

آثار اجرایی شدن ابتکار کمر بند و راه بر محیط ژئواکونومیک ایران

محسن شریعتی نیا^۱

مقاله حاضر معطوف به تبیین آثار اجرایی شدن ابتکار کمر بند و راه بر لایه منطقه‌ای محیط ژئواکونومیک ایران است. پرسش کلیدی مقاله عبارت از این است که اجرایی شدن ابتکار کمر بند و راه چه تأثیراتی بر لایه منطقه‌ای محیط ژئواکونومیک ایران داشته است؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش ارائه شده، عبارت از این است که آثار اجرایی شدن ابتکار کمر بند و راه در محیط ژئواکونومیک ایران در قالب تبدیل شدن قزاقستان به هاب جدید لجستیک و انرژی، تعریف پاکستان به عنوان مهمترین شریک چین و تبدیل شدن امارات عربی متحده به هاب لجستیک این طرح کلان در خاورمیانه، بروز و ظهور یافته است. یافته‌های مقاله نشان از تأثیرات چندگانه اجرایی شدن این طرح کلان بر محیط ژئواکونومیک ایران دارد. در ضلع شمالی اجرایی شدن راه گزرهای شرقی-غربی می‌تواند به تضعیف مزیت نسبی ایران به عنوان حلقه وصل‌کننده اقتصادهای آسیای مرکزی به اقتصاد جهانی منجر شود و از دیگر سو با توسعه زیرساخت‌های نرم و سخت همگرایی منطقه‌ای، فرصت‌های جدیدی برای ایران ایجاد نماید. در ضلع شرقی محیط ژئواکونومیک ایران، کاهش موانع ساختاری توسعه اقتصادی پاکستان را می‌توان به مثابه فرصتی جدید برشمرد.

واژگان کلیدی: چین، ابتکار کمر بند و راه، ژئواکونومی، ایران و راه گزرهای حمل و نقلی.

^۱. نویسنده مسئول، استادیار گروه علوم سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

Email: m_shariatinia@sbu.ac.ir

- این مقاله علمی- پژوهشی می‌باشد. تاریخ دریافت ۹۹/۲/۲۳ و تاریخ پذیرش ۹۹/۴/۱۷

مقدمه

چندگانگی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک را می‌توان مهم‌ترین مزیت بین‌المللی ایران محسوب کرد. این کشور در کانون اوراسیا قرار گرفته و با مناطق مختلف این پهنه از آسیای مرکزی و قفقاز تا روسیه، جنوب آسیا، خاورمیانه و اروپا (به واسطه همسایگی با ترکیه) در پیوند است. چندگانگی موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران از یک سو، مزیت‌های نسبی این کشور را در قیاس با برخی همسایگان افزایش داده و از دیگر سو، تأثیرپذیری آن از روندهای منطقه‌ای و جهانی را دوچندان نموده است. از همین رو است که در متون تاریخی از ایران به عنوان چهارراه تمدن‌ها نام برده‌اند؛ امری که به خوبی میزان تأثیرپذیری از روندهای منطقه‌ای و جهانی و نیز تأثیرگذاری بر آنها را نشان می‌دهد. به بیان دیگر، ایران را می‌توان کشوری دانست که به طور مضاعف از روندهای جهانی و منطقه‌ای متأثر شده و در دوره‌هایی بر این روندها تأثیرات مهمی بر جای گذاشته است. در شرایط کنونی و با ورود نظم بین‌المللی به دوره انتقال قدرت که از آن به انتقال قدرت از غرب به شرق نام برده شده است، ایران بار دیگر در معرض روندهای جدید جهانی و منطقه‌ای قرار گرفته است.

قدرت‌یابی چین و در پیامد آن، اجرایی شدن ابتکار کمربند و راه^۲ را می‌توان مهم‌ترین روند نوظهور در محیط ژئواکونومیک ایران نامید. به درستی برخی از اندیشمندان روابط بین‌الملل، انتقال قدرت از غرب به شرق را مهم‌ترین روند در باز توزیع قدرت بین‌المللی در ۵۰۰ سال گذشته برشمرده‌اند (Hayes, 2017: 51). در این روند از یک سو برای نخستین بار در سده‌های اخیر ثروت و قدرت به تدریج به شرق باز می‌گردد و کانون‌های کلیدی ثروت و قدرت بار دیگر در شرق احیا می‌شوند. از دیگر سو با تداوم توسعه اقتصادی در چین و هند، استانداردهای قدرت در حال دگرگونی است؛ بدین معنا که برای نخستین بار در دوران تاریخ مدرن، کشورهایی با جمعیت بیش از یک میلیارد نفر در ریل توسعه اقتصادی قرار گرفته‌اند. قدرت‌یابی این کشورها به ویژه چین به تدریج در حال دگرگون کردن نحوه توزیع سنتی قدرت و ثروت در اقتصاد سیاسی بین‌الملل است. اجرایی شدن تدریجی ابتکار کمربند و راه در سال‌های اخیر، مهم‌ترین نماد قدرت‌یابی چین و تأثیرات دگرگون‌کننده آن به شمار می‌رود.

^۱. Crossroads of Civilizations

^۲. Belt and Road Initiative

ایران به عنوان کشوری که با واسطه، همسایه چین محسوب می‌شود به طور مضاعف از روند اجرای این طرح تاثیر می‌پذیرد.

سنجش ابعاد ژئواکونومیک این تاثیرات با تکیه بر روش‌های پژوهش کیفی، دغدغه مقاله حاضر است. موضوعات تحقیق در روش کیفی به متغیرهای منفرد تقلیل داده نمی‌شوند، بلکه در کلیت‌شان و در زمینه زندگی روزمره بازنمایی می‌شوند. از همین رو، تحقیق کیفی را فرایند مستمر بر ساختن روایت‌هایی از واقعیت بر شمرده‌اند. تحقیق کیفی بر پایه برداشت نظری و روش شناختی واحدی قرار ندارد. از جمله ویژگی‌های مباحثات و اجرای تحقیق کیفی می‌توان به تنوع رویکردهای نظری و روش‌های آنها اشاره کرد. در این حوزه یک دسته از تحقیقات به مطالعه دیدگاه‌های ذهنی می‌پردازند و دسته دیگر شکل‌گیری و جریان تعاملات را مطالعه می‌کنند و دسته سوم به دنبال آن هستند که ساختارهای میدان اجتماعی و معنای پنهان اعمال کنشگران را بازسازی نمایند این نوع رویکردها نتیجه خط سیرهای مختلف رشد در تاریخ تحقیقی کیفی است، خط سیرهایی که بخشی از آن به موازات یکدیگر پیش رفتند و بخشی دیگر نیز به دنبال دیگری شکل گرفتند (اووه فلیک، ۱۳۷۸: ۱۶). در این چارچوب پرسش کلیدی این مقاله، عبارت از این است که اجرایی شدن ابتکار کمربند- راه، چه تاثیراتی بر لایه منطقه‌ای محیط ژئواکونومیک ایران داشته است؟ فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش ارائه شده، عبارت از این است که آثار اجرایی شدن ابتکار کمربند_ راه در محیط ژئواکونومیک ایران در قالب تبدیل شدن قزاقستان به هاب^۱ جدید لجستیک و انرژی، تعریف پاکستان به عنوان مهم‌ترین شریک چین در این طرح کلان و تبدیل شدن امارات عربی متحده به هاب لجستیک یک پهنه-یک راه در خاورمیانه، بروز و ظهور یافته است.

چارچوب مفهومی

ابتکار کمربند و راه برنامه‌ای عملیاتی است که در سال ۲۰۱۵ از سوی دولت چین برای شکل‌دهی به نوعی از همگرایی میان دولتی در پهنه جهانی به ویژه در اوراسیا ارائه و به تدریج در حال اجرایی شدن است. در قالب این ابتکار همگرایی میان طیف وسیعی از کشورها

^۱. Hub

در قالب ایجاد اتصالات زیرساختی، تجارت آزاد، همگرایی مالی، هماهنگی در سیاستگذاری و گسترش تبادلات مردمی به ویژه در قالب صنعت توریسم به تدریج شکل می‌گیرد. مفهوم‌بندی این طرح کلان در قالب راه‌گذرهای زمینی و دریایی که به تصور غالب در رسانه‌ها بدل شده، نگاهی تقلیل‌گرایانه است. این راه‌گذرها بخشی از این ابتکار محسوب می‌شوند، اما برنامه عملیاتی آن بسیار فراتر از ایجاد راه‌گذرهای زمینی و دریایی است. به دیگر سخن، شکل‌دهی به نوعی زنجیره ارزش چین محور در کانون کوشش‌های دولت چین برای اجرایی نمودن این طرح قرار دارد. از همین رو، مفهوم‌بندی آن در قالب برداشت‌های سنتی از روابط بین‌الملل و به ویژه نظریات کلان این حوزه که اساسا برای تبیین پویش‌های نظام بین‌الملل طراحی شده‌اند، چندان کارآمد نیست. به بیان دیگر، تکیه بر چارچوب‌های مفهومی مطرح در اقتصاد سیاسی، هرچند توسعه نیافته در تبیین موضوع مورد بررسی در این مقاله از کارآمدی بیشتری برخوردار است، ژئواکونومی یکی از این مفاهیم می‌باشد.

ژئواکونومی^۱، مفهومی جدید و توسعه‌نیافته در ادبیات روابط بین‌الملل است. این مفهوم به طور عمده در دوره پساجنگ سرد وارد ادبیات این حوزه شد. از همین رو، ادبیات نظری آن در مراحل ابتدایی قرار دارد. در برداشتی کلان، ژئواکونومی به ترکیبی از عوامل اقتصادی و سیاسی که بر تجارت بین‌الملل تاثیر می‌گذارند، اطلاق می‌شود. فراتر از این تعریف کلان، اینکه یک کشور چگونه با استفاده از ابزارهای اقتصادی اهداف سیاست خارجی را به پیش می‌برد در کانون مباحث نظری در حوزه ژئواکونومی قرار دارد. به عنوان مثال، آلمان به عنوان قدرتی تعریف می‌شود که به طور عمده از طریق ابزارهای اقتصادی اهداف سیاست خارجی خود را به پیش می‌برد (Kundnani, 2011:39).

هانتینگتون^۲ استدلال می‌کرد در دوره پس از جنگ سرد، امکان جنگ میان قدرت‌های بزرگ کاهش یافته و از همین رو برتری اقتصادی نقش اصلی را در رده‌بندی کشورها در هرم قدرت جهانی ایفا می‌کند. از این منظر، مزیت‌های دیگری همچون برتری در تولید صنعتی، نفوذ در بازار، کنترل بازار، پول قدرتمند، مالکیت بر شرکت‌ها و کسب فناوری‌های نوین، نقش کلیدی در چینش قدرت هادر صحنه بین‌المللی ایفا می‌کنند (Wigel, M and Vihama, A, 2016:607).

^۱. Geoeconomics

^۲. Samuel P. Huntington

لوتواک^۱ استدلال می‌کند، ژئواکونومی به معنای تداوم رقابت‌های قدیمی میان کشورها با توسل به ابزارهای اقتصادی و صنعتی است. از این منظر، حوزه رقابت کشورها از سیاست و بعد نظامی قدرت به اقتصاد گذر کرده و سلطه صنعتی و اقتصادی جایگزین تسلط نظامی و توسل به زور شده است. در قالب این تعریف، روش‌های اقتصادی -تجاری، جایگزین روش‌های سیاسی - نظامی برای بسط قدرت ملی شده‌اند؛ به بیان دیگر، سرمایه قابل عرضه جایگزین خشونت، نوآوری‌های غیرنظامی جایگزین نوآوری‌های نظامی و نفوذ در بازارها جایگزین پایگاه‌های نظامی شده است (Luttwak, 1990:18).

در تعریف دیگری، ژئواکونومی به مسیرها یا شیوه‌هایی که اقتصاد یک کشور در جغرافیای منطقه‌ای و جهانی تنیده می‌شود نیز اطلاق می‌گردد (Wigel, 2018). محققین دیگری ژئواکونومی را به معنای استراتژی‌های کنترل سرزمین‌ها که با انگیزه‌های اقتصادی طراحی و با ابزارهای اقتصادی به ویژه سرمایه‌گذاری و تجارت عملیاتی می‌شود تعریف کرده‌اند (Hudson, 1991). همچنین ژئواکونومی به معنای بهره‌گیری از ابزارهای اقتصادی برای کنترل یک منطقه جغرافیایی خاص همچون حوزه نفوذ نیز تعریف شده است (Mattlin and Wigell, 2016:127).

محققین دیگری، ژئواکونومی را به عنوان استراتژی سیاست خارجی، بهره‌گیری از ابزارهای قدرت اقتصادی در راستا پیشبرد منافع ملی و نیز یک چارچوب تحلیلی به معنای بخشی از بنیان‌های اقتصادی قدرت یک کشور که جنبه‌های روشن جغرافیایی دارند به کار گرفته‌اند. به عنوان مثال کشورها از مواد خام، موقعیت جغرافیایی، فناوری‌های پیشرفته، بازار بزرگ و مزیت‌هایی از این دست، در جهت پیشبرد منافع ملی بهره می‌گیرند. افزون بر این، بخشی از بنیان‌های قدرت کشورها جنبه‌های روشن جغرافیایی دارند (Scholvin, Wigell, M, 2018:75). موقعیت ترانزیتی ترکیه، اهمیت تنگه هرمز در موقعیت بین‌المللی ایران و اهمیت اوکراین در انتقال گاز روسیه به اروپا را می‌توان به عنوان جنبه‌های روشن جغرافیایی قدرت اقتصادی کشورها برشمرد.

این تعریف از ژئواکونومی، بیش از سایر تعاریفی که برشمرده شد به تبیین آثار اجرایی شدن ابتکار کمربند و راه در محیط همسایگی ایران کمک می‌کند. چین، قدرتی ژئواکونومیک است و ابزارهای اقتصادی نقش کلیدی در پیشبرد منافع آن در صحنه

^۱. Edward Luttwak

بین‌المللی ایفا می‌کنند. از دیگر سو، کشورهای محیط همسایگی ایران از مزیت‌های اقتصادی برخوردارند که ابعاد روشن جغرافیایی دارد. این دسته از مزیت‌های اقتصادی در ابتکار کمربند و راه مورد توجه قرار گرفته‌اند و به همکاری میان چین و این کشورها شکل داده‌اند. بنابراین در این مقاله، ژئواکونومی هم در تبیین ابتکار کمربند و راه به مثابه استراتژی کلان سیاست خارجی چین و هم به مثابه چارچوبی مفهومی در تبیین روند دگرگونی در محیط ژئواکونومیک ایران در پیامد اجرایی شدن این طرح کلان به کار می‌رود. در این قالب مراد از لایه منطقه‌ای محیط ژئواکونومیک ایران، فضای مکان‌ها و جریان‌ها است. فضای مکان‌ها به معنای سرزمین‌های تحت حاکمیت‌های مختلف در محیط پیرامونی ایران است. فضای جریان‌ها به بیان ساده به واسطه تعاملات بازیگران اجتماعی به ویژه دولت‌ها شکل می‌گیرد. فضای جریان‌ها تعاملات بازیگران و ساختارهای مادی که این تعاملات را امکان پذیر می‌نمایند در بر می‌گیرد. به دیگر سخن فضای جریان‌ها در برگیرنده ابعاد مادی و غیرمادی است (قورچی، ۱۳۸۵: ۶۴). اجرایی شدن تدریجی ابتکار کمربند و راه به تدریج در حال ایجاد دگرگونی‌هایی در فضای مکان‌ها و جریان‌ها در محیط پیرامونی ایران به ویژه در حوزه اقتصادی است. تبیین طیف تغییرات دغدغه مقاله حاضر است.

ابتکار کمربند و راه : دگرگونی ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران

ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران را آسیای مرکزی و قفقاز در بر می‌گیرد؛ سرزمین‌هایی که به طور عمده به واسطه منابع و نیز موقعیت لجستیک در میانه شرق و غرب اوراسیا واجد اهمیت هستند. ظهور اقتصاد دوم جهان در محیط همسایگی این کشورها، زمینه را برای دگرگونی تدریجی موقعیت ژئواکونومیک آنان فراهم آورده است. ابتکار کمربند و راه که اجرایی شدن آن از قزاقستان آغاز شد، نماد روند جدید در هم‌تنیدگی اقتصادهای این مناطق با اقتصاد عظیم و رو به رشد چین است. بر مبنای آنچه در برنامه عملیاتی ابتکار کمربند و راه آمده است، اغلب راه‌گذرهای مسیر خشکی این طرح که به کمربند اقتصادی راه ابریشم^۱ موسوم شده از آسیای مرکزی و روسیه عبور می‌کنند یا به‌نوعی به آسیای مرکزی و قفقاز وابسته هستند (Vinokurov and Tsukare, 2017:9). از همین رو، ضلع

^۱ The Silk Road Economic Belt

شمالی محیط همسایگی ایران بیش از سایر مناطق در اجرایی شدن مسیر خشکی این طرح از اهمیت برخوردار بوده است.

بر مبنای آنچه در سند ابتکار کمربند و راه آمده است، دو راه گذر از راه گذرهای چهارگانه این طرح از آسیای مرکزی عبور می‌کنند (State Council, 2015). افزون بر این در روند اجرایی شدن این طرح و با پیشنهاداتی که از سوی برخی کشورهای منطقه قفقاز ارائه شده، راه گذرهای جدید به‌ویژه از طریق دریای خزر نیز به این طرح افزوده شده‌اند (World Bank, 2019).

در بخش اتصالات زیرساختی نیز زیرساخت انرژی و مواد خام این منطقه در سال‌های اخیر به‌گونه‌ای فزاینده به چین متصل شده است؛ بنابراین این منطقه از یک سو به تدریج به هاب لجستیک در مسیر خشکی راه ابریشم و مسیر دسترسی چین به بازارهای اروپایی تبدیل می‌شود و از سوی دیگر، زیرساخت‌های انرژی آن به‌گونه‌ای فزاینده به اقتصاد شکوفا و عظیم چین متصل می‌شود (Liao, 2019:3).

البته ایجاد اتصالات ساختاری میان اقتصاد شکوفای چین و اقتصادهای آسیای مرکزی، از سال‌ها پیش آغاز شده و در روند اجرایی شدن این طرح کلان توسعه می‌یابد. در این چارچوب، اولین خط لوله فراملی که چین احداث کرد، خط لوله نفت قزاقستان- چین^۱ است. این خط که ۲۲۰۰ کیلومتر طول دارد، منابع نفت قزاقستان در سواحل دریای خزر و سایر منابع نفتی این کشور را به چین انتقال می‌دهد. اهمیت استراتژیک این خط در این است که چین را قادر ساخته به‌طور مستقیم و بدون دخالت روسیه از آسیای مرکزی نفت وارد کند (Blank, 2010:10). علاوه بر این، خط لوله نفت قزاقستان به چین، زیرساخت نفتی منطقه آسیای مرکزی را نیز به چین پیوند زده است و سالانه از این خط لوله، حدود ۲۰ میلیون تن نفت به چین صادر می‌شود (Xinhua, 2020).

در حوزه گازی نیز چین یک خط لوله گاز موسوم به "خط لوله گاز آسیای مرکزی- چین"^۲ را احداث کرده است؛ خط لوله‌ای که از ترکمنستان آغاز می‌شود و با گذر از سایر کشورهای آسیای مرکزی به چین می‌رسد و در این مسیر به منابع گازی سه کشور ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان متصل می‌گردد. در واقع در این طرح، دو خط لوله به‌موازات

^۱. Kazakhstan-China Oil Pipeline

^۲. Central Asia-China Gas Pipeline

یکدیگر کشیده شده است؛ گاز این خطوط لوله در نهایت به خط لوله گاز سرتاسری موسوم به غربی- شرقی^۱ چین می‌رسد و از طریق آن به سواحل جنوب شرقی این کشور که مراکز عمده مصرف به شمار می‌آیند، منتقل می‌شود. در قالب این طرح، ترکمنستان متعهد شد به مدت ۳۰ سال، سالانه ۳۰ میلیارد مترمکعب گاز به چین صادر کند. خطلوله نخست این طرح موسوم به خطلوله (A) در سال ۲۰۰۹ و خطلوله دوم موسوم به خطلوله (B) در اواخر سال ۲۰۱۰ به بهره‌برداری رسید. در پایان سال ۲۰۱۱، ظرفیت این خطوط به ۳۰ میلیارد مترمکعب رسید. در چارچوب این طرح، ترکمنستان مهم‌ترین طرف چین به شمار می‌رود، اما طی این خط لوله، منابع گازی ازبکستان و قزاقستان نیز به آن متصل شده‌اند. خطلوله سوم طرح موسوم به خطلوله (C) که ساخت آن در سال ۲۰۱۱ آغاز و در سال ۲۰۱۴ به اتمام رسید با هدف متصل کردن منابع گازی ازبکستان به شبکه خطوط لوله آسیای مرکزی به چین به طول ۱۸۴۰ کیلومتر احداث شد. در قالب این طرح، سالانه ۵۵ میلیارد مترمکعب گاز به چین صادر می‌شود. بر مبنای آمارهای ارائه شده در سال ۲۰۱۹ حدود ۴۷ میلیارد مترمکعب گاز از طریق این خطوط لوله به چین صادر شده است (Xinhua, 2020).

بنابراین می‌توان گفت، زیرساخت انرژی این منطقه به طور فزاینده‌ای به چین پیوند خورده است. با توسعه این پیوندها در منطقه، یکی از اهداف کلیدی ابتکار کمربند و راه که برقراری پیوند میان زیرساخت‌های انرژی کشورهای مختلف با اقتصاد چین است به سرعت در حال تحقق است. با اجرایی شدن طرح ابریشم، چین تمرکز بیشتری بر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی این منطقه در حوزه‌های مختلف نموده است؛ به گونه‌ای که می‌توان این کشور را تنها بازیگر کلیدی در بخش زیرساخت انرژی آسیای مرکزی به شمار آورد؛ زیرساخت‌هایی که در نهایت به اقتصاد شکوفای چین متصل می‌شوند (Aminjonov, 2018:68).

دومین حوزه زیرساختی که اتصال آن به اقتصاد چین در قالب ابتکار کمربند و راه در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز برای این کشور واجد اهمیت است و به تدریج ژئواکونومی ضلع شمالی محیط همسایگی ایران را تغییر می‌دهد، حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای است. در این حوزه به‌ویژه شکل‌دهی به شبکه ریلی که چین را از طریق آسیای مرکزی و قفقاز به اتحادیه

^۱. Weast-East gas pipeline

اروپا به عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بازار و نیز مهم‌ترین شریک تجاری کشور پیوند می‌زند، واجد اهمیت است. اغلب راه‌گذرهای کمربند یا مسیر خشکی طرح کلان راه ابریشم از آسیای مرکزی عبور می‌کنند؛ بنابراین کشورهای این منطقه نقش کلیدی در موفقیت مسیر خشکی راه ابریشم دارند. به علاوه این کشورها به عنوان همسایگان چین نقطه آغاز شبکه ریلی راه ابریشم محسوب می‌شوند. از همین رو در سال‌های اخیر، طراحی و پیشبرد طرح‌های ریلی در این منطقه با محوریت سرمایه‌گذاری و اجرای شرکت‌های چینی رو به توسعه بوده است.

مهم‌ترین طرح در این حوزه، راه‌آهن چین- قزاقستان^۱ است که پس از عبور از روسیه و بلاروس به اروپا می‌رسد. چین در این طرح ۱,۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده که البته در مسیر اجرایی شدن با پیچیدگی‌هایی مواجه شده است (Bloomberg, 2020). این مسیر ریلی در شرایط فعلی، مهم‌ترین مسیر فعال در حمل‌ونقل کالا میان چین و اتحادیه اروپا در قالب جاده ابریشم محسوب می‌شود. راه‌گذر دیگری که از این منطقه عبور می‌کند، راه‌گذر چین- آسیای مرکزی - غرب آسیا - دریای مدیترانه^۲ است که از طریق ترکمنستان به ایران می‌رسد و از ایران به ترکیه، دریای مدیترانه و سپس به جنوب اروپا وصل می‌شود. این راه‌گذر برخلاف راه‌گذر قزاقستان، تاکنون وارد مرحله اجرایی نشده است (Bolton, K., and Westphal, 2018:280).

اگرچه انتقال کالا از کارخانه‌های چین به بازارهای اروپایی از طریق دریاها، حدود ۴۵ تا ۵۰ روز طول می‌کشد، اما از مسیر زمینی جاده ابریشم که از آسیای مرکزی و به‌ویژه از قزاقستان عبور می‌کند این زمان به نصف کاهش پیدا می‌کند. البته هزینه نقل‌وانتقال کالا از مسیرهای زمینی به بازار اروپا حدود ۱۰ برابر مسیرهای دریایی برآورد شده است، اما از آنجا که سرعت نقل‌وانتقال کالا را افزایش می‌دهد و نسبت به نقل‌وانتقال هوایی بسیار ارزان‌تر است برای برخی از شرکت‌های چینی، به‌ویژه شرکت‌هایی که کالاهای با ارزش افزوده بالا تولید می‌کنند، واجد صرفه اقتصادی است (Bird, 2019).

همکاری چین و قزاقستان در منطقه ویژه اقتصادی قورغاس^۳ که در دو سوی مرز چین و قزاقستان واقع شده است، یکی از نمادهای مهم همکاری‌های حمل‌ونقلی رو به گسترش

^۱. China-Kazakhstan Railway

^۲. China-Central Asia-West Asia Corridor

^۳. Khorgas

میان چین و کشورهای آسیای مرکزی به شمار می‌آید. اگرچه برآورد دقیقی از سرمایه‌گذاری چین در این بندر خشک و منطقه ویژه اقتصادی ارائه نشده است، اما شرکت‌های چینی حدود ۲۴ درصد از سهام این بندر را به دست آورده‌اند. در سال ۲۰۱۷ در بندر قورغاس، صد هزار کانتینر کالا جابه‌جا شده است که نسبت به سال ۲۰۱۶، رشدی صددرصدی را نشان می‌دهد. بر مبنای هدف‌گذاری‌های صورت گرفته این رقم تا پایان سال ۲۰۲۰ به ۵۰۰ هزار کانتینر افزایش می‌یابد (Higgins, 2018).

با وجود آنکه تا سال ۲۰۱۸، چین حدود ۲۷ میلیارد دلار در ۵۱ طرح زیرساختی در قزاقستان سرمایه‌گذاری کرده بود در سال ۲۰۱۹ نیز اقدام به سرمایه‌گذاری چهار میلیارد دلاری در بخش زیرساخت‌های قزاقستان نمود. به طور عمده، قزاقستان از یک‌سو از لحاظ ذخایر مواد خام و به‌ویژه انرژی و از سوی دیگری به جهت موقعیت ژئواکونومیک به‌عنوان یک هاب لجستیک میان چین و بازارهای اروپایی در مسیر جاده ابریشم، واجد اهمیت است. فراتر از این، قزاقستان به منظور رهایی از سلطه روسیه و ایجاد نوعی توازن در برابر این کشور، تمایل ویژه‌ای به طرح کلان ابریشم چین نشان داده است.

علاوه بر مسیر ریلی قزاقستان که مهم‌ترین مسیر برای دسترسی چین به بازار اروپا محسوب می‌شود، دو طرح مهم ریلی دیگر نیز چین را به این منطقه و کشورهای آن پیوند می‌دهد؛ نخستین طرح، طرح ریلی چین-قرقیزستان-ازبکستان^۱ است که در ۲۰ سال گذشته همواره مورد بحث و مذاکره بوده، اما به دلیل عدم تمایل قرقیزستان به سرانجام نرسیده است (Fallen, 2015). اخیراً طرفین برای احیای همکاری‌ها بر محور اجرایی شدن این طرح به تفاهم رسیدند. حتی با وجود اینکه تاجیکستان در مسیر طرح‌های ریلی جاده ابریشم قرار ندارد، چین حدود ۳۵۰ کیلومتر بزرگراه برای اتصال شمال این کشور به پایتخت آن احداث می‌کند؛ طرح ریلی مهم دیگری که در این چارچوب قرار می‌گیرد، راه‌آهن چین-قزاقستان-ترکمنستان-ایران^۲ است که البته هنوز با موانع اجرایی مهمی مواجه است. بنابراین می‌توان مدعی شد، زیرساخت‌های انرژی و حمل‌ونقلی ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران به‌گونه‌ای فزاینده به چین پیوند یافته است.

^۱. China-kyrgyzstan-Uzbekistan Railway

^۲. China-Kazakhstan-Turkmenistan-Iran Railway

به طور سنتی، کشورهای این منطقه به عنوان کشورهای محاط در خشکی و نیازمند ایران برای اتصال و ارتباط به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی تلقی می‌شدند. این نگرش به ویژه در رسانه‌ها و مراکز تحقیقاتی ایران رواج دارد. با نفوذ و حضور روزافزون چین در این کشورها و اتصالات زیرساختی فزاینده این مفروض کلیشه‌ای به طور فزاینده‌ای با چالش مواجه می‌گردد. اکنون این کشورها نه تنها بزرگ‌ترین بازار انرژی جهان را در کنار خود دارند و بخش عمده انرژی و مواد خام خود را به آن صادر می‌کنند، بلکه از طریق شبکه حمل‌ونقلی توسعه یافته چین به بخش آسیایی بازار جهانی اتصال پیدا کرده و در قالب جاده ابریشم و شبکه ریلی- بزرگراهی رو به توسعه آن به اتحادیه اروپا نیز دسترسی یافته‌اند؛ به بیان دیگر، راه‌گذرهای شرقی- غربی اوراسیا که با محوریت چین به طور فزاینده‌ای رو به توسعه هستند، آزادی عمل کشورهای آسیای مرکزی برای اتصال به اقتصاد جهانی و گریز از محدودیت‌های ناشی از محاط بودن در خشکی را افزایش می‌دهند.

با پیشرفت این فرایندها از یک سو و تداوم تحریم‌های سنگین علیه اقتصاد ایران از دیگر سو، می‌توان مدعی شد که یکی از مزیت‌های ژئواکونومیک ایران به عنوان حلقه وصل کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد در حال از بین رفتن است. به علاوه با نفوذ روزافزون چین در اقتصاد آنان، بخشی از بازارهای هدف ایران نیز از بین می‌روند. روشن است که نفوذ تجاری در کشورهای آسیای مرکزی در شرایطی که چین به بازیگر مسلط در اقتصاد آنان تبدیل شده است، بسیار بیش از گذشته برای ایران دشوار خواهد بود.

افزون بر کشورهای آسیای مرکزی، همسایگان ایران در قفقاز نیز به طور فزاینده‌ای در پیشبرد ابتکار کمربند و راه با چین همکاری می‌کنند؛ در این میان به ویژه نقش جمهوری آذربایجان کلیدی است. یکی از راه‌گذرهای جاده ابریشم از بندر آکتائو^۱ قزاقستان و از طریق دریای خزر به جمهوری آذربایجان می‌رسد و از آنجا از طریق خط آهن باکو- تفلیس- قارص^۲ به دریای سیاه اتصال پیدا می‌کند. این راه گذر با افتتاح راه آهن مذکور در سال ۲۰۱۸، اجرایی شده است (Belt and Road News, 2019). این راه گذر نیز به نوعی مزیت ترانزیتی ایران به عنوان حلقه وصل بین کشورهای آسیای مرکزی- قفقاز و آب‌های آزاد را تحت تأثیر منفی قرار می‌دهد.

^۱.Port Aktao

^۲.Baku-Tblisi-Kars Railway

بنابراین می‌توان گفت در سال‌های آغازین اجرایی شدن طرح ابریشم، کشورهای واقع در ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران، آزادی عمل بیشتری برای تعامل با اقتصاد جهانی یافته‌اند و موقعیت و جایگاه ایران تا حدودی تضعیف شده است البته از دیگر سو، ایجاد این خطوط نقل و انتقال کالا می‌تواند تا حدودی برای ایران نیز مزیت‌هایی لجستیکی ایجاد نماید. همان‌گونه که در جنوب ایران، شکل‌گیری بنداری مانند دبی از یک سو بنادر ایران را به حاشیه برده، اما از دیگر سو، باعث شده تا بخش خصوصی و نیز دولت ایران در مجاورت یکی از پیشرفته‌ترین هاب‌های لجستیک در جهان نیز قرار گیرند.

با توسعه فزاینده قابلیت‌های لجستیکی در آسیای مرکزی و قفقاز که به‌طور سنتی به‌عنوان کشورهای حاشیه‌ای و منزوی در اقتصاد جهانی تعریف می‌شدند، می‌توان مدعی شد که در ضلع شمالی محیط ژئواکونومیک ایران نیز قابلیت‌های لجستیک رو به افزایش است. بهبود توان ژئواکونومیک این کشورها می‌تواند به سود ایران نیز باشد. به‌ویژه به این دلیل که با ماندگاری تحریم‌های بین‌المللی و ضعف فزاینده قابلیت‌های لجستیک ایران، چشم‌انداز امیدوارکننده‌ای برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی پیش روی این کشور وجود ندارد. بر مبنای یکی از مطالعاتی که بانک جهانی صورت داده، اجرایی شدن طرح ابریشم، می‌تواند تجارت میان کشورهای عضو را تا حدود ۴ درصد افزایش دهد البته میزان بهره‌مندی کشورهای مختلف از این طرح و افزایش تجارت میان آن‌ها متفاوت خواهد بود. این تغییرات به‌طور عمده به دلایلی چون بهبود زیرساخت‌های کشورهای عضو، اتصال آن‌ها به یکدیگر و نیز تغییر در ساختار صادرات آن‌ها رخ خواهد داد (World Bank, 2018).

پیامدهای اجرایی شدن ابتکار کمربند و راه در ضلع شرقی محیط ژئواکونومیک ایران

مهم‌ترین طرح در قالب ابتکار کمربند و راه در ضلع شرقی محیط ژئواکونومیک ایران، راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان است. این طرح، یک طرح کلان دوجانبه میان چین و پاکستان است و در سطحی کلان‌تر در زیرمجموعه ابتکار کمربند و راه به‌عنوان کلان‌ترین طرح دیپلماسی اقتصادی چین قرار می‌گیرد. از لحاظ جغرافیایی این طرح از مناطق مرزی دو کشور آغاز و تا بندر گوادر^۱ در اقیانوس هند تداوم می‌یابد؛ به دیگر سخن این راه‌گذر یکی

^۱. Gawadar Port

از راه گذرهای کلیدی کمربند ابریشم است که مسیر خشکی این کمربند را به مسیر دریایی آن پیوند می‌زند (Khan, 2018: 470).

راه گذر چین - پاکستان^۱، شامل طرح‌های خرد و کلان متعددی است که در سه زیرمجموعه انرژی، زیرساخت‌ها و توسعه بندر گوادر تا سال ۲۰۳۰ میلادی اجرایی خواهد شد. افزون بر این، برخی طرح‌های خرد دیگر نیز در این راه گذر تعریف شده است. در ادامه، مهم‌ترین طرح‌هایی که در قالب سه حوزه مورد اشاره در بالا قرار گرفته و در واقع اجزای برنامه عملیاتی راه گذر چین-پاکستان را تشکیل می‌دهند، مورد اشاره قرار خواهند گرفت تا زمینه تبیین تأثیرات این ابر طرح بر ژئواکونومی ضلع شرقی محیط همسایگی ایران فراهم آید.

در حوزه انرژی به عنوان مهم‌ترین حوزه همکاری میان چین و پاکستان در قالب این راه گذر، تمرکز بر تولید برق از منابع فسیلی (زغال سنگ) و تجدیدپذیر با هدف جبران کمبود شدید نیروی برق در پاکستان است. بر مبنای آمارهای ارائه شده، ۱۴۰ میلیون از جمعیت ۱۹۰ میلیون نفری پاکستان یا به برق دسترسی ندارند و یا تنها ساعتی از شبانه‌روز به آن دسترسی دارند (Tribune, 2018). افزون بر این، کمبود برق مشکلات بسیاری برای واحدهای تجاری و صنعتی این کشور پدید آورده است. از همین رو، توسعه زیرساخت‌های انرژی پاکستان به عنوان مهم‌ترین بخش طرح عملیاتی این راه گذر تعریف شده و طرح‌های متعددی در این قالب اجرا شده یا در حال اجرا است. طرح نیروگاه زغال سنگی بندرگاه محمد بن قاسم^۲، یکی از این طرح‌ها است. این بندر عمیق واقع در کراچی است که دومین بندر پرتردد پاکستان به شمار می‌رود؛ به گونه‌ای که ۳۵ درصد از حمل و نقل کالایی پاکستان طریق این بندر صورت می‌گیرد. بندر بن قاسم به همراه بندر کراچی، مهم‌ترین بنادر این کشورند و در مجموع ۹۰ درصد از تجارت خارجی پاکستان از طریق این دو بندر صورت می‌گیرد. در چارچوب راه گذر اقتصادی چین - پاکستان این نیروگاه با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۱/۹۸ میلیارد دلار و با هدف تولید ۱۳۲۰ مگاوات برق از سال ۲۰۱۵ آغاز شد و در سال ۲۰۱۸ وارد مدار شد. در همین چارچوب نیروگاه زغال سنگی ساهیوال^۳ در پنجاب با

^۱. China-Pakistan Economic Corridor

^۲. Port Qasim

^۳. Sahiwal Coal Power Project

سرمایه‌گذاری بالغ بر ۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ اجرایی شد. این نیروگاه ۱۳۲۰ مگاوات برق تولید می‌کند (Ali, 2019: 102).

اجرای مرحله نخست توسعه معدن زغال سنگ تهر^۱، یکی دیگر از طرح‌های مهم این راه‌گذر در حوزه انرژی است. این طرح برای توسعه مرحله نخست معدن زغال سنگ تهر که شانزدهمین معدن بزرگ زغال سنگ در جهان با ذخیره ۱۷۵ میلیارد تن است و در بیابان تهر در ایالت سند قرار گرفته، صورت می‌گیرد. این معدن در سال ۱۹۹۱ با همکاری آژانس توسعه بین‌المللی آمریکا^۲ کشف شد. با کشف این میدان، پاکستان در رده مهم‌ترین کشورهای دارنده زغال سنگ قهوه‌ای قرار گرفت. این معدن به چهار بلوک تقسیم شده است. شرکتی مشترک میان چین و پاکستان، تحت عنوان سینو - سند^۳ برای توسعه مرحله نخست این میدان ۱/۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرد. مرحله دوم معدن زغال سنگ تهر با سرمایه‌گذاری ای بالغ بر ۱/۴۵ میلیارد دلار و با تأمین مالی و اجرای شرکت مهندسی و ماشین‌آلات چین و با مشارکت شرکت‌های پاکستانی اجرا خواهد شد. کمبود برق یکی از معضلات اساسی در پیشبرد برنامه‌های توسعه در پاکستان است. از دیگر سو، منابع مالی اندک این کشور اجازه بهره‌گیری گسترده از سوخت‌های فسیلی برای تولید برق را نمی‌دهد. شرکت‌های چینی با تمرکز بر تولید برق از طریق زغال سنگ می‌کوشند این دشواری را از پیش روی برنامه‌های توسعه ای پاکستان بردارند. حل و فصل معضل تولید برق ارزان در پاکستان می‌تواند یکی از کلیدی‌ترین زیرساخت‌های لازم برای توسعه اقتصادی این کشور را فراهم آورد.

افزون بر این، طرح‌های متعدد دیگری نیز در قالب این راه‌گذر در زیرساخت‌های انرژی پاکستان در حال اجراست. در وضعیت فعلی، بخشی از طرح‌های انرژی در حوزه زغال سنگ، انرژی بادی، خورشیدی و هیدروالکتریک به سرانجام رسیده و بدین واسطه ۱۰۴۰۰ مگاوات انرژی به شبکه برق پاکستان افزوده شده است. به علاوه در میان مدت، هزار مگاوات ظرفیت جدید نیز به واسطه اجرایی شدن طرح‌های انرژی

^۱. Thar oal Power Project

^۲. U.S. Agency for International Development

^۳. Sino-Sindh

که در قالب راه گذر تعریف شده‌اند به شبکه انرژی پاکستان افزوده خواهد شد (Ministry of Planing, Development and Reform, 2020).

در حوزه اتصالات زیرساختی، طرح‌های زیرساختی راه گذر چین-پاکستان به طور عمده معطوف به توسعه بندر گوادر و اتصال این بندر به سایر شهرهای کلیدی پاکستان و به ویژه به کاشغر^۱ چین است. در این راستا، طرح موج‌شکن بندر گوادر با اعتباری بالغ بر ۱۲۳ میلیون دلار و با تأمین مالی چین، طرح لایروبی کانال‌های بندر گوادر با هزینه‌ای بالغ بر ۲۷ میلیون دلار از سوی شرکت هلدینگ بنادر ماوراء بحار^۲ چین، بزرگراه خلیج شرقی بندر گوادر با هزینه‌ای بالغ بر ۱۴۰ میلیون دلار که در قالب وام بدون بهره از سوی بانک‌های چینی اختصاص یافته در حال اجرا است و چینی‌ها در مقابل، امتیاز اجرای انحصاری این طرح توسط شرکت‌های دولتی چین را از طرف پاکستانی دریافت کرده‌اند.

از دیگر طرح‌های زیرساختی مهم، فرودگاه بین‌المللی جدید گوادر است که با سرمایه‌گذاری‌ای بالغ بر ۲۳۰ میلیون دلار و با تأمین مالی طرف چینی به انجام می‌رسد. تعریض و بهسازی بزرگراه قراقرم^۳ از دیگر نمادهای مهم راه گذر اقتصادی چین-پاکستان محسوب می‌شود. در قالب طرح عملیاتی راه گذر چین-پاکستان، توسعه این بزرگراه نیز مورد توجه قرار گرفته است. در چارچوب این طرح، ۴۴۰ کیلومتر از مسیر این جاده که از ریکوت^۴ در شمال پاکستان تا اسلام‌آباد امتداد می‌یابد با سرمایه‌گذاری‌ای بالغ بر ۱/۳ میلیارد دلار توسط شرکت‌های چینی بهسازی خواهد شد. این طرح تا پایان سال ۲۰۲۱ به اتمام می‌رسد. فیبر نوری، یکی دیگر از زیرساخت‌های کلیدی مورد تأکید این طرح عملیاتی پیشبرد و توسعه زیرساختی پاکستان است. در این چارچوب، یک خط فیبر نوری از خونجرا^۵ در مرز چین و پاکستان به طول ۸۷۰ کیلومتر به اسلام‌آباد کشیده خواهد شد. افزون بر این، یک خط دیگر فیبر نوری از گوادر به سکر^۶ کشیده خواهد شد. این دو خط در اسلام‌آباد به یکدیگر وصل شده و به شهرهای دیگری نیز متصل می‌شوند. در مجموع، همکاری دو کشور در زمینه طرح فیبر نوری با سرمایه‌گذاری ۴۴ میلیون دلاری انجام خواهد شد.

^۱. Kashgar

^۲. Overseas

^۳. Karakoram Highway

^۴. Raikot

^۵. Khunjarab

^۶. Sukkur

در حوزه صنعت، این طرح عملیاتی، پاکستان را به سه منطقه صنعتی غرب و شمال غرب، مرکز و جنوب تقسیم کرده است. در هر یک از این مناطق در چارچوب مزیت‌های نسبی هر منطقه و در قالب پارک‌های صنعتی، صنایع خاصی شکل خواهند گرفت. در همین راستا در چارچوب منطقه غرب و شمال غرب که بخش اعظم بلوچستان و خیبرپختونخواه^۱ را در برمی‌گیرد به‌عنوان منطقه‌ای که صنایع معدنی در آن متمرکز خواهند شد، منطقه مرکز برای صنایع نساجی، لوازم‌خانگی و سیمان و در منطقه صنعتی جنوبی، طرح عملیاتی بر ایجاد صنایع پتروشیمی، فولاد و آهن، صنایع بندرگاهی، ماشین‌آلات، تجارت محصولات فرآوری‌شده و صنعت قطعات خودرو به دلیل نزدیکی به سواحل پاکستان در نظر گرفته شده است (Wolf, 2019: 69).

افزون بر این در بخش جنوبی، گوادر به‌عنوان نقطه اتصال بلوچستان و افغانستان تعریف شده و به‌عنوان یک منطقه کلیدی برای احداث و راه‌اندازی صنایع سنگین و صنایع شیمیایی همچون آهن، فولاد و صنایع پتروشیمی از آن نام‌برده شده است. از دیگر مزیت‌های کلیدی گوادر، می‌توان به موقعیت جغرافیایی ممتاز، هزینه اندک واردات نفت خام از خاورمیانه به آن و همچنین واردات سنگ آهن و زغال کک از آفریقای جنوبی و نیوزیلند اشاره نمود. بر مبنای برنامه عملیاتی طراحی شده این محصولات پس از فرآوری به بازار داخلی پاکستان و همچنین به بازارهای خاورمیانه و جنوب آسیا صادر خواهند شد (Husain, 2017).

یکی از پیشران‌های کلیدی این طرح توسعه زیرساختی پاکستان، توسعه بخش کشاورزی است و بخش مهمی از طرح‌ها در این حوزه تعریف شده است. در این حوزه شرکت‌های چینی زنجیره عرضه یا ارزش تولید محصولات کشاورزی از تولید بذر تا کاشت، داشت، برداشت و بازاریابی آن را در دست خواهند گرفت و شرایط لجستیکی را برای ایجاد کشاورزی مدرن و صادرات محور در پاکستان فراهم خواهند آورد (Salik, 2018).

راه گذر اقتصادی چین- پاکستان تا سال ۲۰۳۰ به سرانجام خواهد رسید و در صورت موفقیت نسبی، اقتصاد سیاسی پرجمعیت‌ترین همسایه ایران را دگرگون خواهد کرد. اجرای موفقیت‌آمیز این طرح به معنای خروج پاکستان از چرخه معیوب فقر و فلاکت از یک‌سو و شکل‌گیری یک بازار جدید ۲۰۰ میلیون نفری در همسایگی چین و همچنین ایران خواهد بود. افزون بر این و مهم‌تر آنکه بنیان جدیدی برای توسعه روابط مستحکم میان چین و

^۱. Kheyber Pakhtunkhwa

پاکستان فراهم خواهد آورد. در دهه‌های اخیر منافع راهبردی مشترک، بنیان روابط دو کشور را تشکیل داده است. با اجرایی شدن این طرح، منافع اقتصادی مشترک و فزاینده به بنیانی جدید در تعاملات طرفین مبدل خواهد شد و صورت بندی جدیدی به این رابطه خواهد داد؛ به دیگر سخن با اجرایی شدن طرح عملیاتی این راه گذر، ایران با پاکستانی جدید در محیط همسایگی خود مواجه خواهد شد؛ پاکستانی که به لحاظ ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در چین تنیده شده، زیرساخت‌های اقتصادی را توسعه داده و وابستگی مالی آن به کشورهای حاشیه خلیج فارس کاهش یافته است؛ از دیگر سو، چنین پاکستانی امکانات جدیدی برای نقش آفرینی‌های منطقه‌ای به ویژه در بحران افغانستان خواهد یافت. فراتر از افغانستان، پاکستان جدید می‌تواند نقش مهم‌تری در زنجیره معماهای امنیتی در جنوب آسیا ایفا نماید. اجرایی شدن راه گذر اقتصادی چین-پاکستان پیامدهای ژئواکونومیک آشکاری برای ایران در بر خواهد داشت. اشاره شد که در پیامد اجرایی شدن این طرح، پاکستان می‌تواند از چرخه معیوب فقر و فلاکت رهایی یابد و بازاری بزرگ در ضلع شرقی محیط ژئواکونومیک ایران شکل گیرد. از دیگر سو با اجرایی شدن این راه گذر و نیز راه گذر چین-قزاقستان، مزیت‌های نسبی راه گذر چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا که از ایران عبور می‌کند احتمالاً کاهش خواهد یافت. مهم‌تر آنکه سرمایه گذاری گسترده چین در گوادر، مزیت‌های نسبی آن را در مقایسه با چابهار افزایش داده و احتمالاً بر موقعیت این منطقه آزاد تأثیرات منفی خواهد گذاشت.

در سطح منطقه‌ای، اجرایی شدن راه گذر اقتصادی چین-پاکستان، احساس ناامنی هند را افزایش داده است. تسلط چین بر گوادر و حضور نظامی این کشور در شمال اقیانوس هند بر محیط امنیتی هند تأثیرات منفی برجای می‌گذارد. از همین رو ست که هند حضور حداقلی در چابهار را تداوم بخشیده است. ایران احتمالاً به طور فزاینده به درون رقابت تشدیدشونده هند و چین در ژئواکونومی متحول اوراسیا کشیده می‌شود و در پیامد آن تداوم روابط متوازن با این دو قدرت با دشواری‌های بیشتری مواجه خواهد شد.

پیامدهای اجرایی شدن ابتکار کمربند و راه در ضلع جنوبی محیط ژئواکونومیک ایران

در ضلع جنوبی محیط ژئواکونومیک ایران، امارات عربی متحده با برخورداری از با کیفیت‌ترین زیرساخت‌های سخت و نرم لجستیک و تجارت با فاصله نسبت به سایرین به

هاب لجستیک ابتکار کمربند و راه در خاورمیانه بدل شده است. با وجود آنکه کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در مسیر راه گذرهای خشکی و دریایی طرح کلان کمربند و راه قرار نگرفته‌اند، اما از آنجا که این طرح بسیار فراتر از راه گذرهای حمل و نقلی است و در چارچوب استراتژی کلان شکل‌دهی به زنجیره ارزش چین محور است این کشورها نیز کوشیدند در این طرح ایفای نقش نمایند (Wu, 2015: 12). به تدریج و در فرایند تحول این طرح کلان، کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز کوشیده‌اند تا در "راه ابریشم دریایی"^۱ به عنوان هاب لجستیک در خاورمیانه نقش تعریف نمایند و از دیگر سو از سرمایه‌های چینی در جهت توسعه زیرساخت‌های مختلف خود، بهره بگیرند.

در همین راستا، طی سال‌های اخیر، رهبران کشورهای عضو شورای همکاری‌های خلیج فارس به‌ویژه عربستان سعودی و امارات، تلاش‌های خود را در جهت کسب سهمی از این ابر طرح و گسترش روابط اقتصادی و تجاری با چین افزایش داده‌اند؛ به نحوی که امارات عربی متحده با فاصله نسبت به سایرین، عمیق‌ترین و گسترده‌ترین تعاملات را با چین شکل داده است. چین در حوزه‌های انرژی خورشیدی، زیرساخت‌های حمل و نقلی و بسیاری دیگر از حوزه‌ها در امارات سرمایه‌گذاری کرده است. علاوه بر این عربستان، چین را به‌عنوان یک شریک راهبردی در قالب برنامه کلان توسعه اقتصادی خود تحت عنوان "چشم‌انداز ۲۰۳۰" تعریف نموده و تاکنون ۱۵ یادداشت تفاهم و موافقت‌نامه‌هایی به ارزش حدود ۶۵ میلیارد دلار برای گسترش همکاری‌های اقتصادی با چین به امضا رسانده است. عربستان کوشیده نوعی هماهنگی میان استراتژی کلان توسعه‌ای خود، موسوم به "چشم‌انداز ۲۰۳۰" و ابتکار کمربند و راه ایجاد نماید (Xuming&Fulton, 2018: 14).

افزون بر این، چین مهم‌ترین سرمایه‌گذار در منطقه آزاد دوقم^۳ عمان محسوب می‌شود. چین حدود سه میلیارد دلار در این منطقه سرمایه‌گذاری کرده است. مجموع سرمایه‌گذاری صورت گرفته در این منطقه حدود ۱۰ میلیارد دلار است (Chen, 2018: 90). همچنین چین در زیرساخت‌های حمل و نقلی قطر و کویت و نیز ایجاد شهرک‌های صنعتی در این کشورها سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی صورت داده است (Fulton, 2019: 10).

^۱. Maritime Silk Road

^۲. Saudi Vision 2030

^۳. Duqm

از سوی دیگر، کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌کوشند تا نقش خود را در راه گذر اقتصادی چین- پاکستان افزایش دهند. در همین راستا، تاکنون قطر، عربستان سعودی و امارات، به‌عنوان سرمایه گذار در اجرایی‌شدن برخی طرح‌های راه گذر اقتصادی- چین پاکستان مشارکت کرده و برای سرمایه‌گذاری در بندر گوادر اعلام آمادگی کرده‌اند. عمان نیز برای نقش‌آفرینی در این راه گذر ابراز علاقه نموده است (Hussain, 2020: 42).

نتیجه‌گیری

بر مبنای آنچه آمد، می‌توان مدعی شد، ابتکار کمربند و راه به عنوان نماد کوشش‌های چین برای شکل‌دهی به قواعد جدید در نظم بین‌المللی و نیز بازتوزیع قدرت در این عرصه، رو به پیشرفت است. با پیشرفت تدریجی این ابتکار، ژئواکونومی اوراسیا در حال تحول است. ایران به عنوان کشوری که در قلب اوراسیا قرار گرفته است به طور فزاینده از این دگرگونی ژئواکونومیک تاثیر می‌پذیرد. به دیگر سخن، اجرایی‌شدن ابتکار کمربند و راه به تدریج در حال دگرگون ساختن محیط ژئواکونومیک ایران است. این دگرگونی در اضلاع شمالی و شرقی به‌صورتی چشمگیر در جریان است. اجرایی‌شدن طرح کلان ابریشم، اقتصاد سیاسی آسیای مرکزی و پاکستان را به‌گونه‌ای فزاینده دگرگون می‌کند. در صورت موفقیت نسبی این طرح در آینده‌ای میان‌مدت آسیای مرکزی و پاکستان جدیدی در محیط همسایگی ایران شکل خواهد گرفت که شباهت چندانی به وضعیت موجود آنها نخواهد داشت.

در پیامد اجرایی‌شدن این طرح، کشورهای آسیای مرکزی نه تنها به تدریج از وضعیت چالش برانگیز "محاط در خشکی" خارج می‌شوند، بلکه به دو اقتصاد بزرگ چین و اتحادیه اروپا اتصال پیدا می‌کنند؛ این روند از یک‌سو، موقعیت ایران به عنوان حلقه وصل این کشورها به آب‌های آزاد را تضعیف می‌کند و از سوی دیگر با توسعه زیرساخت‌های سخت و نرم همگرایی و نیز سرعت بخشیدن به روند توسعه اقتصادی و تجاری ضلع شمالی محیط همسایگی، فرصت‌های جدیدی برای این کشور ایجاد می‌کند.

همانگونه که پیشتر اشاره شد، پاکستان به طور تاریخی، نماد فقر و رکود در محیط همسایگی ایران بوده است. اجرایی‌شدن راه گذر اقتصادی چین و پاکستان، تغییرات عظیمی در راستا شکستن چرخه فقر و رکود آن ایجاد خواهد کرد و در پیامد آن، احتمالاً اقتصاد این کشور گام‌های جدیدی در مسیر توسعه برخواهد داشت. این بدان معناست که ایران در آینده

با همسایه‌ای رو به توسعه و دارای بازاری ۲۰۰ میلیون نفری مواجه خواهد بود؛ تحولی که فرصت‌های مهم ژئواکونومیک به همراه خواهد آورد. از دیگر سو، سلطه ژئواکونومیک چین بر آسیای مرکزی و پاکستان این کشور را به نوعی به همسایه ژئواکونومیک ایران بدل می‌کند. رقابت با چین بر سر بازارهای محیط همسایگی احتمالاً برای ایران دشوار خواهد بود. در حوزه ژئوپلیتیک با اجرایی شدن این ابتکار در بخش‌های مهمی از مرکز و جنوب اوراسیا، احساس ناامنی و نگرانی راهبردی هند در حال افزایش است. احتمالاً تمرکز این کشور بر یافتن جای پای ژئواکونومیک در ایران و افغانستان رو به توسعه خواهد بود. در این فرایند، ایران در حفظ توازن در روابط با دو قدرت در حال ظهور و رقیب در پهنه اوراسیا احتمالاً با چالش‌هایی مواجه خواهد شد.

افزون بر این، مجموعه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر تلاش‌های خود برای گسترش تعاملات با چین و نقش‌آفرینی در زنجیره ارزش این طرح از یک‌سو و مشارکت در راه‌گذر اقتصادی چین پاکستان افزوده‌اند. این کشورها کوشیده‌اند مسیر دریایی ابتکار کمربند و راه را تا خلیج فارس گسترش دهند و نه تنها دانش فنی چین را برای توسعه زیرساخت‌های لجستیک به خدمت گیرند، بلکه به تدریج به هاب لجستیک اقتصاد شکوفای چین در خاورمیانه بدل گردند. تلاش‌های این کشورها فرصت‌های ایران برای نقش‌آفرینی در مسیر دریایی این طرح کلان را کاهش می‌دهد. بنابراین در برداشتی کلان، می‌توان مدعی شد که اجرایی شدن این طرح کلان برای نخستین بار پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در حال دگرگون ساختن محیط ژئواکونومیک ایران است.

منابع و مأخذ

- فلیک، اووه (۱۳۸۷)، درآمدی بر تحقیق کیفی، ترجمه هادی جلیلی، تهران، نشرنی.
- قورچی، مرتضی (۱۳۸۵)، "فضای جریان ها و شکل گیری بنیادگرایی در شرق آفریقا"، فصلنامه راهبرد، ۴۱ (۲)، ۶۳-۷۸.
- Ali, M. (2019), "China-Pakistan Economic Corridor: Prospects and Challenges", *Contemporary South Asia*, 28(1): 100-112.
- Aminjonov, F. (2018), "Central Asian Gas Exports Dependency", *the RUSI Journal*, 163(2): 66-77.
- Belt and Road News (2019), "Azerbaijan's cooperation with China within BRI has great prospects", Available at: <https://b2n.ir/705974>, Accessed on: October 9.
- Bird, J. (2019), "the Belt and Road Initiative: Reshaping Economic Geography in Central Asia?", Available at: <https://b2n.ir/634136>, Accessed on: December 12.
- Blank, S. (2010), "The Strategic Implications of the Turkmenistan-China Pipeline Project", February 4, Available at: <https://b2n.ir/736955>, Accessed on: June 17, 2020.
- Bloomberg (2019), "China's \$1.9 billion belt-and-Road Rail Project Goes off Track", July 3, Available at: <https://b2n.ir/120558>, Accessed on: June 12, 2020.
- Brink, T. T. (2014), *Global political economy and the modern state system*, London, Haymarket Books.
- Chen, M. (2011), "Exploring Economic Relations between China and the GCC States", *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 5 (4): 88-105.
- Fallon, T. (2015), "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia", *American Foreign Policy Interests*, 37 (3): 140-147.
- Freeman, C. P. (2017), "New Strategies for an old Rivalry? China-Russia Relations in Central Asia after the Energy Boom", *The Pacific Review*, 31 (5): 635-654.
- Fulton, J. (2019), "Domestic Politics as Fuel for China's Maritime Silk Road Initiative: The Case of the Gulf Monarchies", *Journal of Contemporary China*, 29 (122): 175-190.
- Hayes, P & Moon, C. (2017), *The Future of East Asia*, Basingstoke, England: Springer.
- Higgins (2018), "China's Ambitious New 'Port' Landlocked Kazakhstan", August 1, Available at: <https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html>, Accessed on: July 7, 2020.
- Khan, S. & Liu, G. (2018), "The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Challenges and Prospects", *Area Development and Policy*, 4(4): 466-473.

- Hudson, V. M, & Ford, R. E, & Pack. D, and Giordano, E. R. (1991), "Why the Third world Matters, why Europe probably won't: The Geo-Economics of Circumscribed Engagement", *Journal of Strategic Studies*, 14 (3): 51-77.
- Husain, K. (2017), "Exclusive: CPEC Master Plan Revealed", June 21, Available at: <https://www.dawn.com/news/1333101>, Accessed on: July 8, 2020.
- Hussain, E. (2020), "CPEC and the Belt and Road initiative: Economic Implications for the Greater Middle East", *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 14 (1): 35-50.
- Kundnani, H. (2011), "Germany as A Geo-economic Power", *The Washington Quarterly*, 34(3): 31-45.
- Li, Y, & Bolton, K, & Westphal, T. (2018), "The Effect of the New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes between China and Europe", *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16(3):275-292.
- Luttwak, Edward N. (1990), "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce", *The National Interest*, 20(30): 17-23.
- Mattlin, M, & Wigell, M. (2015), "Geo-economics in the context of restive Regional powers", *Asia Europe Journal*, 14(2): 125-134.
- Ministry of Planning, Development & Reform (2020), "China-Pakistan Economic Corridor", Available at: <https://cpec.gov.pk/energy>, Accessed on: August 8, 2020.
- Qian, X, & Fulton, J. (2018), "China-Gulf Economic Relationship under the Belt and Road Initiative", *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 11(3): 12-21.
- Scholvin, S, & Wigell, M. (2018), "Power Politics by Economic Means: Geoeconomics as an Analytical Approach and Foreign Policy Practice", *Comparative Strategy*, 37(1): 73-84.
- State Council (2015), "Vision and actions on jointly building Belt and Road", Available at: <https://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html>, Accessed on: June 2, 2020.
- World Bank (2019), "Belt and Road initiative in Central Asia and the Caucasus", March 11, Available at: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2019/03/11/belt-and-road-initiative-in-central-asia-and-the-caucasus>, Accessed on: February 21, 2020.
- Vinokurov, E, & Tsukarev, T. (2017), "The Belt and Road initiative and the Transit Countries: An Economic Assessment of Land Transport Corridors", *Area Development and Policy*, 3(1):93-113.
- Tribune (2018,), "Half of Rural population in Pakistan Still Lack Access to Electricity", April 4, Available at: <https://tribune.com.pk/story/1683780/2-half-villages-pakistan-still-lack-access-electricity-reveals-report>, Accessed on: January 12, 2020.

- Wigell, M, & Vihma, A. (2016), "Geopolitics Versus Geoeconomics: The Case of Russia's Geostrategy and its Effects on the EU", *International Affairs*, 92(3): 605-627.
- Wigell, M, & Scholvin, S, & Aaltola, M. (2018), *Geo-economics and Power Politics in the 21st Century: The Revival of Economic Statecraft*, London: Routledge.
- Wolf, S. O. (2019), *The China-Pakistan economic corridor of the Belt and Road Initiative: Concept, Context and Assessment*", New York, Springer.
- Wu, S. (2015). "Constructing one Belt and One road and Enhancing the China-GCC Cooperation", *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 9(2): 1-15.
- Xinhua News Agency (2020), "China-Central Asia gas Pipeline Transports 47.9 Billion Cubic Meters in 2019", January 06, Available at: https://www.xinhuanet.com/english/2020-01/06/c_138682150.htm, Accessed on: February 22, 2020.
- Xinhua News Agency (2020), "China-Central Asia Gas Pipeline Transports 47.9 Billion Cubic Meters in 2019", January 06, Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2020-01/06/c_138682150.htm, Accessed on: July 9, 2020.
- Xuanli Liao, J. (2019), "China's Energy Diplomacy towards Central Asia and the Implications on its Belt and Road Initiative", *The Pacific Review*, 14(1): 1-33.