

چالش‌های سیاسی و امنیتی راهبرد چین برای جمهوری اسلامی ایران

پریسا شاه‌محمدی^۱

ابتکار کمربند - راه که به عنوان راهبرد بزرگ چین در عرصه سیاست خارجی در سال ۲۰۱۳ توسط شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین پیشنهاد شد اکنون به عنوان طلایه‌دار سیاست خارجی این کشور مطرح است و به دلیل درگیر ساختن کشورهای متعدد در منطقه به یک موضوع فراگیر منطقه‌ای تبدیل شده و کنشگرهای مطرح در این ابتکار، خط‌مشی‌های لازم را برای حداکثر بهره‌مندی و به حداقل رساندن چالش‌های ناشی از آن در سیاست خارجی خود مورد توجه قرار داده‌اند. در این مقاله سعی شده است که چالش‌های این راهبرد کلان برای جمهوری اسلامی ایران تبیین گردد. نگارنده در مقاله حاضر به طرح این پرسش می‌پردازد که چالش‌های ابتکار کمربند - راه برای ایران چگونه ارزیابی می‌شوند؟ چالش‌های ابتکار کمربند - راه برای ایران در این نوشتار از دو منظر (۱) کم توجهی به ظرفیت‌های داخلی ایران (به عنوان مؤلفه‌های کاهنده تأثیرگذاری)؛ و (۲) تهدیدهای خارجی (به عنوان مؤلفه‌های تأثیرگذار بر ایران) مورد توجه قرار گرفته‌اند. مقاله پیش رو بر پایه این فرضیه استوار است که به‌رغم آنکه چین همواره رونق و همگرایی اقتصادی را تنها هدف ابتکار کمربند - راه اعلام کرده است، رویکرد این کشور در عرصه عمل پیامدهای سیاسی و امنیتی را به همراه خواهد داشت. نظریه نواقح‌گرایی به عنوان چارچوب نظری این مقاله مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: ابتکار کمربند - راه، ایران، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، بندر چابهار و بندر گوادر.

^۱ نویسنده مسئول، دانش‌آموخته دکترای روابط بین‌الملل دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.

مقدمه

ابتکار کمربند - راه^۱ به عنوان راهبرد بزرگ چین^۲ در عرصه سیاست خارجی و یکی از موضوعات مهم و مطرح در عرصه سیاست بین‌الملل امروز مورد توجه پژوهشگران و سیاستگذاران جمهوری اسلامی ایران نیز هست. این ابتکار هم از حیث فرصت‌ها و هم از منظر چالش‌هایی که متوجه منافع جمهوری اسلامی ایران خواهد کرد برای سیاست خارجی ایران حائز اهمیت است. نوشتار حاضر به بررسی چالش‌ها و تهدیدهایی می‌پردازد که محتمل است از جانب این راهبرد متوجه منافع جمهوری اسلامی ایران شود.

دولت چین با مطرح کردن ابتکار کمربند - راه در سال ۲۰۱۳ از آن به عنوان پیشنهادی برای تحقق همگرایی اقتصادی در منطقه و دستاورد برد - برد برای همه کنشگران آن یاد می‌کند و در صدد است تا با ترغیب کشورهای منطقه در راستای ملحق شدن به این طرح و پویایی در پیشبرد آن این ایده بلندپروازانه را جامه عمل بپوشاند. این ابتکار با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای منطقه و جهان معرفی شده است و دولت چین همواره از ابتکار کمربند - راه به عنوان یک «پیشنهاد» یاد می‌کند که بر اساس آن هر کشوری در خصوص پیوستن به آن مختار است (NDRC, 2015).

در این راستا مشارکت جمهوری اسلامی ایران نیز در این ابتکار همواره مورد درخواست چینی‌ها بوده است (Xinhua, 2017)، (Eurasianet, 2017)، (Baije, 2016). این در حالی است که چین در عرصه عمل چندان به اهداف مورد نظر ایران در این خصوص توجه نشان نداده و از این رو تردیدهای زیادی را برای سیاستمداران و پژوهشگران ایرانی در این عرصه برجا گذاشته است.

ابتکار کمربند - راه که به‌زعم اندیشمندان و سیاستگذاران چینی، یک «پیشنهاد» برای کشورهای ذی‌مدخل در این ابتکار است، نه تنها به عنوان طلایه‌دار سیاست خارجی این کشور مطرح است، بلکه همچنین مورد ملاحظه بسیاری از کشورها در عرصه سیاست خارجی و خط‌مشی‌های راهبردی آنها نیز واقع شده است. از این رو به نظر می‌رسد که بررسی کلیه وجوه این ابتکار با لحاظ داشت نیت چین، امری ضروری است.

¹. Belt – Road Initiative

². China's Formidable Strategy

بر اساس پژوهش صورت گرفته در این نوشتار، ایران به‌رغم دریافت پیام‌هایی مبنی بر تمایل چین به همکاری با ایران در ابتکار کمربند - راه، خود را مغفول و بی‌توجه مانده می‌بیند. نمونه بارز این مطلب، عدم توجه چین به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب است که ستون فقرات مواصلات ایران در منطقه به شمار می‌رود. همچنین به‌رغم آنکه چین همواره رونق و همگرایی اقتصادی را تنها هدف ابتکار کمربند - راه دانسته است، رویکرد این کشور در عرصه عمل مؤید اهداف سیاسی و امنیتی است. از این رو، نگاه صرفاً اقتصادی و توسعه تجاری به این ابتکار، یک نگاه اشتباه و مضر برای سیاست خارجی ایران خواهد بود. همچنین، تلاش رژیم صهیونیستی برای کسب جایگاه استراتژیک در این ابتکار، تهدیدهای امنیت سایبری، احتمال تغییر رویه در رویکرد هند نسبت به طرح سی‌پک^۱، فقدان نهادهای امنیتی برای ابتکار کمربند - راه و وجود تحریم‌های تحمیل شده بر ایران از چالش‌هایی هستند که در این مقاله مورد توجه قرار گرفته‌اند.

نگارنده در این مقاله به طرح این پرسش می‌پردازد که چالش‌های ابتکار کمربند - راه برای ایران چگونه ارزیابی می‌شوند؟ چالش‌های ابتکار کمربند - راه برای ایران در این نوشتار از دو منظر ۱. کم توجهی به ظرفیت‌های داخلی ایران (به عنوان مؤلفه‌های کاهنده تأثیرگذاری)؛ و ۲. تهدیدهای خارجی (به عنوان مؤلفه‌های تأثیرگذار بر ایران) مورد توجه قرار گرفته‌اند. همچنین این مقاله بر پایه این فرضیه استوار است که به‌رغم آنکه چین همواره رونق و همگرایی اقتصادی را تنها اهداف ابتکار کمربند - راه اعلام کرده است، رویکرد این کشور در عرصه عمل، پیامدهای سیاسی و امنیتی به همراه خواهد داشت. نظریه نواقعی‌گرایی ساختاری به عنوان چارچوب نظری این مقاله مورد بهره‌برداری قرار گرفته و روش توصیفی - تحلیلی برای استنتاج دستاوردهای این نوشتار استفاده شده است.

چارچوب نظری

رویکرد نظری که برای تبیین چالش‌ها و تهدیدهای ابتکار کمربند - راه برای جمهوری اسلامی ایران مورد استفاده قرار گرفته است، نظریه نواقعی‌گرایی است. نواقعی‌گرایی یا واقع‌گرایی ساختاری^۲ در جستجوی ارائه توضیحی برای این سؤال است که دولت‌ها به ویژه

^۱. CPEC (China - Pakistan Economic Corridor)

^۲. Structural Realism

دولت‌های قدرتمند با یکدیگر و در عرصه بین‌الملل چگونه رفتار می‌کنند؟ این نظریه از آن جهت که بر مفهوم «سیستم حاکم بر نظام بین‌الملل» استوار است؛ و «ساختار نظام بین‌الملل» را به عنوان مهم‌ترین اصل سازمان‌دهنده سیاست بین‌الملل در نظر دارد؛ و همچنین از آن حیث که علاوه بر دولت‌ها، همکاری فراملی در آن مورد تأیید است (نصری، ۱۳۸۶: ۲۱۷) برای تبیین پیامدهای ابتکار کمربند - راه مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. همچنین دیگر علت همخوانی این نظریه با دستاوردها و مراحل استنتاج در این نوشتار، توجه به این نکته است که از منظر کنت والتز^۱ (شارح این نظریه)، نظریه نواقح‌گرایی بر دو مفروض اصلی استوار است: نخست، آنکه دولت‌ها کنشگران اصلی در سیاست بین‌الملل هستند و در یک محیط آنارشیک ایفای نقش می‌کنند؛ دوم، آنکه بقا و حفظ استقلال و حاکمیت، انگیزه اصلی کشورها است و این در شرایطی است که دولت‌ها هیچ‌گاه از نیت دیگر کنشگران اطمینان ندارند (Mearsheimer, 2009: 243). بر این اساس، نواقح‌گرایی مؤلفه‌هایی چون جنگ، اجتناب از جنگ، موازنه قدرت، قدرت‌طلبی، افول دولت‌ها، رقابت امنیتی، رقابت تسلیحاتی و تشکیل ائتلاف‌ها را در برمی‌گیرد (Jakobsen, 2013).

از دیگر مفروضات مهم رویکرد نواقح‌گرایی که در این نوشتار مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند، تأکید بر این اصل است که دولت‌ها بازیگران عقلانی هستند و تعقیب حداکثر سود، تنها انگیزه آنها برای فعالیت در عرصه بین‌المللی است؛ در تبیین پیامدهای ابتکار کمربند - راه از منظر نگارنده، کنشگران این عرصه به دو دسته کنشگران تأثیرگذار و کنشگران تأثیرپذیر قابل تفکیک هستند که هر یک در تلاش هستند تا بر اساس یک رویکرد عقلانی و واقع‌گرایانه، ضمن به حداکثر رساندن فایده و بهره‌مندی (تأثیرگذاری)، آسیب‌ها و چالش‌های این ابتکار (تأثیرپذیری) را برای خود به حداقل برسانند.

در نظریه نواقح‌گرایی همچنین نقش مؤسسات و نهادهای سیاسی و اقتصادی بین‌المللی در امنیت جهانی را نمی‌توان نادیده گرفت. ابتکار کمربند - راه نیز نهادهای مالی خود را تشکیل داده و هم‌اکنون سخن از لزوم ابتدای آن به نهادهای امنیت‌ساز است. دیگر نکته مهم رویکرد نواقح‌گرایی که در این مقاله مورد توجه قرار گرفته، آن است که این نظریه همانند واقع‌گرایی کلاسیک، امنیت را مهم‌ترین هدف نظام سیاسی می‌داند. در واقع از منظر واقع‌گرایی ساختاری، امنیت همان چیزی است که نظام سیاسی وظیفه دارد تمام منافع خود را در راستای دستیابی به

^۱. Kenneth Waltz

آن قرار دهد. راه رسیدن به امنیت از منظر نوواقع‌گرایی متفاوت از واقع‌گرایی کلاسیک است؛ واقع‌گرایی کلاسیک در نگاه خود به امنیت تنها بر قدرت نظامی تکیه دارد. این در حالی است که نوواقع‌گرایی امنیت را از طریق همکاری و تعامل، ائتلاف، مشارکت و به صورت کلی در قالب تشکیل سازمان‌های دفاعی مورد فهم قرار می‌دهد (متقی و ادهمیان، ۱۳۸۷: ۱۷). در این مقاله چالش‌ها و تهدیدهای سیاسی و امنیتی ابتکار کمربند - راه چین برای ایران از منظرگاه یادشده مورد بررسی و مذاقه قرار گرفته است.

ظرفیت‌های تأثیرگذاری ایران در ابتکار کمربند - راه

به منظور تبیین چالش‌های ایران در ابتکار کمربند - راه، لازم است که در ابتدا جایگاه و اهمیت ایران در این ابتکار مورد مطالعه قرار گیرد؛ امتیازهایی که ایران به طور بالقوه می‌تواند از آنها بهره‌برداری کند. هدف از این تبیین، مشخص شدن ظرفیت‌هایی است که به چالش کشیده شده و مهار می‌شوند.

واقع شدن ایران در یک موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد، نقطه قوت اصلی این کشور برای ایفای نقش به عنوان بازیگر تأثیرگذار در ابتکار کمربند - راه به شمار می‌رود. ایران به عنوان یک بازیگر مهم در ابتکار کمربند - راه، هم تأثیرگذار و هم تأثیرپذیر است. هر میزان که خط‌مشی‌های ایران در این خصوص با درایت و هدفمندی بیشتری صورت بگیرد و نقش پویاتری برای ایران در ایفای نقش در این ابتکار تعریف شود، تأثیرگذاری این کشور در ابتکار کمربند - راه افزایش یافته و به همان میزان از تأثیرپذیری تحمیلی و نامطلوب بر سیاست خارجی ایران ممانعت به عمل خواهد آمد. به بیان دیگر، سکان تأثیرپذیری ایران از ابتکار کمربند - راه را می‌توان با اتخاذ سیاست‌های مناسب در این خصوص در دست گرفت و آن را به سمت دریافت تأثیرهای مطلوب و رونق‌بخش برای ایران هدایت کرد.

به منظور تبیین جایگاه ایران در ابتکار کمربند - راه، وقوف بر موقعیت ژئوپلیتیک ایران بسیار حائز اهمیت است. «ایران هجدهمین کشور بزرگ و هفدهمین کشور پرجمعیت در جهان است». سواحل ایران در جنوب از خلیج فارس تا تنگه هرمز و خلیج عمان؛ و همچنین هم مرز بودن ایران با

«سیزده کشور در منطقه^۱» (CIA World Factbook, 2017)، اهمیت ژئوپلیتیک قابل توجهی را به این کشور داده است و همین امر سبب شده است که ایران هم یک کشور هدف و هم یک بازیگر مهم در ابتکار کمربند - راه به شمار رود. ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک خود از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل می‌تواند از این مزایا در راستای ارتقای موقعیت راهبردی خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند.

به منظور تبیین اهمیت ژئوپلیتیک ایران در ابتکار کمربند - راه می‌توان به این نکته اشاره کرد که چین در ابتکار کمربند - راه، شش کریدور را تعریف کرده است که از سه مسیر اصلی عبور می‌کنند. نخستین مسیر اصلی مشتمل بر شمال اروپا، روسیه، آسیای مرکزی و چین است؛ مسیر دوم، مدیترانه و خلیج فارس را به آسیای مرکزی و چین متصل می‌کند؛ و مسیر سوم، جنوب آسیا را به اقیانوس هند، جنوب شرق آسیا و چین پیوند می‌دهد (Guoqiang, 2015: 158 - 159). هر سه مسیر یادشده به نوعی با ایران مرتبط هستند و اهمیت ایران در منطقه را مورد توجه قرار می‌دهند. مسیر نخست، ضمن عبور از روسیه و پنج کشور آسیای مرکزی مسیرهای عبور از مناطق مختلف ایران را در احاطه خواهند داشت؛ مسیر دوم، مدیترانه را به خلیج فارس، استراتژیک‌ترین نقطه در ایران متصل خواهد کرد؛ و مسیر سوم از طریق خطوط دریایی اقیانوس هند را به بندر چابهار در ایران وصل می‌کند. منطقه آزاد تجاری چابهار در ساحل خلیج عمان نزدیک‌ترین نقطه ایران به اقیانوس هند است و ایران تمهیدات ویژه‌ای را تبدیل کردن آن به یک قطب ترانزیت برای دسترسی به بازارهای شمال اقیانوس هند و آسیای مرکزی اندیشیده است.

همان‌طور که در سطرهای بالا ذکر شد، ایران هم یک کشور هدف و هم یک بازیگر مهم در ابتکار کمربند - راه به شمار رود. با توجه به هر دو چشم‌انداز، اهمیت ایران در تأمین امنیت منطقه بسیار حائز اهمیت است. از طرفی، نقش ایران به عنوان یک کشور امنیت‌ساز در منطقه نیز در تبیین جایگاه این کشور در ابتکار کمربند - راه بسیار حائز اهمیت است. موقعیت ممتاز ایران در منطقه و نقش بالقوه این کشور در مواصلات منطقه‌ای، موضوعی است که دارای تاریخ و چشم‌انداز است؛ زیرا این نقش منبعث از جایگاه و اهمیت ژئوپلیتیک ایران است که یک

۱. ایران با هفت کشور؛ ۱. افغانستان؛ ۲. ارمنستان؛ ۳. جمهوری آذربایجان؛ ۴. عراق؛ ۵. پاکستان؛ ۶. ترکیه؛ و ۷. ترکمنستان دارای مرز خشکی است و با شش کشور؛ ۱. عربستان سعودی؛ ۲. قطر؛ ۳. امارات متحده عربی؛ ۴. بحرین؛ ۵. کویت؛ ۶. عمان، مرز دریایی دارد.

مؤلفه تغییرناپذیر قلمداد می‌شود. از این رو، حتی پیش از ارائه ابتکار کمربند - راه از سوی دولت چین، ایران همواره طرح‌هایی را برای تقویت زیرساخت‌ها و بهبود موقعیت خود به عنوان یک پل ارتباطی در منطقه در دست داشته است. در این راستا، طرح‌هایی چون؛ ۱. کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و ۲. اتصال خط آهن زاهدان به خط آهن تفتان - کویت^۱ در پاکستان (Shahid, 2015:1) که هم اکنون به عنوان نقطه اتصال ایران به کریدور سی‌پک^۲ مطرح است؛ و ۳. «خط آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا (ایران) - آستارا (جمهوری آذربایجان)» (Ziyadov, 2012:107)؛ از نمونه‌های مهم هستند. با این حال، یکی از انتقادهای تحلیلگران ایرانی به رویکرد چین در قبال ایران در پیشبرد ابتکار کمربند - راه، نادیده گرفتن درخواست ایران برای تقویت خطوط مواصلاتی کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و اتصال این کریدور به کریدورهای ابتکار کمربند - راه است.

خطوط مواصلاتی دریایی از سمت ایران «از تنگه هرمز آغاز می‌شود و به دریای عرب و اقیانوس هند می‌رسد و از آنجا تا خلیج بنگال امتداد می‌یابد، سپس از طریق تنگه مالاکا^۳ به جنوب دریای چین ختم می‌شود و از طریق آن، نفت و گاز وارداتی این کشور به وسیله نفت‌کش‌ها حمل می‌شود» (Kaplan, 2014:5-10). در این میان جایگاه و اهمیت ایران در معادلات اقیانوس هند تعیین‌کننده است. ایران به لحاظ موقعیت ژئواستراتژیک بسیار مهم خود و به دلیل منابع انرژی در این معادله بسیار حائز اهمیت است. ثبات و امنیت ایران در منطقه نیز تقویت‌کننده این جایگاه مهم است. «بخش قابل توجهی از نفت خلیج فارس برای رسیدن به بازارهای چین و سایر کشورهای آسیا از تنگه مالاکا و اقیانوس هند عبور می‌کند. بخش عمده‌ای از صادرات چین نیز از طریق این آبراه راهبردی و اقیانوس هند به مناطق دیگر دنیا منتقل می‌شود. از آن جا که ناوهای آمریکایی در تمامی مسیر این تنگه حضور و تسلط دارند، عملیاتی شدن خط لوله ایران و پاکستان و همچنین اتصال ایران به خطوط گازی ترکمنستان به سمت چین در شرایط وقوع بحران احتمالی میان چین و آمریکا، ناجی منابع حیاتی پکن شده و چین را قادر می‌سازد که تنگه مالاکا را دور بزند» (Rezaei, a, 2015). به علاوه برای چین گسترش رابطه با ایران «هم دستیابی چین به منابع انرژی موجود در دریای خزر را

1. Taftan - Quetta

2. China - Pakistan Economic Corridor (CPEC)

3. Malacca Strait

تسهیل می‌کند و نیز نیاز به واردات نفت از خلیج فارس را کاهش داده و از این طریق امنیت واردات نفت چین را تضمین می‌کند» (پورنجفی و شریعتی، ۱۳۹۴: ۱۶۳). این امر در بلند مدت میان ایران و چین وابستگی متقابل فزاینده ایجاد می‌کند و تقویت کننده مشارکت راهبردی آنها خواهد شد.

منطقه خاورمیانه در مجموع برای چین دارای اهمیت است و این جایگاه مهم برای خاورمیانه «در سند چشم‌انداز جاده ابریشم چین مشهود است» (Chang, 2015). حتی تردیدهای چین در خصوص امکان تحقق ابتکار کمربند - راه در منطقه خاورمیانه که ناشی از بعد مسافت و همچنین بی‌ثباتی آن منطقه بود، ایده کمربند - راه سایبری^۱ را پدیدار ساخت. اما اهمیت ایران در منطقه خاورمیانه به عنوان یک بازیگر متفاوت مورد توجه است. ایران به عنوان یک بازیگر تأثیرگذار در ابتکار کمربند - راه و از ارکان اصلی آن مورد توجه است. «ایران از نظر استراتژیست‌های پکن، عنصر مرکزی این منطقه است؛ اما چرا ایران نقش بزرگ و پراهمیتی در محاسبات منطقه‌ای چین ایفا می‌کند؟ پاسخ به این پرسش تا میزان زیادی در ارزش ژئواستراتژیک ایران برای چین به عنوان کانون محوری چرخش به غرب نهفته است؛ سیاستی که از سوی چین به عنوان یک عامل ضروری برای مقابله با نقش محوری واشنگتن در آسیا و برتری نیروی دریایی آمریکا تلقی می‌شود» (Lim, 2015). «ایران بر روی یکی از دو پل زمینی غرب به چین قرار گرفته و از این لحاظ ارزش و اهمیت ژئواستراتژیک بالایی برای پکن دارد. پل دوم چین به غرب، از کرانه شمالی دریای خزر و جنوب غربی روسیه می‌گذرد. اما مسیر منتهی به ایران برای چین دارای اهمیت بیشتری است؛ زیرا چین را هم به اروپا و هم به خلیج فارس متصل می‌کند» (Rezaei, b, 2015: 1).

همان‌طور که مایکل تانچوم^۲ در مقاله خود درباره سیاست‌های انرژی ایران در جنوب شرق آسیا آورده است، «واردات گاز طبیعی مایع ایران که از طریق دریا به چین می‌رسد، پاسخگوی نیاز چین برای تأمین گاز برای استان سین کیانگ^۳ نیست». تانچوم در مقاله خود

^۱. Cyber Belt and Road

- این ایده که توسط لو وی^۱، مدیر سازمان فضای سایبری چین^۱، پیشنهاد شده است، مشتمل بر همکاری در زمینه‌های زیر است: «سامانه‌های بی‌سیم نسل پنجم^۱»، «رایانش ابری^۱»، «فضای مجازی اشیاء^۱»، «کلان‌داده‌ها^۱»، «تجارت الکترونیک^۱»، «سرمایه‌گذاری دیجیتال^۱»، «شهرهای هوشمند^۱» و «انرژی هوشمند^۱» (Enright and Associates, 2016: 3).

^۲. Michael Tanchum

^۳. Xinjiang

چنین استدلال می‌کند که «همکاری ایران با چین و پاکستان در بخش انرژی از طریق کریدور سی‌پک به منزله یک امتیاز ژئوپلیتیک برای ایران نیز عمل می‌کند و ایران را ترغیب خواهد کرد تا نقشی حتی فعال‌تر از پیش در طرح جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم ایفا کند» (Tanchum, 2015: 1-2). شاید مهم‌ترین نکته‌ای که توجه چین را در ابتکار کمربند - راه به ایران جلب می‌کند، آن است که «ایران تنها کشوری است که به واسطه موقعیت جغرافیایی خود، امکان احداث خطوط لوله زمینی از چین به منطقه نفت‌خیز خلیج فارس و در نتیجه کاهش آسیب‌پذیری پکن را در برابر اختلال در مراکز ایست بازرسی دریایی همچون تنگه هرمز یا تنگه مالاکا فراهم کرده است» (Singh, 2015: 1). اگرچه این موضوع به عنوان مهم‌ترین مسأله راهبردی برای چین در قابل ایران قابل تحلیل و ارزیابی است، اما جایگاه ژئوپلیتیک و اهمیت ژئواستراتژیک ایران چنانچه در این نوشتار به آن پرداخته شده است در سایر وجوه نیز در ابتکار کمربند - راه مورد توجه چین می‌باشد. «ابتکار کمربند - راه بازتاب برداشت چین از ساختار قدرت منطقه‌ای و بین‌المللی و جایگاه بازیگران کلیدی موجود در این ساختار و تلقی از خود به عنوان یک قدرت منطقه‌ای و تلاش برای تعریف راهبردهای جدید در محیط منطقه‌ای و بین‌المللی است» (زارع، ۱۳۹۴: ۱۵۶).

محمد زارع در مقاله خود با عنوان «جایگاه ایران در استراتژی کمربند اقتصادی جاده ابریشم» این باور را به تصویر می‌کشد که «برون‌گرایی چین و تلاش این کشور برای ورود به حوزه قاعده‌نویسی منطقه‌ای این کشور را بیش از پیش به داشتن متحدان راهبردی از جمله ایران وادار می‌کند. به بیان دیگر در گام اول، برون‌گرایی چین از آنجا که می‌تواند به قاعده‌نویسی جدیدی از نظم منطقه‌ای و حتی بین‌المللی ختم شود در راستای نیات و اهداف کلان جمهوری اسلامی ایران نیز خواهد بود» (همان).

چنانچه پیشتر نیز ذکر شد، ایران هم به عنوان یک مقصد و هم به عنوان یک بازیگر مهم در ابتکار کمربند - راه ایفای نقش می‌کند. نقش اول را به لحاظ ظرفیت‌ها و توانمندی‌های ژئوپلیتیک و نقش دوم را به واسطه پویایی سیاست خارجی خود کسب کرده است. اگرچه بسیاری از کنشگران ابتکار کمربند - راه در صدد هستند که از طریق ایفای نقش فعال در این ابتکار جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک مطلوبی برای خود کسب کنند، ایران به لحاظ بالقوه دارای چنین جایگاهی است و ایفای نقش این کشور با هدف افزودن بر ظرفیت‌های راهبردی و اقدام‌های امنیت‌ساز در منطقه صورت می‌گیرد. نکته قابل توجه و

بسیار مهم دیگر آن است که ابتکار کمربند - راه با درایت و پویایی هوشمندانه پژوهشگران و سیاستگذاران ایرانی می‌تواند، تأمین‌کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران در منطقه باشد. از این رو، میزان پویایی ایران در این طرح و به تبع آن میزان بهره‌مندی از آن صرفاً توسط خود جمهوری اسلامی ایران تعریف خواهد شد.

در تبیین اهمیت ژئوپلیتیک ایران در ابتکار کمربند - راه همچنین لازم به ذکر است که هر سه مسیر اصلی تعریف شده برای ابتکار کمربند - راه به نوعی با ایران مرتبط هستند و اهمیت ایران در منطقه را مورد توجه قرار می‌دهند. مسیر نخست ضمن عبور از روسیه و پنج کشور آسیای مرکزی مسیرهای عبور از مناطق مختلف ایران را در احاطه خواهند داشت؛ مسیر دوم، مدیترانه را به خلیج فارس، استراتژیک‌ترین نقطه در ایران متصل خواهد کرد؛ و مسیر سوم از طریق خطوط دریایی اقیانوس هند را به بندر چابهار در ایران وصل می‌کند. منطقه آزاد تجاری چابهار در ساحل خلیج عمان نزدیک‌ترین نقطه ایران به اقیانوس هند است و ایران تمهیدات ویژه‌ای را تبدیل کردن آن به یک قطب ترانزیت برای دسترسی به بازارهای شمال اقیانوس هند و آسیای مرکزی اندیشیده است. در ادامه «کریدور شمال - جنوب» به عنوان مهم‌ترین مسیر مواصلاتی و «بندر چابهار» به عنوان مهم‌ترین زیرساخت مواصلاتی دریایی ایران در ابتکار کمربند - راه مورد مذاقه قرار خواهند گرفت و سپس موضوع رقابت این بندر با بندر گوادر پاکستان بررسی خواهد شد.

کریدور بین‌المللی شمال - جنوب^۱: کریدور بین‌المللی شمال - جنوب که یکی از مهم‌ترین کریدورهای حمل و نقل بین کشورهای آسیا و اروپا است در سال ۲۰۰۰ توسط روسیه، هند و ایران با هدف ایجاد کریدوری کوتاه‌تر از مسیر حمل و نقل دریایی کانال سوئز^۲ آغاز شد^۳. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حاشیه خلیج فارس، حاشیه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد و ایران در گذرگاه میانی این کریدور قرار دارد (کیانی مقدم و دیگران، ۱۳۹۱: ۲). اگرچه کریدور بین‌المللی شمال - جنوب از مهم‌ترین کریدورهای منطقه است، کریدورهای

1. International North - South Transport Corridor (INSTC)

2. Maritime Suez Canal Transportation Route

3. بلاروس، قزاقستان، تاجیکستان، عمان، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، اوکراین، قرقیزستان و ترکیه نیز به این طرح ملحق شده‌اند (Parkhomchik, 2015: 1).

رقیب نیز وجود دارند که اکنون به دلیل رویکرد چین در احداث و تقویت خطوط مواصلاتی و زیرساختی کشورهای همسایه شرقی ایران، ممکن است از اهمیت آن کاسته شود. این در حالی است که چین توجه چندانی به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب نداشته و بیشترین توجه را به کریدور سی‌پک دارد. افغانستان نیز به تازگی مورد توجه چین در ابتکار کمربند - راه قرار گرفته است و در آینده شاهد اهمیت یافتن خطوط مواصلاتی این کشور نیز خواهیم بود.

در رابطه با اهمیت کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، ذکر مزایای این کریدور خالی از لطف نیست. در پژوهشی که در این خصوص انجام شده، مواردی چون «کاهش فاصله و زمان انتقال کالا از اروپا به حوزه خلیج فارس و جنوب آسیا؛ دسترسی راهبردی روسیه به آب‌های آزاد اقیانوس هند؛ ایجاد زمینه مناسب برای همکاری بیشتر کشورهای مسیر و کاهش وابستگی کشورهای جنوب آسیا به ترانزیت و تجارت از طریق کانال سوئز» (همان: ۲) به عنوان امتیازهای این کریدور یاد شده است.

نقطه آغاز کریدور بین‌المللی شمال - جنوب «بندر بمبئی در حاشیه اقیانوس هند» است این کریدور پس از طی یک مسیر دریایی به بندرعباس متصل می‌شود. در ایران مسیرهای جاده‌ای و ریلی به دریای خزر و از آنجا به بنادر آستراخان^۱ و لاگان^۲ روسیه می‌رسند (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۱۶-۲۰). با این حال، نقش ارتباطی کریدور بین‌المللی شمال - جنوب صرفاً محدود به فاصله هند تا روسیه نیست، بلکه این کریدور افزون بر آن، «شاخه‌های ارتباطی متعددی را با کریدورهای موجود میان کشورهای آسیای مرکزی و اروپا از جمله تراسکا^۳ و آلتید^۴ به وجود آورده» (Zafar, 2016: 1-3) که این امر بیش از پیش بر اهمیت نقش مواصلاتی و راهبردی این کریدور به عنوان یک پل ارتباطی در منطقه افزوده است. تصویر زیر، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و مسافت کوتاه آن را در مقایسه با مسیر رقیب خود نشان می‌دهد.

¹. Astrakhan

². Lagan

³. TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus)

⁴. ALTID (Asia Land Transit Infrastructure Development)

تصویر شماره ۱: کریدور بین‌المللی شمال - جنوب



Source: Wikipedia

به منظور برقراری اتصال کامل خطوط ریلی در مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب در خاک ایران، لازم است که زیرساخت ریلی در حفاصل «بندر انزلی تا قزوین» (کیانی مقدم، ۲: ۱۳۹۱) و «رشت تا آستارا» (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۹-۱۲) احداث شود. همچنین قابل ذکر است که قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب یک امتیاز بسیار مهم برای ایران است که لازم است بهره‌برداری لازم از آن به عمل آید.

توجه به این نکته حائز اهمیت است که به‌رغم آن که بندر گوادر گاهی به عنوان رقیب بندر چابهار ارزیابی می‌شود، «خط انتقال گاز از بندر گوادر به نوابشاه^۱، فرصتی فراهم آورده است تا در صورت ادامه این خط لوله به داخل خاک چین، ایران بتواند تأمین‌کننده و منبع این خط لوله باشد. توجه پکن به بندر گوادر سبب شده است تا مسیر خط لوله ایران - گوادر - نوابشاه و چین مورد توجه قرار گیرد» (علمایی، ۱۳۹۴: ۱۱۶) که این امر نیز فرصت دیگری را در اختیار ایران قرار داده است.

همان‌طور که پیشتر یاد شد، هند به همراه ایران، روسیه و شماری از کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در صدد تحقق بخشیدن به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب هستند که از

^۱. Nawabshah

بندر جواهر لعل نهرو^۱ و از طریق ایران به حوزه دریای خزر و سپس اروپا امتداد می‌یابد. این کریدور دسترسی هند به بازارهای روسیه و اروپای شرقی را به مقدار قابل توجهی کاهش خواهد داد. اگرچه این طرح برای هند از منظر رقابت با چین نگرینسته می‌شود برای جمهوری اسلامی ایران دارای اهمیت ژئوپلیتیک خاص خود است؛ چرا که کانال سوئز که بندر ترانزیت اصلی میان اقیانوس هند و دریای مدیترانه است به واسطه توسعه یافتن خط آهن رد - مد^۲ که طرح اصلی رژیم صهیونیستی در این ابتکار است به عنوان رقیب کریدورهای اقتصادی ایران برای دسترسی به اروپا مدنظر خواهد بود. در این میان لازم است که ایران ضمن همسویی با ابتکار کمربند - راه از طرح‌های رقابتی مورد نظر هند نیز در راستای تأمین منافع راهبردی خود بهره‌برداری کند.

بندر چابهار و منطقه مکران: بندر چابهار و منطقه مکران^۳ از نظر اقتصادی و نقشی که در حمل و نقل بین‌المللی و امنیت ملی دارند، مورد توجه هستند. همان‌طور که پیشتر نیز یاد شد، بندر چابهار یکی از زیرساخت‌هایی است که نقش راهبردی در کارآمدی کریدور بین‌المللی شمال - جنوب دارد. چابهار در دریای عمان به صورت مثلثی میان ایران، عمان و پاکستان معبر دسترسی به آب‌های آزاد است. «بندر چابهار دارای موقعیتی راهبردی است که به عنوان مهم‌ترین بندر در جنوب شرق ایران و تنها بندر اقیانوسی کشور مطرح است. این بندر تنها کلید توسعه شرق ایران است. بندر چابهار که در سال ۱۹۸۴ اولین توسعه جدی خود را تجربه کرده است از سال ۱۹۹۲ به بندر آزاد تجاری - صنعتی تبدیل شده است» (کیانی مقدم، ۱۳۹۱: ۲). همچنین موقعیت راهبردی بندر چابهار این بندر را به یک گذرگاه بسیار استراتژیک تبدیل کرده است. بندر چابهار به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است (شهنوازی، ۱۳۹۳: ۳). از این رو، می‌توان چنین نتیجه گرفت که بندر چابهار برجسته‌ترین امتیاز ترانزیتی ایران در کریدور بین‌المللی

^۱. Jawaharlal Nehru Port

^۲. Red - Med

- این طرح، مبتنی بر احداث خط آهن از دریای سرخ تا دریای مدیترانه است.

^۳. بخش جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان در کنار دریای عمان

شمال - جنوب است و با وجود موقعیت راهبردی، قابلیت تبدیل شدن به یک قطب تجاری برای انواع ترانزیت از کالا تا انرژی را دارد. چابهار و توسعه محور شرق کشور، موجب تبدیل شدن ایران به یک قدرت فرمانطقه‌ای با قدرت دریایی استراتژیک و تحرک میان آب‌های اقیانوسی می‌شود.

همچنین به لحاظ جایگاه ممتاز استان سیستان و بلوچستان در ترانزیت کالا، انرژی، گاز و برق به کشورهای همسایه این استان برای ما اهمیت به‌سزایی در توسعه اقتصادی کشور دارد. «با این حال این خطر راهبردی برای ایران وجود دارد که در صورت تعلل در توسعه بندر چابهار و کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، بندر گوادر پاکستان، نقش محوری پیدا کند و فرصت بزرگ ترانزیتی کشور برای اتصال اروپا و آسیای مرکزی به آسیای جنوبی و شرقی از دست برود» (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۵: ۱۳۰). این در حالی است که توسعه این بندر علاوه بر ارتقای جایگاه ایران در عرصه تجارت و ترانزیت بین‌المللی و تقویت دسترسی ژئواستراتژیک ایران به آب‌های آزاد در عرصه اقتصاد داخلی نیز مثمر ثمر خواهد بود. تسهیل تجارت و اشتغال‌زایی چه در فرایند تجهیز و توسعه این بندر و چه پس از به ثمر رسیدن آن از دستاوردهای قابل توجه خواهند بود.

اما آنچه بر اهمیت بندر چابهار و منطقه مکران در معادلات امروزی می‌افزاید، آن است که آمریکا به عنوان یک قدرت دریایی، با اطلاق عنوان «هندوپاسفیک»^۱ به منطقه شرق آسیا، هند و استرالیا را نیز به لحاظ مفهومی به منظومه امنیتی این منطقه افزوده و می‌کوشد تا از این طریق ثقل امنیتی خود در دسترسی به آب‌های آزاد منطقه اقیانوسیه و اقیانوس هند را در برابر قدرت دریایی چین افزایش دهد (Nye, 2017). همچنین چنانکه رابرت کاپلان^۲ در مقاله خود با عنوان «بازگشت دنیای مارکوپولو و پاسخ نظامی ایالات متحده»^۳ استدلال کرده است، در صورتی که ایران و هند در توسعه بندر چابهار به دستاورد مطلوب خود برسند، بندر گوادر و کریدور چین و پاکستان و نیز منافع این دو کشور در آسیای مرکزی و افغانستان را به چالش خواهند کشید (Kaplan, 2017: 24).

^۱. Indo - Pacific

^۲. Robert Kaplan

^۳. The Return of Marco Polo's World and the U.S. Military Response

از این رو چنانچه رهبر معظم انقلاب نیز توصیه فرموده‌اند، «سواحل مکران گنجی فراموش شده است که بایستی هرچه سریع‌تر از ظرفیت‌ها و مواهب موجود در آن بهره برده و زیرساخت‌های لازم برای این امر به وجود آید» (آیت‌الله خامنه‌ای، ۱۳۹۳).

کم‌توجهی به ظرفیت‌های ایران

کم‌توجهی به ظرفیت‌های ایران و به بیان دیگر مؤلفه‌های کاهنده تأثیرگذاری ایران در ابتکار کمربند - راه، مانع استفاده بهینه از ظرفیت‌های ایران در این ابتکار هستند. به دلیل سرمایه‌گذاری‌های کلان چین در برخی از کشورهای منطقه که نمونه برجسته آن پاکستان است، برخی از تحلیلگران ایرانی بر این باور هستند که چین در عمل در حال دور زدن ایران می‌باشد این در حالی است که پژوهشگران چینی، ایران را از مقاصد اصلی ابتکار کمربند - راه دانسته و یکی از اهداف اصلی سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام شده در سایر کشورها را دسترسی به ایران می‌خوانند^۱. بیرون ماندن ایران از رونق مواصلاتی و اقتصادی منطقه، ایده برخی کشورها برای بیرون نگاه داشتن ایران از جاده ابریشم جدید را رقم خواهد زد. یکی از مهم‌ترین تردیدهای ایران در خصوص ابتکار کمربند - راه، ناشی از احساس نادیده گرفته شدن است. به‌رغم آنکه چین همواره دستاورد برد - برد را برای همه بازیگران دخیل در ابتکار کمربند - راه تعریف کرده، دیدگاه پرتردید در خصوص نیت چین، هدف این کشور را معطوف به تلاش این کشور برای تقویت و ایجاد مواصلات امن دریایی و اتصال دریای جنوبی چین از طریق اقیانوس هند به دریای مدیترانه و همچنین ایجاد مسیرهای جایگزین برای تنگه مالاکا^۲ می‌داند. «چین به دلیل چالش‌های متعدد در تنگه مالاکا، مترصد است با ایجاد مسیرهای جایگزین از چالش‌ها و مخاطرات آن مسیر بگریزد» (Duangdoosan, 2017:3). معطوف

^۱. چنانچه جمهوری اسلامی ایران از این فرصت بهره‌برداری لازم را داشته باشد، می‌تواند ضمن جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی به ویژه از جانب چین، زمینه توسعه زیرساخت‌های داخلی و تبعات مثبت و سودآور آن را فراهم آورد. این در حالی است که چنانچه ایران این فرصت را مغتنم نشمارد، نه تنها منافع اقتصادی حاصل در این ابتکار را از دست خواهد داد، بلکه از بعد سیاست خارجی نیز متضرر خواهد شد. از تهدیدهای احتمالی علیه ایران در این خصوص، احتمال قوت گرفتن مسیرهای جایگزین مواصلات از کشورهای اطراف است که در صورت تعلل ایران و فقدان زیرساخت‌های مواصلاتی کافی و کارآمد رخ خواهد داد.

^۲. Malacca Strait

بودن چین به این اهداف یک‌جانبه، باعث شده است که ایران به‌رغم دریافت پیام‌هایی مبنی بر تمایل چین به همکاری با ایران در ابتکار کمربند - راه، خود را مغفول بداند. نمونه بارز این مطلب، عدم توجه چین به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب است که ستون فقرات مواصلات ایران در منطقه به شمار می‌رود.

چین چهار طرح اصلی را در راستای تحقق ابتکار کمربند - راه در ایران، سرمایه‌گذاری کرده است که عبارت هستند از؛ ۱. خط آهن سریع‌السیر تهران - مشهد. (Mapna Group, 2016:1)؛ ۲. خط آهن سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان (Iran International, 2015:1)؛ ۳. مجموعه صنعتی چری^۱ (Hao, 2015:1)؛ ۴. بندر چابهار. البته لازم به ذکر است که از آنجا که سرمایه‌گذاری چین در بندر چابهار هنوز وارد مرحله اجرایی نشده، هم اکنون هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی در چابهار شناخته می‌شود. با این حال، چین بسیار مشتاق است که در بندر چابهار ایفای نقش داشته باشد^۲ (Financial Tribune, 2017).

از موضوعات بسیار مهم و استراتژیک در راستای تحقق ابتکار مزبور، سرمایه‌گذاری‌های کلان چین در پاکستان به ویژه در بندر گوادر است^۳ (Ahamd and Mi, 2017: 1-2). در همین راستا از ابتدا موضوع رقابت بندر گوادر با بندر چابهار (که از مسیرهای مواصلاتی ابتکار مزبور است) مطرح بود.

نکته شایان توجه آن است که به‌رغم آن که شی‌جین‌پینگ هدف از ابتکار کمربند - راه را «اقتصادی» و در چارچوب مفاهیم همگرایی اقتصادی منطقه‌ای و توسعه تجاری و مبادلات فرهنگی و انسانی عنوان کرده است (Xi, 2017)، بارزترین بارقه‌های امنیتی‌بودن این ابتکار را می‌توان در پاکستان مشاهده کرد. هم اکنون به نظر می‌رسد، چین و پاکستان قصد دارند تا در مشارکت با یکدیگر، یک ائتلاف امنیتی علیه هند به وجود آورند تا در صورت رویارویی پاکستان و هند، تهدیدی جدی را متوجه این کشور نکنند. از این رو، مشارکت چین و

^۱. Chery Industrial Park

^۲. همچنین به دنبال سفر رئیس‌جمهور چین به ایران در سال ۲۰۱۷، مقامات دو کشور در خصوص ایجاد مناطق آزاد جدید و توسعه بندر جاسک به توافق رسیدند (Financial Tribune, 2017).

^۳. میزان سرمایه‌گذاری چین در کریدور سی‌یک در ابتدا مبلغ ۴۶ میلیارد دلار آمریکا بود که این رقم اکنون به ۵۵ میلیارد دلار افزایش یافته است (Ahamd and Mi, 2017: 1-2).

پاکستان معطوف به سرمایه‌گذاری و مسائل اقتصادی و تجاری صرف نخواهد بود و بار امنیتی نیز دارد.

در همین راستا، عدم توجه کافی چین به خطوط مواصلاتی ایران به ویژه مغفول مانده کریدور بین‌المللی شمال - جنوب در سرمایه‌گذاری و نقشه‌های مواصلاتی از جانب چین با توجه به رقابت میان هند و چین به خوبی قابل تحلیل است. به بیان دیگر رقابت میان هند و چین در عرصه قدرت منطقه‌ای و به ویژه تسلط بر آب‌های آزاد، موجب شده است که ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود به عنوان یک اهرم مثبت برای هند از جانب چین ارزیابی شود و از این رو در گستره موضوعات مهم ابتکار کمربند - راه قرار نگیرد.

وجود تحریم‌ها علیه ایران به عنوان یکی از مهم‌ترین چالش‌های موفقیت ایران در ایفای نقش در ابتکار کمربند - راه مطرح است. تحریم‌های اعمال شده علیه ایران از موانع اصلی مبادلات تجاری و پولی برای ایران است که سرمایه‌گذاری در این کشور را با چالش جدی مواجه ساخته است. در دوران پسابرجام موانع سیاسی این تحریم‌ها حذف شده و اکنون کشورهای نظیر چین و کشورهای اروپا با خیال آسوده‌تری از مواضع سیاسی خود در زمینه همکاری‌های سیاسی و اقتصادی با ایران سخن می‌گویند. با این وجود، تداوم برخی تحریم‌های مالی هنوز به عنوان یکی از چالش‌های عمده توفیق ایران در مناسبات مالی و اقتصادی به عنوان وجه برجسته ابتکار کمربند - راه مطرح است. از منظر سیاسی نیز تحریم‌های موجود در واقع در تأثیرگذاری ایران در ابتکار کمربند - راه نقش کاهش‌دهنده دارند.

تهدیدهای خارجی

تهدیدهای خارجی به عنوان مؤلفه‌های تأثیرگذار بر ایران در ابتکار کمربند - راه حائز اهمیت هستند. موضوع رقابت بنادر چابهار و گوادر از مهمترین چالش‌های موجود در این حوزه است. اگرچه همواره بر نقش هم‌تکمیلی این دو بندر تأکید شده است، سرمایه‌گذاری کلان چین در بندر گوادر و پیشرفت سریع آن گاهی این نگرش را تحت تأثیر قرار می‌دهد. توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح‌ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می‌دهد»

(سلطانی، ۱۳۸۱: ۶). در این خصوص نکته بسیار مهم‌تر و حساس‌تر آن است که از مهم‌ترین نقاط اشتراک بنادر چابهار و گوادر که سبب رقابت آن دو نیز می‌باشد، قابلیت تبدیل شدن هر دوی این بنادر به دروازه ورود به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب است (کیانی مقدم و دیگران، ۱۳۹۱: ۲). به بیان دیگر، سرنوشت کریدور بین‌المللی شمال - جنوب منوط به رونق و توسعه بندر چابهار است.

دو بندر گوادر پاکستان و چابهار ایران با داشتن موقعیت راهبردی و مهم، قابلیت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای مرکزی (کریدور بین‌المللی شمال - جنوب) را دارند. بندر کراچی و بندر عباس (کیانی مقدم و دیگران، ۱۳۹۱: ۱) نیز برای دو بندر یادشده، نقش تکمیل‌کنندگی دارند. «دولت چین هم اکنون به حضور خود در پاکستان در یک بعد کلان و مشارکت در منطقه آزاد گوادر به عنوان یک طرح راهبردی نگاه می‌کند و آن را در راستا منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی خود تعریف می‌کند (شهنوازی، ۱۳۹۳: ۴).

از مسائل مهمی مفهوم اقتصادی بودن ابتکار چین را به ملاحظات امنیتی تغییر می‌دهد، ایده کمربند سایبری است. طرح این ایده، حساسیت‌هایی را از نظر امنیت سایبری و دسترسی به اطلاعات محرمانه سیاسی و امنیتی کشورهای منطقه برانگیخته است. تهدید امنیت سایبری به عنوان یکی از مخاطرات جدی وجه سایبری ابتکار کمربند - راه برای جمهوری اسلامی ایران نیز مطرح است و لازم است که این وجه از گسترش ارتباطات و مواصلات مورد توجه امنیتی قرار گیرد. اگرچه دستاوردهای مجازی در این حوزه در محدوده‌ای چون «تجارت الکترونیک و فضای مجازی اشیاء، سرمایه‌گذاری دیجیتالی و شهرهای هوشمند» (Enright and Associates, 2016:3) تعریف شده است، بررسی پیامدهای سیاسی هر یک از این فناوری‌ها و اتصال منطقه‌ای و جهانی آنها نیازمند مطالعه، مذاقه و اقدام مطلوب و کارآمد است. دسترسی ساده به اطلاعات و تهدید سرویس‌های امنیتی از پیامدهای مخاطره‌آمیز تحقق مواصلات مجازی خواهد بود.

همچنین با توجه به این مهم که ترامپ یک روز پس از رسیدن به قدرت از مشارکت فرآتلانتیک^۱ خارج گردید (Akande, 2017)، چین مترصد آن است که از شوک وارد آمده بر مشارکت فرآتلانتیک که پیشرفت آن را اصطلاحاً به کما وارد کرد به سود تقویت طرح‌های خود در منطقه و افزایش اقبال کشورهای فرامنطقه‌ای برای سرمایه‌گذاری در بانک توسعه

^۱. TPP

زیرساخت‌های آسیا^۱ بهره‌برداری کند (Ashraf,2017:2-4). با این وصف، معطوف‌شدن بیش از پیش کشورهای فرامنطقه‌ای به ابتکار کمربند -راه می‌تواند ملاحظات تازه‌ای را برای ایران ایجاد کند.

افزون بر موارد یادشده، رژیم صهیونیستی سعی دارد با «تأکید بر موقعیت راهبردی خود و مهم جلوه دادن طرح رد -مد^۲» (Chaziza,2016:1-4) به عنوان مهم‌ترین بخش ابتکار کمربند -راه، چین را به نقش استراتژیک خود در این ابتکار جلب کند و این کشور را متقاعد کند که «برای کسب جایگاه کلیدی در خاورمیانه و همچنین توسعه ابتکار کمربند -راه به رژیم صهیونیستی نیازمند است» (Goldman,2015:1-4). از نکات مهم برای جمهوری اسلامی ایران در این خصوص در نظر داشتن این موضوع است که مناسبات رو به رشد رژیم صهیونیستی با چین و درک این کشور از آثار اقتصادی و سیاسی ابتکار کمربند -راه بر نظم جهانی، باعث شده است که این رژیم بیش از پیش به تقویت مناسبات خود با چین معتقد باشد. «مشارکت رژیم صهیونیستی در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا و نوآوری‌های فناوری و آکادمیک در مشارکت با چین، وجوه مقدم این همکاری‌ها هستند» (Signal,2017:1-5). در خصوص تحرکات رژیم صهیونیستی در این خصوص، شایان ذکر است که رژیم صهیونیستی با تمسک به این ادعای گزاف و ناشایست که «تروریسم شیعی در حال تخریب خاورمیانه است!»، شکل‌گیری یک شبکه منطقه‌ای متشکل از «رژیم صهیونیستی، عربستان سعودی و برخی از کشورهای خلیج فارس» در جبهه مخالف این به اصطلاح ناآرامی‌ها را امری ضروری دانسته و داعیه‌دار آن است که «به واسطه فناوری پیشرفته و قدرت اقتصادی و ثبات سیاسی خود می‌تواند ثبات منطقه‌ای و همکاری را در خاورمیانه به وجود آورد و این امر پیش‌نیاز و متضمن جریان یافتن انتقال کالا و خدمات به مدیریتانه نیز خواهد بود» (Signal,2017:5-10). به این ترتیب، همان‌گونه که ملاحظه می‌شود رژیم صهیونیستی در تلاش است که خود را به عنوان مرکز ثقل ابتکار کمربند -راه معرفی کند.

رژیم صهیونیستی همچنین یک مسیر دسترسی دریایی از خلیج فارس به کانال سوئز، تعریف کرده است که «از خلیج فارس به عربستان سعودی، کویت، قطر یا جنوب عراق و از آنجا به اردن و سرزمین‌های اشغالی خواهد رسید» (Ibid:10). رژیم صهیونیستی با توجه به

¹ Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

² Red - Med

اهمیت خلیج فارس به عنوان استراتژیک‌ترین دروازه اتصال به آب‌های آزاد، تأمین امنیت خلیج فارس برای دسترسی بدون دغدغه بازار جهانی به انرژی را از منظر منافع خود تعریف کرده و با این ادعا که قصد دارد از طریق تقویت مناسبات خود با جهان عرب بی‌ثباتی در آن منطقه را به حداقل برساند، مترصد ایجاد فرصت برای تغییر مراکز ثقل ابتکار کمربند - راه به سود خود است.

از تهدیدهای محتمل ابتکار کمربند - راه برای کشورهای منطقه، خطر تسری ناآرامی‌های موجود اعم از مسأله سین‌کیانگ و گروه‌های افراط‌گرا در افغانستان است. سین‌کیانگ به عنوان تنها دروازه ورودی چین به افغانستان است و افغانستان به عنوان یکی از کشورهای مهم در ابتکار کمربند - راه، هر دو نیازمند دستیابی به امنیت و ثبات پیش از تبدیل شدن به گذرگاه‌های مهم ابتکار کمربند - راه هستند. همچنین از تهدیدهای مهم این ابتکار در حوزه دریایی که متوجه ایران است، خطر قدرت دریایی چین و تسلط فائده آن بر آب‌های آزاد منطقه و همچنین خلیج فارس است. «ایران که می‌کوشد با بیرون راندن ایالات متحده از خلیج فارس، هژمونی منطقه‌ای خود را کامل کند، نمی‌تواند شاهد جایگزین شدن یک قدرت تازه نفس در خلیج فارس باشد که با تمام شاخص‌های قدرت نظامی بر ایران برتری دارد» (حسینی، ۱۳۹۴: ۱۷۸). از این رو، تقویت مشارکت ایران به عنوان یکی از اعضای «مجمع کشورهای ساحلی اقیانوس هند»^۱ و پیشنهاد ایجاد ساز و کارهایی برای تقویت مشارکت در عرصه‌های گوناگون دریایی در اقیانوس هند به عنوان یکی از راه‌کارهای مهم در این زمینه توصیه می‌شود.

به‌رغم آنکه چین همواره رونق اقتصادی برای خود و همگرایی اقتصادی برای منطقه را تنها اهداف ابتکار کمربند - راه دانسته، رویکرد این کشور در عرصه عمل به خوبی نمایانگر اهداف سیاسی و امنیتی خود در وجه مقدم این ابتکار بوده است. از این رو، نگاه صرفاً اقتصادی و توسعه تجاری به این ابتکار، یک نگاه اشتباه برای سیاست خارجی ایران خواهد بود. نبود تعریف مشخص برای این ابتکار در عرصه سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران، تبعات سیاسی و امنیتی را در آینده متوجه سیاست خارجی این کشور خواهد کرد.

^۱ Indian Ocean Rim - Association (IORA)

- مجمع کشورهای ساحلی اقیانوس هند در ۶ و ۷ مارس ۱۹۹۷ در موریس آغاز به کار کرد و ۲۱ کشور در منطقه ساحلی اقیانوس هند از جمله جمهوری اسلامی ایران عضو آن هستند.

از دیگر نکات مهم که نباید از نظر دور داشت آن است، اگرچه «هند به دلیل برخی ملاحظات مخالف کریدور سی‌پک است» (Singh, 2017: 1) و همسویی منافع در ابتکار کمربند - راه با چین و پاکستان ندارد، اما تغییر رویه این کشور به ویژه بر اساس تلاش چین برای تحقق این امر نباید برای ایران غافل‌گیری به همراه داشته باشد. چنانچه هند در این رویکرد خود، تغییر رویه دهد، ممکن است بندر گوادر را به عنوان اولویت خود در نظر بگیرد و در این صورت بندر چابهار بیش از پیش تحت‌الشعاع تقویت نقش منطقه‌ای بندر گوادر واقع شود. از این رو، ورود چین و سایر کشورها به سرمایه‌گذاری در بندر چابهار و منحصرنماندن هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی این بندر توصیه می‌شود.

یکی دیگر از موضوعات مهم مطرح در رابطه با ابتکار کمربند - راه که همواره از سوی کشورهای مختلف به عنوان دغدغه اظهار شده است، مسأله چالش‌های امنیتی این ابتکار و تهدیدهای امنیتی واقع در مسیر تحقق آن است. از آن جایی که تحقق امنیت در یک چنین طرح عظیمی نیازمند نهادسازی است به نظر می‌رسد که فقدان نهادهای امنیت‌ساز یکی از مهم‌ترین چالش‌های موجود در این روند است. ابتکار کمربند - راه به عنوان یک ابتکار که هدف اولیه آن همگرایی اقتصادی عنوان شده است، نهادهای مالی مربوطه را ایجاد کرده که عمده‌ترین آنها، «بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا و صندوق جاده ابریشم»^۱ (Chhibber, 2017: 17-19) هستند. با این حال نهاد امنیت‌ساز و یا ساز و کار تأمین امنیت در گستره تعریف شده برای ابتکار کمربند - راه هنوز مشخص نیست.

از چالش‌های مهم این فقدان نهادهای امنیتی برای برخی از کشورها و به طور ویژه برای جمهوری اسلامی ایران، نگاه کشورهای اروپا به ناتو برای همکاری امنیت‌ساز در ابتکار کمربند - راه است. اگرچه این ایده هنوز صرفاً به صورت طرح برخی پیشنهادها ارائه شده است، ناگزیر به عنوان یک تهدید بالقوه باید در نظر گرفته شود.

نتیجه‌گیری

در این مقاله سعی شد تا ضمن تبیین ظرفیت‌های تأثیرگذاری ایران در ابتکار کمربند - راه، چالش‌های این ابتکار برای ایران از دو منظر ۱. کم توجهی به ظرفیت‌های داخلی ایران (به عنوان مؤلفه‌های کاهنده تأثیرگذاری)؛ و ۲. تهدیدهای خارجی (به عنوان مؤلفه‌های تأثیرگذار

^۱ . Silk Road Fund

بر ایران) مورد توجه قرار گیرد. از این رو، سعی شد تا نقش آفرینی و کنشگری کشورها و سایر مؤلفه‌های مؤثر بر منافع جمهوری اسلامی ایران در ابتکار کمربند - راه، مورد مذاقه قرار گیرد. معطوف بودن چین به اهداف یک‌جانبه اعم از ایجاد مسیرهای دریایی برای اتصال دریای جنوبی چین به دریای مدیترانه از مسیر اقیانوس هند و همچنین ایجاد مسیر جایگزین برای رهایی از چالش‌های تنگه مالاکا نیز باعث شده است که ایران به رغم دریافت پیام‌هایی مبنی بر تمایل چین به همکاری با ایران در ابتکار کمربند - راه، خود را مغفول بداند. نمونه بارز این مطلب، عدم توجه چین به کریدور بین‌المللی شمال - جنوب است که ستون فقرات مواصلات ایران در منطقه به شمار می‌رود.

از ظرفی در این مقاله استدلال شده است، مناسبات چین با کنشگران مطرح در ابتکار کمربند - راه به ویژه پاکستان نشان می‌دهد که به رغم آنکه چین همواره رونق و همگرایی اقتصادی را تنها اهداف ابتکار کمربند - راه دانسته است، رویکرد این کشور در عرصه عمل مؤید اهداف سیاسی و امنیتی است و این دستاورد مؤید فرضیه مطرح شده در این نوشتار است. از این رو، نگاه صرفاً اقتصادی و توسعه تجاری به این ابتکار، یک نگاه اشتباه و مضر برای سیاست خارجی ایران خواهد بود.

یکی دیگر از موضوعات حائز اهمیت برای جمهوری اسلامی ایران، تلاش رژیم صهیونیستی برای جلب نظر چین و تبدیل شدن به یکی از قطب‌های مهم تجاری و ترانزیت است. تلاش پژوهشگران و اندیشکده‌های رژیم صهیونیستی برای مهم جلوه دادن بنادر این رژیم و به تعبیری انحراف توجه سیاسی و سرمایه‌گذاری بر مسیرهای دسترسی از بنادر رژیم صهیونیستی به شبکه آب‌های استراتژیک برای سیاست خارجی ایران حائز اهمیت است.

تهدیدهای امنیت سایبری، احتمال تغییر رویه در رویکرد هند نسبت به طرح سی‌پک که به عنوان سرمایه‌گذار اصلی بندر چابهار برای ایران حائز اهمیت است، فقدان نهادهای امنیتی برای ابتکار کمربند - راه و وجود تحریم‌های تحمیل شده بر ایران از دیگر چالش‌هایی هستند که بر سرنوشت ایران در ابتکار کمربند - راه، تأثیرگذار خواهند بود.

منابع و مأخذ

- آریانفر، عزیز (۱۳۹۰)، «جایگاه ناپیدای افغانستان در جاده ابریشم جدید» (بخش دوم)، *ایراس*، ۸، دی، قابل دسترسی در: <http://irasnews.ir/prtaewnu.49n6m15kk4.html>, accessed on: 22/03/2017.
- آیت‌الله خامنه‌ای (۱۳۹۶)، بیانات در دیدار با فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، قابل دسترسی در: *مارین نیوز (پایگاه خبری - تحلیلی دریایی ایران)*، ۱۷ خرداد.
- امیراحمدیان بهرام (۱۳۸۲)، «کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه‌ای»، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز بهار*، شماره ۴۱.
- پورنجفی، وجیهه‌السادات و شهروز شریعتی (۱۳۹۴)، «ظرفیت استراتژیک ایران در دکترین خیزش صلح‌آمیز چین»، *فصلنامه ژئوپلیتیک*، سال یازدهم، شماره سوم، پاییز.
- حسینی، دیاکو (۱۳۹۴)، «عرصه‌های همکاری ایران با چین در خاورمیانه و خلیج فارس»، *چشم-انداز روابط ایران و چین*، ابرار معاصر تهران.
- زارع، محمد (۱۳۹۴)، «جایگاه ایران در استراتژی کمر بند اقتصادی جاده ابریشم»، *چشم‌انداز روابط ایران و چین*، ابرار معاصر تهران.
- سلطانی، علیرضا (۱۳۸۱)، *همکاری منطقه‌ای: توسعه بندر آزاد گوادر*، تهران: معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی، گروه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل مجمع تشخیص مصلحت نظام.
- شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۸۸)، «ایران و چین: رابطه سه جانبه»، *گزارش راهبردی*، شماره ۲۹۶، مرکز تحقیقات استراتژیک.
- شهناوی، آرمان (۱۳۹۳)، *مطالعه تطبیقی بندر آزاد چابهار بانبندر گوادر پاکستان از لحاظ عملکرد اقتصادی و سیاسی*، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (جغرافیای سیاسی)، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، زمستان.
- 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.
- علمایی، ابوالفضل (۱۳۹۴)، «بررسی روابط اقتصادی ایران با چین و ارائه ساز و کارهای بسط و ارتقای روابط» در: *چشم‌انداز روابط ایران و چین*، گردآوری و تدوین: حسین عسگریان، تهران: ابرار معاصر.
- کیانی مقدم، منصور، حمیدرضا تهمک و سبحان ایرانشاهی (۱۳۹۱)، «تحلیلی بر وضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه و

اروپای شرقی»، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار: *اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران* بهمن، کد مقاله: ۴۰۰۴، قابل دسترسی در:
<http://www.roshd.ir/padafand/makran/3038.pdf>, accessed on: 111/04/2017.

- متقی، ابراهیم و ادهمیان، فاطمه (۱۳۸۷)، «راهبرد دفاعی و سیاست تسلیحاتی جمهوری اسلامی ایران»، *نامه دفاع*، شماره دوم.

- نصری، قدیر (۱۳۸۶)، «روش شناخت در مکتب نئورئالیسم»، *فصلنامه مطالعات راهبردی*، سال دهم، شماره دوم، تابستان، قابل دسترسی در:
<http://www.ensani.ir/storage/Files/20101226190421-497.pdf>, accessed on: 17/06/2017.

- Ahmad, Riaz and Hong Mi (2017), "China-Pakistan Economic Corridor and Its Social Implication on Pakistan: How Will CPEC Boost Pakistan's Infrastructures and Overcome the Challenges?" *Arts and Social Sciences Journal*, OMICS International, Available at:

<https://www.omicsonline.org/open-access/chinapakistan-economic-corridor-and-its-social-implication-on-pakistanhow-will-cpec-boost-pakistan-s-infrastructures-and-overcome-t-2151-6200-1000265.pdf>, Accessed on: 17/06/2017.

- Akande, Charles (2017), "Trump Confirms US's Withdrawal from TPP", *Geneva Watch*, Vol. 17, issue no. 3, January 23, Available at: file:///C:/Users/sony/Downloads/EN_Geneva_Watch_January_23_2017.pdf, Accessed on: 17/01/2017.

- Ashraf, Junaid (2017), "Impact of Trump Backing out of TPP: An Opportunity for China in the Region", Institute of Strategic Studies, March 6, Available at: http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/03/Final_IB_Junaid_dated_07-6-2016-1.pdf, Accessed on: 09/10/2017.

- Baijie, An (2016), "Belt and Road to enhance China – Iran relations", *China Daily*, Available at: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-01/23/content_23209981.htm, Accessed on: January 9, 2018.

- CIA World Fact book (2017), Available at: <http://www.theodora.com/wfbcurrent/iran/>, accessed on: 19/02/2018.

- Chang, I-wei Jennifer (2015), "The Middle East in China's Silk Road Visions: Business as Usual?" Middle East Institute, April 14, Available at: <http://www.mei.edu/content/map/middle-east-china%E2%80%99s-silk-road-visions-business-usual>, Accessed on: 09/01/2018.

- Chaziza, Mordechai (2016), "The Red – Med Railway: New Opportunities for China, Israel and Middle East", BESA Perspectives, Available at: <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2016/12/Chaziza-Mordechai-Red-Med-Canal-China-BRI-PP-385-11-Dec-2016.pdf>, Accessed on: 11/12/2016.

- Chhibber, Ajay (2017), "China's One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India's Options", George Washington University, March, Available at: <https://www2.gwu.edu/~iiep/assets/docs/papers/2017WP/ChhibberIIEPWP2017-7.pdf>, Accessed on: 09/01/ 2018.
- Duangdoosan, Chanchai (2017), "Southeast Asia: A Notch in China's Belt and Road Initiative", *Stratfor*, May 18, Available at: <https://worldview.stratfor.com/article/southeast-asia-notch-chinas-belt-and-road-initiative>, Accessed on: 23/08/ 2017.
- Enright, Scott, and Associates (2016), "One Belt – One Road: Insights for Finland" *Tekes*, January, Available at: https://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/future_watch_report_one_belt_one_road_insights_for_finland.pdf, Accessed on: 23/08/ 2017.
- *Eurasianet* (2017), "Iran to become essential hub in China's Belt and Road Initiative", Available at: <https://oilprice.com/Geopolitics/International/Iran-To-Become-Essential-Hub-In-Chinas-Belt-And-Road-Initiative.html>, Accessed on: 01/09/2018.
- *Financial Tribune* (2017), Indian, China, Japan vying for investment in Chabahar, June 21, Available at: <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/66869/india-china-japan-vying-for-investment-in-chabahar>.
- Goldman, David P. (2015), "China's emergence as a Middle Eastern power and Israel's opportunity", Available at: <http://besacenter.org/wp-content/uploads/2015/02/Goldman-David-P-China---s-Emergence-as-a-Middle-Eastern-Power-and-Israel---s-Opportunity-PP284-Feb-1-2015.pdf>, Accessed on: 17/10/ 2016.
- Guoqiang, Cheng (2015), The Belt and Road; A Mission to benefit two – thirds of the world, in: *Horizons*, Summer, CIRSD.
- Hao, Helen (2015), Chery Consists 30% of Chinese Vehicle Export in the First Half of the year, August, Available at: <http://autonews.gasgoo.com/2/1024692.html>, accessed on: 17/10/ 2016.
- *Iran International* (2015), "Tehran – Qom – Isfahan High Speed Rail Project", October, Available at: <http://www.iraninternationalmagazine.com/text-sp/tehran-qom-isfahan.htm>, Accessed on: 12/07/ 2017.
- Jakobsen, Jo (2013), Neorealism in International Relations, *Popular Social Science*, Available at: <http://www.popularsocialscience.com/2013/11/06/neorealism-in-international-relations-kenneth-waltz/>, Accessed on: 18/12/ 2017.
- Jian, Wang (2017), "One Belt – One Road: A Vision for the Future of China – Middle East Relations", Aljazeera Center for Studies, May 9, Available at: http://studies.aljazeera.net/mritems/Documents/2017/5/10/9034672c6c8945d1b52014fe6dbcb7c4_100.pdf, Accessed on: 14/ 10/ 2017.

- Kaplan, Robert D. (2009), “Center Stage for the 21st Century”, *Foreign Affairs*, March/ April, Available at: <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2009-03-01/center-stage-21st-century>, Accessed on: 27/ 12/ 2016.
- Kaplan, Robert D. (2017), “The Return of Marco Polo’s World and the U.S Military Response”, *Center for a New American Security (CNAS)*, May, Available at: <http://stories.cnas.org/wp-content/uploads/2017/05/CNASSTORY-MarcoPolo-Final.pdf>, accessed on: 26/ 02/ 2017.
- Lim, Kevin (2015), “Iran Seen from Beijing”, Washington Institute, June 11, Available at: <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/iran-seen-from-beijing>, Accessed on: 22/ 10/ 2017.
- *Mapna Group* (2016), “Iranian President Inaugurates Tehran – Mashhad Railway Electrification Project”, February 10, Available at: <http://mapnagroup.com/en/10121/iranian-president-inaugurates-tehran-mashhad-railway-electrification-project/>, Accessed on: 14/ 11/ 2017.
- Mearsheimer, John, J. (2009), “Reckless States and Realism”, published by: *Sage*, Available at: <http://mearsheimer.uchicago.edu/pdfs/A0048.pdf>, Accessed on: 16/ 12/ 2017.
- National Development and Reform Commission People’s Republic of China (2015), Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China with State Council authorization, March, Available at: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html, Accessed on: 22/ 07/ 2017.
- Nye, Joseph (2017), “What Trump Got (Half) Right in Asia?” Bloomberg, Interview by Tobin Harshaw, Available at: <https://www.bloomberg.com/view/articles/2017-11-18/what-trump-got-half-right-in-asia>, accessed on: 22/ 07/ 2017.
- Parkhomchik, Lidiya (2015), “Current Situation of International North – South Transport Corridor”, Weekly e- bulletin, AkhmetYawassi University: Eurasian Research Institute, Available at: http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_en_34.pdf, 28/ 10/ 2017, Accessed on: 17/ 04/ 2017.
- Reardon, Robert J., (2012), “Containing Iran; Strategies for Addressing the Iranian Nuclear Challenge”, Rand Corporation, Available at: http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2012/RAND_MG1180.pdf, Accessed on: 19/ 11/ 2017.
- Rezaei, Masoud (a) (2015), “China’s Strategic Considerations in Bolstering Defense Diplomacy with Iran”, *Iran Review*, Sunday, Oct. 25, Available at: <http://www.iranreview.org/content/Documents/China-s-Strategic-Considerations-in-Bolstering-Defense-Diplomacy-with-Iran.htm>, Accessed on: 15/ 09/ 2017.

- Rezaei, Masoud (b) (2015), “Final Nuclear Deal and Iran – China Relations”, *Iran Review*, Thursday, February 26, Available at: <http://www.iranreview.org/content/Documents/Final-Nuclear-Deal-and-Iran-China-Relations.htm>, Accessed on: 17/ 04/ 2017.
- Shahid, Saleem (2015), “Pak – Iran Freight Train Service Relunched”, *DAWN*, June 10, Available at: <https://www.dawn.com/news/1187236/pak-iran-freight-train-service-relunched>, Accessed on: 18/ 11/ 2017.
- Signal (Sino-Israel Global Network & Academic Leadership)(2017), *Israel and the Belt and Road Initiative Blue Book Essay*, Available at: <http://en.sino-israel.org/updates/>, Accessed on: 18/ 11/ 2017.
- Singh, Michael (2015), “The Sino – Iranian Tango: Why the Nuclear Deal is good for China?” *Foreign Affairs*, Available at: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-07-21/sino-iranian-tango>, Accessed on: 18/ 11/ 2017.
- Singh, Priyanka (2017), “India’s Participation in CPEC: The Ifs and Buts”, New Delhi: *IDSa*, Available at: http://idsa.in/system/files/issuebrief/ib_india-in-cpec_psingh_170217.pdf, Accessed on: 17/ 04/ 2017.
- Tanchum, Micha’el (2015), “A perplexing signal on Iran’s Southeast Asia energy Policy”, in: *The diplomat*, September 9, Available at: <http://thediplomat.com/2015/09/a-perplexing-signal-on-irans-south-asia-energy-policy/>, Accessed on: 06/ 04/ 2017.
- *Wikipedia*, “North – South Transport Corridor”, Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/North%E2%80%93South_Transport_Corridor, Accessed on: 06/ 04/ 2017.
- Xi, Jinping (2017) (speech), “Full Text of President Xi's Speech at Opening of Belt and Road forum”, *Xinhuanet*, Available at: http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm, Accessed on: 18/ 11/ 2017.
- Xinhua (2017), “China - Iran Agree to Promote Belt and Road Cooperation”, Available at: http://news.xinhuanet.com/english/2017-04/24/c_136230357.htm, Accessed on: 09/01/2018.
- Zafar, Athar (2016), “North-South Corridor Brings Central Asia, Europe Closer to India”, *Viewpoint*, Indian Council of World Affairs, March 9, Available at: <http://www.icwa.in/pdfs/VP/2014/NorthSouthCorridorVP09032016.pdf>, Accessed on: 12/ 05/ 2017.
- Ziyadov, Taleh (2012), *Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia*, Baku: Azerbaijan Diplomatic Academy, Accessed on: 17/ 04/ 2017.