

## بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمر بند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ

عنایت‌الله یزدانی<sup>۱</sup>

پریسا شاه‌محمدی<sup>۲</sup>

امروزه آسیا به عنوان یک قاره پهناور با تحولات جدیدی روبه‌رو است. چندی است که بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در راستای تأمین اهداف خود در مناطق مختلف این قاره پهناور، طرح‌های جدیدی را ارائه داده‌اند. طرح جاده ابریشم آمریکا، سیاست چرخش به آسیا و ارائه طرح‌های معماری امنیتی جدید برای آسیا از سوی اتحادیه اروپا و آمریکا، طرح‌های اخیر بازیگران فرامنطقه‌ای در آسیا و طرح جاده ابریشم چین و طرح معماری امنیتی جدید آسیا از طرح‌های درون‌قاره‌ای برای آسیا می‌باشند.

مقاله حاضر به بررسی دو گونه متفاوت از طرح جاده ابریشم جدید یعنی گونه فرامنطقه‌ای (مورد پیشنهاد آمریکا) و گونه درون منطقه‌ای (مورد پیشنهاد چین) می‌پردازد و ضمن تشریح ویژگی‌های هر یک از این دو و مقایسه آنها با یکدیگر، منافع جمهوری اسلامی ایران را در این طرح‌ها، مورد بررسی و مذاقه قرار می‌دهد و می‌کوشد به این سوال اصلی پاسخ دهد که کدام طرح جاده ابریشم جدید در راستای منافع جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. این مقاله همچنین به این سوال فرعی خواهد پرداخت که جایگاه ایران در کمر بند اقتصادی جاده ابریشم چگونه تعریف شده است. فرضیه این نوشتار آن است که طرح کمر بند اقتصادی جاده ابریشم چین (در هر دو گونه خشکی - دریایی) به علت ملحوظ داشتن نقش اساسی و محوری ایران می‌تواند تأمین کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه باشد. از این رو، این نوشتار در پایان به این دستاورد منتج خواهد شد که میزان پویایی جمهوری اسلامی ایران در پیوستن به کمر بند اقتصادی جاده ابریشم، جایگاه این کشور را در طرح مزبور تعریف خواهد نمود. نوشتار حاضر بر اساس مکتب کپنهاگ به تبیین موارد مطرح شده خواهد پرداخت.

**واژگان کلیدی:** طرح جاده ابریشم جدید آمریکا، طرح جاده ابریشم جدید چین، منافع ملی و مکتب کپنهاگ.

Email:yazden2013@gmail.com

<sup>۱</sup> نویسنده مسئول، دانشیار دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

<sup>۲</sup> دانشجوی دکترای روابط بین‌الملل دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

Email:shahmohammadi.parisa@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۳/۹/۲۵ و تاریخ پذیرش: ۹۳/۱۱/۱۰

## مقدمه

واژه «جاده ابریشم»<sup>۱</sup> از قرن نوزده میلادی مورد استفاده بوده و به شبکه تجاری سنتی شرقی - غربی اطلاق می‌شده است که از منطقه اوراسیا و اقیانوس هند گذر می‌کرده است. این شبکه تجاری در دهه شانزده میلادی به وجود آمد و هر دو مسیر خشکی - دریایی را شامل می‌شد (Lin, 2011). در واقع، این واژه نخستین بار، توسط فردیناند فرایهوفن ریشتهوفن<sup>۲</sup> دانشمند آلمانی در کتاب «دولت قیصری چین»<sup>۳</sup> در سال ۱۸۷۷ به کار برده شد (آریانفر، ۱۳۹۰).

در سال‌های اخیر، ایده جاده ابریشم مجدداً احیا شده و اندیشمندان غربی و شرقی طرح‌هایی را برای راه‌اندازی مجدد و گسترش آن ارائه داده‌اند. دو طرح ارائه شده در خصوص جاده ابریشم جدید در این نوشتار مورد ارزیابی قرار می‌گیرند که یکی طرح جاده ابریشم آمریکا است که در سال ۲۰۱۱ توسط هیلاری کلینتون<sup>۴</sup> مطرح شد و دیگری طرحی است که چین در نظر دارد آن را اجرایی سازد. طرح ارائه شده توسط آمریکا بر اساس مطالعات گسترده فردریک استار<sup>۵</sup>، ایده‌پرداز اصلی طرح جاده ابریشم جدید مطرح شده است. طرح آمریکایی جاده ابریشم جدید، زیرساخت‌های روسیه (جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) را به کشورهای آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل می‌نماید. این طرح سعی دارد با بیرون نگاه داشتن ایران و نادیده انگاشتن اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک آن به نوعی از ایفای نقش ایران در منطقه بکاهد و راه‌های جدیدی را برای دسترسی به شرق پایه‌گذاری نماید. این در حالی است که طرح جاده ابریشم جدید چین با دو گونه خشکی - دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد. در واقع، طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل نماید (Van der Putten & Meijnders, 2015). دولت چین، ابتکار خود با عنوان «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یک» را در اکتبر ۲۰۱۳ مطرح کرد. در اوایل همان سال، چین طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم را که با هدف ایجاد زیرساخت‌های لازم برای

<sup>1</sup>. Silk Road

<sup>2</sup>. Ferdinand Freiherr von Richthofen

<sup>3</sup>. Kaiserreich China

<sup>4</sup>. Hillary Clinton

<sup>5</sup>. Fredrick Starr

همکاری در منطقه‌ای که از شین‌جیانگ<sup>۱</sup> (بخش شمالی - غربی چین) تا دریای بالتیک را در برمی‌گیرد، آغاز کرده بود. دولت چین، از اصطلاح «یک کمربند، یک جاده»<sup>۲</sup> برای اشاره به این دو طرح یادشده استفاده می‌کند (Szczudlik-Tatar, 2013).

طرح جاده ابریشم چین که بدون ملاحظات ایدئولوژیک و بر مبنای واقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، سازماندهی شده است، احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مد نظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازده برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است.

مقاله حاضر به بررسی دو گونه متفاوت از طرح جاده ابریشم جدید یعنی گونه فرمانطقه‌ای (مورد پیشنهاد آمریکا) و گونه درون منطقه‌ای (مورد پیشنهاد چین) می‌پردازد و ضمن تشریح ویژگی‌های هر یک از این دو و مقایسه آنها با یکدیگر، منافع جمهوری اسلامی ایران را در این طرح‌ها، مورد بررسی و مذاقه قرار می‌دهد و می‌کوشد به این سوال اصلی پاسخ دهد که کدام طرح جاده ابریشم جدید در راستای منافع جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. این مقاله همچنین به این سوال فرعی خواهد پرداخت که جایگاه ایران در کمربند اقتصادی جاده ابریشم چگونه تعریف شده است. فرضیه این نوشتار آن است که طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین (در هر دو گونه خشکی - دریایی) به علت ملحوظ داشتن نقش اساسی و محوری ایران می‌تواند تأمین‌کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه باشد. از این رو، این نوشتار در پایان به این دستاورد منتج خواهد شد که میزان پویایی جمهوری اسلامی ایران در پیوستن به کمربند اقتصادی جاده ابریشم، جایگاه این کشور را در طرح مزبور تعریف خواهد نمود. نوشتار حاضر بر اساس مکتب کپنهاگ<sup>۳</sup> به تبیین موارد مطرح شده خواهد پرداخت.

---

<sup>۱</sup> . Xin Jiang

<sup>۲</sup> . One Belt, One Road Initiative (Yidai Yilu)

<sup>۳</sup> . Copenhagen School

برای نگارش این مقاله از روش‌های پژوهشی زیر مدد گرفته شده است:  
(الف) جمع‌آوری مطالب ارائه شده در میزگردها و سمینارهای داخلی و بین‌المللی<sup>۱</sup> در خصوص جاده ابریشم جدید (گروه‌های فکر موجود در این زمینه)؛ و  
(ب) استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی موجود. همچنین استدلال استنتاجی روش تحقیق مورد استفاده برای حصول نتیجه این مقاله است.

### چارچوب نظری؛ مکتب کپنهاگ<sup>۲</sup>

چارچوب نظری نوشتار حاضر را مکتب کپنهاگ شکل می‌دهد. مکتب کپنهاگ بر اساس تحلیل نگارندگان، مبتنی بر دو رویکرد نظری واقع‌گرایی و سازه‌انگاری می‌باشد. اعتقاد به وجود دولت‌ها، اصالت بخشیدن به منافع ملی و محوریت مسأله امنیت در آثار مکتب کپنهاگ مبانی واقع‌گرایانه این رویکرد نظری به شمار می‌روند. با این حال، مکتب کپنهاگ از انشعابات نظریه سازه‌انگاری می‌باشد و در واقع از نظریه‌های انتقادی در تکمیل و پرورش اندیشه‌های سازه‌انگاران است.

در تکمیل این نکته چنین می‌توان افزود که «یکی از بحث‌های هستی‌شناختی مکتب کپنهاگ، اهمیت مطالعه دولت و فرد در مسائل امنیت هستی‌شناسانه است. به عبارتی، دولت به عنوان یک ویژگی جمعی می‌تواند یک سطح تحلیل برای مطالعه امنیتی باشد؛ ولی امنیت فردی نیز خود می‌تواند در نگرش فوق مطالعه شود چرا که دیگر دولت تنها موضوع و میدان امنیت نیست» (ابراهیمی، ۱۳۸۶). «از مباحث دیگر هستی‌شناختی مکتب کپنهاگ، نگاه تاریخی این مکتب به پدیده‌های اجتماعی و تأکید بر نقش هنجارها، قواعد و فرهنگ می‌باشد» (همان).

مکتب کپنهاگ هماهنگ‌ترین تلاش را در جهت بسط نظریه یا چارچوبی برای بررسی امنیت، مطابق سنت سازه‌انگاری تشکیل می‌دهد. مکتب کپنهاگ نامی است که بر دستورکار

---

<sup>۱</sup> . پریسا شاه‌محمدی در این راستا، در «کنفرانس بین‌المللی ترویج معماری امنیت آسیا از طریق همکاری برد - برد» در مؤسسه مطالعات بین‌المللی شانگهای در آبان ۱۳۹۳، «سومین میزگرد بین‌المللی هم‌اندیشی سیکا؛ همکاری امنیتی آسیا، موضوعات، مفاهیم و نهادها» در مؤسسه مطالعات بین‌المللی شانگهای در اردیبهشت ۱۳۹۴ و «سمینار بین‌المللی توسعه اقتصادی در آکادمی علوم اجتماعی چین» در پکن در شهریور ۱۳۹۴ شرکت کرده است.

پژوهش جمعی محققان مختلف مؤسسه پژوهش صلح کپنهاگ در دانمارک گذاشته شده که محور آن را آثار بری بوزان<sup>۱</sup> و اوله ویور<sup>۲</sup> تشکیل می‌دهد (ویلیامز، ۱۳۹۰، ۱۲۹).

اگر مکتب کپنهاگ یک مضمون محوری داشته باشد که محرک آن به شمار رود، این مضمون همانا علاقه‌مندی شدید به نحوه «عمل» امنیت در سیاست جهان است. از منظر مکتب کپنهاگ، امنیت شامل بخش‌های نظامی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است. مفهوم اساسی که توسط مکتب کپنهاگ مطرح می‌شود، مفهوم «امنیتی کردن» است. منظور از امنیتی کردن که نخستین بار ویور آن را در سال ۱۹۹۵ مطرح ساخت، برسازگی گفتمانی تهدید است. به عبارت مشخص‌تر، امنیتی کردن را می‌توان چنین تعریف کرد: روندی که طی آن یک بازیگر، مسأله، پوشش یا بازیگر خاصی را به عنوان «تهدید وجودی»<sup>۳</sup> برای یک موضوع خاص امنیت اعلام می‌کند (همان: ۱۳۰-۱۳۱).

مکتب کپنهاگ نقطه نظرات کسانی که امنیت را فقط در چارچوب عینی و جدا از ذهن و افکار افراد تلقی می‌کنند، رد کرده و آن را به عنوان موضوعی بین ذهنی تعریف می‌کند. بوزان نقطه آغاز مسأله امنیت را ذهنی و مبتنی بر تصمیم بازیگران معرفی می‌کند (ابراهیمی، ۱۳۸۶).

مکتب کپنهاگ همچنین از منظری دیگر به موضوع کمربند اقتصادی جاده ابریشم خواهد پرداخت. در واقع، تحقق یافتن کمربند اقتصادی جاده ابریشم، بر اساس مکتب کپنهاگ چنین قابل تحلیل است که این طرح مجموعه‌ای از واحدها را پدید خواهد آورد که «روندها و پوشش‌های امنیتی‌شان چنان به هم گره خورده است و مشکلات امنیتی آنها را نمی‌توان جدای از هم به شکل معقولی به تحلیل گذاشت یا برطرف کرد» (Buzan & Weaver, 2003: 44).

حسب موارد یادشده در فرازی از مقاله حاضر، موضوع جاده ابریشم جدید مورد نظر آمریکا در قالب مکتب کپنهاگ چنین تبیین می‌شود که طرح هیلاری کلینتون با هدف امنیتی ساختن ایران در منطقه طراحی شده و ضمن حذف ایران از مسیر جاده ابریشم، انزوای مطلق آن از طرح‌های زمینی و سایبری جاده ابریشم جدید مدنظر بوده است. همچنین آرای مکتب کپنهاگ در تبیین اهمیت پویایی جمهوری اسلامی ایران در پیوستن

<sup>۱</sup> . Barry Buzan

<sup>۲</sup> . Ole Weaver

<sup>۳</sup> . Existential Threat

به طرح جاده ابریشم جدید نیز کاربرد یافته است. بدیهی است که طرح جاده ابریشم جدید به دلیل اهمیت بالا و ایجاد تغییرات متعدد و ملموس بر منطقه، تمامی کشورهای واقع در این مسیر را دستخوش تحول عظیم خواهد نمود. همگرایی اقتصادی، شکوفایی و رونق اقتصادی کشورهای منطقه، بروز چالش‌های امنیتی جدید و بالتبع ضرورت چاره‌اندیشی و یافتن راهکارهای مقابله با آنها و همچنین قدرت‌سازی برای کشورهای حاضر در این طرح، از دستاوردهای تحقق این طرح عظیم خواهد بود. از سوی دیگر، شایان ذکر است که طرح عظیم جاده ابریشم جدید در صورت تحقق نه صرفاً طرحی ملموس و زمینی، بلکه طرحی سایبری و بین‌الذهانی نیز خواهد بود. در خصوص آثار بین‌الذهانی آن، تأکید بر امنیتی شدن ایران در طرح آمریکایی جاده ابریشم مجدداً نمایان می‌شود. حذف ایران و اهمیت آن از خطوط ارتباطی و انتقالی، برنامه مورد نظر آمریکا بوده است. اگرچه این برنامه در حد یک طرح اولیه باقی ماند و هیچ‌گاه عملیاتی نشد، لزوم فعالیت و پویایی ایران برای پیوستن به طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین ضروری می‌نماید، چرا که حضور و میزان پویایی ایران در این طرح صرفاً توسط خود جمهوری اسلامی ایران تعریف خواهد شد.

در این نوشتار، ضمن بررسی آثار تحقق طرح‌های ارائه شده برای جاده ابریشم جدید از منظر مکتب کپنهاگ (تلفیقی از آثار واقع‌گرایانه و سازه‌انگاران)، نتیجه این بررسی در راستای منافع جمهوری اسلامی ایران ارائه شده است.

### اهمیت جاده ابریشم جدید

تا به امروز، هیچ روش‌شناسی به طور مشترک قابل قبولی برای تخمین حجم و ارزش تجارتی که با گشایش شاهراه‌های جاده‌ای و خطوط آهن در قلب آسیای مرکزی (و افغانستان) شکوفا خواهد شد، وجود ندارد.

کریدورهای مبادلاتی «همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی (کارک)»<sup>۱</sup> از راه‌های مبادلاتی اساسی و حیاتی منطقه به شمار می‌آیند. اهمیت این کریدورها به ویژه از آن جهت است که اغلب کشورهای عضو برنامه همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی محصور در خشکی بوده و به طور انحصاری برای نقل و انتقالات و تجارت درون منطقه‌ای به مسیرهای

<sup>۱</sup> . The Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

زمینی وابسته می‌باشند. بانک توسعه آسیا برای برقراری ارتباط میان کشورهای عضو کارک با سایر کشورهای مجاور در تلاش است (Asian Development Bank, 2014). گسترش تجارت در کریدورهای ترانزیتی در حال ظهور، تأثیر متفاوتی بر هر کشور خواهد گذارد. این خطوط جدید، چین، اروپا، هند و روسیه را قادر خواهد ساخت که کالاهای با ارزش بالا را به صورت کارآمدتری از انتقال آن با کشتی با خطوط آهن مبادله نمایند. اروپا سرانجام به مزایایی که با آغاز طرح تراسکا (کریدور اروپا - قفقاز - آسیا) در سر می‌پروراند، نایل خواهد شد. منطقه اورال در روسیه و غرب سیبری به کریدورهای تجاری کارآمد در هند، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه دسترسی خواهند یافت. ترکیه و جمهوری آذربایجان به کشورهای ترانزیتی مهم تبدیل خواهند شد که از طریق ایران و آسیای مرکزی، شرق را به غرب متصل می‌سازند. جمهوری آذربایجان همچنین به عنوان پیونددهنده اساسی روسیه و ایران ایفای نقش خواهد کرد.

قزاقستان و ازبکستان هر دو از گسترش خطوط شمال - جنوب که شمال اروپا و روسیه را به خلیج فارس و دریای عرب پیوند می‌دهد؛ کسب منفعت خواهند داشت. تولیدکنندگان نفت و گاز در منطقه دریای خزر از مزایای اقتصادی و امنیتی خطوط لوله انتقالی متعدد سود خواهند برد. خطوط انتقال برق به زودی تاجیکستان و جمهوری قرقیزستان را قادر خواهد ساخت که از میان بزرگترین تولیدکنندگان انرژی هیدروالکتریک در جهان به بازارهای پاکستان دسترسی پیدا کنند. ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان قادر خواهند بود با ارزش‌ترین محصولات کشاورزی و پنبه خود را به جای صادر کردن به روسیه و طی مسافت هفت هزار کیلومتری و گذر از دریای بالتیک، مستقیماً به بازارهای در دسترس در جنوب آسیا صادر کنند. این امر انحصار صادرات روسیه را بر کشورهای منطقه خواهد شکست. ترکمنستان نیز به خریداران متعدد نفت و گاز دسترسی پیدا خواهند کرد. افغانستان نیز مانند دیگر کشورهای منطقه از مزایای عواید ناشی از ترانزیت و مالیات حمل و نقل بهره خواهد برد. بازگشایی کریدورهای تجاری شرق به غرب از مسیر پاکستان و گشایش کریدورهای جدید به چین، انزوای تحمیل شده بر پاکستان را از بین خواهد برد (Esteban and Otero-Iglesias, 2015).

## طرح جاده ابریشم جدید آمریکا

از منظر سیاسی-اقتصادی، بحران اقتصادی جهان پس از سال ۲۰۰۸ به دوره تک قطبی پس از جنگ سرد پایان بخشید. در شرایط جدید، ایالات متحده با ظهور ساختار قدرت چندقطبی، الگوهای سیاسی-اقتصادی چندوجهی و تعدد بازیگران در عرصه بین‌المللی مواجه است.

در سال ۲۰۱۱، تجارت بین روسیه و چین به ۵۵ میلیارد دلار، یعنی هفت برابر بیشتر از سال ۲۰۰۰ رسید. ورود حجم انبوه الوار و نفت از روسیه به چین که فاقد منابع طبیعی است و متقابلاً ارسال تجهیزات کشتیرانی، منسوجات و تولیدات کارخانه‌ای به روسیه در شرایطی صورت می‌گیرد که آمریکا جایگاه اقتصادی ضعیفی در آسیا نسبت به دو کشور یادشده دارد. اکونومیست<sup>۱</sup> در آوریل ۲۰۱۰ در مقاله‌ای با عنوان «جاده‌های ابریشم جدید»<sup>۲</sup> نوشت، «در آسیای بزرگ، راهیابی آمریکا به هیچ یک از سازمان‌های تازه تأسیس نظیر سازمان همکاری شانگهای چین، روسیه و کشورهای آسیای مرکزی، میسر نبوده است؛ از این رو، غرب بر آسیای بحری تأکید می‌نماید» (The Economist, 2010).

پیشنهاد طرح امروزی «جاده ابریشم جدید» به دهه ۹۰ میلادی بازمی‌گردد. بانیان این طرح سناتور جمهوری خواه سام براون‌بک<sup>۳</sup> و پروفیسور فردریک استار بودند.

جاده ابریشم اولیه بیش از ۶۴۰۰ کیلومتر طول داشت و شبکه‌های تجاری آسیا را به جنوب اروپا و شمال آفریقا متصل می‌کرد. این جاده همچنین موجبات گسترش تمدن از مصر به رم را فراهم آورد. طرح جاده ابریشم جدید هیلاری کلینتون، همگرایی بازارها از بمبئی تا کراچی و کابل و از آنجا به تاشکند، آستانه و فراتر از آن را مدنظر دارد. وی از این طرح با عنوان «نوزایی اقتصادی جنوب آسیا»<sup>۴</sup> یاد کرده است. نکات حائز اهمیت این طرح، یکی بیرون نگاه داشتن ایران و چین از مسیرهای طراحی شده و دیگری قرابت زمانی آن با خروج نیروهای ایساف از افغانستان است (Rafique & Humayun, 2012). کنگره آمریکا به ترتیب در سال‌های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۶ راهبرد اقدام جاده ابریشم را برای حفظ نفوذ در اوراسیا صادر و تجدید کرد.

<sup>۱</sup>. Economist

<sup>۲</sup>. New Silk Roads

<sup>۳</sup>. Sam Brownback

<sup>۴</sup>. A South Asian Economic Renaissance



نسخه هیلاری کلینتون از جاده ابریشم جدید، مسیری است که از ترکمنستان یا ازبکستان آغاز شده و از افغانستان، پاکستان و هند عبور می‌کند. بیرون نگاه داشتن کامل چین و ایران از طرح پیشنهادی قابل تأمل است.

### شناسایی ساز و کار طرح پیشنهادی کلینتون

ایده هیلاری کلینتون بر اساس مطالعات گسترده فردریک استار، ایده پرداز اصلی طرح جاده ابریشم جدید مطرح شده است. ایده هیلاری کلینتون زیرساخت‌های روسیه (جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) را به کشورهای آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل می‌نماید (Rafique & Humayun, 2012).

پروفسور فردریک استار در گزارشی با عنوان «افغانستان آن سوی شبهه ملت‌سازی: فرصتی برای محک زدن راهبرد اقتصادی»<sup>۱</sup> (Starr, 2011)، تحلیلی از مؤلفه‌های مؤثر بر احداث جاده ابریشم جدید ارائه می‌دهد. وی بر این باور است که سیستم حمل و نقل و پشتیبانی شبکه توزیع شمالی که برای راهبرد آمریکا در افغانستان بسیار حائز اهمیت است و محدوده ۹ کشور از اقمار شوروی سابق (ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان، فدراسیون روسیه، جمهوری آذربایجان، گرجستان، اوکراین و لیتوانی) را در بر می‌گیرد. از این رو، نیازمند اقداماتی از قبیل حذف تحریم‌های نظامی و فعال‌سازی تجارت آمریکا ازبکستان است.

از سوی دیگر، استار چنین اظهار می‌دارد که ایالات متحده می‌بایست از هیچ تلاشی دریغ نکند تا مطمئن شود مسیرهای اقتصادی جدید میان اروپا و شرق آسیا به جای ایران از افغانستان عبور کند. به بیان وی «اگر آمریکا از عهده این مهم بر نیاید به صادرات ایران کمک کرده است.»

در طرح جاده ابریشم مدنظر هیلاری کلینتون، مواردی از قبیل خط لوله تاپی<sup>۲</sup> و زیرساخت‌های جدید منظور شده است. در ۱۴ نوامبر ۲۰۱۱ پاکستان و ترکمنستان مجموعاً ۵ موافقت‌نامه و یادداشت تفاهم در نخستین گام به سوی تحقق خط لوله گاز تاپی (ترکمنستان، افغانستان، پاکستان، هند) به امضا رساندند. این خط لوله چندملیتی قرار است

<sup>۱</sup> . Afghanistan, Beyond the Fog of Nation-Building: Giving Economic Strategy a Chance

<sup>۲</sup> . TAPI

تا سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری برسد و از خطوط گازی ملحوظ در طرح جاده ابریشم جدید هیلاری کلینتون است. احداث زیرساخت‌های جدید نظیر بزرگراه، شبکه‌های انتقال برق و گاز و همچنین کاهش موانع حقوقی تجارت در کشورهای همسایه افغانستان، مورد نظر وزارت خارجه ایالات متحده است (Rafique & Humayun, 2012).

### مؤلفه‌های مؤثر و بازیگران مهم در طرح جاده ابریشم آمریکا

سیاست‌گذاران در آمریکا از سال ۲۰۰۹ با هدف تضمین ثبات در افغانستان پس از سال ۲۰۱۴ به طور جدی به طرح جاده ابریشم جدید بذل توجه نمودند. پنتاگون، آژانس‌های اطلاعاتی آمریکا و مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی در واشنگتن با همت فراوان بر روی این موضوع کار کرده‌اند. با این وجود در سطح آکادمیک، این امر برای مدت طولانی در مؤسسه آسیای مرکزی و قفقاز و برنامه مطالعات جاده ابریشم در دانشگاه جانز هاپکینز<sup>۱</sup> در واشنگتن دی. سی. به کمک رئیس آن فردریک استار ادامه داشته است. آمریکا بر این باور است که «جاده ابریشم جدید» از طریق تسهیل پیوندهای اقتصادی بین جنوب آسیا و آسیای مرکزی به ثبات وضعیت در افغانستان کمک خواهد کرد. این جاده جدید می‌تواند علاج مشکلات افغانستان باشد و این کشور با ظهور به عنوان یک قطب تجاری و رابط بین جنوب و مرکز آسیا می‌تواند به ثبات اقتصادی و سیاسی لازم دست یابد.

مفهوم «جاده ابریشم جدید» پس از سفر هیلاری کلینتون به آسیای مرکزی در سپتامبر ۲۰۱۱ جدی‌تر مورد لحاظ قرار گرفت. این مفهوم از آن پس مورد حمایت همه شرکت‌کنندگان در نشست وزارتی جاده ابریشم جدید واقع شد که در سپتامبر ۲۰۱۱ در حاشیه مجمع عمومی سازمان ملل برگزار شد. کنفرانس‌های استانبول و بن نیز به این موضوع پرداختند و از نقش افغانستان به عنوان سرزمین ارتباط دهنده در «قلب آسیا» که جنوب آسیا، آسیای مرکزی، اوراسیا و خاورمیانه را به هم پیوند می‌دهد، استقبال کردند. جاده ابریشم جدید را می‌توان محصول اندیشه آمریکا نامید که با حمایت کانون‌های اندیشه و اعضای جامعه راهبردی آن زاده شده است. با این حال، هند نیز تعهد خود را به این طرح ابراز کرده و با بهبود در روابط پاکستان و چین و نیز روابط باثبات با ایران، هند قادر به ایفای نقش مهمی در آینده «جاده ابریشم» خواهد بود.

<sup>۱</sup> . Johns Hopkins University

شایان ذکر است که هند به عنوان یک بازیگر مهم در «جاده ابریشم جدید» حامی ارتباط بیشتر بین جنوب آسیا و آسیای مرکزی است. حتی پیش از مطرح شدن این ایده، نخست وزیر وقت هند، مانهومان سینگ<sup>۱</sup> به طور مکرر در خصوص برقراری پیوندهای نزدیک بین هند، پاکستان، افغانستان و آسیای مرکزی سخن گفته بود. سینگ خاطر نشان ساخت که مشارکت با پاکستان مورد حمایت است زیرا لازمه ثبات و شکوفایی اقتصادی جنوب آسیا - حد فاصل هند و آسیای مرکزی - به شمار می‌رود. دقیقاً به همین علت، سینگ مشتاقانه خواهان افزایش تجارت دو جانبه با پاکستان و بهبود تسهیلات زیرساختی در پایگاه‌های مرزی خود است. واضح‌ترین نماد التزام هند به روابط اقتصادی نزدیک‌تر با پاکستان، افتتاح یک ایستگاه بازرسی<sup>۲</sup> در ۳ آوریل ۲۰۱۲ در عطاری<sup>۳</sup> است (Maini, 2012).

به جز پاکستان، هند برای دسترسی مستقیم به آسیای مرکزی به طور جدی ایران را مدنظر قرار داده است. منفعت هند در «جاده ابریشم جدید» نیز از میزان سرمایه‌گذاری مالی در «کریدور شرقی» ایران بسیار قابل تشخیص است. این جاده که در سال ۲۰۰۸ توسط هند احداث شد از بندر چابهار و دو استان سیستان و بلوچستان و خراسان گذشته و به شهر میلاک در مرز افغانستان می‌رسد. این جاده از آن جا به بزرگراه دلارام- زرنج<sup>۴</sup> احداث شده توسط هند در غرب استان نیمروز افغانستان می‌پیوندد که در پایان به جاده حلقه‌ای افغانستان متصل می‌شود. دهلی نو، کابل و تهران نیز خط آهنی را در سراسر این مسیر برای تسهیل تجارت- به ویژه از منابع معدنی افغانستان که ارزش آن یک تریلیارد دلار برآورد شده است - به مقصد آسیای مرکزی و از مبدأ آن طراحی کرده‌اند.

### انتقادهای موجود بر ایده آمریکایی جاده ابریشم جدید

نخست آن که هیچ شفافیتی در خصوص مفهوم آمریکایی «جاده ابریشم جدید» وجود ندارد و این مفهوم به عنوان یک ایده آمریکایی در نظر گرفته می‌شود که فاقد اعتبار برای برخی کشورهای مهم در این منطقه است. همزمان با پیشروی آمریکا در احداث جاده ابریشم

---

<sup>۱</sup> . Manhoman Singh

<sup>۲</sup> . Integrated Check Post

<sup>۳</sup> . Attari

<sup>۴</sup> . Delaram-Zaranj Highway

جدید در شبکه توزیع شمالی مورد حمایت غرب به افغانستان، چین نیز بر آن است تا الگوی مورد نظر خود از این جاده را محقق سازد.

جالب آن که سازمان همکاری شانگهای که روسیه یک عضو اساسی آن است نیز نسبت به «بtkار جاده ابریشم جدید» منتقد بوده است. برخی از پیشنهاد‌های اصلی که در یکی از جلسات سازمان همکاری شانگهای در نوامبر ۲۰۱۱ در سنت پترزبورگ برگزار شد به وضوح با پیشنهاد‌های مطروحه در «مفهوم جاده ابریشم جدید» مورد حمایت آمریکا همپوشانی داشت. طی این نشست، نخست وزیر روسیه، ولادیمیر پوتین اظهار داشت که مسکو در یک طرح انتقال برق<sup>۱</sup> مشارکت خواهد کرد که نیروی الکتریسیته را از تاجیکستان و قرقیزستان به هند و پاکستان منتقل می‌کند. وی همچنین از ایده خط لوله ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند نیز پشتیبانی نمود. هر دو طرح یاد شده از اجزای لاینفک «جاده ابریشم جدید» به شمار می‌روند. در حالی که چین الگوی خود از «جاده ابریشم جدید» را طراحی کرده و روسیه به اقدامات آمریکا ظنین است (Vladimir Fedorenko, 2013). در طرح آمریکا، ایران - همسایه غربی افغانستان - به دلیل نوع روابط خود با آمریکا، مورد تحریم قرار گرفته و به حاشیه رانده شده است.

روابط میان کشورهای آسیای مرکزی نیز متزلزل است و برخی از این کشورها دستخوش منازعات سیاسی و اقتصادی هستند. روابط بین ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان پرچالش است و موافقت‌نامه‌های تجاری در این منطقه شکننده هستند. همچنین، در منطقه آسیای مرکزی، ملاحظات سیاسی به طور اجتناب ناپذیری خود را به مناسبات اقتصادی تحمیل کرده است.

از آن جا که ایده اصلی طرح جاده ابریشم جدید، برقراری ارتباط بیشتر و حذف موانع است، بدون پیشرفت قابل توجه در این دو عرصه، ایده مزبور بیشتر به صورت یک آرمان باقی خواهد ماند. آندرو کوچینس<sup>۲</sup> در این خصوص اظهار می‌دارد که جاده ابریشم جدید بیشتر یک آرمان است تا یک راهبرد؛ زیرا فاقد تحلیل کافی برای پیشروی در مسیر اجرایی شدن و

<sup>۱</sup> . CASA – 1000

<sup>۲</sup> . Andrew Kuchins

تحقق است. وی همچنین ایده تلفیق سیاست «چرخش به آسیا»<sup>۱</sup> و «جاده ابریشم جدید» را مطرح می‌کند (Kuchins, 2013).

### کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین

در سال ۲۰۰۴ حزب کمونیست چین مقاله‌ای را در خصوص مفهوم چین از جاده ابریشم چینی به عنوان پل اوراسیایی<sup>۲</sup> ارتباط دهنده چین با اروپا از مسیر اوراسیا منتشر کرد. مفهوم جاده ابریشم جدید چین با مفهوم غربی آن متفاوت است. طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مد نظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازده برد- برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است (Lin, 2011).

احیای جاده ابریشم مفهوم تازه‌ای نیست. نخستین جرقه آن در سال ۱۹۵۹ یعنی زمانی زده شد که کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه که یک سازمان وابسته به ملل متحد در بانکوک است، طرح شبکه خط آهن فرآسیا<sup>۳</sup> را آغاز کرد. البته مناقشات و شورش‌های جنوب شرق آسیا طی جنگ سرد، پیشرفت این طرح را متوقف ساخت. در سال ۱۹۹۴ نخست وزیر وقت چین، لی پنگ<sup>۴</sup> مفهوم زیرساخت‌های مدرن در سراسر اوراسیا را احیا کرد. در سال ۲۰۰۲ بانک توسعه آسیایی برنامه‌های توسعه در آسیای مرکزی و شبکه خط آهن فرآسیا را که به اروپا اتصال می‌یافت از سر گرفت. در ۱۰ نوامبر ۲۰۰۶ چین و هند موافقت‌نامه‌ای را مبنی بر آغاز مجدد شبکه خط آهن فرآسیا در امتداد مسیر جاده ابریشم قدیمی با ۲۰ کشور دیگر به امضا رساندند (Ibid).

طرح جاده ابریشم چین در دو گونه خشکی - دریایی مطرح شده است. گونه خشکی آن از شی‌آن<sup>۵</sup> در نواحی مرکزی چین آغاز شده و پیش از گسترش به سمت غرب از استان گانسو<sup>۶</sup> و دو شهر خورگاس<sup>۷</sup> و اورومچی<sup>۱</sup> در استان سین‌کیانگ می‌گذرد. این جاده سپس به

---

<sup>۱</sup> . Pivot to Asia

<sup>۲</sup> . Eurasian Land-Bridge

<sup>۳</sup> . Trans- Asian Railway

<sup>۴</sup> . Li Peng

<sup>۵</sup> . Xi'an

<sup>۶</sup> . Gansu

<sup>۷</sup> . Khorgos

سمت جنوب غربی رفته و پس از عبور از آسیای مرکزی و شمال ایران، عراق، سوریه و ترکیه را پشت سر می‌گذارد. سپس، جاده ابریشم از تنگه بسفر در استانبول گذشته و بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان را طی می‌کند. پس از آن به هلند کشیده شده و در نهایت به ونیز در ایتالیا خواهد رسید. ونیز نقطه تلاقی دو مسیر خشکی - دریایی جاده ابریشم جدید مد نظر چین خواهد بود (Brugier, 2014).

جاده ابریشم دریایی نیز از گوانجو<sup>۲</sup> در استان فوجیان<sup>۳</sup> چین آغاز شده و پس از عبور از استان‌های گوان‌دونگ<sup>۴</sup>، گوانسی<sup>۵</sup> و هاینان<sup>۶</sup> به تنگه مالاکا<sup>۷</sup> در جنوب می‌رود. جاده ابریشم دریایی سپس از کوالالامپور به سمت کلکته رفته و از اقیانوس هند به نایروبی در کنیا می‌رود. پس از آن، از شاخ آفریقا گذشته و به دریای سرخ می‌رود. همان‌طور که پیشتر نیز اشاره شد، نقطه پایانی جاده ابریشم یادشده، شهر ونیز در ایتالیا خواهد بود (<http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road> ...).



1. Urumqi
2. Guangzhou
3. Fujian
4. Guangdong
5. Guanxi
6. Hainan
7. Strait of Malacca

### «منطقه ویژه اقتصادی<sup>۱</sup> چین

چین برای دستیابی به منطقه‌سازی اقتصادی آسیا چند طرح در نظر دارد. «پل سرزمینی اوراسیای جدید<sup>۲</sup>» نام ارتباط ریلی چین با آسیای مرکزی است. این خط آهن، خطوط شرق به غرب چین را در بر می‌گیرد. این خط آهن از آلماتی در قزاقستان به تاشکند و سمرقند در ازبکستان و تجن در ترکمنستان متصل می‌شود. همچنین، خط دیگری از تجن به عشق‌آباد اتصال می‌یابد. همزمان، برنامه توسعه سازمان ملل متحد، حامی همگرایی منطقه‌ای بزرگتری است که از طریق آن خطوط آهن کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا و آسیای مرکزی را به هم پیوند می‌دهند (Rafique & Humayun, 2012).

طرح‌های چین برای ایجاد منطقه اقتصادی ویژه در اطراف کاشغر<sup>۳</sup> به شدت به همکاری پاکستان بستگی دارد، چرا که بنادر این کشور دسترسی آسان به بازارهای بین‌المللی را میسر می‌سازند. به واسطه این طرح، پاکستان به کریدور ترانزیتی اصلی به خلیج فارس تبدیل خواهد شد. در این سیاق، بزرگراه قره‌قروم<sup>۴</sup> با اتصال کاشغر به پاکستان و بندر گوادر در این کشور، شاهراه اصلی این اتصال خواهد بود (Ibid).

### دکترین‌های استراتژیک چین و تفاوت‌های آن با طرح آمریکا

در حالی که انگیزه‌های آمریکا از جاده ابریشم جدید، موضوعات امنیتی نظیر ممانعت از گسترش تروریسم و سلاح‌های کشتار جمعی، تأمین انرژی و ثبات در منطقه است، جاده ابریشم جدید برای چین، ابراز وجود مجدد به عنوان یک قدرت نوامپریال در نظم جدید جهان است.

مفهوم «جاده ابریشم جدید» به صورت گسترده‌ای طی چند سال اخیر توسط سیاستگذاران، کانون‌های اندیشه و دانشگاه‌ها در ایالات متحده آمریکا و آسیا به مباحثه گذاشته شده است. دو تفسیر آمریکایی و چینی برای طرح «جاده ابریشم جدید» وجود دارد. تفسیر آمریکا از طرح «جاده ابریشم جدید» بر آن است که جنوب آسیا را از طریق افغانستان به آسیای مرکزی پیوند دهد. این طرح، ایجاد یک شبکه تجاری بین قاره‌ای را متصور است

<sup>1</sup> . Special Economic Zone

<sup>2</sup> . New Eurasian Land Bridge

<sup>3</sup> . Kashgar

<sup>4</sup> . Karakrom Highway

که در آن، افغانستان، آسیای مرکزی و اروپا را به هم پیوند می‌دهد. آمریکا شکل‌گیری این طرح را بعد از خروج نیروهای ناتو در سال ۲۰۱۴ مدنظر قرار داد. هدف از این طرح، ارتباطات و حرکت آزاد کالاها عنوان شده است. این طرح متشکل از دو جزء مکمل است. جزء نخست آن، انرژی، زیرساخت - جاده‌ها، پل‌ها، راه آهن و خطوط لوله است که کالاها، خدمات و مردم را به یکدیگر مرتبط می‌سازد. جزء دوم، آزادسازی تجارت است - که شامل کاهش موانع تجاری غیرتعرفه‌ای، رژیم‌های نظارتی اصلاح‌یافته، رویه‌های شفاف ترخیص مرزی و خط‌مشی‌های هماهنگی است که جریان کالاها و خدمات را درون این منطقه تسریع می‌کند.

تفسیر چین از جاده ابریشم جدید کاملاً با تفسیر ارائه شده از سوی آمریکا متفاوت است. این تفسیر مبتنی بر ایجاد سه کریدور اصلی در اوراسیا است که «پل سرزمین اوراسیا» نام گرفته است و به عنوان شریان اصلی منطقه ایفای نقش خواهد کرد که خطوط راه آهن، بزرگراه‌ها و خطوط انتقال نفت و گاز از آن نشأت خواهد گرفت. نخستین کریدور از سه کریدور یادشده، راه آهن ماورای سیبری است که از ولادی‌وستوک در شرق روسیه به مسکو و پس از آن به غرب اروپا و روتردام می‌رود. کریدور دوم از بندر لیان‌یونگانگ در شرق چین آغاز شده و از طریق قزاقستان در آسیای مرکزی به روتردام می‌رسد؛ و کریدور سوم از دلتای رودخانه پرل<sup>۱</sup> در جنوب شرقی چین آغاز شده و از طریق جنوب آسیا به روتردام<sup>۲</sup> راه می‌یابد (Lin, 2011).

موجودیت‌های چندجانبه، نظیر بانک توسعه آسیا به شدت در پی «جاده ابریشم» مشابه با نمونه قبلی آن بوده‌اند. بانک توسعه آسیا «ابتکار همکاری اقتصادی منطقه آسیای مرکزی»<sup>۳</sup> را در سال ۱۹۹۷ راه‌اندازی نمود. هدف اصلی این طرح برقراری همکاری اقتصادی میان کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، پاکستان و چین بود. برخی از ابتکارهای مهم «ابتکار همکاری اقتصادی منطقه آسیای مرکزی» عبارت هستند از:

- سرمایه‌گذاری در شش کریدور عمده جاده‌ای و ریلی که اغلب آنها در افغانستان یا مرزهای آن واقع هستند. این کریدورها شامل جاده حلقه‌ای، کریدور شمال - جنوب، بزرگراه کابل - جلال‌آباد و خط راه آهن حیرتان به مزار شریف<sup>۴</sup> می‌باشند.

<sup>۱</sup> . Pearl River

<sup>۲</sup> . Rotterdam

<sup>۳</sup> . Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)

<sup>۴</sup> . Hairatan to Mazar-i- Sharif Railway



- «ابتکار همکاری اقتصادی منطقه آسیای مرکزی» در عرصه انرژی به طرح خط لوله گاز طبیعی ترکمنستان- افغانستان- پاکستان- هندوستان (تاپی) کمک می‌کند.

- تأمین سرمایه لازم برای خطوط انتقال منطقه از قبیل خط تأمین الکتریسیته که از ازبکستان به کابل کشیده شده است و بیست و چهار ساعت و هفت روز در هفته الکتریسیته را انتقال می‌دهد.

- «ابتکار همکاری اقتصادی منطقه آسیای مرکزی» همچنین بر اصلاحات، ظرفیت‌سازی و موافقت‌نامه‌های فرامرزی در راستای کاهش مشکلات انتقال متمرکز است (Asian Development Bank, 2014).

در مجموع، برخی از اهداف اساسی طرح احداث جاده ابریشم جدید آمریکایی در منطقه، به قرار زیر است:

- تداوم حضور آمریکا در آسیا به این کشور اجازه خواهد داد بر آسیای مرکزی غنی از انرژی و همچنین ایران و پاکستان هسته‌ای نظارت و تسلط داشته باشد.

- مهار عملیاتی فلات تبت، ارتفاعات مغولستان و افغانستان، همگی امتیازاتی راهبردی به آمریکا اعطا خواهد کرد.

- جاده ابریشم جدید که «مرکز ثقل اوراسیا» را ایجاد خواهد کرد؛ با تلاش چین برای تحقق طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم مقابله خواهد کرد.

- روابط آمریکا با هند موجبات نگرانی پاکستان را فراهم کرده است. سیاست هند در قبال افغانستان و آسیای مرکزی از سوی پاکستان متضاد با منافع این کشور قلمداد می‌شود.

طرح آمریکا و هند مبتنی بر آسیای جنوبی و مرکزی همگرا و پایه‌گذاری جاده ابریشم امروزی است.

### سرمایه‌گذاران طرح جاده ابریشم

بانک توسعه آسیا و بانک جهانی مهم‌ترین نهادهای مالی بین‌المللی ذی‌مدخل در توسعه حمل و نقل و تجارت هستند. بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۹، بانک توسعه آسیا رقم قابل توجهی را برای طرح‌های مبادلاتی در آسیای مرکزی و غربی در نظر گرفت. بانک جهانی نیز در طرح‌های مبادلاتی در همان بازه زمانی و برای همان گستره از کشورها سرمایه‌گذاری نمود. بانک بازسازی و توسعه اروپا در گستره عظیمی از ابتکارهای مبادلاتی در سراسر

اوراسیا مشارکت دارد که شامل پروژه‌های هوایی، دریایی، ریلی و عمومی در جمهوری آذربایجان، آسیای مرکزی و مغولستان است. بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۷ بانک بازسازی و توسعه اروپا نیروی خود را به برنامه همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی ملحق کرد تا خط مواصلاتی آلماتی به بیشکک به طول ۴۱۷ کیلومتر را با هزینه ۲۵ میلیون یورو احیا نماید. بانک توسعه اسلامی نیز در چندین پروژه مبادلاتی در منطقه سرمایه‌گذاری کرده و برای سرمایه‌گذاری‌های آتی نیز اعلام آمادگی نموده است. ایالات متحده، چین، هند، ایران، روسیه، کره جنوبی و کشورهای اروپایی نیز همگی مشارکت قابل توجهی در بهبود حمل و نقل منطقه داشته‌اند (Starr et. al., 2010). بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا اکنون به عنوان اصلی‌ترین نهاد مالی در خدمت احداث و گسترش جاده ابریشم جدید است (Asian Infrastructure Investment Bank; ...2015).

### فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی ایران در طرح‌های جاده ابریشم

به دلیل نقش بی‌بدیل ایران به عنوان پل ارتباطی آسیای مرکزی و قفقاز به خلیج فارس و پیونددهنده دو منبع انرژی در دریای خزر و خلیج فارس، سیاست آمریکا درباره ایجاد همکاری‌ها در چارچوب «استراتژی همه چیز بدون ایران» محکوم به شکست است. ولی این به آن معنا نیست که اگر ایران دست روی دست بگذارد، آمریکا هیچ سیاستی را در این زمینه پیش نمی‌برد.

به واقع طرح‌های موجود بدون ایران هم قابل تحقق هستند، اما بازدهی کمتری خواهند داشت و به صورت ریشه‌ای مشکلات موجود را حل نمی‌کند. به همین جهت، آمریکا اگر به راستی دنبال حل مشکلات خود در افغانستان است و می‌کوشد با ایجاد توسعه همکاری‌ها بین کشورهای منطقه آن چه که از آن به عنوان تروریسم و افراطی‌گری یاد می‌شود از بین رود، باید تعامل سازنده را با ایران از همین منطقه شروع کند. در این میان، ایران نیز می‌تواند نقش تاریخی خود را به صورت ایجابی و مثبت ایفا نماید. یعنی بدون مخالفت با همکاری‌هایی که در قالب راه ابریشم جدید شکل می‌گیرد؛ با تمام توان اقتصادی و بازرگانی خود وارد بازی جدید در منطقه شود. در این صورت ایران می‌تواند امیدوار باشد شرکای قابل اطمینان‌تری نسبت به گذشته پیدا کند؛ زیرا برای مقابله با چالش‌های جهانی و

منطقه‌ای راه‌کاری بهتر از ایجاد زمینه‌های مناسب همکاری اقتصادی و رسیدن به منافع سرشار آن وجود ندارد.

مسیرهای ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه آسیای مرکزی پیش‌زمینه‌ای برای جاده ابریشم جدید مطلوب برای کشورمان است که در این میان کریدور شمال-جنوب اهمیت ویژه‌ای دارد.

ایران در راستای تکمیل و گسترش راه‌های ارتباطی خود با کشورهای منطقه، طرح‌هایی را در دست اجرا دارد که برخی از موارد مهم آن عبارت هستند از:

- بازسازی راه آهن تفتان- کویته در پاکستان برای اتصال شبکه‌های راه آهن سراسری جمهوری اسلامی ایران و پاکستان که اروپا و آسیا را به هم پیوند می‌دهد؛

- اتصال ایران و جمهوری آذربایجان از طریق راه آهن قزوین- رشت- انزلی (آریانفر، ۱۳۹۰)؛

امروزه از سرزمین قزاقستان نیز کریدورهای ترانسپورته بین‌المللی مهمی مانند کریدور اروپا- آسیا می‌گذرد که چین غربی را از طریق آسیای مرکزی به اروپا پیوند می‌دهد. همچنین کریدور شمال- جنوب که بندرهای جنوبی ایران در خلیج فارس مانند چابهار و بندر عباس، خرمشهر و آبادان را از مسیر بافق، مشهد، ترکمنستان و قزاقستان به شبکه سراسری راه آهن روسیه پیوند می‌دهد. کریدور آسیای مرکزی و شبکه راه آهن ترانس آسیا از دیگر موارد مهم هستند. از طرح‌های نوین قزاقستان موارد زیر را می‌توان برشمرد:

- قزاقستان در سال ۲۰۰۶ راهبرد درازمدت ترانسپورته را پایه‌ریزی کرد که دو کریدور عمده شمال-جنوب و شرق- غرب را در برمی‌گیرد.

- این کشور در چارچوب راهبرد قزاقستان تا سال ۲۰۱۵ در برنامه دارد که نزدیک به ۱۳۰ طرح راه‌سازی را احداث کند.

- قزاقستان در سال ۲۰۰۷ احداث کریدور فراقاره‌ای (دهلیز میان قاره‌ای) را آغاز کرد که آسیای غربی را به اروپای غربی پیوند می‌زند.

- مسیر چین- قزاقستان- روسیه- اروپا، نزدیکترین راه از چین به اروپا است که شمار اندکی از مرزهای بین‌المللی را نیز شریک می‌کند.

- طرح خط لوله‌های گاز قزاقستان به چین؛ این طرح برای منافع راهبردی آمریکا در اوراسیا بسیار ناخوشایند است و منطق استراتژی راه ابریشم آمریکا را در هم می‌شکند. این

خط لوله بخشی از استراتژی رقیب اوراسیایی ترانسپورتی و انرژی است که روسیه، ایران و چین در آن پیشتاز هستند.

- طرح لوله‌های گازرسانی ترکمنستان - چین؛ این خط لوله از «بختیارلیگ» در شمال ترکمنستان آغاز شده، از ازبکستان و قزاقستان عبور کرده و به سین کیانگ چین می‌رسد. انحصار بهره‌برداری از حوزه گازی بختیارلیگ در اختیار چین است.

- طرح صلح؛ خط لوله‌های گاز ایران از عسلویه به پاکستان، هند و چین، پروژه صلح را تشکیل می‌دهند.

- خط لوله ناباکو؛ هدف خط لوله ناباکو که بنا بود گاز را از آسیای مرکزی و ماورای قفقاز از راه گرجستان، دریای سیاه و ترکیه به اروپا برساند، کاهش وابستگی اروپا از گاز روسیه است (همان، ۱۳۹۰).

### کریدور شمال - جنوب

مهم‌ترین کریدور حمل و نقل بین‌المللی که در زمینه ترانزیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی تاکنون به وجود آمده، کریدور شمال - جنوب است. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد. این کریدور حمل و نقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد؛ در حال حاضر یکی از کوتاهترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. کریدور یاد شده در حال حاضر از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. در داخل خاک ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی به بنادر شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بنادر آستراخان<sup>۱</sup> و لاگان<sup>۲</sup> روسیه حمل می‌شود. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال - جنوب تا ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای سنتی ارزان‌تر و تا ۴۰ درصد به لحاظ زمانی به صرفه‌تر است. به علاوه آن که این کریدور تقاطع‌های متعددی با کریدورهای موجود میان کشورهای آسیای مرکزی و اروپا از جمله «تراسکا»<sup>۳</sup> و «آلتید» دارد که این تقاطع‌ها

<sup>۱</sup> . Astrakhan

<sup>۲</sup> . Lagan

<sup>۳</sup> . TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus)

به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک زیادی می‌کند. کریدور حمل و نقل شمال- جنوب از جمله ده کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی تعریف شده در کنفرانس حمل و نقل اروپا - آسیا در سال ۱۹۹۳ است که در اتحادیه اروپا مشخص شده است. در این کریدورها، قاره‌های آسیا و اروپا به همدیگر پیوند داده می‌شوند. در میان این کریدورهای ترکیبی تعریف شده تعداد هشت کریدور مربوط به انجام تجارت و ترانزیت در داخل اروپا است و دو کریدور مهم ارتباط تجاری و ترانزیتی میان اروپا و قفقاز و آسیای مرکزی و اروپا و کشورهای اسکاندیناوی و جنوب روسیه را برقرار می‌سازد. این کریدور برای اولین بار در سال ۱۹۹۲ در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپا در هلسینکی، به عنوان شاهراه ترانزیتی شماره ۹<sup>۲</sup> به تصویب رسید. توافقنامه این کریدور در سپتامبر سال ۲۰۰۰ در سنت پترزبورگ میان سه کشور ایران، روسیه و هند به امضا رسید و از سال ۲۰۰۲ با تصویب توافقنامه در پارلمان‌های سه کشور لازم‌الاجرا شد.

در واقع سه کشور یاد شده به عنوان مؤسس‌های کریدور شمال- جنوب شناخته می‌شوند و بعدها کشورهای قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، بلاروس، عمان، اوکراین، ارمنستان، بلغارستان، جمهوری آذربایجان، ترکیه و سوریه به عضویت این کریدور درآمدند. این مسأله، اهمیت این کریدور را در تبدیل آن به یک پیمان منطقه‌ای بزرگ نشان می‌دهد و با فعال شدن آن می‌توان به اهداف زیادی از جمله توسعه مناسبات حمل و نقل، افزایش دسترسی به بازارهای جهانی، افزایش حجم حمل و نقل کالا و مسافر، ایمنی و حفظ محیط زیست، هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل و نقل بین کشورهای عضو، تدوین قوانین و مقررات مورد نیاز، تأمین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان خدمات حمل و نقل از جانب کشورها دست یافت. طرح مسیر حمل و نقل شمال- جنوب از اروپای شمالی آغاز می‌شود و به جنوب خلیج فارس می‌رسد. نقاط ابتدایی، انتهایی و میانی هر یک به نوبه خود محل تجمع کالاهای مختلف به منظور صادرات یا واردات است (امیراحمدیان، ۱۳۸۲).

---

<sup>۱</sup> . ALTID (Asia Land Transit Infrastructure Development)

<sup>۲</sup> . NOTRAL

### جایگاه ایران در کریدور شمال - جنوب

موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جا به جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیت‌ها، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح کریدور شمال - جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است. همچنین، برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر، احداث خط آهن چابهار - سرخس ضروری به نظر می‌رسد.

به باور نگارندگان، رقابت‌های منطقه‌ای، تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، تغییر نگرش دولت‌های منطقه، نسبت به نقش ایران در چارچوب ترتیبات منطقه‌ای نسبت به سال ۲۰۰۰، ایجاد یک تصویر ناتوان در میان اعضا به دلیل عدم توانایی در ساخت خطوط ریلی شمال کشور (قزوین - رشت، رشت، آستارا، رشت - انزلی، آستارا - آستارا (آذربایجان)، وجود کریدورهای رقیب در منطقه، فشار کشورهای غربی بر کشورهای عضو و سایر کشورها برای منفعل کردن ایران - و نیز موضوع هسته‌ای و تغییر نگرش دولت به جمهوری اسلامی ایران موانع خارجی کریدور شمال - جنوب می‌باشند. همچنین، موانع داخلی فعالیت کریدور شمال - جنوب نیز عبارت هستند از؛ عدم درک صحیح اولویت کریدور شمال - جنوب در پیشرفت اقتصادی کشور؛ عدم هماهنگی وزارتخانه‌ها، نهادها و سازمان‌های داخلی مسئول در زمینه کریدور شمال - جنوب؛ تغییر در مدیریت در وزارت راه و شهرسازی به عنوان طرف معاهده از سوی جمهوری اسلامی ایران و امین موافقت‌نامه؛ عدم تکمیل خطوط ریلی قزوین - رشت، رشت - آستارا، رشت - انزلی؛ و عدم راه‌اندازی سایت کریدور شمال - جنوب که بر عهده همین توافقنامه است (عزتی و شکری، ۱۳۹۱).

همچنین شایان ذکر است که قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. همچنین 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 باشد (همان، ۱۳۹۱).

### نتیجه گیری

ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین (در هر دو گونه شکلی خشکی - دریایی و دو گونه محتوایی زمینی و سایبری) به علت ملحوظ داشتن نقش اساسی و محوری ایران می تواند تأمین کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه باشد. با این حال، تلاش جمهوری اسلامی ایران برای گنجانده شدن هر چه بیشتر در این طرح و ایفای نقش مؤثر در احداث، راه اندازی و تداوم جاده ابریشم جدید، بسیار حائز اهمیت می باشد. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم تأثیر بسزایی در تعمیق همگرایی اقتصادی و به تبع آن، تأمین امنیت در منطقه ایفا خواهد نمود. ابتکار جاده ابریشم جدید در سال ۲۰۱۱ توسط هیلاری کلینتون با هدف تداوم حضور آمریکا در منطقه پس از سال ۲۰۱۴ مطرح شد. این طرح که بر اساس هراس ایالات متحده از قدرت نظامی و ژئوپلیتیک ایران و قدرت اقتصادی چین پایه ریزی شده است، بر آن است تا ضمن بیرون نگه داشتن این دو کشور کلیدی و استراتژیک، مهار سایر کشورهای منطقه و مناسبات اقتصادی و امنیتی آنها را در دست بگیرد. با این حال، بدیهی است که هر طرحی که در آن یک «تصویر جامع» ارائه نشده باشد، محکوم به شکست است. ایالات متحده می کوشید تا در طرح جاده ابریشم خود ایران را به عنوان یک تهدید علیه امنیت منطقه معرفی کرده و با امنیتی کردن ایران از موقعیت استراتژیک آن بهره برداری نماید. این در حالی است که طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین، ضمن دربرداشتن تمام کشورهای کلیدی در هر دو گونه بری و بحری خود، بر اساس واقعیت های ژئوپلیتیک طراحی شده است و افزون بر آن می تواند از طریق دستاوردهای امنیتی مطلوب برای منطقه، برون رفت مناسبی برای خروج از تنگنای امنیتی ناشی از حضور ابرقدرت های فرامنطقه ای باشد. ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید، پتانسیل لازم برای تحقق امنیت موسع در منطقه را دارد. کلید دستیابی به امنیت مزبور در منطقه، تحقق همگرایی است و کمربند اقتصادی جاده ابریشم ملزوم تحقق این همگرایی است. جاده ابریشم مورد نظر چین که شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به اروپا متصل می سازد، همگرایی فرامنطقه ای با اروپا را نیز رقم

خواهد زد. همچنین شایان ذکر است که ضرورت جاده ابریشم جدید و اهمیت آن برای جمهوری اسلامی ایران ایجاب می‌کند که ایران به صورت فعالانه در قالب ایده‌پردازی، حمایت و سرمایه‌گذاری در این ابتکار ایفای نقش نماید. از این رو، چنانچه پیشتر نیز ذکر شد، طرح عظیم جاده ابریشم جدید در صورت تحقق نه صرفاً طرحی ملموس و زمینی، بلکه طرحی سایبری و بین‌الذهانی نیز خواهد بود. در خصوص آثار بین‌الذهانی آن، تأکید بر امنیتی شدن ایران در طرح آمریکایی جاده ابریشم مجدداً نمایان می‌شود؛ چرا که حذف ایران و اهمیت آن از خطوط ارتباطی و انتقالی، برنامه مورد نظر آمریکا بوده است. اگرچه این برنامه در حد یک طرح اولیه باقی ماند و هیچ‌گاه عملیاتی نشد، لزوم فعالیت و پویایی ایران برای پیوستن به طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین ضروری می‌نماید، چرا که حضور و میزان پویایی ایران در این طرح صرفاً توسط خود جمهوری اسلامی ایران تعریف خواهد شد.



### منابع و مأخذ

- آریانفر، عزیز (۱۳۹۰)، «جایگاه ناپیدای افغانستان در جاده ابریشم جدید (بخش دوم)»، *ایراس، دی*.
- ابراهیمی، نبی‌الله (۱۳۸۶)، «تأملی بر مبانی و فرهنگ مکتب کپنهاگ»، فصلنامه سیاست خارجی، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، شماره ۸۲.
- امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۲)، «کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه‌ای»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، بهار، شماره ۴۱.
- شاه‌محمدی، پریسا (۱۳۹۳)، سخنرانی در «کنفرانس بین‌المللی ترویج معماری امنیت آسیا از طریق همکاری برد - برد» در مؤسسه مطالعات بین‌المللی شانگهای، آبان، خلاصه سخنرانی قابل دسترس در: *رویدادها و تحلیل‌ها*، آذر و دی ۱۳۹۳، شماره ۲۸۲، مرکز آموزش و پژوهش‌های بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- عزتی، عزت‌اله و شمس‌الدین شکری (۱۳۹۱)، «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، زمستان، شماره ۳۶.
- ویلیامز، پل، دی. (۱۳۹۰)، *درآمدی بر بررسی‌های امنیت*، ترجمه علیرضا طیب، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- Asian Development Bank (2014), "Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor Performance Measurement and Monitoring: A Forward Looking Retrospective", *Philippines*.
- "Asian Infrastructure Investment Bank"; Articles of Agreement, 2015, Available at: <http://www.aiib.org/uploadfile/2015/0814/20150814022158430.pdf>, Accessed 18 May 2014.
- Brugier, Camille (2014), *China's Way: the New Silk Road*, European Union Institute for Security Studies, May.
- Buzan, Barry (1998), *Ole Waver and Japp de Wilde, Security: A New Framework for Analysis* (Boulder, Co: Lynne Rienner).
- Esteban, Mario, and Miguel Otero-Iglesias (2015), *What are the Prospects for the New Chinese-Led Silk Road and Asian Infrastructure Investment Bank?* , Real Instituto Elcano, April.
- Fedorenko, Vladimir (2013), "The New Silk Road Initiatives in Central Asia", Rethink Institute, Washigtin D. C., August, Available at: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>, Accessed 18 May 2014.

- Kuchins, Andrew C. (2013), “Why Washington Needs to Integrate the New Silk Road with the Pivot to Asia?”, *Asia Policy*, 16 July.
- Lin, Christina (2011), “China’s New Silk Road to the Mediterranean: The Eurasian Land Bridge and Return of Admiral Zheng He”, *ISPSW Strategy Series* 165, Berlin: ISPSW, October.
- Maini, Tridivesh (2012), *New Silk Road: India’s Pivotal Role*, Routledge.
- “New Silk Roads”, *The Economist*, April 8, 2010.
- Rafique Najam & Fahad Humayun (2012), “Washington and the New Silk Road: A New Great Game in Asia?” Available at:  
- [http://www.issi.org.pk/publication-files/1339995950\\_23859521.pdf](http://www.issi.org.pk/publication-files/1339995950_23859521.pdf), Accessed 18 May 2014.
- Starr, S. Frederick (2011), “Afghanistan Beyond the Fog of Nation Building: Giving Economic Strategy a Chance, Available at:  
- [http://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2011\\_01\\_SRP\\_Starr\\_Afghanistan-Economy.pdf](http://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2011_01_SRP_Starr_Afghanistan-Economy.pdf), Accessed 28 May 2014.
- Starr, S. Frederick, and Andrew C. Kuchins, with Stephen Benson, Elie Krakowski, Johannes Linn, and Thomas Sanderson (2010), *The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy*, Central Asia-Caucasus Institute, May.
- Szczudlik-Tatar, Justyna, (2013) “China’s New Silk Road Diplomacy”, *PISM Policy Paper* 34/82, December 2013, Available at:  
[http://www.pism.pl/files/?id\\_plik=15818](http://www.pism.pl/files/?id_plik=15818), Accessed 6 April 2014.
- Van der Putten, Frans – Paul & Minke Meijnders (2015), “China, Europe and the Maritime Silk Road”, *Clingendael Report* Netherlands Institute of International Relations, March. Available at:  
<http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed>, Accessed 7 January 2015.