

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

کریدور اقتصادی چین-پاکستان: تأثیرات بر موقعیت ژئواکونومیک ایران

مهران بیگی درباغی^۱

علیرضا نوری^۲

چکیده

هدف این مقاله تحلیل تأثیرات اجرایی شدن کریدور اقتصادی چین - پاکستان (سیپک) بر موقعیت ژئواکونومیک ایران است. این کریدور ذیل ابرپروژه کمربند - راه شامل شبکه گسترده‌ای در سه حوزه زیرساختی، انرژی و توسعه اقتصادی است. از لحاظ جغرافیایی، ابعاد و تأثیرات منطقه‌ای قابل تأمل و از لحاظ موضوعی فراتر از اقتصاد، جنبه‌های سیاسی، اجتماعی و حتی امنیتی نیز دارد. در این متن، سیپک بر موقعیت ژئواکونومیک منطقه‌ای ایران به‌ویژه در دو حوزه انرژی (صادرات گاز) و زیرساختی (ترانزیت) تأثیراتی خواهد داشت. این مقاله با روش تبیینی و در چهارچوب مفهومی ژئواکونومی جدید تلاش می‌کند این تأثیرات را بررسی کند. یافته‌ها نشان می‌دهند این تأثیر ترکیبی از فرصت‌ها و چالش‌ها است. از منظر فرصت، ایران می‌تواند از طریق ارتباط دادن ژئواکونومی خود با سیپک در قالب همکاری‌های کلان خود با چین از این پروژه استفاده کند. اما بُعد چالش، از جمله از طریق کاهش تقاضای پاکستان برای واردات گاز ایران و ارتقاء موقعیت ترانزیتی این کشور از جمله بندر گوادر در برابر چابهار، موجب تضعیف نسبی موقعیت ژئواکونومیک ایران خواهد شد.

واژگان کلیدی:

کریدور اقتصادی چین - پاکستان، ژئواکونومی، ایران، خط لوله صلح، گوادر، چابهار.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۱۱/۱۵ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۳/۱۲

^۱ مهران بیگی درباغی: دانش‌آموخته کارشناسی‌ارشد رشته روابط بین‌الملل، دانشگاه شهید بهشتی. تهران، جمهوری اسلامی ایران. m.beigi1377@gmail.com

^۲ نویسنده مسئول و استادیار روابط بین‌الملل دانشکده اقتصاد و علوم سیاسی دانشگاه شهید بهشتی. تهران، جمهوری اسلامی ایران. ar_noori@sbu.ac.ir

مقدمه

کریدور اقتصادی چین - پاکستان (سیپک)^۱ بخشی از ابرپروژه کمربند-راه چین است که اولین بار از سوی نخست‌وزیر لی کچیانگ در جریان سفر او به پاکستان در می ۲۰۱۳ مطرح شد. پس از آن در سال ۲۰۱۵ به مناسبت سفر شی جین‌پینگ به پاکستان رسماً ساخت این پروژه آغاز شد. سرمایه‌گذاری اولیه این طرح ۴۶ میلیارد دلار از سوی چین در پاکستان بود که در سال ۲۰۱۷ به ۶۲ میلیارد دلار افزایش یافت (Katharine & Boni, 2024: 276). هدف اعلامی این کریدور ایجاد یک مسیر اقتصادی از کاشغر در سین کیانگ تا بندر گوادر پاکستان است (Roy, 2019: 269-273). طول این کریدور حدود ۳۲۱۸ کیلومتر است که با انشعابات آن، در آینده می‌تواند طولانی‌تر هم باشد. این پروژه شامل بزرگراه‌ها، راه آهن، خطوط لوله، پروژه‌های انرژی و مناطق اقتصادی است. به‌عنوان مثال، ایجاد نیروگاه‌ها و خطوط انتقال برق با هزینه ۳۳ میلیارد دلار شامل برق فسیلی، آبی، بادی و خورشیدی، بخشی از پروژه‌های زیرساختی انرژی سیپک هستند. همچنین ۱۰ منطقه ویژه اقتصادی در مناطق مختلف پاکستان برای رونق و توسعه اقتصادی این کشور از طریق جذب سرمایه‌گذاران چینی در نظر گرفته شده است (Zaidi, 2019).

سیپک را می‌توان تحولی مهم در روابط پاکستان و چین دانست. روابطی که همواره با تعبیر اغراق‌آمیزی چون "بلندتر از بلندترین کوه‌های هیمالیا و عمیق‌تر از عمیق‌ترین اقیانوس‌ها"، "دوستان در هر شرایط"، "برادران آهنین" و "نزدیک به لب و دندان" از آن یاد می‌شده است؛ پس از اجرایی شدن سیپک به‌عنوان "شیرین‌تر از شیرین‌ترین عسل" از آن یاد می‌شود. سیپک در پاکستان به‌عنوان "تغییردهنده سرنوشت" تلقی می‌شود؛ چراکه تأثیرات بسزایی نه تنها در حوزه اقتصادی، بلکه در حوزه‌های سیاسی و اجتماعی پاکستان و منطقه خواهد داشت (Zaidi, 2019: 215).

از لحاظ منطقه‌ای از سیپک تحت عنوان "تغییردهنده بازی" یاد می‌شود (رضاپور و سیمبر، ۱۳۹۷). چرا که در سطح کلان، اجرای این پروژه توسط چین و ذیل ابرپروژه جهانی آن یعنی کمربند - راه صورت می‌گیرد که اهداف خاص منطقه‌ای و بین‌المللی را دنبال می‌کند. در بعد اقتصادی، می‌توان به بحث انرژی اشاره کرد. چین بیشتر انرژی خود را از خلیج فارس تأمین می‌کند. با راه‌اندازی سیپک، منابع انرژی می‌توانند از طریق اقیانوس هند به بندر گوادر و از آن جا به چین منتقل شوند. در بعد سیاسی و امنیتی، از یک‌سو، بحث

^۱. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

ارتباط مسلمانان سین کیانگ با طالبان و از سوی دیگر، ارتباط پاکستان با طالبان مطرح است. از این منظر، چین با توسعه روابط با پاکستان در قالب سیپک می‌تواند واکنشی متفاوت به تهدیدات از ناحیه افغانستان داشته باشد. حال آنکه چین، پاکستان را عامل مهمی در ثبات منطقه جنوب آسیا و همچنین استان سین کیانگ می‌داند و راه جلوگیری از افراط‌گرایی را توسعه اقتصادی این منطقه قلمداد می‌کند (فرزین نیا و ایاز، ۱۳۹۵).

با توجه به تأثیرات منطقه‌ای سیپک، ایران به‌عنوان همسایه پاکستان از این تأثیرات مستثنی نیست و این تأثیر در حوزه‌های مختلف ژئوپولیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری قابل بررسی است. درک جامع از تأثیرات این پروژه به‌ویژه بر ژئواکونومی ایران، مسئله‌ای است که مستلزم پژوهش‌های گسترده است. با این ملاحظه، هدف اصلی این مقاله پاسخ به این سؤال است که اجرایی شدن کریدور اقتصادی چین - پاکستان چه تأثیری بر موقعیت ژئواکونومیک ایران خواهد داشت و این تأثیر در چه حوزه‌هایی ملموس‌تر است؟ برای پاسخ به این سؤال، ابتدا به ژئواکونومی جدید به‌عنوان مبانی نظری پژوهش پرداخته می‌شود و سپس ویژگی‌های سیپک و جایگاه آن در سیاست خارجی چین بررسی خواهد شد. در بخش بعد، تأثیر سیپک بر دو بخش انرژی و ترانزیت تحلیل می‌شود و ذیل این مبحث، تأثیر سیپک بر آینده صادرات گاز ایران به پاکستان و همچنین بر موقعیت ترانزیتی چابهار و اکاوی خواهد شد. یافته‌های مقاله نیز در نتیجه‌گیری مورد تأکید قرار خواهند گرفت.

ژئواکونومی جدید و مزیت رقابتی. اصطلاح ژئواکونومی پس از فروپاشی شوروی برای تحلیل روندهای جدید اقتصادمحور در سیاست بین‌الملل و مسائل سیاست خارجی دولت‌ها و همچنین ماهیت جدید رقابت آن‌ها در عرصه بین‌الملل بیش از پیش مورد استفاده قرار گرفت. تعریف دقیق و جامعی از این اصطلاح وجود ندارد و هر یک از نظریه‌پردازان با دید خاص خود به آن پرداخته‌اند. عنصر اصلی این مفهوم اقتصاد است که به‌عنوان یک مؤلفه قدرت، روزبه‌روز بر اهمیت آن افزوده می‌شود و دولت‌ها برای بهره‌مندی حداکثری از آن به رقابت با یکدیگر می‌پردازند. در سال ۱۹۹۰ ادوارد لوتواک در مقاله‌ای با عنوان "از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومیک: منطق تضاد، دستور زبان تجارت (۱۹۹۰)" به تبیین واقعیت‌های نوظهور در سیاست بین‌الملل می‌پردازد و برای تحلیل این مفهوم به استفاده از ابزارهای اقتصادی و صنعتی تأکید می‌کند. او این مفهوم را ادامه رقابت‌های قدیمی، اما با کاربست ابزارهای اقتصادی می‌داند.

به باور او، حوزه رقابت‌های قدیمی که در آن قدرت نظامی تسلط داشت، به زمینه اقتصاد انتقال یافته و آنچه امروز اهمیت دارد سلطه اقتصادی و صنعتی است. این شکل از سلطه جای سلطه قدیم را گرفته است؛ لذا در این تعریف قدرت ملی با روش‌های اقتصادی و تجاری و نه از طریق روش‌های سیاسی و نظامی گسترش داده می‌شود (Luttwak, 1990). عقیده لوتواک مبنی بر اینکه عامل نزاع در قرون آینده دیگر همانند عوامل قرون پیشین نیست، بلکه در کنار هر تنش عامل اقتصادی نمایان خواهد بود، باعث شد تا برخی از اندیشمندان ظهور رویکرد ژئواکونومی را در باب رقابت‌های قدرت‌های بزرگ، به جنگ اقتصادی تعبیر کنند (مرتضوی و علی‌کرمی، ۱۳۹۳: ۶۶۹).

پس از لوتواک که پایه‌گذار مفهوم ژئواکونومی بود، اندیشمندان متعددی به قلم‌فرسایی و نظریه‌پردازی در مورد این مفهوم همت گماشته‌اند و هریک از منظری خاص این مفهوم را توسعه داده‌اند. حاصل این تلاش‌ها ادبیات روبه‌رشدی در باب ژئواکونومی و ابعاد مختلف آن است. از جمله متلین و ویگل معتقدند ژئواکونومی به یک خواست راهبردی در سیاست خارجی قدرت‌های منطقه‌ای و ابزاری برای دفاع از منافع ملی آن‌ها ارتقا یافته است. در قالب تعریفی او و به‌عنوان یک مثال، مفهوم ژئواکونومی در الزامات توسعه اقتصادی و سیاست خارجی کشورهای بریکس کاملاً مشهود است؛ مثل اهمیت پروژه‌های زیرساختی در سیاست خارجی چین، تمایل برزیل به تنوع بخشیدن به بازارهای صادراتی، اهمیت افزایش سرمایه‌گذاری خارجی آمریکا در هند و نقش صادرات انرژی به‌عنوان یکی از مهمترین ابزارهای چانه‌زنی در سیاست خارجی روسیه؛ لذا محرک‌های ژئواکونومی در سیاست خارجی کشورهای بریکس و همکاری متقابل آن‌ها واضح به‌نظر می‌رسد (Mattlin and Wigell, 2016: 3). در نهایت، متلین و ویگل ژئواکونومی را به معنای استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی برای توسعه نفوذ در یک منطقه خاص جغرافیایی همانند حوزه نفوذ تعریف می‌کنند (شریعتی نیا، ۱۳۹۹: ۸۱).

جاسیم کلمنت اندیشمند دیگری است که به تعریف ژئواکونومی پرداخته است. او در کتاب خود تحت عنوان "ژئواکونومی؛ تعامل بین ژئوپولیتیک، اقتصاد و سرمایه‌گذاری (۲۰۲۱)" تعریفی مشابه شولوپین و ویگل که در سال ۲۰۱۸ ژئواکونومی را به‌عنوان استفاده از ابزار اقتصادی قدرت، برای دستیابی به اهداف استراتژیک تعریف کرده بودند، ارائه می‌دهد. به باور او؛ "ژئواکونومی مطالعه چگونگی تعامل ژئوپولیتیک و اقتصاد در روابط بین‌الملل است" (Klement, 2021). برخی دیگر از اندیشمندان معتقدند ژئواکونومی به معنای استفاده از دولت برای اهداف اقتصادی است. تمرکز بر سود و قدرت اقتصادی نسبی، نگرانی در مورد به‌دست‌آوردن کنترل منابع، درهم

آمیختن بخش‌های دولتی و تجاری و تقدم اقتصاد بر سایر اشکال امنیت از مؤلفه‌های مهم این تعریف هستند. ژئواکونومی همچنین به طور گسترده به‌عنوان زیربنای اصلی نظم جهانی «غیرغربی» در حال ظهور دیده می‌شود. (Martiningui and Youngs, 2011: 14)

گروهی دیگر از اندیشمندان، نگاه‌های اولیه نسبت به ژئواکونومی که در دهه ۹۰ جریان داشت را برای تبیین شرایط امروز ناکافی می‌دانند و به همین خاطر دامنه تعریف را گسترده‌تر می‌کنند تا طیف وسیعی از حوزه‌هایی را که در آن اقتصاد بین‌الملل، سیاست خارجی و امنیت ملی به هم مرتبط هستند را نشان دهند (Thirlwell, 2010: 2-7). برخی دیگر از محققین با تأکید بر مفهوم "ژئواکونومی مشارکت محدود"^۱ به تعریف ژئواکونومی پرداخته و معتقدند به این منظور باید حوزه‌های خاصی را برای همکاری و رقابت تعیین کرد، چرا که سیاست‌های مربوط به هر حوزه با حوزه دیگر تفاوت اساسی دارد. در حالی که سیاست‌های مربوط به حوزه همکاری، برای تقویت روابط اقتصادی و سیاسی بین کشورها در نظر گرفته شده، سیاست‌های مربوط به حوزه رقابت، منعکس‌کننده نیاز به حداکثرسازی مزیت نسبی و در عین حال کاهش تعهد مالی، دیپلماتیک و نظامی است. در این تعریف، ژئواکونومی، نوعی راهبرد برای کنترل حوزه‌های مختلفی است که به‌وسیله اهداف و انگیزه‌های اقتصادی پی‌ریزی شده‌اند (Hudson et al, 1991).

در میان تعاریف گوناگون، شولوین و ویگل ژئواکونومی را یک استراتژی سیاست خارجی و یک چارچوب تحلیلی با تمرکز بر دولت‌ها به‌عنوان بازیگران کلیدی روابط بین‌الملل و سیاست خارجی می‌دانند. این تعریف در بعد استراتژیک، به استفاده از ابزار اقتصاد برای تحقق اهداف استراتژیک معطوف است و در بعد تحلیلی، به‌عنوان اهرم‌های اقتصادی قدرت یک کشور که ویژگی بارز جغرافیایی دارد، به کار می‌رود (Wigell & Scholvin and Aaltola, 2018: 75).

در این بین، با توجه به تحولات سریع اقتصادی و سیاسی در جهان از یک سو و سرایت‌پذیری بالای مسائل از حوزه اقتصاد به سیاست و بالعکس، ژئواکونومی جدید بیش از گذشته مورد توجه اندیشمندان و پژوهشگران قرار گرفته است. در این رویکرد، هرچند هنوز سطح تحلیل، دولتی و مبتنی بر دولت‌های ملی است؛ اما به این مهم تأکید می‌شود که از آنجا که مرزهای ملی دیگر مانند گذشته «درب‌گیرنده» فرایندهای تولید نیستند، باید سطح تحلیل را هم به پایین‌تر و هم به بالاتر از مقیاس ملی گسترش داد؛ از این طریق می‌توان به یک تحلیل واقع‌بینانه‌تر در حوزه ژئواکونومی دست یافت. در رویکرد جدید، فرایندهایی

^۱. Geo-economics of circumscribed engagement

بررسی می‌شوند که بازیگران یا کارگزاران (شرکت‌ها، دولت‌ها، افراد، گروه‌های اجتماعی و...) را به ساختارهای رابطه‌ای، در مقیاس‌های مختلف سازمانی و جغرافیایی متصل می‌کنند. مفهوم مورد استفاده در رویکرد جدید، «شبکه» است که طی آن، روابط قدرت که از طریق آن، کنترل‌ها و هماهنگی‌ها انجام می‌شود، مورد توجه قرار می‌گیرد (Dicken 2003, 14). به عبارت دیگر، ژئواکونومی جدید اساساً نه با اقدامات شرکت‌ها یا دولت‌ها، بلکه توسط تعاملات پیچیده و پویا بین این دو به عنوان نهاد، ساختار می‌یابد و بازسازی می‌شود (Dicken 2003, 20).

ژئواکونومی جدید، ضمن حفظ مبانی سنتی ژئواکونومی یعنی بررسی ارتباط بین جغرافیا و اقتصاد، تلاش می‌کند با در نظر گرفتن عوامل جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی جدید، الگوهای توسعه و تعاملات بین‌المللی جدید را تحلیل کند. از این نظر، ژئواکونومی جدید، با توجه به تغییرات گسترده در اقتصاد جهانی، فناوری‌ها و حوزه سیاست، ویژگی‌های متمایزی نسبت به گذشته پیدا می‌کند. برخی از ویژگی‌های مهم ژئواکونومی جدید عبارتند از:

- **فضا به جای مکان؛** در ژئوپلیتیک جدید مفهوم فضا جایگزین مکان می‌شود که در آن پویایی‌ها و ارتباطات پیچیده بیش از گذشته مورد توجه هستند. این تأثیر در ژئواکونومی جدید نیز با رسوخ پذیری هرچه بیشتر مرزها دیده می‌شود.
- **شبکه‌ای شدن اقتصاد؛** از ویژگی‌های جدید جهانی شدن اقتصاد، شکل‌گیری شبکه‌ها و زنجیره‌های ارزش جهانی و منطقه‌ای است. این تحول در ژئواکونومی نیز برجسته است که به آن ویژگی جدید و متمایزی نسبت به گذشته می‌بخشد.
- **نقش فناوری‌های جدید؛** فناوری‌های جدید، بخشی مهمی از ژئواکونومی جدید هستند. فناوری‌های نوظهور مانند اینترنت، هوش مصنوعی و تجارت الکترونیک نه تنها الگوهای تولید، توزیع و مصرف را متحول می‌کنند؛ بلکه جغرافیاهای تولید را نیز با تغییر مواجه می‌کنند.
- **اهمیت شبکه‌های زیرساختی؛** زیرساخت‌های حمل‌ونقل، انرژی و ارتباطات از گذشته دور، مولفه‌ای مهم در تعاملات اقتصادی بوده‌اند. این زیرساخت‌ها هم اکنون با اضافه شدن عنصر تکنولوژی و دیجیتالیزه شدن، به‌عنوان شاهرگ‌های اقتصاد جهانی و ژئواکونومی جدید از اهمیت بسیار بالایی برخوردارند.

- **اهميت مناطق اقتصادي؛** با رسوخ پذيري مرزها در ژئوپوليتيک و ژئواکونوميک جديد، مناطق اقتصادي ويژه و بنادر آزاد به عنوان موتورهاي رشد اقتصادي، نه تنها در سطح ملي، بلکه در سطح منطقه اي نيز، نقش مهمي در توسعه هاي اقتصادي دارند. از اين منظر، نقش اين مناطق در ژئواکونومي جديد حائز اهميت است.

- **قدرت نرم اقتصادي؛** در سياست سنتي، قدرت نرم اهميت زيادي نداشت. اما با توسعه اين مفهوم در سياست جديد، ابعاد آن در حوزه هاي مختلف ديگر از جمله قدرت نرم اقتصادي مانند توليد کالاهاي عمومي اقتصادي، برندهاي تجاري، کمک هاي توسعه اي و سرمايه گذاري ها نيز قابل مشاهده است. اين مفهوم جديد، به عنوان ابزاري قدرتمند در ژئواکونومي جديد نيز مطرح است (Dicken, 2003: 20-25).

در اين بين، توسعه زيرساخت ها و نقش فناوري، دو عنصر کليدي و در هم تنيده ژئواکونومي جديد هستند که به طور مستقيم بر رشد اقتصادي، رقابت پذيري و نفوذ جهاني کشورها تاثير مي گذارند. زيرساخت هايي مانند جاده ها، راه آهن ها، بنادر، فرودگاه ها، شبکه هاي انرژي و ارتباطات، ستون فقرات توسعه اقتصادي محسوب مي شوند. آن ها به عنوان شريان هاي حياتي، جريان کالاها، خدمات و اطلاعات را تسهيل کرده و به کاهش هزينه هاي توليد و توزيع کمک مي کنند. از اين منظر، زيرساخت هاي مدرن و کارآمد که بهره وري اقتصادي را افزايش مي دهند، محرک هاي مهم براي جذب سرمايه خارجي محسوب مي شوند، تسهيل کننده تجارت بين المللي و توسعه بازارهاي جديد هستند و سبب تقويت و تسهيل ارتباطات داخلي، منطقه اي و بين المللي مي شوند.

با اين ملاحظه، توسعه زيرساخت ها و فناوري به شدت به هم وابسته هستند. زيرساخت هاي مدرن و کارآمد، بستري مناسب براي توسعه و کاربرد فناوري هاي نوين فراهم کرده و به طور متقابل، فناوري هاي نوين، به بهبود عملکرد و کارايي زيرساخت ها از جمله زيرساخت هاي حمل و نقلي کمک مي کنند. در اختيار داشتن زيرساخت ها و فناوري هاي جديد، مفهوم مزيت رقابتي را در ژئواکونومي برجسته مي کند. مزيت رقابتي يک کشور، نقش تعيين کننده اي در قدرت ژئواکونوميک آن دارد و اهمي مهمي براي گسترش نفوذ آن در عرصه بين الملل است. به عنوان مثال، چين در رويکرد جديد خود تلاش دارد تا موقعيت خود را از يک کشور توليدکننده انبوه کالاهاي مصرفي کم کيفيت، به اقتصادي مبتني بر توليد کالاها با فناوري هاي بالا و ارزش افزوده مضاعف ارتقاء داده و از اين موقعيت به عنوان يک مزيت رقابتي در مواجهه با رقبای خود از جمله آمريکا استفاده نمايد (Wei, 2024).

همچنان که اشاره شد در ژئواکونومی جدید، تعاملات در سطوح فراملی نیز اهمیت دارند. در سطح منطقه‌ای، مناطق جغرافیایی می‌توانند با همکاری یکدیگر مزیت‌های رقابتی جمعی ایجاد کنند که به افزایش قدرت چانه‌زنی آن‌ها در اقتصاد جهانی می‌انجامد. نمونه بارز آن را می‌توان در همکاری کشورهای عضو اتحادیه اروپا در ایجاد بازار واحد مشاهده کرد. با این ملاحظه، رابطه مزیت رقابتی و ژئواکونومی دوسویه است، یعنی همان‌طور که موقعیت ژئواکونومیکی می‌تواند مزیت رقابتی ایجاد کند، مزیت رقابتی نیز می‌تواند موقعیت ژئواکونومیکی را تقویت نماید. البته این موضوع که تأثیر کدام یک از این مفاهیم بر دیگری بیشتر است، در شرایط مختلف متفاوت است به‌طوری که می‌تواند در حالی مزیت رقابتی بر ژئواکونومی مقدم باشد و در حالت دیگر ژئواکونومی مقدم بر مزیت رقابتی.

نمونه این ارتباط در سیپک قابل مشاهده است، جایی که چین از مزیت رقابتی خود در حوزه سرمایه و فناوری برای ایجاد یک مسیر تجاری استراتژیک استفاده می‌کند و در مقابل، پاکستان از مزیت موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به پل ارتباطی چین با خاورمیانه و عرصه بین‌الملل بهره می‌برد. در سطح منطقه‌ای، کشورها می‌توانند با پیوستن به این پروژه و همکاری جمعی، مزیت رقابتی جمعی ایجاد کنند که به افزایش قدرت چانه‌زنی آن‌ها در اقتصاد جهانی می‌انجامد. در عصر جهانی شدن، اهمیت مزیت‌های رقابتی سنتی مانند منابع طبیعی کاهش یافته و در مقابل، مزیت‌های رقابتی جدید همچون شبکه‌ها و فناوری اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند. این تغییر، تأثیر عمیقی بر معادلات ژئواکونومیک جهانی گذاشته و باعث تغییر در موازنه قدرت اقتصادی در سطح بین‌المللی می‌شود؛ لذا، پیوستن کشورها به شبکه‌ها می‌تواند برای آن‌ها مزیت رقابتی ایجاد کرده و موقعیت ژئواکونومیکی آن‌ها را ارتقا بخشد. عکس این مطلب هم صادق است، یعنی کنارگذاری ناخواسته و یا عدم مشارکت خودخواسته کشورها در شبکه‌ها می‌تواند با کاهش مزیت رقابتی و به تبع آن، تضعیف جایگاه ژئواکونومیکی آن‌ها همراه باشد. با همین نگاه، در ادامه نسبت موقعیت ژئواکونومیک ایران با کریدور اقتصادی چین - پاکستان مورد واکاوی قرار خواهد گرفت.

روش پژوهش و گردآوری داده‌ها. این مقاله از روش پژوهش تبیینی بهره می‌برد. این روش یک رویکرد پژوهشی است که به دنبال درک عمیق‌تر پدیده‌ها از طریق بررسی روابط علت و معلولی بین متغیرها است. این روش با هدف تحلیل عمیق، به بررسی و ترکیب اطلاعات از منابع مختلف می‌پردازد تا دانش جدیدی ارائه دهد، فرایندها را توصیف کند یا مفاهیم را توسعه بخشد. برخلاف پژوهش‌های توصیفی که به سؤالات "چرا" می‌پردازند،

مطالعات تبیینی به دنبال پاسخ به سؤالات "چرا" و "چگونه" هستند. در این روش در کنار ابزارهای کیفی از جمله تحلیل محتوا، از ابزارهای کمی مانند پرسشنامه، مصاحبه، و مباحث گروهی نیز استفاده می‌شود (البته در این مقاله رویکرد کیفی است). هدف نهایی پژوهش تبیینی، کشف و تبیین ارتباط پایدار و منظم بین متغیرهای مستقل و وابسته است که به تحلیل عمیق‌تر پدیده مورد مطالعه کمک می‌کند. روش گردآوری داده‌ها عمدتاً اسنادی و با استفاده از کتب و مقالات و اسناد رسمی معتبر است. بیانات، مصاحبه‌ها و اظهارات مقامات رسمی کشورها نیز در روش تبیینی از جمله در این مقاله مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین از آمار و ارقام رسمی نیز برای تقویت استدلال‌ها استفاده خواهد شد.

۱. سیپک و ابرپروژه کمربند - راه چین

ابتکار کمربند - راه^۱ (BRI) بزرگ‌ترین پروژه زیرساختی قرن بیست و یکم محسوب می‌شود که در سال ۲۰۱۳ توسط شی جین‌پینگ معرفی شد. این طرح شامل دو بخشی اصلی ۱. کمربند اقتصادی جاده ابریشم شامل توسعه مسیرهای زمینی برای ارتباط چین با آسیای مرکزی، روسیه، خاورمیانه و اروپا از طریق شبکه‌ای از راه‌آهن، بزرگراه‌ها، و خطوط لوله و ۲. جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یک مبتنی بر توسعه مسیرهای دریایی است که بنادر چین را به بنادر جنوب شرق آسیا، خلیج فارس، شرق آفریقا و اروپا متصل می‌کند. هرچند پوسته این طرح اقتصادی است، اما هسته آن امر قدرت و در واقع یک استراتژی جامع برای گسترش نفوذ ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک چین در گستره جهانی است.

^۱ Belt and Road Initiative

نقشه شماره ۱: ابتکار کمربند و جاده (BRI) در نقشه جهانی به همراه سیپک



Source: (Chakravorty, 2024: 14)

ابتکار کمربند-راه شامل پروژه‌های زیرساختی در بیش از ۱۴۰ کشور می‌باشد. از این تعداد، ۶۵ کشور مشارکت کننده ۳۰ درصد از تولید ناخالص داخلی جهان، ۳۵ درصد از تجارت جهانی، ۳۹ درصد از خشکی‌های جهان، ۶۴ درصد از جمعیت جهان و ۵۰ درصد از مصرف انرژی جهان را به خود اختصاص می‌دهند. این پروژه پس از اعلام رسمی در سال ۲۰۱۳، به سرعت در جغرافیاهای مختلف از آسیا تا اروپا، آمریکای لاتین آفریقا گسترش یافت است (Upadhyay, 2023: 175). از زمان اعلام ابتکار کمربند-راه، این طرح از زوایای مختلف نظری از جمله پارادایم‌های سنتی روابط بین‌الملل، جغرافیای سیاسی و جغرافیای اقتصادی مورد بررسی قرار گرفته است. با وجود تفسیرهای متنوع، در میان پژوهشگران این توافق عمومی وجود دارد که این ابتکار یک استراتژی چندوجهی و جهانی است که پتانسیل قابل توجهی برای شکل‌دهی به روابط بین‌الملل دارد. در عین حال، برخی پژوهشگران کمربند-راه را نشانه‌ای از تمایل چین برای افزایش حضور و نفوذ خود در سطح جهانی می‌دانند و آن را به‌عنوان ابزاری برای پیگیری منافع سیاسی و اقتصادی چین، با هدف نهایی جایگزینی ایالات متحده به‌عنوان هژمون تلقی می‌کنند (Liu, 2021: 93).

هرچند کمربند - راه با چالش‌های قابل توجهی روبه‌رو است؛ اما تلاش دارد با ایجاد روندها و نهادهای خاص خود به‌ویژه شبکه‌های حمل‌ونقل و ارتباطات جهانی، بازتعریفی از تجارت و اقتصاد جهانی به دست دهد. البته همچنان که اشاره شد اهداف این ابتکار صرفاً اقتصادی نیست، بلکه حوزه‌های سیاسی و اجتماعی را در بر می‌گیرد؛ لذا، اجرایی کردن آن به چین این امکان را می‌دهد که با ترویج ایده‌های خود در دستور کار جهانی مشارکت داشته باشد. درعین حال، برخی به‌ویژه در غرب این طرح را به‌عنوان پروژه‌ای نواستعماری توصیف می‌کنند که می‌تواند به تسلط چین بر کشورهای کمتر توسعه‌یافته منجر شود. در مقابل، حامیان آن بر جنبه‌های مثبت تأکید دارند و آن را عاملی مهم در توسعه مشترک، ثبات منطقه‌ای و همکاری بین‌المللی می‌دانند. در نهایت، ابتکار کمربند - راه را باید راهکاری برای تقویت چین در عرصه بین‌الملل و کنشی در رقابت آن با آمریکا در نظر گرفت (Parepa, 2020: 176, 177).

هرچند هم اکنون و پس از گذشت بیش از ده سال از طرح رسمی ابتکار «کمربند - راه» تردیدها در مورد اجرایی شدن آن زیاد شده، اما این طرح همچنان در حال توسعه است و به گسترش نفوذ اقتصادی و سیاسی چین کمک می‌کند. البته تحقق همه اهداف این طرح محل تردید است، اما ماهیت این ابرپژوه به نوعی نمایانگر تغییر نقش چین در سیاست‌های جهانی و بیانگر آمادگی پکن برای مشارکت در حکمرانی جهانی است. از این منظر، کمربند-راه به‌عنوان یک پلتفرم برای تعاملات عادلانه و مشترک در مورد پروژه‌ها و مکانیزم‌های جدید بین کشورهای در حال توسعه و توسعه‌یافته نیز محسوب می‌شود و تغییر و جهانی شدن در تفکر سیاست خارجی چین را برجسته می‌کند. طبعاً این نقش‌پذیری جدید در کنار واکنش‌های مثبت، با کنش‌های منفی نیز مواجه خواهد بود. چین به تدریج در حال تطبیق با شرایط جدید و پاسخ به واکنش قدرت‌های مهم به ویژه ایالات متحده و اتحادیه اروپا است (Duggan, Gottwald & Bersick, 2024: 399).

در هر حال، در حوزه‌های منطقه‌ای، ابتکار کمربند-راه شامل زیرپروژه‌های مختلف است. کریدور اقتصادی چین-پاکستان یکی از این زیرپروژه‌ها است که با سرمایه اولیه ۴۶ میلیارد دلار آغاز و بعداً به بیش از ۶۲ میلیارد دلار افزایش یافت. این طرح بزرگترین سرمایه‌گذاری خارجی چین در یک کشور واحد است. این کریدور نقش مهمی در اتصال دو بخش پروژه کمربند-راه یعنی اتصال کمربند اقتصادی به راه دریایی ایفا می‌کند و به‌عنوان الگویی برای سایر کریدورهای اقتصادی در نظر گرفته می‌شود.

کریدور سیپک طیف گسترده‌ای از پروژه‌ها در سه حوزه زیرساختی، انرژی و توسعه اقتصادی را در بر می‌گیرد که هدف آن‌ها اتصال اقتصاد غرب چین از طریق پاکستان به بندر گوآدار و آب‌های آزاد است. این کریدور در حوزه زیرساختی شامل ساخت و بهسازی شبکه حمل‌ونقل گسترده از جمله بزرگراه‌ها، خطوط راه‌آهن و توسعه بندر است. از مهم‌ترین پروژه‌های این حوزه می‌توان به بزرگراه شمال - جنوب (N-35) که به‌عنوان شاهراه کراچی - اسلام‌آباد نیز شناخته می‌شود و از کراچی تا پیشاور و سپس به خنجراب در مرز چین امتداد دارد، اشاره کرد. همچنین راه‌آهن ML-1 شامل بازسازی و ارتقا خط آهن میان کراچی و پیشاور است و هدف آن افزایش سرعت و ظرفیت ریلی پاکستان است. در بخش بندری بندر گوآدار مهم‌ترین پروژه زیرساختی است که هدف آن توسعه و گسترش این بندر و تبدیل آن به یک هاب مهم تجاری و لجستیکی، شامل ساخت ترمینال‌های جدید، فرودگاه و زیرساخت‌های مرتبط است (Pakistan to Share ..., 2024).

در بخش انرژی، سیپک شامل ساخت نیروگاه‌های جدید (از جمله نیروگاه‌های زغال سنگی، آبی و خورشیدی) مانند نیروگاه ساحلی ساهیوال و نیروگاه زغال سنگ پورت قاسم و خطوط انتقال برق از جمله خط انتقال برق ۶۶۰ کیلوولت ماتیاری-لاهور است که هدف آن‌ها رفع کمبود برق در پاکستان و تأمین برق تأسیسات کریدور است. علاوه بر این، ایجاد مناطق ویژه اقتصادی در سراسر پاکستان همچون منطقه اقتصادی رشید، منطقه اقتصادی دالبندین، منطقه اقتصادی ماکپنداس و منطقه اقتصادی گوآدر بخش مهمی از سیپک است که هدف آن جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ایجاد اشتغال و تقویت صنایع محلی برای تقویت کریدور است. پروژه‌های ارتباطات دیجیتال، از جمله توسعه فیبر نوری نیز بخشی از این طرح هستند. همچنین، پروژه‌های مربوط به کشاورزی و توسعه روستایی با هدف بهبود امنیت غذایی و کاهش فقر در مناطق روستایی پاکستان، در سیپک گنجانده شده‌اند. این مجموعه متنوع از پروژه‌ها نشان‌دهنده رویکرد جامع سیپک به توسعه اقتصادی و زیرساختی است (Zahoor et al. 2024: 197).

جدول شماره ۱: میزان سرمایه‌گذاری چین در بخش‌های مختلف سیپک

حوزه سرمایه‌گذاری	نسبت سرمایه‌گذاری	میزان سرمایه‌گذاری
زیرساخت‌ها	۲۳.۹۱ درصد	۱۱ میلیارد دلار
توسعه منابع انرژی	۷۱.۷ درصد	۳۳ میلیارد دلار
گاز طبیعی مایع	۴.۳۴ درصد	۲ میلیارد دلار

Source: (Rahman et al, 2023; 9)

اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک سیپک، در موقعیت بندر گوادر و دسترسی آن به آب‌های اقیانوسی است که به چین امکان کاهش وابستگی به تنگه مالاکا را می‌دهد. این پروژه همچنین به عنوان کاتالیزوری برای توسعه اقتصادی منطقه غربی چین و مناطق کم‌توسعه پاکستان عمل می‌کند، که می‌تواند به تقویت ثبات داخلی هر دو کشور کمک کند. علاوه بر این، سیپک به چین اهرم دیپلماتیک قدرتمندی در روابط با پاکستان و سایر کشورهای منطقه می‌دهد، اگرچه هم‌زمان چالش‌هایی را در روابط با هند ایجاد می‌کند. سیپک از منظر بین‌المللی تلاشی برای ارائه الگویی جایگزین برای امر توسعه در مقابل شیوه خاص همکاری‌های بین‌المللی غرب‌محور است. هرچند این پروژه توسعه‌هایی داشته و دورنمای آن مثبت به نظر می‌رسد، اما با چالش‌هایی نیز مواجه است. از مهم‌ترین این چالش‌ها می‌توان به تهدیدات تروریستی و شورش‌ها، تنش‌ها و بی‌ثباتی‌های سیاسی داخلی (در پاکستان) و تغییر دولت‌ها، نگرانی‌های ژئوپولیتیکی منطقه‌ای از جمله میان پاکستان و چین با هند، مشکلات اقتصادی در پاکستان از جمله مسئله بدهی، شفافیت، مدیریت مالی و توسعه نامتوازن اشاره کرد (Abid and Ashfaq, 2015: 151). موفقیت یا شکست این پروژه می‌تواند تأثیر عمیقی بر اعتبار ابتکار کمربند-راه چین و توانایی این کشور در شکل دادن به نظم اقتصادی و سیاسی آینده جهان داشته باشد و در عین حال، تحول مثبت آن می‌تواند بر اقتصاد و ژئواکونومی منطقه تأثیر گذاشته و از جمله، موقعیت ژئواکونومیک ایران را نیز متأثر کند.

۲. سیپک و موقعیت ژئواکونومیک ایران

همچنان که اشاره شد، کریدور اقتصادی چین - پاکستان به‌عنوان یکی از زیر پروژه‌های ابتکار کمربند - راه چین تأثیرات منطقه‌ای خاص خود را بر جنوب آسیا، خاورمیانه و کشورهای این مناطق دارد. اثرات مثبت و منفی این پروژه بر موقعیت ژئواکونومیک ایران قابل‌نادیده گرفتن نیست. در این قسمت به نحوه این تأثیر پرداخته و با توجه به چربش تهدیدها به فرصت‌ها، بر چالش‌های این پروژه برای ژئواکونومی ایران تمرکز می‌شود. برای اندازه‌گیری این تأثیر با مثال‌های عملیاتی، دو حوزه عملکردی سیپک یعنی انرژی و زیرساخت (حمل و نقل) مورد بررسی قرار خواهند گرفت. بر این اساس، در بخش انرژی چگونگی تأثیر سیپک بر پروژه صادرات گاز ایران و خط لوله گاز ایران - پاکستان و در بخش زیرساختی تأثیر بندر گوادر بر موقعیت ترانزیتی بندر چابهار ارزیابی می‌شود.

تأثیر سیپک بر خط لوله گاز ایران-پاکستان. برخلاف ادعاهای مقامات پاکستان مبنی تمایل به تکمیل پروژه خط لوله گاز صلح، این پروژه پیشرفت خاصی نداشته و دورنمای مثبتی هم برای آن متصور نیست. پاکستان بر آن بود تا با واردات گاز طبیعی از طریق پروژه خط لوله صلح از گاز وارداتی برای تولید برق استفاده کند، زیرا بین عرضه و تقاضای برق در این کشور بین ۴۰۰۰ تا ۷۰۰۰ مگاوات فاصله وجود داشت. اما در عمل، پاکستان حتی کار بر روی بخش ۷۸۱ کیلومتری خط لوله خود را آغاز هم نکرده است. این انفعال، ایران را وادار کرد تا در سال ۲۰۱۹ به پاکستان هشدار دهد که ممکن است برای درخواست غرامت بیش از یک میلیارد دلاری به دادگاه داوری بین‌المللی مراجعه کند. در این بین، اعلام عمران خان، نخست وزیر پیشین پاکستان مبنی بر تمایل به راه اندازی این پروژه نیز بیشتر به تلاشی از سوی اسلام آباد برای متقاعد کردن ایران به عدم ورود پرونده به دادگاه داوری تعبیر شد (Czulda, 2023; 57). برای پیشبرد پروژه، حتی پیشنهاد شده که خط لوله صلح می‌تواند برای انتقال گاز طبیعی ایران به پاکستان استفاده شود و سپس در این کشور به گاز مایع (LNG) تبدیل شده و به بازارهای بین‌المللی صادر شود. اما این پیشنهاد نیز عقیم مانده است.

عوامل زیادی در عدم تمایل پاکستان به تکمیل این پروژه دخیل است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به مخالفت آمریکا و تحریم‌ها اشاره کرد. از سوی دیگر، هزینه گاز طبیعی ایران برای نیروگاه‌های پاکستان نیز مطرح بوده است. تولید برق با گاز مورد بهره‌برداری محلی که بیشتر در استان بلوچستان تولید می‌شود، ۳.۵ دلار به‌ازای هر میلیون واحد بی‌تی‌یو هزینه دارد، حال آنکه هزینه استفاده از گاز ایران ۱۲ دلار به ازای هر میلیون بی‌تی‌یو است. با توجه به اینکه گاز تولید داخل پاکستان جوابگوی نیاز این کشور نیست، یکی از گزینه‌های ناگزیر، واردات گاز از ایران بوده است؛ با این حال، نقش سایر عوامل از جمله توسعه پروژه‌های سیپک، در بی‌میلی پاکستان به تعامل گازی با ایران شایان توجه است. با توسعه سیپک دورنمای انرژی در پاکستان بهبود یافته و ظاهراً این کشور جایگزین به‌صرفه‌تری یافته است. با اجرایی شدن کریدور اقتصادی چین پاکستان نیروگاه‌های متعددی شامل نیروگاه‌های زغال‌سنگی، آبی، بادی و خورشیدی ساخته شده یا در حال ساخت است. بهره‌برداری کامل از این نیروگاه‌ها باعث کاهش نیاز پاکستان به گاز ایران برای تولید برق می‌شوند. به‌عنوان مثال، بخش انرژی سیپک شامل ۲۱ پروژه نیروگاه تولید برق می‌شود که ۱۵ مورد آن عملیاتی شده و بقیه هم پیشرفت‌هایی داشته‌اند. میزان تولید برق این نیروگاه‌ها در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۰۰۰۰

مگاوات برق بوده است که بخشی از مشکل برق پاکستان را حل می کند. پروژه‌های در دست اجرا نیز شامل حدود ۳۲۴۵ مگاوات برق هستند که در آینده نه چندان دور، پاکستان از آن بهره‌مند خواهد شد. با توجه به آمارها تا کنون حدود ۲۳ میلیارد دلار جهت پروژه‌های انرژی در پاکستان هزینه شده که البته شامل کل پروژه‌ها نمی‌شود. چین هم سرمایه‌گذاری و هم ساخت این پروژه‌ها را به عهده دارد (Energy Projects ..., 2024).

آمارها نشان می‌دهد که از میان سه حوزه اصلی سیپک، سرمایه‌گذاری چین در بخش انرژی پاکستان بیشتر است که عمدتاً شامل نیروگاه‌های تولید برق می‌شود. طبیعی است که پاکستان با وجود چنین سرمایه‌گذاری‌هایی که برق ارزان و فراوان را برای این کشور تأمین می‌کند، تمایلی به اجرای خط لوله آی - پی که هزینه‌های بیشتری به همراه دارد، نشان ندهد. در گذشته پاکستان با مشکلاتی بسیار جدی برای تأمین گرمایش خانگی از طریق گاز رو به رو بود. البته امروزه هم در فصول سرد مشکلاتی وجود دارد که دولت پاکستان با ابلاغ روش‌های جایگزین، استفاده بهینه از گاز را مدیریت می‌کند. یکی از راهکارهای دولت پاکستان استفاده از انرژی‌های جایگزین از جمله برق با تعرفه ارزان‌تر است. طبعاً این گزینه جایگزین برای مردم به جز با پروژه‌های انرژی سیپک قابلیت اجرایی ندارد و اقبال دولت پاکستان به پیشنهاد این گزینه به مردم متکی به میزان فراوان تولید برق از طریق پروژه‌های سیپک است. علاوه بر تعرفه ارزان برق برای مصارف خانگی، دولت برای صنایع و مراکز تولیدی در مناطق مختلف پاکستان که منبع سوخت آن‌ها گاز است نیز، در صورت جایگزینی گاز با برق، تعرفه‌های ارزانی پیشنهاد کرده است (Zofeen, 2021).

جایگاه سیپک در تولید برق پاکستان. میزان کل تولید برق پاکستان در ژوئن ۲۰۲۴ برابر با ۴۵۸۸۸ مگاوات است که بخشی از آن به کمک پروژه‌های نیروگاهی سیپک محقق شده است (Siddiqui 2024). با توجه به افزایش نقش سیپک در تولید برق پاکستان، می‌توان متوجه اهمیت پروژه‌های زیرمجموعه آن در تولید برق پاکستان شد.

جدول شماره ۲: میزان تولید برق پاکستان

۲۰۲۴	۲۰۲۳	۲۰۲۲-۲۰۲۱	۲۰۲۱-۲۰۲۰	وزارت نیروی پاکستان (بخش برق)
۴۵۸۸۸	۴۱۹۸۱	۴۱۵۵۷	۳۷۲۶۱	ظرفیت بهره‌برداری شده (مگاوات)

Source: (Pakistan Economic Survey 2021-22; Pakistan Economic Survey 2023-24, 2024: 232)

در سال، ۲۰۲۳ در پروژه‌های سیپک حدود ۱۰۰۰۰ مگاوات برق تولید شد که با یک محاسبه تقریبی میزان آن کمتر یک چهارم برق تولیدی در پاکستان بود. این در حالی است که در سال ۲۰۲۵ و طبق آخرین گزارشات سایت رسمی سیپک میزان برق تولیدی نیروگاه‌های به بهره برداری سیپک برابر با ۱۱۴۰۴ مگاوات است که بیشتر از یک چهارم کل برق تولیدی پاکستان را به خود اختصاص داده است. این مقدار برق در ۱۵ نیروگاه سیپک تولید می‌شود که ظرفیت تولید برق کوچکترین نیروگاه ۵۰ مگاوات و بزرگترین آن ۴۰۰۰ مگاوات است. همچنین ۶ نیروگاه سیپک در دست ساخت است که در صورت به افتتاح آن‌ها ۳۵۴۴ مگاوات به میزان برق تولیدی سیپک اضافه می‌شود (cpec.gov.pk, 2025).

جدول شماره ۳: درصد تولید برق نیروگاه‌های مربوط به سیپک

هاب پاور	٪۱۱	۱,۲۸۱
ساهیوال	٪۱۱	۱,۲۸۱
پورت قاسم	٪۱۱	۱,۲۸۱
شانگهای	٪۱۱	۱,۲۸۱
اوراکل	٪۱۱	۱,۲۸۱
کوهالا	٪۱۰	۱,۱۶۵
سوکی کناری	٪۸	۹۳۲
انگرو	٪۶	۶۹۹
کروت	٪۶	۶۹۹
آزاد پتن	٪۶	۶۹۹
گوادر	٪۳	۳۴۹
تار انرژي	٪۳	۳۴۹
تال نووا	٪۳	۳۴۹
جمع کل	٪۱۰۰	۱۱,۶۴۸

Source: (Pakistan Economic Survey, 2021-22: 269)

همان‌طور که در جدول زیر مشاهده می‌شود تولید برق حرارتی بیشترین میزان تولید و انرژی‌های تجدیدپذیر کمترین میزان برق تولیدی در پاکستان را به خود اختصاص می‌دهند. این درصدها تغییر چندان زیادی نسبت به گذشته نداشته و برای مثال برق حرارتی تنها

حدود یک درصد کاهش را نشان می‌دهد. در بخش حرارتی، نیروگاه‌های نفتی، گازی و زغال سنگی قرار می‌گیرند و قابل توجه اینک، در حال حاضر عمده نیروگاه‌های سیپک زغال سنگ‌سوز هستند، اما در آینده قرار است نیروگاه‌هایی مبتنی بر انرژی‌های تجدیدپذیر نیز از سوی چین برای پاکستان ساخته شوند.

جدول شماره ۴: میزان تولید برق پاکستان به تفکیک نوع

منبع تولید برق	درصد تولید
(تجدیدپذیر)	۰.۳٪
(هسته‌ای)	۱۲.۰٪
(آبی)	۲۴.۰٪
(حرارتی)	۶۱.۰٪

Source: (Pakistan Economic Survey, 2021-22: 263)

با توجه به پروژه‌های در دست احداث، میزان تولید برق سیپک از طریق نیروگاه‌های مختلف زغال سنگی، آبی، بادی و خورشیدی به بیش ۱۴۹۴۸ مگاوات افزایش خواهد یافت. این مسئله اتفاقی بزرگ برای پاکستانی است که همواره با مشکل تأمین انرژی مواجه بوده است. این امر، نه تنها مشکلات داخلی پاکستان را حل می‌کند، بلکه وابستگی این کشور به منابع انرژی خارجی از جمله پروژه خط لوله آی - پی را کاهش خواهد داد. بی‌توجهی و عدم تمایل به اجرای خط لوله تاپی (خط لوله گاز ترکمنستان به پاکستان) نیز نشان‌دهنده آن است که پاکستان نه تنها نسبت به گاز ایران، بلکه نسبت به هر خط لوله گاز دیگری نیز احساس بی‌نیازی می‌کند.

قرارداد اولیه خط لوله تاپی در سال ۲۰۰۸ میان افغانستان، پاکستان و هند به‌عنوان ذی‌نفعان این طرح و خریداران گاز ترکمنستان امضا شد و قرارداد اولیه میان سه کشور با ترکمنستان نیز در سال ۲۰۱۰ به امضا رسید. اگرچه گفته شده بود که این طرح تا سال ۲۰۱۸ باید تکمیل شود، اما همچنان بر روی کاغذ متوقف شده است. هرچند مقامات طالبان تلاش کرده‌اند تا این اطمینان خاطر را ایجاد کنند که بخش افغانستانی این پروژه مشکل امنیتی نخواهد داشت (Taliban vows ..., 2021)، اما به نظر می‌رسد، در قسمت پاکستان،

این کشور نه به واسطه ملاحظات امنیتی، بلکه به پشتوانه سیپک بیش از این تمایلی به اجرای پروژه تاپی ندارد.

۳. مطالعه خاص تأثیرات گوادر بر چابهار

در ژئواکونومی جدید فضا بر مکان غلبه یافته و بر همین اساس، زیرساخت‌های حمل و نقلی برای ارتباطات پیچیده و پویایی‌های فزاینده در جریان‌های فضایی اهمیتی بیش از گذشته دارند. وجود زیرساخت‌های مدرن و گسترده باعث سهولت تجارت و روابط تجاری شده و مساعدتی مهم به الحاق یک کشور به زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی هستند. در این میان بنادر نقشی مهم و کلیدی را از جمله در توسعه صادرات و واردات کشورها ایفا می‌کنند و از این نظر، شاخصی بسیار مهم برای توسعه تجاری در دید خرد و توسعه اقتصادی در دید کلان هستند. ایران و پاکستان از این قاعده مستثنی نبوده و هر یک برای رسیدن به توسعه اقتصادی ملزم به توجه به بنادر و توسعه آن‌ها هستند.

بنادر چابهار و گوادر به دلایل مختلفی نظیر نزدیکی جغرافیایی، کارکردی و قرارگرفتن در فضای رقابت قدرت‌های بزرگ در رقابت با یکدیگر محسوب می‌شوند. از این منظر، توسعه هر یک می‌تواند اثراتی بر جایگاه دیگری داشته باشد. همچنان که اشاره شد، بندر گدار به دلیل موقعیت ژئواکونومیکی خاص خود یکی از پروژه‌های مهم زیرساختی در سیپک و به عبارتی نقطه کلیدی در این کریدور و دروازه دسترسی پاکستان و چین به اقیانوس هند است. از آنجا که گوادر یکی از بندرهای عمیق اقیانوسی در منطقه است، می‌تواند پاکستان را به یک مرکز تجاری مهم در منطقه و یک نقطه ترانزیتی پراهمیت برای کالاهای چینی به مقصد اروپا، آفریقا و خاورمیانه تبدیل کند. با توجه به این پتانسیل، چین در طرح توسعه این بندر قصد دارد آن را تا سال ۲۰۵۰ برای قابلیت جای‌دادن هم‌زمان به ۸۸ کشتی مادر تجهیز کند. از این نظر، توسعه بندر گوادر محور اصلی همکاری بین چین و پاکستان در قالب سیپک محسوب می‌شود.

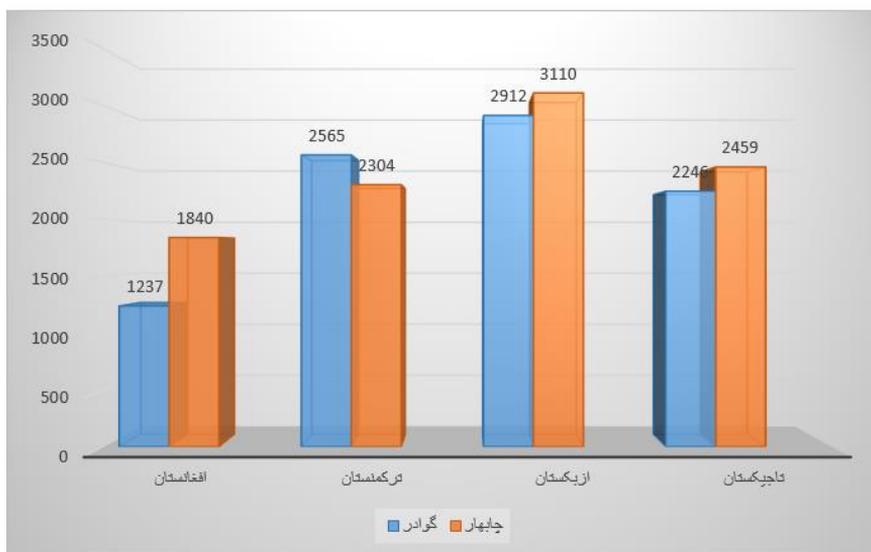
تحقق این هدف سبب تقویت موقعیت ژئواکونومیکی پاکستان شده و توان تأثیر اقتصادی منطقه ای آن را نیز افزایش می‌دهد. این تأثیر را می‌توان در افزایش نفوذ چین و پاکستان در اقیانوس هند، امکان بهره‌برداری بهینه‌تر از منابع طبیعی، توسعه تجارت منطقه‌ای، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌الملل و توسعه گردشگری خلاصه کرد. همچنین، این پروژه به پاکستان کمک می‌کند تا شرایط اقتصادی، سیاسی، و امنیتی داخلی خود را بهبود بخشد، به منابع انرژی آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند و از محدودیت‌گذاری‌های هند خارج شود

(Khan et al. 2024: 4). در مقابل، ایران در حال توسعه بندر چابهار است که بخشی از کریدور شمال-جنوب محسوب شده و می‌تواند ارتباط گسترده میان روسیه، قفقاز جنوبی، ایران، هند و افغانستان و از اینجا به کشورهای خلیج فارس و آبهای آزاد را فراهم کند. از این منظر، این دو بندر در رقابت با هم هستند. از دید منفی، می‌توان این رقابت را به گونه‌ای تفسیر کرد که توسعه هر یک باعث تضعیف موقعیت دیگری می‌شود.

مواجهه ژئواکونومیکی گوادر و چابهار . دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان اهمیت فراوانی برای این دو بندر و کریدورهای متبوعه آن‌ها دارد، لذا توسعه زودهنگام هر مجموعه، باعث می‌شود تا بتواند زودتر جایگاه خود را در بازارهای منطقه تثبیت کرده و منافع خود را تضمین کند. به لحاظ منطقه‌ای، دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان تابعی از دو متغیر است. اول، فاصله هر بندر از کشورهای هدف است که در اینجا طبعاً موقعیت جغرافیایی بنادر اهمیت می‌یابد. در باب دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی، گوادر می‌تواند با چابهار رقابت کند و دسترسی به دیگر مناطق به دلیل فاصله زیاد چندان به صرفه به نظر نمی‌رسد. در مورد ترکمنستان، کوتاه‌ترین مسیر جاده‌ای بین گوادر و عشق‌آباد، ۲۵۶۵ کیلومتر است. حال آنکه چابهار ۱۸۶۳ کیلومتر از آن کشور فاصله دارد، از این نظر چابهار دارای مزیت است.

در مورد ازبکستان، کوتاه‌ترین مسیر گوادر تا تاشکند ۲۹۱۲ کیلومتر است، حال آنکه مسیر چابهار ۱۹۸ کیلومتر طولانی‌تر است، لذا در این مورد گوادر مزیت دارد. در مورد تاجیکستان نیز، کوتاه‌ترین مسیر بین گوادر و دوشنبه ۲۲۴۶ کیلومتر است که در این مورد نیز با اختلاف ۲۱۳ کیلومتری نسبت به چابهار دارای مزیت است (اسدی و دیگران، ۱۳۹۷: ۱۲ و ۱۳). در مورد افغانستان نیز فاصله کابل تا گوادر ۱۲۳۷ کیلومتر است، این در حالی است که این عدد تا چابهار به ۱۸۴۰ کیلومتر افزایش پیدا می‌کند که از این نظر گوادر قریب به ۶۰۰ کیلومتر به کابل نزدیک‌تر است (Qurani, 2020: 77).

نمودار شماره ۱: فاصله بنادر چابهار و گوادر از آسیای مرکزی و افغانستان



منبع: نویسندگان

مزیت لجستیکی گوادر نسبت به چابهار. همانطور که اشاره شد بنادر چابهار و گوادر از نظر فاصله از کشورهای آسیای مرکزی هر یک دارای مزیت‌هایی خاص خود هستند و اختلاف فاصله آن‌ها آنقدر زیاد نیست که بتواند به تنهایی تعیین‌کننده تفوق هریک بر دیگری باشد. لذا لازم است موارد دیگری نیز که در این رقابت مؤثر هستند مورد بررسی قرار گیرند. در این باب، تجهیزات، اسکله‌ها و قابلیت‌های خود بندر شاخصی است که نقش اساسی و تعیین‌کننده در عملکرد هریک از بنادر در رقابت با دیگری دارد. در این رابطه، اولین مزیت گوادر نسبت به چابهار آن است که این بندر دارای دریای عمیق است و این قابلیت به آن اجازه می‌دهد کشتی‌های بزرگ‌تری را در اسکله‌های خود پذیرا باشد (khetran, 2018; 44).

مسئله دیگر اندازه اسکله‌های گوادر و چابهار است. علاوه بر پتانسیل بیشتر گوادر برای پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر، در عمل نیز این بندر با دارا بودن اسکله‌های بسیار بزرگ نسبت به چابهار پذیرای کشتی‌های فله‌بر و نفت‌کش‌های بسیار بزرگتری است، به‌صورتی که گوادر ظرفیت جای دادن کشتی‌های فله‌بر ۳۵۰۰۰۰ تنی را داراست (Amirthan, 2016). این در حالی است که این عدد در بندر شهید بهشتی چابهار حدود ۱۰۰۰۰۰ تن است. این اسکله که دارای ۶۰۰ متر طول است، می‌تواند چهار کشتی ۲۵۰۰۰ تنی را به‌صورت هم‌زمان پذیرا باشد (Qurani, 2020).

در حال حاضر ایران از بندرعباس برای صادرات کالا استفاده می‌کند. اما این بندر فقط می‌تواند کشتی‌های باری ۱۰۰ هزار تنی را پذیرا باشد که این ظرفیت برای تجارت‌های بالا ناکارآمد است، زیرا در این سطح، بیشتر حمل و نقل از طریق کشتی‌های باری ۲۵۰ هزار تنی انجام می‌شود. این مشکل باعث می‌شود محموله‌های بزرگ به مقصد ایران ابتدا در امارات متحده عربی تخلیه شوند و سپس با کشتی‌های کوچک‌تری به بندرعباس منتقل شوند که می‌توانند در این بندر پهلو بگیرند (Amirthan, 2016). با توجه به اقیانوسی بودن بندر چابهار، ایران امیدوار است این بندر بتواند مشکل بندرعباس را حل کند، اما به دلیل عدم تجهیز و توسعه زیرساخت‌ها تا امروزه امکان پهلوگیری کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی در چابهار فراهم نشده است. البته در صورت توسعه، به گفته نماینده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر چابهار، این بندر توانایی پهلو دادن به کشتی‌های سوپر پانامکس تا ۱۵۰ هزار تن را دارد (ماهانه چهار کشتی... ایرنا، ۱۴۰۲).

در چشم‌انداز چین، بندر گوادر می‌تواند تا سال ۲۰۴۵ به‌عنوان بندر هاب منطقه جایگزین بندر دبی شود که ظرفیت جابه‌جایی سالانه حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تن بار را داراست که این عدد تقریباً با ظرفیت کل بنادر هند برابری می‌کند. جالب توجه آنکه ظرفیت پیش‌بینی شده برای چابهار ۱۰ تا ۱۲ میلیون تن است. درمورد تعداد اسکله‌ها، چشم‌انداز چین برای ۲۰۵۰ آن است که گوادر توانایی پهلو دادن به ۱۵۰ کشتی (۸۸ کشتی مادر) را داشته باشد. علاوه بر این، ساخت یک منطقه ویژه اقتصادی در گوادر نیز مد نظر است که توسعه بیشتر آن می‌تواند باعث رونق صادرات و واردات شود. از لحاظ ایجاد شغل تا حدود سال ۲۰۳۰ پیش‌بینی ساخت ۳۰۰ کارخانه و اشتغال مستقیم و غیرمستقیم ۲ میلیون نفر را در منطقه گوادر شاهد هستیم. گوادر با امکان معافیت‌های مالیاتی در منطقه ویژه اقتصادی خود به جذب سرمایه‌گذاران خارجی نیز مساعد می‌کند و این امر در توسعه این بندر و به تبع آن توسعه توان ژئواکونومیکی پاکستان کاملاً اثرگذار است (Wasti, 2023: 34).

مزیت گوادر نسبت به چابهار در جذب سرمایه. موضوع دیگر در مقایسه گوادر و

چابهار، شاخص میزان سرمایه‌گذاری‌ها است. تبدیل یک بندر از وضعیت ملی به بین‌المللی طبعاً نیازمند سرمایه‌گذاری و حمایت بین‌المللی است. گوادر به‌عنوان زیرمجموعه سیپک که خود زیرپروژه‌ای از ابرپروژه کمربند-راه است، از مزیت جذب سرمایه پروژه‌های بالادستی و حمایت قدرت بزرگی به نام چین برخوردار است. همچنان که اشاره شد برای این طرح

سرمایه‌ای بالغ بر ۶۰ میلیارد دلار در نظر گرفته شده که در سه حوزه اصلی یعنی زیرساخت، انرژی و توسعه اقتصادی از جمله در اسکله‌ها، راه‌ها، نیروگاه و مناطق آزاد هزینه می‌شود. در مقابل، بندر چابهار با مشکلات عدیده‌ای برای جذب سرمایه خارجی مواجه است. از جمله هرچند هند طی توافقی در سال ۲۰۱۶ متعهد شد ۶۳۶ میلیون دلار در این بندر سرمایه‌گذاری کند، اما این توافق بر روی کاغذ متوقف مانده است. صرف‌نظر از رقم پایین این سرمایه‌گذاری نسبت به سرمایه‌گذاری چین در گوادر، نکته مهم این است که اصل این توافق نه تنها به انجام نرسیده، بلکه همان توافق کاغذی اولیه نیز با چالش‌هایی مواجه است.

چالش سرمایه‌گذاری در چابهار در حالی است که هند می‌توانست سرمایه پروژه چابهار را پول خرید نفت ایران تأمین کند. اما روابط گسترده نفتی ایران با هند نیز سبب نشد دو طرف بتوانند در پروژه چابهار با هم همکاری کنند. تا قبل از تحریم‌های ۲۰۰۶، ایران بزرگ‌ترین تأمین‌کننده نفت هند بود، اما پس از تحریم‌ها بیشتر معاملات لغو و همکاری‌ها با مشکل روبه‌رو شد. پس از توافق برجام، هندی‌ها توانایی پرداخت ۶.۴ میلیارد دلار به ایران را پیدا کردند. مودی، نخست‌وزیر هند بلافاصله در صدد تجدید همکاری تجاری با ایران برآمد و طی یک نشست دوجانبه در سال ۲۰۱۶ خواستار دو برابر کردن واردات نفت از ایران شد. در سال ۲۰۱۶ جهش بالایی در خرید نفت ایران توسط هند رخ داد و چابهار با پتانسیل کاهش قیمت حمل و نقل اهمیت ویژه‌ای برای هند پیدا کرد (Amirthan, 2016, 89).

با خروج آمریکا از برجام در سال ۲۰۱۸ مشکلات در روابط ایران و هند حتی شدیدتر از قبل نمایان شد. با آنکه طرح توسعه گوادر از معافیت‌های تحریمی برخوردار بود، اما مسئله خرید نفت هند از ایران و پرداخت پول آن و حتی دیگر پرداخت‌ها، تحت تأثیر تحریم‌ها گرفت؛ لذا، مسئله تحریم‌ها، بهانه یا واقعیتی برای عدم تمایل هند به سرمایه‌گذاری در چابهار شد و به این ترتیب، تنها سرمایه‌گذار خارجی در این بندر نیز تمایل جدی به کار بر روی این پروژه نشان نمی‌دهد.

نتیجه‌گیری

کریدور اقتصادی چین پاکستان (سیپک) به‌عنوان بخشی از کلان پروژه کمربند - راه یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های زیرساختی در منطقه پیرامونی ایران است که هدف استراتژیک آن ایجاد ارتباطات تجاری و اقتصادی از غرب چین تا آب‌های آزاد اقیانوس هند از طریق بندر گوادر است. برای این منظور، زیرپروژه‌هایی در سه حوزه زیرساخت، انرژی و توسعه اقتصادی

با سرمایه‌ای بالغ بر ۶۰ میلیارد دلار دنبال می‌شود. در صورت تحقق نهایی این طرح، تأثیرات مختلف آن نه در پاکستان، بلکه در منطقه از جمله بر ژئواکونومی ایران ملموس خواهد بود. بررسی این تأثیر که سؤال و هدف این پژوهش بود، نشان می‌دهد که حداقل در دو حوزه اصلی این تأثیر قابل تحلیل است. حوزه اول، انرژی از جمله توافقات اولیه ایران و پاکستان برای انتقال گاز ایران در قالب خط لوله صلح به پاکستان است. در حال حاضر، بیش از یک چهارم کل برق تولیدی پاکستان از طریق نیروگاه‌های زیرمجموعه سیپک تأمین می‌شود و این میزان در حال افزایش است.

افزایش تولید برق باعث شده دولت پاکستان حتی مشوق‌هایی برای استفاده از برق به-جای گاز در نظر بگیرد. در نتیجه، تمایل این کشور به واردات گاز از ایران کاهش یافته و اجرای پروژه خط لوله گاز ایران - پاکستان با ابهام جدی مواجه شده است. از دست رفتن این پروژه که هند نیز می‌توانست به آن متصل شود، هم به معنی از دست رفتن مزیت اقتصادی و هم ژئواکونومیکی برای ایران در شبه‌قاره هند است. در حوزه دوم، یعنی ترانزیت نیز زیرساخت‌های حمل‌ونقلی از جمله بندری سیپک به ویژه موقعیت بندر گوادر پاکستان می‌تواند جایگاه ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی ایران از جمله در بندر چابهار را تضعیف کند. قرار گرفتن بندر گوادر در قالب سیپک چندین مزیت برای آن در مقایسه با چابهار ایجاد می‌کند، اول، از نظر جغرافیایی مسیر آن به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان تسهیل می‌شود، دوم، ظرفیت‌های لجستیکی برای خدمات‌رسانی بهتر و سریع‌تر بالا می‌رود، سوم، امکان جذب سرمایه و شرکاء تجاری آن نیز تقویت می‌شود. مجموعه این عوامل چشم‌انداز آتی گوادر را تقویت کرده و هدف‌گذاری تبدیل آن به یک هاب ترانزیتی منطقه‌ای با ظرفیت حدود ۴۰۰ میلیون تن در سال را واقعی می‌کند.

هرچند سیپک تماماً تهدید ژئواکونومیکی برای ایران نیست و تهران با اتخاذ سیاست مناسب و مشارکت فعال در این پروژه منطقه‌ای می‌تواند از فرصت‌های آن بهره‌مند شده و چالش‌های آن را مدیریت کند، اما در وضعیت فعلی به نظر می‌رسد، اجرایی شدن سیپک موجب تضعیف نسبی موقعیت ژئواکونومیک ایران در منطقه می‌شود. این تأثیر منفی حداقل در دو مؤلفه، اول؛ کاهش تقاضای پاکستان برای واردات گاز از ایران و دوم، ارتقای موقعیت ترانزیتی پاکستان از طریق توسعه بندر گوادر و زیرساخت‌های مرتبط با آن و در مقابل تضعیف موقعیت بندر چابهار قابل مطالعه است. البته این تأثیرات نهایی نیست، و ایران

می‌تواند با توسعه مسیرهای ترانزیتی از خود یا با الحاق به سایر پروژه‌های منطقه از جمله کریدور شمال-جنوب تا حدی از تأثیرات منفی سیپک بر خود بکاهد.

منابع و مأخذ

فارسی

- رضاپور، دانیال و سیمبر، رضا (۱۳۹۷)، ابتکار جاده ابریشم نوین چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قزاقستان. *دوفصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل*، (۱): ۱۸۵-۱۵۷
- شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۹)، آثار اجرایی شدن ابتکار کمربند-راه بر محیط ژئواکونومیک ایران. *مطالعات آسیای مرکز و قفقاز*. ۱۱۰(۳): ۷۷-۹۸.
- فرزین نیا، زیبا و ایاز، بهروز (۱۳۹۵)، مناسبات راهبردی جدید چین و پاکستان و تأثیر آن بر نظم جدید جنوب آسیا. *فصلنامه سیاست خارجی*، ۳۰(۴): ۶۴-۴۳.
- ماهانه چهار کشتی وارد بندر چابهار می‌شوند (۱۴۰۲)، *خبرگزاری ایرنا*. لینک دسترسی در، <https://irna.ir/xjMvxc>
- مرتضوی، سیدخدایار و علی کرمی، فریبا (۱۳۹۳)، ژئواکونومی خاورمیانه و جهانی شدن اقتصاد. *سیاست-مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، ۴۴(۳): ۶۶۵-۶۸۶.

لاتین

- Abid, Massarrat and Ashfaq, Avesha (2015) CPEC: Challenges and Opportunities for Pakistan. *Pakistan Vision*, 16(2): 142-169.
- Amirthan, S. (2017), What are India, Iran, and Afghanistan's Benefits from the Chabahar Port Agreement? *Strategic Analysis*, 41(1): 87-93.
- Chakravorty, Sanjukta. (2024), **Biodiversity and development corridors: Where does the issue stand?. 3.** 9-16.
- Czulda, R. (2023), Iran's Approach Towards Pakistan—Between Expectations and Reality. *Asian Affairs*, 54(1): 44-66.
- Dicken, P. (2003). "CHAPTER 2 A New Geo-Economy" in **Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century**. summary.
- Duggan, Niall & Jörn-Carsten Gottwald & Sebastian Bersick (2024), Still a work in progress: the ongoing evolution of the role conception underlying China's Belt and Road initiative. *Area Development and Policy*, 9(3): 385-406. DOI: 10.1080/23792949.2024.2311891
- Energy Projects Under CPEC (2024), Ministry of Planning Development & Special Initiatives. <https://cpec.gov.pk/energy>
- Energy Projects Under CPEC (2025)**, CPEC Secretariat Office, available at: <https://cpec.gov.pk/energy>
- Hudson, V. M., Ford, R. E., Pack, D., & Giordano, E. R. (1991), Why the third world matters, why Europe probably won't: The geoeconomics of circumscribed engagement. *The Journal of Strategic Studies*, 14(3): 255-298.

- Katharine, Adeney & Boni, Filippo (2024), **Global China and Pakistan's federal politics: 10 years of the China-Pakistan Economic Corridor. Commonwealth & Comparative Politics**, 62(3): 275-295.
- Khan, A., Shi, C., & Ali, F. (2024), An integrated approach to strengthening maritime security: a case study of Gwadar Port of Pakistan. **Marine Development**, 2(14): 1-16.
- Khetran, M. S. (2018), Gwadar and Chabahar. **Strategic Studies**, 38(2): 43-55.
- Klement, Joachim (2021), **Geo-Economics: The Interplay between Geopolitics, Economics, and Investments**. CFA Institute Research Foundation Monographs.
- Liu, L. (2020), Beyond the status quo and revisionism: an analysis of the role of China and the approaches of China's Belt and Road Initiative (BRI) to the global order. **Asian Journal of Political Science**, 29(1): 88-109.
- Luttwak, E. N. (1990), From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. **The national interest**. (20): 17-23.
- Martiningui, Ana and Youngs, Richard (2011), "**Geo- Economic Futures,**" in **Challenges for European Foreign Policy in 2012: What kind of geo-economic Europe?** Madrid: FRIDE.
- Mattlin, M., & Wigell, M. (2016), **Geoeconomics in the context of restive regional powers**. 14: 125-134.
- Pakistan Economic Survey (2021-22), **Economic Adviser's Wing Finance Division, Government of Pakistan**, Islamabad, <https://www.finance.gov.pk/survey/chapter22/Economic%20Survey%202021-22.pdf>
- Pakistan Economic Survey (2023-24), **Economic Adviser's Wing Finance Division, Government of Pakistan**, Islamabad, https://finance.gov.pk/survey/chapter24/14_energy.pdf
- Pakistan to Share Comprehensive Wish List of Projects with Chinese PM for Second Phase of CPEC (September 23, 2024), **Energy Update Monthly**. <https://www.energyupdate.com.pk/2024/09/23/pakistan-to-share-comprehensive-wish-list-of-projects-with-chinese-pm-for-second-phase-of-cpec/>
- Parepa, Laura-Anca (2020): **The Belt and Road Initiative as continuity in Chinese foreign policy**, **Journal of Contemporary East Asia Studies**, 9:2, 175-201, DOI: 10.1080/24761028.2020.1848370
- Qurani, Ttahere (2020), **Geopolitical Challenges and Opportunities of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and its impact on the Chabahar**, Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Arts (MA) in **Regional Studies- Central Asian and Caucuses**, Allameh Tabataba'i University Faculty of ECO College of Insurance Department of Regional Studies
- Rahman, Z. U., Ishaq, M., & Naeem, M. (2023), A critically analysis of Gwadar port in the changing maritime scenario. **Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs**, 1-20.
- Roy, N. (2019), China-Pakistan Economic Corridor – Is It The Road to the Future? **Asian Affairs**, 50(2), 268-282.
- Siddiqui, Salman (December 31, 2024), **Surge in capacity drives up electricity production cost, NEPRA report reveals**. Business Recorder. available at: <https://www.brecorder.com/news/40359272/trade-team-will-be-sent-to-bangladesh-after-eid-ul-azha>
- Taliban vows to guarantee safety of trans-Afghanistan gas pipeline** (2021), Eurasianet. <https://eurasianet.org/taliban-vows-to-guarantee-safety-of-trans-afghanistan-gas-pipeline>
- Thirlwell, M. P. (2010), **Return of Geo-economics: Globalisation and National Security**. Sydney: Lowy Institute for International Policy.

- Upadhyay, S. (2023), **The Belt and Road Initiative: Issues and Future Trends.** *India Quarterly*, 79(2): 175-188. <https://doi.org/10.1177/09749284231165120>
- Wasti, Sadia Basharat (2023), Gwadar - Pivot of CPEC. **Quarterly Magazine of Institute of Strategic Studies** Islamabad. 5(1): 34-35.
- WEI, XU (2024), Xi calls for a strong sci-tech nation by 2035. **China Daily Global.** <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202406/25/WS6679f05da3106431fe82ca13.html>
- Wigell, M., & Scholvin, S., & Aaltola, M. (2018), **Geo-economics and Power Politics in the 21st Century: The Revival of Economic Statecraft**, London: Routledge.
- Zahoor, M., Chongbo, W., & Gebru, M. (2024), CPEC 2.0 and Special Economic Zones: Analyzing the Existing Regulatory Framework for Chinese Investors in Pakistan. **Journal of Social and Political Sciences**, 7(3), 191-201.
- Zaidi, S. Akbar. (2019), A road through Pakistan, and what this means for India. **Strategic Analysis**, 43(3): 214-226.
- Zofeen, Ebrahim T. (2021), Pakistan faces an unexpected dilemma: too much electricity. **Reuters.** <https://www.reuters.com/article/world/pakistan-faces-an-unexpected-dilemma-too-much-electricity-idUSKBN2AO27B/>.