا قرار می‌گیرد و نمی‌تواند مانند گذشته با به حساب آوردن اروپا در کنار آمریکا با آن تقابل داشته باشد و ملزم است در زمینه‌های گوناگون با اروپا همکاری کند، توجه بیشتری به کریدور جنوبی خواهد داشت. شایان توجه اینکه زنجیرهٔ انتقال انرژی منطقه به خارج در حال ایجاد گروه‌های منطقه‌ای است که

[۷۹۵] TACIS programme
[۷۹۶] European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI)
[۷۹۷] ENPI-East Regional Indicative Programme
[۷۹۸] EuropeAid
[۷۹۹] Directorate-General for International Partnerships

خارج ماندن از آنها در جهت منافع ملی و امنیت اقتصادی و سیاسی ایران نیست. گرجستان و جمهوری آذربایجان در کنار ترکیه به واسطهٔ روابط اقتصادی و حوزهٔ انرژی پیوندهای زیادی برقرار کرده‌اند.

الهام علی‌اُف در سخنرانی خود در مراسم افتتاح مرحلهٔ اول راهروی جنوبی انتقال گاز از کشورهای ترکیه، گرجستان از ایالات متحده آمریکا و اتحادیهٔ اروپا که نقش مهمی در این طرح داشتند تشکر کرد و گفت در طرح کریدور جنوبی گاز بیش از چهل میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده است.[۸۰۰] ما دارای ذخایر گازطبیعی تأییدشده بسیاری هستیم و از این نظر جزو ۵ کشور اول به لحاظ ذخایر اثبات‌شده گاز به شمار می‌رویم. اروپا کارآمدترین بازار برای ماست و کریدور جنوبی گاز نقشهٔ گاز اروپا را دوباره ترسیم خواهد کرد. در راستای ترفیع جایگاه کریدور جنوبی در دومین مرحله، طرح خط لولهٔ گازی ترنس-آناتولی یا همان تاناپ با حضور رؤسای جمهوری آذربایجان، ترکیه، نخست وزیر صربستان، نخست وزیر اوکراین و رئیس‌جمهور قبرس شمالی در اسکی شهیر ترکیه گشایش یافت. طرح ناتاپ به طول ۱۸۵۰ کیلومتر از ۲۱ استان ترکیه عبور می‌کند و تا یونان ادامه می‌یابد.

طرح تاناپ نخستین بار در در نوامبر ۲۰۱۱ در سومین نشست مجمع اقتصادی و انرژی دریای سیاه در استانبول مطرح شد. به دنبال آن توافقنامهٔ ساخت خط لولهٔ تاناپ را رجب طیب اردوغان نخست وزیر ترکیه و الهام علی‌اُف، رئیس‌جمهور آذربایجان در ۲۶ دسامبر ۲۰۱۱ امضا کردند. سرانجام در ۱۷ مارس ۲۰۱۵ اردوغان، علی‌اُف و گئورگی مارگو لاشویلی و رئیس‌جمهور گرجستان در شهر قارص ترکیه در عملیات ساخت خط لولهٔ تاناپ حضور یافتند و در ۱۲ ژوئن ۲۰۱۸ این طرح بهشکل رسمی افتتاح شد و رجب طیب اردوغان آن را «جادهٔ ابریشم ترکیه» توصیف کرد.

اهمیت افتتاح خط لولهٔ گازی ترنس-آناتولی یا تاناپ در این است که تنها یک گام دیگر تا تکمیل کریدور جنوبی انتقال انرژی به اروپا یعنی خط لولهٔ ترنس-آدریاتیک یا تاپ باقی مانده است. در واقع کریدور جنوبی انتقال انرژی به اروپا که گاز طبیعی میدان شاه دنیز جمهوری آذربایجان را به جنوب اروپا منتقل می‌کند از اتصال سه خط لولهٔ قفقاز جنوبی باکو ـ تفلیس ـ ارزروم، تاناپ و تاپ شکل می‌گیرد. خط لولهٔ ترنس-آدریاتیک که اکنون در حال ساخت است، به طول ۸۷۰

۸۰۰ https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/۲۰۱۷/۰٤/%۲۰Caspian_Sea_and_Southern_Gas_Corridor_web_۰٤۲۷.pdf,%۲۰(Accessed%۲۰on:%۲۰۱۳/۱۱/۲۰۱۹).

کیلومتر از مرز ترکیه و یونان آغاز شده و با عبور از آلبانی و گذر از دریای آدریاتیک به سواحل جنوبی ایتالیا می‌رسد. در نتیجه مشخص است که امضای «کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر» از نظر تأثیرگذاری بر تحولات آتی انتقال انرژی در حوزهٔ آسیای مرکزی و قفقازجنوبی، یعنی حلقهٔ مکمل کریدور جنوبی انتقال انرژی اروپا بسیار اهمیت دارد.

کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر (در مواد یازده و دوازده و چهارده)، به موضوع ساخت خطوط لولهٔ «ترنس-کاسپین» نیز می‌پردازد که قرار است از زیربستر دریای خزر عبور کند. این خط لوله با مخالفت ایران و روسیه تاکنون متوقف شده بود، ولی اکنون درحال اجرایی‌شدن است. این طرح پس از نزدیک به دو دهه ابهام و اختلاف نظر کشورهای ساحلی کاسپین، از جمله مخالفت‌های زیست‌محیطی و حقوقی دو کشور ایران و روسیه به مرحلهٔ اجرایی بسیار نزدیک شده است. طرحی که انتقال منابع نفتی قزاقستان و منابع گازی ترکمنستان را از بندرهای آکتائو و ترکمن باشی از بستر دریای خزر به بندر باکو در جمهوری آذربایجان، گرجستان ترکیه و سپس اروپا مدنظر قرار داده است.

براساس طرح ترنس-کاسپین، گاز ترکمنستان از بندر ترکمن‌باشی از راه بستر دریای کاسپین به بندر باکو منتقل شده است و از آنجا به سه خط لولهٔ گاز منطقهٔ قفقاز جنوبی و ترکیه یعنی قفقاز جنوبی (باکو - تفلیس - ارزروم)، ترنس-آناتولی (تاناب) و لولهٔ ترنس-آدریاتیک (تاپ) متصل می‌شود. کریدور جنوبی انتقال انرژی اروپا در یک کمربند سراسری و بسیار طولانی از آسیای مرکزی خزر، قفقاز، ترکیه و جنوب اروپا شکل می‌گیرد. مطالعات اولیه نشان می‌دهد که هزینهٔ ساخت مسیر نفتی ترنس-کاسپین با ظرفیت انتقال بیش از ۴۰۰ هزار بشکه نفت در روز ۴ میلیارد دلار خواهد بود و ساخت مسیر گازی ترنس-کاسپین نیز با ظرفیت انتقال بیش از ۳۰ میلیارد مترمکعب گاز در سال هزینهٔ ۵ میلیارد دلاری به دنبال خواهد داشت. به همین دلیل، کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر با استقبال کشورهای صاحب سود در طرح ترنس-کاسپین یعنی ترکمنستان و قزاقستان جمهوری آذربایجان، ترکیه و نیز اتحادیهٔ اروپا مواجه شده است.

الهام علی‌اُف رئیس‌جمهور باکو در کنفرانس مطبوعاتی که پس از دیدار آنگلا مرکل برگزار شد در پاسخ به سؤالی دربارهٔ طرح خط لولهٔ گازی ترنس-کاسپین گفت: «جمهوری باکو با ساخت خط لولهٔ نفتی باکو ـ تفلیس ـ جیحان و خط لولهٔ گازی تاناپ وظیفه‌ای را که در زمینهٔ انتقال نفت وگاز و تأمین امنیت انرژی بر عهده‌اش بوده اجرا کرده است. دربارهٔ ساخت خط لولهٔ گازی وراخزر نیز بیشتر باید تولیدکنندگان گاز تمایل داشته باشند و کشورهایی که گاز را منتقل می‌کنند نباید پیشنهاددهنده

باشند. همانطور که جمهوری باکو ساخت ۳۵۰۰ کیلومتر خط لولهٔ گاز را (طرح انتقال گاز به اروپا از راه خطوط لولهٔ ناتاپ و تاپ) آغاز کرده و مبلغ زیادی را برای آن اختصاص داده است، اگر تصمیمی به انتقال گاز شرق کاسپین از مسیر جمهوری باکو گرفته شود ما می‌توانیم با رغبت فراوان به آن نگاه کنیم. در آن زمان تصمیم بگیریم، اما این تصمیم را ما نمی‌گیریم».

همهٔ این‌ها نشان‌دهندهٔ منافع غربی‌ها در خط لولهٔ قفقاز جنوبی است. پیشبینی می‌شود به دنبال امضا و تصمیم نهایی کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر، عملیاتی‌شدن طرح ترنس-کاسپین با جدیت بیشتری نسبت به گذشته دنبال شود. مجموع همهٔ این تحولات یعنی افتتاح مرحلهٔ اول راهروی جنوبی انتقال گاز در پایانهٔ سنگ چال میدان گازی شاه دنیز جمهوری آذربایجان افتتاح خط لولهٔ گازی ترنس-آناتولی و امضای کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر در واقع حلقه‌هایی از یک زنجیره و قطعه‌هایی از یک پازل هستند که به تدریج در حال تکمیل‌شدن هستند. در واقع بعد از بحران اوکراین و پیوسته‌سازی شبه‌جزیرهٔ کریمه به روسیه تلاش اتحادیهٔ اروپا برای کاهش میزان وابستگی به گاز وارداتی از روسیه و پایان‌بخشیدن به سلطه و انحصار گازی شرکت گاز پروم وارد مرحلهٔ جدیدی شد. در این زمینه، منابع گازی آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به عنوان یکی از منابع مهم جایگزین گاز روسیه مورد توجه اتحادیهٔ اروپا قرار گرفت. به همین دلیل، منافع اروپا با منافع و منابع انرژی کشورهای منطقه گره خورده است.

در این شرایط، ایران در موقعیت ویژه و حساسی قرار گرفته است. ایران از یکسو با واقع‌شدن در عمیق‌ترین و شورترین بخش دریای کاسپین و نیز قرارگیری در مسیر گردش آب به سمت جنوب شرقی کاسپین و سواحل استان گلستان بیش از دیگر کشورهای ساحلی در معرض آسیب‌های زیست‌محیطی طرح ترنس-کاسپین قرار دارد. از سوی دیگر، با فعال‌شدن رقیبان منطقه‌ای خود در زمینهٔ انتقال انرژی روبه‌رو است. ایران بیش از یک دهه است که در توسعهٔ میدان گازی شاه دنیز جمهوری آذربایجان مشارکت و در این طرح سهم ۱۰ درصدی دارد. با توجه به اینکه نوع قرارداد مشارکت در تولید است، ۱۰ درصد از کل ذخایر این میدان در مالکیت ایران است. آذری‌ها ابتدا ایران را در این طرح شریک نکردند، اما بعدها به دلیل اعتراض‌های زیست‌محیطی ایران به این طرح و احتمال آلودگی کاسپین، سهمی به ایران داده شد. به هرحال، با توجه به ظرفیت‌های ایران، این سهم شایسته این کشور نیست. در سال‌های اخیر، جمهوری باکو و ترکیه بارها از ایران برای پیوستن

به طرح‌های تاپ و ناتاپ دعوت کرده‌اند که علت اصلی آن را باید بازار بزرگ و رو به گسترش گاز ترکیه و اروپا دانست که منابعی بسیار فراتر از میدان گازی شاه دنیز می‌طلبد.

این همان مرحله‌ای است که ایران می‌تواند از منابع انرژی خود برای حضور در پویش انرژی کاسپین و قفقاز جنوبی بهره گیرد. در واقع، دیپلماسی انرژی ایران به جای پیگیری انتقال مستقیم انرژی خود به بازارهای مصرف که در تحریم است و کشورهای منطقه از آن دوری می‌کنند، می‌تواند در منابع انتقالی انرژی از جمله نفت وگاز سهم‌خواهی کند و خواستار این شود که بخشی از ظرفیت خطوط لولهٔ کاسپین با انرژی ایران تأمین شود تا بدین صورت، رضایت تهران برای بازیگری همکاری‌جویانه در انرژی خزر و قفقاز جنوبی تأمین شود. در این زمینه، همراهی ایران و روسیه براساس اصل اجازه‌ندادن به تسلط بازیگران مؤثر منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به منابع و خطوط انرژی منطقه و تغییر توازن به سود غرب و متحدان منطقه‌ای‌اش مهم و راهبردی است.

سیاست مسکو در حوزهٔ انرژی قفقاز معطوف به جمهوری باکو است. اما این کشور با سیاستهای ملی‌گرایانهٔ خود، همکار قابل اعتمادی برای ترکیه و اسرائیل و آمریکا است. به همین دلیل، سیاست غرب‌گرایی باکو شدت بیشتری یافته است. هرچند روسیه از نقش‌آفرینی در بخش انرژی این کشور چشم‌پوشی نکرده است. سیاست‌های انرژی باکو در چندسال اخیر نشان داده است که حضور اتحادیهٔ اروپا برای سرمایه‌گذاری در بخش انرژی این کشور، برای سیاست روسیه در باکو چالش‌برانگیز بوده است.

این وضع برای روسیه در آسیای مرکزی و به ویژه در نسبت با ترکمنستان نیز وجود دارد. موضوع انتقال انرژی برای هیچ یک از این دو طرف فقط بحث اقتصادی نیست. در رابطه با روسیه، حفظ انحصار تجارت و عرضهٔ گاز به اروپا به عنوان ابزاری سیاسی در اختیار مسکو تعریف می‌شود. در بعد بین‌المللی، این عامل به عنوان ابزار فشار به غرب در گفت‌وگو و چانه‌زنی‌های گوناگون برای تحمیل اراده و خواست استفاده می‌شود. در بعد منطقه‌ای نیز جلوگیری از ورود غرب و به ویژه آمریکا به خارج نزدیک، مورد نظر دولتمردان این کشور است. بنابراین با توجه به برتری همه‌جانبهٔ روسیه، ترکمنستان سود خود را در حفظ رابطهٔ قوی با روسیه و توجه به اولویت‌های سیاسی و امنیتی آن و تلاش برای تأمین منافع اقتصادی یا بازارهای جدید انرژی را از این دیدگاه می‌بینند.

ایران در زمینهٔ مشارکت در دو خط لولهٔ انتقال گاز طبیعی تاپ و تاناپ با ملاحظاتی روبه‌رو است. ملاحظهٔ اول ایران قیمت پایین گاز صادراتی در این دو خط لوله است که از دیدگاه ایران ارزان، غیراستاندارد و مطابق با واقعیت‌های کنونی بازار جهانی گاز نیست. از همین رو، مشارکت ایران در این دو پروژه در دورهٔ کنونی از نظر اقتصادی غیرقابل قبول و بدون توجیه اقتصادی است. همچنین در این شرایط کنونی تمایلی از سوی وزارت نفت و شرکت ملی گاز ایران نیز برای مشارکت در تاناپ و تاپ دیده نمی‌شود. به نظر میرسد رسیدن سرمایه‌گذاری ایران در فاز دوم حوزهٔ گازی شاه دنیز به مرحلهٔ درآمدزایی و تمایل جمهوری آذربایجان و ترکیه و طرف‌های اروپایی مشارکت‌کننده در تاپ و تاناپ، مؤلفه‌ای تعیین‌کننده در این زمینه است که با عملیاتی‌شدن این خط انتقال به صورت عملی و عینی این امر مشخص خواهد شد.

موضوع بسیار مهم این است که ورای همهٔ مسائل مطرح‌شده در این بخش و فراتر از ملاحظات اقتصادی مشارکت ایران در طرح‌های انتقال انرژی منطقه از نظر ژئوپلیتیکی بسیار اهمیت دارد. در این زمینه، با فاصله‌گرفتن از نگاه دوره‌ای و کوتاه‌مدت و به کارگرفتن رویکرد راهبردی به این طرح‌های اقتصادی، می‌توان از رویکردهای سنتی گذشته که رویکردی فقط سیاسی و واقعگرایی و در مقابله با سیاست خطوط لوله با نادیده‌انگاشتن ظرفیت‌ها و امکانات در مسیر انتقال انرژی در سطح منطقه هستند عبور کرد و با رویکرد همکاری-رقابت الگوبرداری از روشهای عمل‌گرایانهٔ طی‌شدهٔ کشورهایی مانند ترکیه و قزاقستان، موجب توقف طرح معاوضه نفت میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی شد و حضور بیشتر و مؤثرتری برای ایران رقم زد.

در این زمینه باید مشارکت ایران در طرح‌هایی مانند تاپ و تاناب را به منزلهٔ کمک به قفل‌شدگی اقتصاد ایران با مناطق پیرامونی و سهیم‌شدن در امنیت انرژی اروپا دانست که ضمن بالابردن ضریب امنیت اقتصادی ایران هزینه‌های تحریم و حذف ایران از معاملات اقتصادی منطقه را نیز افزایش خواهد داد. حضور فعال ایران در این طرح‌ها عامل گسترش همکاری‌های انرژی میان ایران و اروپا است. البته کنارماندن از این خطوط لوله ضمن از دست دادن منافع مادی کاهش ضریب امنیتی ایران و خارج ماندن از گروه‌ها و ترتیبات آیندهٔ منطقه‌ای است.

انرژی و پدافند غیرعامل

الف) تمرکززدایی تاسیسات مرتبط با انرژی و راهکارها

تمرکز تاسیسات انرژی ایران در جنوب غرب کشور است و این در حالی است که جنوب شرق کشور و سواحل مکران تقریباً از این تاسیسات محروم است. یکی از عوامل مهم در نقطه احداث تاسیسات انرژی نزدیکی به سواحل و آب‌های آزاد است. طول سواحل جنوبی ایران بدون احتساب جزایر ۱۸۰۰ کیلومتر است. از این میزان، ۶۰۰ کیلومتر برای سواحل مکران و ۱۲۰۰ کیلومتر برای سواحل خلیج فارس است. سواحل مکران علی‌رغم در اختیار داشتنِ یک‌سوم طول سواحل جنوبی کشور، تقریباً هیچ بهره‌ای از وجود این تاسیسات نبرده‌اند. عدم توجه به اصول پدافند غیرعامل و در نتیجه تمرکز این تاسیسات در جنوب غربی کشور، که محیطی به لحاظ ژئوپلتیکی و امنیت منطقه‌ای ناامن نسبت به جنوب شرق است، باعث شده امنیت انرژی ایران در معرض تهدیدات باقوه قرار گیرد.

تصویر ۳۷ نقشه تاسیسات زیرساخت گاز طبیعی و بنادر ایران



ظرفیت سواحل مکران، به طور ویژه بندر جاسک و چابهار، می‌تواند به عنوان مقصد بالقوه و جایگزین برای تمرکززدایی از تاسیسات انرژی معرفی شود. این اقدام می‌تواند یکی از محرک‌های اصلی توسعه سواحل مکران به شمار برود که این توسعه همواره مورد توجه بالاترین مقام جمهوری اسلامی نیز بوده است.

فرصت‌های ژئوپلتیک جدید انرژی برای ایران :

- استفاده از ذخایر گاز طبیعی و شیفت به سمت تولید گاز مایع (LNG)
- ورود به بازار خدمات، نصب و نگهداری فناوری‌های نوین
- استفاده از ظرفیت‌های بادی و آبی

- استفاده از منابع تخلیه‌شده گاز برای جذب کربن

تهدیدات ژئوپلتیک جدید انرژی برای ایران :

- ورود سایر بازیگران زودتر از ما به حوزه انرژی‌های نوین

کاهش قیمت سوخت‌های فسیلی و همزمان افزایش وابستگی به نفت در بودجه

۴ بنادر و زیرساخت‌های نوین

مقدمه:

مکران: منطقه جدید برای تمرکززدایی

مَکران، مُکران یا مکوران، اشاره به یک سرزمینِ تاریخیِ ساحلی در جنوب شرق ایران و جنوب غربی پاکستان امروزی دارد که گستره آن از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس‌بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان است. به صورت دقیق‌تر و تاریخی مکران، ولایتی است که از شمال محدود است به سراوان و بمپور و از جنوب به بحر عمان و از مشرق به کلات و از مغرب به بشاگرد. قسمت مهم آن که در ساحل بحر عمان واقع شده است، دشت شنزاری است دارای چندین رود خشک. قرای مهم مکران عبارت است از : گِه، بنت، قصرقند، باهوکلات.[۸۰۱] همچنین ساکنان زاهدان تا حدود ایرانشهر را بلوچ سرحدی و از ایرانشهر به بعد را مکران می‌گویند.[۸۰۲] نام ایالت مکران در بعضی از منابع اروپایی از قرن ۱۶ تا ۱۸ میلادی نیز ذکر شده است. در بعضی اسناد و نقشه‌های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته‌های عربی دریای عمانِ امروزی نیز «بحر مکران» نامیده شده است. مارکوپولو، جهانگرد معروف جهان، نیز در سفرنامه خود به مکران پرداخته است. مکران در دوره‌های مختلف تاریخی منطقه‌ای خودمختار بوده و توسط خوانین محلی اداره می‌شده است. این سرزمین در طول تاریخ، بخشی از قلمرو ایران محسوب شده و خوانین آن خود را رعایای دولت ایران می‌نامیدند. امپراتوری بریتانیا در قرن ۱۸ میلادی، این منطقه را جزئی از هند و مستعمره خود نمود. امروزه نیز در هند و پاکستان شهرهایی با نام مکران به چشم می‌خورد.

استان سیستان و بلوچستان که بخش عمده سرزمین تاریخی مکران را تشکیل می‌دهد در موقعیت ۲۵ درجه و ۳ دقیقه تا ۳۱ درجه و ۲۹ دقیقه عرض شمالی، و ۵۸ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۶۳ درجه و ۱۹ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است. وسعت آن

[۸۰۱] دهخدا، علی اکبر، لغت‌نامه، تهران، روزنه ۱۳۷۷
[۸۰۲] برقعی، نظری، " نظری به بلوچستان (سفرنامه) "، سپید، ۱۳۵۱

۱۸۷۵۰۲ کیلومتر مربع است، که ۸۱۱۷ کیلومتر مربع آن مربوط به سیستان و ۱۷۹۳۸۹ کیلومتر مربع آن متعلق به بلوچستان است. این استان، ۱۱ درصد از کل مساحت کشور را دربرمی‌گیرد و یکی از کم‌تراکم‌ترین استان‌های ایران به لحاظ جمعیتی است. این استان با داشتن حدود ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی و ۱۸۰۰ کیلومتر مرز خاکی، از شمال به خراسان و افغانستان، از غرب به کرمان، از جنوب به دریای عمان و از مشرق به پاکستان و افغانستان محدود می‌شود. سیستان و بلوچستان دارای ۷ شهرستان است که مجموعا ۲۹ بخش، ۱۶ شهر، ۹۲ دهستان و ۶۰۳۸ آبادی دارای سکنه را دربرمی‌گیرد (فصلنامه مطالعات ملی،۱۳۸۱).

بر اساس آمار سال ۱۳۹۵، جمعیت استان ۲،۷۷۵،۰۱۴ نفر بوده که جمعیت شهرنشین ۴۸ درصد آن را تشکیل می‌داد. این در حالی است که نرخ شهرنشینی در کل کشور ۷۴٪ است. شغل عمده ساکنان منطقه، کشاورزی و دامداری است. با این حال، به دلیل مشکلات طبیعی، ضعف تکنولوژی، کمبود سرمایه و همچنین رشد شتابان جمعیت، بسیاری از روستاییان که از تامین حداقل معاش بازمانده‌اند به شهرها مهاجرت کرده یا به سمت قاچاق سوخت و کالاهای غیرمجاز می‌روند و یا برای یافتن شغل رهسپار شیخ‌نشین‌های حاشیه خلیج‌فارس می‌شوند. با نرخ ۲.۲۵ درصد، این استان بالاترین نرخ رشد جمعیت را در کل ایران دارد. سیستان و بلوچستان با داشتن ۳.۱ درصد از کل جمعیت کشور، رتبه دهم را به خود اختصاص داده است. شهرستان های استان شامل زاهدان، زابل، خاش، سراوان، ایرانشهر، نیکشهر، سرباز و چابهار بوده و زاهدان مرکز استان است.

الف. چابهار

در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تاسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای لازم با پیمانکار مربوطه منعقد گردید. پس از انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ به دلیل کمبود منابع مالی، بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج شکن آغاز و به سرانجام رسید. بندر چابهار با مختصات ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی واقع در جنوب ایران و در شمال دریای عمان واقع شده است. عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری که یکی از دو بندر مهم چابهار است، از سال ۱۳۶۲ به طور جدی آغاز و با تکمیل چهار پست اسکله فلزی در همان سال عملاً به بهره‌برداری رسید. بندر شهید بهشتی نیز به عنوان دومین بندر مهم چابهار، در سال ۱۳۶۱ با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج‌فارس به دلیل جنگ تحمیلی و با تاکید دولت وقت مبنی بر لزوم داشتنِ بندری در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث گردید. لازم به ذکر است که این بندر در دوره دفاع مقدس به دلیل قرارگیری در کرانه دریای عمان و دوری از کانون بحران، نقش مهمی در صادرات کشور ایفا

نمود. قرارگیری چابهار در یک خلیج، موقعیت جغرافیایی ایده‌آلی به این بندر برای توسعه فیزیکی در آینده داده است. مساله‌ای که سایر بنادر ساحل مکران، کمتر از آن بهره‌مند هستند.

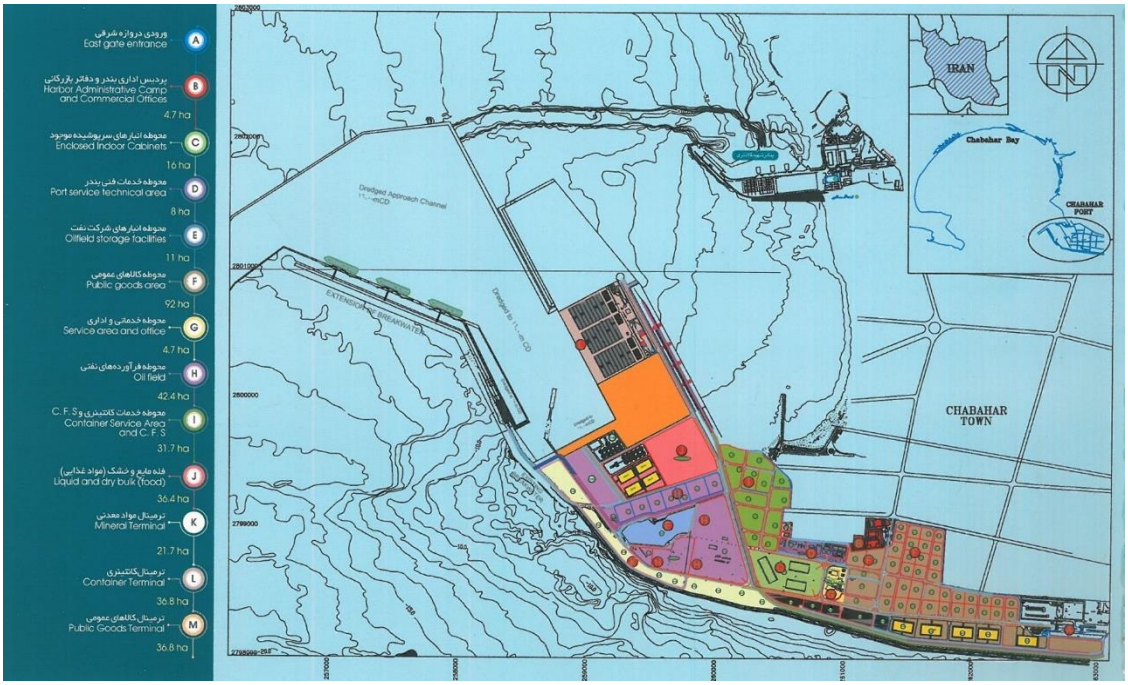


معرفی بندر در یک نگاه

چابهار تنها بندر ایران در حاشیه سواحل مکران است که ظرفیت پهلودهی به کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد. چابهار دارای دو اسکله است: اسکله شهید کلانتری و اسکله شهید بهشتی. اسکله شهید کلانتری کاربرد تجاری و پهلودهی به کشتی‌های کوچک و متوسط را داشته و عمق حوضچه آن ۱۱.۵ متر و مساحت حوضچه نیز ۱۴.۵ هکتار است. در مقابل، اسکله شهید بهشتی از ظرفیت به مراتب بیشتری برخوردار بوده و با عمق ۱۶ متر و مساحت حوضچه ۳۰۰ هکتار برای پهلودهی به کشتی‌های غول‌پیکر مناسب است. در حال حاضر، ۱۵ اسکله به طول سه کیلومتر در چابهار قرار دارد و ظرفیت ترمینال کانتینری آن ۷۴۰ هزار تی.ای.یو[۸۰۳] است.

تصویر اسکله شهید کلانتری و شهیدبهشتی و امکانات اسکله شهیدبهشتی۳۸تصویر

[۸۰۳] TEU



در بخش مسافری نیز چابهار با داشتن ۴۰۰۰ متر مربع ترمینال مسافری از ظرفیت بیش از ۶۰۰ نفر به طور همزمان برخوردار است. چابهار در حال حاضر دارای ۳۳ هزار و ۳۰۰ متر مربع انبار سرپوشیده برای انواع کالاها و تجهیزات است و هم‌اکنون از ظرفیت پذیرش ۱۲ میلیون تن کالا در سال برخوردار است.

دیگر بنادر مکران

سرزمین مکران در حال حاضر دارای ۸ بندر است؛ گستره این بنادر از نقطه صفر مرزی با پاکستان در جنوب شرقی‌ترین نقطه ایران تا شرق تنگه هرمز در استان هرمزگان را در برمی‌گیرد. این بنادر عبارتند از: گواتر، رودیک، گیشاب، چابهار، گوردیم، بیردف، جُد، جاسک.

گواتر: این بندر در نقطه صفر مرزی قرار داشته و آخرین بندر ایران در جنوب شرق کشور است. پیشرفت فیزیکی این بندر ۱۰۰٪ است و تاکنون در سه حوزه پیشنهاد سرمایه‌گذاری به اداره کل بنادر استان داده شده است: مسافربری، صیادی، توریستی. اداره کل بنادر استان پیشنهاد داده این بندر کاربری توریستی داشته باشد.



بندر گواتر

رودیک: حدود ۷۰ کیلومتر به سمت غرب گواتر، بندر رودیک قرار دارد. این بندر پیشرفت فیزیکی حدود ۸۵٪ داشته و سرمایه‌گذاران علاقه‌مند هستند تا در بخش شیلات در این بندر سرمایه‌گذاری کنند. اداره کل بنادر پیشنهاد داده که این بندر به جایی برای توسعه صنعت شیلات و ورزش‌های آبی تبدیل شود.

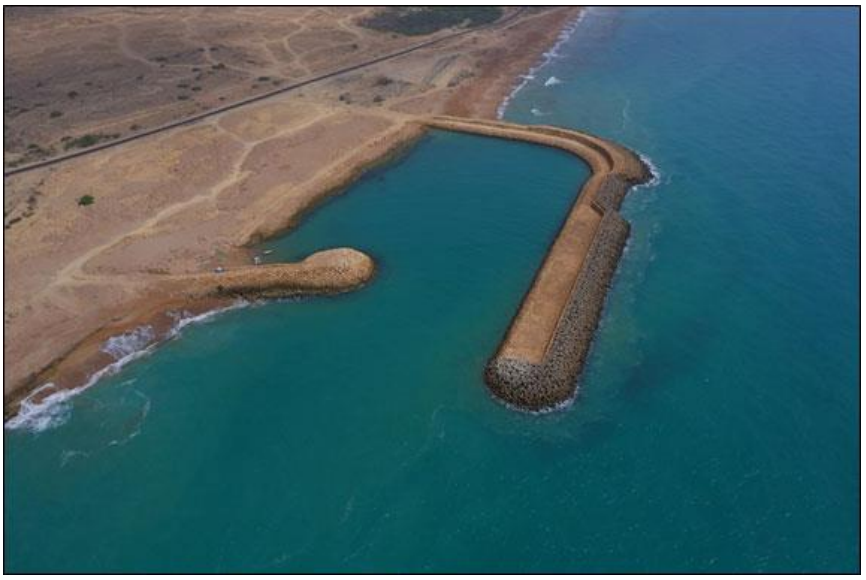
بندر گیشاب۳۹تصویر



گیشاب: در ۱۷ کیلومتری غرب رودیک، بندر گیشاب (کیژدپ) قرار دارد. این بندر به پیشرفت فیزیکی ۱۰۰٪ رسیده و برای احداث آب شیرین‌کن خورشیدی جهت کاشت گلخانه‌ای به میزان ۳۰۰۰ هکتار و نیز برای تعمیرات شناورهای سنتی-تفریحی مورد توجه سرمایه‌گذاران

قرار دارد. یکی از دیگر حوزه‌هایی که این بندر پتانسیل رسیدن به آن‌ها را دارد عبارت است از تبدیل‌شدن به پایانه صادراتی مواد معدنی کشور.

بندر گیشاب۴۰تصویر



گوردیم: این بندر در غرب بندر چابهار و ۶۵ کیلومتری کنارک واقع شده است. در حال حاضر، این بندر به صورت موقت تحویل داده شده اما هنوز نیازمند تکمیل زیرساخت‌هایش است. تاکنون شرکت‌هایی در حوزه گردشگری درخواست سرمایه‌گذاری در این بندر را داشته‌اند. در کنار این، ورزش‌های آبی، یکی از دیگر حوزه‌هایی است که برای اجرا در این بندر مناسب خواهد بود.

بندر گوردیم۴۱تصویر



بیردف: این بندر در ۹۵ کیلومتری غرب کنارک واقع شده است و به پیشرفت ۱۰۰ درصد رسیده است. کاربری مناسب برای این بندر صیادی و پرورش ماهی در قفس خواهد بود. به همین منظور، به گفته اداره سازمان بنادر استان، تاکنون درخواست‌هایی برای سرمایه‌گذاری در این بخش دریافت شده است.

بندر بیردف۴۲تصویر



جُد: این بندر آخرین بندر در غرب استان سیستان و بلوچستان است که در ۱۲۰ کیلومتری غرب کنارک واقع شده است. در حال حاضر، این بندر به پیشرفت فیزیکی ۱۰۰ درصد رسیده و برای صیادی، تجارت و صنایع دریایی مناسب است.

بندر جُد۴۳تصویر



جاسک: بندر جاسک آخرین بندر سواحل مکران محسوب می‌شود که درست در شرق تنگه هرمز واقع شده است. طی دهه‌های گذشته، به بندر جاسک از دریچه نظامی نگاه شده است. با این حال، این بندر کاربرد صیادی و تا حدودی تجاری نیز دارد. با توجه به پیوندهای دیرینه فرهنگی و خویشاوندی میان ساکنان جاسک و کشورهای حاشیه خلیج‌فارس (به‌ویژه عمان)، از پتانسیل بالایی برای تبدیل‌شدن به یک بندر تجاری برخوردار است.

بندر جاسک۴۴تصویر



مکران و سیاست‌های کلی نظام

مکران در دو کلان سیاست نام برده شده‌است:

1. سیاست‌های کلی «جمعیت» (۱۳۹۳/۰۲/۳۰)

حفظ و جذب جمعیت در روستاها و مناطق مرزی و کم تراکم و ایجاد مراکز جدید جمعیّتی بویژه در جزایر و سواحل خلیج‌فارس و دریای عمان از طریق توسعه شبکه‌های زیربنایی، حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری و ایجاد فضای کسب و کار با درآمد کافی.

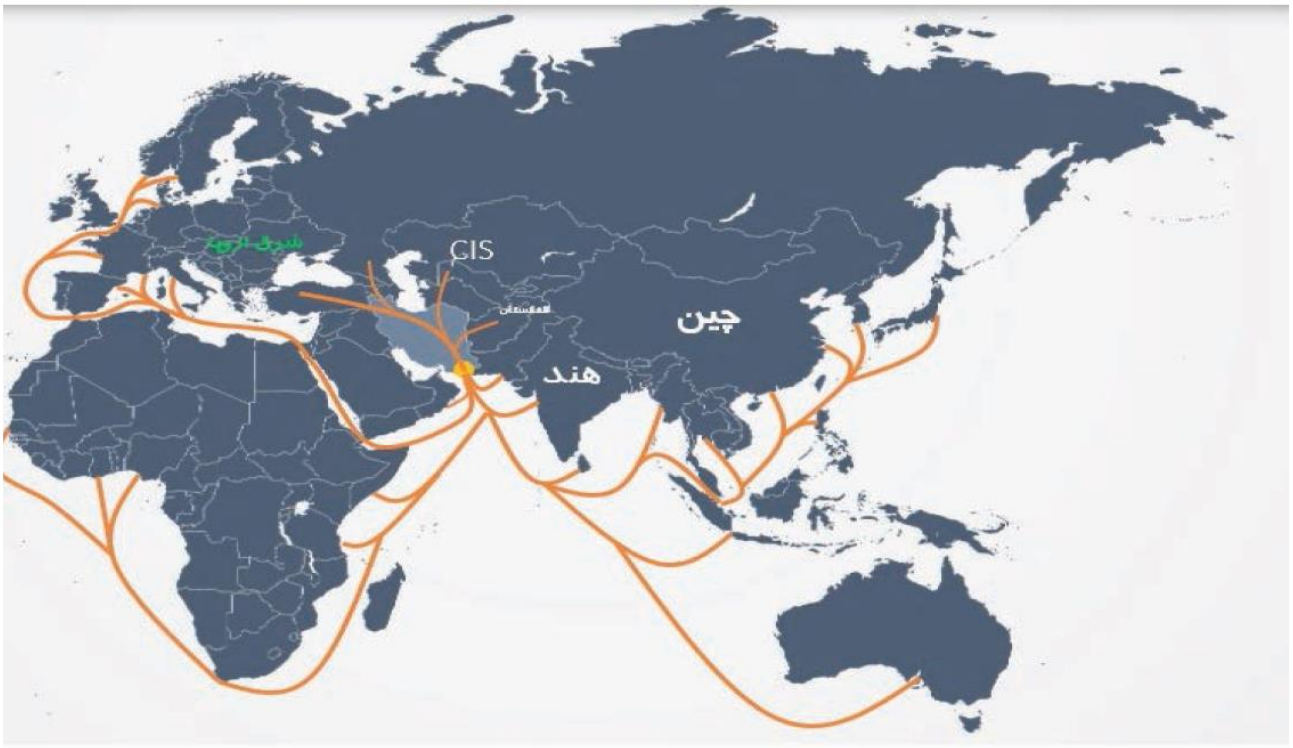
2. سیاست‌های کلی «برنامه ششم توسعه» (۱۳۹۴/۰۴/۰۹)

توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار – خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران.

پرونده چابهار

عمده سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با زیرساخت‌های بندری در کشور عمدتاً متمرکز در خلیج‌فارس و تنگه هرمز و بندر شهید رجایی (بزرگترین و مهم‌ترین بندر تجاری ایران) است. در همین رابطه، تنها بندری که قابلیت پذیرش کشتی‌های اقیانوس‌پیما را در خارج از خلیج‌فارس دارد، بندر چابهار است (به ویژه با فعالیت‌های توسعه‌ای که اخیراً در آنجا صورت گرفته است). چابهار بندری اقیانوسی است که عمق زیادی دارد و می‌تواند کشتی‌های سنگینی با تناژ ۱۰۰ هزار تن را پذیرش کند. با توجه به رویکرد صنعت کشتیرانی، مبنی بر حمل و نقل در ابعاد بزرگ، این موضوع برای بهره‌گیری از مزیت مقیاس بسیار مهم است. در همین رابطه، شاهد افزایش اندازه کشتی‌ها و حجم بار آن‌ها در اقصی نقاط جهان هستیم. دیگر بنادر دنیا نیز با ایجاد زیرساخت‌ها و دسترسی‌های دریایی و تجهیزاتی که قابلیت پذیرش ناوگان سنگین را داشته باشد، در حال تطبیق خود با رویکردِ حمل‌ونقل دریایی و خطوط کشتیرانی هستند. ایران با بندر چابهار تا حد زیادی قابلیت و توان پاسخگویی به این رویکرد دریایی را دارد. نکته حائز اهمیت دیگر این است که در مسیرهای مهم تجارت جهانی که مهمترین آن‌ها مسیر شرق به غرب است، بنادری می‌توانند مزیت رقابتی بالاتری داشته باشند که حداقل فاصله را با این مسیر اصلی داشته باشند. در بین بنادر ایران با توجه به عبور مسیر شرق به غرب– که نزدیک‌ترین مسیر عبورش از تنگه باب المندب، خلیج عدن، جنوب دریای عرب یا شمال اقیانوس هند به سریلانکا است– چنانچه این مسیر را به عنوان مسیر اصلیِ تجارت شرق به غرب در نظر بگیریم (یعنی مسیری که بیشترین ناوگان کشتیرانی از آن تردد می‌کنند)، چابهار دارای بهترین جایگاه با کمترین میزان انحراف از مسیر است. نکته دیگر درباره موقعیت بندر چابهار آن است که با توجه به دالان‌های تزانزیتی و به طور مشخص دالانی که تبدیل به یک توافق سه جانبه بین ایران، هند و افغانستان شده، این بندر بهترین حلقه واسط بین این سه کشور محسوب می‌شود. از جمله سایر مزایای این بندر عبارت است از اندازه بازار این بندر. در پیرامون چابهار کشورهای ساحلی اقیانوس هند را داریم. علاوه بر شبه قاره هند، کشورهای شرق آفریقا و برخی کشورهای جزیره العرب و به ویژه عمان (که بعضی از بنادر این کشور تبدیل به یک هاب حمل‌ونقل دریایی نیز شده است) در محدوده بازار بندر چابهار قرار دارند.

موقعیت استراتژیک بندر چابهار٤٥تصویر



به این موارد می‌توان افغانستان و کشورهای آسیای میانه و همچنین خود ایران را اضافه کرد. بنابراین از نظر محدوده بازار نیز بندر چابهار محدوده حائز اهمیتی را به خود اختصاص داده است. نکته دیگر در رابطه با ظرفیت‌های جذب سرمایه‌گذار خارجی در این بندر است. همچنین در مذاکراتی که با شرکت‌های بزرگ خارجی شده است، بندر چابهار به دلیل مجاورتش با منطقه آزاد چابهار و نیز قریب الوقوع بودن الحاق این بندر به منطقه آزاد از جذابیت بالایی برخوردار بوده است. البته این جذابیت حتی قبل از تصویب قانونی الحاق بندر چابهار به منطقه آزاد نیز با توجه به مصوبه اخیر شورای عالی اقتصادی، مبنی بر اینکه مقررات یا مزایا و تسهیلات قانونی منطقه آزاد چابهار به بندر چابهار نیز تعمیم داده شود، وجود داشته است.

سازمان امور بنادر و دریانوردی طی سال‌های اخیر، اقدامات گسترده‌ای انجام داده تا بدین طریق زیرساخت‌ها و امکانات لازم برای استفاده بهینه از پتانسیل‌های بندر چابهار را ایجاد کند. بر اساس شواهد موجود، با اقدامات صورت گرفته این بندر از یک بندر فصلی به بندری تبدیل شده که می‌تواند در کل سال به خطوط کشتیرانی سرویس دهد. به گفته مسئولان محلی، قبل از طرح توسعه، در ایام مانسون (بادهای مانسونی یا موسمی)، به لحاظ اینکه چون صرفا از شلتر (پناهگاه) خلیج چابهار استفاده می‌شد، این بندر در این ایام نمی‌توانست

حوضچه آرامی داشته باشد تا کشتی‌ها را در تمام شرایط پذیرش کند. اما در تطویل موج‌شکن (در قالب فاز یک توسعه)، حوضچه آرامشی ایجاد شد که بدون محدودیت و حتی در ایام مانسون می‌تواند به خطوط کشتیرانی سرویس دهد. در حال حاضر ظرفیت اسمی بندر ۱۲ میلیون تن در سال است که تنها از ۴۰ درصد این ظرفیت استفاده می‌شود. بندر چابهار بندری است که کمترین انحراف را از خطوط کشتیرانی دارد. این بدان معناست که اگر کشتی‌ای بخواهد محموله‌ای را به بندر امام ببرد، باید از جلوی بندر چابهار ۸۰۰ مایل حرکت کند تا به بندر امام برسد و دوباره ۸۰۰ مایل دریایی خالی برگردد؛ یعنی ۱۶۰۰ مایل رفت و برگشت مازاد داریم که خود این موضوع با توجه به سرعت شناورها می‌تواند حدود ۵ روز زمان اضافی را به آن‌ها تحمیل کند.

چابهار از معدود بنادر کشور است که طی دو سال اخیر و در اوج تحریم‌ها توانست روند مثبتِ بسیار خوبی را به لحاظ توسعه زیرساختی تجربه کند. به گفته مقامات محلی، چابهار در حال حاضر از لحاظ زیرساخت بندری، با توجه به روند تقاضا، نه تنها هیچ کمبودی نداشته بلکه مازاد ظرفیت نیز دارد که به خوبی می‌تواند روند رو به رشد تقاضا برای مبادلهٔ کالا بین سه کشور اصلی مشارکت‌کننده در چابهار (یعنی ایران، هند و افغانستان) و سایر فعالیت‌های ترانزیتی را پوشش دهد.

تاریخچه بندر چابهار

قبلا در کنار بندر چابهار بندری به نام بندر تیس وجود داشت که بعضی از اسناد تاریخی از آن به عنوان بندر تیز یاد می‌کنند و متاسفانه امروز دیگر آثاری از این بندر باقی نمانده است. این بندر یکی از دو نُد[۸۰۴] دریاییِ کریدور جادهٔ ابریشم بوده است. جاده ابریشم را همه به عنوان یک کریدور خشکی تصور می‌کنند که بار را از آسیا به اروپا می‌برده، در صورتی که گره دریایی داشته و یکی از این نُدها بندر هرمز (در نزدیکی بندرعباس) و دیگری بندر تیس (که حدود ۴۰ کیلومتر با بندر چابهار فاصله داشته است) بوده است. این بندر یکی از شاهراه‌های اساسی یا به تعبیر امروزی‌ها بندر هاب بین‌المللی بوده است. نقشی که امروز در منطقه، بندر «جبل علی» ایفا می‌کند. با هجوم مغول‌ها این بندر دچار مشکلات عدیده‌ای شده و تقریباً از صحنه عملیاتی محو می‌شود. زمانی که مغول‌ها به سمت غرب ایران حرکت می‌کنند، قبل از اینکه به بندر هرمز برسند بزرگترین مهاجرت تاریخ دنیا در آن روز اتفاق می‌افتد و مردم ساکن بندر هرمز همگی سوار کشتی شده و به

[۸۰۴] Node

جزیره هرمز مهاجرت می‌کنند. امروز تقریباً هیچکس نمی‌داند که بندر هرمز، دقیقا کجا بوده است. همه باستان‌شناسان یک فاصله حدود ۱۰۰ کیلومتری را در محدوده بندر هرمز قدیم تصور می‌کنند. همچنین امروزه دیگر هیچ اثری از بندر تیس باقی نمانده است. بعد از آن، یعنی حدود ۵۰۰ سال پیش، پرتغالی‌ها به عنوان امپراتوری‌هایی دریایی به چابهار ورود می‌کنند و قلعه پرتغالی‌ها را دقیقا در محل بندر تیس می‌سازند و از آنجا مدیریت جریان تجارت دریایی را کنترل می‌کنند و هر شناوری که پرچمی جز پرچم پرتغال داشت را به آتش می‌کشیدند و نهایتاً سالیان دراز در آنجا کار می‌کنند. بعد از پرتغالی‌ها، انگلیسی‌ها به این بندر می‌آیند و همین کار را انجام می‌دهند. بسیاری گمان می‌کنند خط تلگرافی که از عراق به هند می‌آمد برای بحث تبادل اطلاعات و مدیریت هند بوده، در حالی که نقش این تلگراف کنترل جریان دریایی بوده است. حدود ۲۰۰ سال پیش، این تلگرافخانه در نزدیکی بندر چابهار ایجاد می‌شود. سرهنگی به نام «گلدن اسمیت» که مسئول ایجاد این خط تلگراف می‌شود در گزارش خود که در اسناد موجود است اسم این بندر را «چوبار» ذکر کرده و اعلام می‌کند که ایرانی‌ها همچنان مشتاق احیای بندر تیس سابق، که توسط مغول‌ها نابود شد، هستند و تمرکز ایرانی‌ها اکنون بر روی بندر چوبار است. این سرهنگ اعلام می‌کند که این بندر چوبار (چو به معنای چاه) مرکز تجارت شکر استان مکران و گندم استان سیستان است. در گزارش این سرهنگ آمده که بندر چوبار و بندر گواتر (مرز ایران و پاکستان) در غرب بندر گوادر پاکستان وجود دارد. یعنی در حقیقت همین سه بندری که امروز وجود دارد. نکته جالب در گزارش این سرهنگ این است که بخش عمدهٔ کالاهای تخلیه‌ای در این بندر از دریای کاسپین می‌آمده و در بندر چوبار تخلیه می‌شده و به صورت دریایی از بندر گواتر یا چوبار به بندر کراچی پاکستان می‌رفته است. اتفاقی که می‌افتد این است که آن زمان، یعنی قبل از بیرون کردن پرتغالی‌ها، به دلیل اینکه مدیریت عرصه دریانوردی در اختیار پرتغالی‌ها بود، انگلیسی‌ها کریدور شمال–جنوب را (که امروز مد نظر ماست و طبق آن، بار اروپا از دریای خزر وارد ایران می‌شود و از ایران به جنوب و از جنوب به آسیا می‌رود) در ۵۰۰ سال پیش احداث می‌کنند و تا زمانی که انگلیسی‌ها توانستند پرتغالی‌ها را بیرون کنند این مسیر جریان داشته است. این گزارش به آن چیزی اشاره دارد که امروزه ما به آن راه‌گذر بین‌المللی شمال–جنوب International North-South of Transit Corridor(INSTS) می‌گوییم. وی در گزارش خود به نوع کالاهایی که آن زمان جابه‌جا می‌شده اشاره می‌کند. گوادار و چابهار در تقسیمات کشوری دوره قاجار از مناطق تحت حکم ایالت کرمان و با مناطق تحت نفوذ حاکم ایالت فارس متفاوت بوده است. عمده تفاوت آن وجود مرز مشترک با منطقه نفوذ بریتانیا در هند است. در این رابطه ذکر بخشی از پیشینه تاریخ این خطه با استفاده از منابع داخلی، ضروری به نظر می‌رسد، زیرا بر خلاف منابع انگلیسی که حضور عوامل عمان را در این بنادر به منزله حاکمیت عمان بر کرانه‌های جنوب شرقی ایران جلوه دادند، در منابع داخلی تقریباً در هیچ کجا به نام عمان اشاره نشده است. این موضوع نخست بیانگر حضور عوامل عمان

به دلیل موضوعات تجاری بوده و تاثیر ماندگاری از خود برجای نگذاشته است و دوم، نشانه توجه حکومت مرکزی و حاکم کرمان به منطقه بلوچستان و سواحل مکران است.[۸۰۵] به قبل از انقلاب اسلامی و زمان پهلوی می‌رسیم؛ در آن زمان دولت مرکزی همچنان مصمم به احیای دو بندر در نزدیکی بنادر تیس و هرمز است و یک طرح توسعه‌ای را در دستور کار قرار می‌دهد و در آن اشاره می‌کند که قرار است بنادر چابهار، بوشهر و بندرعباس در سال ۱۳۳۵ تحت عنوان «طرح ترمیم و توسعه بنادر» ترمیم شوند. بندرعباس جانشین هرمز، بندر چابهار نیز جایگزین بندر تیس قدیم می‌شود. نهایتاً تا سال ۱۳۴۵ به این طرح توجهی جدی نمی‌شود تا اینکه در سال ۱۳۵۲ طرح توسعه بندر چابهار توسط یک مشاور ایرانی–کانادایی به نام ادیبی هریس تهیه می‌شود.

متاسفانه پس از انقلاب اسلامی، توجه زیادی به بندر چابهار نمی‌شود. کشور تحت جنگ است و بندر خرمشهر (بزرگترین بندر کشور قبل از جنگ) در اشغال عراقی‌ها است. در آن زمان، سازمان بنادر دریانوری تصمیم می‌گیرد در راستای رویکرد پدافند غیرعامل بنادر دیگری را بسازد و بندر شهیدرجایی را با مشاورهٔ ایتالیایی‌ها و بندر شهید بهشتیِ چابهار را می‌سازد و در حقیقت این دو بندر بیشترین کمک را به تجارت دریایی در طول جنگ می‌کنند. بندر شهید رجایی به دلیل نیاز مبرم کشور به بندر و حمل و نقل دریایی، در فاز اول به صورت نیمه تمام تحویل گرفته شده و در سال ۱۳۶۴ به بهره‌برداری می‌رسد. فرمایشی از رهبری وجود دارد که بیان می‌کنند «بندر چابهار در زمان جنگ به داد کشور رسید» زیرا نه موشک‌ها و نه هواپیماهای عراقی به چابهار نمی‌رسیدند.

پتانسیل چابهار در تجارت منطقه‌ای

طی یک دهه اخیر رویدادهای ژئوپلتیکی در اقیانوس هند، از جمله ظهور پرقدرت‌تر چین، رقابت چین و هند و درگیری هند و پاکستان باعث شده اقیانوس هند و بخش غربی آن بیش از پیش در تجارت جهان مهم شود. در کنار این‌ها، اتفاقاتی که در خلیج فارس به عنوان نقطه‌ای محدود و آسیب پذیر در جنگ و صلح افتاده و همچنین تحولات مهم که در حوزه هزینه تمام‌شده و ترانزیت، موجب شده ترتیبات اقتصادی منطقه به سمت سواحل و بنادر اقیانوسی دریای عمان (مکران) در حال حرکت باشد؛ به عبارت دیگر منطقه مَکُران می‌توان شاهد یک توسعه اقتصادی دریامحور باشد که این می‌تواند به نفع تمام کشورهای منطقه مکران از جمله ایران تمام شود.

[۸۰۵] ابراهیمی نژاد، بدرجهان، " ایران و عمان در دوره ناصری : ۱۸٤۸ م – ۱۸۹٦ م "، خانه کتاب، تهران ۱۳۹۲

رقبای چابهار

بنادر عمانی

کشور سلطنتی عمان یکی از کشورهای عربی حوزه خلیج فارس است که از ابتدا رابطه بسیار خوب و نزدیکی با ایران داشته است. اقتصاد عمان براساس منابع هیدروکربنی محدودش که اساساً نفت و گاز است استوار می‌باشد و حدوداً ۸۰ درصد درآمد دولت در سالیان قبل را تشکیل داده است. دولت عمان در حال حاضر به جهت محدودیت منابع نفتی، برنامه ریزی نموده تا اقتصاد خود را از نفت و گاز خارج نماید، لذا تلاش نموده که زیرساخت‌های مناسب را برای سرمایه گذاری خارجی فراهم آورد. در این راستا با مشارکت بندر نوتردام هلند از سال ۲۰۰۵ احداث بندر صحار و به دنبال آن منطقه آزاد سجار را در دستور کار خود قرار داد که تاکنون بالغ بر ۲۶ میلیارد دلار در این بندر سرمایه گذاری نموده که این بندر هم اکنون یکی از بنادر مجهز در منطقه است که توسط شرکت‌های بزرگ و معروف دنیا بهره‌برداری می‌شود. دولت عمان کلیه زیرساخت های لازم را برای تجارت و سرمایه‌گذاری در بندر و منطقه آزاد تجاری صحار فراهم نموده است. بندر صحار به جهت نزدیکی به بندر چابهار در جهت اجرایی‌شدن توافق نامه عشق آباد که بین دولت‌های ایران، عمان، ازبکستان و ترکمنستان امضا شده وکریدور شرق و غرب نقش اساسی ایفا خواهد کرد. همچنین دولت همان از سال ۲۰۱۱ نسبت به سرمایه‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای سرمایه‌گذاران خارجی در بندر دوقم اقدام نموده و تسهیلات ویژه‌ای در اختیار تجار و سرمایه‌گذاران خارجی قرار داده است. کشور عمان با داشتن سه بندر و منطقه آزاد صحار، دوقم و صلاله شرایطی را فراهم کرده که سرمایه‌گذاران خارجی تمایل به حضور در این مناطق آزاد داشته باشند و با سرعت این مناطق با حضور شرکت‌های عمانی و شرکت‌های خارجی توسعه پیدا کرده‌اند.

بندر و منطقه آزاد صُحار را می‌توان یکی از موفق‌ترین طرح‌های کشورهای حاشیه خلیج همیشه فارس برای در هم آمیختن مدل‌های نوین تامین مالی و جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی و نیز ایجاد زیرساخت‌های استراتژیک برای کشور دانست. صحار در کشور عمان واقع شده و کمتر از ۱۰ سال توانسته است حدود ۲۵ میلیارد دلار سرمایه گذاری جذب کند.

بندر صحار ٤٦تصویر



جمعیت عمان معادل ۴.۵ میلیون نفر با تولید ناخالص داخلی ۷۰ میلیارد دلار است. بنابر بررسی های انجام شده، بندر و منطقه آزاد صحار یک مشارکت بین سلطان نشین عمان و بندر رتردام هلند است؛ به زبان بسیار ساده سلطان نشین عمان با دارا بودن منابع کافی برای سرمایه گذاری و مالکیت ۱۰۰ بندر و منطقه آزاد با بزرگترین و موفق ترین بندر جهان شریک شده است. وقتی شما با بزرگترین بندر اروپا در ساخت مناطق آزاد و بنادر خود مشارکت می‌کنید، نخستین نکته حایز اهمیت توجه سرمایه‌های جهانی به ساختار مشارکت و رتبه بندی اعتباری صاحبان پروژه است که هرچه مشارکت کنندگان دارای رتبه اعتباری بهتری باشند جذب سرمایه‌گذاری خارجی با سهولت تر بیشتری انجام می‌شود. با بررسی بیشتر متوجه خواهید شد که ایجاد این بندر و منطقه آزاد در راستای سلسله سرمایه‌گذاری‌های مشترکی است که بندر رُتردام هلند با سایر کشورها برای ایجاد شبکه جهانی بنادر در برزیل، عمان، هند، و اندونزی ایجاد شده است. به این معنی که قرار گیری در یک نقشه و طرح جهانی بزرگ‌تر، عمق بیشتری به تمامی سرمایه‌گذاران بالقوه نشان می‌دهد که این موضوع قابلیت همکاری های بین المللی را البته نه در حرف بلکه در عمل و در زنجیره تجارت جهانی اثبات می‌کند. منطقه آزاد و بندر صحار فقط یک بندر یا منطقه آزاد ساده مانند مناطق آزاد ما نیست؛ بلکه برای آن تعریفی بین‌المللی و اهداف بلندپروازانه‌ای در نظر گرفته شده است. صُحار تکمیل کننده زنجیره بنادر در هلند، در برزیل و در کشور هند است که به معنی فعالیت آن با بزرگترین اقتصادهای نوظهور جهان است. شعار اصلی منطقه آزاد و بندر صحار تبدیل شدن به یکی از سریع‌ترین و بزرگترین بنادر جهان است که این یعنی انتخاب شعاری جهانی، عملکرد مدیریتی جهانی و انتقال دانش از گروه‌های مدیریتی بزرگترین و پیشرفته ترین بنادر اروپا. عمان با ثبات اقتصادی خود جزو کشورهایی است که در ۵۰ سال گذشته در آمد سرانه اش را از ۹۵۰ دلار به ۲۰ هزار دلار رسانده، که این مهم جز با رویکرد تفکر بین

المللی، دانش جهانی و تخمین درست نیازهای بین‌المللی به دست نمی‌آید. اکنون باتوجه به بررسی بندر صُحار به عنوان نمونه موفقی از جذب سرمایه گذار خارجی است.

بنادر پاکستانی

کریدور اقتصادی چین پاکستان یکی از راه حل های اصلی پکن برای دستیابی به استراتژی یک کمربند یک جاده از یک سو و مقابله با مشکلات گذر از اقیانوس هند بدون ایجاد مزاحمت دولت هند به عنوان مهمترین رقیب منطقه ای چین به حساب می آید. آنچه مسلم است پکن برای استفاده از پتانسیل های ژئواکونومیکی و ژئوپولیتیکی پاکستان می بایست زیرساخت های لازم جهت تبدیل قلمرو پاکستان به سرزمینی موثر در تسهیل ترانزیت بین المللی چین را در این کشور ایجاد کند. از سوی دیگر، ایجاد زیرساخت های مذکور لازم آن هم در سطح برآورده کردن ملزومات زیرساختی تجاری جهت پیاده سازی استراتژی یک کمربند یک جاده، پروژه‌ای بسیار سنگین و پر هزینه خواهد بود. سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده اولیه از سوی چین برای – کریدور اقتصادی CPEC رقمی حدود ۴۶ میلیارد دلار برآورد شده بود که بعدها این رقم به ۵۴ میلیارد دلار افزایش یافت. در قالب اجرای این پروژه عمرانی تجاری سنگین، شبکه گسترده ای از بزرگراه ها و راه آهن ها به عنوان بخشی از طرح دالان – اقتصادی در سرتاسر پاکستان ساخته خواهند شد. طبق برآورد دولت پاکستان، شبکهٔ حمل ونقل عمدتاً مستعمل این کشور باعث هدررفت منابعی برابر ۳/۵ درصد تولید ناخالص داخلی پاکستان می شود. شبکه های جدید حمل ونقل که به عنوان جزئی از طرح دالان اقتصادی ساخته خواهند شد، بنادر گوادر و کراچی را به شمال پاکستان، و نیز غرب چین و آسیای میانه متصل خواهند کرد. بزرگراهی به طول ۱۱۰۰ کیلومتر بین کراچی و لاهور ساخته خواهد شد و شاهراه قراقرم بین راولپندی و مرز چین بازسازی خواهد شد. راه آهن کراچی پیشاور نیز تا سال ۲۰۱۹ توسعه خواهد یافت و پذیرای قطارهایی با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت خواهد شد. شبکهٔ راه آهن پاکستان گسترش خواهد یافت تا به شبکه راه آهن چین در کاشغر متصل شود. بر اساس آمارهای اعلام شده از سوی کارشناسان چینی، مدرنیزه کردن شبکه های حمل ونقلی مذکور ۱۱ میلیارد دلار هزینه بر خواهد داشت. بیش از ۳۳ میلیارد دلار در زمینه زیرساخت های انرژی در پاکستان سرمایه گذاری خواهد شد تا از مشکل کمبود مزمن انرژی در پاکستان بکاهد. در حال حاضر پاکستان بیش از ۴۵۰۰ مگاوات کسری انرژی دارد که زیانی معادل ۲ تا ۲/۵ درصد تولید ناخالص داخلی را متحمل کشور می کند. آثار و نتایج احتمالی طرح دالان اقتصادی بر کشور پاکستان با اجرای طرح مارشال توسط ایالات متحده در اروپای پس از جنگ جهانی دوم

مقایسه شده است. مقام های پاکستانی پیش بینی می کنند اجرای این طرح اقتصادی ۲/۳ میلیون شغل بین سال های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ به وجود آورد و رشد اقتصادی کشور را سالانه ۱ تا ۱/۵ درصد افزایش دهد. با فرض اجرای تمام وکمال پروژه های برنامه ریزی شده، ارزش سرمایه گذاری ها در این طرح به اندازه کل سرمایه گذاری های خارجی در پاکستان از ۱۹۷۰ تاکنون، و برابر ۱۷ درصد تولید ناخالص داخلی پاکستان در ۲۰۱۵ خواهد بود.

با این حساب، کریدور اقتصادی چین پاکستان به عنوان نقشه راه اصلی چین برای فراهم آوردن زیرساخت های لازم فنی – و اقتصادی در پاکستان جهت استفاده از این کشور به عنوان بخشی از پازل راه ابریشم جدید به حساب آمده و تاسیس و توسعه بندر گوادر را نیز می توان قلب تپنده این کریدور در نظر گرفت.

کریدور اقتصادی چین-پاکستان۴۷تصویر



از سوی دیگر با دعوت پاکستان از عربستان سعودی برای سرمایه گذاری و مشارکت در سی پک و در صورت موافقت – رسمی چین با ورود عربستان، شریک سومی نیز به این پروژه اضافه خواهد شد. این سرمایه گذاری ها بیشتر در بخش معادن بلوچستان پاکستان، تاسیس پالایشگاه در گوادر، همچنین نیروگاه گاز مایع در پنجال و فروش نفت با پرداخت بلندمدت به پاکستان است. مجموعه تحولات فوق گویای خیز بلند عربستان برای سرمایهگذاریهای اقتصادی کلان در پاکستان و به طور خاص منطقه دریای عمان است.

بنادر اماراتی

بندر جبل علی یکی از بزرگترین بنادر جهان و بزرگترین بندر در خاورمیانه است. این بندر به طور هفتگی با بیش از ۱۰۰ بندر در جهان ارتباط دارد و به بیش از ۱۷۰ خط کشتیرانی خدمات می دهد. دوبی دارای ۲ بندر اصلی است. این بنادر بندر رشید و بندر جبل علی هستند که به عنوان بزرگترین بنادر جهان و پایانه برای کانتینرها شناخته شده اند. بندر جبل علی بزرگتر از بندر رشید است. این بندر در اواخر دهه ۱۹۷۰ میلادی در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی شهر دوبی احداث شد. عمق و امکانات این بندر باعث شده یکی از پربازدیدترین بنادر در جهان باشد. وسعت این بندر ۱.۴۷ کیلومتر مربع است. فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم در منطقه جبل علی قرار دارد. منطقه آزاد جبل علی، منطقه صنعتی دوبی است که شرکت ها و سرمایه گذاران از کشورهای متعددی مثل چین و تایوان و تایلند در این منطقه آزاد حضور داشته و به تجارت و کسب وکار می پردازند. منطقه آزاد جبل علی یکی از بزرگترین جزایر ساخته شده به دست بشر است. این منطقه آزاد تجاری کاربرد تجاری گردشگری دارد. بندر جبل علی دارای ۳ جزیره نخل مصنوعی در آب های خلیج فارس است. این سه جزیره به شمایل یک درخت نخل و به نام های جمیر ا، دیره و جبل علی معروف هستند که کاربرد این جزایر؛ مسکونی، تفریحی و تجاری است. بندر جبل علی به بیش از ۱۷۰ خط کشتیرانی خدمات می دهد و هر هفته با بیش از ۱۰۰ بندر در سراسر دنیا در ارتباط است. ظرفیت بندر جبل علی در آینده و با افتتاح سومین پایانه این بندر از ۱۴ میلیون تی ای یو به ۱۹ میلیون تی ای یو افزایش خواهد یافت. بندر جبل علی همچنین توانایی لازم به منظور مدیریت ۱۰ کشتی با ظرفیت ۱۸ هزار تی ای یو را به طور همزمان داراست.

بندر جبل علی به زبان عربی مبنا نامیده می شود. بهره برداری رسمی از بندر جبل علی در سال ۱۹۷۷ منطقه آزاد تجاری جبل علی نیز در سال ۱۹۸۵ ایجاد شد که وجود چنین منطقه ای موجب رونق بسیار این بندر شد. با توجه به عمق بندرگاه و تجهیزات بندری و دریایی آن، انواع مختلف کشتی های تجاری، مسافربری و حتی نظامی می توانند در این بندرگاه لنگر انداخته و خدمات متفاوتی را دریافت کنند. مدیران و مسئولان سازمانی این بندر قصد دارند طی یک برنامه ریزی ۱۳ مرحله ای در سال ۲۰۳۰ م به قابلیت بارگیری و تخلیه ۷۲ میلیون تی ای یو در سال دست یابند. مدیریت و سازماندهی این بندر در دست مدیریت بنادر دوبی (DPA) است. اکنون این بندر دارای ۹ اسکله است که تا سال ۲۰۳۰ این میزان به ۲۵ اسکله افزایش خواهد یافت. اسکله های جدید توسط یک اتحادیه پیمانکاران بین المللی بهره برداری خواهند شد. شرکت بین المللی بنادر دوبی اکنون با چندین بندر بزرگ جهان برای انجام امور اپراتوری قرارداد منعقد کرده است.

در بندر جبل علی ۴ منطقه آزاد تجاری وجود دارد که از نظر قوانین تجارت بین الملل استاندارد بوده و موجب جذب تاجران از تمامی نقاط جهان شده است. مجموعه بندری جبل علی به بزرگترین منطقه بندری در دنیا از نظر وسعت معروف شده است. در سال ۱۹۸۵ تنها ۳۰ شرکت در این مناطق آزاد تجاری فعالیت داشتند اما در سال ۲۰۰۴ تعداد شرکت های فعال در مناطق آزاد تجاری جبل علی به ۳ هزار شرکت رسید که البته بیش از ۳۷ درصد این شرکت ها از قاره اروپا و آمریکا هستند.

یکی از عوامل اصلی موفقیت این بندر کانتینری، جایگاه جغرافیایی استراتژیک کشور امارت متحده عربی و جایگاه جغرافیایی استراتژیک این بندر است. بندر جبل علی نهمین بندر از نظر حمل ونقل و فعالیت در دنیاست. بندر جبل علی همچنین دارای یکی از بزرگترین شرکت های پایانه ای اپراتوری در دنیا است. اکنون حجم عملیات کانتینری بنادر دوبی که بندر اصلی آن، بندر جبل علی است، در سال ۲۰۱۴ بیش از ۱۵ میلیون تی ای یو بوده است. همچنین رشد متوسط حمل ونقل کانتینری در ۴ سال گذشته در بندر جبل علی ۲۰ درصد بوده است. منطقه آزاد تجاری جفزا که در حاشیه این بندر قرار گرفته، آن را به عنوان یکی از مناطق نمونه آزاد تجارت جهانی معرفی کرده و موجب شده که امنیت اقتصادی بالایی در کشور امارات متحده عربی از همین طریق ایجاد شود. کل عملیات کانتینری این بندر بر عهده یک اپراتور بزرگ بین المللی است که در همین بندر ایجاد شده و خدمات اپراتوری بنادر را ارائه می دهد. این اپراتور علاوه بر این بندر چندین بندر دیگر در داخل و خارج امارات را مدیریت و راهبری می کند.

پایانه بین المللی دی پی وردلد که در بندر جبل علی واقع شده است از گروه فناوری و اتوماسیون ABB که یک شرکت سوئیسی است درخواست اتوماسیون سازی و نصب ریموت کنترل برای کنترل کشتی ها از راه دور کرده است. این فناوری ها به پایانه نوین این بندر نیز افزوده خواهند شد. انتظار می رود این پایانه ظرفیت ۱.۳ خود داشته باشد. این ظرفیت با ۱۳ کشتی و ۳۵ جرثقیل خودکار پر خواهد شد. بندر جبل علی یکی از شاهراه های بزرگ تجارت دنیا است و علاوه بر کانتینر ؛ نفت، گاز مایع و محصولات پتروشیمی از عمده کالاهای حمل ونقل شده در این بندر است. با توجه به نوع اقتصاد کشورهای منطقه که صادرات وابسته به نفت و واردات کالاهای مصرفی را در دستور کار دارند، می توان بندر جبل علی را محل ورود کالاهای مصرفی به منطقه و سپس توزیع آنها در بین کشورها دانست. امارت متحده عربی دارای یک اقتصاد آزاد و باز بوده و با توجه به تجارت و بازرگانی ؛ صادرات نفت، گردشگری و حمل ونقل در حوزه درآمد ناخالص ملی شرایط مناسبی را در منطقه خاورمیانه داراست. این کشور با بازنگری در قوانین اقتصادی خود، فرصت هایی را برای رشد بخش

خصوصی ایجاد کرده که همگی موجب ایجاد زیرساخت مناسب برای وضعیت اقتصادی و کارکردی بندر جبل علی شده اند. بنادر جنوبی کشور که فاصله اندکی با بندر جبل علی دارند نیز ظرفیت های بسیاری را برای توسعه و تبدیل شدن به بهترین بنادر خاورمیانه دارا هستند.

علاوه بر بندر جبل علی باید توجه ویژه‌ای به منطقه آزاد راس الخیمه بکنیم. راس الخیمه به دلیل تاریخ غنی خود که هفت هزار سال قدمت دارد یک منطقه تجاری پر رونق بوده است، راس الخیمه در گذشته به " جلفار " معروف بوده است و همچنین به در استخراج و تجارت مروارید شهره بوده است و یکی از برجسته‌ترین مناطق تجاری در منطقه غرب آسیا بوده است. راس الخیمه در شمال کشور امارات واقع شده است و به عنوان پایتخت گردشگری خلیج فارس برای دو سال متوالی در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ توسط شورای همکاری خلیج فارس انتخاب شده است. این منطقه از موقعیت استراتژیک ویژه‌ای برخوردار است و از سواحل خلیج فارس تا تنگه هرمز گسترش می‌یابد. این منطقه آزاد استراتژی و سیاستی یکپارچه را بر اساس توسعه اقتصادی دنبال می‌کند و طی سالهای گذشته شاهد رشد قابل توجهی در بخش های مختلف بوده است.یکی از این استراتژی‌ها ایجاد منطقه آزاد و صنعتی می‌باشد که منجر به جذب سرمایه‌گذاران خارجی از شرکت های کوچک و متوسط تا شرکت های چند ملیتی در آن شده است و امروزه این منطقه به یک منطقه ایده‌آل برای شرکت های خارجی تبدیل شده است و دارای تولیدات متنوعی از مصالح ساختمانی و پتروشیمی گرفته تا سرامیک سازی و دارو سازی است که تبدیل به یکی از بزرگترین تولیدکنندگان سرامیک در جهان شده است، همچنین راس الخیمه صاحب کارخانه صنایع دارویی خلیج معروف به " جلفار " است و بزرگترین تولیدکننده دارو در منطقه غرب آسیا است. این منطقه یکی از منعطف‌ترین مناطق آزاد تجار جهان برای جذب سرمایه خارجی می‌باشد. تضمین امنیت سرمایه گذار و تمام امکانات را برای راه اندازی یک تجارت با بیست و پنج درصد قیمت کمتر نسبت به سایر مناطق آزاد در امارات متحده عربی فراهم کرده است. اقتصاد قوی منطقه همراه با سیاستی پایدار، راس الخیمه را به مکانی پویا برای سرمایه گذاری تبدیل کرده است که باعث می‌شود سرمایه‌گذار در سریع ترین زمان تجارت خود را آغاز کند. این منطقه آزاد از مشوق‌های سرمایه‌گذاری زیادی از قبیل: معافیت مالیات بر درآمد و شرکت، مالکیت صددرصد خارجی، هزینه های کم در آب و برق، معافیت بر واردات، روش های آسان اجاره برای دفاتر و یا انبارهایی که برای مصارف صنعتی استفاده می‌شود می‌توان نام برد. سودآوری و درآمد باعث شده است که درآمد این منطقه در نیمه اول سال ۲۰۲۱، ۳۴۸ درصد افزایش یابد و به ۱۱۹ میلیون درهم برسد درحالی که این رقم در سال ۲۰۲۰، ۲۶.۷ میلیون درهم بوده است. در واقع میزان درآمدها در این منطقه با رشد ۱۲۱ درصدی به ۲۶۵.۱ میلیون درهم فقط در نیمه اول سال رسیده است در حالی که در سال ۲۰۲۰، ۱۲۰.۲ میلیون درهم بوده است. در نتیجه همه سرمایه گذاران راس الخیمه را

برای تاسیس شرکت ترجیح می‌دهند زیرا این منطقه آزاد مقرون به صرفه و دارای محیطی مشتری‌پسند برای سرمایه گذاری و تجارت می‌باشد.

مجموع این رخدادهای جاری نشاندهنده اهمیت ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک منطقهی سواحل مَکُران از سوی رقبای منطقهای است و تلاش های هدفمندی که طی سالیان اخیر به ویژه در پورت های مهم عمان و پاکستان ایجاد شده است نویدبخش رشد اقتصادی منطقه ای برای این کشورها می باشد.

عدم استفاده از پتانسیل‌های چابهار

در زمانه کنونی عملکرد ترانزیتی بندر چابهار تقریبا صفر است و به جز گندم‌های رایگانی که هندی‌ها به افغان‌ها دادند و به جز ۲۱ کانتینری که از افغانستان به هند صادر شد و به جز یک کانتینر انار هیچ کالای دیگری از بندر چابهار ترانزیت نشده است. قرار بود بندر چابهار به عنوان محور توسعه شرق کشور باشد. قبل و بعد از انقلاب همه مطالعات نشان می‌دهد که اگر قرار است استان‌های شرقی کشور توسعه یابند، بندر چابهار کلید توسعه است. متاسفانه امروزه سهم بندر چابهار حتی در توسعه استان سیستان و بلوچستان هم حداقلی است، چه برسد به سایر استان‌ها. در سال ۱۳۸۱، بندر شهید رجایی حدود ۴۲.۵٪ از کل تجارت دریایی کشور را به خود اختصاص می‌داد. این عدد در سال ۱۳۸۵، ۴۴.۵٪ و سال ۱۳۹۷ حدودا ۵۶٪ است. از ۱۶۵ میلیون تن کل عملکرد بنادر بازرگانی (به جز بنادر نفتی)، سهم بندر چابهار هنوز کمتر از ۲٪ است. مهم‌ترین چالش ما نبود درک صحیح از بندر چابهار است. مواردی از جمله تداخل حوزه اختیارات نهادها و مانع‌تراشی برای ورود بخش خصوصی کارآمد و واقعی به عنوان اپراتور چابک بندر باعث شده که تمام ظرفیت‌های چابهار شکوفا نشود. امروزه هندی‌ها، افغانستانی‌ها و پاکستانی‌ها بندر چابهار را یک تغییردهندهٔ بازی (Game Changer) می‌دانند اما ما هنوز توجهی به مزیت‌های این بندر نداریم و بسیاری از افراد هنوز درکی از این سرمایه ملی (بندر چابهار) ندارند.

بندر چابهار یک مزیت ویژهٔ ترانزیتی دارد. این بندر دو گمرک مرزی دارد که یکی گمرک میلک و دیگری زرنج است و فاصله‌اش به بندر مطلوب است و آنچه تاکنون به عنوان ترانزیت استفاده شده عمدتاً از طریق همین مرز میلک عبور کرده است. البته مرز دوقارون نیز وجود دارد. یک سرمایه‌گذاری برای ring road صورت گرفته و در واقع یک garland network در داخل کشور افغانستان در نظر گرفته شده تا کمک بکند که به مرز میلک و زرنج وصل شده و ما از آنجا به بندر چابهار برسیم. ظرف ۹ ماه گذشته یک terminal

operator در بخش فاز یک بندر چابهار راه‌اندازی شده که مسئولیت‌های اجرایی ابن بخش را هم از بابت عملیات و هم از بابت آوردن تجهیزات برعهده بگیرد. بندر چابهار از تجهیزات و زیرساخت‌های استراتژیک خوب و مدرنی برخوردار است اما در بالفعل‌کردن این پتانسیل ناکام مانده است. بعد از حمل محموله گندم از هند به افغانستان از طریق چابهار، وزیر اقتصاد امارات احساس خطر کرده و با سفر به هند به رایزنی می‌پردازد که مبادا از اهمیت و دلالت استراتژیک جبل علی کاسته شود. این‌ها نشان می‌دهد که سایر کشورها به درستی از مزیت بندری خود استفاده می‌کنند، اما در ایران به دلیل فقدان ذهنیت استراتژیک و عدم توجه به دیپلماسی راه گنج مهم همچون چابهار منفعل مانده است.

در سال‌های گذشته ده‌ها کانتینر به بندر شهیدبهشتی آمده و ما را مستقیما به بنادر هند و جبل علی وصل کرده‌اند. کشتی‌های فله‌بر و لنج و کشتی‌های نفتی نیز در این موضوع ایفای نقش کرده‌اند. اگر بخواهیم شبکه ارتباطات کشورها به بندر شهیدبهشتی را ببینیم می‌توانیم به کشورهای مختلفی اشاره بکنیم، از جمله اوکراین، رومانی و برزیل و در منطقه نیز کشورهایی نظیر عمان، امارات و هند وجود دارند. نکته بسیار مهم این است که خود چابهار از بابت کرمان، سیستان و بلوچستان و خراسان می‌تواند به عنوان پس‌کرانهٔ بندر چابهار معرفی شود، این منطقه ۲۰٪ جمعیت کشور را داراست اما مجموع مبادلات کانتینری کشور در این ناحیه تنها ۴٪ از کل مبادلات کانتینری است. بد نیست به کالاهایی که به بندر چابهار وارد شده نیز اشاره‌ای بکنیم؛ کالاهای اساسی در بندر شهیدبهشتی در سال ۹۸ پیش از کرونا عبارت‌اند از زغال سنگ، دام زنده، کانتینر و محموله‌های نفتی. اگر بخواهیم مجموع این فعالیت‌ها را با آنچه که در بنادر حاکمیتی و مالکیتی سازمان بنادر جاری است مقایسه کنیم، در رابطه با کالاهایی که به صورت خشک و غیرنفتی بوده‌اند، می‌بینیم که سهم بندر شهیدبهشتیِ چابهار فقط ۰.۲٪ بوده و اگر بخواهیم این آمار را با احتساب محموله‌های نفتی در نظر بگیریم این سهم در ۹ ماه اخیر به عدد ۰.۶٪ می‌رسد. اگر بخواهیم بندر شهیدرجایی هم به آمار بندر شهیدبهشتی اضافه بکنیم سهم آن ۰.۸٪ است. چالش‌هایی پیش روی این بندر که بسیار مورد تاکید رهبری است باید کاملاً بررسی شود. در کنار اهمیت زیرساخت، روساخت و تجهیزات یک اصل دیگری به نام orchestration وجود دارد؛ یعنی ما بتوانیم سازمان‌ها و نهادها و ارگان‌های مسئول را هماهنگ کنیم تا کار مرکز جلو برود. قولی که داده شده تا بندر شهید بهشتی به منطقه آزاد الحاق شود هنوز محقق نشده است. کوچکترین تاثیر این عدم الحاق، وجود ۹٪ مالیات بر ارزش‌افزوده در این بندر است. تقریباً در هیچ یک از دیگر بنادر کشور این ۹٪ مالیات اعمال نمی‌شود. ولی در چابهار باید از مشتریان و صاحبان کالا و حتی صادرکنندگان ۹٪ مالیات گرفته شود. بحث بعدی این است که این عدم الحاق به منطقه آزاد باعث شده بسیاری از صاحبان کالا که بخواهند از امتیار این منطقه آزاد استفاده بکنند، کالای خود را از مسیر بندر بهشتی حمل بکنند و از مسیر کمربندی ۱۵ کیلومتر به مجاورت

بندر کلانتری ببرند و آنجا اقدامات مربوط به ترخیص را انجام بدهند. انتظار ما این است که هرچه زودتر بندر بهشتی و کلانتری به منطقه آزاد ملحق شوند و همینطور تسری قوانین، حذف مالیات ارزش افزوه و اعطای شرایط خاص برای استفاده از ظرفیت‌های بندر و پس‌کرانه‌اش صورت گیرد. حتی اگر افغانستان، پاکستان و آسیای مرکزی لحاظ نشوند، ۲۰٪ جمعیت کشور به ظرفیت‌های این بندر نیاز دارد.

طبق نگاه رهبری، مکران یک گنج است. دیدگاه ما به سواحل باید اصلاح شود. نگاه ما همیشه خشکی به دریا بوده، در صورتی که نگاه ما باید از دریا به خشکی باشد تا بدین طریق توسعه مناطق ساحلی اتفاق بیفتد. منطقه ساحلی منطقه‌ای است که نظام دریا بر آن حاکم است. طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور با نگاه توسعه پایدار و متوازن مناطق ساحلی تعریف شده و از جنبه‌های مختلف پدیده‌های دریایی، محیطزیستی، سیاسی–امنیتی، پدافند غیرعامل و کاربری مطلوب به آن توجه شده است. سواحل مکران یکی از نقاطی است که مستعد توسعه از دیدگاه اقتصادی است. چشم‌اندازی که برای چابهار پیشبینی شده، ۵ فاز توسعه با افق ۸۲ میلیون تن ظرفیت است. در گام اول، فاز یک طرح توسعه شامل ۲ پست اسکله کانتینری و ۳ پست اسکلهٔ فله‌ای است و تقریبا به بهره‌برداری رسیده است و زیرساخت‌ها تقریباً کامل شده است و تجهیزات نیز در آستانهٔ تحویل است. فاز دو طرح در منطقه شمالی فاز یک است و حدود ۳۸ هکتار است. فاز سه شامل حوضچه و اسکله‌هایی است و عملا تعداد پست اسکله‌های کانتینری به ۸ و پست اسکله‌های فله‌ای به ۳ و نفتی به ۲ می‌رسد. فاز چهار نیز ادامه همین روند است. در فاز پنج نیز کل بسته ۸۲ میلیون تن نهایی می‌شود. با توجه به بررسی‌ها، سازمان بنادر به این جمع‌بندی رسیده که فعلا از فاز پنج به دلیل مشکلات و موانع صرف‌نظر کند. یک سری اقدامات زیرساختی در بندر چابهار انجام شده از جمله، سایت‌های اداری، انبارها و تعمیرگاه‌ها و ساختمان‌هایی که نیاز بود در بندر چابهار شکل بگیرد. در فاز یک، عملا ۲۰۳ هکتار احیای اراضی اتفاق افتاد که در حال حاضر ۱۱۹ هکتار بهسازی و محوطه‌سازی شده است و حدود ۱.۵ کیلومتر موج‌شکن و لایروبی انجام شده است. چیزی حدود ۱۷۰۰ متر اسکله، شامل ۲ پست اسکله کانتینری و ۳ پست اسکله چندمنظوره، به بهره‌برداری رسید. علاوه بر موضوعات مطرح، در راستای تکمیل بندر، موضوع مربوط به لایکای حفاظ ساحلی مطرح است که از سمت دریای عمان نیاز داشت بندر حفاظت شود. شبکه معادن و تاسیسات زیربنایی احداث شد و زمینه برای بخش خصوصی فراهم گردید. بحث‌های مربوط به اطفاء و اعلام حریق در بندر، سیستم آبیاری قطره‌ای، برج کنترل (برای ایمنی دریانوری) و شبکه برق و معابر نیز جزو وظایف سازمان بنادر بوده و پیشبینی شده است. علاوه بر این موضوع، با سرمایه‌گذاری و برداشت بودجه از محل صندوق توسعه ملی رقمی حدود ۴۰۳ میلیون دلار برای بندر چابهار و تکمیل همه فازهای آن پیشبینی شد. در همین موضوع حدود ۶۰ میلیون دلار تجهیزات دریافت شده است، از جمله مکنده‌های غلات، جرثقیل‌های جابه‌جاکنندهٔ بار ۵۰ تا ۱۳۰ تنی و لیفتراک‌ها. اکنون نیز مطالعات فاز دو بندر نهایی شده و رقمی حدود ۱۰۰ میلیون دلار برای

آن پیش‌بینی گردیده است. با توجه به نیاز بندر، احداث یک سیلوی ۱۰۰ هزار تنی غلات پیش‌بینی شده است و باتوجه به مجوز شورای تحریم، این کار در دست مطالعه است و به زودی در قالب طرح توسعه کلید خواهد خورد. در ادامه همین بحث، ۴ دستگاه لایروب برای چابهار و دیگر بندرهای جنوبی خریداری شده است. چالش‌ها و ضرورت‌های توسعه بندر چابهار عبارت‌اند از تغییر نگاه «خشکی به دریا» و معطوف شدن نگاه‌ها به «دریا به خشکی»؛ ضرورت اتصال بندر به شبکه‌های اصلی (چه از طریق خطوط ریلی و چه جاده‌ای)؛ کنار آمدن با شهر و منطقه شهری؛ نیاز شدید منطقه به پس‌کرانه؛ ضرورت پایانه‌های باربری و در نهایت تعامل مسئولان شهری و استانی برای توسعه این بندر. سالی که بندر چابهار قرار بود ساخته شود جمعیت آنجا حدود ۵ هزار نفر بوده؛ اکنون این جمعیت به ۱۰۰ هزار نفر رسیده است. حال دو بحث پیش می‌آید: ۱– بحث حاشیه‌نشینی که باید بدان توجه کرد و ۲– حتی در طرح جامع نیز بندر به عنوان یک مزاحم تلقی شده است، که این موضوع نیازمند تعامل بیش از پیشِ مسئولان شهری، استانی و ملی است. بیش از ۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری، چه از منابع داخلی و چه خارجی، برای توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات بندر پیش‌بینی شده است، بخشی از آن انجام شده و بخشی دیگر نیز در حال تکمیل است.

در طرح آمایش سرزمینی قبل از انقلاب، مهندسین مشاور ستیران (یک شرکت ایرانی–فرانسوی) بیان کردند که تمام صنایع انرژی‌بر و آب‌بر ایران باید به سمت این سواحل [مکران] بروند و ما دیگر نباید صنایع فولاد و پالایشگاه در اصفهان و نقاط مرکزی ایران داشته باشیم. متاسفانه اما در این زمینه همکاری نمی‌شود. همانطور که می‌دانید فولاد مبارکه اصفهان در ابتدا قرار بود در بندرعباس تاسیس شود اما اوایل انقلاب به اصفهان برده شد و اکنون برای مصرفِ آبِ بیش از حد به یک معضل زیست‌محیطی تبدیل شده است. یکی از خواسته‌ها باید این باشد که صنایعِ انرژی‌بر و آب‌بر و نیروگاه‌ها حتما در کنار سواحل مکران ساخته شوند. و این نیروگاه‌ها حتما باید cogeneration باشند (تولید همزمان؛ یعنی نیروگاه‌هایی که هم برق تولید می‌کنند و هم آب).

به گفته مسئولین محلی، در سالیان گذشته غیر از سازمان بنادر، کمتر کسی به توسعه بندر چابهار اعتقاد داشت. اکنون خوشبختانه با تاکیدات رهبری و دستور صریح ایشان ۳۰۰ میلیون دلار برای بحث ارتباطات ریلی این بندر تخصیص پیدا کرد سازمان بنادر با ارائهٔ بسته‌های تخفیفی و سرمایه‌گذاری باعث شد که بندر چابهار در بین همه بنادر دریای عمان، خلیج‌فارس و دریای خزر، کم‌هزینه‌ترین بندر باشد. اما صرف این کم‌هزینه بودن ملاک نیست. ما باید کریدوری به این موضوع نگاه بکنیم؛ یعنی بار که از بندر مبدا به چابهار می‌آید و تخلیه می‌شود و می‌خواهد زمینی به مقصد برسد، کریدور چابهار اکنون حتی گران‌تر از کریدور رجایی به مرز دوقارون است. از این جهت، کریدور

چابهار گران‌تر از کریدور کراچی به مرز چمن است. باید بقیه مدل‌های حمل‌ونقل نیز به پای کار بیایند و تخفیفات خاصی بدهند. این تخفیات می‌توانند مقطعی باشند. اول اجازه دهیم این بندر راه بیفتد؛ بحث‌های قوانین و مقررات باید اصلاح شوند. متاسفانه به رغم دستور و تاکیدات و مصوبات مبنی بر تسری قوانین و مقررات منطقه آزاد چابهار به دو بندر، و مشخصاً بندر شهیدبهشتی، اما این مصوبات هنوز اجرایی نشده است.

یکی از مهمترین دلایل عدم تحقق کامل اهداف کشور در بندر چابهار، عدم حضور قدرتمند بخش خصوصی در این حوزه است. بررسی وضعیت بنادر مطرح جهان حاکی از آن است که مدیریت اکثر این بنادر در اختیار اپراتورهای متخصص است و نه دولت. در بندر چابهار و تا حدود دو سال پیش، حضور شرکت خصوصی "کاوه" منجر به رونق نسبی فعالیت‌های ترانزیتی در منطقه شده بود. شرکت کاوه از طریق بازاریابی قدرتمند خود در سطح منطقه و جهان و همچنین ارائه سرویس‌های مناسب به فعالان اقتصادی، نقش بسزایی در افزایش حجم ترانزیت بندر چابهار داشت. با این حال، ورود نهادهای شبه دولتی و چه بسا غیر متخصص به این حوزه باعث حذف بخش خصوصی و متعاقبا آثار مثبت فعالیت‌های آن شده است.

در حوزه دریانوردی، دو مساله حائز اهمیت برای فعالان اقتصادی عبارتد از: زمان و قیمت. در حال حاضر، مسیر انتقال کالا به چین به صورت بندرعباس–دوبی– چین است. پیمودن این مسیر با توجه به زمان لازم برای انجام امور اداری، بین ۴۷ تا ۶۰ روز طول می‌کشد. این در حالی است که انتقال کالا از چابهار به چین در حدود ۲۲ روز طول کشیده و با هزینه کمتری نیز همراه است. علیرغم وجود این پتانسیل بالا، سوء مدیریت و عدم هماهنگی‌ها باعث شده تا نتوانیم استفاده بهینه‌ای از موقعیت بی‌نظیر بندر چابهار کنیم. مشاهدات میدانی از بنادر چابهار حاکی از وجود زیرساخت نسبتا مناسب و همچنین نصب تجهیزات لازم است. با این حال، مواردی مانند عدم وجود اپراتورهای قدرتمند، ضعف دیپلماسی تجاری و همچنین نبود مدیریت منسجم و فراگیر باعث شده تا درصد قابل توجهی از ظرفیت بندر بلااستفاده بماند.

یکی از چالش‌های بسیار مهم در مسیر توسعه بندر چابهار، وجود قوانین دست‌و پاگیر است. در حال حاضر، علیرغم ایجاد منطقه آزاد در این محدوده، همچنان خبری از برخی معافیت‌ها و امتیازات منطقه آزاد نیست. عدم وجود یک مدیریت منسجم و فراگیر و تداخل حوزه اختیارات نهادهایی مانند سازمان مناطق آزاد، سازمان امور بنادر و دریانوردی و شهرداری عملا باعث سردرگمی فعالان اقتصادی و کند شدن سرعت ارائه خدمات به آن‌ها شده است.

تشکیل سازمان توسعه سواحل مکران هنوز به طور ملموس عملیاتی نشده و همین مساله باعث بروز ناهماهنگی و تداخل فعالیت‌ها در بین دستگاه‌های مختلف حاکمیتی و دولتی مستقر در منطقه شده است. در حال حاضر، عمده فعالیت‌های عمرانی بندر از قبیل بندرسازی، راه‌سازی و... توسط سازمان امور بنادر و دریانوردی صورت می‌گیرد. این در حالی است که اجرای هر فعالیت عمرانی می‌بایست توسط نهاد متخصص آن در دولت انجام شود.

یکی از اتفاقات مثبت در منطقه چابهار، تاسیس مجتمع فولاد و پتروشیمی است. به طور کلی، با توجه به مجاورت این منطقه با آب‌های آزاد و نیاز بسیار بالای این صنایع به آب، سواحل مکران را می‌توان یکی از مناطق ایده‌آل کشور برای استقرار صنایع آب‌بر دانست (با توجه به نیاز بالای این صنایع به آب و تبعات زیست‌محیطی آن‌ها در مناطق خشک و همچنین ضرورت توسعه صنعتی و اشتغالزایی در منطقه مکران). با این وجود، با توجه به عدم اتصال چابهار به شبکه گازی کشور، هنوز امکان بهره‌برداری از این صنایع وجود ندارد. شواهد موجود حاکی از آن است که گاز به ایرانشهر رسیده اما هنوز تا چابهار حدود ۲۰۰ کیلومتر فاصله دارد.

ب. جاسک

جاسک دارای حدود ۶۰ هزار نفر جمعیت بوده و بین ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر از پرسنل نیروی دریایی در این منطقه مستقر هستند. وزارت دفاع و نیروهای مسلح از جاسک به عنوان بندری نظامی استفاده می‌کنند و اسکله این بندر در حال حاضر، تبدیل به اسکله‌ای سه منظوره (صیادی، تجاری و نظامی) شده است. به اعتقاد مسئولین محلی، گمرک باید در جهت فعال‌تر نمودن این بندر، نقش بیشتری ایفا کند. در حال حاضر، جاسک نه منطقه آزاد است و نه منطقه ویژه اقتصادی. در سال ۱۳۸۲، درخواست منطقه آزاد شدن این حوزه مطرح شده است اما هنوز به نتیجه نهایی نرسیده است. مقامات محلی، مخالفت وزارت دفاع و پایانه‌های نفتی را به عنوان مهمترین مانع عملیاتی شدن این موضوع تاکنون می‌دانند.

یکی از مشکلات مطرح در منطقه جاسک، ضعف زیرساخت‌های اقتصادی است. حدفاصل لیرداف به جاسک جاده نامناسب و دوطرفه‌ای داد. این جاده در حال تعریض است اما هنوز به بهره‌برداری کامل نرسیده است. به طور کلی، به دلیل شرایط خاص آب‌وهوایی و فرسودگی راه‌آهن در منطقه مکران، تاسیس راه‌آهن بندرعباس–میناب–چابهار توجیه اقتصادی ندارد. در همین رابطه، راه‌های جایگزین عبارتند از:

الف) در منطقه کوهستان–کرمان–جیرفت–بم–بشاگرد–جاسک

ب) بندرعباس–میناب–سیریک–جاسک–زرآباد–چابهار

گوره–جاسک حدود ۶۰ درصد پیشرفت داشته. از گوره تا جاسک آمده و قسمت جاسک مانده.

فرودگاه جاسک مانند اداره بندر، دو منظوره است: نظامی و تجاری. در حال حاضر، فرودگاه توسط یک شرکت وابسته به ارتش اداره می‌شود. در حال حاضر، احداث تاسیسات پتروشیمی آغاز شده اما هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

جاسک را می‌توان یکی از بهترین مناطق برای تاسیس آب‌شیرین‌کن دانست. به دو دلیل:

۱.شوری آب کم است.

۲.احداث آب‌شیرین‌کن در منطقه خلیج‌فارس می‌تواند باعث افزایش بیش از پیش شوری آب خلیج‌فارس شود.

از نظر حوادث طبیعی، جاسک در مقایسه با چابهار کمتر در معرض آسیب است. طوفان‌ها غالبا به سمت چابهار یا مسقط رفته‌اند. در واقع، چابهار به عنوان دماغه و سپر دفاعی در برابر طوفان‌ها برای جاسک عمل می‌کند. جاسک علیرغم پتانسیل بسیار بالا از حیث انرژی خورشیدی، هنوز فاقد هر گونه امکانات و تاسیسات در این زمینه است. کشاورزی در این منطقه عمدتا به صورت جالیزی و فصلی و حول محصولاتی مانند هندوانه است. در گذشته، کاشت خرما در این منطقه بسیار رایج بوده که بعدها عملا کنار گذاشته شده است. ظرفیت اسمی بندر جاسک، یک میلیون و پنج هزار تن در سال و عملکرد واقعی آن ۲۰۰ هزار تن است. ۱۰۰ درصد صادرات جاسک به مقصد عمان (مسقط و صلاله) است. هرچند با توجه به قیمت بنزین و سوخت، صادرات به صلاله چندان صرفه اقتصادی ندارد. واردات به جاسک نیز عمدتا از هند بوده است. میوه و تره‌بار عمدتا از خوزستان، فارس و تا حدودی استان‌های شمالی و تبریز به جهت صادرات به جاسک می‌آید. به طور کلی، مهمترین مزیت بندر جاسک را می‌توان در فاصله اندک آن تا عمان و همچنین رابطه فرهنگی دیرینه ساکنان این منطقه با مردم عمان دانست.

ژئوپلیتیک جاسک

بندر جاسک یکی از بنادر مهم ایران که در کنار سواحل عمان واقع شده است، مهم‌ترین ویژگی بندر جاسک این است که در وسط سه تنگه مهم بین‌المللی تنگه هرمز، تنگه باب‌المندب و تنگه مالاکا قرار دارد که حدود یک‌سوم تجارت دنیا در آن صورت می‌گیرد، موقعیت ویژه بندر جاسک در خلیج فارس و در مجاورت مرزهای آبی کشور و راه‌داشتن به آب‌های آزاد بین‌المللی و اقیانوس هند به عنوان بهترین مزیت

ایجاب نمود تا به عنوان یک منطقه آزاد اقتصادی تبدیل شود. جاسک همچنین به عنوان منطقه ویژه انرژی شناخته شده است. به‌طور خلاصه جاسک دارای مزایای زیر برای تبدیل‌شدن به یک منطقه آزاد تجاری–صنعتی است که عبارت‌اند از:

- همجواری و راه یابی به آبهای آزاد و منطقه خلیج فارس.
- همجواری با مسیرهای تجارت دریایی در خلیج فارس و عمان.
- هم راستایی با کشورهای آسیای میانه.

منطقه ویژه انرژی جاسک

در دنیا مناطق ویژه اقتصادی مختلفی با توجه به نوع فعالیت آن‌ها و عواملی مانند اولویت سیاستگذاری و اهداف توسعه صنعتی کشورها، مزیت نسبی ، نیازهای داخلی و بازارهای منطقه و هدف شکل گرفته‌اند. بررسی‌ها و امکانسنجی‌ها نشان می‌دهد که می‌توان در رابطه با فعالیت‌های مرتبط با صدور نفت و گاز و تا پالایش و ساخت صنایع مربوط به پتروشیمی در بندر جاسک سرمایه‌گذاری نمود. بر این اساس ، با توجه به مبانی نظری مطرح شده و بررسی تجربیات کشورهای مختلف در زمینه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی نفت وگاز و نیز تجربه مشابه منطقه ویژه اقتصادی انرژی در بندر ماهشهر و همچنین پارس جنوبی در عسلویه از تشکیل منطقه ویژه نفت و گاز انتظار می رود که با تسهیل شرایط سرمایه گذاری در بندر جاسک، جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی را در این منطقه افزایش و با ایجاد صنایع وابسته به نفت و گاز، پتروشیمی و صدور این مواد، دستیابی به چشم‌انداز کلان شرکت ملی نفت و همچنین اهداف کلان کشور هموار گردد. تبدیل این بندر به منطقه ویژه انرژی باعث می‌شود که با جذب سرمایه گذاری‌های خارجی و داخلی در این حوزه در رابطه با ساخت مخازن نفتی، اسکله، پالایشگاه و بسیاری پتانسیل ممکن در این منطقه به طور چشمگیر افزایش یابد. با توجه به موارد ذکرشده بالا بندر جاسک با توجه به ژئوپلیتیک خاص خود می‌تواند سهم به‌سزایی در توسعه اقتصادی ایران داشته باشد. طرح جامع توسعه منطقه انرژی جاسک نتایج بسیار مطلوبی همچون، انتقال گاز طبیعی از خط هفتم سراسری به جاسک، انتقال نفت مناطق نفت‌خیز جنوب از گوره به جاسک، انتقال اتان از عسلویه به جاسک را برای این منطقه، ترانزیت گاز طبیعی کشورهای آسیای میانه از طریق خط لوله سرخس به جاسک، ترانزیت نفت خام کشورهای آسیای میانه و قفقاز از طریق نکا به جاسک، ایجاد پایانه صادراتی نفت خام، صادرات گاز طبیعی از جاسک به عمان، ساخت پالایشگاه ال.ان.جی (LNG)، محصولات پتروشیمی، احداث پالایشگاه نفت، مخازن استراژیک و دیگر دستاوردهای طرح جامع منطقه انرژی جاسک اشاره کرد.

مزیت‌های جاسک جهت منطقه ویژه انرژی

امکان استفاده از سرمایه‌های خارجی و تکنولوژی روز دنیا به منظور افزایش میزان تولید و پالایش نفت و گاز. ۲. تسهیل در قوانین و سازوکارهای گمرکی صادرات و واردات، به منظور افزایش سهم صادرات نفت و گاز و فرآورده‌های نفتی. ۳. حداکثرسازی ارزش افزوده در بخش نفت و گاز، از طریق دسترسی مطلوب به منابع نفت و گاز از یک سو و نزدیکی به بنادر و اسکله‌های صادرات نفت و گاز و فرآورده‌ها ی نفتی. ۴. ایجاد اشتغال و فرصت‌های شغلی برای نیروهای انسانی متخصص و تحصیلکرده جویای کار در داخل کشور. ۵. افزایش قدرت و نفوذ امنیتی و سیاسی و اقتصادی کشور در معادلات بین المللی و منطقه‌ای. ۶–استقرار در دریای عمان و راهیابی به آب‌های آزاد و دسترسی به مسیرهای دریایی تجارت بین‌الملل، و درنتیجه مزیت از نظر استقرار فعالیتهای مربوط به ارائه سوخت به کشتی‌ها (بانکرینگ). ۷. قرارگرفتن در نزدیکی مسیر حرکت بین‌المللی کشتی‌ها و عمق مناسب آب برای پهلوگیری نفتکش‌ها در بندر به خصوص در سواحل شرقی و جنوبی. ۸. نزدیکی به بازارها و مناطق آزاد و ویژه کشورهای عمان و کشورهای آسیای میانه و چین و هند. ۹. ساخت و ایجاد اسکله نفتی با قابلیت پهلوگیری و بارگیری نفتکش‌ها در جاسک. ۱۰. ظرفیت و ساخت تأسیسات تولید در بندر جاسک. ۱۱. هاب انرژی برای صدور انواع فرآورده‌های حاصل از نفت و گاز و پتروشیمی LNG باشد. ۱۲. به علت موقیت ژئوپلیتیک بندر جهت تنوع‌بخشی پایانه‌های صادراتی در خارج از خلیج فارس و مخازن ذخیره‌سازی نفت خام کشور در مواجه با بحران‌های احتمالی می‌تواند پایانه دوم صادرات انرژی کشور باشد. وزارت نفت در دولت یازدهم ۵۰۰۰ هکتار از اراضی منطقه را در کوه مبارک در ۶۰ کیلومتری جاسک خریداری نموده است. در فضای این ۵۰۰۰ هکتار قرار است طرح جایگزینی تمامی موارد موردنیاز انرژی گنجانده شود. این موارد شامل اسکله، مخازن نفت، پالایشگاه و... تمامی طرح‌هایی که قرار است در جاسک اجرا شود.

ظرفیت‌های انرژی جاسک

خط لوله نفت گوره

خط لوله نفت گوره (مناطق نفت خیز جنوب) به جاسک یکی از طرح‌های مهم دولت یازدهم بود. تلمبه خانه پمپاژ مناطق نفت‌خیز جنوب از دستاوردهای طرح جامع منطقه انرژی جاسک می‌باشد. هزینه چنین طرح‌هایی بسیار بالاست زیرا نیاز به خطوط لوله، ایستگاه‌های پمپاژ و

مسائل زیست محیطی و بحث عبور لوله از زمین و دیگر مسائل متفرقه را دارد. بر این اساس طراحی یک خط لوله به طول تقریبی (۱۱۰۰) یک هزار و صد کیلومتر برای انتقال نفت خام از منطقه گوره در جنوب ایران به بندر جاسک قرار است انجام گرفته و نفت ایران از این طریق صادر شود و به عنوان پایانه دوم صادراتی کشور مطرح شود.

خط لوله نفت نکا (شمال) به جاسک

انجام مطالعات خط لوله انتقال نفت از بندر نکا در شمال به بندر جاسک با ظرفیت روزانه ۱یک میلیون بشکه در دستور کار قرار دارد. با اجرای این خط لوله، ایران برقرار کننده ارتباط نفتی بین دریای کاسپین و دریای عمان خواهد شد. این خط لوله یک خط لوله انتقال و ترانزیت انرژی می‌باشد که نقش بین‌المللی در جهان بازی می‌کند. این خط لوله از بعد توجیه اقتصادی اگر از نفت کشورهای کاسپین استفاده شود توجیه دارد. ساخت چنین خط لوله‌ای می‌تواند بخشی از نفت خام تولیدی کشورهای روسیه، باکو، قزاقستان و ترکمنستان را از دریای کاسپین به جاسک انتقال دهد.

خط لوله گازی سرخس–جاسک

هدف از ساخت این خط لوله ترانزیت گاز کشورهای آسیای میانه به خلیج فارس می‌باشد. پیشبینی می‌شود ظرفیت این خط لوله ۳۰ تا ۵۰ میلیون متر مکعب در روز معادل فاز ۲ و ۳ پارس جنوبی است. در سوآپ گاز، ایران می‌تواند بخش یا همه گاز تحویلی در شمال را به مصارف داخلی برساند و معادل آن با همان کیفیت، گاز در بندر جاسک تحول دهد. ایران قصد دارد با خط ترانزیتی سرخس به جاسک، گاز کشورهای ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان را به جاسک منتقل کرده و به سایر مشتریان این کشورها تحویل دهد.

صنایع پتروشیمی در جاسک

صنعت نفت و گاز و پتروشیمی جمهوری اسلامی ایران به عنوان پیشران اقتصاد کشور دارای جایگاه ویژه‌ای است که داشتن نقش اساسی در تحقق اهداف کلان اقتصاد ملی در افق چشم‌انداز، موتور محرکه اقتصاد ملی، پیشبرد دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با

کشورهای همسایه و دیگر کشورها و تضمین امنیت ملی کشور از طریق توسعه همکاری‌های و تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی از آن جمله است. در فرآیند حرکت به سمت تعالی در صنعت نفت اقدامات زیادی در قالب برنامه‌های راهبردی، بلند مدت و میان‌مدت تدوین شده است که در هر یک به نوعی برای طی شدن این مسیر در حوزه نفت مباحث و سرفصل‌های مشخصی تعریف شده است:

چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در ۱۴۰۴ هجری شمسی؛

سیاست‌های کلی ابلاغی رهبری در بخش نفت و گاز؛

چشم‌انداز صنعت نفت و گاز ایران در افق ۱۴۰۴؛

اهداف کلی توسعه بخش نفت و گاز در برنامه ششم توسعه؛

بسته اجرایی وزارت نفت در برنامه ششم توسعه؛

سیاست‌های وزارت نفت در جهت تحقق اهداف سند چشم انداز،

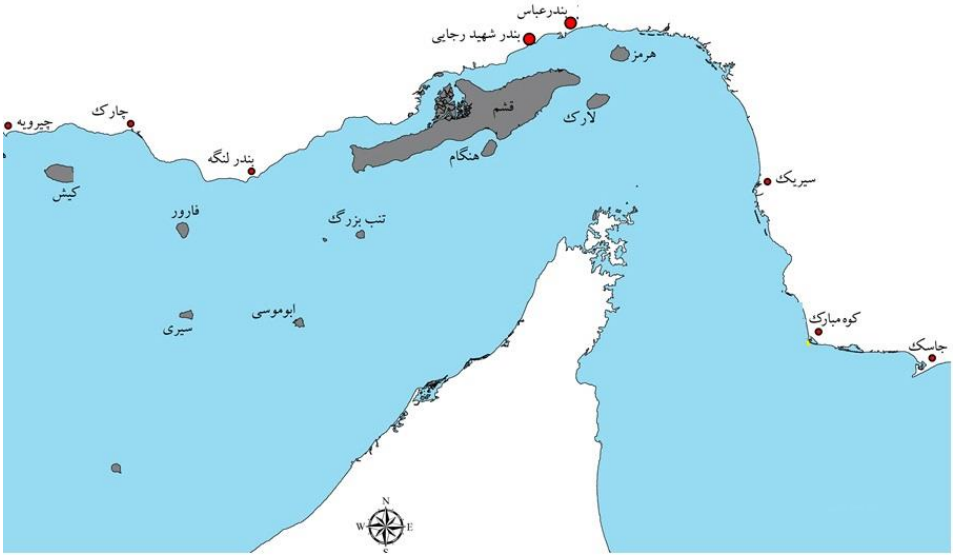
مهمترین نقش صنعت نفت پس از تأمین نیاز مصرف داخل کشور، صادرات نفت، گاز و فرآورده‌های مرتبط و کسب درآمدهای ارزی و تسریع در روند توسعه اقتصادی کشور می‌باشد، لذا توسعه صنایع وابسته به صنعت نفت و گاز از اهمیت زیادی در توسعه اقتصادی کشور و به دنبال آن افزایش سطح رفاه اجتماعی، امنیت داخلی و کسب اعتبار و اهمیت بین‌المللی کشور برخوردار است. به علت تنوع سرزمینی و میادین مختلف نفت و گاز در کشور استفاده بهینه از جغرافیا نقش اساسی در این مورد را دارد.

برنامه ششم توسعه کشور، انرژی و اقتصاد دریایی

با توجه به سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، می‌توان گفت توسعه اقتصاد دریایی جایگاه ویژه‌ای در این سیاست‌ها دارد و توجه ویژه به آن یکی از اصلی‌ترین اهداف برنامه ششم توسعه خواهد بود. یکی از این سیاست‌ها به طور صریح توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار–خرمشهر با تاکید بر سواحل مکران می‌باشد. بندر جاسک در سواحل عمان واقع گردیده است که دارای پتانسیل فراوان بالقوه بوده که هنوز به منصه ظهور و فعلیت نرسیده است. ایران کشوری است که از منابع عظیم نفت و گاز برخوردار می‌باشد .ایران با داشتن ۱۰ درصد

نفت جهان و ۱۷ درصد گاز جهان یکی از عمده‌ترین کشورهای تامین‌کننده انرژی جهان است. ایران به عنوان مهم‌ترین کشور حوزه خلیج فارس و به عنوان یکی از بازیگران اصلی و کلیدی در وقایع مهم انرژی منطقه شناخته می‌شود. بنابراین می‌توان چنین استدلال نمود که ایران علاوه بر اعتبار ژئوپلیتیکی دارای ارزش و قابلیتهای منحصربه‌فردی در ژئواکونومی نیز می‌باشد. با توجه به پتانسیل‌های ذکرشده بالا، ایران برای انرژی خود در مناطق دریایی و بنادر به خصوص در بندر جاسک در حال سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی و احیای ظرفیت این مناطق جهت امور صادرات انرژی می‌باشد. امروزه بنادر از اهمیت خاصی در دنیا بر خوردار می‌باشند و از بنادر به نحو مطلوب و بهینه استفاده اقتصادی می‌نمایند، بندر جاسک یک بندر مهم و حیاتی و چند منظوره می‌تواند در اقتصاد سیاسی ایران مورد استفاده قرار گیرد.

نقشه خلیج فارس و دریای عمان۴۸تصویر



رفتن به سمت تولید گاز LNG

پس از اتفاقات زمستان سال ۲۰۰۸ میلادی و اخیراً نیز بحران اوکراین در سال ۲۰۲۲ و پافشاری روس‌ها بر افزایش بی سابقه قیمت گاز صادراتی خود به اروپا که به قطع جریان گاز توسط شرکت روسی گازپروم انجامید، توسعه صنعت ال ان جی به عنوان جایگزین گاز طبیعی در قاره اروپا و سیاست آنها شتاب بیشتری گرفت. قطر، این کشورکوچک که میادین گازی بزرگی دارد، هم اینک به رهبر بازار بزرگ ال.ان.جی تبدیل شده است. هم اکنون ۶۰ ترمینال دریافت ال.ان.جی در آسیا وجود دارد و قرار است ۴۰ ترمینال دیگر نیز به این تعداد افزوده شود، این بدان معناست که جهان و به ویژه کشورهای آسیایی خود را آماده می‌کنند تا

بتوانند سهم بیشتری از تقاضا و نیازشان را از طریق ال.ان.جی تامین کنند، طبیعی است که ایران هم باید خود را برای این رشد تقاضا آماده کند.

ایجاد پالایشگاه‌های نفت و گاز

با انتقال نفت خام به بندر جاسک و ساخت پالایشگاه می‌توان به عنوان یک واحد صنعتی از نفت خام مواد و فراورده‌های مهم و قیمتی مانند گاز مایع، نفت سفید، بنزین، گازوئیل، نفت کوره، آسفالت، روغن،قیر و دیگر فراورده‌های نفتی به دست آورد. جاسک می‌تواند یک واحد پالایش گاز جهت توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور و بهره‌گیری از گاز به عنوان یکی از منابع مهم در تامین سوخت و تولید انرژی و تحصیل بخشی از ارز مورد نیاز تدریجاً با قابلیت‌ها و توانمندی‌ها و منابع و امکانات مختلفی از جمله نیروی انسانی متخصص و کارآمد با دانش و بینش علمی و نظری و نیز ابزار آلات، تجهیزات و ماشین آلات و کارگاه‌های متعدد و متنوع پیشرفته و مدرن برای اجرای عملیات شرکت دست یابد.

ساخت مخازن استراتژیک

تکنولوژی ذخیره‌سازی نفت، گاز و فرآورده‌های نفتی در مخازن زیرزمینی به جهت مزایایی همچون ذخیره‌سازی استراتژیک، ایمنی بالا به علت احتمال ضعیف آتش‌سوزی و انفجار و هزینه‌های عملیاتی و نگهداری پایین، در بسیاری از کشورهای دنیا همچون فرانسه، ژاپن، نروژ و ... به توسعه رسیده است و در کشورهایی مانند عربستان سعودی، سنگاپور، چین، هند و ... در دست اجرا و بهره‌برداری است با توجه به اقتصاد متکی به نفت خام کشور و وجود تهدیدهای فراوان خارجی، ایجاد مخازن و پایانه استراتژیک نفت خام در ایران و منطقه جاسک ضروری به نظر می رسد. ساخت مخازن ذخیره‌سازی زیرزمینی نفت خام هم در نوار ساحلی خلیج فارس تا عمق ۱۰۰متری از اقدام‌های مهمی است که در زمینه پدافند غیرعامل انجام می‌شود و توان رقابتی و چانه‌زنی کشور های غیرقابل انکار اینگونه سازه‌ها، را در منطقه بالا می‌برد. با توجه به پیشرفت روز افزون تکنولوژی ساخت سازه‌های بتنی و مزیت احداث مخازن بتنی جهت تقلیل هزینه تعمیرات، نگهداری و حفاظت دراز مدت با توجه به خواص ذاتی بتن ضروری به نظر می‌رسد.

تعامل انرژی با عمان

کشور عمان تنها کشور عربی است که از دوران پهلوی تا کنون بهترین روابط سیاسی و اقتصادی را با ایران داشته و حتی در برخی از بحران‌های بین المللی نقش میانجی را برای ایران بازی کرده است. پیشینه دو کشور نشان از اشتراکات فرهنگی و دینی و

بسیاری مسائل دیگر دارد. بخشی از ایرانیان مهاجر در عمان زندگی می‌کنند. تنگه هرمز یکی از فاکتورهای همگرایی مهم میان دو کشور می‌باشد زیرا این تنگه بین دو کشور واقع شده و هر دو کشور کنترل آن را در اختیار دارند. در حال حاضر با احداث خط لوله صادرات گاز ایران به عمان روابط اقتصادی دو کشور وارد فاز جدیدی خواهد شد. براساس توافق سال ۲۰۱۳ میان دو کشور، قرار است برای ۱۵ سال روزانه ۲۸ میلیون مترمکعب گاز طبیعی ایران با یک خط لوله از بستر خلیج فارس به عمان صادر شود که ارزش بسیار بالایی دارد و سبب تحکیم روابط دو طرف می شود. همچنین دو کشور می‌توانند از لحاظ مواد غذایی و میوه و سبزیجات نیازهای یکدیگر را پوشش دهند. مضاف بر اینکه عمان فعالیت‌هایی را برای جذب توریست‌های ایرانی انجام داده است و می تواند گردشگران ایرانی را از امارات و ترکیه به سوی خود جذب کند. یکی از حوزه‌های نفتی مشترک میان دو کشور میدان انرژی هنگام است که در حوزه تنگه هرمز قرار دارد، ۸۰ درصد میدان متعلق به ایران و ۲۰ درصد متعلق به عمان است. میزان نفت در آن ۷۰۰ ملیون بشکه و گاز حدود ۲ تریلیون فوت مکعب است. عمان از سال ۲۰۰۹ تاکنون ۳ ملیون بشکه نفت از این میدان برداشت نموده و ایران تاکنون بهره‌برداری نکرده است. این میدان می‌تواند جزو یکی از گزینه‌های بهره‌برداری نفت برای ایران لحاظ شود و یا با استفاده از دیپلماسی انرژی به تعامل با عمان بر سر برداشت مشترک پرداخت.

ج. آستارا

در متون جغرافیایی قدیمی به شهر آستارا اشاره ی چندانی نشده است. بر مبنای تحقیقات انجام شده در این خصوص، میر ظهرالدین مرعشی(زاده ۸۱۵ ق. در آمل، درگذشته ۸۹۲ ق.) قدیمی ترین تاریخ نگاری است که در کتاب خود، گیلان و دیلمستان از آستارا یاد کرده است. همچنین در اسنادی مربوط به دوره ی صفوی که عموما در قالب فرمان های نظامی یا عمرانی هستند می‌توان نام آستارا را مشاهده کرد. اما شاید رسا ترین توصیف از جغرافیای تاریخی این شهر را بتوان در گزارش های جهان‌گردی به) جستجو کرد. او نام قدیمی این شهر را دهنه کنار می‌داند و درباره ی آن نوشته است که این شهر در سال Abbottنام اَبُت(۱۸۴۳ دارای پنجاه تا شصت خانوار جمعیت بوده و در آن دکان هایی وجود داشتند که از آن‌ها اجناس به خارج از ایران حمل می‌شد. بر اساس این روایت در آن زمان عمده تجارت مردمان این شهر با کشور روسیه بود و ارتباط تجاری منظمی بین آستارا و لنکران وجود داشت. در گزارش های تاریخی آستارا فاقد بندرگاه توصیف شده است و بار کشتی ها به وسیله ی قایق به ساحل منتقل می‌شد. در این گزارش ها اشاره هایی نیز به پیشه ی زراعت مردمان اطراف خطه شده است و ظاهرا در آن دوران نیز کشت برنج در این منطقه رایج بوده است.

آستارا شهری بندری در ساحل غربی دریای خزر (کاسپین) و در شمالی‌ترین نقطه استان گیلان و آخرین نقطه مرزی ایران و جمهوری آذربایجان است. این شهر از نظر جغرافیایی در مرکز تالش بزرگ (شامل تالش جنوبی در خاک ایران و تالش شمالی در خاک جمهوری آذربایجان) با موقعیت عرض جغرافیایی ۳۸ درجه و ۲۵ دقیقه و ۴۵ ثانیه شمالی و طول جغرافیایی ۴۸ درجه و ۵۲

دقیقه و ۱۹ ثانیه شرقی قرار دارد. آستارا از شرق به دریای خزر، از شمال به آستارای جمهوری آذربایجان، از غرب به استان اردبیل و از جنوب به شهرستان تالش در استان گیلان محدود شده‌است.

آستاراچای، آستارای ایران را از آستارای جمهوری آذربایجان جدا می‌سازد. بخش اصلی راه شوسه آستارا-اردبیل تقریباً به موازات این رود و خط مرزی کشیده شده‌است. در منطقه آستارا علاوه بر زبان ترکی آذربایجانی، زبان تالشی نیز رایج است این شهر از نظر جغرافیایی بر سر سه راه قرار گرفته‌است: راه جنوبی آن از کنار دریا خزر به بندر انزلی و راه شمالی آن از کناره همین دریا به آران (که روسها آن را آذربایجان خوانده‌اند)، کشیده شده‌است. راه غربی آن که از گردنه حیران می‌گذرد، به اردبیل می‌رسد.

ساخت بندر آستارا به سال ۱۳۷۵ برمی گردد. هدف از ساخت این بندر در طرح اولیه آن، ساخت بندر صیادی،تجاری و مسافری بود و بر اساس این طرح می بایست دو حوضچه مجزا که یک حوضچه برای بخش صیادی، و حوضچه دیگر برای دیگر کاربری ها ساخته می شد در حالیکه فقط حوضچه اول یعنی بخش صیادی آن ساخته شد و جهت انجام فعالیت های شیلاتی مورد بهره برداری قرار گرفت و موج شکن مربوط حوضچه دوم بطور ناقص و نیمه کاره رها گردید. پس از انقراض ماهیان کیلکا ، فعالیتهای شیلاتی نیز متوقف و بندر صیادی آستارا عملا به یک بندر متروکه مبدل گردید و سرمایه سنگینی که از محل بودجه عمومی کشور صرف احداث موج شکنها، اسکله ها، پسکرانه، ساختمانها، لایروبی و غیره شده بود بلا استفاده ماند و صرفا به مکان پهلوگیری ناوچه های نیروی دریایی مبدل گردید.

با توجه به موقعیت مناسب جغرافیایی آستارا به لحاظ نزدیکی به استانهای زنجان، آذربایجان (شرقی و غربی)، و اردبیل از یکسو و تفکر نقش بندر در توسعه شهری در اذهان مسئولین از سوی دیگراز جمله دلایلی بود که ضرورت احیاء مجدد بندر را در قالب انجام فعالیت های تجاری – مسافری تشدید نمود .لذا به استناد مصوبه شماره ۳۶۸۹۵/۱۶۶۲۶۵ مورخ ۸۵/۱۲/۱۳ هیات محترم دولت بهره برداری از اسکله های موجود استان با هماهنگی وزارت راه و ترابری تصویب گردید. در تاریخ ۸۷/۹/۲۳ قرارداد بندر آستارا به تصویب هیات عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی کشور رسید و در تاریخ ۸۷/۹/۲۳ به اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ابلاغ گردید.شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه توانست با حضور ۱۳ شرکت فعال در حوزه خدمات دریایی و بندری برنده مزایده اعلام و طی حکمی در مورخه ۸۷/۱۲/۲۹ به مدت ۴۰ ساله عهده دار بندر آستارا گردید. در تاریخ ۸۸/۱/۲۸ طی مراسمی با حضور وزیر محترم راه و ترابری کشور ، استاندار محترم استان گیلان ، مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی و با شرکت جمعی از مقامات لشگری و کشوری استان گیلان،عهده داری سرمایه گذاری و بهره برداری از بندر آستارا به مدت ۴۰ سال به شرکت کاوه واگذار گردید. در فروردین ۱۳۹۲ بندر آستارا با پلودهی کشتی کانتینری به صورت رسمی افتتاح گردید.

خلاصه ای از وضعیت فعلی بندر آستارا

۱۳ سال از ساخت بندر آستارا میگذرد. این بندر توسط بخش خصوصی ساخته شده است. در ساخت و توسعه این بندر سلسله تعهداتی بر عهده دولت و بخش خصوصی بوده است. یکی از مهم ترین تعهدات دولت این بود که عمق آبخور بندر را تا ۶ متر آماده کرده و به بهره بردار بندر تحویل دهد و نگهداری از آن عمق بر عهده بخش خصوصی باشد. اما بر اساس تحقیقات دولت تعهد خود

را به انجام نرسانده و تردد کشتی ها در این بندر به دلیل پایین بودن عمق آبخور با مشکل مواجه است. در حال حاضر عمق این بندر به گونه ای است که حتی کشتی هایی با ظرفیت ۲۰۰۰ تن بار در آن به گل مینشینند و عملا این بندر از کارایی چندانی برخوردار نیست.

بر اساس تحقیقات سازمان بنادر اولویتی برای لایروبی بندر آستارا قائل نیست و در حال حاضر شرایط برای استفاده از این بندر مهیا نیست. این در حالی است که از منظر برخی از کارشناسان و متخصصان حوزه ی حمل و نقل دریایی، بندر آستارا یکی از مهم ترین بنادر ایران، و مهم ترین بندر جنوب دریای خزر است. زیرا این بندر ارتباط مستقیم با سه بُعد حمل و نقلی(ریلی، جاده ای و دریایی) و یک کشور خارجی(جمهوری آذربایجان) دارد. بندر آستارا با چنین ویژگی هایی میتواند به عنوان یک بندر هاب مورد استفاده قرار گیرد. در حال حاضر در هر زمان از سال که به آستارا سفر کنیم، صف چند کیلومتری کامیون هایی را مشاهده خواهیم کرد که در انتظار عبور از مرز زمینی آستارا هستند و این مرز زمینی نیز از ظرفیت محدودی برخوردار است. در صورتی که میتوان به راحتی از طریق شناورها این انتقال بار را انجام داد و در زمان و هزینه ی تخلیه و بارگیری صرفه جویی کرد.

در طی دو سال گذشته پیگیری هایی به منظور کشف علت عدم به انجام رسیدن تعهدات دولتی مبنی بر رساندن عمق آبخور به ۶ متر انجام شده است و جمع بندی کارشناسان این نکته را عیان میسازد موضوعاتی مانند شرایط آبرفتی این بندر باعث میشود که لایروبی آن، در صورت انجام نیز بی ثمر باشد. البته چنین موضوعاتی به زعم کارشناسان بهانه است زیرا در صورتی که چنین موردی با این شدت وجود داشت، اساسا این بندر نباید دارای توجیهی برای واگذاری به بخش خصوصی میشد. بر اساس تحقیقات بهره بردار این بندر ۱۳ سال پیش مبلغ ۱۸۰ میلیارد تومان به منظور توسعه این بندر هزینه کرده است و بر اساس ادعای سرمایه گذار، برآورد ارزش فعلی در حال حاضر ۲۵۰۰ میلیارد دلار است. پیگیری هایی از نهاد های مختلف باعث شده است تا دادستانی کل کشور به این مساله ورود کند. بر همین اساس ۳ ماه مهلت(تا مرداد ماه) به منظور انجام تعهدات به سازمان بنادر داده شده است تا تعهدات خود را به انجام رساند.

۵-۱ گزارش عملکرد گمرک آستارا (آمار ابتدایی و کارشناسی نشده)

ردیف	گمرک	ایرانی۱۴۰	خارجی۱۴۰	جمع	ایرانی۱۴۰	خارجی۱۴۰	جمع۱۴۰
	ارزیابی	۱	۱	۱۴۰	۰	۰	۰
	ی			۱			

مسافری	ورودی	۱۱۷۴	۲۱۸۱	۳۳۵۵	۱۹۱	۹۴۲	۱۱۳۳
	خروجی	۱۲۰	۱۹۴۵	۲۰۶۵	۲۸۰	۹۱۶	۱۱۹۶
جمع کل		۱۲۹۴	۴۱۲۶	۵۴۲۰	۴۷۱	۱۸۵۸	۲۳۲۹

شرح عملیات	بارگیری ۱۴۰۱	تخلیه ۱۴۰۱	جمع ۱۴۰۱	بارگیری ۱۴۰۰	تخلیه ۱۴۰۰	جمع ۱۴۰۰
کشتی	۱۶	۱۸	۳۴	۳۳	۲	۳۴

گمرک ریلی	تعداد واگن ۱۴۰۱	تناژ ۱۴۰۱	دلار ۱۴۰۱	تعداد واگن ۱۴۰۰	تناژ ۱۴۰۰	دلار ۱۴۰۰
صادرات	۳۵۸	۲۰۵۴۴	۴.۵۱۳.۹۰۵	۵۱۳	۲۹۹۷۵	۱۰.۱۲۳.۷۴۵
واردات	۱۱۰	۸۰۰۵	۲.۷۶۸.۹۹۶	۶۰۷	۳۷۳۹۱	۱۱.۳۹۱.۹۷۲
ترانزیت	۵۷۵	۲۷۸۱۶	۵۷.۸۷۷.۹۱۲	۳۵۳	۳۱۶۲۷	۵۶.۳۷۱.۸۹۰

پروژه های توسعه ای :

صنایع تبدیل کشاورزی

سوله های یخچالی

صنایع بسته بندی

ترمینال فله مایع

هر سه صنعت مرتبط با کشاورزی بر اساس امکانات و ظرفیت های استان و به خصوص شهر آستارا توصیه می شوند. صنایع تبدیلی و بسته بندی ارزش افزوده در میوه و کشاورزی به وجود می آورند و سوله های یخچالی از هدر رفت محصولات جلوگیری خواهد کرد. به طور مثال کیوی به عنوان یکی از اصلی ترین محصولات صادراتی به روسیه، بعضا به دلایلی مانند تعلل در بارگیری از طرف آذربایجان خراب و غیر قابل ارسال می‌شود.

ترمینال فله مایع هم توانایی بندر آستارا را در ترانزیت نفتی و روغن های شیمیایی بالا می برد و هم این بندر را جهت بارگیری و تخلیه روغن های خوراکی آماده خواهد ساخت. از طرف دیگر امکان دپوی این محصولات و بالا بردن ذخایر مورد نیاز کشور را فراهم خواهد آورد.

پروژه های پیشران :

– ظرفیت سازی و ایجاد بهره وری در کشاورزی و باغداری

– تقویت گردشگری و توریسم

استان گیلان با توجه به اقلیم آب و هوایی مزیت قابل توجهی در کشاورزی و باغداری را داراست. به همین منظور توجه به نیاز های سایر کشورها در این حوزه و ضرورت سرمایه گذاری بر محصولات با بازار تقاضای بالاتر از جمله پروژه های پیشران در شهر آستارا به شمار می آید. به طور مثال میوه کیوی که بازار تقاضای خوبی در کشورهای همسایه منجمله روسیه و ترکیه دارد، و باغات آستارا می توانند با بهره وری بهینه تامین کننده آن باشند.علاوه بر مناظر زیبای طبیعی در آستارا، هم مرزی با کشور آذربایجان و اشتراکات زبانی و مراودات تجاری، ظرفیت های مهمی است که می تواند توجه گردشگران داخلی و خارجی را به این شهر جلب نماید. پر واضح است که گردشگری علاوه بر امنیت اقتصادی و سیاسی، به واسطه اشتراکات فرهنگی و اجتماعی، اجازه ابتکار عمل

بیشتری به ایران جهت اعمال نظر خود در حوزه های ترانزیتی نیز خواهد شد. چرا که ایجاد کانال های اجتماعی شرایط و چسبندگی های اقتصادی مثبتی را ایجاد می‌کنند که درگیری ها و منازعات سیاسی به سادگی قادر به بر هم زدن آن ها نخواهد بود.

منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین

بندر انزلی از جمله مهم ترین بنادر و قدیمی ترین بندر ایران در دریای خزر می‌باشد که به عنوان یکی از دروازه های ورود ایران به اروپا از گذشته دارای اهمیت استراتژیک بوده است. با اتخاذ رویکرد هایی به منظور توسعه بنادر از سوی کشورهای حوزه دریای خزر، این ضرورت به وجود آمد که اقدامات لازم به منظور توسعه بندر انزلی نیز به عنوان بزرگترین و فعال ترین بند حاشیه جنوبی دریای خزر انجام گیرد. اما بندر انزلی به واسطه محدودیت هایی از قبیل قرار گرفتن در داخل شهر، نداشتن پس کرانه و نیز چالش های زیست محیطی مرتبط با تالاب انزلی از ظرفیت های لازم برای توسعه حداکثری برخوردار نبود.

بر همین اساس سازمان منطقه آزاد انزلی عهده دار ساخت بندری جدید به نام بندر کاسپین شد و اینک این بندر با دارا بودن ویژگی هایی مانند آبخور و پس کرانه ی مناسب، حوضچه ی وسیع و نیز امکان اتصال به ریل راه آهن سراسری، به عنوان یک بندر نسل سوم ایرانی شناخته می‌شود. این ویژگی ها از جمله مهم ترین امکانات مورد نیاز برای بنادر کریدوری می‌باشند و اقدامات لازم جهت توسعه این زیرساخت ها در بندر کاسپین در حال انجام است.

در حال حاضر نیز با بهره گیری از ظرفیت های موجود و علیرغم شرایط تحریمی بخشی از ظرفیت کریدوری این بندر با فعال سازی کریدور ترانزیتی چین، قزاقستان، ایران مورد استفاده قرار گرفته است.

امکانات و زیرساخت های بندری در مجتمع بندری کاسپین

با توجه به اهمیت نقش بندر کاسپین در زنجیره ترانزیت کالا از شمال به جنوب و شرق به غرب، سازمان منطقه آزاد انزلی اقداماتی را در جهت توسعه این بندر به بهره برداری رسانیده یا در در دست اجرا دارد و با توجه به این اقدامات، بندر کاسپین امروزه به عنوان یک بندر ایرانی نسل سوم در دریای خزر شناخته می‌شود. این بندر دارای اسکله هایی برای خدمات تخلیه و بارگیری کشتی های تجاری می‌باشد که زیرساخت های لازم را جهت تخلیه و بارگیری کالا در حوزه بنادر منطقه را فراهم کرده است. بر اساس اطلاعات ارائه شده از سوی دکتر موسویان، مدیر توسعه روابط با روسیه منطقه آزاد انزلی، ۱۴ پست اسکله در فاز نخست مجتمع بندری کاسپین برنامه ریزی شده است که ۶ اسکله هم اکنون در حال ساخت و بهره برداری است. در حال حاضر دو پست اسکله

فعال، دو پست اسکله در حال اتمام و دو پست اسکله دیگر نیر به دست بخش خصوصی ساخته خواهد شد که برای ساخت آنها از ظرفیت های سرمایه گذاران بخش خصوصی استفاده خواهد شد.

مجتمع بندری کاسپین از زیرساخت های بندری و پشتیبانی شامل ۵۸۹۰۰ متر مکعب مخزن سوخت و فله مایع، ۵۱۲۰۰ تن سیلوی غلات، ۶۹۰۰۰ متر مربع انبار مسقف و ۷۲ هکتار انبار روباز در در دو مجتمع بندری برخوردار است. در پسکرانه ی این بندر دو شهرک صنعتی فعال وجود دارد و یک شهرک صنعتی دیگر نیز در فاصله ۲ کیلومتری از این مجتمع وظیفه پردازش کالاهای وارد شده و صادراتی را عهده دار است. در این مجموعه بندری دستگاه های اجرایی قانونی به منظور ارائه مجوز برای واردات و صادرات کالا و دو گمرک پیشرفته و الکترونیکی مستقر هستند و امکان دور اظهاری و پیش اظهاری در ایپل گمرک برای تسریع در فرآیند ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی فراهم است. آبخور اسکله ها در بندر کاسپین ۷/۵ تن می‌باشد و برنامه ریزی هایی برای افزایش آبخور تا ۹ متر به منظور تخلیه و بارگیری کشتی های بالای ۵۰۰۰ تن وجود دارد.

امکان دسترسی جاده ای با استفاده از آزادراه از استان های تهران، قزوین و زنجان به منطقه آزاد انزلی وجود دارد و فرودگاه بین المللی سردارد جنگل نیز در فاصله ی کمی از این منطقه قرار گرفته است. همچنین امکان استفاده از مزیت های قانونی مختلف از جمله معافیت مالیاتی فعالیت در مناطق آزاد، ثبت شرکت، سرمایه گذاری بدون قید و شرط اتباع خارجی و امکان اشتغال اتباع خارجی و نیز امکان واردات ماشین آلات و تجهیزات بندری بدون پرداخت هزینه های گمرکی و ترخیص قطعی کالا در منطقه آزاد انزلی فراهم است.



سازمان منطقه آزاد انزلی با بهره گیری از اقدامات لازم در جهت توسعه بندری، گسترش هرچه هرچه بیشتر مبادلات تجاری با کشورهای حاشیه دریای خزر را هدف قرار داده است. دکتر امین افقی، معاون بندری و حوزه خزر منطقه آزاد کاسپین در جلسه ای

با هسته مطالعات استراتژیک کریدور بیان کرد که به منظور توسعه هرچه بیشتر این بندر، امکان جذب سرمایه در منطقه فراهم شده است و سرمایه گذاری هایی در ریل و اسکله ها از سوی بخش خصوصی صورت گرفته است.



بر اساس اطلاعات ارائه شده از سوی معاونت بندری، مهم ترین برنامه ها به منظور توسعه بندر کاسپین موارد زیر می‌باشد:

الف. احداث مجتمع بندری کاسپین به عنوان ظرفیت زیرساختی مناسب جهت افزایش مبادلات تجاری:

این مجتمع بندری از ویژگی هایی نظیر حوضچه ای به مساحت ۲۰۰ هکتار و پس‌کرانه عملیاتی و پشتیبان به مساحت ۳۵۰ هکتار برخوردار است. بازوی شرقی موج‌شکن این بندر ۶/۲ کیلومتر بازوی غربی موج‌شکن آن ۴/۲ کیلومتر می‌باشد.این بندر با عرض ۶/۲ کیلومتر دارای ۲۲ پست اسکله پهلوگیری است و ظرفیت نهایی آن در هر نوبت کاری ۱۵ میلیون تن است.



ب. ارتباط مجتمع بندری کاسپین با شبکه‌ی جاده ای و ریل سراسری:

در حال حاضر اقدامات لازم در جهت اتصال بندر به شبکه راه آهن سراسری و ساخت اسکله های رورو به منظور اتصال ریل به دریا در حال انجام می‌باشد و بر اساس آخرین اخبار اتصال ریل به بندر کاسپین تا زمستان سال جاری میسر خواهد شد. لازم به ذکر است که اتصال ریل به بندر از جمله مهم ترین اقداماتی است که در جهت بهره برداری هرچه بیشتر از ظرفیت های کریدور شمال جنوب باید مورد توجه باشد.

ج. احداث تقاطع غیرهمسطح به منظور روانسازی بار ورودی به مجتمع بندری کاسپین:

تقاطع غیرهمسطح بصورت روگذر و شبدری کامل بوده که طول شاخه اصلی تقاطع از ابتدای محل فراز تا انتهای محل فرود در حدود ۱۱۰۰ متر در دو باند شمالی و جنوبی می باشد. این تقاطع جهت تامین کلیه حرکات گردشی و تغییر مسیرها و نیز یک زیرگذر به طول ۶۰۰ متر جهت اتصال مسیر رشت - انزلی به بندر کاسپین و به منظور توزیع متوازن بار ترافیکی بندر مذکور طراحی شده است. همچنین دسترسی مسیر راه آهن به محل اسکله و درنهایت اتصال منطقه به کمربندی امام زاده هاشم نیز از مسیر زیر پل انجام می گیرد.



د. ایجاد شهرک صنعتی شماره ۳ در پسکرانه مجتمع بندری کاسپین:

با توجه به تکمیل ظرفیت شهرکهای صنعتی شماره ۱ و شماره ۲ ؛ برنامه ایجاد شهرک شماره ۳ در دستور کار قرار گرفته است.



ه. ایجاد پارک لجستیک در پسکرانه مجتمع بندری کاسپین:

این بندر دارای ۳۵۰ هکتار فضای پسکرانه عملیاتی و پشتیبان است و هم اکنون بخشی از آن در حال تملک می باشد که فضای مناسبی را برای احداث انبارها و تاسیسات لجستیک ، همچنین پردازش کالا و صنایع پشتیبان فراهم خواهد آورد.



کریدور های عبوری از منطقه آزاد انزلی:

الف. کریدور شمال – جنوب (نستراک):

مسیر کریدور تجاری شمال جنوب از جمله مهم ترین کریدور های عبوری از منطقه آزاد انزلی می‌باشد که اقیانوس هند را به شمال اروپا متصل می‌کند. این مسیر تجاری به ابتکار ایران، هند و روسیه شکل گرفته است و ایران به عنوان حلقه واصل شمال و جنوب در این کریدور از نقش ویژه ای برخوردار است. این مسیر از ظرفیت های لازم برای جذب بخشی از حجم بار ورودی از کانال

سوئز برخوردار است و بهره گیری از آن صرفه جویی بسیاری در زمان و هزینه ترانزیت کالا از اقیانوس به اروپا را در پی خواهد داشت. مسیر ترانزیتی کریدور شمال جنوب فاصله میان بندر سنگاپور و بند هلسینکی را به میزان ۵۲۷۳ کیلومتر و فاصله بندر بمبئی تا بندر هامبورگ را به میزان ۴۱۴۷ کیلومتر کوتاه می‌کند. بر این اساس کریدور شمال جنوب از جذابیت ویژه ای برای ترانزیت کالا برخوردار است و با توجه به عبور حدود یک میلیارد تن کالا از کانال سوئز، جذب حداقل ۵درصد از حجم کالاهای عبوری از این کانال به سمت کریدور شمال جنوب، علاوه بر ایجاد امتیازات ژئوپلتیک برای ایران، می‌تواند درآمد ارزی مناسبی را نیز عاید کشورمان کند.



کریدور شمال جنوب از این امکان برخوردار است که اتصال دهنده مبادلات تجاری کشورهایی نظیر هند، پاکستان، بنگلادش و... با و اوراسیا را فراهم کند. در این CISکشور روسیه باشد و دسترسی به بازار ۴۰۰میلیون نفری کشورهای حوزه دریای خزر و حوزه کریدور بندر کاسپین به عنوان دروازه ورود کالا از ایران به اروپا و کشور های حوزه خزر، از نقش ویژه ای برخوردار است است و در کنار بندر چابهار یکی از مهم ترین حلقه های زنجیره ترانزیت در کریدور شمال به جنوب به حساب می‌آید.

ب. مسیر چین–قزاقستان–ایران(بندر کاسپین) :

کریدور تجاری چین، قزاقستان، ایران(بندر کاسپین) از چین آغاز و به وسیله خط ریلی چین قزاقستان به بندر آکتائو می‌رسد و سپس با طی مسیر دریایی در دریای خزر به بندر کاسپین متصل می‌شود. با فعالیت این کریدور امکان ترانزیت ۱۰میلیون تن کالا از مسیر بندر کاسپین فراهم شده و مزیت اصلی این کریدور، کاهش مسافت نسبت به مسیر فعلی کالایی دریای زرد، اقیانوس هند و بنادر جنوبی ایران و در نتیجه کاهش زمان حمل کالا در کریدور جدید و همچنین هزینه تمام شده ترانزیت کالا میان چین و ایران را کاهش دهد که این مزیت ها در کسب و کار بین المللی رقم قابل ملاحظه ای است. مسیر تجاری چین، قزاقستان ایران از این امکان برخوردار است که بخشی از حجم ترانزیت کالا از مبدا چین به کشورهایی نظیر عراق و ترکیه و سوریه و... را از مسیر قزاقستان (بندر آکتائو) و انزلی فراهم کند.



ج. جانمایی منطقه آزاد انزلی در کریدورهای تجاری

کشور ایران در کریدور شمال- جنوب نه صرفا یک حلقه، بلکه تنها حلقه اتصال دهنده هند به اوراسیا و شمال اروپا شناخته می‌شود. بر همین اساس نقش بنادر ایران نیز در این کریدور از اهمیت بالایی برخوردار است. منطقه آزاد انزلی باتوجه با برخورداری از موقعیت جغرافیایی مناسب و بهره‌مندی از زیرساخت‌های لجستیکی مورد نیاز، از اهمیتی فراوان و مزیت نسبی برای نقش آفرینی ویژه در کریدور شمال – جنوب برخوردار است. این اهمیت از سوی سایر کشورها نیز به دقت رصد می‌شود و بر همین اساس نیز روسیه در چشم انداز ۲۰۳۰ خود، به بندر کاسپین نگاه ویژه ای را معطوف ساخته است و قرارداد های خواهر خواندگی مختلفی نیز بین بندر کاسپین و بنادر مهم روسیه از جمله بندر لاگان به امضا رسیده است. از جمله دلایل اهمیت بندر کاسپین برای روسیه نزدیکی این بندر به بنادر آستاراخان و لاگان است که نقش مهمی را ترانزیت دریایی روسیه بر عهده دارند.

از سوی دیگر با به نتیجه رسیدن اقداماتی نظیر احداث اسکله مسقف و بالابردن ظرفیت بارگیری و پهلوگیری کشتی ها، پتانسیل‌های مهم دیگری به بندر کاسپین اضافه خواهد شد. همچنین با در دستور کار قرار گرفتن تهیه کشتی های رو رو و ساخت اسکله ی مناسب آنها برای اتصال ریل راه آهن سراسری به بندر کاسپین، مزیت برخورداری از ریل نوساز نیز برای بندر کاسپین ایجاد می‌شود که این مساله نقش مهمی را در توسعه ترانزیتی این بندر و ترغیب تجار برای استفاده از بندر کاسپین جهت ترانزیت کالا ایفا خواهد کرد.

این ظرفیت ها شرایط لازم را برای تبدیل بندر کاسپین به هاب لجتسیکی شمال ایران فراهم می‌آورد. توسعه زیرساخت های ترانزیتی و لجستیکی بندر کاسپین به معنای تکمیل زنجیره ی داخلی کریدور شمال جنوب در شمال کشور خواهد بود و ظرفیت های مهمی را به منظور تجارت با روسیه فعال خواهد کرد.

همچنین باید اشاره کرد که علاوه بر نقش آفرینی مهم بندر کاسپین در کریدور شمال جنوب، با توجه قرار گرفتن این بندر در مسیر کریدور چین، قزاقستان، ایران این امکان وجود دارد که بندر کاسپین نقش حلقه واصل شرق به غرب را نیز ایفا کند و پیوند دهنده ی چین با بازار های غرب آسیا باشد. بر این اساس بندر کاسپین را باید به عنوان جهانشهری نگریست که از سویی دروازه ی اتصال جنوب شرق آسیا به شمال اروپاست و سوی دیگر متصل کننده کشورهای شرق دور به غرب آسیا است.

گزارش معاونت اقتصادی بندر کاسپین

چنانچه با نگاهی موسع‌تر بنگریم و منطقه ازاد را معطوف و محدود در یک شهر ندانیم، شهرستان‌های همجوار و نیز استانی که منطقه آزاد در آن واقع شده‌است، نقش مهمی را در برنامه‌ریزی‌ها و نیز ظرفیت‌سازی‌ها ایفا خواهند کرد. استان گیلان صاحب ظرفیت‌های ویژه‌ایست که توجه به آن‌ها به طور قطع در توسعه منطقه آزاد انزلی –خاصه به لحاظ صادرات- رهگشا خواهد بود.

تولید سالانه ۶۰۰ هزار تن برنج (معادل ۳۰ درصد کل کشور)

۷۵ هزار تن چای خشک (۹۵ درصد کل کشور

در حدود ۳ هزار تن پیله کرم ابریشم (۲۰ درصد کل کشور)

۹۰ هزار تن بادام زمینی (۱۵ درصد کل کشور)

بیش از ۴ هزار تن فندق(معادل ۶۰ درصد کل کشور)

بیش از ۶ هزار تن زیتون و نیز تولید گل و گیاه و انواع میوه

منطقه آزاد انزلی علاوه بر برخورداری از امکانات ممتاز کشاورزی در استان گیلان از سه حیث جغرافیایی' اقتصادی و گردشگری بسیار حائز اهمیت خواهد بود.

کوتاهی مسیر دریایی بندر کاسپین با کشورهای اروپایی و آسیای مرکزی و همچنین بنادر حاشیه خزر از جمله نکات برجسته جغرافیایی این بندر به شمار می‌آید. بندر کاسپین با بنادر شمالی دریای خزر از جمله آستراخان و لاگان در روسیه، باکو در آذربایجان و همچنین در شرق خزر با کراسنودسک در ترکمنستان و اکتائو در قزاقستان مسافت کوتاه دریایی دارد. همچنین این بندر از طریق رود ولگا امکان دسترسی به بنادر اروپایی را نیز خواهد داشت. در جدول و تصویر زیر هریک را به طور مجزا به تصویر آورده‌ایم.

همچنین' با وجود مزایای برجسته جغرافیایی، پر بیراه نیست که کسب آورده‌های اقتصادی را یکی از اصلی‌ترین محصولات این امکان طبیعی و خدادادی بدانیم. تصاحب بازار کشورها و مناطقی که در بالا اشاره شد، در کنار بهره بردن از مسیرهای عبوری و تجاری کالا، به طور جدی می توانند از برکات این موقعیت جغرافیایی باشند. در یک فقره می‌توان به نقش رود ولگا و انتقال انرژی اشاره کرد، که در کنار بهره اقتصادی، موقعیت‌های سیاسی خوبی را نیز ایجاد خواهد کرد.c.i.sو تکنولوژی به

با توجه به موقعیت بندر کاسپین و قرار داشتن در یکی از سبز ترین استان‌های کشور، مناظر طبیعی و چشم‌اندازهای منحصر به فرد در این استان، از شمار برجسته ترین ظرفیت هاییست که می تواند با جذب گردشگر به فعلیت برسد. بندر کاسپین با گرفتن حدود ۱۰ کیلومتر از ساحل زیبای خزر و دارا بودن حدود ۲۰ کیلومتر مربع مساحت آبی، امکان خوبی برای ایجاد تفریحات آبی را خواهد داشت. همچنین امکان مناسبی برای سرمایه گذاری در زمینه ایجاد اماکن دریایی نظیر هنل ها و گردشگری دریایی فراهم آمده است. آکواریوم منطقه آزاد که با جذب سرمایه خارجی (بیش از ۳۰ میلیون یورویی) احداث شده است از جکله مهم ترین امکانات تفریحی در بندر کاسپین است. جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی از کشور ترکیه برای احداث این آکواریوم صورت گرفته و هجدهمین ویکی از بزرگترین نمونه کارهایی است که از جانب کمپانی ترکیه ای انجام پذیرفته است.

ترانزیت دریایی

ظرفیت حمل و نقل دریایی ایران

ایران دارای ۱۱ بندر بازرگانی با ظرفیت ۱۸۶ میلیون تن کالا است. همچنین تمام ناوگان‌های جمهوری اسلامی توان جابجایی بیش از ۶.۵ میلیون تن کالا را در سطح بین المللی دارند. با اینکه وسعت دریایی ایران بیش از وسعت دریایی کشورهای حوزه خلیج .فارس است، اما جایگاه حمل و نقل دریای کشور در بین این کشورها هنوز پایین‌تر بوده و آن‌ها کالای بیشتری را جابه‌جا می‌کنند

مزیت حمل‌ونقل دریایی ایران

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، فرصت‌های زیادی برای رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران وجود دارد، به‌گونه‌ای که با قرار گرفتن در مسیر راهروهای ترانزیتی شمال-جنوب، امکان برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، آسیای میانه و قفقاز، اروپای شرقی و اروپای مرکزی به آسیای جنوب و خاور دور از طریق آب‌های ایران میسر است. همچنین، به دلیل قرار گرفتن ایران در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری و اقتصادی اکو (ایران، ترکیه، پاکستان در جایگاه هسته‌های اولیه این

گروه) فرصت‌های همکاری زیادی وجود دارد. این امر سبب می‌شود تا کسب درآمدهای ترانزیتی ایران بسیار افزایش یابد و به رشد اقصاد کشور کمک کند.

دسترسی به آب های آزاد، مزیت فرصت آفرین

در حالی که بیشتر کشورهای اطراف ما به سواحل دسترسی مستقیم ندارند، ایران، نزدیک‌ترین و راحت‌ترین مسیر انتقال کالا برای بهره‌گیری از سواحل دریای خزر و خلیج فارس محسوب می‌شود. همچنین عدم دسترسی بسیاری از کشورهای منطقه به آب‌های آزاد یا فاصله زیاد با دریا، این مزیت را فراهم کرده که با توجه به ظرفیت‌های موجود، زیرساخت‌های ترانزیت را بیش از پیش گسترش دهیم و پذیرای کشورهای مختلف باشیم.

به طورکلی، در حوزه ترانزیت، نقش بندر اقیانوسی چابهار، بیش از سایر بنادر است، زیرا دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد دارد. با توجه به جنگ اوکراین و نیز عدم دسترسی بسیاری از کشورها به دریا، کریدورهای ایران، نقش حیاتی در انتقال کالا در جهان دارند و برای افزایش این سهم، کریدورهای مهمی مانند شمال به جنوب و بنادر حیاتی مثل چابهار، باید توسعه یابند.

همچنین در حوزه ترانزیت و مواصلات دریایی، کانال سوئز در چند دهه، مسیر اصلی اتصال غرب و شرق جهان به حساب می‌آمد اما با توجه به صرف زمان زیاد و هزینه بر بودن، از این مسیر در سال‌های اخیر، کمتر استقبال شده است. در مقابل، کریدور شمال-جنوب ایران که با وجود کانال سوئز، کمتر مورد استفاده بود، با توجه به مقرون به صرفه نبودن این کانال و وقوع جنگ اوکراین و روسیه، دوباره موردتوجه بسیاری از کشورهای جهان قرار گرفته و برای اولین بار، محموله‌های روسی از این مسیر به اقیانوس هند منتقل شد.

مهمترین بنادر جنوب ایران

جنوب کشور به دلیل مجاور بودن به یکی از گلوگاه‌های مهم جهان به نام خلیج فارس دارای چند بندر بازرگانی مهم می‌باشد. بیشترین واردات و صادرات کشور از این بنادر انجام می‌شود که در ادامه به چند مورد آن اشاره می‌کنیم.

بندرعباس هرگز نامی ناآشنا نبوده و همگی آن را می‌شناسیم. این بندر یکی از مهمترین بنادر در حمل و نقل دریایی ایران محسوب شده و روزانه شاهد عبور و مرور سیل عظیمی از کشتی‌های غول‌پیکر ترانزیت است. کشتی‌هایی که انواع کالاها را جابجا می‌کنند. دلیل نامگذاری این بندر به دوران صفویه بازمی‌گردد. جایی که شاه عباس صفوی توانست پس از صد سال جنگ دریایی با کشور پرتغال آن‌ها را از آب‌های ایران خارج کند.

بندر چابهار یکی از مهمترین بنادر ایران بوده که چشم امید بسیاری از کشورهای آسیای میانه که راه دسترسی به آب‌های آزاد را ندارند به آن دوخته شده است. این کشورها (قزاقستان، افغانستان، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و قرقیزستان) بسیاری از واردات و صادرات خود را از طریق این بندر انجام می‌دهند. این امر موجب درآمدزایی ایران از حق ترانزیت شده است.

بندر امام پس از بندرعباس بزرگترین بندر حمل و نقل دریایی ایران است. این بندر در سال ۱۳۱۰ با نام بندر شاهپور تاسیس و جزو پر رفت و آمدترین بنادر ایران لقب گرفت. البته، این بندر در زمان ۸ سال جنگ تحمیلی که بنادر جنوب غربی کشور یعنی بندر خرمشهر و آبادان درگیر جنگ بودند، بسیار رونق گرفت و مهمترین منطقه بازرگانی کشور محسوب می‌شد.

بنادر

پس از این ۳ بندر، ایران شامل بندر بوشهر، بندر شهید رجایی، بندر خرمشهر، بندر آبادان، بندر شهید باهنر، بندر عسلویه، بندر لنگه، بندر خارک و بندر گوارتر می‌شوند. این بنادر همه‌روزه شاهد رفت و آمد کشتی‌های ترانزیتی بسیاری بوده و مسئولیت صادرات و واردات کشور را بر عهده دارند.

طی دوازده ماه سال ۱۴۰۰ نسبت به سال گذشته‌اش حجم عملیات بندری (تخلیه و بارگیری) حدود نوزده میلیون تن در مجموع افزایش یافته است .

	1400	%	1399	%	1398
کالاهای اساسی	28,669,858	25.2	22,890,165	-7.1	24,627,767
کالاهای فلزی	9,869,886	12.8	8,753,635	1.0	8,667,000
کالاهای ساختمانی و مواد معدنی	22,343,635	1.4	22,041,811	-33.2	32,999,787
ماشین آلات،وسایل نقلیه ، قطعات یدکی و ابزارآلات	534,803	39.5	383,297	-12.5	438,168
کود و موادشیمیایی	4,666,504	5.3	4,432,542	-4.0	4,618,071
منسوجات چرم،پوشاک،الیاف،کاغذ وچوب	1,086,823	23.2	882,223	12.5	784,350
خرده بار و متفرقه	7,107,129	20.2	5,914,664	-18.4	7,245,413
کالای کانتینری	23,843,528	20.5	19,789,632	-17.1	23,878,824
فراورده های نفتی	50,357,123	10.7	45,507,145	-3.6	47,202,563
سایر	0	-100.0	2,010	100.0	0
مجموع	148,479,289	13.7	130,597,125	-13.2	150,461,944

عملکرد تخلیه و بارگیری بر اساس کالا

1400 بنادر	کالاهای اساسی	کالاهای فلزی	کالاهای ساختمانی و معدنی	ماشین آلات،وسایل نقلیه ، قطعات یدکی و ابزارآلات	کود و موادشیمیایی	منسوجات چرم،پوشاک، الیاف،کاغذ وچوب	خرده بار ومتفرقه	کالای کانتینری	فراورده های نفتی	سایر	مجموع کل
آبادان	13,605	0	0	4,333	5	1,453	1,175	0	5	0	20,575
آستارا	24,628	5,676	93,813	540	55,345	20,822	1,576	10,161	10,133	0	222,694
اروند کنار	1,892	0	0	0	0	0	1,044	0	0	0	2,936
امام خميني	17,599,182	2,361,785	4,073,364	16,515	3,359,815	582,988	0	1,317,946	16,669,796	0	45,981,391
امیرآباد	1,683,570	117,912	733,263	20,794	35,861	16,376	73	5,978	143,698	0	2,757,525
انزلي	834,642	30,171	132,736	15,386	106,497	262,362	618	67,109	6,737	0	1,456,258
بوشهر	171,563	13,721	2,196,034	32,659	10,211	25,864	130	406,147	1,478,897	0	4,335,226
تیاب	8,196	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,196
جاسک	180,405	996	579	394	0	0	550	55,950	0	0	238,874
چابهار	2,000,228	1,772	435,808	26,380	126	6,523	4,337	138,823	1,468,570	0	4,082,567
جارک	85,857	8,848	823,995	22,356	2,671	2,014	334,360	80	7,757	0	1,287,938
چوئبده	2,435	0	0	1	0	0	14,121	0	0	0	16,557
خرمشهر	66,944	211,292	2,685,587	38,165	1,540	39,304	763	137,437	454	0	3,181,486
دیر	0	22	0	0	0	0	4,341	364,127	0	0	368,490
شهید باهنر	839,789	125,709	332,989	31,623	941	734	28	156,607	650,382	0	2,138,802
شهید رجایي	3,388,498	6,989,945	10,270,158	46,733	1,078,345	49,599	363,118	21,153,295	29,448,401	0	72,788,093
فریدون کنار	242,559	1,945	2,969	2,080	0	1,237	0	66	36,003	0	286,859
قشم	11,106	4	111,445	474	987	47	6,278,951	10,712	427,514	0	6,841,241
کنارو	123	0	11,816	0	0	0	100,595	18,500	0	0	131,034
لنگه	842,144	88	438,583	275,860	13,486	18,726	1,349	0	6,501	0	1,596,737
نوشهر	672,492	0	495	510	673	58,775	0	589	2,276	0	735,810
مجموع	28,669,858	9,869,886	22,343,635	534,803	4,666,504	1,086,823	7,107,129	23,843,528	50,357,123	0	148,479,289

عملکرد تخلیه و بارگیری به تفکیک کالا و بنادر

چالش‌ها

در بخش نخست که مربوط به امکانات فعلیت یافته و برنامه‌های در دست اقدام می‌شد، کوشیدیم تا با تفکیک اطلاعات حاصل آمده از معاونت های مختلف، تصویری روشن و کل نگر را از اقدامات صورت پذیرفته، و نیز ظرفیت هایی که به چشم مدیران هر حوزه

آشنایی با منطقه و کارویژه‌های هر معاونت، امیدی را نیز در دل خوانندگان این گزارش زنده آمده است را ارائه دهیم، تا ضمن نگه داریم، که در همین سال‌ها و در میانه سخت‌ترین شرایط تحریم‌های بین المللی همچنان می‌توان از ظرفیت های خداداد کشور عزیز اسلامی مان بهره برد و بیشتر به این نکته تاکید کرد که امکان تحریم کامل و یا حذف ایران از معادلات جهانی وجود ندارد. با این همه منطقه آزاد انزلی را نمی توان در حصار همین فعالیت ها محدود کرد، و می بایست از طریق دانستن چالش ها مشکلات، چشم اندازهایی جهت پیشرفت بیشتر آن تعریف و تبیین نمود. در بخش دوم نسبت به این چالش ها توجه اساسی خواهیم داشت. و از آنجا که تقریبا مشکلات متعدد در جلسات به دفعات تکرار شدند، آن ها را در یک قالب و بدون تفکیک معاونت ها بیان نموده-ایم.

نکته مهم و پرتکرار مدیران مشکل اساسی با گمرک و نبود مرجع بالادستی برای هماهنگی بین این دو ارگان است. عدم هماهنگی با اداره گمرک، منتج به مشکلات عدیده و عارض شدن لطمات نسبتا جدی به مساله ترانزیت، ترخیص کالا و حتی خروج کالا از منطقه آزاد شده است. (البته با توجه به این مهم که تیم ما در این خصوص جلسه ای را با گمرک یا وزارت اقتصاد نداشت، چالش های گمرک مورد ارزیابی قرار نگرفت و لذا بنا بر انصاف امکان قضاوت و اظهار نظر در این مورد را نداریم، اما پیشنهادهایی از جانب مدیران منطقه ارائه گردید که می‌تواند رهگشا باشد:

نخست آنکه بنا بر تصریح قانون در چشم انداز توسعه می بایست نهادها، اختیارات خود را جهت تسهیل در امور به مناطق آزاد تفویض کنند.

دوم آنکه، چنانچه این تفویض(بنا بر هر دلیلی) صورت نپذیرفت، دولت، نهادی بالادستی را به عنوان حکم یا کارفرما معرفی کند تا هماهنگی ها از این طریق اتفاق بیفتد.

سوم آنکه، با توجه به عدم تحقق هیچ یک از دو مورد پیشین، گمرک ضمن حضور خود در منطقه، نسبت به افزایش ساعت کاری خود و فعالیت به صورت شبانه روزی، در جهت پیشبرد امور یاریگر منطقه آزاد باشد.

چهارم، تجهیز گمرک.گمرک دیجیتال شود، به صورتیکه ارزیاب دیگر دیده نشود، از جمله موارد مناسب برای تغییر وضعیت گمرکی است، و این مهم مستلزم هماهنگی‌های ویژه با گمرکات مبدا و مقصد است.

نهادهایی همانند استاندارد ، غذا و دارو و وزارت راه بیشترین تزاحم را با منطقه آزاد کاسپین دارند. طبیعتا با وجود مرتبط بودن کارویژه مناطق آزاد با حوزه وظایف این نهادها، رخداد تداخل امور در این مورد شکل خواهد پذیرفت.

زمان ترخیص کالا به دلایلی از جمله تاخیر در تخصیص ارز از جانب بانک مرکزی و وزارت صمت (گاهی از ۴۵ روز تا چندماه زمان می برد) زمان‌بر میشود. در حالی که ترخیص مسافری و تولیدی که زیر نظر خود منطقه آزاد است در کمتر از یک هفته انجام می پذیرد.

نگاه دولت به منطقه آزاد این است که ابتدا درآمد حاصل آید سپس زیرساخت ها شکل بگیرد. البته در این مورد نمی‌توان دولت را چندان مقصر یا کم‌کار معرفی نمود. از مهم‌ترین ماموریت های مناطق آزاد جذب سرمایه جهت توسعه منطقه و گسترش زیرساخت هاست. در این خصوص مطالبه مناطق آزاد میبایست از سرمایه گذاری دولتی در احداث زیر ساخت ها به ((ایجاد قوانین تسهیل گر جهت جذب سرمایه داخلی و خارجی)) تغییر یابد.

نپیوستن به اتحادیه اقتصادی اوراسیا. برای این مهم دو دلیل عمده را می‌توان مطرح کرد :

ظرفیت تولیدی کشورهای این اتحادیه را دارا نمی باشیم

)Gostعدم پیاده سازی استانداردهای ثبت شده ی این اتحادیه توسط ایران (به صورت مثال استانداردهای [۸۰۶]

به روز کردن تعرفه ترجیحی. توافق‌های لازم در این خصوص منعقد شده اند و برای این منظور نیاز به عملیاتی سازی آن است.

بلامعارض بودن زمین ها. این موضوع سبب می گردد تا سرمایه گذارها به راحتی پیش بیایند. برای حل این مساله می بایست سندهای قطعی تحویل منطقه آزاد شوند.

چالش‌های زیرساختی و تجهیزات

کوچک بودن کشتی ها که باعث افزایش جابجایی کشتی ها و به تعاقب آن باعث بیشتر شدن هزینه ها است.

تجهییز کانتینرهای یخچال دار. وجود متعدد این کانتینرها از جهت حفظ و نگهداری مواد فاسد شدنی بسیار حائز اهمیت است. چرا که گاه ممکن است به دلیل شرایط ناپایدار جوی(میانگین بارندگی ۱۶۵ روز در انزلی است) امکان ترخیص کالا وجود نداشته باشد و عملا احتمال فاسد شدن بار بالا خواهد رفت.

نوسازی ناوگان دریایی خزر. عمر ناوگان کشتیرانی خزر بیش از چهل سال است، که عمر بالاییست و در دسته فرسوده به شمار می‌آیند.

احداث سردخانه. این امر زمینه ساز اصلی ایجاد پایانه صادراتی و نظم و نسق بخشیدن به شرایط کالاهای فسادپذیر است.

مسدود بودن نقل و انتقال مالی. شرایط تحرمی رد و بدل کردن پول و محاسبه کارمزدها را با مشکل جدی مواجه کرده است، که گاه به مختل شدن این فرایند منجر می‌گردد.

[۸۰۶] استاندارد gost (به روسی: GOST) اشاره به مجموعه ای از استانداردهای فنی که توسط شورای علم اوزان و مقادیر و استاندارد و گواهینامه (EASC) تدوین شده است، که این استانداردهای منطقه ای تحت نظارت کشورهای مستقل مشترک المنافع (C.I.S) است

بیش از ۵۰ میلیون تن است.(که بنا بر اطلاعاتی که پیشتر از معاونت اقتصادی INSTCاسهم کوچک از ترانزیت. ظرفیت ترانزیتی منطقه آزاد انزلی به‌دست‌آمد، سهم بندر کاسپین ۱.۵ میلیون تن است.) این در حالیست که بندر انزلی به نسبت سایر بنادر حوزه خزر از مزیت‌های بهتری برخوردار است، از جمله آنکه انزلی حلقه واصل کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب است. و یا آنکه کشتی های باربری با ظرفیت ۶۰۰۰ تن در بندر کاسپین حضور دارند که در مقایسه با مثلا کشتی های بندر ولگا که حداکثر ۳۰۰۰ تن ظرفیت دارند مزیت بیشتری خواهد داشت. آنچه موجبات عدم بهره‌مندی ایران از کریدور شمال به جنوب را باعث شده، عدم تعریف درست از زیرساخت‌های لازم و همچنین عدم توجه به این فرصت مناسب در نگرش‌های کلان نظام اقتصادی‌مان است، که می تواند در کریدور شمال به جنوب ما را بازیگری بسیار اثر گذار کند. (مهم ترین نقیصه زیر ساختی را می توان نبود مسیر ریلی مناسب از چابهار به انزلی و بندر عباس به شمال کشور دانست.) تکیه‌ای که بر راه‌آهن دوره پهلوی نخست شده بود از جمله نشانه‌هاییست که عدم توجه به ایجاد و احداث مسیر ریلی جدید را نشان می‌دهد. حال آنکه ریل گذاری دوره پهلوی نخست، صرفا اهداف نظامی داشته و از مسیرها و شهرهای مهم رد نشده‌است، لذا هدف‌گذاری اقتصادی ندارد.

مسیر گمرک انزلی از آسفالت مناسبی برخوردار نیست و پستی و بلندی های آن، زندگی دارد (بنابر نقل قول مدیران منطقه و برخی فعالین اقتصادی، که هر دو از این واژه استفاده نمودند.)

گردشگری دریایی متولی خاصی ندارد. ظرفیت گردشگری و حتی فرهنگی در این خصوص وجود دارد که می تواند علاوه بر حضور گردشگر، شناساندن ظرفیت های فرهنگی آن خطه را نیز باعث شود. در همین راستا برای گسترش حوزه گردشگری چند برنامه باید ایجاد شود. اولا ارزش افزوده ای که عملا گردشگری را از بین برده، اصلاح کنیم.کشتی گردشگری در حوزه بنادر خود ایران و کشتی(مثلا از انزلی به سمت کیاشهر) کروز ۲۹۰ نفره برای تردد بین بنادر خزر در کشورهای مختلف.(از آستارا و باکو به انزلی امیرآباد و بالعکس) این برنامه ها تا حدودی در دست اقدام قرار گرفته اند اما با توجه به عدم وجود متولی مشخص در این حوزه، مشکلاتی عارض شده است. ظاهرا بهتر می نماید که ابتکار و اختیار این امور به خود مناطق آزاد سپرده شوند.

چالش های اجتماعی

به نظر می رسد عدم وجود نگاهی کلان و ملی نسبت به مناطق آزاد، باعث شده است تا برخی نا هماهنگی ها و کارشکنی ها صورت پذیرد، که نمود خود را در سطح جامعه هویدا بسازد. به طور مثال مردم نسبت به نام منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین، همچنان دچار چالش هستند که چرا نامی غیر از انزلی بر بندری در این شهر نهاده شده است. و یا عدم آشنایی و اطلاع مردم از بسیاری اتفاقات ورزشی یا تفریحی که در بندر کاسپین رخ داده اما مردم بی اطلاع بودند.(به طور مثال برگزاری مسابقات بین المللی بیس بال) این عدم اقناع عمومی در سطحی کلان‌تر نیز تاثیر گذاشته و باز تولید شده است. انتخابات مجلس و شعار نماینده‌ها (که گاه علیه منطقه آزاد بوده است) نشان دهنده عدم تعامل صحیح با مردم و آگاهی بخشی به جامعه، در رابطه با ظرفیت ها و امکانات اساسی مناطق آزاد است.

۵ شبکه مالی

مقدمه:

یکی از پیامدهای جنگ روسیه و اوکراین تحریم سیستم مالی و بانکی روسیه است. قطع همکاری سوییفت با روسیه یکی از گزینه‌هایی است که بر روی میز طرف‌های غربی وجود دارد، اما دو چیز باعث شده که اروپا در استفاده از این سلاح بسیار محتاطانه رفتار کند؛ ۱. اگر روسیه از سیستم سوییفت کنار گذاشته شود تسویه صورتحساب انرژی با این کشور دیگر میسر نخواهد بود. ۲. احتمال ظهور و رشد رقبای سیستم سوییف، نظیر سیپس (CIPS[۸۰۷])، بیشتر خواهد شد. روسیه ۱۱اُمین اقتصاد بزرگ دنیا محسوب شده و حدود ۲٪ تولید ناخالص جهانی را تشکیل می‌دهد. اگرچه اقتصاد این کشور در قیاس با سایر اقتصادهای پیشرفته کوچک است و نقش چندانی در زنجیره تامین جهانی ندارد، اما کنارگذاشته‌شدن از سوییفت می‌تواند در بلندمدت به اعتبار و محبوبیت این سیستم لطمه بزند. یکی از رقبای جدی برای سیستم‌های تراکنش غربی، سیپسِ چین، است که در سال ۲۰۱۵ بنیان نهاده شد. عمر این سیستم در مقایسه با سایر سیستم‌های تراکنش بین‌المللی نظیر سوییفت، چیپس و چاپس بسیار اندک است. سوییف اروپا در سال ۱۹۷۳، چیپس آمریکا در سال ۱۹۷۰ و چاپس انگلیس در سال ۱۹۸۴ بنیانگذاری شدند.

یکی از گمانه‌زنی‌هایی که وجود دارد این است که روسیه پس از قطع ارتباط با سوییفت به سمت سیپس چین روانه شود. این احتمال اگرچه وجود دارد اما تمام مشکلات تراکنش و مالی روسیه با سیپس حل نخواهد شد، زیرا سیپس و نیز یوآن هنوز راه طولانی‌ای برای تبدیل‌شدن به یک سیستم پرداخت معتبر و ارز جهانشمول در پیش دارند. سیپس تنها با یوآن چین کار می‌کند و روسیه طبیعتاً نمی‌تواند تمام تجارت خود را با یوآن انجام دهد. این فرایند بیش از آن‌که به نفع روسیه باشد، به نفع چین خواهد بود و روسیه تمایل چندانی به این موضوع ندارد. خود روسیه در سال ۲۰۱۴ سیستم تراکنش داخلی خود (SPFS) را راه‌اندازی کرد.

مشکل بعدی سیپس اعتبار و محبوبیت آن است. در حال حاضر بیش از ۱۱ هزار نهاد مالی بین‌المللی به سوییفت متصل هستند، در حالی که سیپس تنها با حدود ۸۰ نهاد مالی بین‌المللی، شامل نهادهایی از ژاپن، روسیه، کشورهای آفریقایی و یک بانک انگلیسی، همکاری دارد. همچنین، تراکنش مالی سیپس در روز حدود یک‌بیستم (نیم درصد) تراکنش‌های چیپس آمریکا است که یک سیستم داخلی برای ایالات متحده محسوب می‌شود. در کنار تعداد تراکنش، حجم تراکنش‌های سیپس نیز در قیاس با سایر سیستم‌ها بسیار اندک است. سوییف روزانه ۵ تریلیون دلار تراکنش انجام می‌دهد، حال آن‌که سیپس در سال ۲۰۲۱ در طول یک

[۸۰۷] Cross-border International Payment System

سال حدود ۱۲.۶ تریلیون دلار (۸۰ تریلیون یوآن) تراکنش انجام داد. این یعنی حجم تراکنش سالانه سوییف ۱۴۴ برابر سیپس چین است.

چین از زمان تاسیس این سیستم توانسته رشد زیادی در جذب نهادهای مالی داشته باشد اما پس از همه‌گیری کرونا و اتهاماتی که به این کشور، مبنی بر پنهان‌کردن اطلاعات در مراحل اولیه بیماری زده شد، هجمه و رویکرد منفی نسبت به این کشور زیاد شده است. علاوه بر این، چین به دلیل کنترل جریان سرمایه نمی‌تواند با بانک‌های خارج از سرزمین خود همکاری مالی و بانکی مستقیم انجام دهد. به صورت جمع‌بندی، سیپس چین و سایر سیستم‌های مالی غیرغربی نباید ما را از هول هلیم به دیگ بیندازند.
خوشبینی غیرواقع‌گرایانه و افراطی به سیستم‌های مالی جایگزین برای مدل‌های غربی به همان اندازه وابستگی تمام و کمال به سیستم‌های مالیِ غربی اشتباه است. بهتر است بعضی از بانک‌های داخلی به صورت منتخب و بنا بر ملاحظاتی با سیپس چین همکاری کنند و ایران جای پایی برای خود در سیستم مالیِ غیرغربی جدید پیدا کند، زیرا این روندِ نوظهور در بلندمدت نتایج احتمالاً مطلوبی برای منافع ایران دربر خواهد داشت. از آن‌جایی که اتصال ایران به سیستم مالیِ نوینِ بین‌المللی کار بسیار تخصصی بوده و نیازمند دانش و تخصص در زمینه روابط بین الملل، اقتصاد و مالی بین‌الملل می‌باشد، پتانسیل‌ها، فرصت‌ها، تهدیدات و چگونگی این ارتباط باید توسط تیمی از کارشناسان زبده تعریف و اجرا شود.

۶ ترانزیت و حمل‌ونقل

مقدمه:

ایران نقش حلقه وصل میان سه منطقه آسیای مرکزی، جنوب آسیا و غرب آسیا را ایفا می‌کند. همچنین، ایران از طول سواحل گسترده‌ای در جنوب خود و کناره اقیانوس هند برخوردار است. این مزیت مهم می‌تواند ایران را به هاب ترانزیت و نقطه وصل شرق به غرب تبدیل کند. ابرپروژه ابتکار کمربند–راه چین یا همان راه ابریشم نوین درصدد است تا جریان کالا از شرق به اروپا را تسهیل کند. این ابرپروژه از شش دالان زمینی تشکیل شده است. همکاری روسیه و چین در دو دالان زمینی دیده می‌شود. نخست، دالان اقتصادی چین – مغولستان – روسیه است که خطوط شبکه انرژی موسوم به قدرت سیبری رکن این دالان هستند. اما دالان عمده‌ای که تحت تاثیر بحران اوکراین قرار خواهد گرفت، دالان اقتصادی پل زمینی نوین اوراسیایی است. این دالان به مسیر گذرگاهی بین‌المللی به طول ۱۰ هزار و ۹۰۰ کیلومتری است که سیاست‌گذاران چینی آن را کریدور اوراسیای شمالی نیز می‌نامند، میان اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام است. این مسیر از بندر لیان‌یونگانگ آغاز می‌شود و و سپس با گذر از شیان، لانژو و ارومچی در چین غربی (سین‌کیانگ) به قزاقستان می‌رسد و از آنجا روسیهٔ غربی را درمی نوردد. مسیر به بلاروس و لهستان و سپس آلمان کشیده خواهد شد تا به بنادر روتردام هلند و آنتورپ بلژیک برسد. طول این خط ریلی ده هزار و هشتصد کیلومتر است و به بیش از سی کشور و منطقه خدمت‌رسانی می‌کند.

توسعه ارتباطات و چسبندگی اقتصادی

توسعه ارتباطات حمل و نقل بین المللی و ترانزیت در گرو افزایش چسبندگی در حوزه های اقتصاد و تجارت با سایر کشورها است. چسبندگی اقتصادی باید فعالیت های اقتصادی، تبادلات مالی و تجارت میان کشور های مختلف را پوشش دهد و این مساله در بزنگاه ها اهمیت خود را نمایان می‌سازد. به عنوان مثال پس شیوع پاندمی کرونا و علیرغم تمام معضلاتی که برای ترانزیت کالا

وجود داشت، اقلیم کردستان عراق و افغانستان به واسطه این چسبندگی اقتصادی با ایران، مرزهای خود را با حداقل محدودیت باز نگه داشتند.

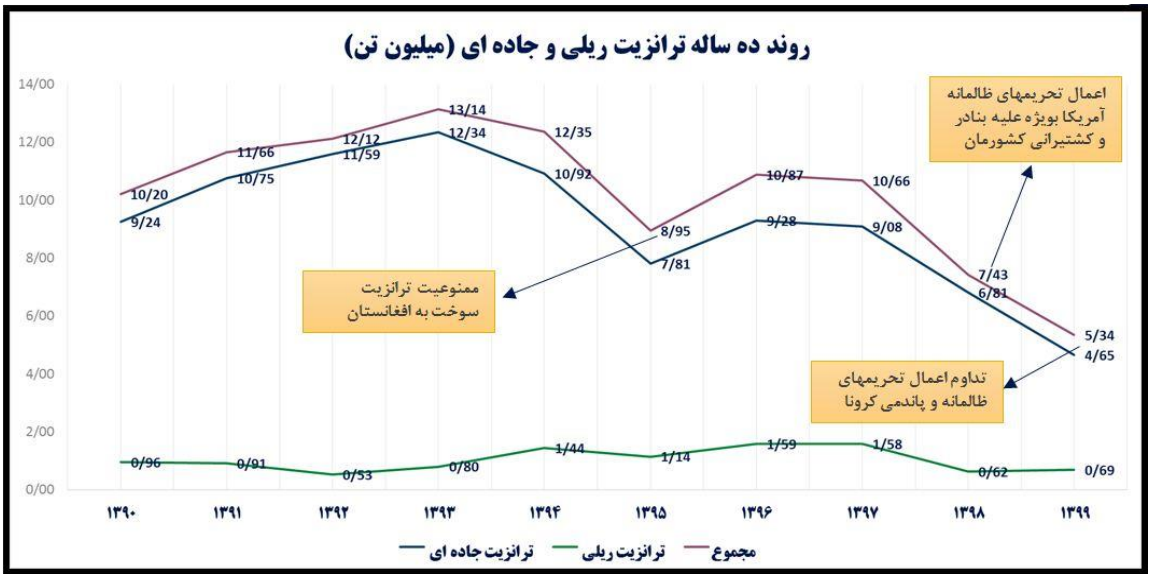
از سوی دیگر ما شاهد این بودیم که برخی از مرزهای ما با سایر کشورها بسته شد اما خللی در ارتباطات تجاری ایشان با سایر کشور های منطقه ایجاد نشد و بنابراین محدودیتهای ناشی از کرونا به ما آموخت که بسته بودن مرزهای کشورمان خلل چندانی در جریان تجارت کشورهای منطقه ایجاد نمی کند و این جریان از طریق مسیرهای جایگزین و رقیب(حتی با زمان و هزینه بیشتر)صورت می گیرد.

ما باید دیدگاه واقع بینانه ای به مسایل مرتبط با جغرافیای کشور و ارتباطات تجاری مان با سایر کشور ها داشته باشیم و اگر به روند ترانزیت از کشورمان نگاهی داشته باشیم، مشاهده خواهیم کرد که ما در طی دهه های اخیر فراز و فرودهایی داشتیم و عمده اتفاقات رخ داده ناشی از تحریمها بوده است. تحریمها به واسطه اینکه هزینه تبادل، تجارت و حمل و نقل را با کشور ما افزایش داد، رغبت ترانزیت کالا از ایران را در سایر کشورها کاهش داد و به همین جهت آنها به مسیر های جایگزین روی آوردند.

در خصوص نگرش حاکم بر ترانزیت در کشور ما چند نکته وجود دارد. اول اینکه هر جا صحبت از ترانزیت می‌شود فقط جنبه حمل و نقلی ترانزیت مد نظر قرار می‌گیرد در صورتیکه ترانزیت برونداد یک زنجیره عوامل سیاسی اقتصادی، تجاری، و مالی است که نتیجه اش را از طریق حمل و نقل عبوری نشان می‌دهد. ولی آن چیزی که در تحلیلهای سطح بالا خودش را نشان می‌دهد و بیان می‌شود این است که ترانزیت فقط حمل و نقل است. در صورتیکه برونداد این زنجیره عوامل ترانزیت است. به همین واسطه خوب بخشهایی مدام ابهاماتی در مورد ترانزیت وارد می‌کنند، اصلاً در دوره هایی تبلیغاتی شکل گرفت که ترانزیت باید قطع بشود، به نفع کشور ما نیست.

مزیت ترانزیت از هر قلمرویی زمان و هزینه و امنیت است و اگر این عوامل تحت تأثیر قرار بگیرد، مزیت رقابتی آن از دست می‌رود، ما وقتی بر سر جریان حمل و نقل و تجارتمان محدودیتهای دستور العملی و بخشنامه ای می‌گذاریم ، طبیعی است مزیت ترانزیتی ایران و آن چیزی که از مزیت نسبی جغرافیایی باید بهره مند شود از دست خواهد رفت. به عبارت دیگر مسئولین ایرانی به گونه‌ای عمل می‌کنند که انگار جغرافیا دوستدار ترانزیت نیست. باید بپذیریم که نگاهمان را به مسئله ترانزیت تغییر دهیم. اینکه جایگاه شایسته و موثر جمهوری اسلامی در ترانزیت منطقه ای را همه ما در سطوح خرد و کلان داریم دنبال می‌کنیم، از این جهت هست که و باید این نکته را مد نظر قرار بدهیم که حتماً باید موانع مالی، تجاری و همکاریهای اقتصادی با کشور ما و کشورهای منطقه برداشته بشود، در غیر این صورت تا وقتی این موانع وجود دارد ما در واقع تلاش خیلی موثری برای بهبود جایگاه ترانزیتی خود نخواهیم داشت.

یک تفکر در خصوص ترانزیت این عقیده را دارد که برای توسعه ترانزیت از کشورمان، ما باید حتماً زیرساختهایمان را توسعه بدهیم در صورتیکه با همین شرایط فعلی، یعنی حتی اگر یک سانتیمتر پایانه و ریل و جاده هم ایجاد نکنیم و تنها همین زیرساخت های فعلی را مورد استفاده قرار دهیم، می‌توانیم تا سی میلیون تن بار را از کشورمان عبور بدهیم. البته قطعا توسعه زیرساخت می‌تواند موثر باشد و حتماً ما می‌توانیم با توسعه زیرساخت به ظرفیت ترانزیت پنجاه میلیون تن هم برسیم. اما تحقق همین سی میلیون تن هم در گرو این است که ما بتوانیم موضوع فرایندهایمان را حل و فصل بکنیم و در نهایت اینکه ما بتوانیم به جغرافیای خودمان واقع بینانه نگاه کنیم و بدانیم که الان جغرافیای ما در منطقه و جهان چه جایگاهی دارد و بر اساس این نگاه واقع بینانه انتظاراتمان را از برونداد این مزیت نسبی جغرافیایی واقع بینانه تر کنیم.

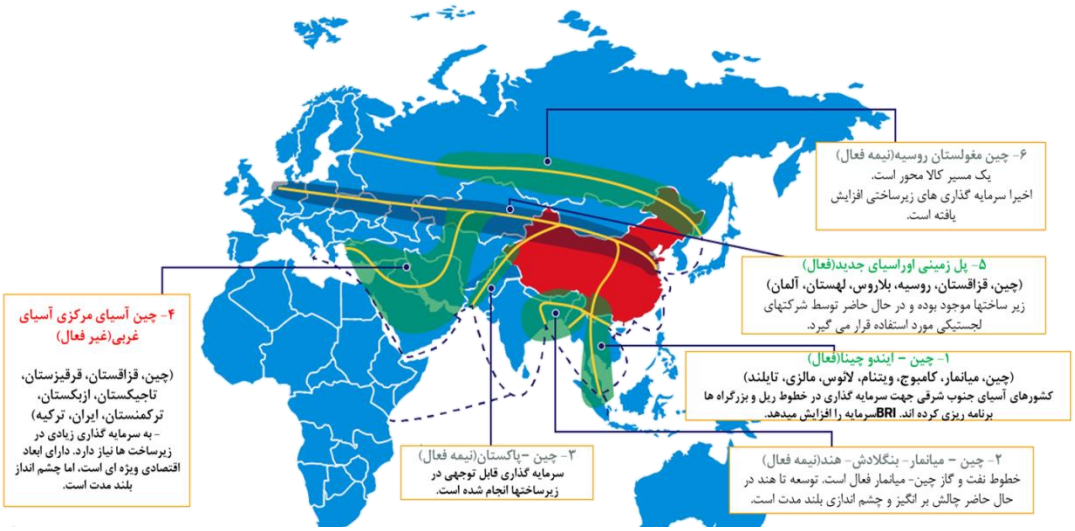


کمربند و راه؛ کریدور توسعه ای

اگر نقشه چین را نگاه کنیم همین امروز هم قابل مشاهده است که در حاشیه شرقی چین تمرکز شهرها خیلی بیشتر از حاشیه غربی این کشور است، پس فلسفه وجودی ابتکار کمربند راه تسری و توسعه شرق به سمت غرب از داخل خاک چین بود است و اینکه این توسعه به همسایگان چین نیز گره زده شود و در پی آن مرزهای اقتصادی امنیتی چین را به سمت غرب آسیای میانه و اروپا گسترش بدهد. فلسفه دیگر این کریدور انتقال جریان تجارت از دریا به زمین بوده و این مساله به همان سابقه تاریخی چین و راه و ابریشم باز می‌گرددر این میان کشورهایی هستند که توان مناسبی برای رساندن توسعه به شرق چین دارند. این کشورها به مثابه یک قلاب عمل می‌کنند تا مرزهای اقتصادی چین را توسعه بدهند. این گروه کشور ها شامل روسیه، قزاقستان و پاکستان

) را در بین همسایگان خشکی چین داشتند و امروز نیز با نگاهی به ابتکار کمربند و GDPمیشد که بالاترین تولید ناخالص داخلی(راه می‌بینیم که این کشورها نقش خیلی مهمی در ابتکار کمربند راه چین دارند و به دلیل همین رویکرد در سال ۲۰۱۳ ابتکار کمربند و راه در قزاقستان توسط رئیس جمهور چین معرفی شد.

برای کریدورهای تجاری کمربند و راه پهنه هایی تعریف شده که شامل کشورهایی نظیر روسیه، پاکستان و ... می‌شود و در این میان کریدور هایی نیز از کشور ما عبور می‌کنند. این ابتکار ابتکاری است که قدرت ایالات متحده را به چالش می‌کشد زیرا عملاً جغرافیای اقتصادی و تجاری چین را توسعه می‌دهد و به همین جهت است که سرمایه گذاری های هنگفتی را در کشور های مختلف انجام می‌دهد. نظریه هایی از سوی آمریکا در این مورد مطرح می‌شود که بر اساس آنها چین مشغول تاسیس زنجیره ای از بنادر در نقاط کلیدی جهان است و پیوند این بنادر با یکدیگر طرحی به نام زنجیره مروارید را شکل می‌دهد. این زنجیره در صورت ایجاد محدودیتی در تنگه مالاگا چین را از نظر تجارت و پشتیبانی نجات می‌دهد و البته هند هم نسبت به این موضوع رویکردی رقابتی دارد و به عنوان رقیب ابتکار کمربند راه را دارد دنبال می‌کند.



موضع هند نسبت به کمربند و راه موضعی رقابتی هست و این دو کشور از هر جهت، هم از نظر جمعیت، هم از نظر اقتصاد و هم از نظر سیاسی رقیب جدی هستند. از این هند و چین نسبت به برنامه‌های توسعه ای که هر کدام دنبال می‌کنند، جنبه رقابت را حتماً جدی‌تر می‌بینند. چین از طریق کمربند و راه در پی این است که اقتصادش به سمت آسیای مرکزی توسعه پیدا کند. هند هم در پی این است که از طریق یک سری پایگاه‌های تجاری بتواند پیش‌روی خودش را به سمت آسیای مرکزی داشته باشد.
یک جنبه از سرمایه گذاری هند در چابهار نیز مرتبط با همین رقابت با چین و توسعه اقتصاد هند به سمت آسیای مرکزی است.
هند تلاش دارد از طریق ایران به بازار های آسیای میانه راه پیدا کند تا در این عرصه نیز رقابت خودش را با چین از دست ندهد.

هر چند که گزارش صریحی در مورد همکاری روسیه با ابتکار کمربند و راه وجود ندارد، اما در حال حاضر از دو مسیر زمینی بین روسیه و چین تبادلان تجاری صورت می‌گیرد. یکی از مسیرها مسیری هست که تجارت سوخت و نفت و گاز را انجام می‌دهد و مسیر دیگر هم مسیری است که بیشتر جنبه ترانزیت کانتینری دارد. **مسیر ریلی ترنس سیبری** نیز هم اکنون ده میلیون تن بار از آن عبور می‌کند. حجم بار عبوری از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ میتواند به بیست میلیون تن هم برسد و به جهت اهمیت آن روسیه ۸۵۰ میلیون دلار در این مسیر سرمایه گذاری کرده است.



همچنین مسیر جاده ابریشم یخی نیز وجود که هدف ترانزیت انرژی را دنبال می‌کند و مسیرکوتاهتری است که چین را می‌تواند به اروپا وصل کند. در عین حال صادرات و ترانزیت سوخت، نفت و گاز و انرژی در این مسیر بین چین و بقیه کشورهای اروپا و همچنین خود روسیه در حال انجام است. راه ابریشم یخی مسیر اصلی تجارت انرژی بین روسیه و چین است و تا ۵۵٪ کوتاه تر نسبت به مسیر سنتی می‌باشد.این کریدور از ۷ میلیون تن عملکرد در سال ۲۰۱۶ با رشد ۳۵٪ نسبت به سال ۲۰۱۵ و ۵۰٪ نسبت به سال ۲۰۱۳ برخوردار بوده و پیش‌بینی حمل ۲۵٪ از کالاهای مبادلاتی بین دو قاره آسیا و اروپا از این مسیر تا سال ۲۰۳۰ وجود دارد

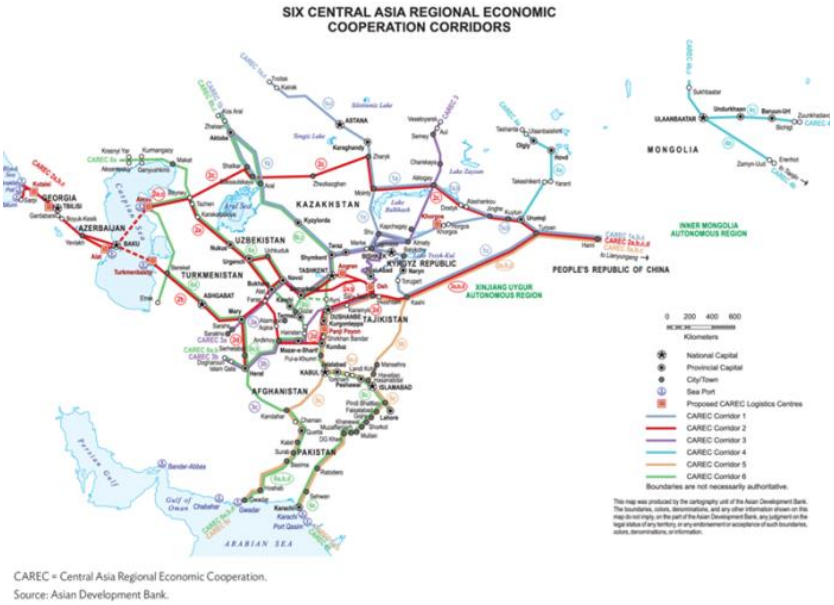


در این میان ابتکاری از سوی برخی از کشور ها مانند روسیه و پاکستان ایجاد شد به نام **روپک**. این ابتکار با هدف ایجاد اتصال بین راه آهن روسیه، قزاقستان، ازبکستان، افغانستان و پاکستان شکل گرفت. در نشست سال ۲۰۱۸ این کشور ها تصمیم به ایجاد یک مسیر شمال جنوبی از روسیه گرفتند که با عبور از کشور هایی که ذکر شد، به گوادر متصل شود و از آنجا عملاً یک کریدور شمال جنوب در شرق ایران ایجاد شد.



یکی از بزرگترین برنامه‌های اقتصادی ای که در منطقه وجود دارد و متمرکز بر پروژه‌های حمل و نقلی است، **برنامه ی همکاری**

) هست. برنامه کرک توسط بانک توسعه آسیایی حمایت می‌شود و شش **CARECهای اقتصادی منطقه ی آسیای مرکزی** (شاخه کریدور اصلی دارد، همه همسایه‌های ما شرق، شمال شرق و شمال غرب در این برنامه اقتصادی و کوریدورهای حمل و نقلی عضو هستند و همه این کشورها شبکه ای از مسیرهای ترانزیتی و کریدورها را شکل داده اند که از دور ایران عبور می‌کنند و این برنامه ای است که امریکا از آن حمایت می‌کند. این کریدورها بین چین، مغولستان قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان افغانستان پاکستان، آذربایجان و گرجستان توسعه پیدا کرده و این شبکه در نهایت می‌آید به آن مسیر راه آهن باکو، تفلیس، قارص متصل می‌شود و از آنجا به شبکه ترکیه و اروپا وصل می‌شود.



CAREC = Central Asia Regional Economic Cooperation.
Source: Asian Development Bank.

در مورد اینکه برخی می‌گویند **راه لاجورد** رقیب ایران در ترانزیت منطقه است که از سوی کشور هایی در حال پیگیری است، باید گفت راه لاجورد یکی از مسیرهای این برنامه کرک می‌باشد که مرزهای افغانستان را از طریق ترکمنستان به بندر ترکمن باشی از آنجا به بندر باکو، و به راه آهن تفلیس متصل می‌کند. پس راه لاجورد یک شاخه از برنامه کرک است و این برنامه شامل شاخه) شناخته می‌شود و کشورهای چین، قزاقستان، آذربایجان، TITRدیگری هم هست که با نام کریدور بین المللی دریای خزر(گرجستان ترکیه و اروپا را به هم متصل می‌کند.



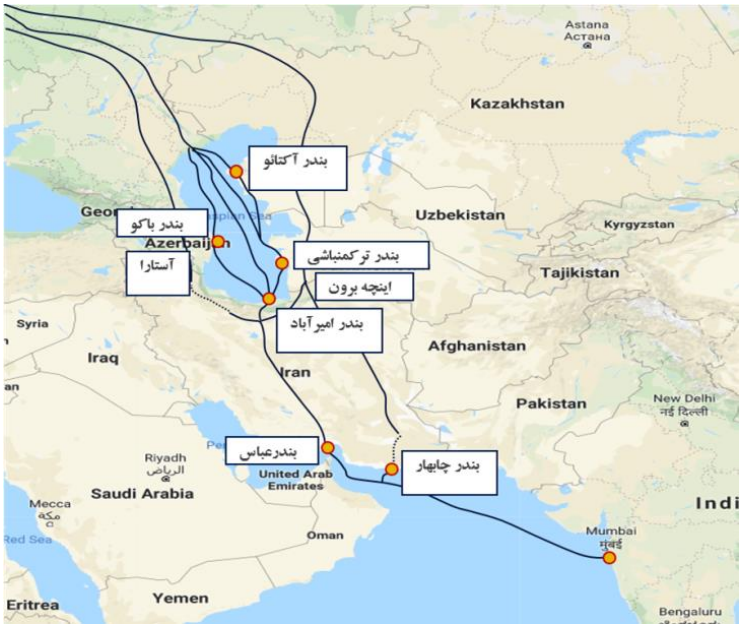
این کریدور از طریق بندر آکتائو به باکو و از آنجا به گرجستان و ترکیه متصل می‌شود. مسیر باکو ترکمن باشی، با بارکشی‌های روروییی که دارد حدود چهار پنج میلیون تن بار را عبور می‌دهد، و در نهایت همه اینها به **راه ابریشم آهنی**(باکو،تفلیس، قارص) وصل می‌شود و عملاً می‌توان به این تحلیل رسید که برنامه هایی دنبال شده که برای ترانزیت خیلی نیاز به جغرافیای ایران نباید باشد. پس وقتی در مورد نگاه واقع بینانه داریم صحبت می‌کنیم باید شرایط امروز را در نظر بگیریم و از جنبه حمل و نقلی و تجاری صحبت کنیم. ما باید درک خیلی شفافی داشته باشیم نسبت به رقابتی که در حال رخ دادن است. طبیعی است همه کشورهایی که در این منطقه هستند بخواهند از جغرافیای خودشان حداکثر استفاده را بکنند ما هم باید همین کار را بکنیم.

ما هم با رویکرد حل مشکلات فرایندی در مسیر تجارت، حمل و نقل و تبادلات مالی مان و نیز حل مشکلات چسبندگی اقتصادی با کشورهای منطقه و از بین بردن موانع سرمایه گذاری می‌توانیم ائتلافهای مطمئنی را ایجاد کنیم. علت اینکه برخی کشورها را به هم پیوند خورده اند و در حال همکاری با هم از نظر حمل و نقلی و تجاری هستند، جنبه اول کار ایشان اطمینان از چسبندگی اقتصادیشان است. این کشورها می‌توانند با این مسیرهای حمل و نقلی چسبندگی اقتصادیشان را بیشتر بکنند و اتحادیه‌های تجاری ایجاد کنند.

ما اتحادهای تجاری مختلفی داشتیم و داریم که اینها عموماً به دلایلی متوقف شده یا نگه داشته شده اند و اگر این موانع را برنداریم طبیعی است که چسبندگی اقتصادی هم اتفاق نمی‌افتد. ما وقتی نتوانیم حمل و نقل بین المللی خود را پوشش بیمه بین المللی بدهیم، طبیعی است که امنیت عبور کالا از این خطوط حمل و نقل کم می‌شود. تا زمانی که ریسک تجارت ما بالاست، این ریسک تجارت باعث می‌شود کشورها و صاحبین کالا ترجیح دهند که از مسیر های دیگر استفاده کنند.

کریدور های مرتبط با ایران

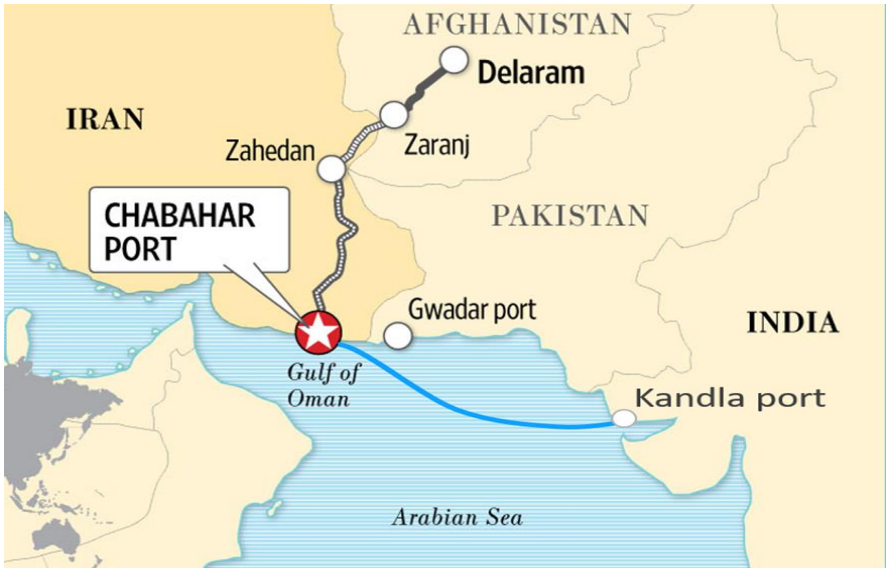
در کشور ما نیز برخی از کریدور های حمل و نقلی وجود دارند مانند کریدور حمل و نقل بین المللی شمال جنوب که بیست و یک سال از تأسیس آن می‌گذرد و چهارده عضو دارد. ایران، روسیه و هند جز موسسین این کریدور بودند. ما مسیرهایی را در کریدور شمال جنوب ساختیم که اگر بخواهیم تحلیلشان کنیم اینطور به نظر می‌رسد که گویی اینها در حال رقابت با هم هستند. ما در حال حاضر شاهد هستیم که مسیر شرق دریای خزر را از سرخس ساخته شده، در عین حال از اینچه برون مسیر امیرآباد به ریل متصل است و کشتی های رورو را در دریای خزر فعال کرده ایم، از طرف دیگر در پی این هستیم که ریل را به بندر کاسپین متصل و از یک سویی دیگر تلاش می‌کنیم راه آهن رشت انزلی ساخته بشود و یک سری مسیرهای دیگر که ما را به آذربایجان، ارمنستان ، گرجستان و روسیه وصل می‌کند. سوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که کدام یک از این مسیر ها کریدور شمال جنوب و برنامه جهان شهری دارای اهمیت برای ماست؟ ما شاهد بودیم که در نتیجه رایزنی راه آهن با قزاقستان و ترکمنستان مقرر شد بارهایی که از چین می‌آیند از مسیر اینچه برون که به بندر آکتائو متصل است به ایران ترانزیت شوند. همزمان بندر کاسپین در رایزنی ها با بندر آکتائو پیشنهاد داد که بار های ترانزیتی از چین از طریق رورو به بندر کاسپین وارد شوند و سپس از بندر کاسپین ترانزیت شوند که اینها برنامه‌های متحدی نبودند. بنا بر این اتفاقی که رخ داد ایجاد رقابت بین راه آهن و منطقه آزاد کاسپین بود.



بند آکتائو برای قزاقستان از اهمیت بالایی برخوردار است و جهان شهری است که نقش اصلی را در تمام کریدورهای این کشور ایفا می‌کند. بنابراین

قزاقستان برای تقویت این بندر تصمیم گرفت که ارسال بار از اینچه برون را متوقف کند. ما در اینجا شاهد بودیم که قزاق ها بر اساس منافع ملی خود عمل کردند. در حالی که ما در ایران شاهد ترجیح منافع بخشی بر منافع ملی می‌باشیم که این امر به عنوان یک آفت در مورد ترانزیت ما عمل می‌کند.

موافقت نامه چابهار کریدور دیگری است که میان ایران، هند و افغانستان امضا شد و در حال پیگیری است. در حال حاضر محموله هایی از این مسیر ترانزیت می‌شوند و اخیراً هند تجهیزاتی شامل تجهیزات تخلیه و بارگیری و اپراتور فاز توسعه بندر را در آنجا مستقر کرده است. متن این موافقتنامه در خرداد ۱۳۹۵ با حضور رؤسای جمهوری اسلامی ایران ، افغانستان و نخست وزیر هندوستان امضا شد و به به دستور رهبری در سال ۱۳۹۸ سیصد میلیون یورو از محل صندوق توسعه ملی جهت احداث مسیر ریلی چابهار– زاهدان به این پروژه اختصاص یافت. هندوستان نیز با اعلام معافیت این مسیر از تحریم های آمریکا سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری در این کریدور را در برنامه دارد و اخیرا پاکستان نیز نسبت به ملحق شدن به این توافق ابراز تمایل کرده است



موافقت نامه عشق آباد دیگر کریدوری است که ازبکستان، ترکمنستان ایران و عمان را به هم وصل می‌کند. هند نیز درخواست عضویت در این تفاهم را دارد که با موافقت کشور ها همراه بوده است. مهم ترین تفاهمات صورت گرفته در دومین نشست کمیته کارشناسی این موافقت نامه شامل تاکید بر عبور پرتعداد و سریع‌وآسان کامیون‌وبار از مرزهای کشورها و کاهش هزینه‌های‌ترانزیتی و تصویب پیشنهاد عبور کانتینر آزمایشی از مسیرهای ریلی و جاده ای از قلمروی ازبکستان، ترکمنستان، ایران و سپس مسیردریایی تا عمان (نیمه اول سال ۲۰۲۰ میلادی) و متعاقباً تدوین چارجوب ابتکاری مفهومی این پروژه توسط ایران و ارائه به طرف ترکمن (کشور امین) از طریق مجاری دیپلماتیک جهت جمع‌بندی نقطه نظرات سایر کشورهای عضو و سپس جمع بندی آن بوده است.



شبکه کریدورهای تراسیکال کشورهای اروپای شرقی را به آسیای مرکزی و قفقاز متصل می‌کند که ایران هم عضو این کریدور و برنامه می‌باشد. این کریدور ۱۳ عضو دارد که شامل ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، اوکراین، مولداوی، ایران، بلغارستان، رومانی، ترکیه می‌باشد.



شبکه کریدورهای اکو متشکل از کریدورهای حمل و نقل متعددی است که شامل موارد زیر می‌باشند:

*اسلام آباد، تهران، استانبول (ITI)

*قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران (KTAI)

*قزاقستان، ترکمنستان، ایران (KTI)

*آلماتی، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، استانبول

*آلماتی، بندرعباس



کریدور خلیج فارس – دریای سیاه کریدوری است که در مرحله شکل گیری می‌باشد و کشور های ایران ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، بلغارستان و یونان را به یکدیگر متصل می‌کند. این کریدور عملاً اتصال ایران به بنادر شرقی غربی دریای سیاه را میسر می‌سازد که این مسیر در مرحله مذاکره هست هر چند که بار هایی هم به صورت عملیاتی از این مسیر ترانزیت می‌شود.



کریدور توسعه ای ایران

کریدور های دیگری نیز مانند کریدور ایران عراق، توافق نامه ایران افغانستان ازبکستان، کریدور افغانستان، ایران، ترکیه وجود دارند که اکثر این کریدورها دارای پشتوانه قانونی هستند و بر سر آنها توافق شده است. نقدی که امروز بعد از بیست و یک سال از شکل گیری کریدور شمال جنوب وارد می‌باشد این است که دیگر مسئله ما در کریدور شمال جنوب این نیست که امروز باری را از هند بیاوریم بندر عباس و از آنجا با راه آهن ببریم به سن پترزبورگ. این ایده، ایده شکل گیری کریدور بود و منطبق بر نیازهای بیست و یک سال قبل در حالی که نیاز امروز ما متفاوت با آن دوره است. به همین دلیل ما باید با نگاهی فراتر از تک به تک دیدن این کریدورها، نگاه شبکه ای به آنها داشته باشیم. امروز همه کشورها دیگر نگاه مسیری ندارند بلکه نگاه شبکه ای به ترانزیتشان دارند و ما چرا باید عقب بمانیم از این نگاه.

بر همین اساس ایده ای مطرح شد به عنوان کریدور توسعه ای ایران که این کریدور عملاً حوزه‌های تمدنی را به هم پیوند می‌دهد، یعنی از طریق تجارت و حمل و نقل حوزه‌های تمدنی ای که در این منطقه وجود دارند را به یکدیگر پیوند می‌دهد. حوزه تمدنی ایران حوزه تمدنی وسیعی است درحالی که ما خودمان نسبت به آن خیلی حساس نیستیم و شاید برایمان مهم نباشد در حالی که این حوزه تمدنی و حوزه‌های تمدنی دیگر در مورد کریدور ها فرصت بسیار مناسبی است که باید مورد استفاده قرار گیرد. منظور از کریدور توسعه ای مجموعه ای از زیرساختهای سخت افزاری و نرم افزاری یکپارچه است که به ابزاری برای توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه جغرافیایی تبدیل می‌شود. مسیر حمل و نقلی پایین ترین سطح توسعه است. در مسیر حمل و نقلی شهر مبدأ و شهر مقصد به واسطه پایانه بودن برای تخلیه و بارگیری توسعه پیدا می‌کند و بالاخره یک اتفاق اقتصادی آنجا می‌افتد و این مسئله فقط مبدأ و مقصد را پوشش می‌دهد. اما اگر کمی موانع تجارت را بین نقطه مبدا و نقطه مقصد برداشته شود در این صورت غیر از اینکه نقطه مبدا و نقطه مقصد توسعه پیدا می‌کنند، محدوده آنها نیز به توسعه می‌رسند.



در این صورت شاهد توسعه در همه شئون نقطه مبدا و مقصد خواهیم بود و هم اقتصاد، هم تجارت، هم حمل و نقل هم زیرساختها (و نه فقط زیرساختهای حمل و نقلی) توسعه پیدا می‌کنند در نهایت اتفاقی که می‌افتد توسعه اقتصادی است. پس کریدور توسعه ای کریدوری است که در آن توسعه از حمل و نقل تجارت به توسعه اقتصادی تسری پیدا می‌کند.

در کریدور توسعه ایران اولویت با توسعه تجارت و افزایش چسبندگی اقتصادی با کشورهای حوزه تمدنی ایران است. در این گفتمان نقش آفرینی به عنوان کشور گذرگاه کالای ترانزیتی اولویت دوم را دارد و با ارائه بازتعریفی از ترانزیت، نگاهمان فراتر از این است که یک باری را از مرز آ تحویل بگیریم، در مرز ب تحویل بدهیم. درنگاه ما این است که در این مسیر بتوانیم تولید ارزش بکنیم.

با ایجاد گفتمان ملی کریدور توسعه ایران امکان پیاده سازی برنامه‌های جدید و نقش آفرینی در برنامه‌های منطقه ای متناسب با نقشه ژئوپلیتیکی منطقه

مان اتفاق می‌افتد. ایجاد و اشاعه داخلی گفتمان کریدور توسعه ای ایران در سطح ملی، امکان همسو سازی راهبردها، نظرات، برنامه‌ها و اقدامات را در سطح ملی در حوزه های اقتصادی، تجاری و حمل و نقلی فراهم می آورد.

دلیل اصلی بنیان نهادن کریدور توسعه ایران همسویی با جریان های جهانی شدن در سطحی مؤثرتر از جغرافیای کشورها است و علیرغم تاکید بر لزوم تقویت برنامه ها فعلی و کریدورهای حمل و نقلی عبوری از ایران، لازم است تا نسخه های جدیدی برای ارتقاء جایگاه ژئوپلتیک کشور در مواجهه با ژئوپلتیک نوین منطقه اندیشیده و پیاده سازی شود. (شبکه ترانزیتی ایران به جای مسیرها و کریدورهای مستقل).

کریدور توسعه ای ایران، اولویت توسعه تجارت و افزایش چسبندگی اقتصادی با کشورهای حوزه تمدنی ایران را دنبال می کند ودر این گفتمان، نقش آفرینی به عنوان کشور گذرگاه کالای ترانزیتی در اولویت دوم قرار دارد چرا که لازم است در گام نخست این کریدور، به عنوان کریدور توسعه اقتصادی و تجاری کشورمان ایفای نقش کند. همچنین باید به این نکته توجه داشت که موتور محرک حمل و نقل بین المللی و ترانزیت، وجود جریان تجارت است. گسستگی اقتصادی و عدم وجود تجارت و تعاملات اقتصادی با کشورهای منطقه، حتی ترانزیت عبوری را نیز در سطح حداقلی نگه می دارد. از این رو حذف گلوگاه های فرایندی و موانع غیر فیزیکی موجود در جریان تجارت و سیاستگذاری و برنامه ریزی برای اتصال به شبکه های مالی، اقتصادی و تجاری بین المللی اجتناب ناپذیر است.

با ایجاد گفتمان ملی کریدور توسعه ایران، امکان پیاده سازی برنامه های جدید و نقش آفرینی در برنامه های منطقه ای متناسب با نقشه ژئوپلتیک جدید منطقه فراهم می شود. همچنین مولفه هایی از قبیل حل مشکلات کلان تبادلات مالی،کاهش ریسک تجارت و سرمایه گذاری در کشور، حل مشکلات بیمه نامه های حمل و نقل بین المللی، به طور مستقیم بر جذابیت ترانزیت از کشور تاثیر دارد. اقدام برای تبدیل کشورمان به بستری امن، ارزان، روان و دوستدار ترانزیت، در گام نخست نیازمند حذف کنترلهای مضاعف و زائد در مبادی مرزی کشور است.

ترانزیت سه گانه ۷

مقدمه

یکی از توانمندی‌های مهم کشورمان به منظور افزایش صادرات غیر نفتی ، موقعیت برجسته جغرافیایی و مناسب بودن مسیرهای ترانزیتی و میسر بودن ارتباط با کشورهای همسایه می‌باشد . دسترسی ایران به آبهای آزاد مانند خلیج فارس و دریای عمان ، دریای خزر اهمیت ترانزیت کالا از ایران را دو چندان نموده است و مسیرهای ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق ایران مورد توجه بازرگانان قرار گرفته است .

با توجه به شرایط پیش رو و تحریم ناجوانمردانه اهمیت راهکارهایی که بتواند نتایج مثبت چند طیفی و تاثیرگذار داشته باشد دوچندان می کند. توسعه ترانزیت ریلی علاوه بر کاهش تهدیدات بیرونی و آسیب های داخلی میتواند منجر به افزایش درآمد، توجیه طرحهای توسعه ای پایانه های مرزی ریلی ، توسعه خطوط، افزایش سطح رفاه اجتماعی و توسعه مناطق محروم مرزی گردد. توجه به شرایط جغرافیایی کشورمان بعنوان استراتژیک ترین کشور خاورمیانه همچنین پل ارتباطی شمال– جنوب، شرقی عبوری، مشتقات انرژی آسیای میانه به کشورهای حوزه خلیج فارس ، ترانزیت کالای چین و هند از طریق ایران به ترکیه و اروپا و ترانزیت کالاهای مختلف از طریق مرز شلمچه به عراق و سایر مبادی می‌باشد.

موقعیت ممتاز سیاسی کشورمان در بین کشورهای خاورمیانه اهمیت توجه به راهکاری صلح محور بمنظور ارتقاء سطح امنیت ملی را کاملاً مشخص می نماید. تنش موجود در روابط بین اقلیت های کُرد و دولت ترکیه، موضوع داعش در عراق و سوریه مشکلات طالبان در افغانستان، مسائل فی مابین موجود بین یمن و عربستان ، ناامنی موجود در پاکستان در مقابل ثبات سیاسی موجود در کشورمان می‌تواند باعث ارتقا سطح روابط در حوزه حمل و نقل و ترانزیت گردد. توسعه زیرساخت و افزایش ترانزیت ریلی می تواند نسبت به تحکیم روابط ایران با کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان– تاجیکستان– قزاقستان–ازبکستان همچنین روسیه و در همین راستا ترکیه– عراق –افغانستان و متاثر آن کشورهای مرتبط در عبور کالای مورد نیاز در تجارت بین کشورهای شمال– جنوب و شرق– غرب ایجاد نماید و منجر به تحکیم روابط بین الملل سیاسی گردد و به تبع آن ارتقاء روابط سیاسی بین الملل و با اتکا به ثبات سیاسی داخلی منجر به ارتقاء پایداری ملی گردد. توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور جهت دستیابی به افق تعیین شده در افق ۱۴۰۴ بعنوان یک پیشرانه یا کلان روند حائز اهمیت و توجه می باشد . تقریباً درتمام جوامع رشد یافته و تثبیت شده اهمیت سیستم های حمل ونقل و جابجایی کالا به

روشنی مشخص است گره زدن منافع اقتصادی کشورهای هم مرز به رشد اقتصادی یکدیگراز راهکارهای فوق العاد ای است که منجر به ایجاد " توازن قدرت" در ارتباط همسایگی بجای " توازن تهدید " می‌گردد .

از آنجایی که کرایه حمل پایین و کوتاه بودن زمان حمل ، از عوامل تاثیرگذار در تجارت می‌باشد ، لذا انتخاب مسیرهای کوتاه و مقرون به صرفه مانند ایران که مسیر انتقال زمینی بار بین آسیا و اروپا را کاهش داده از مواردی است که مورد استقبال صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل بین المللی قرار گرفته است .

اهمیت ترانزیت در اقتصاد کشور

افزایش در آمد دولت : چنانچه ترانزیت کالا از ایران افزایش یابد ، صنعت حمل و نقل ، بیمه و بانکداری ، گمرک و... نیز رونق می‌یابد و در نتیجه درآمدهای دولت افزایش می‌یابد .

ایجاد اشتغال پایدار : استمرار و افزایش ترانزیت کالا از ایران ، همانطور که به طور مستقیم باعث فعال شدن و افزایش درآمد در راه‌آهن ، کشتیرانی ، بنادر و ... می‌گردد . در سایر بخش‌های مرتبط نیز به طور غیر مستقیم نیز فرصت های جدید شغلی را ایجاد می‌نماید .

کاهش اثر تحریم‌های اقتصادی : برخی از کشورها بدلیل شرایط جغرافیایی یا محصور در خشکی هستند و یا ترجیح می‌دهند برای ارتباط با سایر کشورها از مسیرهای میانبری برای ارسال کالاهای خود به مقصد استفاده نمایند . لذت به دلیل منافع اقتصادی و عوامل موثر بر قیمت تمام شده کالا ، تجار ترجیح می‌دهند کوتاه ترین و اقتصادی ترین مسیر را برای ارسال کالاهای خود انتخاب نمایند . به همین دلیل هر گونه اختلالی که مسیرهای اقتصادی – ترانزیتی را متحول نماید ، موجب اعتراض و مخالفت صاحبین کالا در سایر کشورها می‌گردد . فعال شدن محورهای ترانزیتی از ایران مورد توجه بسیاری از کشورهای حوزه اوراسیا و یا کشورهای محصور در خشکی می‌باشد که تمایل به ارتباط بین آسیا و اروپا از طریق ایران را دارند لذا به دلیل تامین منافع اقتصادی خود به ثبات و امنیت در ایران نیز نیاز دارند .

مزیت های ترانزیتی ایران

قرار گرفتن در مسیرهای کریدورهای ترانزیتی شمال – جنوب و شرق – غرب و در نتیجه برقرای ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه ، اروپای شرقی ، مرکزی ، شمالی ، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی ، جنوب شرقی ، خاور دور ، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود .

به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال – جنوب و تجهیز امکانات و زیرساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش های مختلف حمل و نقل ، مسیر ایران از جذابیت های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار می‌باشد .

بنادر شهید رجایی ، امیرآباد و بندر انزلی از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال – جنوب برخوردار بوده و علاوه بر بنادر مذکور بنادر شهید باهنر ، لنگه ، بوشهر ، چابهار ، امام خمینی و نوشهر نیز از پتانسیل های نقش آفرینی منحصر به فردی برخوردار می‌باشد .

برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور (چابهار – میلک) ، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان ، سرمایه گذاری های گسترده در بخش های مختلف حمل و نقل به ویژه بخش دریایی ، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت های گسترده دولتی ، بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع ، علاوه بر توسعه محور شرق شاهد رونق ترانزیت در مسیر مذکور خواهیم بود .

ترانزیت در ایران

ایران به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود . در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران – روسیه ، قزاقستان ، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا نماید . از سوی دیگر ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق ، ترکیه ، پاکستان و افغانستان همسایه است . به عبارتی می‌توان گفت کشورمان به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها ایفای نقش می‌نماید .

ترانزیت ریلی

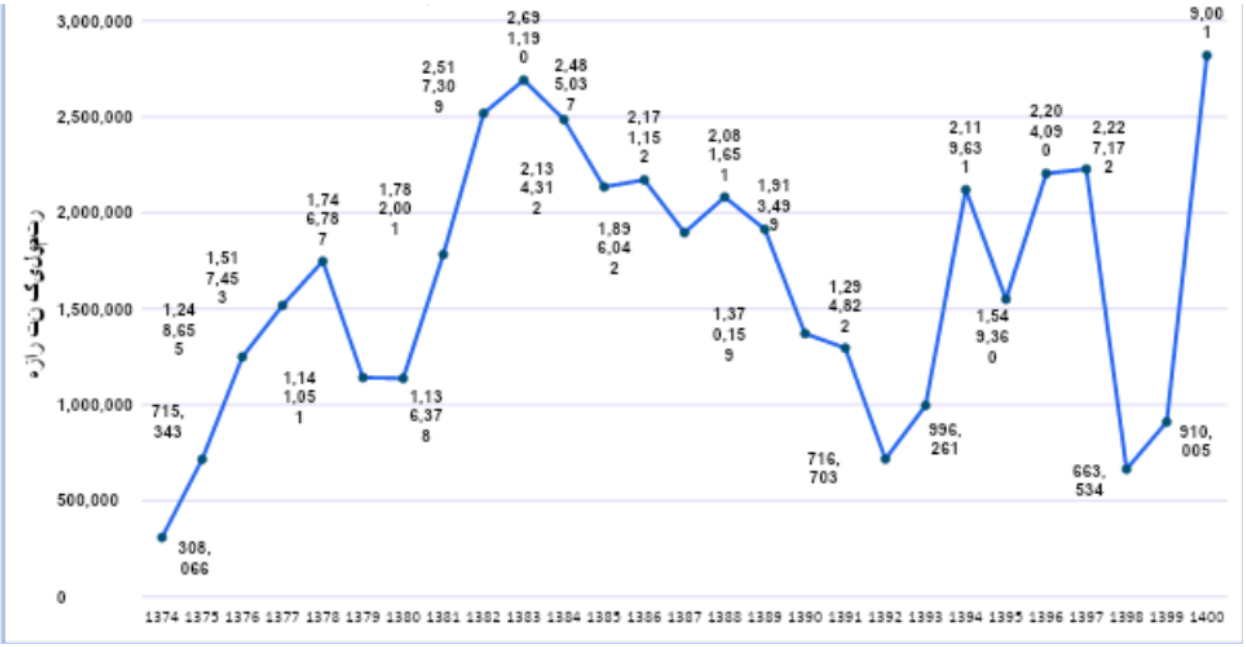
بررسی روند تغییرات حمل بار ترانزیت ریلی کشور طی ۲۷ سال گذشته و روند بی ثبات آن نشان دهنده آن است که این عملکرد ، تحت تاثیر عوامل متعددی است . برخی از این عوامل از عملکرد بخش دولتی و خصوصی صنعت حمل و نقل ریلی تاثیر می‌پذیرد ، اما عوامل دیگری نیز ، همچون شرایط سیاسی و اهتمام به دیپلماسی حمل و نقل در کشور ، تاثیراتی بر این موضوع دارند .

پیش از سال ۱۴۰۰ رکورد تن کیلومتری بار ترانزیت کشور با بیش از ۲.۶ میلیارد تن کیلومتر مربوط به سال ۱۳۸۳ و رکورد تناژی بار ترانزیت با بیش از ۱.۵ میلیون تن مربوط به سال ۱۳۹۶ است . در سال ۱۴۰۰ صنعت حمل و نقل ریلی در حوزه ترانزیت موفق عمل کرده است . به گونه ای که آمار ۱۲ ماه سال ۱۴۰۰ ، حمل بیش از ۲.۵ میلیارد تن کیلومتر و بیش از ۱.۷ میلیون تن را نشان می‌دهد . بنابراین از نظر تناژ رکورد بار ترانزیت تاکنون شکسته شده و طبق برآوردهای انجام شده پیش بینی می‌شود تا پایان سال نیز رکورد تن کیلومتری شکسته خواهد شد . لازم به ذکر است حدود ۹۰ درصد از بار ترانزیت ریلی سال ۱۴۰۰ گوگرد حمل شده از مبدا سرخس به مقصد بندرعباس می‌باشد . موضوع مهم دیگر آن است که مجموع حمل بار داخلی و ترانزیت ریلی ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۰ کمترین مقدار محقق شده نسبت به مدت مشابه در سه سال گذشته اش است . به گونه‌ای که شاهد کاهش ۸.۵ درصدی مجموع تن کیلومتر حمل شده بار ریلی نسبت به سال ۱۳۹۹ بوده ایم . در حالی که در این مدت جمعیت ناوگان واگن‌های باری ۱.۵ درصد رشد داشته است . در این دوره ۱۱ ماهه ۱۴۰۰ ، تن کیلومتر بار داخلی نیز ۱۴.۵ درصد و متوسط بهره وری ماهیانه واگن های باری حدود ۱۶ درصد افت داشته است .

ال	اژ انزیت نفتی	باژ بار ترانزیه ر نفتی	اژ کل ترانزیه	ی کیلومتر بار ترانزیه تی	کیلومتر بار ترانزیه ر نفتی	کیلومتر انزیت	صد ییرات ک ی کیلومتر ک سبت به دو ل
۱۳۷	۱۳۸,۸۵	۱۸,۳۲	۱۵۷,۱۸	۲۷۲,۱۰۰,۲۷	۳۵,۹۶۵,۶۵	۳۰۸,۰۶۵,۹۲	

۱۳۷	۳۳۸,۹۷	۱۶۰,۲۹	۴۹۹,۲۷	۳۳۴,۲۱۵,۷۶	۳۸۱,۱۲۷,۰۷	۷۱۵,۳۴۲,۸۳	۱۳۲
۱۳۷	۱۳۴,۸۳	۸۲۲,۷۷	۹۵۷,۶۰	۱۴۷,۱۰۶,۸۵	۱,۱۰۱,۵۴۸,۱۶	۱,۲۴۸,۶۵۵,۰۲	۷۴
۱۳۷	۳۰۸,۳۸	۴۵۱,۳۰	۷۵۹,۶۸	۳۹۳,۴۹۴,۰۷	۱,۱۲۳,۹۵۹,۴۷	۱,۵۱۷,۴۵۳,۵۴	۲۱
۱۳۷	۳۹۷,۱۸	۴۰۶,۸۴	۸۰۴,۰۲	۷۴۵,۲۷۶,۹۱	۱,۰۰۱,۵۰۹,۹۰	۱,۷۴۶,۷۸۶,۸۲	۱۵
۱۳۷	۲۶۶,۷۲	۳۵۶,۶۸	۶۲۳,۴۱	۴۰۳,۶۷۱,۱۲	۷۳۷,۳۸۰,۰۶	۱,۱۴۱,۰۵۱,۱۸	-۳۴
۱۳۸	۱۱۱,۰۸	۴۴۷,۶۶	۵۵۸,۷۴	۸۳,۲۶۵,۰۶	۱,۰۵۳,۱۱۳,۲۹	۱,۱۳۶,۳۷۸,۳۶	-۰
۱۳۸	۲۵۳,۰۷	۵۵۸,۳۴	۸۱۱,۴۲	۴۱۴,۱۵۵,۸۰	۱,۳۶۷,۸۴۵,۷۴	۱,۷۸۲,۰۰۱,۵۵	۵۶
۱۳۸	۶۳۸,۷۰	۵۳۳,۵۵	۱,۱۷۲,۲۶	۱,۱۹۳,۶۰۳,۳۱	۱,۳۲۳,۷۰۶,۰۲	۲,۵۱۷,۳۰۹,۳۴	۴۱
۱۳۸	۷۶۲,۸۹	۶۵۵,۸۴	۱,۴۱۸,۷۲	۱,۱۳۰,۸۷۰,۷۳	۱,۵۶۰,۳۱۹,۶۰	۲,۶۹۱,۱۹۰,۳۴	۶
۱۳۸	۵۴۳,۹۳	۷۷۹,۹۰	۱,۳۲۳,۸۴	۸۹۵,۵۷۲,۸۸	۱,۵۸۹,۴۶۳,۹۲	۲,۴۸۵,۰۳۶,۸۰	-۷
۱۳۸	۸۱۷,۴۱	۷۲۸,۸۹	۱,۵۴۶,۳۰	۹۷۸,۶۳۲,۱۹	۱,۱۵۵,۶۷۹,۷۷	۲,۱۳۴,۳۱۱,۹۷	-۱۴
۱۳۸	۵۶۸,۶۲	۹۷۲,۶۸	۱,۵۴۱,۳۰	۶۴۲,۱۷۱,۳۶	۱,۵۲۸,۹۸۰,۴۲	۲,۱۷۱,۱۵۱,۷۹	۱
۱۳۸	۴۸۸,۹۰	۸۶۸,۰۹	۱,۳۵۶,۹۹	۵۴۴,۶۴۵,۳۴	۱,۳۵۱,۳۹۶,۹۶	۱,۸۹۶,۰۴۲,۳۱	-۱۲
۱۳۸	۴۰۲,۰۷	۱,۰۸۴,۴۸	۱,۴۸۶,۵۶	۳۹۲,۸۵۹,۳۱	۱,۶۸۸,۷۹۱,۷۹	۲,۰۸۱,۶۵۱,۱۰	۹
۱۳۸	۳۲۵,۰۳	۱,۱۰۶,۸۰	۱,۴۳۱,۸۳	۲۳۹,۱۸۸,۵۹	۱,۶۷۴,۳۱۰,۰۱	۱,۹۱۳,۴۹۸,۶۱	-۸
۱۳۹	۱۹۴,۷۶	۷۶۱,۲۹	۹۵۶,۰۵	۲۰۹,۸۷۳,۱۳	۱,۱۶۰,۲۸۵,۶۴	۱,۳۷۰,۱۵۸,۷۸	-۲۸
۱۳۹	۲۰۱,۵۲	۷۰۴,۸۰	۹۰۶,۳۲	۲۴۰,۹۰۰,۹۳	۱,۰۵۳,۹۲۰,۸۳	۱,۲۹۴,۸۲۱,۷۷	-۵
۱۳۹	۱۶۸,۳۵	۳۶۱,۲۳	۵۲۹,۵۸	۲۰۰,۹۴۹,۷۵	۵۱۵,۷۵۳,۳۹	۷۱۶,۷۰۳,۱۴	-۴۴
۱۳۹	۸۱,۴۷	۷۱۵,۴۹	۷۹۶,۹۷	۸۸,۰۸۹,۴۵	۹۰۸,۱۷۱,۴۰	۹۹۶,۲۶۰,۸۵	۳۹

۱۳۹	۶۸,۴۸	۱,۳۶۶,۹۴	۱,۴۳۵,۴۲	۱۰۰,۴۲۹,۷۱	۲,۰۱۹,۲۰۱,۴۴	۲,۱۱۹,۶۳۱,۱۵	۱۱۲
۱۳۹	۱۷۱,۲۳	۹۷۱,۴۰	۱,۱۴۲,۶۴	۲۸۷,۰۰۸,۷۰	۱,۲۶۲,۳۵۱,۳۵	۱,۵۴۹,۳۶۰,۰۶	-۲۶
۱۳۹	۵۸,۴۱	۱,۵۲۷,۵۴	۱,۵۸۵,۹۵	۹۸,۱۸۹,۲۲	۲,۱۰۵,۹۰۱,۲۲	۲,۲۰۴,۰۹۰,۴۵	۴۲
۱۳۹	۱۸,۳۳	۱,۵۶۶,۲۹	۱,۵۸۴,۶۲	۱۲,۱۴۵,۸۶	۲,۲۱۵,۰۲۶,۲۲	۲,۲۲۷,۱۷۲,۰۹	۱
۱۳۹	۱۰۶,۸۸	۵۱۵,۱۱	۶۲۱,۹۹	۱۴۸,۸۰۸,۹۴	۵۱۴,۷۲۵,۸۸	۶۶۳,۵۳۴,۸۲	-۷۰
۱۳۹	۴,۴۰	۸۰۲,۱۱	۸۰۶,۵۱	۷,۴۰۴,۱۷	۹۰۲,۶۰۰,۷۱	۹۱۰,۰۰۴,۸۹	۳۷
آورد۱۴۰۰	۴۳,۰۷	۱,۸۷۱,۴۰	۱,۹۱۴,۵۱	۶۴,۸۳۷,۰۲	۲,۷۵۴,۱۶۴,۲۱	۲,۸۱۹,۰۰۱,۲۴	۲۰۹
۱۴۰۰۱ماهه	۳۹,۴۸	۱,۷۱۵,۴۵	۱,۷۵۴,۹۷	۵۹,۴۳۳,۹۴	۲,۵۲۴,۶۵۰,۵۲	۲,۵۸۴,۰۸۴,۴۷	



نمودار آمار ترانزیت ریلی از سال ۱۳۷۴ تا سال ۱۴۰۰

۸ کریدور بین المللی شمال – جنوب

مقدمه

کریدور بین المللی شمال–جنوب[۸۰۸] یک شبکه چند وجهی[۸۰۹] به طول ۷۲۰۰ کیلومتر از مسیرهای کشتی ، ریلی و جاده ای از شمال اروپا و روسیه به هندوستان می‌باشد که از کشورهای ایران ، جمهوری آذربایجان و آسیای میانه عبور می‌کند. این دالان ژئواستراتژیک در سپتامبر ۲۰۰۰ م. در سن پترزبورگ تاسیس شد که حمل و نقل کالا بین کشورهای این مسیر را تسهیل می‌کند . هدف نهایی این دالان افزایش ارتباطات تجاری بین هارتلند و ریملند جنوبی است . مقاصد عمده این دالان شهرهای بمبئی ، مسکو ، تهران و باکو

[۸۰۸] International North - South Transit Corridor
[۸۰۹] Multi - Mode

به همراه چند گلوگاه بسیار مهم از جمله بندر چابهار ، بندرعباس ، آستاراخان ، بندر ترکمن باشی و بندر انزلی می‌باشد که این دالان ژئواستراتژیک را شکل می‌دهند .

هدف اولیه این پروژه کاهش هزینه‌ها از نظر زمان قیمت نسبت به مسیر سنتی سوئز می‌باشد . با اجرایی شدن این دالان مسیر ۳۰ درصد ارزانتر و ۴۰ درصد کوتاه‌تر خواهد شد . نتایج نشان می‌دهد که با اجرای این دالان هزینه های حمل و نقل به ازای هر ۱۵ تن بار حدود ۲۵۰۰ دلار کاهش می‌یابد.

دالان شمال – جنوب از چهار مسیر اصلی و حیاتی تشکیل شده است ، که همگی هارتلند روسیه را به جنوب غرب و جنوب آسیا متصل می کند . مسیرهای این کریدور شامل :

مسیر اول : روسیه را از طریق آذربایجان به بندر عباس و سپس به بمبئی متصل می‌کند.

مسیر دوم : بمبئی را از طریق بندرعباس ، تهران و بندر انزلی به آستاراخان متصل می‌کند .

مسیر سوم : بنادر آکتائو و کوریک واقع در قزاقستان را از طریق بنادر امیرآباد و چابهار ایران به بمبئی متصل می‌کند .

مسیر چهارم : بندر ترکمن باشی واقع در ترکمنستان را به ایران و هند متصل می‌کند .

در حالی که دو مسیر اول بر ساحل غربی دریای خزر متمرکز می‌باشد ، دو مسیر دیگر از ساحل شرقی دریای خزر می‌گذرند .

ایران نگاه ویژه‌ای به بنادر شمالی اش (بندر انزلی – بندر امیرآباد – بندر آستارا) دارد . همان گونه که در سند آمایش سرزمینی بیان شده است ، نواحی چهارگانه استان با محوریت شهرستان رشت ، بندر انزلی ، آستارا و رودبار می‌باشد که دارای سه ویژگی : ۱ – حلقه اتصال بندر چابهار به آسیای میانه ، قفقاز و اروپا (نوستراک) از طریق ارتباطات ریلی ، هوایی ، جاده ای و دریایی ، ۲– ارتباط دهنده استان های غربی و مرکزی با سواحل دریای خزر و کشورهای آسیای میانه ، قفقاز و اروپا ، ۳– قطب ارتباطات و فناوری اطلاعات (مراکز داده و تماس) شمال کشور با کشورهای آسیای میانه ، قفقاز و اروپا می‌باشد . از این رو بعد از اتفاقات اوکراین و

تحریم های سنگین روسیه از جانب غرب نگاه هر دو کشور ایران و روسیه به راه آهن رشت – آستارا بیش از پیش فعال شده است و باید توجه ویژه ای به ساختار فضایی این منطقه بر مبنا مسیرهای ترانزیتی و وصل شدن به کریدورهای ملی و منطقه‌ای نمود .

ریل رشت آستارا

در خصوص ریل رشت آستارا تفاهمنامه ای میان ایران و طرف آذری وجود دارد. در حال حاضر طرف آذری ریل را تا حدود سه کیلومتر به داخل مرز ایران گسترش داده و عملیات تخلیه و بارگیری در این نقطه قابل انجام است. گفته میشود که بین ۱۶۰ تا ۱۸۰ کیلومتر(عدد دقیقی مشخص نیست!) از ریل گذاری این مسیر داخل ایران باید به انجام رسد که به دلایل مختلف انجام این عملیات متوقف است یا به کندی پیش میرود. یکی از مهم ترین دلایل این توقف، از منظر برخی کارشناسان تضاد منافع بخشی در استان گیلان است. کارشکنی هایی دولتی در دولت قبل نیز از جمله مواردی است که مورد اشاره قرار گرفته است. بر اساس برخی برآورد ها در صورتی که طول ریل را ۱۸۰ کیلومتر در نظر بگیریم تکمیل این مسیر حدود سه سال به طول خواهد انجامید و تکمیل آن نیاز به عزم ملی دارد.

برخی از کارشناسان این حوزه ریل رشت آستارا را بسیار دارای توجیه میدانند زیرا تا پایان سال ۲۰۲۱ چین یک میلیون تی ای یو کانتینر ظرف یک سال از روسیه به اروپا ترانزیت میکند. در حال حاضر و با پیش آمدن بحران اکراین حمل این بار باید از مسیر های جایگزینی انجام شود که هزینه و زمان بیشتری خواهد داشت. با تکمیل ریل رشت آستارا این امید را میتوان داشت که مسیر ایران به مسیر توجیه پذیری برای انتقال این کالاها تبدیل شود. با عدم تکمیل این خط ریلی در واقع آذربایجان و ترکیه بزرگترین برندگان خواهند بود چرا که استفاده از کریدور میانی برای انتقال کالا گزینه ی در دسترس تری خواهد بود. از منظر متخصصین بخش خصوصی میتواند وارد پروسه ی تکمیل رشت آستارا شود. به شرطی که از توانمندی بالایی برخوردار باشد چرا که هزینه تکمیل این خط ریلی ۲۵ تا ۴۰ میلیون برای هر متر مربع است که از منظر برخی چنین توانایی در بخش خصوصی کشور وجود ندارد و نیاز است تا از ظرفیت روسیه به منظور سرمایه گذاری و تکمیل این خط ریلی استفاده شود. در مورد تمایل طرف روسی برای تکمیل این خط اظهار نظرهای متفاوت و بعضا متناقضی وجود دارد. از نظر برخی طرف روسی علاقمند است که در این پروژه دخالت کند. از نظر عده

ای طرف روسی در صورت فعال شدن ایران حاضر به مشارکت است و از نظر برخی دیگر طرف روسی به دلایل مختلفی نظیر هزینه این پروژه در نهایت حاضر به همکاری در این مورد نخواهد شد. اما به هر حال این امید در بدنه کارشناسی وجود دارد که در پی رایزنی ها طرف روسی علاوه بر سرمایه گذاری، درساخت این پروژه نیز وارد شود. استنباط افراد حاضر در مذاکرات با روسیه در این مورد چنین بوده است که آنها امیدی به فعال شدن ایران در این پروژه ندارند و چنانچه ایران عزمی راسخ در تکمیل این پروژه داشته باشد، روسیه نیز همراهی خواهد کرد. همچنین باید اشاره کرد که با تحولات رخ داده در پاکستان چینی ها نیز دید ویژه تری به ایران دارند و تلاش برای شکل دادن به چهره ی ایران به عنوان متحدی قابل اعتماد در پروژه های بلند پروازانه ی چین میتواند زمینه چین توسعه همکاری های ریلی ایران و چین باشد. هرچند هنوز اقدام عملی ملموسی در این خصوص صورت نگرفته است.

کلیات طرح

از ریل رشت آستارا به عنوان حلقه ی مفقوده کریدور شمال جنوب یاد می‌شود و به همین جهت تکمیل این محور ریلی از جمله مهم ترین موضوعاتی است که در اخبار مرتبط با راه اندازی کریدور شمال جنوب به چشم می‌خورد. طرح احداث خط ریلی رشت آستارا اهدافی را شامل ترانزیت ریلی بارهای آذربایجان، روسیه و کشورهای قفقاز به چین، هند و جنوبشرق آسیا و بالعکس، توسعه شبکه زیربنایی گردشگری منطقه رشت– آستارا، ارتباط ریلی سواحل دریای خزر با دیگر مراکز کشور، صادرات و واردات ریلی از و به روسیه، آذربایجان و کشورهای قفقاز، توسعه ترابری بار و مسافر محلی و منطقه ای گیلان، تأمین امکان اتصال آتی طرح به راه‌آهن مازندران، تکمیل کریدور ترانزیت ریلی شمال– جنوب در داخل کشور، ارتقاء ظرفیت و ایمنی شبکه ترابری استان گیلان دنبال می‌کند.



علیرغم تاکیدات بر تکمیل این خط ریلی، عملیات احداث این خط راه آهن تا به امروز از پیشرفت خاصی برخوردار نبوده و حتی مرجله تملک زمین های در مسیر این خط ریلی نیز به انجام نرسیده. بنابر تحقیقات میدانی هسته مطالعات استراتژیک کریدورها، ظاهرا تنها حدود ۱۵ کیلومتر از زیرسازی این ریل، از سمت آستارا به دست قرارگاه خاتم الانبیاء–موسسه عاشورا در حال انجام است و بر اساس آنچه مشاهده شد پروژه در همین نقطه متوقف است و عملا نشانه ی خاصی از پیشرفت در آن هویدا نیست.

با شدت گرفتن تقاضای روسیه برای استفاده از کریدور شمال جنوب در پی تحولات پس از جنگ با اکراین، توجه به تکمیل این خط ریلی وارد فاز جدیدی شد و تاکید غالب متخصصان و کارشناسان بر تکمیل این پروژه در کوتاه ترین زمان به منظور بهره‌گیری از ظرفیت های ایجاد شده در تجارت با روسیه قرار گرفت. با این حال نظرات مخالفی نیز در این مورد وجود دارد و برخی از ارزیابی های کارشناسی الزام انجام این پروژه را به چالش کشیده اند. بر همین اساس هسته مطالعات استراتژیک کریدورها با پیگیری این مساله به مواردی دست یافت که در ادامه ذکر خواهد شد.

مشخصات فنی پروژه

ریل رشت آستارا ریلی ۲خطه با بهره برداری دیزل الکتریک (با امکان برقی شدن در آینده) است که از ظرفیت ۱۵ میلیون نفر تن خالص بار و مسافر (تا ۷۰٪ سهم بارهای ترانزیتی و وارداتی و صادراتی) برخوردار خواهد بود. حد سرعت مسافری این خط ۱۶۰و حد

سرعت باری آن ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت در نظر گرفته شده است. طول این مسیر ۱۶۰ کیلومتر در مسیر پایه (۱۵۱ کیلومتر احداث مسیر جدید و استفاده از ۹ کیلومتر راه آهن رشت– انزلی) است. عرض این خط بر اساس ریل استاندارد ۱۴۳۵ میلی‌متر و طول خطوط ایستگاهی آن ۲۳ کیلومتر است. حداکثر شیب طولی این مسیر در دشت(۹۵ درصد مسیر) ۱۲.۵ در هزار، در تپه ماهور و کوهستان(۵٪ مسیر) ۱۵ در هزار و در ایستگاه‌ها ۲.۵ در هزار است. برای خط ریلی عرض سابگرید ۷ متر(یک خطه) و حداقل شعاع قوس‌ها ۱۲۵۰ متر (برای تحقق سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت مسافری) در نظر گرفته شده است. ابنیه فنی این مسیر در واریانت پایه ۶۲۰ متر تونل دو خطه(دو خطه برای توسعه آتی)، ۳۱ دستگاه پل رودخانه ای، ۱۴۲ دستگاه تقاطع جاده ای و ۸۵۰ دستگاه آبروهای تیپ هستند. نوع روسازی این مسیر یک خطه بالاستی (در تونل و پل‌ها با دال بتنی)، نوع ریل UIC۶۰-E۱، نوع علایم هشداری اینترلاکینگ الکترونیکی+ CTC است.برای سیستم ارتباطی این خط نیز کابل نوری+ سیستم انتقال دیتا SDH، سیستم رادیوئی ترانک، مراکز تلفن در نظر گرفته شده.

سابقه مطالعات و اقدامات در خصوص ریل رشت – آستارا

بررسی سابقه ی مطالعات خط ریل رشت–آستارا نشان می‌دهد که مطالعه فاز صفر و یک این طرح، نخستین بار در سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۶ توسط شرکت مشاور مترا به انجام رسیده است و در پی این مطالعات، انجام پروژه مصوب شده است. در ادامه، در سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۶ مطالعه فاز ۲ و میخکوبی این پروژه نیز توسط شرکت هراز راه با نتیجه ی تصویب انجام پروژه انجام گرفت. در سال‌های ۹۰ تا ۹۲ قرارگاه خاتم الانبیا به عنوان مشارکت کننده وارد پروژه می‌شود اما انجام پروژه به دلیل مشکلات محیط زیستی و حمل بار بدون پیشرفت باقی می‌ماند. در سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۴ شرکت سابیر+ CHOC وارد پروژه می‌شوند در این دوره ساخت با ۳۰ کیلومتر پل تک پایه و پیشنهادBOT تهیه و ارائه می‌شود اما این مرحله از پروژه به دلیل تحریم ها متوقف می‌شود. در سال ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۵ گروه ریلی گیلان(تیراژ، استراتوس، مسکن قدس رضوی؛ متاراه، تراورس) وارد مشارکت در این پروژه می‌شود که در این مرحله نیز پروژه به دلیل عدم همراهی صندوق توسعه به نتیجه نمی‌رسد. در سال ۱۳۹۶ شرکت ژیان+ COMCE به عنوان مشارکت کننده در پروژه ورود می‌کند و در این دوره انجام طرح به راه آهن انتقال پیدا می‌کند. در سال های ۹۴ تا ۹۷ پروژه وارد مرحله تامین مالی از سوی آذربایجان می‌شود و مقرر می‌شود طرف آذربایجانی مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار برای EPC(Engineering, Procurement

and Construction) را تامین مالی کند که این مورد همچنان در دستور کار قرار دارد. در سال ۱۳۹۷ مطالعه ای به منظور بازنگری در کریدورهای این طرح به درخواست معاونت فنی و زیر بنایی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران به انجام می‌رسد که نتایج این تحقیق در انتهای این بخش ارائه می‌شود.

Table ۱ بر اساس مطالعات و بازنگری چهار شرکت مشاور از ۸۷ تا ۸۹

برآورد بار و مسافر ریلی محور قزوین - رشت - آستارا

	عنوان سال	۲۰۲۰	۲۰۲۴	۲۰۲۹	۲۰۳۴	۲۰۳۹
هزار مسافر	قزوین رشت	۴۱۶	۴۸۶	۵۹۲	۷۲۰	۷۸۶
	رشت انزلی	۵۱	۵۹	۷۲	۸۸	۱۰۷
	رشت آستارا	۱۵۷	۱۸۴	۲۲۴	۲۷۱	۳۳۱
میلیون تن	قزوین رشت	۱۰.۱	۱۲.۸	۱۶.۴	۲۱.۵	۲۸
	رشت انزلی	۵.۴	۷	۸.۸	۱۱.۵	۱۵
	رشت آستارا	۴.۷	۵.۸	۷.۶	۱۰	۱۳

Table ۲محور عمدتا باری و ترانزیتی

بنا بر گفته ی معاون عمرانی فرمانداری آستارا عمده ی مطالبه ی مسولان شهرستان استفاده مسافری از ریل است. دلیل این تاکید موقعیت خاص آستارا و مشکلات ترافیکی از مسیر لوندویل و پل خطبه سرا است. یکی از مزایای ریل منتفع شدن ایران از پایانه باری آذربایجان در خاک ایران است.(برای بررسی دقیق تر این موضوع نیاز است که حتما قرار داد دیده شود.) . ۴۰ تا ۶۰ میلیارد یورو نیاز روسیه به محصولات کشاورزی است که با توجه به جنگ اکراین و بسته شدن مسیر ترانزیتی اروپا به روسیه تقاضای تامین و عبور این بار از ایران بالا تر رفته است. ریل رشت آستارا می تواند پاسخگویی ایران به این درخواست ها و انتفاع مالی کشور را بالا ببرد. مسیر سنتی ما به اروپا بر اساس ادعای مسولان شهرستان آستارا غرب خزر به سمت قفقاز است.بازار غرب خزر پر رونق تر از

شرق آن است و کشورهای غرب خزر به نسبت شرق آن پیشرفته تر هستند و دوم اینکه تراکم جمعیتی و صنعتی روسیه متمرکز در غرب آن است. استان های نیمه غربی ایران مزیت صادراتی بهتری دارند. در حال حاضر گمرک زمینی آستارا روزانه پانصد خروجی کامیون دارد. و در صورت اتصال ریل نظم و سامان بهتری خواهد یافت، در حال حاضر آذربایجان در تخصیص واگن به بارهای ایرانی سلیقه ای عمل کرده و اولویت های خودش را مد نظر دارد. آستارا در حال حاضر صرفا مرز صادراتی است. اگر ریل وصل شود مزایای بیشتری در این مورد وجود خواهد داشت.

بنا بر گفته ی غلامرضا مرحبا نماینده مردم آستارا در مجلس شورای اسلامی و عضو کمسیون اقتصادی بخش اصلی هزینه های ریل تملک است. ۱۲ کیلومتر از مسیر ریل استملاک شده است اما هنوز هزینه آن تسویه حساب نشده. قرارداد ما با آذربایجان ۲۵ ساله بی او تی بوده که در طی سه سال باید ۶۰ میلیون دلار به ایران پرداخت میشده. ۲۲ میلیون از مبلغ پرداخت شده که ۱۲ میلیون آن به صورت غیربانکی و ۱۰ میلیون بانکی پراخت شده. دولت آذربایجان برای پرداخت باقی مبلغ تاکید دارد که وزارت اقتصاد ایران باید دریافت این ۲۲ میلیون را تایید کند. که وزارت اقتصاد به دلیل پرداخت غیر بانکی بخشی از این رقم را تایید نکرده است.

در سفر اخیر رییس جمهور به روسیه هیات اقتصادی همراه ایشان تصویب میکنند که ریل رشت آستارا یکی از مفاد قرارداد با روسیه باشد. که این موضوع در دیدار دو رییس جمهور مطرح شده و مصوب گردید که روسیه مبلغ یک میلیارد یورو به این پروژه اختصاص دهد. لازم به ذکر است این مصوبه از سوی پوتین به مسولین روسی ابلاغ شده است. با استفاده از ریل رشت آستارا زمان رسیدن بار از مرز ایران به روسیه به ۸ ساعت میرسد. همچنین این ریل میتواند دسترسی ایران به بازارهای گرجستان را نیز فراهم کند.

رویکرد راهبردی به آستارا: احداث ریل رشت آستارا به عنوان زیرساخت حمل و نقلی و در جهت تکمیل هژمونی زیر ساختی کشور از اهمیت برخوردار است اما بایستی توجه داشت که اتصال آستارا به شبکه ریلی کشور بدون در نظر داشتن رویکردهای راهبردی کشور و نیز بدون شکل گیری پروژه های پیشران و توسعه ای کم اثر خواهد بود. در این خصوص پیشنهادهایی ارائه می گردد. اصلی ترین توجیه جهت اتصال ریلی آستارا به رشت، تکمیل کریدور شمال–جنوب است، که البته در این رابطه توجه به چند نکته ضروری است:

- **قرارداد وزارت راه با کشور آذربایجان**
- **مسیرهای جایگزین این خط آهن**
- **در نظر گرفتن مناسبات و معادلات جدید جهان**

وزارت راه جمهوری اسلامی ایران در سال ۹۵ قراردادی را با جمهوری آذربایجان امضا می کند که طبق آن ساخت پایانه ریلی شهر آستارای ایران به آذربایجان واگذار و در ازای آن ریل آذربایجان تا ۱۴۰۰ متر وارد خاک ایران گردد. وفق این قرارداد(که به صورت بی او تی منعقد شده) عواید تعرفه های ریلی تا ۲۵ سال به کشور آذربایجان واگذار شده و این کشور متعهد می‌گردد تا مبلغ ۶۰ میلیون دلار به ایران پرداخت نماید. بندهای دیگر قرارداد در اختیار وزارت راه است، که توجه به تمام مفاد قرارداد برای انتفاع کامل از مرز آستارا ضروریست. چراکه اصلی ترین مسیر برون مرزی ریل رشت آستارا روسیه، قفقاز و سپس اروپا خواهد بود و تعیین مسیر، زمان انتقال و نوع بار می بایستی با دخالت و اعمال نظر مستقیم ایران انجام گیرد و کشور آذربایجان، یگانه تعیین کننده این مسائل نباشد.

از آنجا که ریل رشت به بندر کاسپین در مراحل پایانی بوده و به زودی افتتاح می گردد، برنامه ریزی در این رابطه به جهت راه اندازی کریدور شمال جنوب به صورت ترکیبی(از بندر عباس تا کاسپین با ریل و از بندر کاسپین تا روسیه به صورت دریایی) کاملا توجیه پذیر است. توجه به این نکته حائز اهمیت است که ۸۵ درصد تبادلات تجاری استان گیلان با سایر کشور ها از مرز آستارا شکل می‌گیرد و در این میان تنها ۱۷ درصد سهم مبادلات با روسیه است. ۵۵ درصد با آذربایجان و ۳۰ درصد با قزاقستان است. ۳۰ درصد سهم قزاقستان همگی از طریق دریایی و به مقصد ترکیه(قزاقستان به لحاظ مالی سومین کشوریست که با ترکیه مراودات تجاری دارد) و عراق در غرب کشور است و با آذربایجان بیشتر مواد پتروشیمی و محصولات داخلی است که عمده محصولات از نیمه غربی کشور (هم صنایع و هم معادن غرب) و از طریق جاده ای به آذربایجان منتقل می‌گردد. با این حساب به نظر می رسد که اتصال ریلی آستارا به سمت غرب کشور ظرفیت های بیشتری را برای بندر آستارا فعال می‌کند.

راهبرد دیگر در خصوص آستارا، توجه به استراتژی های کلان کشور و ترجیح منافع ملی بر منافع بخشی است. با توجه به جنگ روسیه و اوکراین معادلات ژئو پلوتیک و ژئو اکونومیک جهان با تغییرات ویژه ای مواجه خواهد شد، به این معنا که نقطه منازعات آینده جهان در مدیترانه و شمال آفریقا رقم خواهد خورد. چرا که پس از تسلط روسیه بر کریمه و در دست گرفتن کنترل تنگه کرچ، حال روسیه با جدا سازی بخش جنوب شرقی اوکراین و منطقه ماریوپل، عملا روسیه می تواند خود را از طریق دریای ازوف و سپس دریای سیاه به دریای مدیترانه برساند و محل منازعات جهان را تغییر دهد، با این اوصاف، روسیه که پیشتر یک ابر قدرت زمینی به حساب می آمد، خود را به عنوان یک قدرت در آبها هم مطرح می کند. آینده پژوهی در چنین شرایطی یعنی کل نگرانه دیدن مسائل و پرهیز از اصرار بر پروژه ها و برنامه هایی که شاید پیشتر از اهمیت برخوردار بوده اند اما در حال حاضر نیاز جدی به بازنگری یا حتی

کنار گذاشتن آن ها حس می شود. پروژه اتصال آستارا به شبکه ریلی، می بایست ما را در منازعات آینده جهان دخیل نماید، لذا پیشنهاد می‌شود ریل رشت آستارا را شرقی غربی ببینیم (اتصال به ریل اردبیل یا بیله سوار) و در اتصال شمال جنوبی بازنگری کنیم. از طرف دیگر مسیر های جایگزین، و توانمندی های آن ها بایستی مورد مطالعه قرار گیرد.

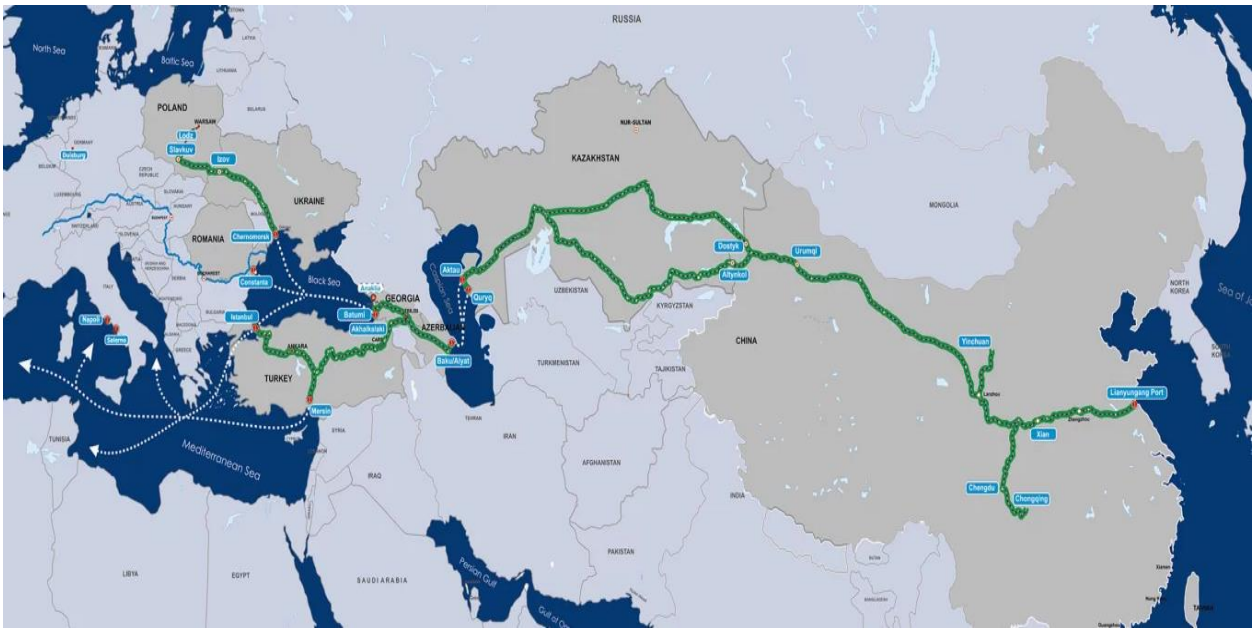
شاخه شرقی کریدور شمال – جنوب : دروازه ورود به آسیای مرکزی

کریدور بین المللی شمال–جنوب[۸۱۰] یک شبکه چند وجهی[۸۱۱] به طول ۷۲۰۰ کیلومتر از مسیرهای کشتی ، ریلی و جاده ای از شمال اروپا و روسیه به هندوستان می‌باشد که از کشورهای ایران ، جمهوری آذربایجان و آسیای میانه عبور می‌کند. این دالان ژئواستراتژیک در سپتامبر ۲۰۰۰ م. در سن پترزبورگ تاسیس شد که حمل و نقل کالا بین کشورهای این مسیر را تسهیل می‌کند . هدف نهایی این دالان افزایش ارتباطات تجاری بین هارتلند و ریملند جنوبی است . مقاصد عمده این دالان شهرهای بمبئی ، مسکو ، تهران و باکو به همراه چند گلوگاه بسیار مهم از جمله بندر چابهار ، بندرعباس ، آستاراخان ، بندر ترکمن باشی و بندر انزلی می‌باشد که این دالان ژئواستراتژیک را شکل می‌دهند . هدف اولیه این پروژه کاهش هزینه‌ها از نظر زمان قیمت نسبت به مسیر سنتی سوئز می‌باشد . با اجرایی شدن این دالان مسیر ۳۰ درصد ارزانتر و ۴۰ درصد کوتاه‌تر خواهد شد . نتایج نشان می‌دهد که با اجرای این دالان هزینه های حمل و نقل به ازای هر ۱۵ تن بار حدود ۲۵۰۰ دلار کاهش می‌یابد.

این کریدور بین المللی و ژئواستراتژیک را باید در فضایی گسترده تر دید : از جنوب شرق آسیا تا شمال اروپا . این کریدور مهم ترین حلقه تجارت بین جنوب شرق آسیا و کشورهای شمال اروپا می‌باشد که با پیش آمدن جنگ اوکراین بیش از پیش بر اهمیت آن افزوده شده است که نقطه اتصال این کریدور مهم کشور ایران می‌باشد . در اکثر نوشته ها و مصاحبه های افراد مطلع درباره این کریدور بخش غربی دریای خزر یعنی منطقه بندر انزلی و ریل رشت – آستارا بسیار برجسته می‌شود ولی توجه چندانی به ناحیه شرق خزر و به ویژه منطقه اینچه برون نمی‌شود در صورتی که این منطقه را هم می‌شود شمالی – جنوبی و هم شرقی – غربی تعریف کرد . همان گونه که در ۲۹ خرداد امسال کریدور " قزاقستان – ترکمنستان – ایران و ترکیه " در پی تلاش برای راه اندازی مسیر جایگزین به دلیل بحران اوکراین در امتداد کریدور حمل و نقل شرق به غرب و همزمان با سفر رئیس جمهور قزاقستان صورت گرفت . این

[۸۱۰] International North -South Transit Corridor
[۸۱۱] Multi - Mode

قطار ترانزیتی از مرز اینچه برون با محموله گوگرد از مبدا قزاقستان به اروپا وارد ایران شد . با توجه به محدودیت های اخیر روسیه در پی جنگ اوکراین و محدودیت های مرزی با کشورهای اروپایی ، تلاش های جدی برای فعال سازی کریدور شرق – غرب[۸۱۲] توسط ایران ، ترکیه ، ترکمنستان و قزاقستان از طریق مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس – خزر[۸۱۳] (کریدور میانی) بجای کریدور ترانس – سیبری[۸۱۴] با ظرفیت سالانه ۱۵۰۰۰۰ هزار تن بار صورت گرفته است . از طرفی دیگر کریدور ریلی " قزاقستان – ترکمنستان – ایران و ترکیه " از مسیر ایران راه اندازی شده است که در مقایسه با کریدور ترکیبی (دریایی – ریلی)[۸۱۵] از قزاقستان به ترکیه سریع تر و ارزان تر می‌باشد . پیش از این قزاقستان از طریق راه آهن باکو – تفلیس– قارص[۸۱۶] ، بارهای ترانزیتی را از طریق دریای خزر و از بندر آکتائو به آذربایجان و ترکیه منتقل می‌کرد.بنابراین کشور ایران از فعال سازی بخش جنوبی کریدور شرق – غرب از طریق ترانزیت چندوجهی (ریلی –جاده ای و دریایی) که مقرون به صرفه تر می‌باشد ، استقبال کرده است .



Trans-Caspian International Transport corridor

[۸۱۲] East-West Corridor
[۸۱۳] Trans-Caspian International Transport corridor
[۸۱۴] Trans-Siberian route
[۸۱۵] Sea-rail corridor
[۸۱۶] Baku-Tbilisi-Kars Railway

اردیبهشت ماه سال جاری راه آهن جمهوری اسلامی ایران میزبان معاون نخست وزیر قزاقستان بود که طی آن دو طرف دستورالعمل های اولیه همکاری‌های حمل و نقلی را به امضا رساندند که با سفر اخیر رئیس جمهور قزاقستان قاسم توکایف به ایران جنبه‌ی اجرایی گرفت . بنابراین ، با این توافق پیش بینی می‌شود که کریدور ریلی چین – قزاقستان – ایران – اروپا[۸۱۷] جایگزین کریدور ریلی چین – روسیه – اروپا[۸۱۸] شود . همچنین باید توجه ویژه ای به ابر پروژه راه ابریشم نوین چین و نگاه ویژه کشورهای آسیا میانه به این پروژه کرد که خواه ناخواه کشور ایران را هم نیز درگیر خواهد کرد .آسیای میانه " دلِ جاده ابریشم " در سده بیست و یکم است . آسیای میانه را باید گرانیگاه یا نقطه ثقل راه ابریشم نوین دانست . نقطه ثقل جایگاهی است که قدرت و جنبش استراتژی دولت به آنجا وابسته است . این وابستگی را در سه سطح راهبردی ، عملیاتی و راه کنشی می‌توان یافت . گرانیگاه همچنین جایگاه تجمع توان سیاسی – نظامی و اقتصادی – توسعه ای و فرهنگی – مذهبی است . مهم تر آنکه گرانیگاه در رابطه‌ای تنگاتنگ با کارکرد دولت و توان آن برای بسیج منابع دارد . به بیان دیگر گرانیگاه آن جایی است که همه راه‌ها بدان ختم می‌شود . از همین رو بود که کلاوزویتس دو سده پیش اندرز می‌داد که " باید گام به گام در یک جهت پیش رفت ... نباید کارها را آسان گرفت ، نباید از یک قدرت بزرگ برای تصرف استانی کوچک استفاده کرد ، نباید تامین یک پیروزی ناچیز را به موفقیت های بزرگ تر ترجیح داد ، بلکه باید به گونه‌ای پیوسته و مداوم ، در پی مرکز قدرت و گرانیگاه بود ". به همین دلیل دستیابی دشمن و یا رقیب بر گرانیگاه یک کشور فروپاشی راهبرد کلان آن را تسزیع خواهد ساخت . [۸۱۹]

استراتژیست های چینی نیز آسیای میانه را دل جاده ابریشم و گرانیگاه ابتکار عمل کمربند و جاده می‌بینند . آسیای میانه از چنین جایگاه برجسته برخوردار است . بدان دلیل که پیوندگاه تاریخی – جغرافیایی چین با دو منطقه مهم روسیه و آسیای غربی است . با سرمایه گذاری های هنگفت در آسیای میانه جمهوری های پیشین شوروی همچو پیوند دهنده چین و ایران عمل خواهند کرد . همین جمهوری‌ها به ویژه قزاقستان مسیر اصلی راه ابریشم نوین به سوی روسیه نیز خواهد بود . قزاقستان کشوری است که نشان می‌دهد دو پروژه اوراسیا و ابتکار کمربند و جاده به صورت مکمل عمل می‌کنند : آستانه عضو ابتکار عمل کمربند و جاده چین است و هم از اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به شمار می‌رود . اهمیت آسیای میانه همچو گرانیگاه بر استراتژیست‌های آمریکایی نیز پوشیده

[۸۱۷] China-Kazakhstan-Iran-Europe railway corridor
[۸۱۸] China-Russia-Europe railway corridor
[۸۱۹] رئیسی نژاد ، آرش ، " ایران و راه ابریشم نوین : از ژئوپلیتیک راه تا دیپلماسی راه " ، انتشارات دانشگاه تهران ۱۴۰۰

نمانده است . به همین دلیل است که تضعیف نفوذ چین در آسیای میانه در کنار مهار چین در دریای چین جنوبی مهم ترین واکنش راهبردی ایجابی آمریکا بوده است . تنها در این بافتار است که راه ابریشم آمریکا نمود پیدا می‌کند.[۸۲۰]



Trans-Siberian route

از این رو ایران باید نگاه ویژه ای به منطقه شرق خزر و تمرکز زدایی از ناحیه غرب خزر داشته باشد و در راستای سیاست همسایگی توجه ویژه ای به توسعه در این مناطق داشته باشد . در این بخش نگاه مختصری به این منطقه ، پتانسیل‌ها و مشکلات آن که می‌توانیم آن را دروازه شرقی کریدور شمال – جنوب نامید خواهیم داشت . یک نمونه توسعه منطقه‌ای نسبت به این منطقه استراتژیک ، بندر هورگوس در مرز مشترک چین و قزاقستان می‌باشد.

[۸۲۰] همان





بندر خشک هورگوس در سال ۲۰۲۰

این شاخه استراتژیک (شاخه شرقی کریدور شمال – جنوب) دارای مزیت های مهمی از قبیل :

- امن ترین و قابل اتکا ترین مسیر کریدور با توجه به تحولات اساسی در حوزه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیکی در جهان
- تامین دسترسی کشورهای محصور در خشکی حوزه CIS به آبهای آزاد
- انطباق کریدور ریلی جاده راه ابریشم نوین با شاخه شرقی کریدور شمال – جنوب
- تامین کالاهای استراتژیک مورد نیاز کشور از جمله غلات و دانه های روغنی از این این مسیر
- توسعه صادرات محصولات کشاورزی و به تبع آن توسعه تولید در منطقه

همچنین می‌توان مشکلات زیر را برای این شاخه کریدوری در نظر گرفت :

- ظرفیت پایین محور ریلی با توجه به وجود گلوگاه ها در محور شمال (حدود ۴۵۰ هزار تن در سال)
- فرسودگی شدید محور ریلی
- عدم امکان عبور واگن های روسی بدلیل گاباری تونل ها (فقط واگن های روسی لبه بلند ، لبه کوتاه و برخی از مخازن با حذف پله جانبی قابلیت عبور دارند)
- عدم توسعه و ایجاد امکانات لجستیکی در پایانه مرزی اینچه برون و واگذاری جایگاه به سرخس و امیرآباد
- فرصت سوزی در توسعه ایستگاه و زیر ساخت های مناسب در طی ۸ سال گذشته
- از دست رفتن فرصت ترانزیتی منطقه و تعاملات با کشورهای آسیای میانه و بلوک شرق بخصوص با تحولات سیاسی صورت گرفته در جهان و بحران های منطقه ای
- نارضایتی شدید فورواردرها و فعالان اقتصادی از خدمت رسانی راه آهن و تعرفه های غیر رقابتی وضع شده
- ترجیح یافتن حمل و نقل دریایی و جاده ای نسبت به حمل و نقل ریلی به سبب مشکلات فراوان حمل و نقل ریلی

بنا بر گفته مدیر عامل منطقه آزاد اینچه برون، کریدور KTI (قزاقستان، ترکمنستان، ایران) جهت انتقال بار از کشور قزاقستان به سوی کشورهای خلیج از اهمیت ویژه ای برخوردار است، اما به فعلیت رساندن کامل این مسیر با دو مشکل مواجه است:

مسیر ریلی فعلی اینچه برون:

ریل اینچه برون به سمت گرمسار بسیار قدیمی است. تونل های این مسیر غیر ترانزیتی است. (گاباری تونل ها امکان عبور برخی واگن های ترانزیتی را گرفته است) مسیر به واسطه آنکه ریل کشی دور کوه انجام گرفته، بسیار طولانی تر شده است. از طرف دیگر وقتی قطار به پل سفید می رسد دیزل لوکوموتیو به آن اضافه می‌شود، که این مساله علاوه بر درگیر کردن لوکومتیوها، هزینه جابه جایی کالا را نیز بالاتر خواهد برد.

ترانزیت جاده ای:

۹۰ درصد از حجم بار کشور ایران از طریق جاده ای جا به جا می‌شود، این در حالیست که کشورهای CIS حجم حمل و نقل جاده ای خود را به ۲۰ درصد رساندند و ۸۰ درصد کالاها را از طریق ریلی عبور می دهند. در نتیجه کشور ترکمنستان معمولا برای عبور کامیون ها قوانین سخت گیرانه ای(اعمال تعرفه های بدون ضابطه و خارج از عرف بین الملل) که عمده دلیل این اتفاقات تمایل بیشتر کشور ترکمنستان به استفاده از ریل داخلی اش است. همچنین ترانزیت جاده ای علاوه بر خطرات و هزینه های جانی که ممکن است در تصادفات ایجاد نماید و مسائل مربوط به ایجاد تهدید برای محیط زیست، در تعطیلات خاص یا اواخر هفته، ترافیک منطقه تقریبا قفل خواهد کرد، که این نکته از مزیت های گردشگرانه منطقه خواهد کاست.

تعریف و اهتمام ویژه جهت توسعه و پیشرفت هر منطقه، بدون رویکردی کلان و ملی، و نیز بدون در نظر گرفتن مولفه های پیشرفت بی معنا خواهد بود. با این حساب از میان ایجاد پایانه صادراتی یا وارداتی، ایجاد ظرفیت ترانزیتی، صنعتی شدن و صادرات مجدد، اینچه برون را می بایست به عنوان منطقه بسیار مناسب برای صادرات مجدد در نظر گرفت. هرچند که سایر مولفه های پیشرفت نیز برای این منطقه مزیت به حساب می آیند و نمی توان از آن ها غافل ماند، اما به دلایلی که در ادامه خواهد آمد، برنامه ریزی و هدف گذاری در خصوص این منطقه باید به ایجاد و تقویت اینچه برون به عنوان منطقه ای برای صادرات مجدد منتهی گردد:

نخست، اینچه برون امن ترین مرز ایران به حساب می آید، که مناقشات ایدئولوژیک و یا ماجراجویی های سیاسی در آن بسیار پایین است. این مهم امنیت سرمایه گذاری را بالا خواهد برد و سرمایه گذار را به مشارکت هرچه بیشتر در این منطقه ترغیب خواهد کرد.

دوم، اینچه برون منطقه آزاد اقتصادیست و با توجه به ظرفیت های قانونی (طبق ماده ۶۵ احکام دائمی برنامه توسعه حکمرانی واحد و متمرکز مناطق آزاد باید در اختیار مدیرعامل منطقه قرار گیرد)این امکان برای سرمایه گذاری و بهره مندی از پتانسیل های هر منطقه بالاتر می رود .هرچند که این قانون همچنان یکی از مناقشه برانگیز ترین مسائل حل نشده میان مناطق آزاد و و سایر نهاد های دولتی به شمار می آید، اما این نکته که اینچه برون امکانات زیر ساختی محدودی دارد و سرزمینی بکر برای سرمایه گذاری در حوزه های مختلف به حساب می آید، می تواند با اهتمام مدیران منطقه و وزرای محترم دولت سیزدهم، برای نخستین بار این منازعه را به صورت ساده تر حل نمایند.

سوم، همسایگی و نزدیکی اینچه برون به کشورهایی که دو شاخصه مهم دارند:اول آنکه از منابع خوب برخوردارند و در ثانی مصرف کننده کالا هستند، چرا که صنعت و بخش های تولیدی در آن ها بسیار محدود و حتی ضعیف به شمار می رود. این موضوع موقعیتی را برای کشور ایران و خصوصا منطقه اینچه برون به وجود آورده که به واسطه صنایع تبدیلی سهم به سزایی را در بازار های منطقه به خود اختصاص دهد. به طور مثال کشور قزاقستان که با توجه به دارا بودن معادن و منابع بسیار به جدول مندلیف تشبیه می شود، در صادرات گندم(حدودا ۷ میلیون تن تولید مازاد دارد) ذغال سنگ، و عناصر مرتبط با صنایع ساختمانی و خودرو سازی از مزیت ویژه ای برخوردار است و یا کشورهایی مانند ترکمنستان و ازبکستان در تولید پنبه و پارچه از توانمندی برخوردارند، همچنین با توجه به منابع جنگل و چوب در نیمه شرقی روسیه و صادرات چوب از این کشور، اهمیت تبدیل اینچه برون به منطقه ای جهت صادرات مجدد به طور کامل به چشم می آید.

فعلیت بخشیدن به منطقه صادرات مجدد در دو بخش اتفاق می افتد: توانمندی اینچه برون در ذخیره و دپوی کالاهای اساسی مانند گندم و احداث صنایع تبدیلی جهت ایجاد ارزش افزوده و جذابیت در بازارهای ملی، منطقه ای و بین المللی

پروژه های توسعه ای:

- صنایع تبدیلی و یخچالی مرتبط با بخش کشاورزی و باغداری
- ایجاد زیر ساخت جهت تعویض بوژی واگن ها
- ایجاد ترمینال و بارانداز کالا
- صنایع پروتئینی
- ساخت مخازن و سیلوی نگهداری غلات
- صنایع مرتبط به چوب
- ساخت مخازن گاز و نفت

با توجه به بروز مشکلاتی در حمل و نقل میوه و محصولات کشاورزی، بخش قابل توجهی از محصولات دشت گرگان، هر ساله خراب شده یا کیفیت خود را از دست می دهند، لذا ایجاد صنایع تبدیلی و همچنین سوله های یخچال دار گام موثری جهت مدیریت شرایط مختلف و همچنین بازارسازی برای محصولات کشاورزی متنوع خواهد بود.

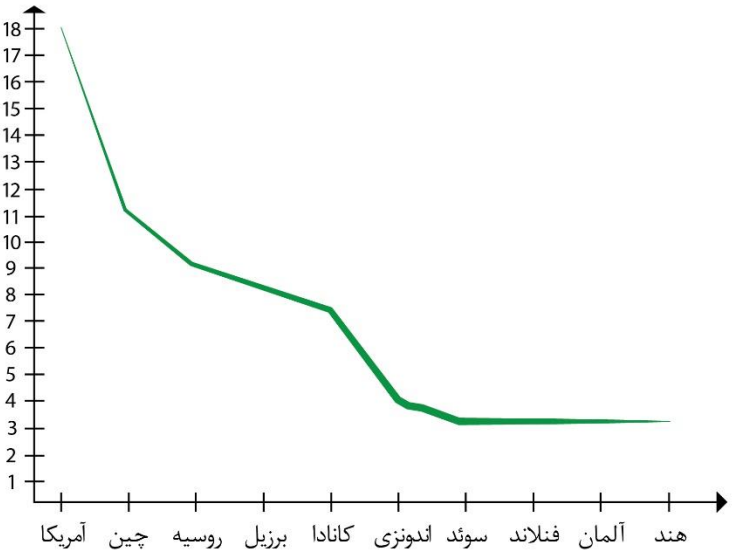
با توجه به تفاوت عرض ریل ایران و ترکمنستان، قطار ها می بایست تعویض بوژی انجام دهند که در حال حاضر تمام فرایند تعویض بوژی در کشور ترکمنستان اتفاق می افتد و بابت هر تعویض ۱۸۰ فرانک از تاجر پول اخذ می گردد. بنا بر قرار داد میان ایران و ترکمنستان ایران نیز بایستی در این فرایند و سود حاصل از آن سهیم باشد، که البته با توجه به عدم امکانات مرتبط و مورد نیاز، عملا عوایدی برای ایران در این خصوص وجود ندارد. ایجاد ترمینال تخلیه کالا در نزدیکی ایستگاه راه آهن اینچه برون از ضرورت برخوردار است، این ترمینال علاوه بر امکان تخلیه و انبار داری بایستی مجهز به دستگاه ها و ماشین آلات تخلیه نیز باشد تا علاوه بر تسریع در امر تخلیه، از آسیب به بار ها نیز جلوگیری شود.

بنا بر گفته مسئولین استان، ۶۵ درصد از پروتئین کشور خصوصا گوشت مرغ، در استان گلستان تولید می‌شود. پر واضح است که با توجه به چنین امکانی بایستی امکانات و صنایع مرتبط با این حوزه در استان ایجاد گردد و منطقه آزاد اینچه برون به دلایلی که پیشتر ذکر گردید، بهترین ظرفیت را برای احداث این صنایع خواهد داشت، بدیهی است که با توجه به نیاز کشورهای آسیای میانه به محصولات پروتئینی ایران، یافتن بازار و حتی تصاحب بازارهای پروتئینی این کشورها، ضرورت ایجاد این صنایع را کاملا توجیه پذیر خواهد کرد.

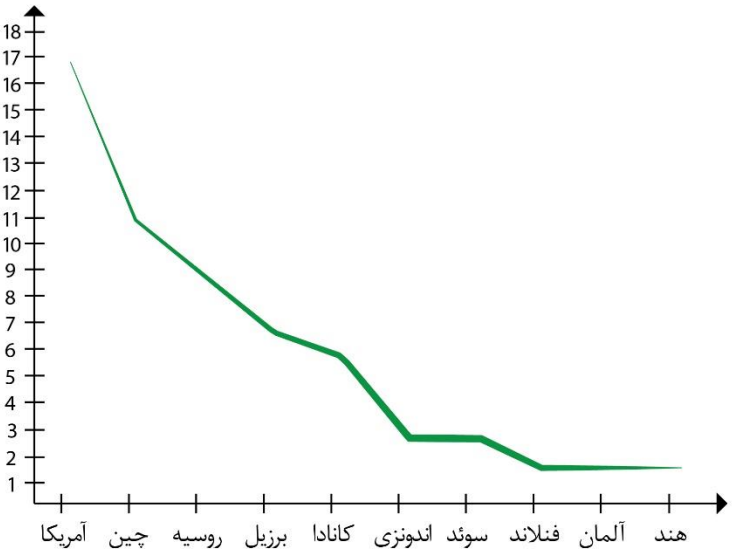
استان گلستان تولید کننده ۱.۲ میلیون تن گندم در سال است، و از این حیث رتبه نخست را در کشور دارد. بنا بر برنامه ریزی در سال ۱۴۰۲ این رقم به دو برابر افزایش خواهد یافت، از طرف دیگر کشور قزاقستان ۷ میلیون تن گندم مازاد جهت صادرات دارد، همین ارقام کافیست تا ساخت سیلو ها و مخازن نگهداری غلات در اینچه برون، که در مسیر ترانزیتی قزاقستان است، تبدیل به یک ضرورت و اولویت شود. از آنجا که اینچه برون منطقه آزاد به شمار می رود و با توجه به اینکه یکی از ماهیت های اصلی مناطق آزاد دپوی کالا جهت تعیین مقصد است، توانمندی در جذب بار، تخلیه و ذخیره سازی گندم، یکی از اصلی ترین پروژه های توسعه ای اینچه برون خواهد بود.

تجارت چوب در جهان یکی از مهم ترین زمینه سازهای شکل گیری صادرات مجدد است، چرا که ۳۴ صنعت به طور مستقیم با چوب سر و کار دارند. منطقه آزاد اینچه برون تنها منطقه ایست در کشور که مجوز تخلیه چوب های پوست نکنده را دارد چرا که دور ترین فاصله را نسبت به جنگل های هیرکانی داشته فلذا امکان آسیب رسیدن به جنگل های هیرکانی از طریق آفات چوبی، در این منطقه وجود ندارد. با توجه به آنکه روسیه به عنوان یکی از سه کشور نخست در صادرات چوب است(و عمده منابع جنگلی روسیه در شرق این کشور قرار گرفته است) و کشورهای جنوب شرق آسیا، حاشیه خلیج فارس و حتی اند از مصرف کنندگان چوب با شمار می آیند، اینچه برون موقعیت جغرافیایی بسیار خوبی برای ترانزیت و صادرات مجدد چوب به حساب می آید، توانمندی ضد عفونی کردن، پوست کندن و خشک کردن چوب، از جمله صنایع درآمد زا در این حوزه هستند. از سوی دیگر این مساله که استان گلستان در صنعت مبلمان بسیار فعال است، توجیه پذیری اقتصادی برای سرمایه گذاری در این بخش بسیار بالا خواهد بود.

نمودار
بزرگترین تولید کنندگان چوب خام صنعتی



نمودار
بزرگترین مصرف کنندگان چوب خام صنعتی



بهره گیری از موقعیت همسایگی با ترکمنستان به عنوان ششمین صادر کننده گاز در جهان، ضرورت ایجاد مخازن گازی در منطقه اینچه برون و به کار گیری آن در صنعت پتروشیمی که در اینچه برون در حال ساخت است را دو چندان می‌کند. در این رابطه در بخش پروژه های پیشران بیشتر توضیح داده ایم.

پروژه های پیشران:

۱– پروژه استفاده از ظرفیت فعلی و خالی روزانه ۳۴ میلیون متر مکعب خطوط انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران – با انعقاد قراردادی بلند مدت جهت سواپ و صادرات به کشورهای ترکیه – اروپائی و .. (معادل ۱۳ میلیارد متر مکعب در سال)

۲– پروژه انتقال گاز ترش ترکمنستان به پالایشگاه خانگیران (با احداث ۸۰ کیلومتر خط لوله) و سواپ و صادرات گاز طبیعی – شیرین شده – از ایران به کشورهای هدف .

۳– پروژه احداث خط لوله گاز جدید بین ترکمنستان و ایران جهت افزایش ظرفیت فعلی روزانه انتقال گاز طبیعی از ۴۰ میلیون به ۸۰ میلیون متر مکعب با هدف جذب تولیدات آتی گاز طبیعی ترکمنستان از مسیر ایران .

۴– ریل اینچه برون ،گنبد، آزادشهر، شاهرود

۵– سرمایه گذاری در معادن ذغال سنگ آزادشهر

کشور قزاقستان در سال جاری پیشنهاد عبور ۵ میلیون تن ذغال سنگ از مسیر ایران را می دهد، اما عدم وجود زیر ساخت های ریلی مناسب (ریل اینچه برون به گرمسار با توجه به قدیمی بودن و شیب آن ظرفیت عبور سالانه ۴۰۰ هزار تن بار بیشتر را ندارد) و همچنین بستر های قانونی نا مناسب(معطلی در ترخیص کالا و تعرفه های بالای ترانزیتی، به گونه ای که به ازای هر تن ۶۰ دلار در مسیر ایران به تاجر هزینه تحمیل می شود، در حالیکه عبور این کالا از کشورهای آسیای میانه ۳۵ دلار به ازای هر تن می باشد) این امکان را سلب کرده است. علاوه بر این ذغال سنگ آزادشهر که به لحاظ کیفیت بالاتر از نمونه قزاق آن است، به دلیل نبود ریل در منطقه، هزینه بالایی در حمل و نقل دارد و توجیه اقتصادی اش را از دست داده است، ایجاد بستر ریلی اینچه برون به سمت شاهرود که در ادامه توضیح داده خواهد شد، توانمندی این منطقه جهت بهره برداری از معادن ذغال سنگ قزاقستان و آزاد شهر را تسهیل خواهد بخشید. در حال حاضر ذغال سنگ به دامغان حمل میشود، در آنجا شسته شده و سپس جهت مصرف به سمت اصفهان بارگیری می شود.

۶- تحکیم روابط سیاسی و ایجاد چسبندگی اقتصادی میان ایران و ترکمنستان

این مهم از جمله الزامات اولیه ای است که می تواند به تحقق برنامه ریزی ها و فعلیت بخشیدن به ظرفیت ها در اینچه برون کمک شایان توجهی نماید

در حال حاضر حجم صادرات استان گلستان در سال ۱۴۰۱ تنها ۹۵ هزار تن بوده و اصلی ترین دلیل کاهش میزان صادرات، بسته بودن مرز ترکمنستان عنوان می‌شود.

گاز طبیعی جمهوری ترکمنستان

تولید گاز ترکمنستان در سال ۲۰۱۸ به ۹۵.۵ میلیارد متر مکعب و در سال ۲۰۲۴ به ۱۲۲.۳ میلیارد متر مکعب افزایش می یابد

جمهوری ترکمنستان در زمینه صادرات گاز رتبه ششم جهان را دارد.

ترکمنستان به دنبال آن است که با تنوع بخشیدن به مسیر های صادراتی گاز خود، منافع بیشتری را هم در این خصوص از آن خود کند. به طور مثال در حالیکه این کشور دارای قرارداد صادراتی تا ۴۰ میلیارد مترمکعب از شاخه‌های **A**و**B**و **C**خطوط لوله آسیای مرکزی به چین است، در سال ۲۰۱۹ تنها ۳۰ تا ۲۷ میلیارد مترمکعب به چین صادر کرده است چرا که برای آن ها این مسیر چندان صرفه اقتصادی ندارد و آن ها می بایست یک سوم از درآمد خود را به ازبکستان و قزاقستان، بابت هزینه ترانزیتی پرداخت نمایند. و چین نیز به جای پرداخت پول کالاهای چینی را در قبال گاز به ترکمنستان می فرستد. .و این نکات جذابیت صادرات گاز به چین را برای ترکمنستان کمرنگ کرده است.

خطوط انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران :

۱- خط لوله کرپچه - کردکوی[۸۲۱]:

یک خط لوله انتقال گاز طبیعی به طول ۲۰۰ کیلومتر (۱۲۰ مایل) است که از میدان گازی کرپچه در شمال اوکارم در غرب ترکمنستان به کردکوی در ایران می‌رسد. ۱۳۵ کیلومتر (۸۴ مایل) خط لوله در ترکمنستان و ۶۵ کیلومتر (۴۰ مایل) در ایران اجرا شده‌است.

[۸۲۱] Korpeje–Kordkuy pipeline

ظرفیت این خط لوله ۸ میلیارد متر مکعب در سال است. قطر آن ۱٬۰۰۰ میلیمتر (۳۹ اینچ) است.

ین خط لوله در ۲۹ دسامبر ۱۹۹۷ توسط رؤسای جمهور صفرمراد نیازف و سید محمد خاتمی افتتاح شد.

۲- خط لوله دولت‌آباد – سرخس – دخانگیران۸۲۲ :

دومین خط لوله انتقال گاز طبیعی به طول ۱۸۲ کیلومتر است، که از میدان گازی دولت‌آباد در کشور ترکمنستان آغاز شده و پس از گذر از سرخس، ترکمنستان، در منطقه خانگیران به خط لوله سراسری گاز ایران متصل می‌شود. ظرفیت انتقال گاز طبیعی این خط لوله معادل ۶ میلیارد متر مکعب در سال می‌باشد. قطر آن ۱۲۱۹ میلیمتر (۴۸ اینچ) است . و در سال ۲۰۲۰ بهره‌برداری از آن آغاز شد .

ضمنا ، پیش‌بینی شده بود تا خط لوله سرخس ـ سنگ بست در فاز دوم تا سال ۱۳۹۸ تکمیل شود و مسئولان ترکمنستان و ایران توافق کرده‌اند که سقف میزان صادرات گاز ترکمنستان به ایران در آینده نزدیک به ۲۰ میلیارد متر مکعب برسد. که البته این کار تحقق پیدا نکرد و سقف انتقال افزایش نیافت .

بدین ترتیب جمع ظرفیت فعلی انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران روزانه ۴۰ میلیون متر مکعب معادل ۱۵ میلیارد متر مکعب است .

اکنون ترکمنستان در راستای متنوع‌سازی مقاصد صادراتی خود مجددا قرارداد سوآپ گازی سه‌جانبه‌ای را با ایران و آذربایجان را احیا و آن را منعقد کرده که طبق آن قرار است سالانه ۱.۵ تا ۲ میلیارد مترمکعب گاز از ترکمنستان به جمهوری آذربایجان از خاک جمهوری اسلامی ایران انتقال یابد.

بر اساس این توافق که در حاشیه اجلاس سران کشورهای همکاری اقتصادی (اکو) در ترکمنستان توسط وزرای نفت ایران و جمهوری آذربایجان به امضا رسید، ترکمنستان روزانه ۵ تا ۶ میلیون مترمکعب گاز به جمهوری آذربایجان می‌فروشد. این گاز از مسیر ایران به جمهوری آذربایجان ترانزیت خواهد شد و ایران گاز مصرفی موردنیاز خود در پنج استان کشور را به‌عنوان حق انتقال این گاز برداشت خواهد کرد.

ظرفیت فعلی خطوط لوله انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران روزانه بالغ بر ۴۰ میلیون متر مکعب است ، در حال حاضر از این ظرفیت فقط روزانه ۵ تا ۶ میلیون مترمکعب گاز به جمهوری آذربایجان سواپ می گردد

[۸۲۲] Dauletabad–Sarakhs–Khangiran pipeline

رقابت تاپی و آی‌پی بالاست ، شاید ایران بتواند با روش قیمت‌گذاری پاکستان را جذب کند، و بین ترتیب نیاز کشور به گاز طبیعی صد چندان می گردد . رقابت احتمالی ایران و ترکمنستان برای ورود به اروپا هم سالهای گذشته وجود داشته ، لاکن اگر خط لوله تاپی راه‌اندازی شود با توجه به اینکه ترکمنستان یک مسیر دیگر گازی به نام ترانس‌کاسپین به اروپا دارد حتی با وجود حل مسائل فنی و زیست‌محیطی و مسائل مرتبط با حقوق دریایی خزر، این کشور دیگر گازی برای صادرات به اروپا ندارد، بنابراین شاید اروپا در آینده چشم‌اندازی برای صادرات گاز از سوی ایران باشد.

همچنین در حال حاضر بعلت جنگ روسیه و اوکراین ، دولت روسیه اعلام کرده که دیگر قادر به جذب و استفاده از ۴۰ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی دریافتی از ترکمنستان ، نیست . از این رو یک شرایط استثنایی فراهم شده است .

از طرف دیگر بعلت تاخیر در راه اندازی خط لوله تاپی و سایر مسیر های صادرات گاز طبیعی ترکمنستان ، فرصت بی بدیلی مهیا شده است ، لذا درک و بهره برداری از این شرایط بسیار حایز اهمیت است ، از این رو پیشنهادات و عناوین پروژه های زیر جهت چگونگی استفاده از ظرفیت فعلی و خالی انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران و انجام سوآپ و صادرات بالغ بر ۳۴ میلیون متر مکعب در روز به شرح زیر تقدیم می گردد.

ریل اینچه برون

یکی از پارامترهای تعیین کننده در اقتصاد تجارت جهانی ترانزیت کالاست که اثر تعیین کننده در رقابت پذیری کالا ایفا می کند که ۴ روش حمل و نقل کالا عبارتند از : ۱– حمل و نقل از طریق راه آبی ۲– حمل و نقل از طریق راه آهن ۳– حمل و نقل جاده ای ۴– حمل و نقل هوایی . بدین ترتیب ارزان ترین حمل و نقل کالا متعلق به راه آهن آبی ، بعد از آن راه آهن و سپس حمل و نقل جاده ای و بالاخره حمل و نقل هوایی می باشد.

راه آبی و دریایی منوط به وجود کانال ، رودخانه ، دریاچه ، دریا و اقیانوس مس باشد . معمولاً کالاهای حجیم و فاسد شدنی که محدودیت زمانی ندارند را می توان از طریق راه آهن جابجا نمود . هرگاه امکان حمل و نقل دریایی و یا راه آهن وجود نداشته باشد ، از حمل و نقل جاده ای بهره

گرفته می شود . اما برای جابجایی کالاهایی که محدودیت زمانی وجود دارد و یا کالاهای لوکس و گران قیمت از قبیل گل ، خاویار ، دارو و ... از حمل و نقل هوایی استفاده می کنند .

بنابراین حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از بخش های مهم سیستم حمل و نقل ، نقش عمده ای را در عرصه ی اقتصادی ، اجتماعی و صنعتی کشورها ایفا می کند و به واسطه مزایای خاص و نسبی که در مقایسه با سایر بخش های حمل و نقلی از جمله هوایی ، جاده ای و دریایی دارد ، توانسته است سهم مهمی را در حوزه حمل و نقل به خود اختصاص دهد . از مزایای مهم حمل و نقل ریلی نسبت به بقیه روش ها ، علاوه بر کاهش اثرات زیست محیطی این است که می تواند خدمات حمل و نقل بسیاری از صنایع سنگین کشور را با هزینه ای بسیار کمتر از حمل و نقل جاده ای تامین نماید وباعث تسهیل تجارت و رشد اقتصادی فزاینده شود .

کشور ایران به لحاظ موقعیت جغرافیایی از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب قدم بردارد . چرا که در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده ی تولید کننده نفت جهان را در خود جای داده است این منطقه هنوز گلوگاه انرژی جهان محسوب می شود . در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران ، روسیه ، قزاقستان ، ترکمنستان و آذربایجان و ... (حوزه **CIS**) است و می تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند.

در حال حاضر راه آهن گرگان – اینچه برون – اترک – برکت در سه کشور قزاقستان ، ترکمنستان و ایران در حدود ۹۰۸ کیلومتر می باشد . که ۱۲۰ کیلومتر آن در قزاقستان ، ۷۰۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۸۸ کیلومتر در ایران قرار دارد . راه آهن اینچه برون – گرگان بخشی از پروژه ریلی بزرگ سه کشور است که از ناحیه اوزن قزاقستان آغاز و پس از عبور از شرق دریای خزر به کشور ترکمنستان رسیده ، این خط ریلی در محدوده اترک در منطقه داشلی برون و اینچه برون از خاک ترکمنستان خارج می شود و از مرز پل وارد خاک ایران و به ایستگاه گرگان متصل می شود . این مسیر بعد از ورود به خاک ایران از طریق مسیر ریلی گرگان – تهران که در مسیر خود از ایستگاه گدوک یکی از بلندترین ارتفاعات خط ریلی می باشد به جنوب کشور متصل می گردد .

لذا محور گرگان – اینچه برون به عنوان بخشی از کریدور ریلی شرق دریای خزر بین سه کشور ایران ، قزاقستان و ترکمنستان با هدف دسترسی آسیای میانه به ویژه کشورهای ترکمنستان و قزاقستان به آب های گرم خلیج فارس و دریای عمان می باشد . علاوه بر کشورهای ذکر شده از طریق مرز ریلی اینچه برون می تواند با کشورهای همچون چین ، قرقیزستان ، ازبکستان و روسیه (حوزه **CIS**) نیز در ارتباط بود . این طرح

بزرگ ریلی علاوه بر فراهم نمودن زمینه افزایش حجم مبادلات ترانزیت کالا و امکان حمل و نقل بین المللی مسافر در حجم انبوه بین کشورهای آسیای میانه با چین و اروپا ، موجب ارتقای مناسبات سیاسی ، اقتصادی و اجتماعی در سطح بین الملل خواهد شد .

پیشنهادات برای کریدور بین المللی شمال – جنوب با تکیه بر مفهوم دیپلماسی راه

با ارائه جنبه های مختلف کریدور شمال – جنوب و با توجه به مفهوم " ژئوپلیتیک راه " ، پیشنهاداتی را برای تقویت اثر بخشی " دیپلماسی راه " در راستای این دالان ژئواستراتژیک بیان می‌کنیم :

۱_ متقاعد کردن بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در مسیرهای این دالان

مانند تمامی طرح های کریدوری ، دالان شمال – جنوب به سرمایه گذاری گسترده نیاز دارد . به عبارت دیگر ، کشورهای عضو باید برای دستیابی به منافع ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک جمعی خود ، در پروژه های دالان شمال – جنوب سرمایه گذاری کنند. متاسفانه بخش خصوصی به دلیل بازگشت سود مبهم سرمایه شان تمایلی به سرمایه گذاری در پروژه های مرتبط به حوزه کریدورها و زیرساخت آنها ندارند . بنابراین ارائه یک برنامه جامع ، واضح و عملی برای متقاعد کردن بخش خصوصی در دالان ژئو استراتژیک شمال – جنوب ضروری می‌باشد .

اخیراً طرحی به نام " B۳W " شکل گرفته است که هدف آن متقاعد کردن دخالت بخش خصوصی در پروژه های زیرساختی می‌باشد . در ۱۱ تا ۱۳ ژوئن سال ۲۰۲۱ کشورهای G۷ در اجلاس سالانه کورنوال در بریتانیا ، ابتکار جدیدی را به نام " بازسازی جهان بهتر " را اعلام کردند . هدف این کلان پروژه به رهبری ایالات متحده آمریکا مقابله با اهرم جهانی چین از طریق سرمایه گذاری انبوه در توسعه زیرساختی کشورهای در حال توسعه تا سال ۲۰۳۵ است . این طرح قرار است حدود ۴۰ تریلیون دلار ، عمدتاً از بخش خصوصی به پروژه های زیر ساختی و حیاتی روانه کند و کشورهایی با درآمد متوسط از آمریکای لاتین و کارائیب گرفته تا آفریقا و آسیا شامل می‌شود. در واقع هدف ایالات متحده با ابتکار " B۳W " برای مقابله با مانورهای زیرساختی پکن در کشورهای در حال توسعه است . بخش خصوصی باید با یک استراتژی مشخص و شناسایی بازارهای موجود دست به سرمایه گذاری در بخش زیرساختی برای فعال سازی این دالان بین المللی در حوزه داخلی – منطقه‌ای بزند .

۲– تثبیت ارتباط دالان شمال – جنوب با پروژه مائوسام هند و جاده کتان

ایران یک کشور محوری و کلیدی برای پروژه مائوسام هند است . این پروژه که برای مهار جاده ابریشم نوین چین و مهار طرح " رشته مروارید[۸۲۳] " پکن ساخته شده است به دنبال احیای ارتباطات باستانی بین هند و کشورهای اقیانوس هند است . مسیر زمینی پروژه مائوسام هند در غرب آسیا ، جاده کتان و بندر جنوب شرقی چابهار ایران را به عنوان دروازه ورود برای رسیدن به اوراسیا و غرب آسیا می‌بیند . علاوه بر راه آهن جدید قزوین – رشت – آستارا که روسیه و ناحیه قفقاز را به خلیج عمان و هند وصل می‌کند ، راه آهن چابهار – زاهدان – مشهد گام مهمی در جهت بازکردن سرزمین های محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان به سایر مناطق دیگر از طریق بندر چابهار ایران خواهد بود.

۳– گسترش فرآیند مبادله گاز و نفت (Expand gas and oil swap process)

چندین عضو این کریدور از جمله روسیه ، ایران ، آذربایجان ، قزاقستان و ترکمنستان از مخازن عظیم نفت و گاز برخوردار هستند. اما ، کشور هند که به عنوان مقصد نهایی جنوبی این کریدور می‌باشد که به شدت محتاج به انرژی می‌باشد و خطوط لوله انرژی را به سمت قلمرو خود جذب می‌کند . با این وجود به دلیل نبود شبکه خط لوله هنوز اجرایی نشده است . در این چارچوب ، تعمیق همکاری‌های منطقه‌ای در مبادله گاز گامی حیاتی در اجرای کامل این کریدور خواهد بود ، به ویژه که ایران برای استان‌های شمالی خود به گاز نیاز دارد .

۴– معرفی بندر چابهار به عنوان مرکز کریدور شمال – جنوب

با وجود مرزهای وسیعی که این بندر با مناطق اطراف خلیج فارس و خلیج عمان دارد ، موانع داخلی و فشارهای خارجی ایران را از سرمایه گذاری کامل در بنادر خود محروم کرده است .با این وجود ، ایرانی ها اخیراً تمرکز خود را بر توسعه گسترده بنادر ژئواستراتژیک جنوب معطوف کرده اند . اگرچه بندرعباس ، بندر بزرگ ایران در تنگه هرمز ۸۵ درصد از تجارت دریایی را شامل می‌شود ، چابهار در ساحل خلیج عمان هدف بازسازی گسترده جاده ابریشم چین و جاده کتان هند قرار گرفته است ، در حالی که تا حد کمی سرمایه گذاری های خارجی به تدریج در این بندر جذب شده است . در سال ۲۰۰۲ م. ایران و هند قراردادی طولانی مدت برای توسعه چابهار به یک بندر کامل در اعماق دریا امضا کردند . چابهار

[۸۲۳] String of Pearls

ظرفیت بالایی دارد و برنامه ریزی شده است که ظرفیت فعلی آن از ۲.۵ میلیون تن به ۱۲.۵ میلیون تن در سال افزایش یابد . چابهار بر خلاف بندرعباس می‌تواند کشتی های باری بزرگتر از ۱۰۰ هزار تن را جابجا کند . تحلیلگران صنعت تاکید کرده اند که برنامه های بلند مدتی برای ادغام چابهار با کریدور شمال – جنوب وجود دارد ، هند همچنین به تجارت با اروپا از طریق بندر چابهار و دالان حمل و نقل بین المللی شمال – جنوب چشم دوخته است . باید یادآور شد که دستاورد نهایی اتصال هند به روسیه و بالفعل شدن گسترده این کریدور از طریق بنادر بندرعباس و بندر چابهار است .

۵– توسعه بنادر ایران در سواحل دریای خزر

ایران در مارس ۲۰۱۳ م. بندر آستارا واقع در جنوب غربی دریای خزر را افتتاح کرد . این بندر با " INSTC " ادغام شده است تا ارتباطات دریایی خود را در سراسر دریای خزر بهبود بخشد . ایران ۲۲ میلیون دلار در این بندر سرمایه گذاری کرده است و در نظر دارد سرمایه گذاری برای توسعه این بندر را تا ۱۰ درصد افزایش دهد . ظرفیت فعلی این بندر ۶۰۰ هزار تن است ، اما برنامه هایی برای افزایش آن به ۳ میلیون تن وجود دارد . کشورهای مشترک المنافع عمده ترین تولید کنندگان غلات هستند که از طریق بندرعباس ایران به آفریقا صادر می‌شود . این بندر به کالاهای روسی امکان می‌دهد سریعتر و ارزان تر به استان های داخلی ایران برسد .

همچنین بندر امیرآباد در ساحل دریای خزر است که تنها بندر شمال کشور متصل به شبکه ریلی است . این بندر به عنوان سومین بندر بزرگ دریای خزر در منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد واقع شده است که دارای ۱۵ اسکله با ظرفیت سالانه ۷/۵ میلیون تن است .

۶– سرمایه گذاری در شبکه ریلی ایران

مسیر دالان شمال –جنوب از طریق آذربایجان امکان اتصال حمل و نقل هند – ایران – آذربایجان – روسیه – قزاقستان را فراهم می‌کند . ایران کار ساخت و ساز را برای تکمیل حلقه مفقوده جاده و راه آهن قزوین – رشت – آستارا (۲۰۵ کیلومتر) شامل قطعه رشت – آستارا (۱۶۴ کیلومتر) آغاز کرد . این شامل ۳۶۹ کیلومتر پل و خطوط راه آهن برای اتصال بخش های جنوبی به بخش های شمالی با ۲۰۵ کیلومتر است که شامل ۲۲ تونل جدید و ۱۵ پل و همچنین برنامه ای برای توسعه ظرفیت بنادر دریایی آن است . در ساحل شرقی دریای خزر ، خط ریلی قزاقستان – ترکمنستان – ایران که در سال ۲۰۱۴ تکمیل و عملیاتی شد ، همچنین به عنوان کریدور فراملی [۸۲۴] شناخته می‌شود که

[۸۲۴] North-South Transnational Corridor

یک خط ریل به طول ۶۷۷ کیلومتر می‌باشد که قزاقستان و ترکمنستان را به ایران و خلیج فارس متصل می‌کند. اوزن [۸۲۵] در قزاقستان را به برکت – اترک[۸۲۶] در ترکمنستان متصل می‌کند و به گرگان در استان گلستان ختم می‌شود . در ایران راه آهن به شبکه سراسری متصل می‌شود و به بنادر خلیج فارس راه می‌یابد . هزینه این پروژه حدود ۶۲۰ میلیون دلار برآورد شده است که به طور مشترک توسط دولت های قزاقستان ، ترکمنستان و ایران تامین می‌شود . هدف این دو پروژه راه آهن ایجاد یک سیستم حمل و نقل چندوجهی است تا اتصال یکپارچه را در منطقه برای سفر مسافران نیز فراهم کند . دالان شمال – جنوب ۱۳۷ کیلومتر در قزاقستان ، ۴۷۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۷۰ کیلومتر در ایران خواهد بود.

در کنار این دو راه آهن ، دولت‌های عضو دالان شمال – جنوب باید طرحی برای ادغام ارمنستان ، به ویژه پس از جنگ دوم قره باغ در سال ۲۰۲۰ ، از طریق اجرای یک پروژه راه آهن و اتصال ایروان به باتومی در ساحل دریای سیاه در شمال و ایران – هند در جنوب در دستور کار قرار گیرد . امتیاز راه آهن ارمنستان – ایران [۸۲۷] ، که به عنوان راه آهن ارمنستان جنوبی[۸۲۸] یا کریدور راه آهن شمال – جنوب[۸۲۹] نیز نامیده می‌شود ، از آوریل سال ۲۰۱۷ این پروژه بر روی کاغذ باقی مانده است و هیچ تامین کننده مالی ندارد زیرا امکان سنجی اقتصادی آن مبهم است . اگر چه ارمنستان همچنان به تلاش برای یافتن حامیان مالی مخصوصاً از سرمایه گذاران بخش خصوصی برای دوام این پروژه ادامه می‌دهد . این حلقه گمشده ، کلیدی بین دریای سیاه – خلیج فارس و اقیانوس هند را شکل می‌دهد. پیش بینی می‌شود قبل از تکمیل مطالعه امکان سنجی ، راه آهن ارمنستان جنوبی به طول ۳۱۶ کیلومتر راه آهن گاور[۸۳۰] ، ۵۰ کیلومتری شرق ایروان در نزدیکی دریاچه سِوان ، و مرز ایران در نزدیکی مِغری[۸۳۱] را بهم متصل می‌کند .این بر اساس پیش بینی حجم ترافیک ۱۸/۳ میلیون تن در سال خواهد بود .

۷– امکان دسترسی روسیه – هند – آسیای مرکزی به مدیترانه از طریق ایران

ایران در تلاش است که شبکه های حمل و نقل را بهم متصل می‌کند تا دسترسی خود به مدیترانه و دریای سیاه را تحکیم بخشد . اگرچه استانبول قرار است پایانه اصلی کمربند زمینی جاده ابریشم نوین[۸۳۲] باشد ،اما اخیراً ایران برنامه خود را برای پیوند راه ابریشم نوین چین با شبکه

[۸۲۵] Uzen
[۸۲۶] Bereket-Etrek
[۸۲۷] Armenia – Iran Railway
[۸۲۸] Southern Armenia Railway
[۸۲۹] North-South Railway
[۸۳۰] یک شهر در ارمنستان می‌باشد که در استان گغارکونیک واقع شده است
[۸۳۱] مغری شهری مرزی است در استان سیونیک که بر مرز ایران و آگاراک قرار گرفته است
[۸۳۲] Land -based Belt of the New Silk Road

مسیر زمینی خود برای رسیدن به بنادر مدیترانه در سوریه و لبنان نشان داده است . ایران برای این منظور بر دو مسیر موازی کریدور خلیج فارس – مدیترانه[۸۳۳] تمرکز کرده است . مسیر اول شلمچه را به بصره ، نجف ، کربلا و رطبه [۸۳۴] و در تِنف[۸۳۵] وارد سوریه می‌شود تا به دمشق و بیروت برسد . مسیر دوم ، کرمانشاه ایران را از طریق مرز خسروی به بغداد متصل کند و از الرمادی[۸۳۶] ، البوکمال[۸۳۷] ، دیرالزور[۸۳۸] و رقه می‌گذرد تا به حماه[۸۳۹] و لاذقیه[۸۴۰] در ساحل دریای مدیترانه

نزدیکی نگاه روسیه و ایران به توسعه کریدوری – زیرساختی

روسیه یکی از ستون‌های اصلی این کریدور ژئواستراتژیک می‌باشد که همیشه نگاه ویژه‌ای به کشورهای غرب ، جنوب و شرق آسیا دارد . بحران اوکراین روسیه را بر آن داشت تا در دو حوزه مهم انرژی و حمل و نقل (ترانزیت) چرخش محسوسی به سمت مناطق مذکور داشته باشد . تحریم حامل های انرژی روسیه در اروپا و آمریکای شمالی در دست تصویب می‌باشد که بر اساس پیش بینی‌های کارشناسان این امر یک موضوع کوتاه مدت و قابل حل در زمان کوتاهی نیست ، از این رو کشور روسیه زیر چنین شرایطی توجه ویژه‌ای به سه کشور چین ، هند و ایران خواهد داشت به نحوی که بعد از گذشته چند روز از جنگ میانِ روسیه و اوکراین نگذشته بود که وزیر حمل نقل روسیه بیان کرد که " مسکو به دنبال کریدورهای لجستیکی جدید است ، نظیر کریدور حمل و نقل بین المللی شمال – جنوب ، کریدور هند – ایران – افغانستان – آسیای مرکزی و روسیه و همچنین ارسال کالا از طریق دریای خزر به ایران .

حمله روسیه به اوکراین در وهله اول یک امر ژئوپلیتیکال می‌باشد که در قدم اول مهار ناتو در نزدیکی سرزمین روسیه را به ذهن متبادر می‌سازد ولی این حمله ساختار ژئواکونومیکی جهان را تغییر و دوباره نظم دهی خواهد کرد . همان گونه که قبلاً گفته شد سیاست بین الملل شاهد

[۸۳۳] Persian Gulf – Mediterranean Corridor

[۸۳۴] شهری در غرب استان انبار عراق است .
[۸۳۵] منطقه ای است که در صحرای سوریه در منطقه مثلث مرزی بین سوریه ، عراق و اردن قرار دارد
[۸۳۶] این شهر مرکز استان انبار است که در صد کیلومتذی باختری بغداد قرار دارد .
[۸۳۷] شهری در استان دیرالزور سوریه است که در امتداد رود فرات قرار دارد و با کشور عراق هم مرز است.
[۸۳۸] استانی واقع در سوریه می‌باشد که در کرانه رود فرات واقع شده است و از سمت شرق و جنوب به مرزهای کشور عراق محدود شده است
[۸۳۹] یکی از شهرهای کشور سوریه است
[۸۴۰] یکی از شهرهای مهم سوریه می‌باشد که مهم ترین بندر این کشور نیز می‌باشد.

یک جنگ زیر ساختی وسیع در بین بلوک های مختلف خواهد بود مانند : ابتکار کمربند و جاده[۸۴۱] (راه ابریشم نوین) ، دروازه جهانی [۸۴۲] ، شبکه نقطه آبی [۸۴۳] به رهبری ایالات متحده ، بازسازی جهان بهتر [۸۴۴] ، سرمایه گذاری زیر ساخت کیفیت ژاپن. [۸۴۵]

همان گونه که گفته‌شد' یکی دیگر از کریدورهای بسیار حیاتی و مهم، کریدور بین‌المللی شمال – جنوب می‌باشد که کشور هند را از طریق ایران و روسیه به شمال اروپا متصل می‌کند. این کریدور استراتژیک را می‌توان رقیب اصلی کانال سوئز دانست که دریای سرخ را به دریای مدیترانه متصل می‌کند. همکاری ایران با کشوری همانند هند را می‌توان در چارچوب انرژی تعبیر کرد؛ ولی به دلایل تغییر ساخت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جهان در قرن بیست و یکم دو کشور به دنبال تقویت زیرساخت‌های اتصال منطقه‌ای خود در راستای تقویت تجاری می‌باشند. کشور هند نگاه ویژه‌ای به ایران و بالاخص جغرافیای آن دارد. زیرا ایران دروازه ورود هند به افغانستان و از آنجا به کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی می‌باشد، از این رو نقش بنادر در کریدور بین‌المللی شمال – جنوب بیش از پیش برجسته و حائز اهمیت می‌باشد. هند دومین شریک تجاری ایران بعد از چین در حوزه نفت است و تعامل عمیق‌تر اقتصادی با ایران برای امنیت انرژی هند بسیار مهم است. لذا می‌توان علاوه بر بندر استراتژیک چابهار نگاهی ویژه به بندر انزلی داشت که می‌تواند دروازه ای برای اتصال هند و سایر کشورهای جنوب شرق آسیا به کشورهای آسیای میانه و روسیه باشد. این بندر همچنین امکان گسترش تا منطقه بالتیک، شمال اروپا و قطب شمال را برای ایران و هند فراهم می‌کند.

ایجاد زنجیره‌های مختلف تأمین در سراسر اوراسیا ممکن است کلیشه معروف شرق به عنوان تولید کننده و غرب به عنوان مصرف کننده را تغییر دهد ولی تاکنون آمار کشورهای عضو کریدور شمال – جنوب تصویری یأس آور را نشان می‌دهد. صادرات از هند تنها یک درصد از کل صادرات در منطقه CIS را تشکیل می‌دهد. تجارت هند با روسیه تاکنون به انرژی و حوزه دفاعی محدود شده است و همچنان هند کسری تجاری زیادی با روسیه دارد که یکی از دلایل مطرح شده این امر را می توان کمبود اطلاعات در مورد بازارهای هند در بین طبقه بازرگان روسیه بیان کرد و هند نیز همین اوضاع را در کشورهای آسیای مرکزی دارا می‌باشد که یکی از دلایل عمده این فقدان را می‌توان عدم اتصال شبکه ای با این کشورهای محصور در خشکی بیان دانست .

---

[۸۴۱] BRI
[۸۴۲] Global Gateway
[۸۴۳] Blue Dot Network (BDN)
[۸۴۴] Build Back Better World (B۳W)
[۸۴۵] Quality Infrastructure Investment (QII)

به همین دلیل، این کریدور مهم پتانسیل‌های بالقوه فراوانی دارد که می‌توان نمونه‌هایی از آن را به شرح زیر بیان کرد :

– تسهیل حمل و نقل با کمک به توسعه حمل و نقل منطقه ای و مراکز لجستیکی؛

– ایجاد زنجیره های تامین منطقه ای در سراسر اوراسیا؛

– مکانیسم‌های اشتراک گذاری دانش و اطلاعات.

این کریدور به قدری حائز اهمیت می‌باشد که در دیدار الکسی رحمانوف (رئیس بزرگ‌ترین شرکت کشتی سازی روسیه) با ولادیمر پوتین (رئیس جمهور روسیه) مطرح شد که تمرکز روس‌ها در درجه اول بر روی کریدور شمال – جنوب و دریای خزر باشد. رحمانوف بیان کرد که درحال طراحی کشتی‌های کانتینر بری هستیم که بار را از دریای خزر به هلسینکی منتقل کنند.

به طور کلی در کلان استراتژی‌های کشورهایی همانند روسیه، هند و کشورهای آسیای مرکزی کریدور شمال – جنوب از اولویت‌های حیاتی بحساب می‌آید. کریدوری که ایران می‌تواند با بنادر مهمی که در شمال و جنوب کشور دارد بر اهمیت نقش روز افزون خود، در خوانش‌های کشورهای دیگر بیفزاید.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا روسیه و کریدور حمل و نقل بین المللی شمال — جنوب می باشد که هر یک از کشورهای موجود به دنبال افزایش توان زیرساختی و اقتصادی خود است. در درازمدت، روسیه به نوبه خود به احتمال زیاد ابتکار عمل ژئواکونومیک خود، EAEU ، را برای مستحکم تر کردن نفوذ خود در کشورهای شوروی سابق تا آنجا که ممکن است، تقویت خواهد کرد. EAEU شامل روسیه، بلاروس، قزاقستان، ارمنستان و قرقیزستان است. این شرکای روسی احتمالاً از رژیم تحریم ها پیروی نمی‌کنند. این ابتکار روسیه به احتمال زیاد مجبور خواهد بود بر یک رژیم تجاری تحت سلطه روبل تکیه کند. روسیه احتمالاً برای ایجاد اتحادیه پولی در این منطقه فشار خواهد آورد، ایده ای که پوتین، الکساندر لوکاشنکو بلاروس و دیگران سال ها از آن حمایت کرده اند. اوراسیا همچنین باید همکاری و تجارت خود را با هر کسی که هنوز به معامله با روسیه علاقه مند است، گسترش دهد. ایران با توجه به «محوریت» خود به آسیا در دوران ریاست جمهوری ابراهیم رئیسی و توافقنامه تجاری امتیازی با اوراسیا، یکی از این گزینه‌ها است. این کشور امیدوار است که این توافقنامه را به یک توافقنامه تجارت آزاد تبدیل کند. هند، با اقتصاد بزرگ و با سکوتش در مورد تجاوز پوتین، گزینه دیگری است. دهلی نو می‌خواهد از نفت روسیه با تخفیف بهره مند شود و به دنبال روش‌های پرداخت جایگزین برای دور زدن تحریم‌های غرب علیه روسیه است، حتی با وجود خطر کنار گذاشته شدن، این که دو

دهه است در حال توسعه آن هستند، گردهم می‌آیند، یک ایرانِ مشتاق به اتصالات بیشتر، یک روسیه ی تحریم شده به دنبالِ بقای اقتصادی، و یک هند که از نظر جغرافیایی توسط پاکستان و چین احاطه شده است – و بنابراین بسیار مشتاقِ اتصال زمینی به اوراسیا از طریق بندر چابهار ایران – همگی انگیزه دارند تا توسعه INSTC (یا همان کریدور شمال–جنوب) را سریعاً دنبال کنند. این ابتکار شامل کشورهای آسیای مرکزی نیز می‌شود که هدفشان دستیابی به آب های بین المللی از طریق خاک ایران است. روسیه از طریق INSTC چندوجهی[۸۴۶] می‌تواند ارتباط خود را با منطقه خزر، خاورمیانه، آسیا و آفریقا عمیق‌تر کند. بسیاری از بازیگران در این مناطق به جنگ روسیه پاسخ‌های خاموشی دادند، که به این معنی است که همه درها به روی تجارت با روسیه بسته نیستند. شورای همکاری خلیج فارس به دلیل افزایش روابط با روسیه یکی از این پاسخ ها را ارائه کرد. عدم محکومیت مشابهی از سوی داردASEAN ، که اکنون سال‌هاست چشم به توافق تجارت آزاد با EAEU دارد، صورت گرفت.[۸۴۷]

ترانزیت جاده ای

حمل و نقل بین المللی جاده ای یکی از بخش های مهم و تاثیرگذار در اقتصاد ملی می‌باشد که در حال حاضر با ۶۰۰۰۰ ناوگان و ۱۲۰۰ شرکت حمل و نقل بین المللی در حوزه بار در ۲۵۰۰۰ راههای ترانزیت کشور فعالیت می‌نمایند . باید به این بخش با توجه به داده های موجود توجه بسیار زیادی کرد ، به نحوی که دست به سیاست گذاری های جدید و تسهیل کننده در این حوزه انجام داد .

[۸۴۶] multimodal
[۸۴۷] Ibid

	نفتی	غیرنفتی	جمع کل
فروردین	۱۴۰.۴۳۳	۴۴۱.۰۸۱	۵۸۱.۵۱۴
اردیبهشت	۱۹۱.۱۸۳	۴۶۱.۹۹۷	۶۵۳.۱۸۰
خرداد	۲۸۰.۲۴۹	۴۳۲.۷۷۴	۷۱۳.۰۲۳
تیر	۲۹۶.۴۸۵	۴۱۰.۱۶۹	۷۰۶.۶۵۴
مرداد	۲۸۴.۰۷۴	۴۰۱.۹۸۶	۶۸۶.۰۶۰
شهریور	۳۴۰.۴۰۸	۴۷۲.۳۶۰	۸۱۲.۷۶۸
مهر	۴۲۵.۶۷۱	۴۶۷.۳۰۴	۸۹۲.۹۷۵
آبان	۳۸۴.۳۰۳	۴۵۲.۴۶۵	۸۳۶.۷۶۸
آذر	۳۳۴.۸۲۷	۴۸۰.۸۴۹	۸۱۵.۶۷۶
دی	۳۳۴.۱۴۵	۴۸۶.۰۹۱	۸۲۰.۲۳۶
بهمن	۳۴۳.۵۸۳	۴۷۸.۲۶۱	۸۲۱.۸۴۴
اسفند	۴۰۸.۶۱۵	۵۲۱.۳۰۶	۹۲۹.۹۲۱
فروردین ۱۴۰۱	۳۸۳.۳۵۸	۴۹۰.۸۱۶	۸۷۴.۱۷۴
اردیبهشت ۱۴۰۱	۴۵۸.۱۴۶	۵۲۵.۸۷۰	۹۸۴.۰۱۶
خرداد ۱۴۰۱	۳۸۰.۸۸۸	۵۶۴.۸۷۴	۹۴۵.۷۶۲
تیرماه ۱۴۰۱	۱۵۲.۸۱۲	۵۴۲.۵۳۱	۶۹۵.۳۴۳
مرداد ۱۴۰۱	۱۰۷.۵۶۰	۶۱۹.۴۶۳	۷۲۷.۰۲۳
شهریور ۱۴۰۱	۱۷۹.۰۰۵	۶۱۱.۸۵۶	۷۹۰.۸۶۱

جدول آمار ترانزیت جاده ای سال ۱۴۰۰ و شش ماه نخست سال ۱۴۰۱

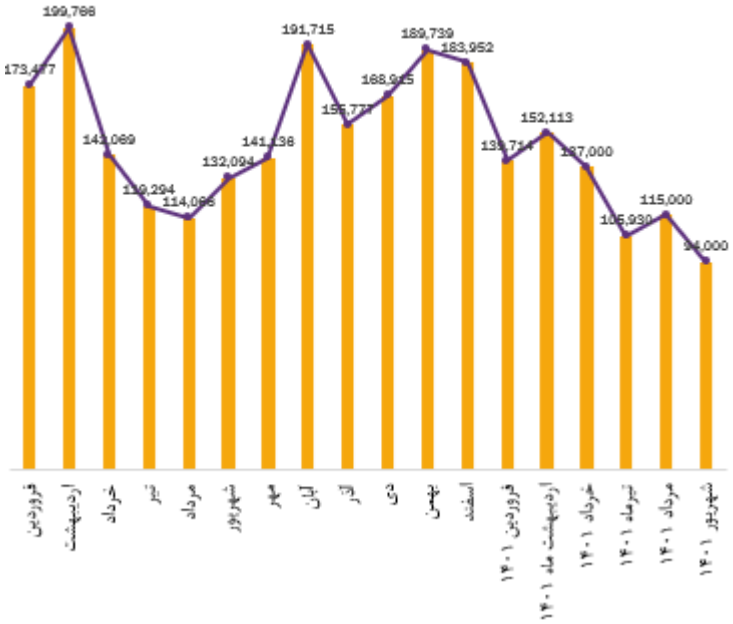


نمودار ترانزیت جاده ای (نفتی و غیر نفتی) سال ۱۴۰۰ و شش ماه نخست سال ۱۴۰۱

با پیگیری های صورت گرفته از بخش حمل و نقل وزارت راه و شهر سازی آماری به نسبت جامع از وضعیت آمار ترانزیت عبوری ریلی و جاده ای (بخش جاده ای در بالا آورده شده است) از کشور به صورت ماهانه و شش ماه نخست سال جاری بدست آمده است که به شرح زیر می‌باشد :

سال	جمع کل (نفتی و غیرنفتی)
فروردین	۱۷۳.۴۷۷
اردیبهشت	۱۹۹.۷۶۶
خرداد	۱۴۲.۰۶۹
تیر	۱۱۹.۲۹۴
مرداد	۱۱۴.۰۶۶
شهریور	۱۳۲.۰۹۴
مهر	۱۴۱.۱۳۶
آبان	۱۹۱.۷۱۵
آذر	۱۵۵.۷۷۷
دی	۱۶۸.۹۱۵
بهمن	۱۸۹.۷۳۹
اسفند	۱۸۳.۹۵۲
فروردین ۱۴۰۱	۱۳۹.۷۱۴
اردیبهشت ماه ۱۴۰۱	۱۵۲.۱۱۳
خرداد ۱۴۰۱	۱۳۷.۰۰۰
تیرماه ۱۴۰۱	۱۰۵.۹۳۰
مرداد ۱۴۰۱	۱۱۵.۰۰۰
شهریور ۱۴۰۱	۹۴.۰۰۰

جدول آمار ترانزیت ریلی در سال ۱۴۰۰ و شش ماه نخست سال ۱۴۰۱



نمودار ترانزیت ریلی در سال ۱۴۰۰ و شش ماه نخست سال ۱۴۰۱

بر اساس داده های ارائه شده بیشترین حجم ترانزیت ریلی در شش ماه اول سال ۱۴۰۱ مربوط به اردیبهشت ماه و کمترین آن مربوط به ماه شهریور می‌باشد که شامل مجموع اقلام نفتی و غیر نفتی می‌باشد .

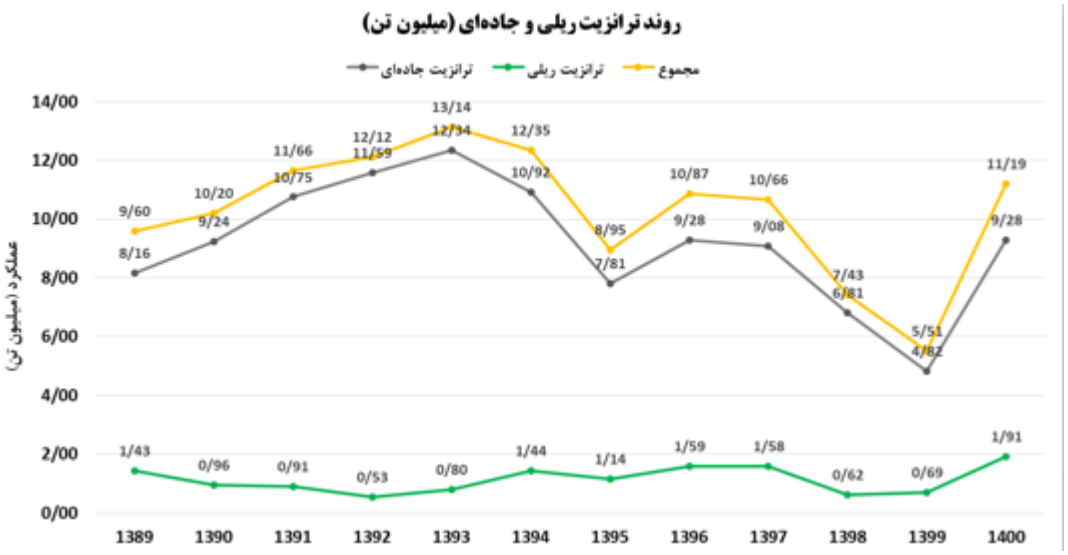
	جاده‌ای (تن)	ریلی (تن)	مجموع(تن)
شش ماهه نخست ۱۴۰۰	۴،۱۵۳،۱۹۹	۸۸۰،۷۶۶	۵،۰۳۳،۹۶۵
شش ماهه نخست ۱۴۰۱	۵،۰۱۷،۱۷۹	۷۴۳،۷۵۷	۵،۷۶۰،۹۳۶
میزان افزایش/کاهش (درصد)	٪۲۰/۸۰	٪۱۵/۵۶-	٪۱۴/۴۴

	نفتی (تن)	غیرنفتی (تن)	مجموع(تن)
شش ماهه نخست ۱۴۰۰	۱،۵۳۲،۸۳۲	۳،۵۰۱،۱۳۳	۵،۰۳۳،۹۶۵
شش ماهه نخست ۱۴۰۱	۱،۶۶۱،۷۶۹	۴،۰۹۹،۱۶۷	۵،۷۶۰،۹۳۶
میزان افزایش/کاهش (درصد)	٪۸/۴۱	٪۱۷/۰۸	٪۱۴/۴۴

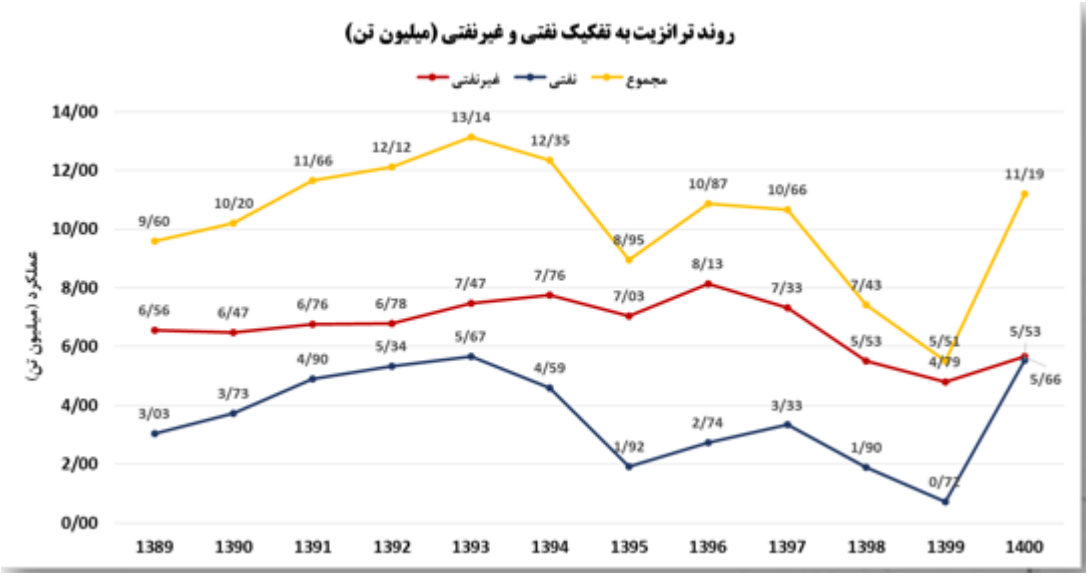
	جاده‌ای (تن)		ریلی (تن)	مجموع(تن)
	نفتی	غیرنفتی	نفتی و غیرنفتی	
مرداد ۱۴۰۱	۱۰۷،۵۶۰	۶۱۹،۴۶۳	۱۱۵،۰۰۰	۸۴۲،۰۲۳
شهریور ۱۴۰۱	۱۷۹،۰۰۵	۶۱۱،۸۵۶	۹۴،۰۰۰	۸۸۴،۸۶۱
میزان افزایش/کاهش (درصد)	٪۶۶/۴۲	٪۱/۲۳-	٪۱۸/۲۶-	٪۵/۰۹

تحلیل آمار ترانزیت شش ماه نخست سال ۱۴۰۱ در مقایسه با مدت مشابه سال قبل

بر اساس جدول تحلیل بالا در شش ماه نخست سال ۱۴۰۱ ترانزیت جاده ای نسبت به مدت مشابه پارسال نزدیک به ۲۱ درصد رشد داشته است در صورتی که در همین بازه زمانی ترانزیت ریلی نزدیک به ۱۶ درصد در مقایسه با سال قبل کاهش داشته است . در زمینه ترانزیت جاده ای در بخش نفتی در شش ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل نزدیک به ۹ درصد رشد داشته است و در بخش اقلام غیر نفتی هم نیز نزدیک به ۱۸ درصد رشد صورت گرفته است . که در مجموع هر دوبخش (نفتی و غیر نفتی) شاهد رشد ۱۵ درصدی در شش ماه نخست سال جاری هستیم .



تحلیل روند ترانزیت به تفکیک ریلی و جاده ای



تحلیل روند ترانزیت به تفکیک نفتی و غیر نفتی

با توجه به داده ها و تحلیل روندهای بالا ترانزیت ریلی ایران در یک دهه اخیر هیچ گونه پیشرفتی نداشته است در سالهایی که ترانزیت جاده ای با افت مواجه بوده و کاهش پیدا کرده است ، ترانزیت ریلی نتوانسته این خلاء را جبران کند . بین سالهای ۹۳ تا ۹۵ که ترانزیت جاده ای به شدت کاهش پیدا کرده است ترانزیت ریلی در حدود ۰.۴ میلیون تن افزایش داشته است .

در نمودار تحلیل روند ترانزیت جاده ای و ریلی خط زرد (مجموع) نشان می‌دهد که که ترانزیت کشور وابسته به ترانزیت جاده ای است و با کاهش این نوع ترانزیت با مشکلات جدی در بحث حمل و نقل در آینده میان مدت و بلند مدت مواجه خواهیم شد که نیاز کشور را به حمل و نقل ریلی بیش از پیش بیشتر می‌کند . با توجه به فراز و نشیب های ترانزیت جاده ای اگر بتوان زیر ساخت های لازم ترانزیت ریلی را فراهم کنیم می‌توانیم به توسعه ای پایدار در ترانزیت کشور دست پیدا کنیم زیرا این حوزه در طول یک دهه روند ثابتی داشته است .

لجستیک و حمل و نقل در ایران

بررسی وضعیت اقتصادی و نیز فضای کسب و کار در ایران (که تولید کنندگان یکی از اجزای این فضا می‌باشند) نشان می‌دهد بحث مشتری مداری و ارائه خدمات و محصولات با قیمت و کیفیت مناسب به مشتریان آن گونه که باید و شاید مورد توجه فعالان و دست اندرکاران کسب و کار کشور نبوده است . ضروری است تولیدکنندگان و دست اندرکاران فضای کسب و کار کشور نسبت به شناسایی کمی و کیفی مولفه های تشکیل دهنده قیمت تمام شده محصولات اهتمام ورزیده و با توجه به سهم هر یک از مولفه ها نسبت به ارائه راهکارهای بهبود مستمر آن راه حل های عملیاتی و اجرائی ارائه دهند .

طی سه دهه اخیر ، مدیریت لجستیک به عنوان یکی از روش های پرکاربرد و اثر گذار در راستای کاهش قیمت تمام شده در سطوح بین بنگاهی و شبکه ای مورد استفاده سازمانهای موفق قرار گرفته است . بنا بر تجربه کشورها و شرکت های موفقی که توانسته اند در قیمت محصولات خود مزیت رقابتی

ایجاد کنند ، هزینه های لجستیکی یکی از مولفه های مهم قیمت تمام شده بوده است که این نمونه های موفق تلاش ویژه‌ای در کاهش آن هزینه ها داشته اند .

بر اساس مطالعات صورت گرفته در کشورهای مختلف ، از کل هزینه های لجستیکی در هر کشور به طور متوسط ۶۲ درصد آن متعلق به بخش حمل و نقل ، ۳۴ درصد متعلق به بخش نگهداری موجودی و انبارداری و ۴ درصد مربوط به مدیریت و کنترل لجستیک است .

از سوی دیگر ، در حال حاضر ۶ تا ۷ درصد قیمت کالاها در جهان متاثر از هزینه های حمل و نقل است ، اما این شاخص در ایران بنا بر محاسبات حدود ۱۲ درصد است . با مبنا قرار دادن این آمار و توجه به این مهم که هزینه های حمل و نقل حدود ۶۲ درصد از کل هزینه های لجستیکی را تشکیل می‌دهد ، با یک حساب سرانگشتی می‌توان نتیجه گیری کرد که متوسط سهم هزینه‌های لجستیکی از قیمت تمام شده محصولات در جهان بین ۷.۹ تا ۳.۱۱ درصد از قیمت تمام شده محصول و در ایران حدود ۴.۱۹ درصد از قیمت تمام شده می‌باشد .

از این رو ، مدیریت کارآمد فعالیت های لجستیکی ، یک منبع کامل برای ایجاد مزایای رقابتی بوده و می‌تواند منجر به کاهش چشمگیری در هزینه ها گردد . بنا بر محاسبات سرانگشتی صورت گرفته ، در صورت مدیریت کارای فعالیت های لجستیکی (اعم از حمل و نقل ، ذخیره سازی و سایر فعالیت های لجستیکی) در کشورمان ، می‌توان کاهش ۸ تا ۱۰ درصدی سهم هزینه های لجستیکی از قیمت تمام شده را شاهد بود که به تبع آن و با ثابت فرض کردن سایر عوامل موثر در قیمت تمام شده ، تنها با رساندن سهم هزینه های لجستیک به استاندارد و متوسط جهانی آن ، می‌توان کاهش ۸ تا ۱۰ درصدی قیمت تمام شده محصولات ایرانی که به دست مصرف کنندگان می‌رسد را تضمین کرد .

۹ توصیه‌های سیاستی (۱+۲+۳+۴)

۱ تصمیم راهبردی

ایجاد دو استان مکران شرقی (چابهار) و مکران غربی (جاسک)

سیستان و بلوچستان تنها با اختلاف ۱ هزار کیلومتر مربع کمتر از استان کرمان، دومین استان پهناور کشور (۱۱٪ مساحت کل کشور) محسوب می‌شود. این در حالی است که مساحت استان‌هایی مثل تهران ۱۳ هزار کیلومتر مربع، قم ۱۱ هزار کیلومتر مربع، البرز ۵ هزار کیلومتر مربع و قزوین ۱۵ هزار کیلومتر مربع است. پهناور بودن استان سیستان و بلوچستان به حدی است که از جنوب تا شمال این استان حدود ۹۰۰ کیلومتر فاصله است. با توجه به اهمیت تمرکززدایی در مدیریت برای افزایش بهره‌وری لازم است که تقسیمات کشوری درباره سیستان و بلوچستان و سواحل مکران تغییر کرده و دو استان جدید به نام‌های مکران شرقی به مرکزیت چابهار و مکران غربی به مرکزیت جاسک ایجاد شود. طول سواحل جنوبی ایران بدون احتساب جزایر ۱۸۰۰ کیلومتر است. از این میزان، ۶۰۰ کیلومتر برای سواحل مکران و ۱۲۰۰ کیلومتر برای سواحل خلیج فارس است. استان هرمزگان با در اختیار داشتن ۸۵۰ کیلومتر (هم از سواحل خلیج فارس و هم از سواحل مکران) بیشترین میزان خط ساحلی را دارد. در هرمزگان، مدیریت معطوف به مرکز استان و بندرعباس است و سایر نقاط، از جمله جاسک، از میزان منابع و بودجه کافی برخوردار نیستند. عمده مردم مکران نیز، از گواتر تا جاسک، باور دارند که استان‌شدن به نفعشان خواهد بود اما مرکز استان‌نشینان در زاهدان و بندرعباس با این ایده مخالفند و منافع خود را در تضاد با این موضوع می‌بینند.در واقع' شکوفایی اقتصادی برخاسته از کاربست هوشمندانهٔ دیپلماسی راه بر درون کشور نیز باید سرریز شود. شهرستان‌های جاسک و بشاگرد به‌همراه شهرستان کهنوج و منطقهٔ بشاگرد در جنوب‌شرقی کرمان به مرکزیت جاسک، می‌توانند استان مکران غربی را تشکیل دهند. همچنین جنوب استان سیستان و بلوچستان، شامل شهرهای چابهار، نیکشهر و سرباز استان مکران شرقی به مرکزیت چابهار تشکیل می‌دهد. به بیان دیگر، این تغییرات استانی از این نگاه برآمده که توسعهٔ اقتصادی برآمده از کلان‌استراتژی نوین، باید به شکوفایی اقتصاد محلی و پر شدن جیب مردم در استان‌های هدف بینجامد؛

۲ پروژه توسعه‌ای

تکمیل گازکشی از ایرانشهر به چابهار برای تبدیل بندر به پایانه صادرات گاز طبیعی

تکمیل گازکشی از بندرعباس به جاسک برای خط لوله به فجیره–عمان

۱. براساس اسناد بالادستی برنامه ششم توسعه و سند مخصوص توسعه سواحل مکران، قرار است که مکران به مرکز تولید، صنعت، تجارت و ترانزیت تبدیل شود. در این دو سند پیش‌بینی شده سواحل مکران با استقرار صنایع پتروشیمی و فولاد و استفاده از آب دریا برای آن‌ها به تولید ۴۰ میلیون تن محصولات پتروشیمی و فولاد برسد. این در حالی است که چابهار هنوز لوله‌کشی گاز ندارد و پتروشیمی در این منطقه برای راه‌اندازی نیاز به خوراک دارد. تکمیل خط لوله گاز به چابهار نقش ویژه‌ای در دستیابی به اهداف اسناد بالادستی کشور در زمینه توسعه صنعتی مکران ایفا خواهد کرد.

۲. با توجه به تحولات ژئوپلتیک در جهان و نیز نیاز روزافزون کشورها به گاز طبیعی به عنوان سوختی نسبتاً ارزان و پاک در مقایسه با نفت و زغال سنگ، نیاز است که ایران در این حوزه نقش فعالانه‌تری داشته باشد. انفعال دیپلماسی و تراز تقریباً صفر به دلیل میزان تقاضای بالا در داخل باعث شده ایران نتواند به عنوان یکی از کشورهای دارای بیشترین ذخایر اثبات‌شده گاز طبیعی نقشی در بازار جهانی، به ویژه بازار گاز مایع (LNG) داشته باشد. در کنار این‌ها، کشوری نظیر عمان در حال واردات گاز از قطر از طریق امارات است و در سال‌های آینده نیاز بیشتری نیز به واردات گاز طبیعی پیدا خواهد کرد. ایران می‌تواند با استفاده از منابع خود و سیاستگذاری درست داخلی برای کنترل تقاضا و همچنین موقعیت جغرافیای مکران که فاصله مناسبی با عمان دارد، اقدام به صادرات گاز چه از طریق خطوط لوله و چه در قالب صادرات LNG بکند. لازم به ذکر است که ایران در حال حاضر از فناوری گاز مایع و ترمینال‌های صادراتی محروم است و این مهم نیازمند همکاری تکنولوژیک با کشورهای دیگر است.

۳ پروژه تحول‌آفرین

- رفع تداخل حوزه اختیارات

- تقویت مراکز دانش بنیان در چابهار
- دیجیتال هاب قشم

(۱

۱. داخل حوزه اختیارات یکی از مشکلاتی است که تقریباً تمام کارشناسان و دست‌اندرکاران امور بندری با آن مواجه بودند. این مشکل به این معناست که انواع نهادها، اعم از شهرداری، گمرک، استانداری، مناطق آزاد، سازمان بنادر و کشتیرانی و...، در پیشبرد امور بوروکراتیک دخیل هستند و منافع و کارکردهایشان با یکدیگر همراستا نیست. متضرر اصلی این معضل مصرف‌کنندگان هستند زیرا نیازمند صرف هزینه و زمان بیشتری برای پیشبرد کارهای خود هستند. باید این مسئله را پذیرفت که موتور محرک حمل و نقل بین المللی و ترانزیت، وجود جریان تجارت است. گسستگی اقتصادی و عدم وجود تجارت و تعاملات اقتصادی با کشورهای منطقه، ترانزیت را نیز در سطح حداقلی نگه خواهد داشت. از این رو' حذف گلوگاه های فرآیندی و موانع غیرفیزیکی بر سر جریان تجارت و سیاستگذاری و برنامه‌ریزی برای اتصال به شبکه‌های اقتصادی و تجاری بین المللی حائز اهمیت می‌باشد.

(۲

۲. در حال حاضر، مرکز رشد واحدهای فناور دانشگاه بین‌الملل چابهار احداث شده اما سازوکار ویژه‌ای برای آن تعبیه نشده است تا از این طریق به صنعت و رشد استان کمک شود. این مرکز می‌بایست در زمینه صنعت، فناوری، گردشگری و کشاورزی نوین حلقه واصلی میان دانشگاه و بخش اجرایی و اقتصادی باشد.

۳. قشم بزرگترین جزیره ایران است و وسعت آن از شهرهای مشهور حاشیه خلیج فارس مانند دوبی، ابوظبی، منامه نیز بیشتر است. با این حال، از ظرفیت‌های این جزیره استفاده زیادی نشده است و در بین جزایر ایران نیز بیشتر توجه و تمرکز معطوف به کیش بوده است. قشم با برخورداری از ظرفیت و جاذبه‌های طبیعی می‌تواند تبدیل به هاب دیجیتالی منطقه و کانونی برای جذب سرمایه‌گذاران در حوزه تکنولوژی و اقتصاد نوین شود. فعالیت‌های چین تحت لوای راه ابریشم دیجیتال می‌تواند قشم را در این هدف کمک کند و باید با سنجش ظرفیت‌های قشم و کشورهای منطقه و عزم چین به پیشبرد این طرح کمک کرد.

۴ پروژه پیشران

- زنجیره گردشگری از گواتر–جاسک
- سرمایه‌گذاری بر روی محصولات کشاورزی منطقه از جمله موز و گوآوا زرآباد
- گردشگری سلامت برای عمان در جاسک
- فاینانس راه‌آهن چابهار–زاهدان بر اساس مدل ppp

۱. زنجیره گردشگری: مکران که از گواتر تا جاسک را در بر می‌گیرد حدود ۶۰۰ کیلومتر خط ساحلی دارد و این به‌عنوان یکی از جذاب‌ترین مزیت‌های منطقه به حساب می‌آید. زنجیره گردشگری از گواتر تا جاسک می‌تواند به قطب جدید ورزش‌های آبی و تفریحی برای کشور تبدیل شود. در حال حاضر این منطقه دارای بیش از ۱۰ اسکله است که می‌توان از بخشی از آنان برای کاربرد گردشگری استفاده کرد.

۲. کشاورزی: کشاورزی در چابهار به صورت جالیزی و متمرکز بر چند محصول خاص است. در سال ۱۳۹۹، تقریباً ۳۷۵ هزار تن موز از هشت کشور دنیا به ارزش بیش از ۲۵۵ میلیون دلار وارد کشور شد. چابهار، به طور ویژه منطقه زرآباد، محل کاشت موز چابهار است. این موز یک سوم موزهای متعارف زردرنگ قیمت دارد. اندازه آن تقریباً نصف اندازه موزهای رایج بوده و رنگش سبز است. کاملاً مزه موزهای متعارف را می‌دهد و می‌تواند وارد سبد مصرف مردم شود. توجه ویژه به افزایش بهره‌وری در کاشت این محصول و سایر محصولات کشاورزی منطقه، از جمله گوآوا (زیتون محلی)، می‌تواند به اشتغال بیشتر، حفظ جمعیت و نیز جلوگیری از مصرف منابع ارزی برای واردات بینجامد. همچنین، تمرکز ویژه بر روی بسته‌بندی و بازاریابی این نوع محصول می‌تواند آن را تبدیل به میوه‌ای صادراتی برای بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس کند.

۳. گردشگری سلامت: جاسک نزدیک‌ترین بندر ایران به مسقط است و روابط دیرینه فرهنگی و خویشاوندی در کنار نزدیکی جغرافیایی باعث مراودات اقتصادی قابل توجه بین این دو بندر شده است. مدت‌ها است که کشورهای حاشیه خلیج فارس، به طور ویژه عمان، از خدمات باکیفیت و به‌صرفه درمانی ایران بهره می‌برند. عمانی‌ها بیشتر از شیراز یا تهران برای این منظور استفاده می‌کنند. جاسک می‌تواند

در کنار مبداء واردات کالا به عمان، به مقصد گردشگری درمانی برای این کشور نیز تبدیل شود. این کار پیش‌نیازهایی دارد که یکی از آن‌ها ارائه مشوق به پزشکان و سرمایه‌گذاران بخش بهداشت و درمان خواهد بود.

۴. تکمیل راه آهن چابهار–زاهدان: یکی از پروژه‌هایی که می‌تواند در افزایش تجارت و مبادلات اقتصادی چابهار نقش مهمی ایفا کند، تکمیل راه آهن چابهار–زاهدان و اتصال این بندر به شبکه ریل سراسری است. اکنون ۱۰ سال از کلنگ‌زنی این پروژه می‌گذرد و بنا بر آخرین وعده‌ها قرار بود تا پایان سال ۱۳۹۹ این پروژه ریلی ۷۳۰ کیلومتری نهایی شود اما بر اساس بآمار رسمی و مشاهدات میدانی، تا کنون تنها حدود ۵۰٪ از این پروژه انجام شده است. یکی از اصلی‌ترین موانع این طرح بحث تامین مالی آن است. برای کاهش فشار بر بودجه دولتی و افزایش بهره‌وری از طریق حضور فعال‌تر بخش خصوصی، این پروژه می‌تواند با مدل شراکت خصوصی–عمومی (PPP یا P۳) ادامه پیدا کند و سریعاً به ناوگان ریلی کشور متصل شود.

نتیجه مطلوب: راه اندازی شبکه کریدوری توسعه‌ای ایران پیوندی با حوزه تمدنی ایران بزرگ با تکیه بر محوریت بندر چابهار و سواحل مکران

موقعیت جغرافیایی مهم‌ترین تنها دلیل برای بنبان نهادن کریدور توسعه ایران نیست. دلیل اصلی را می‌توان به همسویی با جریان‌های جهانی‌شدن در سطحی موثرتر از فضای مکان‌ها و جغرافیای کشورها مرتبط دانست. علیرغم تاکید بر لزوم تقویت برنامه‌های فعلی و کریدورهای حمل و نقل عبوری از ایران، لازم است تا نسخه‌های جدیدی برای ارتقا جایگاه ژئوپلیتیک کشور در مواجهه با ژئوپلیتیک نوین منطقه اندیشیده و پیاده سازی شود. راه‌اندازی کریدور توسعه‌ای ایران با اولویت توسعه تجارت و افزایش چسبندگی اقتصادی به سوی کشورهای حوزه تمدنی ایران (همانند: آسیای مرکزی، افغانستان، پاکستان و هند) می‌باید مورد توجه قرار گیرد. نقش‌آفرینی به عنوان کشور گذرگاه کالای ترانزیتی در اولویت دوم قرار دارد چرا که لازم است این کریدور، به عنوان کریدور توسعه اقتصادی ایفای نقش نماید.

کاربرد هشیارانهٔ این نگاه تحولی به سواحل مکران و پروژه‌های توصیه شده به تولید قدرت از طریق ژئوپولیتیک راه می‌انجامد و سرآغاز دیپلماسی راه ایران خواهد بود. پیامد پایانی به‌کارگیری این نوع دیپلماسی، پذیرش ایران به‌عنوان چهارراه جهان و احیای نقش تاریخی آن همچو گرانیگاه شاهراه‌های بین‌المللی است. این خود سرآغاز سیاست خارجیِ زنجیره‌ای و نه سیاست خارجی واکنشی و سنتیِ دولت

– دولت در منطقه و جهان شود. این چرخش همچنین به سیاست داخلهٔ توسعه‌محور سه ساحتی توسعه در ساحات اقتصادی – اجتماعی، سیاسی – نظامی و فرهنگی – هنجاری می‌انجامد. راه‌اندازی چنین راه‌هایی نشانگر کاربرد هوشمندانهٔ جایگاه ژئواستراتژیک ایران خواهد بود. مهم‌تر اینکه این خط مشی موجد شکل‌گیری بازدارندگی عمومی نوینی برای ایران خواهد شد چراکه در این شرایط، ایران را نمی‌توان به‌سادگی تحریم و منزوی کرد و از این رو دیپلماسی راه به افزایش ضریب تحریم‌ناپذیری می‌انجامد. تنها در این وضعیت است که ایران می‌تواند توازن قوا را در آسیای باختری به نفع خود تغییر دهد. به سخن دیگر، راه بازگشت ایران به جهان از راهبرد دیپلماسی راه نوین ایران می‌گذرد.

۱۰ جمع بندی و پیشنهادات

جلوگیری از تحقق دالان میانی و کاسپین (کمربند بایرام)[۸۴۸]

راه‌اندازی دالان‌های کاسپین و میانی با چشم‌پوشی از قلمرو ایران، تهدیدی برای امنیت ملی و توسعهٔ کشور خواهد بود. این دالان هر کدام بخشی از کمربند بایرام را پوشش می‌دهند و ترکیه را به چین متصل می‌کنند. برای جلوگیری از برپایی این دو دالان که از چین آغاز و با گذر از آسیای میانه و دریای مازندران به جمهوری آذربایجان و گرجستان، وارد ترکیه می‌شود، پیشنهادهای زیر شاید کارساز و راهگشا باشد:

- اتصال ایران و جمهوری آذربایجان از طریق راه‌آهن قزوین – رشت – انزلی – آستارا؛
- اتصال ایران و ارمنستان از مرز نوردوز و دستیابی به بندر باتومی در کرانهٔ دریای سیاه؛
- نوسازی گستردهٔ راه‌آهن مشهد – تبریز؛
- پیشنهاد سواپ گازی به جمهوری قزاقستان و ترکمنستان؛

[۸۴۸] Bayram Belt

- گسترش همکاری‌ها با ترکمنستان در حوزهٔ ترابری و نوسازی راه‌های پیوندی این کشور با استان‌های گلستان، خراسان شمالی و رضوی؛
- رفع موانع صدور گاز ترکمستان به ترکیه از طریق خط لولهٔ زمینی گذرکننده از قلمرو ایران؛
- افزایش همکاری با مسکو در ممانعت از مانور آمریکا و ترکیه در دریای مازندران.

تحقق دالان تاریخی شمالی

برای برپایی این دالان که چین را از طریق پاکستان به ایران متصل می‌کند، پیشنهادهای زیر شاید کارساز و راهگشا باشند:

- تسهیل سرمایه‌گذاری چین در نوسازی خطوط ریلی شرقی – غربی (مشهد – تبریز) و شمال – جنوبی (تهران – اصفهان) و همچنین راه‌اندازی خطوط ریلی بافق – جاسک و کرمان – زاهدان؛
- همکاری استراتژیک با چین در حوزه‌های انرژی خلیج فارس؛
- دستیابی به بازارهای اغلب تجاری جمهوری قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان؛
- پیگیری پیشنهاد سواپ انرژی به جمهوری آسیای میانه، به‌ویژه ترکمنستان و قزاقستان؛
- کم کردن درآمد ترانزیتی برای کالاهای جمهوری آسیای میانه.

تحقق دالان قراقروم – زاگرس

برای برپایی این دالان که چین را از طریق پاکستان به ایران متصل می‌کند، شاید پیشنهادهای زیر کارساز و راهگشا باشند:

- بازسازی راه‌آهن تفتان – کویته در پاکستان برای پیوند شبکه‌های راه‌آهن سراسری ایران و پاکستان؛
- گسترش همکاری‌های امنیتی با پاکستان برای حفظ ثبات در بلوچستان؛
- نوسازی راه‌آهن داخلی زاهدان – اصفهان – تهران – تبریز؛
- کاهش هزینهٔ ترانزیتی کالاهای پاکستانی؛

- ساخت خط ریلی استانبول – تهران – اسلام‌آباد؛[۸۴۹]
- برپایی بازارچه‌های مرزی در استان سیستان و بلوچستان و تسهیل بازرگانی تجار پاکستانی؛
- تشویق اسلام‌آباد و دهلی برای پیشبرد پروژهٔ خط لولهٔ صلح؛
- راه‌اندازی قطار زیارتی پاکستان – ایران – عراق؛
- تشویق چین به سرمایه‌گذاری در جاسک (و نه در چابهار).

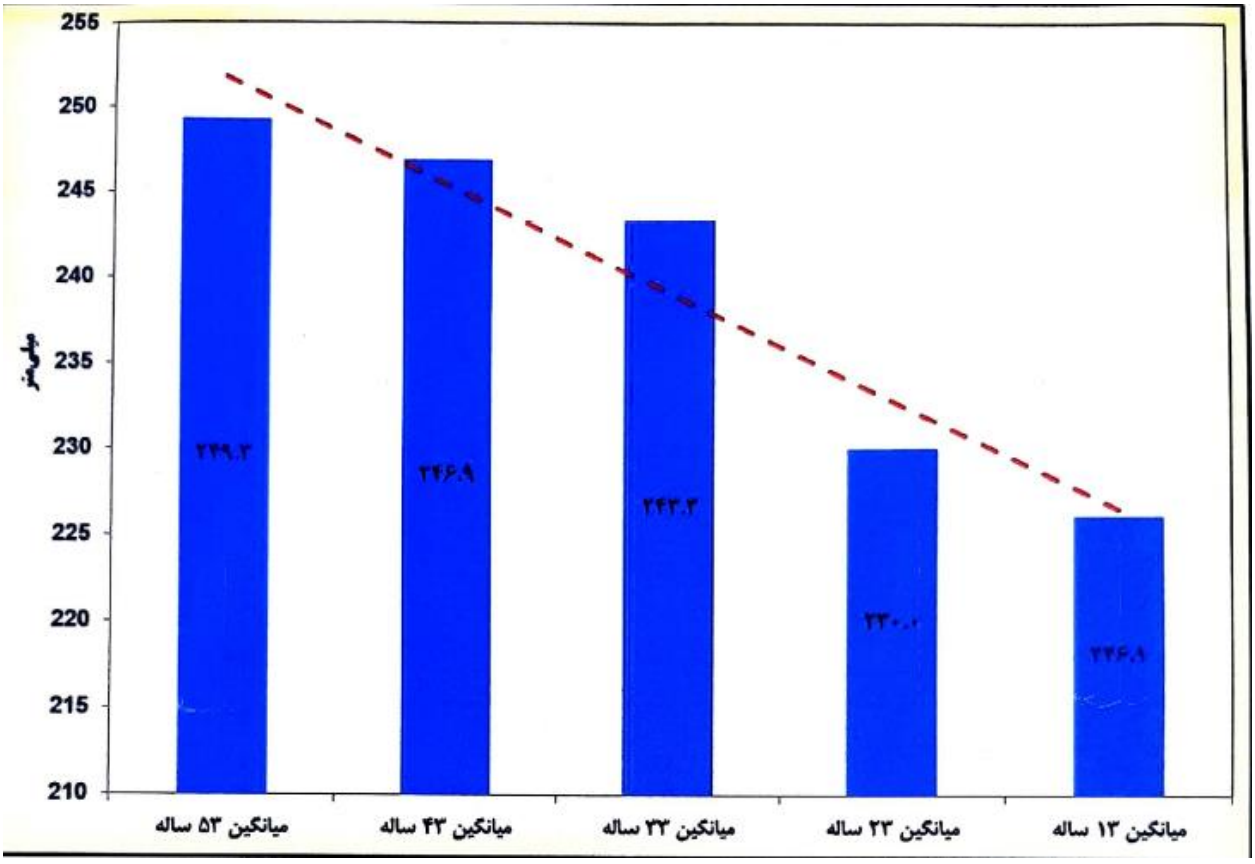
حوزه آب

موضوع آب و کمبود آن در بخش شرب ، کشاورزی و صنعتی کشور را با مشکلات مختلفی مواجه کرده است . مدیریت ناصحیح ، تغییرات اقلیمی (خشکسالی و سیل های ویرانگر) ، مناقشات استانی مانند خوزستان ، اصفهان ، چهارمحال و بختیاری ، یزد و سیستان و بلوچستان را منجر شده است . این شرایط علاوه بر آسیب پذیری کشور و پیامدهای امنیتی آن در صورتی که به درستی مورد توجه قرار نگیرد می‌تواند بحرانهای جدی را به دنبال داشته باشد .

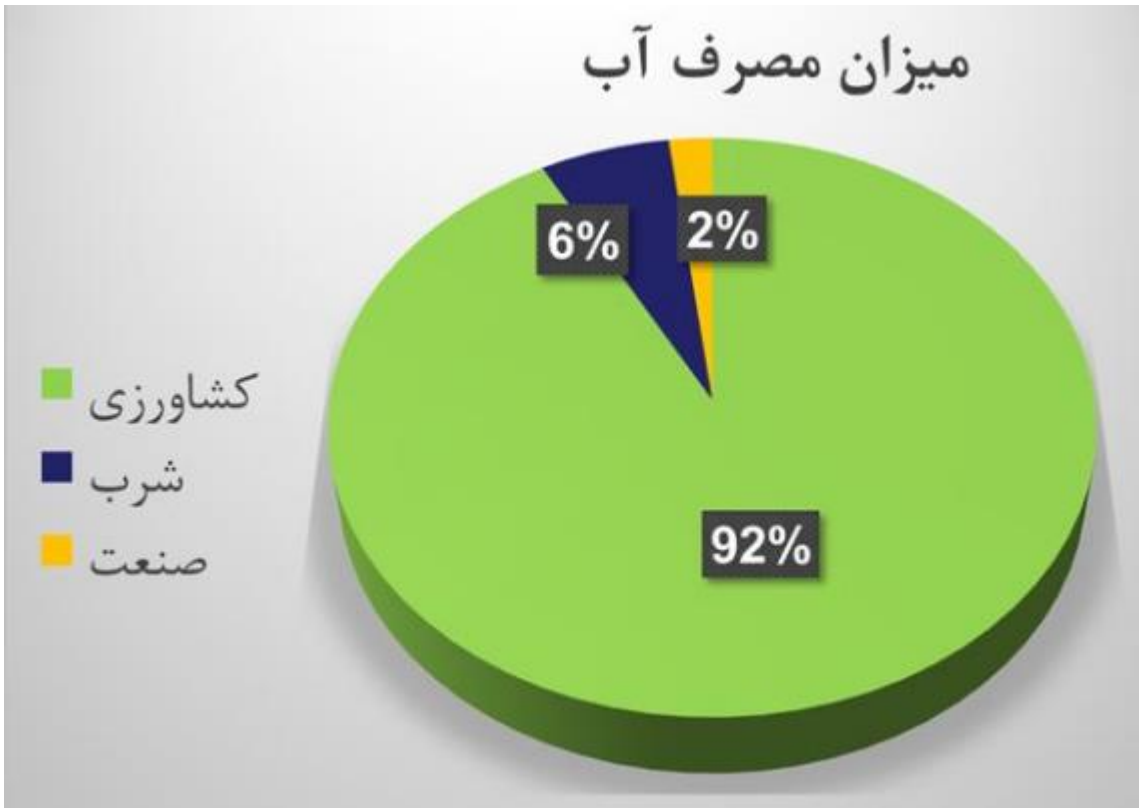
[۸۴۹] Islamabad-Tehran-Istanbul—ITI

بررسی گزارش وزارت نیرو و سازمان هوا شناسی

بررسی میانگین های بلند مدت ریزش های جوی در ۵۰ سال اخیر حکایت از کاهش بارش در این سال دارد . طبق آخرین آمار منتشر شده میانگین بارش ها در ۱۳ سال اخیر نسبت به میانگین بلند مدت بارش ها در ۵۰ سال اخیر بیش از ۱۰ درصد کاهش را تجربه کرده است . همچنین ارتفاع کل ریزش های جوی از اول مهر تا ۲۹ شهریور سال آبی ۱۳۹۹– ۱۴۰۰ بالغ بر ۱۵۶ میلی متر بوده است . این مقدار بارندگی نسبت به میانگین دوره های مشابه دراز مدت (۲۳۸ میلی متر) ۳۴ درصد کاهش و نسبت به دوره مشابه سال آبی گذشته (۲۱۴ میلی متر) ، ۵۰ درصد کاهش را نشان می‌دهد .

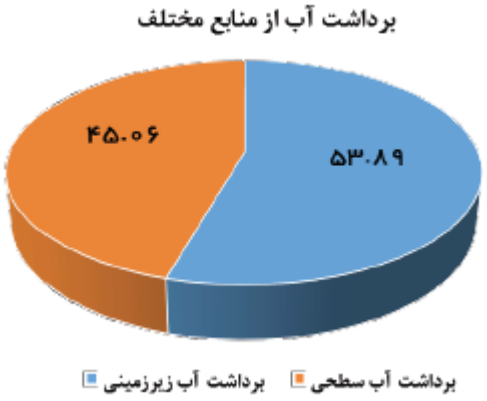


در میان شش حوضه آبریز اصلی ، حوضه آبریز مرز شرقی ، قره قوم و خلیج فارس و دریای عمان به ترتیب با داشتن ۵۷ ، ۵۳ و ۴۱ درصد اختلاف کاهش بارش نسبت به میانگین ۵۲ ساله شرایط سخت تری دارند . در میان ۳۰ حوضه آبرز درجه دو نیز تنها یک حوضه آبریز نسبت به متوسط ۵۲ ساله ۵ درصد افزایش بارش داشته است . حوضه آبریز فرعی بندرعباس و سدیج با ۸۸ درصد و هامون و مشکیل با ۷۴ درصد کاهش بارش نسبت به متوسط بلند مدت بدترین شرایط را طی یکسال اخیر در میان حوضه های آبریز سی گانه فرعی داشته اند .

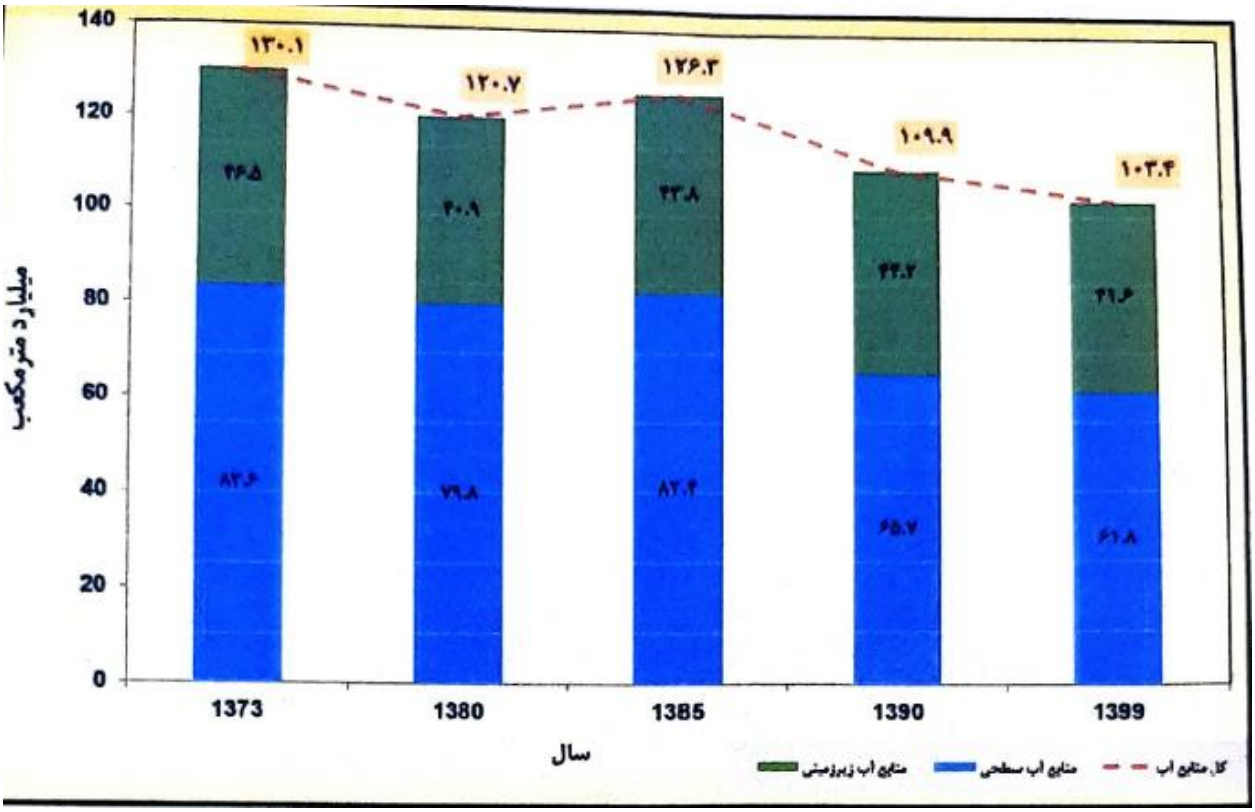


بر اساس تصویر بالا شاهد آن هستیم با وجود هشدارها نسبت به مصرف بالای آب در مصارف شهری ، آمارها نشان می‌دهد که بیش از ۹۰ درصد از منابع آب در بخش کشاورزی مصرف می‌شود که در صورت مدیریت بهینه در این حوزه می‌توان تا اندازه زیادی از ابعاد بحران کم آبی کاهش داد .

همچنین باید توجه ویژه به برداشت آب از منابع مختلف کرد . بر اساس بیلان منابع آب متوسط در دراز مدت منتهی به سال آبی ۸۵–۱۳۸۴ ، حجم کل بارندگی در کشور ۴۱۷/۰۶ میلیارد متر مکعب و حجم تبخیر و تعریق واقعی از بارندگی ۲۸۳ میلیارد متر مکعب بوده است . مطابق نتایج بیلان متوسط سالانه دراز مدت منتهی به سال آبی ۹۰–۱۳۸۹ حجم کل بارندگی در کشور ۳۹۶/۳۶ میلیارد متر مکعب و حجم تبخیر و تعریق واقعی از بارندگی ۲۸۶/۴۸ میلیارد متر مکعب می‌باشد . با توجه به ارقام فوق حجم آب تجدید پذیر کشور بر اساس متوسط دراز مدت ۴۵ ساله ، برابر ۱۰۹/۸۸ میلیارد متر مکعب است .

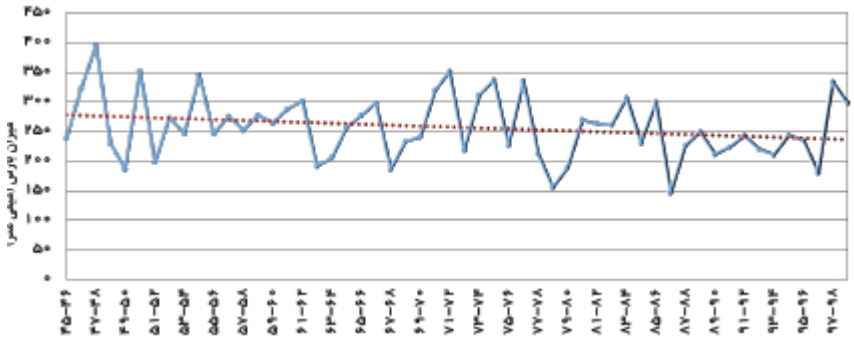


بر اساس منابع و داده های موجود ، میزان آب منابع تجدید شونده (منابع آب سطحی و منابع آب زیر زمینی) از ۱۳۰/۱ میلیارد متر مکعب در سال ۱۳۷۳ به ۱۰۳/۴ در سال ۱۳۹۹ کاهش داشته است . این بدان معناست که علیرغم افزایش جمعیت و به تبع آن افزایش مصرف ، میزان آب تجدید شونده در سالهای اخیر بیش از ۲۰ درصد کاهش را تجربه کرده است .



وضعیت بارش و منابع آب سطحی کشور

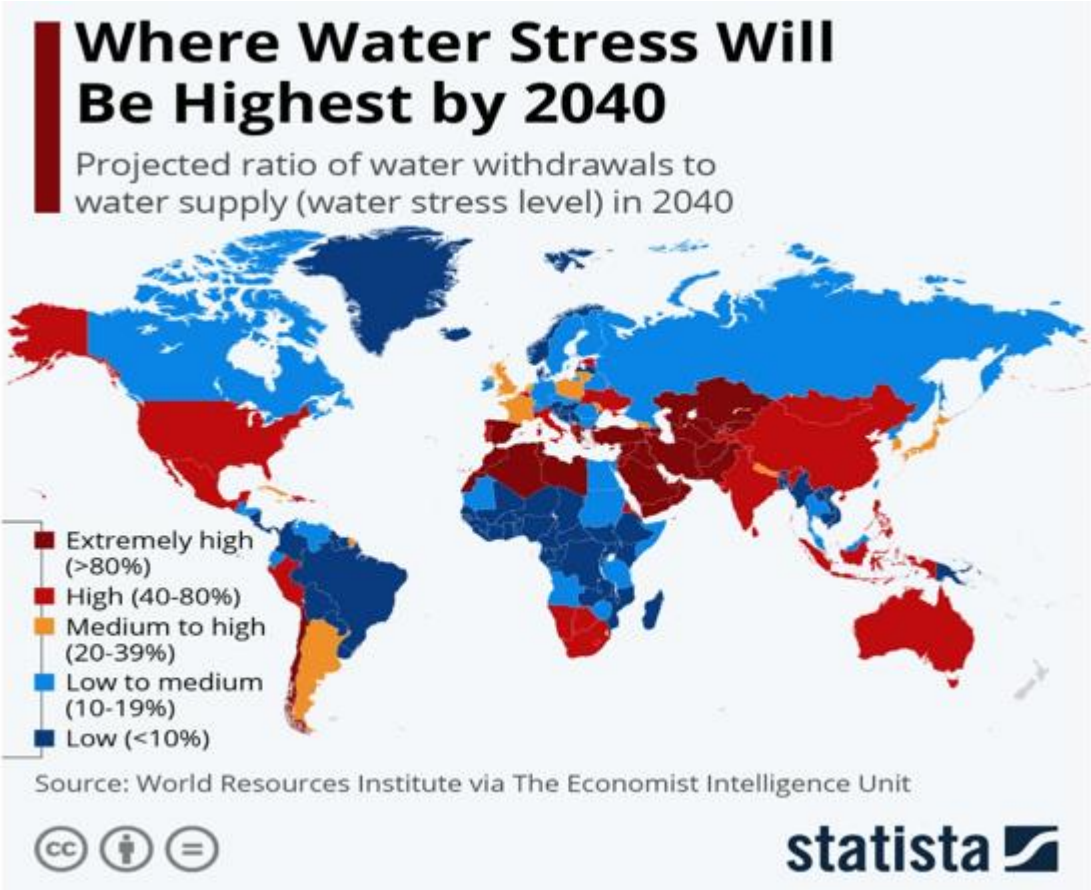
بر اساس آمار بارندگی سازمان هوا شناسی کشور ، متوسط سی ساله بارش منتهی به سال ۹۸–۹۹ حدود ۲۵۲ میلی متر است و کاهش بارندگی با شیب ملایمی در طی سالهای ۴۶–۴۵ تا ۹۹–۹۸ مشاهده می‌شود . از دلایل روند مشاهده شده می‌تواند اثرات ناشی از تغییر اقلیم باشد . تغییرات اقلیمی از طریق تاثیر گذاری بر متغیرهای آب و هوایی از قبیل بارش و دما ، چرخه های جرم و انرژی کره ی زمین را تحت تاثیر خود قرار می‌دهد .



تنش آبی در جهان

تنش کمبود آب زمانی اتفاق می‌افتد که تقاضا برای آب سالم و قابل استفاده در یک منطقه معین بیش از عرضه باشد. در سمت تقاضا اکثریت قریب به اتفاق تقریبا ۷۰ درصد از آب شیرین جهان برای کشاورزی استفاده می‌شود ، در حالی که مابقی بین مصارف صنعتی (۱۹ درصد) و مصارف خانگی (۱۱ درصد) تقسیم می‌شود .

در سمت عرضه، منابع تامین آب شامل آب‌های سطحی مانند رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و مخازن و همچنین آب‌های زیرزمینی هستند که از طریق سفره‌های زیرزمینی به آن‌ها دسترسی داریم . اما محققان روش های مختلفی برای تعریف و اندازه گیری تنش آبی با در نظر گرفتن عوامل مختلفی از جمله تغییرات فصلی ، کیفیت آب و دسترسی به آن دارند . در همین حال ، اندازه گیری تنش آبی به ویژه در مورد آب های زیر زمینی می‌تواند دقیق نباشد .



به گفته اکثر کارشناسان، خاورمیانه و شمال آفریقا از نظر تنش فیزیکی نامناسب‌ترین شرایط را دارند. خاورمیانه و شمال آفریقا نسبت به سایر مناطق، بارندگی کمتری دارند و کشورهای این منطقه تمایل دارند از مراکز شهری پرجمعیت و با رشد سریع برخوردار باشند که به منابع آبی بیشتری نیاز دارند. اما بسیاری از کشورهای این مناطق به ویژه کشورهای ثروتمندتر، هنوز نیاز آبی خود را تامین می کنند.

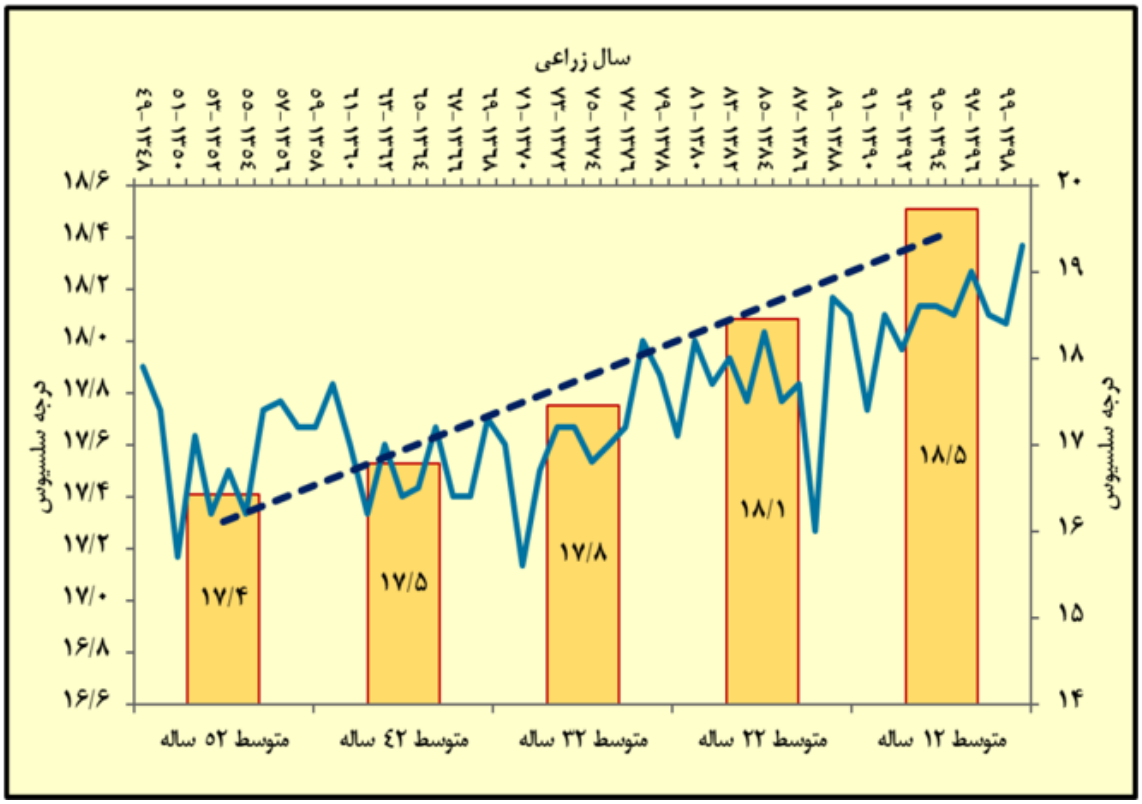
به عنوان مثال، امارات تقریبا تمام مواد غذایی خود را وارد می کند و نیاز به استفاده از آب برای کشاورزی را کاهش داده است. امارات متحده و برخی دیگر از کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا نیز به شدت به نمک‌زدایی آب اقیانوس‌ها متکی هستند، اگرچه این فرآیند هم به نوبه خود پرهزینه و انرژی‌بر است. اما در برخی کشورهای این منطقه علاوه بر کمبود فیزیکی آب، سال‌ها جنگ یا درگیری داخلی نیز خدمات تامین و توزیع آب را با مشکل روبرو کرده و میلیون‌ها نفر را از منابع اولیه برای تامین آب محروم ساخته است. برای مثال جمهوری دموکراتیک کنگو بیش از نیمی از ذخایر آبی آفریقا را در اختیار دارد اما میلیون‌ها نفر از مردم این کشور به آب تمیز دسترسی ندارند و این امر باعث ایجاد بیماری و سوء تغذیه شده است.

اما این مشکل محدود به این منطقه نمی‌شود. برای مثال از هر سه عضو قوم ناواهو (یکی از بزرگ‌ترین قبایل سرخ‌پوست ایالات متحده آمریکا) یک نفر به آب جاری دسترسی ندارد در حالیکه افراد خارج از این قوم که در مناطق اطراف سکونت دارند از آب لوله کشی برخوردار هست . همچنین برای قرن‌ها، سفره‌های زیرزمینی ایتالیا دسترسی آسان به آب تمیز را فراهم می‌کردند، اما اکنون زیرساخت‌های قدیمی این کشور را تحت فشار قرار داده است. هند نیز یکی از کشورهایی است که با بیشترین میزان تنش آبی مواجه است که بخشی از آن به دلیل جمعیت، آلودگی و بهره برداری از آب های زیرزمینی است. در همین حال، کشورهایی که با کمبودهای اقتصادی قابل توجهی مواجه هستند همچون کشورهای آفریقای مرکزی مانند جمهوری دموکراتیک کنگو، نبود زیرساختهای مناسب و سطوح بالایی از سوء مدیریت، موجب شده با وجود بارش چشمگیر بارش با چالش کمبود آب روبرو باشند حتی کشورهای با درآمد بالا نیز تنش آبی را تجربه می کنند. عواملی از جمله زیرساخت‌های قدیمی و رشد سریع جمعیت، فشار زیادی را بر برخی از سیستم‌های آبی ایالات متحده وارد کرده و باعث ایجاد بحران در برخی از شهرهای این کشور شده است .

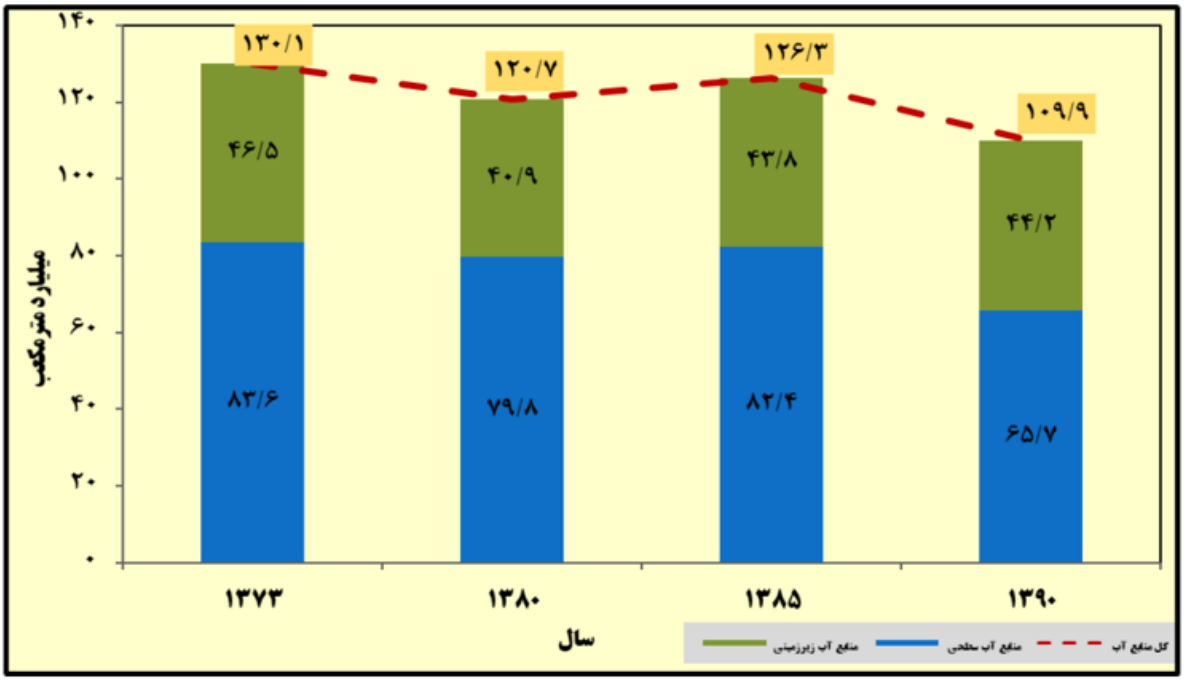
وضعیت آبی ایران در یک نگاه

طی سال آبی جاری ، تا دی ماه سال ۱۴۰۰ ، بارش کشور معادل ۸۲.۴ میلی متر بوده است که از یک درصد کمتر بوده است و نسبت به سال قبل نیز تغییری نداشته است (نسبت به میانگین دوره های مشابه دراز مدت ۸۱.۵ میلی متر) . همچنین در ۲۱ استان میزان بارش بین ۳ تا ۷۲ درصد کمتر از میانگین دراز مدت در مدت مشابه بوده است و تنها ۳۸ درصد از حجم مخازن سدهای کشور پر بوده است . متوسط بارس در طی ۱۳ سال اخیر به ۲۲۶ میلی متر رسیده است .

تغییرات میزان متوسط دمای سالیانه طی سالهای مختلف



تغییرات میزان منابع آب تجدیدپذیر کشور طی سالهای مختلف



بر اساس نمودار بالا حدود ۸۹ درصد از منابع آب تجدید پذیر کشور صرف مصارف مختلف می‌شود که بیش از دو برابر شاخص جهانی تعریف شده است .

سیاست‌های پیشنهادی

با توجه به تحریم‌های همه جانبه علیه مسکو و در نتیجه، توقف دادوستد زمینی میان چین و اروپا از طریق روسیه، چین سودای دستیابی به اروپا از مسیر دیگری خواهد داشت. با توجه به طولانی بودن مسیر دریایی از چین به اروپا، دسترسی به دریای مدیترانه می‌تواند مسیر جایگزین مناسبی باشد. برای دستیابی به این مهم، پیشنهادهای ذیل می‌تواند برای منافع ملی کشور سودمند باشد:

تسهیل سرمایه‌گذاری چین در نوسازی خطوط ریلی شرقی – غربی (مشهد – تبریز) و شمال — جنوبی

باید ایران را کشوری راه‌آهن‌محور ساخت. ایران در قلب شاهراه شرق – غرب و در مسیر دالان‌های ترانزیتی شمالی – جنوبی است و به‌واسطهٔ جایگاه ژئواستراتژیک خود باید بنیان حمل‌ونقل و تجارت درون و فرامرزی خود را بر شبکهٔ خطوط راه‌آهن استوار کند. در دههٔ هفتاد شمسی سیاست سازندگی ایران، گرچه با دستاوردهایی همراه بود، عاری از اشتباهات هم نبود. یکی از مهم‌ترین این اشتباهات سرمایه‌گذاری بر ترابری هوایی و فراموشی توسعهٔ راه‌آهن بود. نتیجهٔ این تصمیم اشتباه ساخت بی‌رویّهٔ فرودگاه‌های کشور در مناطقی بود که جایگاه مهم و زمین استراتژیک نداشتند (مانند سیرجان، کازرون و جهرم و برخورداری همزمان آمل، ساری و بابل از فرودگاه‌های جداگانه). تصمیم مسئولان بر این ایدهٔ اولیهٔ اشتباه استوار بود که ایران همچون آمریکا کشوریست وسیع و پهناور! و در نتیجه، باید شیوهٔ اصلی حمل‌ونقل، ترابری هوایی باشد تا از طریق راه‌آهن. در این تصمیم به پیامدهای بلندمدت تحریم صنعت هواپیمایی ایران توجه نشده بود. امروزه اما کشور نیازمند توسعه، نوسازی و راه‌اندازی خطوط راه‌آهن و شبکهٔ راه‌های زمینی خود، با توجه به پویایی و سویهٔ این شاهراه‌هاست. زیرساخت راه‌های ایران و شکل فیزیکی شبکهٔ راه‌های ارتباطی آن که امنیت حمل و نقل و سرعت و سهولت را در آن را فراهم می‌آورد، از موقعیت مهمی در منطقه برخوردار است. با این حال، عدم توجه به عوامل ژئوپولیتیک راه و کاربست این عامل در دیپلماسی راه، شاید مانعی در کاربرد همهٔ ظرفیت ایران در شبکهٔ شاهراه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای شود. برای جبران این تصمیم اشتباه، باید بار دیگر به اهمیت مواصلات زمینی و شبکهٔ گستردهٔ زمینی توجه کرد. به این‌منظور، کشور نیازمند نوسازی و راه‌اندازی شبکهٔ راه‌های

خود با توجه به پویایی و سویهٔ این شاهراه‌هاست. در این میان باید بر خط اصلی راه ابریشم باستانی و نوین، یعنی مشهد—تهران—تبریز توجه کرد و قطارهای تندرو و پیشرفته را در آن به‌کار انداخت؛

نوسازی بنادر جنوبی چابهار و جاسک در کرانهٔ دریای عمان

بنادر جنوبی ایران در خلیج فارس و به‌ویژه دریای عمان، باید نوسازی شوند. ایران با دارا بودن ۱۳۵۸ کیلومتر کرانهٔ خلیج فارس، و۷۹۶ کیلومتر کرانهٔ دریای عمان و ۶۷۵ کیلومتر کرانهٔ شمالی در دریای مازندران، از توان زیادی برای اعمال مانور قدرت دریایی، گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و همچنین شکوفایی حمل‌ونقل دریایی و خدمات کشتیرانی برخوردار است. با این‌حال، به‌واسطهٔ موانع درونی و فشارهای بیرونی از کاربرد همهٔ قابلیت‌های خود ناتوان بوده است. در این میان، گسترش بندرهای چابهار و جاسک به‌همراه راه‌اندازی یک بندر نوین در میانهٔ راه جاسک – چابهار (شاید با نام بندر مکران) از اولویت‌ها خواهد بود. دو بندر چابهار و جاسک مهم‌ترین بنادر ایرانی در کرانهٔ دریای عمان هستند. بندر چابهار یگانه بندر اقیانوسی ایران است که سرمایه‌گذاری هند برای دستیابی به آسیای میانه و افغانستان را در آن شاهدیم. اهمیت این بندر تا آن حد است که چینی‌ها چابهار را «شن جن آیندهٔ ایران» می‌خوانند.[۸۵۰] وانگ نان مدیر مرکز مطالعات پاکستان و متخصص چینی آسیای غربی، بر آن است که چابهار از اهمیت به‌مراتب استراتژیک‌تری نسبت به بندر گوادر برخوردار است. به همین دلیل چین خواهان مشارکت در توسعهٔ این بندر است. هم‌اکنون حدود بیست شرکت در بندر چابهار مستقر هستند. گرچه افزایش مشارکت شرکت‌های چینی زمینه‌ساز پیشرفت این بندر می‌شود، در راستای امنیت ملی و دستیابی به منافع منطقه‌ای ایران نخواهد بود؛ چراکه این امر سبب ناخرسندی هند به‌عنوان مهم‌ترین رقیب آسیایی چین خواهد شد. به یاد داشته باشیم که پروژهٔ چابهار، یگانه منفذ خروجی ایران بود که از تحریم‌های ترامپ در امان بوده است. این تصمیم آمریکایی در همکاری استراتژیک هند و آمریکا در تضعیف راه ابریشم نوین ریشه دارد. پس خردمندانه خواهد بود که سرمایه‌گذاری چین را از چابهار دور کرده و آن را به دیگر

[۸۵۰] http://www.ng.ru/world/۲۰۱۹-۱۱-۰۵/۱_۷۷۱۸_alliance.html

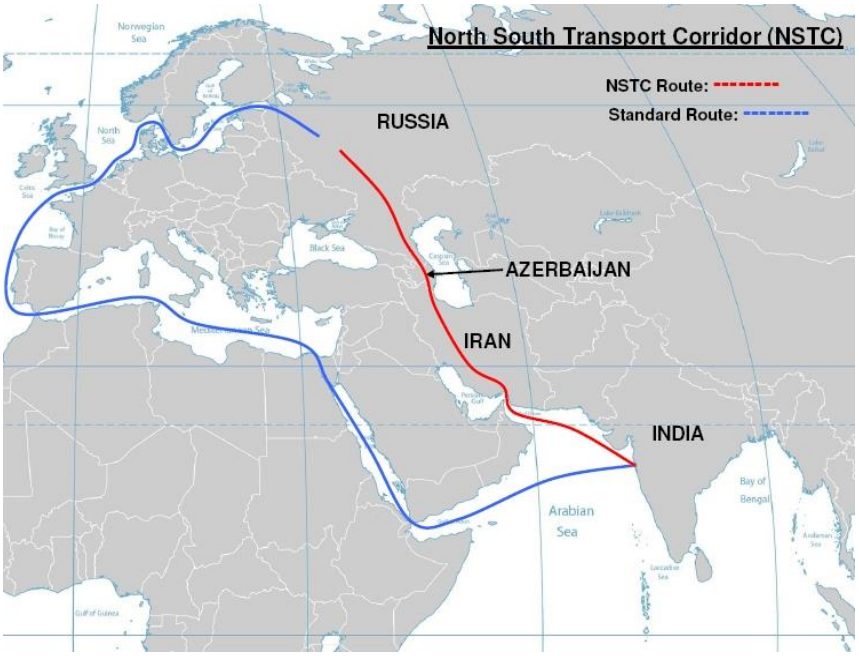
بندر استراتژیک هرچند کمتر توسعه‌یافته ایران، یعنی جاسک برسانیم. برخورداری از اسکلهٔ ژرف در کرانهٔ دریای عمان و همچنین نزدیکی به کشور عمان، نشان‌دهندهٔ جایگاه ژئواستراتژیک بندر جاسک است. با این حال بندر مذکور امتیازی بیشتری هم دارد و آن نزدیکی به تنگهٔ هرمز است. بدون تردید چین ترجیح می‌دهد که جایگاه بازرگانی خود را در بندری برپا کند که به این شاهراه حیاتی انرژی نزدیک‌تر باشد؛

در هم تنیدن راه ابریشم نوین با "دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال – جنوب" و "جادهٔ کتان – مائوسام"

این پیشنهاد مهم‌ترین مسئله‌ای است که سیاستگذار ایرانی باید در میانه این بحران دریابد. راه ابریشم نوین را باید با "دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال – جنوب" و "جادهٔ کتان – مائوسام" هند در هم تنید. گرچه پیوستن به راه ابریشم نوین بر جایگاه ایران در معادلهٔ قدرت منطقه‌ای می‌افزاید، باید از تکیهٔ صرف بر راه ابریشم نوین دوری کرد. در عوض باید بر تحقق واقعیت تاریخی چهارراه بودن ایران از طریق عملیاتی کردن این دو دالان کوشید. دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال – جنوب نزدیک‌ترین مسیر حمل‌ونقل ترکیبی است که اقیانوس‌هند و خلیج فارس را از خاک ایران و باکو به روسیه پیوند می‌دهد. این پروژه یک دهلیز چندوجهی حمل‌ونقل به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که در دوازدهم سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ به‌وسیلهٔ سه کشور ایران، روسیه و هند و به‌منظور ترویج همکاری‌های حمل‌ونقلی بین اعضا تأسیس شد. این دالان اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای مازندران و سپس به سن‌پترزبورگ و اروپای شمالی متصل می‌کند. ظرفیت پیش‌بینی‌شده برای این مسیر حمل‌ونقل بیست تا سی میلیون تن در سال است و هزینه‌های کنونی حمل‌ونقل و همچنین مدت زمان مسیر را سی تا چهل درصد کاهش می‌دهد. همچنین روسیه می‌کوشد با توسعهٔ تجارت با ایران از طریق مسیر بندر آستاراخان – ماخاچ قلعه — دربند — باکو — آستارا، به قلمرو ایران وارد شود و به بازار آسیای جنوبی و جنوب‌غربی دست یابد. در ادامه، کریدور شمال – جنوب از طریق خط آهن تهران – بندرعباس به تنگهٔ هرمز می‌رسد. در اینجا، باید دالان شمال – جنوب را به جادهٔ کتان مائوسام هند پیوند داد. همان‌گونه که پیش از این گفته شد، جادهٔ کتان عمدتاً بر کرانهٔ شرقی دریای مازندران تمرکز دارد. این جاده کشورهای ایران، ترکمنستان و قزاقستان، در کنار أفغانستان، را درمی‌نوردد. به این‌منظور باید به راه‌اندازی خط آهن

چابهار – سرخس و جاسک – مشهد روی آورد. این دو خط آهن جنوب‌شرقی ایران را به مرز ترکمنستان متصل می‌کنند و آسیای میانه را به آب‌های اقیانوس‌هند می‌رسانند. در میانهٔ خط آهن چابهار – سرخس، مسیرهای زابل – زرنج – دلارام و خواف – هرات، افغانستان را از نزدیک‌ترین فاصلهٔ ریلی به اقیانوس‌هند متصل می‌کند. به این‌ترتیب، از وابستگی کابل به بندر کراچی پاکستان کاسته می‌شود و هند به افغانستان و آسیای میانه دسترسی پیدا می‌کند. از سوی دیگر، خط آهن جاسک – مشهد دسترسی چین به دریای عمان را میسر خواهد کرد. کوتاه اینکه سیاستگذاران ایرانی باید برای تأمین منافع ملی، میان این شاهراه‌ها موازنهٔ مثبت ایجاد کنند؛

تصویر ۴۹ کریدور شمال–جنوب



تمرکز و کنترل مسیرهای خروجی راه ابریشم نوین از قلمرو ایران و تعیین پایانهٔ نهایی

نکتهٔ بنیادین در دیپلماسی راه ایران در قبال راه ابریشم نوین، کاربرد این دیدگاه است که دالان‌های این کلان‌پروژه باید از ایران گذر کنند؛ اما خروجی آنان همنهشت با منافع ملی ایران باشد. به بیان دیگر، مسیر و مقصد خروجی دالان‌های راه ابریشم نوین، باید به‌وسیلهٔ ایران تعیین شود. این مسیرهای خروجی عبارتند از:

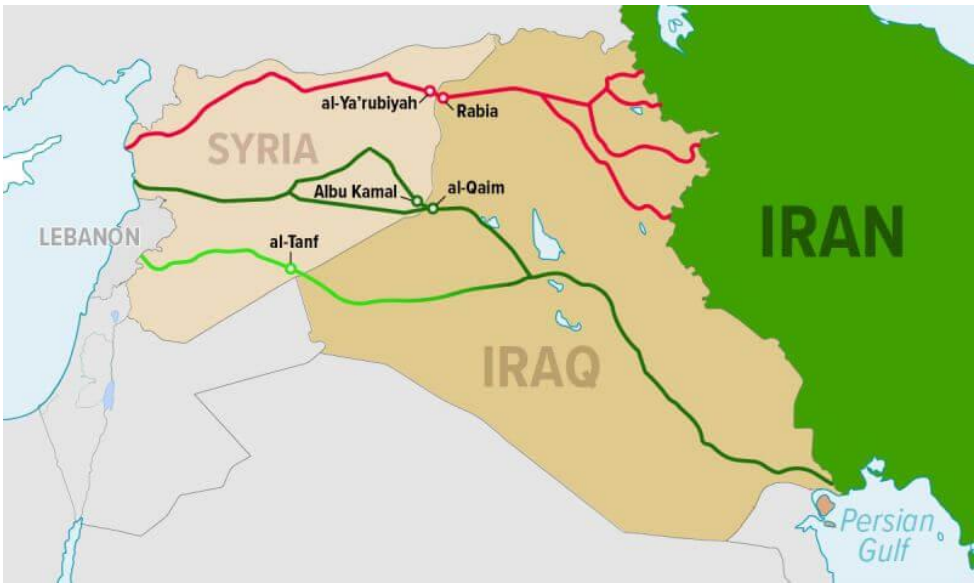
- دالان خلیج فارس – مدیترانه: ایران — عراق — سوریه — لبنان – دریای مدیترانه؛
- دالان شیعی: ایران — عراق — سوریه – دریای مدیترانه؛
- دالان کُردی: ایران – عراق (کردستان عراق) – سوریه (کردنشین سوریه) – دریای مدیترانه؛
- دالان آناتولی: ایران — ترکیه — بالکان — اروپا؛
- دالان غربی قفقاز: ایران — ارمنستان — گرجستان – دریای سیاه — اروپا؛
- دالان شرقی قفقاز: ایران – جمهوری آذربایجان — روسیه.

هر کدام از دالان‌های بالا راهی برای اعمال قدرت ایران در ورای مرزهای خود را نشان می‌دهند. در کنار دالان آناتولی، ایران باید به راه‌اندازی دالان‌های سه‌گانهٔ غربی خود بپردازد. دالان جنوبی خلیج فارس – مدیترانه ایران را از طریق مرز شلمچه، به شهر — گره‌های بصره — نجف — کربلا — رطبه — التنف — دمشق – بیروت به دریای مدیترانه متصل می‌کند. دالان شیعی نیز ایران را از طریق مرز خسروی، به شهر — گره‌های بغداد — الرمادی — دیرالزور — الرقه — حمص – لاذقیه پیوند می‌دهد. این دو دالان وجه و سویهٔ بازرگانی – اقتصادی هلال عاشورا[۸۵۱] را با پیوندهای سیاسی – هویتی آن درهم می‌تنند. دالان کُردی نیز ایران را از طریق مرز به شهر — گره‌های سلیمانیه — کرکوک — قامشلی — کوبانی — منبج — حلب — ادلب – لاذقیه متصل می‌کند. راه‌اندازی این دالان‌ها قابلیت ایران را در تبدیل نفوذ ژئوپولیتیکی و ژئوکالچرال به دستاوردهای ژئواکونومیک نشان می‌دهد. گذشته از این، دالان‌های سه‌گانه دسترسی

[۸۵۱] Reisinezhad, Arash, *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds and the Lebanese Shia*, Palgrave MacMillan, June ۲۰۱۸. p. ۳۳٤.

چین و همچنین هند و روسیه را به دریای مدیترانه از طریق ایران فراهم خواهند کرد. به یاد داشته باشیم که مدیترانهٔ شرقی به‌زودی به کانون نوین منازعات در آسیای غربی، آفریقای شمالی و اروپای جنوب‌شرقی تبدیل خواهد شد.

تصویر ۵۰ راه خلیج فارس–مدیترانه



دیگر عامل مهم دیپلماسی راه، راه‌اندازی دالان‌های قفقاز است. دالان شرقی در راستای دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال – جنوب و پیونددهندهٔ روسیه و اسکاندیناوی با هندوستان است. گذشته از این، راه مزبور بر تعمیق روابط تهران – باکو خواهد انجامید. اگر دالان شرقی قفقاز بخش مهمی از دالان بین‌المللی حمل‌ونقل شمال – جنوب است، راه‌اندازی دالان غربی قفقاز نیز اتصال ایران به دریای سیاه را امکان‌پذیر خواهد کرد؛ امری که می‌تواند منافع ملی ایران را در دو وجه تأمین کند. از یکسو، باتومی را به دروازه‌ای برای ورود ایران به جنوب‌شرقی اروپا بدون گذر از روسیه و ترکیه تبدیل می‌کند؛ از سوی دیگر به سدی برای تغییر در مرزهای جمهوری‌های قفقاز در صورت تغییر کارکرد طرح دالان نخجوان – باکو از طریق خاک ارمنستان تبدیل می‌شود. این دالان همچنین، پیونددهندهٔ محور تهران – ایروان خواهد بود. با توجه به اهمیت ثبات و موازنهٔ قوا در قفقاز جنوبی و همچنین دسترسی به دریای سیاه،

پیشنهاد می‌شود که خط آهنی از ایران با گذر از ارمنستان به گرجستان و دریای سیاه برسد. این مسیر شامل شهر – گره‌های تبریز – نوردوز – ایروان – تفلیس - بندر باتومی خواهد بود. در واقع، راه‌اندازی دالان‌های شرقی - غربی قفقاز، تثبیت و پیشبرد سیاست خارجی زنجیره‌ای ایران را در قفقاز جنوبی هموار می‌کند. همچنین چین و هند از این مسیر، به دریای سیاه دسترسی خواهند داشت. کوتاه اینکه بنیان دیپلماسی راه ایران باید بر ترکیب این شاهراه‌ها استوار باشد. چراکه شکل‌گیری این مسیرها برانگیزانندهٔ رهبران چین و همچنین روسیه و هند برای پذیرش ایران به‌عنوان عنصر اصلی راه ابریشم نوین خواهد بود؛

جمع بندی

کریدورهای ترانزیتی می‌توانند حجم زیادی از کالا و مسافر را منتقل کنند. کریدور یا دالان به راه‌هایی گفته می‌شود که از طریق اتصال دو یا چند نقطه موجب *شکل‌گیری تراکم‌های مواصلاتی و در نتیجه* باعث تغییر ساخت اقتصادی و زندگی جمعیت میان این نقاط می‌شود. دالان‌ها مسیر *خطی بزرگ هستند که توسط یک یا بیش از یک شیوه حمل و نقل (بزرگراه، راه آهن یا حمل و نقل عمومی) تعریف می‌شود و برای انتقال حجم بالای بار مورد استفاده قرار می گیرد. توسعه و پیشرفت معمولاً در اطراف کریدورها رخ می دهد چرا که کریدورها باعث جابجایی بسیاری از مردم می‌شوند که این امر سبب تجمعات خطی در کریدور می‌شود. به همین صورت' کریدورهای بین المللی شبکه‌های حمل و نقل بین المللی هستند که در آن‌ها از خطوط راه آهن، جاده‌ها و آب راه‌ها برای ترازیت بین المللی و حمل و نقل کالا و مسافر استفاده می‌شود. مسیر کریدورها به نحوی است که ترانزیت و حمل و نقل کالا در آن صرفه اقتصادی دارد . مسیری که به عنوان یک کریدور بین المللی شناخته شود، باید از شرایط زیر برخوردار باشد: ۱. در خطوط اصلی راه آهن قرار گرفته و نقش قابل توجهی در حمل و نقل کالا و مسافر داشته باشد ۲. تردد در آن مطابق با قوانین و مقررات بین المللی و فنی و شرایط مجاز بین المللی امکان پذیر باشد ۳. مسیر آن از چندین کشور مختلف عبور کند ۴. با در نظر گرفتن نوع کالا و حمل و نقل آن، کوتاه‌ترین فاصله ممکن را با قطب‌های صنعتی و اقتصادی داشته باشد.*

این کریدورها در اصل مجموعه‌ای از راه‌آهن، جاده‌های اصلی و فرعی ترانزیتی و همچنین خطوط انرژی هستند هستند که اساس حمل و نقل کشورها را تشکیل می‌دهند. در کنار این‌ها، شبکه‌ای ارتباطی نیز می‌توانند در این تعریف بگنجند. کریدورها نقش بسیار مهمی در رشد اقتصادی و به تبع آن توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها ایفا می‌کنند. برای مثال، کریدورهای آسیایی در شرق و جنوب آسیا نقش ویژه‌ای در درآمد دولت‌های این منطقه ایفا می‌کنند. لازم به ذکر است که بیش از ۸۰٪ تجارت دنیا از طریق دریا انجام می‌شود و همین موضوع باعث می‌شود کشورهایی که خطوط ساحلی و بنادر دارند بتوانند از این موهبت جغرافیایی استفاده کنند. ایران جزو معدود کشورهایی است که هم به لحاظ زمینی و به لحاظ دریایی از موقعیت ویژه‌ای برای بازیگری در ترانزیت بین‌المللی برخوردار است. این مهم می‌تواند به توسعه و امنیت پایدار، رشد و رفاه اجتماعی برای مردم کشور بینجامد.

ایران به عنوان کهن‌ترین کشور منطقه غرب آسیا و برخوردار از فرهنگ و تاریخی منحصربه‌فرد، پرجمعیت‌ترین و دومین کشور پهناور این منطقه محسوب می‌شود. ایران تنها کشور منطقه غرب آسیا است که با پنج زیرمنطقه مرز مشترک دارد: شامات، خلیج فارس،

آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی. همچنین، ایران با قرارگیری در «بیضی استراتژیک»، یعنی حد فاصل دریای خزر و خلیج فارس، نقطه اتصال این دو منطقهٔ انرژی‌خیر است که بیش از ۷۵٪ منابع اثبات‌شده گاز و نفت جهان را دارا هستند. این ویژگی‌های منحصربه‌فرد ایران فرصت و پتانسیل مغتنمی برای ایفای نقش در ترانزیت و حمل و نقل منطقه‌ای و جهانی ایجاد کرده است.

ایران با دراختیار داشتن ۱۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در جنوب (بدون احتساب جزایر) موقعیتی ویژه و یکتا برای تسلط بر خلیج فارس دارد، به طوری که هیچ کشوری در حاشیه خلیج فارس چنین مزیتی ندارد. از این میزان خط ساحلی، ۶۰۰ کیلومتر برای سواحل مکران و ۱۲۰۰ کیلومتر برای سواحل خلیج فارس است. همچنین، ایران در کنار عمان تنها کشورهای منطقه غرب آسیا هستند که به اقیانوس هند دسترسی داشته و دارای بنادر اقیانوسی هستند. در حال حاضر، روزانه بیش از ۲۰ میلیون بشکه نفت از تنگه هرمز و خلیج فارس به دیگر نقاط جهان ترانزیت می‌شود که این میزان ۲۱٪ مصرف جهانی را تشکیل می‌دهد. از همین رو، تنگه هرمز استراتژیک‌ترین و حیاتی‌ترین تنگه برای انرژی جهان است. پتانسیل‌های منطقه‌ای و جهانی که ایران می‌بایست به آنان توجه ویژه داشته باشد

هند و چین به عنوان دو قدرت نوین و در حال‌رشد در نظام بین‌الملل توجه ویژه‌ای به امنیت انرژی و تجارت دارند. بیش از ۴۳٪ واردات نفت و ۱۲٪ واردات گاز چین از تنگه هرمز و خلیج فارس انجام می‌شود و از همین‌رو، این تنگه بعد از مالاکا مهم‌ترین تنگه برای امنیت انرژی چین محسوب می‌شود. هند نیز توجه ویژه‌ای به خلیج فارس دارد، زیرا به طور میانگین بیش از ۵۰٪ انرژی خود را از این منطقه وارد می‌کند. در حوزه زیرساخت نیز ایران جایگاه ویژه‌ای در استراتژی کلان این دو کشور، یعنی چین و هند، دارد؛ چین با ابرپروژه راه ابریشم نوین، که بیش از ۶۱ کشور جهان را به عضویت خود درآورده، به دنبال گسترش نفوذ سیاسی و اقتصادی در نظمِ درحال‌گذار بین‌المللی است و ایران به دلیل امنیت و به‌صرفه‌بودن طول مسیر از شرق به غرب پتانسیل ویژه‌ای برای ایفای نقش در این پروژه مهم بین‌المللی دارد. هند نیز با طرح سیاست «اتصال به آسیای مرکزی» که در قالب استراتژی «مائوسام» یا همان «جاده کتان» مطرح شده به دنبال افزایش حضور خود در منطقه آسیای مرکزی است. به دلیل تنش میان هند و پاکستان و رقابت با چین، تنها راه دستیابی امن و مطمئنِ هند به آسیای مرکزی از طریق ایران و بنادر جنوبی کشور است.

کشورهای آسیای مرکزی نیز با توجه به اینکه در خشکی محصور هستند و هیچ دسترسی به آب‌های آزاد ندارند، ناگزیر برای انجام تجارت و انتقال انرژی به ایران توجه دارند. در حال حاضر، این کشورها از طریق روسیه و چین کالاها و انرژی خود را صادر می‌کنند،

اما این امکان برای تمام کشورهای این منطقه میسر نیست و باید برای دستیابی به آب‌های آزاد از طریق ایران اقدام کنند. با توجه جنگ اخیر میان اوکراین و روسیه و تنش‌های سیاسی، روسیه رفته‌رفته جایگاه خود به عنوان کشور هاب برای ترانزیت کالا و انرژی را از دست خواهد داد و این فرصتی جدید برای ایران برای ایفای نقش پررنگ در ترانزیت کالا و انرژی از آسیای مرکزی به جهان است. آسیای مرکزی با ۷۶ میلیون جمعیت (۰.۹۵٪ جمعیت جهان) و تولید ناخالص ۱ تریلیون دلاری (با احتساب نرخ برابری قدرت خرید) بازاری جذاب برای تجارت به شمار می‌رود.

در آخر در این گزارش سعی شده است که تصویری روشن و جامع از وضعیت ایران در زمینه های ترانزیت ، حمل و نقل ، کریدورها و حوزه انرژی ارائه شود تا بتوان چشم انداز و تحلیلی روشن نسبت به آینده میان مدت و بلند مدت داشت .

سخن پایانی

ذهنیت استراتژیک، بازدارندگی عمومی و امنیت مثبت

مهم‌ترین عامل تردید چین در به رسمیت شناختن ایران به‌عنوان گرانیگاه و بازیگر مهم راه ابریشم نوین، نبودن ارادهٔ آشکار در ایران برای پیوستن به این کلان‌پروژه است. تحریم گسترده و مشکلات اقتصادی و مدیریت به‌روزنشده، همگی از جملهٔ عوامل این عدم آشکاری اراده هستند. با این‌حال باید به نبود ذهنیت کلان استراتژیک و همچنین درگیری ذهنی با مبارزه/ مذاکره با آمریکا به‌عنوان عوامل اصلی در عدم تصمیم‌گیری دربارهٔ راه ابریشم نوین اشاره کرد. در قلمرو سرزمینی برنامهٔ استراتژیک بلندمدت باید مورد وفاق احاد نظام باشد و از این‌رو، به "تک‌صدایی" در دیپلماسی راه نیاز دارد. در اینجا تک‌صدایی نه به خفقان درونی، بلکه به وحدت نظر دربارهٔ مسائل عمده و کلان ملی، از جمله دیپلماسی راه اشاره دارد.

اما مهم‌ترین نکته برای توسعهٔ همه‌جانبهٔ کشور، مسئلهٔ برخورداری از ذهنیت راهبردی است. بدون داشتن چنین ذهنیتی نمی‌توان به امید شکل‌گیری کلان‌استراتژی نوینی نشست. با تأمل در توافقنامهٔ ایران و چین می‌توان اهمیت برخورداری از ذهنیت راهبردی را بیشتر آشکار کرد. با تدقیق بر سند موجود منتشرشده در خرداد ۹۹ می‌توان این‌گونه استنباط کرد که مهم‌ترین حوزهٔ متأثر از این سند، حوزهٔ اقتصادی – انرژی خواهد بود. از یکسو، ایران نیازمند سرمایه‌گذاری چین در

زیرساخت‌های انرژی خود است و از دیگر سو، چین نیازمند امنیت انرژی مورد نیاز خود خواهد بود. به یاد داشته باشیم که ایران یگانه کشوری است که می‌تواند دسترسی راهبردی چین به منابع انرژی خلیج فارس را از راه زمین فراهم و چین را از وابستگی آسیب‌پذیر به چشم اسفندیار خود (یعنی تنگهٔ مالاکا) بی‌نیاز کند. همچنین، ایران یگانه کشور نفت‌خیز آسیای غربی است که سیاست‌های مستقل انرژی خود را دنبال می‌کند. با این‌حال توافقنامه به اهمیت ترانزیت و قابلیت ایران برای ایفای نقش همچو هاب ترانزیتی منطقه، اشارهٔ تمام و کمالی نداشته‌است. حتی در متن توافقنامه به‌نظر می‌رسد که اهمیت ابتکار کمربند و جاده، مسئله‌ای حاشیه‌ای بوده و محور سند بر پایهٔ رابطهٔ دوجانبهٔ تهران – پکن استوار است. نادیده انگاشتن اهمیت قلمرو ایران در میانهٔ دالان‌های برخاسته از شبکه‌های ترانزیت و لوله‌های انرژی در متن سند، فقدان ذهنیت راهبردی را نشان می دهد. به بیان دیگر ایران با صرف تأکید بر همکاری‌های انرژی‌محور با چین نمی‌تواند به دستاوردهای راهبردی توافقنامه برسد. به سخن دیگر، مجموعه‌ای از توافق‌های صادراتی – وارداتی با قول‌هایی مبنی بر حمایت سیاسی در نبود "شبکهٔ راهی پیونددهنده" میان این دو تمدن دیرین دیرپا نخواهد بود.

این فقدان را می‌توان در درک روند برآمده از پیامدهای ناخواسته رقابت قدرت میان چین و آمریکا در سطح بین‌الملل هم دید که مجموعه‌ای از تهدیدها و فرصت‌های مهم، خواسته و ناخواسته، برای ایران خواهد داشت. همان‌گونه که در بخش‌های پیشین اشاره شد، سیاست آمریکا در سال‌های پیش‌رو را باید بر پایهٔ: "کمربند را رها کن، جاده را زیر فشار قرار ده" دید. این یعنی کمربند زمینی راه ابریشم از فشار آمریکا مصون خواهد بود، اما جادهٔ ابریشم دریایی به‌طور کامل زیر فشار قرار خواهد گرفت. با چنین روندی در رقابت قدرت میان چین و آمریکا، ایران باید سیاست‌های خود را برای پریدن بر گنجینهٔ فرصت‌ها و جهیدن از مانع تهدیدها پی‌ریزی کند. اگر جادهٔ ابریشم دریایی چین زیر ضرب قرار بگیرد، پس باید در گزینش بندرهای اختصاصی به چین هوشیار باشیم. هندوستان با کلان‌استراتژی خود، مائوسام، سودای برپایی پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی بر پایهٔ ایجاد جهان اقیانوس هند با محوریت خود را دارد. این حوزه دربردارندهٔ آفریقای شرقی و جنوب ایران و سریلانکا و آسیای جنوب‌شرقی است. با این نگاه، می‌توان دریافت که حضور هند در چابهار، نخستین گام برای تحقق راهبرد مائوسام و راه‌اندازی جادهٔ کتان خود، برای دسترسی به افغانستان و آسیای میانه از طریق چابهار و مقابله با زنجیرهٔ مروارید چین و پیوند با کریدور اقتصادی شمال – جنوب خواهد بود. اینجاست که دلیل اصلی این امر که چابهار تنها نقطه‌ای در ایران

بوده که از تحریم‌های امریکا معاف شده است را باید دریافت! اگر چنین است آنگاه حضور چین در چابهار، اگر به خروج هند بینجامد، امری دوراندیشانه نخواهد بود، چرا که یگانه بندر اقیانوسی ایران را به تحریم می‌کشاند. پس چه‌بهتر که چین را به سرمایه‌گذاری در جاسک (و نه در چابهار) برانگیخت. بی‌تردید چین نیز ترجیح می‌دهد که جایگاه بازرگانی خود را در بندری بر پا کند که به تنگهٔ هرمز، این گلوگاه حیاتی انرژی، نزدیک‌تر باشد یا دستکم، حضور همزمان دهلی و پکن در چابهار هوشمندانه مدیریت شود.

گذشته از این، اگر روند برخورد آمریکا با چین در حوزهٔ ایندوپاسیفیک باشد، این امر به‌معنای آزاد بودن کمربند زمینی راه ابریشم نوین خواهد بود. با درک چنین روندی آن‌گاه می‌توان بر توسعهٔ راه–محور ایران برای پیوستن به شاهراه‌های زمینی و شبکهٔ لوله‌های انرژی تأکید کرد. تأمل بر توافقنامهٔ ایران و چین دگربار نشان می‌دهد که نبود ذهنیت راهبردی، ظرفیت‌های این سند را سطحی خواهد کرد. بی‌تردید حوزه‌های علمی و فناوری متأثر از این سند همکاری خواهند بود. همچنین در متن سند بارها به همکاری‌های علمی در فناوری‌های نوین، به‌ویژه نانوفناوری اشاره شده است. گرچه این دستاوردها مهم هستند، با این‌حال، تقلیل این‌گونه همکاری‌ها تنها به این حوزه، پذیرش‌ناپذیر خواهد بود. در توافقنامه، به نسبت با حوزهٔ نانوتکنولوژی اشاره‌ای کم و مختصر به دانش به‌روز و پیشرو در حوزهٔ زیرساخت، پشتیبانی و راه‌آهن شده است. به یاد داشته باشیم که کنترل حوزه‌های نوین دانش، در چین به‌وسیلهٔ آکادمی علوم چین انجام می‌گیرد که رابطه‌ای خوب با شرکای غربی دارد و از این‌رو حاضر نخواهد بود که برای همکاری علمی با کشوری در حال توسعه مثل ایران، روابط علمی خود را با آنها بر هم بزند. از سوی دیگر کشوری همچون ایران برای ایفای نقش مهمی در مسیر راه ابریشم نوین، نیازمند تزریق دانش در این حوزه، هم به دلایل توسعه‌ای و هم به دلیل ژئوپولیتیکی است. از سوی دیگر با وجود تحریم‌های پیوسته علیه ایران، درآمدهای نفتی ایران هنوز شایان توجه هستند، اما از سوی دیگر نیازمند سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در زیرساخت‌ها و صنایع گوناگون است. همچنین هر دو کشور چین و هند برای رشد سریع صادرات و واردات خود، نیازمند شبکهٔ حمل‌ونقل سریع و ارزان هستند که ایران مزیت ژئواستراتژیک پررنگی برای میزبانی از بخش مهمی از این شبکهٔ حمل‌ونقل کالا را دارد. با وجود مزیت‌های جغرافیایی کلیدی ایران در حوزهٔ ترانزیت، این مزیت‌ها اما به‌سرعت در حال واگذاری به کشورهای همسایه هستند. توسعهٔ

سریع تعامل تجاری توریستی ترانزیتی با کشورهای منطقه، بدون شبکهٔ حمل ونقل سریع‌السیر و ارزان برای حمل مسافر و بار، پیشرفت بسیار کندی خواهد داشت.

با برخورداری از ذهنیت راهبردی می توان جایگاه ژئواستراتژیک ایران را بستر و همچنین ستارهٔ رهنمون دیپلماسی راه ایران دید. به بیان دیگر، ایران با این جایگاه مهم باید بر تلاش خود در پیوند زدن راه ابریشم نوین با دیگر شاهراه‌های بین‌المللی بیفزاید. پیش از این گفته شد که راه ابریشم نوین از آسیای میانه می‌گذرد و با رسیدن به ایران، دستیابی به ریملندِ جنوبی[۸۵۲] اوراسیا را برای چین امکان‌پذیر خواهد کرد.[۸۵۳] جایگاه ژئواستراتژیک تاریخی ایران در میانهٔ راه ابریشم نوین، این کشور را شاهرگ بازرگانی، سیاسی و امنیتی آن قرار می‌دهد. این نقش برخاسته از جایگاه جغرافیایی ایران زمین، همچو پیونددهندهٔ آسیا و اروپا و آفریقاست، به‌گونه‌ای که دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد را آسان می‌کند و یگانه تقاطع غربی – شرقی/ شمالی – جنوبی برای دادوستد با آسیای میانه و قفقاز است. به بیان دیگر، همکاری راهبردی چین و ایران در کنار اوراسیایی‌گرایی روسیه و تلاش هند برای رسیدن به آسیای میانه، همگی ایران را در مرکز راه ابریشم نوین قرار داده‌اند. چنین جایگاه ژئواستراتژیکی ایران را به مهرهٔ مهمی در شطرنج سیاست بین‌الملل تبدیل خواهد کرد. از این‌رو، سیاستگذاران ایرانی باید برای تأمین منافع ملی میان این شاهراه‌ها، موازنهٔ مثبت ایجاد و بستری را برای جذب سرمایه‌های خارجی از کشورهای گوناگون ایجاد کنند. کوتاه اینکه، بنیان دیپلماسی راه ایران باید بر ترکیب این شاهراه‌ها استوار باشد. در این میان، توافقنامه‌های راهبردی ۲۵ ساله را باید با دیگر قدرت‌های بزرگ و کشورهای منطقه دنبال کرد. اگر امروزه سخن از توافقنامه با روسیه می‌شود، شایسته است که به هندوستان و حتی اتحادیهٔ اروپا نیز میدان داده شود. در میان کشورهای منطقه نیز باید به‌دنبال امضای توافقنامه‌های طولانی‌مدت با پاکستان و ترکیه، دو کشور منطقه با توان اقتصادی و انسانی زیاد بود. از این‌رو دیپلماسی راه را باید راهبردی در جذب سرمایه‌های خارجی دید.

همچنین، باید از درافتادن به دام تحلیل‌هایی مبنی بر برآمدن سریع جهان دو قطبی و تأکید بر ارادهٔ روزافزون پکن برای بازیگری به‌عنوان قطبی در برابر آمریکا دوری کنیم. برخلاف این تحلیل‌ها، پکن نمی‌خواهد که حضور روزافزون خود در

[۸۵۲] Southern Rimland

[۸۵۳] Kaplan, Robert D. *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*, Random House, ۲۰۱۰. P. ۸۸.

آسیای غربی و به‌ویژه ایران را کنشی صرفاً ضدآمریکایی نشان دهد. از این‌رو، رهبران چین کوشیده‌اند که رقابت خود را با آمریکا ورای بازی با حاصل جمع صفر ببینند. این نگاه خردمندانه و دوراندیشانهٔ پکن، در این واقعیت ریشه دارد که چین خود را هنوز یک قطب نمی‌داند. با وجود قدرت اقتصادی روزافزون چین، قطب بین‌الملل تنها سویهٔ اقتصادی ندارد. قدرت بر مثلث «زور – پول – گفتمان» استوار است و چین هنوز در دو رکن فاقد توان ایجاد چالش اساسی برای آمریکاست. چه‌بسا، اتحاد اوراسیایی چینی – روسی یگانه موجودیتی است که می‌تواند به‌عنوان قطبی در برابر قطب آمریکا شکل گیرد. گرچه که این اتحاد در بطن خود، با تنش بر سر کنترل آسیای میانه همراه خواهد بود، فشار آمریکای بایدن بر پکن و مسکو، آنها را به مدیریت تنش‌های خود کشانده است و به هم نزدیک خواهد کرد. با اینکه سهم آمریکا از اقتصاد و تجارت جهانی در حال کاهش بوده، ارتش آن بیش از حد گسترش یافته و اعتبار آن به‌دلیل ترکیبی از جنگ عراق، بحران مالی و دونالد ترامپ است. اما این بدان معنا نیست که چین در حال تصاحب است ... چین در جهانی در حال رشد است که چندقطبی خواهد بود.[۸۵۴] به سخن دیگر اقتصاد جهانی در حال گذار از یک جهان تک‌قطبی به جهان چندقطبی است و همان‌گونه که تاریخ نشان داده، این فرایند گذار همواره با تهدیدها و فرصت‌های گوناگون همراه بوده است.

اما مهم‌ترین عامل در برخورداری از ذهنیت راهبردی درک ایران دچار" تنهایی استراتژیک تاریخی" است. تنهایی استراتژیک[۸۵۵] مفهومی که نخستین بار توسط محی الدین مصباحی، استراتژیست برجستهٔ ایرانی بیان شد اشاره به واقعیتی است که در آن «ایران چه آگاهانه و خودخواسته و چه ناخواسته و از روی ناچاری به‌گونه‌ای استراتژیک و استراتژیک تنهاست و محروم از هر گونه اتحادهایی معنادار و متصل به قدرت های بزرگ».[۸۵۶] به بیان دیگر، تنهایی راهبردی ایران به وضعیتی اشاره دارد که در آن ایران فاقد هر گونه اتحاد طبیعی با ابرقدرتی جهانی یا قدرت بزرگی است؛ فقدانی که با پیروزی انقلاب اسلامی، بحران گروگانگیری، و در نهایت جنگی خونین و طولانی با عراق، بیش از پیش تشدید شد. مصباحی به‌روشنی درگیری و درهم‌تنیدگی ژرف جمهوری اسلامی در نظام بین‌الملل را با تکیه بر مفهوم تنهایی راهبردی دنبال می‌کند. با

[۸۵۴] Peters, Michael A. ‘China’s belt and road initiative: Reshaping global higher education’. *Educational Philosophy and Theory*. Vol. ۵۲, ۲۰۲۰. Issue ٦.
[۸۵۵] Strategic Loneliness
[۸۵٦] Mesbahi, Mohiaddin, Free and Confined: Iran and the International System. (Spring ۲۰۱۱). *Iranian Review of Foreign Affairs*, ۵ (۲): ۹-۳٤.

این‌حال مفهوم تنهایی استراتژیک، ویژگی مختص ایران انقلابی نبوده است.[۸۵۷] فرمانروایان قاجار ایران نیز بارها کوشیدند تا متحدانی راهبردی را برای مهار خطراتی علیه مانایی و یکپارچگی سرزمینی ایران بیابند (همچو فرانسه در برابر روسیه، بریتانیا در برابر روسیه، روسیه در برابر بریتانیا، آمریکا در برابر روسیه و بریتانیا) اما خود سرانجام دریافتند، گرچه دریافتی بس دیر و زیانبار که متحد راهبردی ندارند و نمی‌توان به دولت بیگانه اعتماد کرد. رضا شاه پهلوی نیز قربانی تلاش غیرمستقیمش در همدلی (و چه بسا اتحادِ محتملِ استراتژیک) با آلمان نازی علیه روسیه و بریتانیا شد. شاه نیز تنهایی استراتژیک ایران را، هرچند به‌صورت ناقص دریافته بود.[۸۵۸] تنهایی استراتژیک تاریخی ایران مهم‌ترین و دیرپاترین ویژگی این کشور و بنیان اصلی سیاست خارجی آن بوده است. نکته اینکه کشوری که دچار تنهایی راهبردی می‌شود، فاقد هرگونه متحد استراتژیک تضمین‌شده به‌ویژه در میانهٔ تنش است. ایران در طول همهٔ دوران پر فراز و نشیب تاریخی خود از هم‌پیمانان راهبردی بی‌بهره بوده‌است. برعکس همواره اتحادی راهبردی میان رقبای منطقه‌ای ایران برای همکاری علیه ایران وجود داشته است. این امر با رویارویی فاجعه‌بار با دنیای غرب بیش از پیش عیان شد و تا به امروز گاه و بیگاه وجود داشته است. تنهایی راهبردی ایران در دوران جنگ تحمیلی هشت ساله بیش از پیش عیان شد. جنگ ایران و عراق یگانه بحرانی در دوران جنگ سرد بود که دو ابرقدرت شرق و غرب از یک سوی میدان نبرد یعنی عراق پشتیبانی کردند. تحریم‌های آمریکا و سپس جامعهٔ بین‌الملل علیه ایران، این تنهایی را تا امروز تشدید کرده است. پس اشتباه خواهد بود که همکاری با چین را ذیل ایجاد برپایی هم‌پیمانی استراتژیک بیان کنیم. ایران و چین در نهایت می‌توانند گونه‌ای همراهی راهبردی داشته باشند، تا هم‌پیمانی استراتژیک.

سرانجام اینکه ذهنیت استراتژیک نهفته در پسِ دیپلماسی راه باید آن را به بازدارندگی عمومی[۸۵۹] ایران پیوند زند تا بتوان به اقتصادی تحریم‌ناپذیر رسید که تحریم آن بسیار سخت و پیچیده باشد. برای دستیابی به این هدف باید اقتصاد ایران را با اقتصاد کشورهای پیرامونی و همچنین کشورهای در امتداد شاهراه‌های بین‌المللی در هم تنیده کرد. به این منظور باید در نظر داشت مادامی که توافقات ایران با دیگر کشورها پیرامون مسائل نظامی و امنیتی است، هرگونه قراردادی، ورای محتویات و کیفیت متن آن، ایران را از دستیابی به بازدارندگی عمومی محروم می‌کنند. از سوی دیگر، تا زمانی‌که پیوند ایران به اقتصاد

[۸۵۷] Reisinezhad, Arash. ۲۰۱۸. *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds, and the Lebanese Shia*. Palgrave-Mac-Millan.

[۸۵۸] Ibid.

[۸۵۹] General Detterence

کشورهای دیگر، تنها از مسیر صادرات نفت و گاز باشد، این کشور به‌سادگی می‌تواند تحریم شود و تنها کافیست یک صادرکنندهٔ دیگر نفت و گاز، تأمین نفت و گاز مشتریان ایران را بر عهده گیرد. در نقطهٔ مقابل، تحریم کردن کشوری با شبکهٔ پیچیده‌ای از منافع اقتصادی برد – برد با کشورهای اطراف چنان دشوار است که اقتصاد آن را تحریم‌ناپذیر می‌کند. کوتاه اینکه کاربرد ماهرانهٔ این توافقنامه، با تکیه بر برخورداری از ذهنیت استراتژیک، شاید به برآمدن بازدارندگی نوین برای کشور از طریق تولید قدرت از طریق ژئوپلیتیک راه و کنشگری دیپلماسی راه ایران بینجامد. ایران با معرفی، عملیاتی کردن و پذیرش خود به‌عنوان گرانیگاه راه ابریشم نوین و دیگر شاهراه‌های بین‌المللی، می‌تواند به این مهم دست یابد.

کاربرد هشیارانهٔ این "ده فرمان" به تولید قدرت از طریق ژئوپولیتیک راه می‌انجامد و سرآغاز دیپلماسی راه ایران خواهد بود. پیامد پایانی به‌کارگیری این نوع دیپلماسی، پذیرش ایران به‌عنوان چهارراه جهان و احیای نقش تاریخی آن همچو گرانیگاه شاهراه‌های بین‌المللی است. این خود سرآغازسیاست خارجهٔ زنجیره‌ای و نه سیاست خارجهٔ واکنشی و سنتیِ دولت – دولت در منطقه و جهان شود. این چرخش همچنین به سیاست داخلهٔ توسعه‌محور سه ساحتی توسعه در ساحات اقتصادی – اجتماعی، سیاسی – نظامی و فرهنگی – هنجاری می‌انجامد. امروزه نیز می‌توان به بازبرپایی راه شاهی و راه ابریشم همچون راه‌هایی برای افزایش قدرت سیاسی – اقتصادی – فرهنگی ایران نگریست. راه‌اندازی چنین راه‌هایی نشانگر کاربرد هوشمندانهٔ جایگاه ژئواستراتژیک ایران خواهد بود. چراکه اگر در گذشته راه شاهی و راه ابریشم از هارتلند ایران گذر می‌کرد، این‌گونه راه‌ها نیز امروزه شاید پیوندگاه عینی سیاسی – اقتصادی – فرهنگی هارتلند ایران باشند. مهم‌تر اینکه اصول ده‌گانهٔ مذکور موجد شکل‌گیری بازدارندگی عمومی نوینی برای ایران خواهد شد چراکه در این شرایط، ایران را نمی‌توان به‌سادگی تحریم و منزوی کرد و از این رو دیپلماسی راه به افزایش ضریب تحریم‌ناپذیری می‌انجامد. تنها در این بافتار است که ایران می‌تواند توازن قوا را در آسیای باختری به نفع خود تغییر دهد. به سخن دیگر' راه بازگشت ایران به جهان از راهبرد دیپلماسی راه نوین ایران می‌گذرد.

کوتاه اینکه شناخت ژئوپولیتیک راه به تدوین استراتژی نوین "دیپلماسی راه" می انجامد. آن‌گاه که رهبران خردمند دنباله‌رو ایده‌های نابِ برآمده از دل تاریخ و جغرافیا (و نه سیاست روزمره) شوند، کلان استراتژی زاده می‌شود و برآمدن کلان‌استراتژی سرآغاز طرح و پاسخ به پرسش بنیادینِ "ما که هستیم" و "به کجا باید رویم" خواهد بود؛

در این **گزارش** کوشیدم تا کنشگران، رخدادها، **زوایا و روندهای کلان‌کریدورها** را از دریچهٔ ژئوپولیتیک راه ارائه دهیم. گرچه ایران از باثبات‌ترین قدرت‌های منطقه‌ای در آسیای غربی محسوب می‌شود؛ اما آگاهی از رویدادهای شتابان منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نیازمند تصمیم‌گیری‌های سنجیده در بازه‌های زمانی کوتاه است. کامیابی در این امر مهم، تنها در صورت درک صحیح گذشته، تحلیل دگرگونی‌های حال و نمایاندن روندهای پیش‌رو امکان‌پذیر است. پس این **گزارش** بستری را برای شناسایی روندهای برآمده از راه ابریشم نوین و تجویز سیاست‌هایی برای تأثیرگذاری بر پویایی راه ابریشم نوین به‌منظور افزایش توان و قدرت ایران در چیدمان ژئوپولیتیکی نوین آسیا فراهم می‌آورد. با توجه به اهمیت بسیار راه ابریشم نوین است که عدم شناسایی ژئوپولیتیک راه و تحلیل روندهای راه ابریشم نوین و و تدوین دیپلماسی راه برای اثرگذاری بر دالان‌های این کلان‌پروژه، شاید از یکسو حوزهٔ بازیگری و نفوذ ایران را در معادلات اوراسیا محدود کند و از طرف دیگر منافع سیاسی – امنیتی – نظامی – اقتصادی ایران را با تهدیدهای جدی به‌ویژه در پیرامون آشوبناک و بی‌ثبات خود مواجه سازد. کوتاه آنکه' پویایی‌های سدهٔ بیست‌ویکم میلادی زیر سیطرهٔ راه ابریشم نوین خواهد بود. از این رو' تنها با تکیه بر فهم ژئوپولیتیک راه و کاربست دیپلماسی راه است که ایران، نقش گرانیگاهی خود در شاهراه‌های بین المللی، همچون راه شاهی و راه ابریشم باستانی را زنده می‌کند. سرانجام اینکه تعین و تحقق ژئوپولیتیک راه، به تثبیت نقش ایران همچون چهارراه منطقه می‌انجامد. تحققی که تنها با پذیرش این اصل توسط فرمانروای خردمند و سیاستگذاری آینده‌نگر روی‌خواهدداد: "جهانی بیاندیشید' منطقه‌ای گفتگو کنید و ملی کنش ورزید."

نتیجه پایانی از شبکه‌های ترانزیتی را می‌توان در نقشه ذیل دید:



نتیجه گیری و پیشنهادات

جهان امروز در تمامی ابعاد دارای پیچیدگی های زیادی در حوزه های مختلف می‌باشد که دولتها باید بیش از پیش به روندهای حاکم بر محیط بین الملل و منطقه‌ای که در آن زیست می‌کنند توجه ویژه داشته باشند . در این گزارش سعی شده است به ابعاد مهم این روندها و تغییرات در حوزه های مختلف اشاره شود که بتوان تصویری واضح تر از ساختار ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک دنیا فعلی برای تصمیم سازان ارائه داد . یکی از کلان روندهای حاکم بر این ساختارها ابر پروژه " ابتکار یک کمربند یک راه " دولت چین می‌باشد که ۶۸ کشور را به صورت مستقیم و غیر مستقیم با خود درگیر کرده است . کشور ایران هم از این امر مستثنی نیست و بر اساس جایگاه ویژه ژئوپلیتیکی که دارد چه خودآگاه و چه ناخودآگاه در گیر حوزه های مختلف این کلان پروژه در زمینه های مختلف ترانزیت ، انرژی و ... خواهد شد . از این رو کشور ایران باید در دو

حوزه تصمیم گیری و اجرا تلاش بی وقفه کند زیرا بر اساس روندهای حاکم و پیش رو ، کشورهای منطقه و رقیب هر یک به دنبال بهره برداری حداکثری از این پروژه ها و حذف دیگری می‌باشند . در اینجا سعی می‌شود پیشنهاداتی استراتژیک به صورت خلاصه بیان شود :

۱–ایران به عنوان هاب ترانزیت دیتا

در حوزه فناوری و اطلاعات باید در نظر داشته باشیم که ترانزیت دیتا به نوعی خام فروشی بحساب می‌آید ، حال آنکه در صورت ایجاد سی دی ان[۸۶۰] های تجاری مشخص و مرتبط با حوزه تجارت بین الملل ، فروش یا برنامه ریزی بر مبناهای دیتاهای تجاری سود و بهره وری چند برابری عاید کشور خواهد ساخت .

از طرف دیگر ، با توجه به موقعیت جغرافیایی و زیرساخت های فیبر نوری در ایران ، و همچنین آغاز برنامه ریزی های مرتبط با حوزه ترانزیت در کشور و تاکید دولت بر بالا بردن پتانسیل ترانزیتی ، می‌توان در یک دوره میان مدت چند ساله ، ایران را تبدیل به هاب دیتای منطقه نمود .

۲–پروژه استفاده از ظرفیت های بالفعل منابع گازی کشور ترکمنستان

الف) پروژه استفاده از ظرفیت فعلی و خالی روزانه ۳۴ میلیون متر مکعب خطوط انتقال گاز طبیعی از ترکمنستان به ایران ــ با انعقاد قراردادی بلند مدت جهت سواپ و صادرات به کشورهای ترکیه و اروپائی (معادل ۱۳ میلیارد متر مکعب در سال)

ب) پروژه انتقال گاز ترش ترکمنستان به پالایشگاه خانگیران (با احداث ۸۰ کیلومتر خط لوله) و سواپ و صادرات گاز طبیعی شیرین شده از ایران به کشورهای هدف (کشورهای هدف باید مورد بررسی قرار گیرد و ریسک های ژئوپلیتیکی آنان مورد ارزیابی قرار گیرد)

---

۸۶۰ CDN

ج) پروژه احداث خط لوله گاز جدید بین ترکمنستان و ایران جهت افزایش ظرفیت فعلی روزانه انتقال گاز طبیعی از ۴۰ میلیون به ۸۰ میلیون متر مکعب با هدف جذب تولیدات آتی گاز طبیعی ترکمنستان از مسیر ایران .

۳– اتصال مستقیم خطوط ریلی ایران به چین در بلند مدت

گسترش شبکه راه‌آهن ایران به افغانستان در حقیقت گامی در جهت بازیابی نقش تاریخی افغانستان در مبادلات بین المللی خواهد بود . در این مورد ایران باید در راستای دیپلماسی راه یک استراتژی منسجم در زمینه ریلی با افغانستان و دولت چین برقرار کند . توسعه راه آهن در افغانستان مقدمه‌ای بر توسعه حمل و نقل و مبادلات کالا و نیز بهره برداری صنعتی از معادن این کشور خواعد بود . بدین منظور نیاز است تا با نگاه ویژه تری به گسترش راه آهن خواف – هرات نگریسته شود . این راه آهن در صورت اتصال به کاشغر چین ، با عبور از تاجیکستان و قرقیزستان از سه جنبه ژئوپلیتیک ، ژئواکونومیک و ژئوکالچرال قابل توجیه خواهد بود . و همچنین ایجاد یک پل زمینی بین چین و ایران به مثابه نقطه اتصال شرق و غرب . این مسئله باعث دسترسی مستقیم به منابع معدنی و بازار افغانستان به منظور اتصال این کشور به دریاهای آزاد با استفاده از ظرفیت بندر چابهار و همچنین خارج کردن تاجیکستان به عنوان شریک استراتژیک از خفگی ژئوپلیتیکی و تعریف این کشور به عنوان مرز شرقی ایران در مجاورت چین .

۴– ایجاد کریدور جدید ریلی زاهدان – میرجاوه برای گسترش دامنه ارتباطات دو کشور پاکستان و ایران

این خط آهن با عرض خط ۱۶۷۶ میلی متر ، به عنوان خط عریض شناخته می‌شود ، بنابراین با توجه به شرایط موجود این خط و زیر ساخت مورد استفاده در آن از یک سو و عریض بودن آن از سوی دیگر ، امکان بهره برداری مناسب از این خط در اتصال با سایر خطوط شبکه راه آهن سراسری ایران میسر نبود . از این رو برای ایجاد ارتباط استراتژیک و ایجاد بازار تجاری با کشور پاکستان و عبور بارهای ترانزیتی باید این مسئله مورد توجه ویژه قرار گیرد .

منابع و ماخذ

Frankopan, Peter, *The Silk Roads: A New History of the World*, Bloomsbury, ۲۰۱٦.

"What to Know About China's Belt and Road Initiative Summit". *Time*. Archived from the original on ۲۰۱۸-۰۱-۲۸; CNN, James Griffiths. "Just what is this One Belt, One Road thing anyway?" *CNN*. Archived from the original on ۲۰۱۸-۰۱-۳۰; https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/

Miller, Tom, *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Paperback – February ۱٥, ۲۰۱۷, Zed Books (February ۱٥, ۲۰۱۷)

Rolland, Nadège, *China's 'Belt and Road Initiative': Underwhelming or Game- Changer?* Washington Quarterly, Vol. ٤۰, No. ۱, Spring ۲۰۱۷

Kaplan, Robert D. *The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century*, Random House (March ٦, ۲۰۱۸).

Yiwei, Wang. *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*, New World Press. February, ۲۰۱٦.

Kaplan, Robert D. *The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century*, Random House (March ٦, ۲۰۱۸).

Mahbubani, Kishore. *Has China Won? The Chinese Challenge to American Primacy*. Illustrated, March ۳۱, ۲۰۲۰

Glantz, Michael H. & Robert J Ross & Gavin G Daugherty. *One Belt One Road: China's Long March Toward 2049*. Sumero Press Inc. April ۲۰۱۹.
Eberle, Paul & Arthur Tafero. *China Strategies in the Belt and Road Initiative*. (Belt and Road Series). Independently published. May ۱, ۲۰۱۹.

Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ۲۰۲۰.

Center for Strategic and International Studies (CSIS)

Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*. Center on International Cooperation, New York University.

Zimmerman, Thomas. *The New Silk Roads: China, The U.S., and the Future of Central Asia*. Center on International Cooperation, New York University.

World Bank. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. August ۲۰۱۹

Foster, John B., *The New Geopolitics of Empire*, ۵۷ Monthly Rev. ۸ (۲۰۰۶), p.۱

Mesbahi, Mohiaddin, *Free and Confined: Iran and the International System*. (Spring ۲۰۱۱). *Iranian Review of Foreign Affairs*

Reisinezhad, Arash. ۲۰۱۸. *The Shah of Iran, the Iraqi Kurds, and the Lebanese Shia*. Palgrave-Mac-Millan.

Buzan, Barry and Ole Waver. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. (Cambridge University Press, ٤ Dec ۲۰۰۳). P.۱۸۷.

Kaplan, Robert. D. *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, Random House Trade Paperbacks; Reprint edition (September ۱۰, ۲۰۱۳).
Buzan, Barry and Ole Waver. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. (Cambridge University Press, ٤ Dec ۲۰۰۳). p.۱۸۷.

Gordon, T. (۱۹۹٤). Trend impact analysis. *Futures Research Methodology*, ۱–۲۱.
Biedermann, Zoltán. 'An Island under the Influence: Soqotra at the Crossroads of Egypt, Persia and India from Antiquity to the Early Modern Age' in Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea. Edited by Ralph Kauz. Harrassowitz Verlag. Wiesbaden. ۲۰۱۰. □. ۱۰–۱۱.

"Shavkat Mirziyoyev: Our Peoples Must in Reality Feel the Effects of Our Joint Efforts," official website of the president of Uzbekistan, April ۲۷, ۲۰۱۹, https://president.uz/en/lists/view/۲۵۳۳. [SEP]

https://www.worldbank.org/en/home

KTZ-Freight Transportation Joint Stock Company, "The Volume of Rail Traffic between Kazakhstan and China Grew by ٣٣٪" (in Russian), May ١٦, ٢٠١٨, https://www.ktzh-gp.kz/ru/media/news/news_main_section_ru/١١٥٦٠/.

١ Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ٢٠٢٠. p. ٥٢.

"COSCO Shipping Invests in the Development of the Khorgos–Eastern Gate FEZ" (in Russian), Kazakh TV, May ٢٢, ٢٠١٧, https://kazakh-tv.kz/ru/view/business/page_١٨٥٠٤٤_cosco-shipping-investiruet-v-razvitie-sez-.

Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ٢٠٢٠. p. ٥٤.

Hillman, Jonathan E. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. Yale University Press, September ٢٠٢٠. p. ٥٤.

"Each Region of Kazakhstan Will Benefit from the EXPO ٢٠١٧ in Astana—Nazarbayev" (in Russian), Zakon.kz, November ٢٨, ٢٠١٢, http://www.zakon.kz/٤٥٢٧٤١٨-vygodu-ot-provedenija-expo-٢٠١٧-v.html

Xi Jinping, "Speech by H. E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, at Nazarbayev University," Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, September
٧, ٢٠١٣, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_٦٦٥٣٨٥/zyjh_٦٦٥٣٩١/t١٠٧٨٠٨٨.shtml. .
Wade Shepard, "Khorgos: Why Kazakhstan Is Building a 'New Dubai' on the Chinese Border," Forbes, February ٢٨, ٢٠١٦, https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/٢٠١٦/٠٢/٢٨/will-a-place-called-khorgos-become-the-next-dubai/#٢٢ab٢a٢٧f٤b٧

Daniel Garcia-Castellanos and Umberto Lombardo, "Poles of Inaccessibility: A Calculation Algorithm for the Remotest Places on Earth," *Scottish Geographical Journal* ١٢٣, no. ٣ (May ٢٠٠٧): ٢٢٧–٢٣٣, https://www.tandfonline.com/doi/abs/١٠,١٠٨٠/١٤٧٠٢٥٤٠٨٠١٨٩٧٨٠٩

https://www.silkroadbriefing.com/news/٢٠٢١/٠٦/٣٠/kazakhstan-the-belt-road-highway-to-europe-central-asia/

This claim was made by a senior executive at Kazakhstan's state-owned energy company, KazMunayGas as cited by Hao Tian, "China's Conditional Aid and Its Impact in Central Asia," in China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia, ed. Marlene Laruelle (Washington DC: Central Asia Program, George Washington University, ٢٠١٨): ٣٠.
Central Asia -China gas pipeline
https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/