

نسخه پیش از انتشار

فرصت‌ها و چالش‌های طرح (کمربند، راه) چین بر اقتصاد سیاسی ایران (۲۰۲۱-۲۰۱۳)

سید مهدی صداقت^۱

رضا سیمبر^۲

چکیده:

ابتکار «کمربند، راه»، که در سال ۲۰۱۳ به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های اقتصادی طراحی و اجرا شد، با هدف تقویت جایگاه چین به‌عنوان یک قدرت جهانی در حوزه‌های اقتصادی، تجاری و سیاسی مطرح گردید. در این میان، جمهوری اسلامی ایران به‌دلیل موقعیت استراتژیک خود در کریدورهای حمل‌ونقل شمال به جنوب و شرق به غرب و همچنین منابع غنی انرژی، به‌عنوان یکی از گره‌های کلیدی این طرح شناخته شده است. هدف از این پژوهش، بررسی فرصت‌ها و چالش‌های ابتکار «کمربند، راه» برای اقتصاد سیاسی ایران می‌باشد. نتایج، حاکی از آن است که این ابتکار می‌تواند ضمن توسعه زیرساخت‌های کلیدی ایران، از جمله حمل‌ونقل و انرژی، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و تقویت روابط اقتصادی با کشورهای در مسیر طرح، جایگاه ژئوپلیتیکی ایران را در منطقه نیز تقویت کند. اما از سوی دیگر، وابستگی اقتصادی و سیاسی بیشتر به چین، افزایش واردات کالاهای چینی و عدم شفافیت در سرمایه‌گذاری‌ها و مشکلات ناشی از تحریم‌های بین‌المللی، از جمله چالش‌هایی است که ایران در مواجهه با این طرح با آن‌ها روبرو خواهد بود.

▪ واژگان کلیدی:

ابتکار کمربند-راه، جمهوری خلق چین، جمهوری اسلامی ایران، اقتصاد سیاسی، فرصت‌ها، چالش‌ها

نسخه پیش از انتشار

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۴/۰۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۷/۱۳

انتشار

^۱ . sedaghat53@gmail.com

^۲ . نویسنده مسئول و استاد روابط بین الملل دانشگاه گیلان. گیلان، جمهوری اسلامی ایران. simbar@guilan.ac.ir

نسخه پیش از انتشار

مقدمه

طرح « کمر بند، راه»، که در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین، شی جین‌پینگ^۱، معرفی شد، به‌عنوان یک ابتکار جهانی با اهداف تجاری، اقتصادی و ژئوپولیتیک‌ی به دنبال ایجاد تحولی عظیم در ساختارهای جهانی است. این طرح، که شامل شبکه‌ای گسترده از مسیرهای زمینی و دریایی برای تسهیل تبادل کالا، خدمات و سرمایه است، به چین این امکان را می‌دهد که نفوذ اقتصادی و سیاسی خود را در سطح جهانی گسترش دهد. با بیش از ۱۴۰ کشور و نهاد درگیر، این ابتکار در تلاش است تا با توسعه زیرساخت‌های کلیدی از جمله راه‌آهن، بنادر، جاده‌ها و شبکه‌های انرژی، روابط تجاری بین کشورها را تقویت و وضعیت اقتصادی آن‌ها را در سطح جهانی ارتقا دهد.

با توجه به تبعاتی که طرح « کمر بند، راه » می‌تواند برای اقتصاد سیاسی جمهوری اسلامی ایران به همراه داشته باشد، بنابراین، مسأله اصلی مطرح شده در این پژوهش، این است که فرصت‌ها و چالش‌های طرح « کمر بند، راه » چین بر اقتصاد سیاسی ایران (۲۰۱۳-۲۰۲۱) دوره ریاست جمهوری آقای حسن روحانی چه بوده است؟ پرداختن به فرصت‌ها و چالش‌های طرح « کمر بند، راه » برای جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به درک عمیق‌تری از پیامدهای اقتصادی و سیاسی این ابتکار کمک کند. پژوهش، از ابعاد زمانی و مکانی خاصی برخوردار است. ابعاد زمانی این پژوهش شامل بازه زمانی ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۱ می‌باشد که تغییرات سیاست خارجی ایران و تعاملات آن با طرح کمر بند، راه چین در این دوره مورد بررسی قرار می‌گیرد. این بازه زمانی شامل سه مرحله مختلف در رویکرد ایران نسبت به این طرح است: دوره ابتدایی ۲۰۱۳-۲۰۱۶ با رویکرد محتاطانه، دوره میان‌مدت ۲۰۱۶-۲۰۱۹ با تغییرات ملموس در روابط، و دوره پس از ۲۰۱۹ که ایران به‌طور جدی‌تری وارد این طرح شده است. از لحاظ مکانی، این پژوهش بر تأثیرات اقتصادی و سیاسی طرح کمر بند-راه بر ایران متمرکز است، که به‌ویژه در بستر موقعیت جغرافیایی ایران در خاورمیانه و نقش آن به‌عنوان یک نقطه اتصال در شبکه تجاری یک کمر بند-یک راه مورد تحلیل قرار می‌گیرد. این تحلیل نه تنها به شناسایی مزایا و فرصت‌های این طرح برای تقویت روابط تجاری و اقتصادی ایران با کشورهای مختلف می‌پردازد، بلکه چالش‌های مرتبط با وابستگی‌های اقتصادی و سیاسی و همچنین محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و فشارهای بین‌المللی را نیز برجسته می‌کند.

۱. پیشینه پژوهش

افراسیابان و کوهکن (۱۴۰۲)، در مقاله‌ای تحت عنوان «بررسی جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین»، به این مورد اشاره می‌کنند که چین برای تبدیل شدن به یک قدرت هژمون، به دنبال حضور در بنادر راهبردی جهان است. این طرح که از اقیانوس هند شروع شده و به اروپا می‌رسد، در ابعاد سیاسی، اقتصادی و ژئوپولیتیک اهمیت دارد. نتایج نشان می‌دهد که توسعه همکاری‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری‌های چین می‌تواند نقش ایران را در این ابتکار ارتقا دهد. با این حال، مقاله به چالش‌های سیاسی و اقتصادی ایران در این زمینه توجهی نکرده است.

¹ Xi Jinping

نسخه پیش از انتشار

یزدانی و عبدی (۱۴۰۰)، در مقاله‌ای تحت عنوان «ابتکار کمربند-راه چین و منافع جمهوری اسلامی ایران»، به بررسی تأثیرات این طرح بر منافع ایران در خاورمیانه می‌پردازند. نتایج نشان می‌دهد که ایران از منافع اقتصادی و استراتژیک قابل توجهی بهره‌مند خواهد شد، از جمله توسعه زیرساخت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری خارجی. مقاله به تحلیل جامع ابعاد مختلف طرح پرداخته، اما به تحلیل پیامدهای این طرح بر اوضاع داخلی ایران توجهی نکرده است. حاجی‌زاده (۱۴۰۰)، در مقاله‌ای تحت عنوان «تبیین تأثیر طرح ابتکار کمربند-جاده چین بر ژئواکونومی ایران»، به بررسی تأثیرات طرح کمربند-جاده بر ژئواکونومی ایران پرداخته است. نتایج نشان می‌دهد که اجرای موفق این طرح موجب افزایش همکاری‌های اقتصادی و احیای موقعیت ژئواکونومیک ایران خواهد شد. مقاله با استفاده از نرم‌افزارهای تحلیلی پیشرفته به بررسی این موضوع پرداخته، اما محدودیت‌های اجرایی داخلی ایران در بهره‌برداری از این پروژه مورد توجه قرار نگرفته است.

خبیب‌جونوف و اسماعیل‌اف (۲۰۲۴)، در مقاله‌ای تحت عنوان «ساختار کلی و توسعه برنامه یک کمربند، یک جاده چین»، به تحلیل تاریخچه، ساختار کلی و جنبه‌های مهم این طرح پرداخته‌اند. آن‌ها اشاره می‌کنند که اجرای این برنامه، بهبود قابل توجهی در فرصت‌های صادراتی کشورهای عضو ایجاد کرده و روابط اقتصادی با چین را تقویت کرده است. اما مقاله به چالش‌ها و موانع اجرایی این طرح توجه نکرده است که می‌تواند درک بهتری از پیچیدگی‌های پروژه فراهم کند.

پروونی (۲۰۲۴)، در کتابی تحت عنوان «تأثیر پروژه یک کمربند، یک جاده بر اقتصاد کشورها»، نشان می‌دهد که کشورهای مشارکت‌کننده در این طرح بین ۲۰۲۲ و ۲۰۲۴ شاهد رشد اقتصادی قابل توجهی بوده‌اند. وی اشاره می‌کند که این افزایش به دلیل سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی و تسهیل تجارت بوده است. اما محدودیت‌های پژوهش در بررسی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پروژه قابل توجه است.

کیمی و اسلامی (۲۰۲۳)، در مقاله‌ای تحت عنوان «قرارداد ۲۵ ساله چین و ایران: پیامدهای ابتکار کمربند و جاده و برنامه جامع اقدام مشترک (برجام)»، به این موضوع اشاره می‌کنند که این قرارداد به ایران کمک می‌کند تا فشارهای بین‌المللی را کاهش داده و تحریم‌ها را خنثی کند. نتایج نشان می‌دهد که این شراکت به تقویت روابط اقتصادی و استراتژیک ایران با چین کمک کرده است. با این حال، آن‌ها به چالش‌ها و ریسک‌های اجرایی قرارداد در عمل توجه کمتری دارند.

مقاله حاضر می‌تواند به تصمیم‌گیران و سیاست‌مداران ایرانی کمک کند تا با آگاهی کامل از فرصت‌ها و تهدیدها، استراتژی‌های مناسبی برای بهره‌برداری از این ابتکار در جهت تقویت موقعیت ایران در نظام بین‌المللی تدوین کنند. علاوه بر این، تحلیل این فرصت‌ها و چالش‌ها می‌تواند راه‌کارهایی را برای کاهش ریسک‌ها و مدیریت وابستگی‌ها ارائه دهد و به ایران کمک کند تا در تعامل با چین و دیگر کشورهای مشارکت‌کننده، رویکردی متوازن و مستقل در پیش گیرد.

۲. روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع توصیفی-تحلیلی است که با هدف بررسی و تحلیل تأثیرات ابتکار «یک کمربند، یک جاده» بر اقتصاد سیاسی جمهوری اسلامی ایران در بازه زمانی ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۱ انجام شده است. در این تحقیق، ابتدا ویژگی‌ها

نسخه پیش از انتشار

و ابعاد مختلف این طرح به طور توصیفی جمع‌آوری و سپس تأثیرات آن بر جنبه‌های اقتصادی و سیاسی ایران مورد تحلیل قرار می‌گیرد. در بخش تحلیل، روابط و تأثیرات متقابل این ابتکار بر وضعیت اقتصادی و سیاسی ایران مورد واکاوی قرار می‌گیرد تا پاسخ‌های علمی به سوالات پژوهش ارائه شود. در فرآیند گردآوری اطلاعات، پژوهشگر از ابزارهای مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای استفاده کرده است، که شامل مطالعه منابع مختلف مانند کتب علمی، مقالات تخصصی و مستندات پژوهشی مرتبط با طرح «یک کمر بند، یک جاده» و تأثیرات آن بر اقتصاد سیاسی ایران است. این منابع به پژوهشگر کمک نموده‌اند تا اطلاعات دقیق و مستند در خصوص روابط اقتصادی ایران و چین و تأثیرات این طرح جمع‌آوری نماید. در نهایت، اطلاعات به دست آمده با استفاده از روش تحلیل محتوای کیفی تجزیه و تحلیل گردید تا الگوها، روندها و ارتباطات میان ابعاد مختلف طرح شناسایی و مفاهیم کلیدی استخراج گردد.

۳. تعریف مفاهیم

اقتصاد سیاسی: اقتصاد سیاسی با محوریت علم اقتصاد از یک سو، یک ترکیب بین رشته‌ای از اقتصاد و از سوی دیگر با پیوند ابعادی به طور خاص از علوم سیاسی و به طور عام از جامعه‌شناسی و حقوق است. با وجودی که اقتصاد سیاسی به طور عمده بر اقتصاد استوار است، اما با عناصر قائم‌بالذات دیگر رشته‌های علوم اجتماعی و انسانی پیوند مستحکمی دارد. در عین حال، اقتصاد سیاسی، بیشترین استفاده از ابزارها، نظریه‌ها، مدل‌ها و به طور کلی متدولوژی اقتصاد به عمل می‌آورد. اقتصاد سیاسی با ابزارهای اقتصادی مسائل مختلف را تحلیل می‌کند. نمونه مسائل یاد شده شامل ساختار و کارکرد دولت‌ها و حاکمان، روابط اقتصادی منطقه‌ای و جهانی، ارزیابی فقر، بی‌عدالتی و نقش سازمان‌ها و نهادهای اجتماعی در توسعه اقتصادی است (دادگر، ۱۳۹۷: ۴۸). اقتصاد سیاسی به طور خاص پیوند سازگار و اثربخش دو رشته اقتصاد و سیاست را تبیین می‌کند. در نتیجه از یک سو به فرایندهای اقتصادی و خط‌مشی‌های سیاسی مربوط است و از سوی دیگر، تعامل چند بُعدی آن خط‌مشی‌ها و تاثیر آن‌ها در نهادهای اجتماعی را بررسی می‌کند (دادگر، ۱۳۹۷: ۵۳).

ژئوپلیتیک: واژه ژئوپلیتیک در سال ۱۸۸۹ میلادی توسط دانشمند علوم سیاسی سوئد، به نام رودولف کی‌الن^۱ وضع شد و به رابطه بین سیاست و جغرافیا اشاره دارد (حافظ‌نیا، ۱۳۷۹: ۸۴). ویژگی‌های ژئوپلیتیک یکی از مولفه‌های مهم در شکل‌دهی به خط‌مشی سیاست خارجی دولت‌ها، می‌باشد. به بیان دیگر، تبیین سیاست خارجی کشورها تا اندازه زیادی تحت تاثیر محدودیت‌های ژئوپلیتیک می‌باشد. با وجود اینکه همواره منافع ملی کشورها یکی از مهم‌ترین شاخص‌ها برای تصمیم‌گیری در حوزه سیاست خارجی دولت‌ها بوده است، اما یکی از مهم‌ترین شاخص‌ها در اندازه‌گیری توان ملی کشورها، ژئوپلیتیک می‌باشد (اطاعت، ۱۳۷۶: ۲۵). ژئوپلیتیک دانشی است که به سیاستمداران رخصت می‌دهد که از موقعیت‌های جغرافیایی سرزمین، حساسیت‌های استراتژیک دریایی و خشکی و منابع کمیاب اقتصادی و انرژی و آبی بهره بگیرند تا سیاست خارجی حکومت یا برتری‌خواهی‌های سیاسی منطقه‌ای و جهانی قدرت را جامه عمل بپوشانند (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۱۲۹). با بررسی تعاریف ژئوپلیتیک می‌توان آن‌ها را در پنج گروه شامل: ۱. تاثیر جغرافیا بر امور نظامی - استراتژیک؛ ۲. تاثیر یک جنبه جبری جغرافیا بر سیاست به ویژه سیاست بین‌الملل؛ ۳.

¹ Rudolf Kjelen

نسخه پیش از انتشار

تأثیر دوجانبه و متقابل جغرافیا و سیاست؛ ۴. تحویل فضایی مناسبات و ساختار قدرت و رقابت جهانی و ۵. دانش عمومی فضایی‌سازی سیاست‌ها و هدایت رقابت‌ها طبقه‌بندی نمود. (حافظ نیا، ۱۳۷۹: ۸۴)

هم‌گرایی: هم‌گرایی عبارت است از فرایندی که طی آن، واحدهای سیاسی به صورت داوطلبانه، از اعمال اقتدار تام خویش، برای رسیدن به هدف‌های مشترک صرف‌نظر کرده و از یک قدرت فوق ملی پیروی می‌کنند. (قوام، ۱۳۹۰: ۲۴). هم‌گرایی منطقه‌ای نوعی درهم آمیزی اقتصادی، سیاسی و استراتژیک دولت‌ها، در منطقه ویژه‌ای برای پدید آوردن یک نظام منطقه‌ای یکپارچه است. (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۲۰۵) در تعریفی دیگر از هم‌گرایی آمده است که هم‌گرایی عبارت است از (ادغام) به معنی ترکیب اجزادریک کل است؛ اما وقتی به صورت خاص به کار میرود معنی آن دچار ابهام میشود. علیرغم تلاشهای مکرر جهت توضیح هم‌گرایی منطقه‌ای به عنوان مثال: توسط لیندبرگ و اسکین گولد، متلی و والاک، تعریف مشترکی وجود ندارد و این امر مقایسه آنچه برای هم‌گرایی آسیا، هم‌گرایی آمریکای لاتین با آنچه در آفریقا و اروپا اتفاق می‌افتد را مشکل می‌سازد. ارنست هاس بنیانگذار نوکارکردگرایی، هم‌گرایی -منطقه‌ای در وجه سیاسی را اینگونه تعریف میکند: فرایندی که در آن بازیگران سیاسی در محیط‌های ملی متفاوت متقاعد میشوند وفاداریها، انتظارات و فعالیتهای سیاسی خود را به مرکز جدیدی منتقل کنند، نتیجه نهایی؛ اجتماع سیاسی جدیدی است که برفراز اجتماع قبلی قرار میگیرد. هم‌گرایی منطقه‌ای به فرایندی اشاره دارد که در آن دولت‌ها دورهم جمع میشوند تا موافقتنامه‌هایی را برای همکاری در حوزه‌های خاص و مشترک امضا کنند. الزام است ابتدا بین هم‌گرایی و همکاری تفاوت صریحی قائل شویم. هدف اصلی فرآیند هم‌گرایی، حذف تبعیض بین تولیدات، خدمات، عوامل تولیدی داخل و خارج کشورهای عضو و حفظ حمایت‌گرایی در مقابل جهان سوم است. فرآیند هم‌گرایی حداقل چهار مرحله دارد و شامل منطقه آزاد تجاری، اتحادیه گمرکی، بازار مشترک، و اتحادیه اقتصادی سیاسی میشود. فرآیند هم‌گرایی عموماً از منطقه آزاد تجاری آغاز و به اتحادیه اقتصادی و سیاسی ختم میشود. در منطقه آزاد تجاری کشورهای عضو موانع تجارت کالا و خدمات بین خود را حذف و سیاستهای تعرفه‌ای خود در مقابل کشورهای جهان سوم و کشورهای خارج از موافقتنامه‌ها را حفظ میکنند. اتحادیه گمرکی از ترکیب منطقه آزاد تجاری با ایجاد تعرفه خارجی مشترک به وجود می‌آید، پس تجارت درون منطقه‌ای بعلاوه تعرفه خارجی مشترک، اتحادیه گمرکی را تشکیل میدهد. (احمدرضائی و حسین معین آبادی بیدگلی، ۱۳۹۸: ۲۴۱)

۴. چارچوب نظری: نوکارکردگرایی

نظریه نوکارکردگرایی^۱، که توسط ارنست هاس^۲ توسعه یافته است، به عنوان یکی از رویکردهای برجسته در مطالعه هم‌گرایی منطقه‌ای، به‌ویژه در اروپا، شناخته می‌شود. هاس با مطالعه جامعه ذغال و فولاد اروپا، به این نتیجه رسید که هم‌گرایی در بخش‌های خاص اقتصادی می‌تواند به تدریج به هم‌گرایی سیاسی منجر شود. یکی از مفاهیم کلیدی در نوکارکردگرایی، مفهوم «سرریز»^۳ است. بر اساس این مفهوم، همکاری در یک حوزه خاص می‌تواند به‌طور خودکار به حوزه‌های دیگر گسترش یابد. این فرآیند سرریز، به‌عنوان مکانیزمی برای تعمیق هم‌گرایی میان دولت‌ها عمل می‌کند. هاس همچنین به نقش نخبگان سیاسی و اقتصادی در فرآیند هم‌گرایی تأکید می‌کند. وی معتقد است که

¹ Neofunctionalism

² Ernst Haas

³ spillover

نسخه پیش از انتشار

نخبگان، با درک منافع مشترک و مزایای همکاری، می‌توانند به‌عنوان محرک‌های اصلی در تسریع فرآیند هم‌گرایی عمل کنند. در نوکارکردگرایی، تأکید بر نهادهای فراملی و اهمیت آن‌ها در تسهیل همکاری‌های بین‌المللی برجسته است. (Haas, 1964: 16-19). ارنست هاس با کنار گذاشتن بُعد هنجاری نظریه کارکردگرایی و افزودن یک بُعد فایده‌گرایانه که بر اهمیت منافع و سود حاصل از تعاملات و تصمیمات تأکید دارد، تلاش کرده است جنبه علمی نظریه را در زمانی که رفتارگرایی، رهیافت غالب را تشکیل می‌داد، حفظ کند (مشیرزاده، ۱۳۹۱: ۶۱).

این رهیافت به تبیین این مسأله توجه می‌کند که «چرا و چگونه دولت-ملت‌ها حاکمیت ملی خود را کاملاً رها می‌سازند؟ چرا و چگونه به صورت اختیاری با همسایگان خود ادغام و هم‌رأی می‌شوند، تا جایی که حاکمیت عملی خود را از دست می‌دهند؟ در حالی که روش‌ها و فنون نوینی برای حل مسالمت‌آمیز اختلافات فی‌مابین به دست می‌آوردند (Haas, 1970: 610). به طور دقیق، نوکارکردگرایی فرآیندی را توصیف می‌کند که «بازیگران سیاسی در چندین واحد مجزای ملی ترغیب می‌شوند تا وفاداری‌ها، انتظارات و فعالیت‌های سیاسی خود را در راستای یک مرکز بزرگ‌تر تغییر دهند (Haas, 1958:16). اساسی‌ترین تز نوکارکردگرایی این اندیشه است که، سطوح مختلف تماس-های اقتصادی و اجتماعی بین حکومت‌ها به تنهایی می‌تواند تغییرات سیاسی مهمی ایجاد کند. این داد و ستدهای میان حکومتی می‌تواند اثرات بی‌نظمی بین‌المللی را تخفیف دهد و نهایتاً باعث فرسایش حاکمیت کشور-ملت‌ها شود. این داد و ستدها همچنین می‌تواند باعث تنزل سیاست و قدرت ذاتی نظام بین‌المللی شود و برتری و برجستگی موضوعات امنیتی و مطلوبیت قدرت نظامی در روابط بین‌الملل را کاهش دهد. (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۸۳: ۹۶)

۵- بحث و ارائه یافته‌ها

۵-۱. ابتکار «کمربند، راه»

از زمان به قدرت رسیدن دنگ شیائوپینگ^۱ در سال ۱۹۷۷، چین اولویت سیاست خارجی خود را بر توسعه اقتصادی قرار داد. بر همین اساس، سیاست خارجی چین، مبنی بر تحکیم روابط صلح‌آمیز با کشورهای همسایه و کشورهای دیگر جهان است. تا قبل از سرکار آمدن شی جین پینگ^۲، عمده سیاست خارجی و اقتصادی چین مبتنی بر پرداختن به مسائل توسعه اقتصادی در داخل بود و کمتر به تحولات و معادلات منطقه‌ای و جهانی توجه داشتند. با روی کار آمدن شی جین پینگ، سیاست خارجی چین بر تنش‌زدایی با همسایگان، افزایش روابط خود با آن‌ها و کشورهای مجاور قرار گرفت. بر همین اساس، چین تصمیم گرفته است تا همسایگان خود را در منافع اقتصادی خود شریک نماید و به این منظور پروژه یک کمربند-یک جاده در سال ۲۰۱۳ را کلید زد (یزدانی و عبدی، ۱۴۰۰: ۸۸).

چین متأثر از سیاست کلی تعامل با دنیای خارج و تداوم نوسازی و با اتکا بر ضرب‌المثل معروف چینی که می‌گوید: «اگر می‌خواهی به سعادت برسی، اول از همه به فکر ساختن جاده باش»، رئیس‌جمهور چین در سفر به کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را مطرح کرد. (سجادپور و نیاکی، ۱۳۹۷: ۲۵-۲۴). روح حاکم بر این طرح، «همکاری منطقه‌ای باز» است که در صدد محدود کردن هیچ کشوری نیست و بر اساس پنج اصل هم‌زیستی مسالمت‌آمیز ۱. احترام متقابل به تمامیت ارضی و حاکمیت کشورها؛ ۲. عدم دخالت متقابل در

¹ Deng Xiaoping

² Xi Jinping

نسخه پیش از انتشار

امور داخلی کشورها؛ ۳. عدم تهاجم متقابل؛ ۴. سود متقابل و ۵. برابری و هم‌زیستی متقابل (عسگریان، ۱۳۹۵۶: ۱۴۴).

این طرح، ریشه در تاریخ غنی جاده ابریشم قدیم دارد، اما شکل‌گیری آن در دوران معاصر به نیازهای جدید اقتصادی، تجاری و ژئوپلیتیکی مرتبط است. جاده ابریشم قدیمی، که از دوران باستان تا قرون وسطی نقشی کلیدی در تبادلات بین شرق و غرب ایفا می‌کرد، الهام‌بخش این طرح جدید بوده است، اما در قالب «کمربند، راه»، این ایده به شکل یک برنامه مدرن و چندبعدی بازتعریف شده است. شکل‌گیری این ابتکار را می‌توان پاسخی به تحولات اقتصادی و سیاسی اخیر جهان دانست. در دهه‌های گذشته، رشد سریع اقتصادی چین و نیاز این کشور به تأمین منابع اولیه، انرژی و بازارهای جدید باعث شد که پکن به دنبال ایجاد مسیری پایدار برای گسترش تجارت و ارتباطات خود با سایر نقاط جهان باشد. از سوی دیگر، تجربه موفقیت‌آمیز پروژه‌هایی مانند «جاده ابریشم جدید» در دهه‌های قبل، که شامل ایجاد راه‌های ترانزیتی از چین به آسیای مرکزی و اروپا بود، الهام‌بخش توسعه این طرح در ابعاد گسترده‌تر شد.

۵-۲. محورها و مسیرهای تجاری ابتکار کمربند-راه

یکی از اهداف کلان چین در قالب ابتکار «کمربند، راه»، ایجاد مسیرهای تجاری چندجانبه است که بتواند وابستگی این کشور به مسیرهای تجاری تحت کنترل آمریکا را کاهش دهد. این ابتکار شامل دو مسیر اصلی شامل: ۱. کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۱ (مسیر زمینی) و ۲. جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم^۲ (مسیر دریایی) می‌باشد که هر یک هدف اتصال مناطق مختلف جهان را دارند.

شش کریدور اقتصادی بین‌المللی (مسیر زمینی) برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم، کشورهای مشارکت‌کننده و نمونه‌هایی از پروژه‌های اقتصادی به شرح جدول ذیل می‌باشد:

کریدور	مشارکت‌کنندگان	نمونه‌هایی از پروژه‌ها
کریدور اقتصادی بنگلادش، چین، هند، میانمار	بنگلادش، هند، میانمار	خط لوله نفت و گاز طبیعی مایع شده چین- میانمار پل پادما (بنگلادش) ساخت تونل در زیر رودخانه کارناپولی
کریدور اقتصادی چین، آسیای میانه، آفریقای غربی	ایران، قزاقستان، قرقیزستان، کویت، قطر، عربستان سعودی، تاجیکستان، ترکیه، ازبکستان	راه آهن مسافربری قزاقستان - چین مدرن‌سازی فرودگاه مناس (قرقیزستان) راه آهن پرسرعت غرب به شرق ترکیه
کریدور اقتصادی چین، شبه جزیره هند و چین	کامبوج، لائوس، تایلند، ویتنام	خطوط راه آهن چین- لائوس ارتقا مسیر دریایی لانسانگ- مکانگ
کریدور اقتصادی چین، مغولستان، روسیه	مغولستان، روسیه	خط لوله گاز طبیعی مایع شده آلتای (شینجیانگ را به سبیری متصل می‌نماید) بزرگراه آلتان بولاگ - اولانباتور - زمین - آند
کریدور اقتصادی چین، پاکستان	پاکستان	توسعه منطقه آزاد گوادر فاز ۲ بزرگراه کاراکورام (تاکوت، حویلیان)

¹ Silk Road Economic Belt (SREB)

² Maritime Silk Road (MSR)

نسخه پیش از انتشار

○ آزادراه پیشاور - کراچی		
○ حمل و نقل ریلی چین - اروپا (۲۹ مسیر که چین را به ۹ مسیر اروپایی متصل می سازد)		
○ خطوط ریلی مجارستان و صربستان	○ بلاروس، بلغارستان، جمهوری چک، یونان، مجارستان، قزاقستان، لهستان، روسیه، صربستان، اسلواکی	کریدور اقتصادی پل زمینی اروپای جدید
○ پارک صنعتی چین - بلاروس		
○ مرکز همکاری مرزی بین‌المللی خرگوس ^۱ بین قزاقستان و چین		
○ بندر پیرئوس (یونان)		

جدول ۱: کریدورهای زمینی ابتکار یک کمربند-یک جاده (یزدانی و عبدی، ۱۴۰۰: ۱۰۱-۱۰۲)

بخش دریایی، ابتکار یک کمربند- یک جاده با هدف ایجاد مسیرهای تجاری جدید در آب‌های آزاد و کاهش وابستگی چین به خطوط دریایی سنتی که تحت نظارت قدرت‌های دریایی مانند آمریکا هستند، طراحی شده است. این مسیر دریایی از بنادر چین آغاز شده و از طریق اقیانوس هند، به بنادر کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا، خلیج فارس، آفریقا و اروپا متصل می‌شود. چین با سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر استراتژیک در کشورهای مانند پاکستان (بندر گوادر)، سریلانکا (بندر هامبانتوتا^۲) و یونان (بندر پیرئوس^۳)، زنجیره‌ای از پایگاه‌های اقتصادی و لجستیکی ایجاد کرده است که به آن اجازه می‌دهد مسیرهای حمل‌ونقل کالا را به شکل مستقل مدیریت کند (Zulkifli & Bizikumarin, 2023: 237).

در مجموع، چین از طریق احیای مسیرهای خشکی و دریایی جاده ابریشم، به دنبال ایجاد شبکه‌های تجاری مستقل و چندجانبه است که از نفوذ مستقیم آمریکا دور باشند و نقش این کشور در تجارت جهانی را تقویت کنند. این دو مسیر با هم یک شبکه جامع حمل‌ونقل و ارتباطات جهانی را تشکیل می‌دهند که زیرساخت‌های تجاری و همکاری‌های اقتصادی را تسهیل می‌کنند.

۳-۵. جایگاه و موقعیت راهبردی ایران در ابتکار «کمربند، راه»

جمهوری اسلامی ایران با اتکا به ویژگی‌های ممتاز جغرافیایی، منابع سرشار طبیعی و نیروی جوان و تحصیل کرده، در چند دهه گذشته به دنبال بهره‌گیری بیشتر از امکانات و ظرفیت‌های داخلی در عرصه تعاملات اقتصادی جهان بوده است.

بر این مبنا استفاده از ظرفیت‌های داخلی برای پیشبرد اهداف توسعه ملی در دولت‌های مختلف پس از جنگ تحمیلی کمابیش مورد توجه قرار گرفت و در برنامه‌های توسعه و اسناد کلان راهبردی کشور نیز انعکاس یافت. به دنبال بازگشت تحریم‌های یک جانبه ایالات متحده، نقشه تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران با تحولات جدی مواجه گردید. (سیمبر و غلام‌نیا، ۱۴۰۰: ۲)

جمهوری اسلامی ایران با خاستگاه تمدنی چندین هزار ساله، موقعیت گذرگاهی و محل تلاقی شرق و غرب، مرزهای آبی و خاکی با ۱۵ کشور جهان، اتصال دهنده دو مرکز عمده انرژی جهان، مالکیت منابع نفتی (۲۱ درصد) و

¹ Khorgos

² Hambantota

³ Piraeus

نسخه پیش از انتشار

گازی (۱۷ درصد)، حضور در سازمان‌های منطقه‌ای، حضور در کریدور شرق به غرب و کریدور شمال به جنوب و ارتباط با چهار قدرت اتحادیه اروپا، روسیه، هند و چین، نقشی مهم در نظام بین‌الملل کنونی دارد. هم‌جوار بودن ایران با سیزده کشور در منطقه (دارای مرز خشکی با کشورهای آذربایجان، ارمنستان، افغانستان، پاکستان، عراق، ترکمنستان و ترکیه و دارای مرز دریایی با قطر، امارات، عربستان، عمان، کویت و بحرین) و همچنین هم‌جواری با خلیج فارس، تنگه هرمز و خلیج عمان، اهمیت ژئوپلیتیک قابل توجهی را به این کشور داده است (یزدانی و عبدی، ۱۴۰۰: ۱۰۵-۱۰۶). این ظرفیت‌ها و امکانات زیرساختی و مواصلاتی به سرزمین‌های مجاور، اهمیت دوچندانی به جایگاه ایران داده و باعث شده است تا در جاده ابریشم جدید نیز جایگاه ویژه‌ای داشته باشد (خداقلی‌پور، ۱۳۹۶: ۳۶).

صرف نظر از روابط تاریخی و ریشه‌دار میان چین و ایران، سیاست موازنه قوا در نظام بین‌الملل با عبارت «رقابت شرق و غرب» از یک سو و نفوذ ژئواستراتژیک به مناطق دور از دسترس زمینی یعنی خلیج فارس از سوی دیگر، ایران را به مرکز ثقل برخی از منافع استراتژیک و کلیدی چین تبدیل کرده است. در شرایط کنونی، ایران با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا می‌تواند نقش ارزنده‌ای در ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم ایفا کند. بنابراین ایران از نظر چین، عنصر مرکزی در کمربند اقتصادی جاده ابریشم این کشور است. کمربندی که برای آن به شدت بازارگرمی می‌کند و هدف آن گسترش نفوذ فرامرزی چین از طریق آسیای مرکزی به خلیج فارس و اروپاست (سیمبر و رضاپور، ۱۳۹۸: ۱۶۷).

موقعیت استراتژیک ایران به‌ویژه در زمینه انرژی و منابع طبیعی، فرصت‌های گسترده‌ای برای همکاری‌های اقتصادی و تجاری با چین فراهم می‌آورد، از جمله در حوزه‌های نفت، گاز، زیرساخت‌ها، حمل‌ونقل و پروژه‌های انرژی. علاوه بر این، ایران با دسترسی به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان، می‌تواند به‌عنوان دروازه‌ای برای صادرات کالاها و خدمات به کشورهای حوزه خلیج فارس و فراتر از آن عمل کند. این جایگاه استراتژیک ایران نه تنها به‌عنوان یک مسیر ترانزیتی اهمیت دارد، بلکه می‌تواند به‌عنوان یک شریک تجاری و اقتصادی قوی برای چین در راستای اهداف بلندمدت این طرح محسوب شود.

۴-۵. مراحل پذیرش ابتکار یک کمربند یک جاده از سوی دولت روحانی

روند سیاست‌گذاری و واکنش ایران در قبال ابتکار یک کمربند- یک جاده در دولت‌های یازدهم و دوازدهم را می‌توان در سه مرحله به شرح ذیل تفکیک نمود:

○ از آغاز طرح در سال ۲۰۱۳ تا سفر شی‌جینگ پینگ به ایران در سال ۲۰۱۶: نکته‌ای که بسیاری از مدیران، دست‌اندرکاران و اغلب پژوهشگران بر آن صحنه می‌گذارند، میل و رویکرد کلی ایران به غرب است و لذا جز در ناچاری، انگیزه‌ای برای توسعه مناسبات با چین ندارند. از آغاز طرح یک کمربند-یک جاده در سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶، اولویت ایران، برجام و اصلاح روابط با غرب بود و با وجود نیاز به کمک چین در بحث هسته‌ای، روابط در سطح همکاری‌های معمول تداوم یافته و طرح مذکور نیز صرفاً در وزارتخانه مربوطه تحت بررسی بوده است.

نسخه پیش از انتشار

○ از سال ۲۰۱۶ (سفر شی جینگ پینگ به ایران) تا اواخر سال ۲۰۱۷: تبیین طرح در سفر شی جینگ پینگ به ایران و دعوت رسمی از ایران به همکاری در ابتکار یک کمربند-یک جاده، متأثر از توافق برجام و امیدواری به نقش فعال ایران در عرصه بین‌المللی منجر به امضای ۱۷ تفاهم‌نامه و اعلام آمادگی ایران به همکاری و عضویت در بانک توسعه زیرساخت آسیا^۱ با سرمایه‌گذاری به میزان ۱,۶۷ درصد سهام بانک و صندوق راه ابریشم شد. در این دوره کمیته مشورتی برای چگونگی مشارکت ایران در ابتکار یک کمربند-یک جاده با محوریت سازمان سرمایه‌گذاری خارجی و جذب کمک‌های فنی و اعتباری تشکیل گردید. اما به رغم توافقات و حضور ایران در اجلاس سال ۲۰۱۷ مجمع کشورهای ابتکار یک کمربند-یک جاده و اعلام حمایت از آن، در عمل اقدام خاصی مبین مشارکت فعال در طرح صورت نگرفت.

○ اتخاذ استراتژی مشارکت فعال در طرح توسط ایران، از اوایل سال ۲۰۱۹ به بعد: در این دوره، سند طرح جامع همکاری‌های ایران و چین به تایید و امضای دو کشور رسیده و رسمیت یافته است. تشکیل دبیرخانه پیگیری این طرح در مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در پی سفر رئیس مجلس به چین در اوایل سال ۲۰۱۹، تشکیل کمیسیون مشترک همکاری‌های ایران و چین با محوریت وزارت امور اقتصادی و دارایی و طرح جامع همکاری‌های راهبردی ۲۵ ساله ایران با چین، در حقیقت نقطه عطف چرخش در سیاست و رویکرد ایران به شرق است که نمود آن در ابتکار یک کمربند-یک جاده بازتاب می‌یابد (شعبانی و دیگران، ۱۴۰۰: ۷۷-۷۸).

۵-۵. مزایای مشارکت ایران در ابتکار «کمربند، راه»

شناخت فرصت‌ها و مزایای مشارکت ایران در ابتکار «کمربند، راه» از آن جهت حائز اهمیت است که این طرح یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های زیرساختی و اقتصادی جهان محسوب می‌شود و می‌تواند نقش کلیدی در تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه ایفا کند. ایران، با موقعیت استراتژیک خود در مرکز اتصال آسیا، اروپا و خاورمیانه، می‌تواند از این ابتکار برای توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی، افزایش حجم تجارت خارجی و جذب سرمایه‌گذاری‌های کلان بهره‌برد. علاوه بر این، مشارکت فعال در این طرح، امکان دسترسی به بازارهای جدید و گسترش روابط اقتصادی با کشورهای همسایه و قدرت‌های اقتصادی نظیر چین را فراهم می‌کند. از این‌رو، ارزیابی دقیق فرصت‌ها و مزایای این همکاری می‌تواند به سیاست‌گذاران کمک کند تا بهترین راهبردها را برای استفاده از این فرصت‌ها اتخاذ کنند. درک عمیق فرصت‌های موجود، به سیاست‌گذاران ایرانی این امکان را نیز می‌دهد که ضمن بهره‌گیری از مزایای طرح، چالش‌های احتمالی را نیز شناسایی و برای آن‌ها راه‌کارهای مناسبی اتخاذ کنند.

○ ارتقای امنیت ملی و حفظ ثبات داخلی کشور: طرح جاده ابریشم نوین از آن‌جا که منجر به توسعه اقتصادی کشور خواهد شد، متعاقباً امنیت و ثبات را نیز به ارمغان خواهد آورد و با کمک به توسعه زیرساخت‌ها، در تامین نظم اجتماعی و ثبات سیاسی تاثیر دارد. مطابق با اصل «سرریز» در نظریه نوکارکردگرایی، وابستگی متقابل میان کشورها در عرصه حمل و نقل و صادرات انرژی و کالاها، مخصوصاً به

¹ Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB)

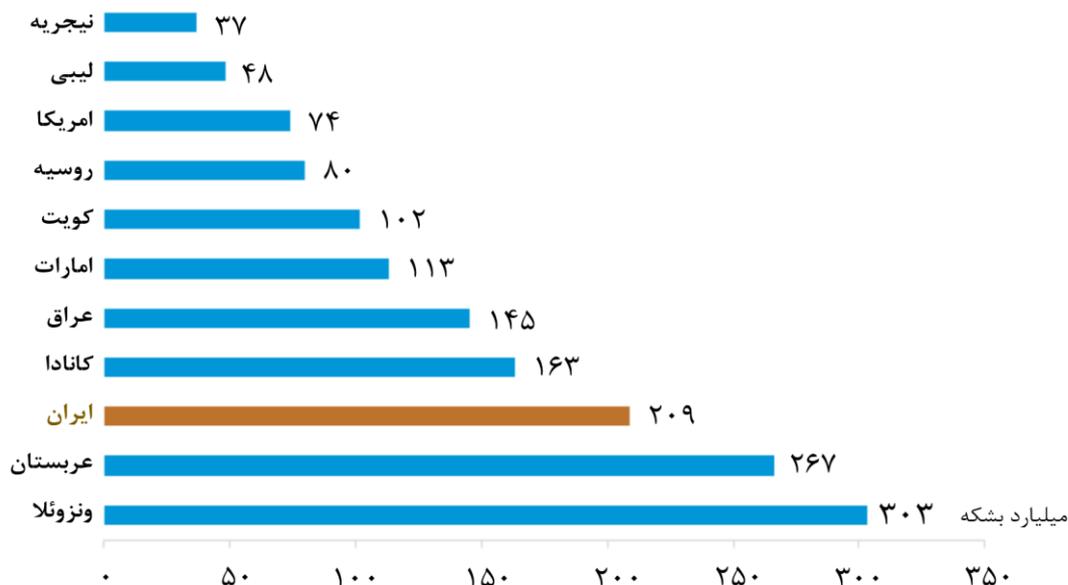
نسخه پیش از انتشار

ایران به عنوان کریدوری حیاتی و با صرفه به عرصه سیاسی و امنیتی کشیده خواهد شد و باعث افزایش ضریب امنیت و منافع ملی می‌شود (ارغوانی پیرسلامی و پیرانخو، ۱۳۹۶: ۳۰).

○ **توسعه زیرساخت‌ها و پروژه‌های کلیدی:** این ابتکار، که بر تقویت ارتباطات تجاری، حمل‌ونقل، انرژی و سرمایه‌گذاری‌های بزرگ متمرکز است، تأثیرات اقتصادی زیادی بر ایران خواهد داشت. در این میان، یکی از مهم‌ترین تأثیرات آن، توسعه زیرساخت‌های حیاتی و پروژه‌های کلیدی در ایران است که می‌تواند به‌طور مستقیم به رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال و تحرک اقتصادی در کشور کمک کند. پروژه‌های مختلفی در حوزه حمل‌ونقل، انرژی و پتروشیمی که در راستای این ابتکار اجرا می‌شوند، علاوه بر بهبود وضعیت اقتصادی، می‌توانند به‌عنوان محرک‌های اصلی تحولات زیرساختی در ایران عمل کنند. «توسعه اقتصادی و ادغام تدریجی در اقتصاد جهانی و هم‌گرایی منطقه‌ای در این پروژه، در فرایند توسعه اقتصادی کشور نقش مهمی ایفا می‌کند. اقتصاد منطقه‌ای به عنوان پیشگام حرکت به سمت اقتصاد جهانی می‌تواند با حذف موانع گمرکی در منطقه و دسترسی شرکت‌ها به بازارهای وسیع‌تر را عملی کند، موانع را از سر راه انتقال محدوده منطقه بردارد و در مجموع افق‌های گسترده‌تری را برای اقتصاد کشور در منطقه ایجاد نماید» (عابدینی و دیگران، ۱۴۰۰: ۹۶۳).

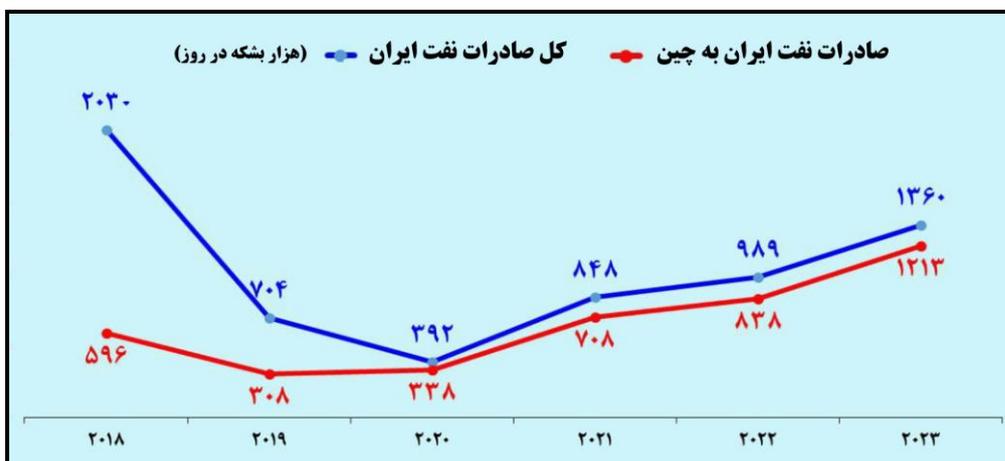
○ **افزایش صادرات به چین و تأثیر آن بر تراز تجاری ایران:** یکی از تأثیرات مهم و قابل توجه ابتکار «یک کمربند، یک جاده» چین بر اقتصاد ایران، افزایش صادرات ایران به چین و تأثیر آن بر تراز تجاری کشور است. «رقابت چین و روسیه بر سر بازارهای منطقه، در کنار رقابت در خصوص انرژی‌های هیدروکربن با اتحادیه اروپا و آمریکا، فرصت بهره‌وری و سیاست نزدیک شدن به ایران را بیش از پیش فراهم می‌آورد. در واقع نیاز روبه رشد و بلندمدت چین به واردات نفت و گاز باعث شده که این کشور در کنار حیات خلوت انرژی خود یعنی منطقه آسیای مرکزی، نگاهی استراتژیک به روابط انرژی با کشورهای حوزه خلیج فارس به ویژه با جمهوری اسلامی ایران داشته باشد. در حال حاضر نزدیک به ۴۵ درصد از واردات نفت چین از غرب آسیا صورت می‌گیرد و ایران دومین صادرکننده بزرگ نفت به چین، پس از عربستان است» (سیمبر و رضاپور، ۱۳۹۹: ۹).

نسخه پیش از انتشار



بزرگترین ذخائر اثبات شده نفت جهان تا سال ۲۰۲۴ (میلیارد بشکه) (U.S. EIA, 2024)

○ طبق گزارش جدید اداره اطلاعات انرژی آمریکا، صادرات نفت ایران به چین در سال ۲۰۲۳ به یک میلیون و ۲۱۳ هزار بشکه در روز افزایش یافت که ۴۵ درصد نسبت به سال ۲۰۲۲ رشد را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۲۳ ایران در مجموع یک میلیون و ۳۶۰ هزار بشکه نفت فروخت و چین مقصد صادراتی ۸۹ درصد از نفت صادراتی ایران بود. طبق آمار، میزان صادرات نفت ایران به چین نسبت به قبل از آغاز دور دوم تحریم‌ها، ۲ برابر شده ولی همچنان کل رقم فروش نفت ایران ۳۳ درصد نسبت به قبل از تحریم کمتر است. (U.S. Energy Information Administration, 2024)



میزان صادرات نفت ایران به چین و جهان (U.S. EIA, 2024)

چین، به‌عنوان یکی از بزرگترین اقتصادهای جهان و یکی از اصلی‌ترین شرکای تجاری ایران، نقش بسیار مهمی در توسعه روابط تجاری و اقتصادی ایران ایفا می‌کند. این ابتکار، که بر مبنای توسعه زیرساخت‌ها، بهبود دسترسی به بازارهای جدید و تقویت شبکه‌های تجاری بین کشورهای مختلف بنا شده است، به‌ویژه برای ایران که از موقعیت جغرافیایی استراتژیک برخوردار است، فرصت‌های بزرگی برای ارتقاء صادرات و بهبود تراز تجاری فراهم می‌آورد. «ایران به‌عنوان یکی از منابع عمده انرژی جهان، با افزایش صادرات نفت،

نسخه پیش از انتشار

گاز و محصولات پتروشیمی به چین می‌تواند نقش بیشتری در تأمین نیازهای انرژی این کشور ایفا کند. این روند می‌تواند منجر به افزایش درآمدهای ارزی ایران و در نتیجه تقویت وضعیت اقتصادی این کشور شود. علاوه بر این، چین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان مواد معدنی و فلزات در جهان، برای تأمین نیازهای خود به مواد خامی مانند مس، فولاد و سنگ‌آهن، به ایران نیاز دارد. افزایش صادرات این محصولات به چین می‌تواند منبع درآمدی جدید برای ایران ایجاد کند و همچنین به‌طور قابل توجهی به تنوع صادرات غیرنفتی ایران کمک کند» (Zulkifli & Bizikumarin, 2023: 240).

○ **تعامل هم‌زمان با شرق و غرب و تنوع‌بخشی به شرکای تجاری:** طرح جاده ابریشم نوین و نیز حل مسئله ایران در بحث تحریم‌های بین‌المللی، احتمالاً زمینه‌پیگیری دو گفتمان غرب‌گرا و شرق‌گرا را به صورت هم‌زمان در اختیار ایران قرار می‌دهد (زارع، ۱۳۹۴: ۱۵۷-۱۶۰). ایران از طریق تقویت روابط خود با چین و دیگر کشورهای شریک در این ابتکار، می‌تواند به کاهش وابستگی خود به بازارهای غربی و جایگزینی شرکای تجاری جدید بپردازد. این تنوع در شرکای تجاری، نه تنها به ایران کمک می‌کند که وابستگی خود را به اقتصادهای غربی کاهش دهد، بلکه به‌ویژه در شرایطی که روابط با کشورهای غربی به دلیل تحریم‌ها و سیاست‌های خصمانه، دچار تلاطم می‌شود، ایران می‌تواند از این فرصت بهره‌برداری کند (خداقلی‌پور، ۱۳۹۶: ۲۲).

○ **جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی:** ایران، با موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود و دسترسی به بازارهای بزرگ آسیایی و حتی اروپایی، به‌عنوان یک مقصد جذاب برای سرمایه‌گذاری‌های خارجی شناخته می‌شود. ابتکار «کمربند، راه» می‌تواند با توسعه زیرساخت‌ها، تسهیل فرآیندهای تجاری و افزایش دسترسی به بازارهای جدید، به جذب سرمایه‌گذاران خارجی کمک کند (Garlick & Havlov, 2020: 17). جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی ناشی از این ابتکار می‌تواند به افزایش تنوع منابع مالی برای پروژه‌های اقتصادی و توسعه‌ای ایران کمک کند.

○ **توسعه گردشگری و تبادل فرهنگی:** ابتکار «کمربند، یک راه» چین می‌تواند مزایای قابل توجهی برای توسعه گردشگری و تبادل فرهنگی ایران نیز فراهم کند. نخست، این طرح با ایجاد زیرساخت‌های ترانزیتی و حمل‌ونقل پیشرفته، دسترسی آسان‌تری به مقاصد گردشگری ایران برای شهروندان کشورهای مختلف، به‌ویژه چین و کشورهای آسیای مرکزی فراهم می‌آورد. این امر می‌تواند به جذب گردشگران بیشتر و تقویت صنعت گردشگری ایران کمک کند، به‌ویژه در شرایطی که ایران به دنبال تنوع‌بخشی به اقتصاد خود است. همچنین، همکاری‌های فرهنگی و تبادل هنری از دیگر دستاوردهای این طرح است. از طریق تعاملات فرهنگی با چین و سایر کشورهای مشارکت‌کننده در «یک کمربند، یک جاده»، ایران می‌تواند فرصت‌های جدیدی برای معرفی میراث فرهنگی خود به جهان ایجاد کند و در عین حال از تجربیات فرهنگی دیگر کشورها بهره‌برداری نماید. این تبادل فرهنگی می‌تواند به تقویت روابط دوجانبه و کاهش تصورات منفی در بین ملت‌ها کمک نموده و زمینه‌ساز بهبود روابط سیاسی و اجتماعی ایران با دیگر کشورها شود. در نهایت،

نسخه پیش از انتشار

مشارکت فعال ایران در این طرح می‌تواند به معرفی ایران به‌عنوان مقصدی جذاب برای گردشگران جهانی و ارتقای جایگاه آن در عرصه تبادل فرهنگی بین‌المللی منجر شود.

- **تقویت جایگاه ایران در سیاست منطقه‌ای و بین‌المللی:** از یک سو، مشارکت فعال ایران در این طرح به تقویت نقش ژئوپلیتیکی این کشور در منطقه کمک می‌کند. ایران با موقعیت استراتژیک خود در مسیرهای ترانزیتی این ابتکار، به‌عنوان یک نقطه اتصال میان شرق و غرب در پروژه‌هایی هم‌چون راه‌آهن، بنادر و کریدورهای انرژی مطرح می‌شود که این امر می‌تواند به‌طور چشم‌گیری جایگاه ایران را در سیاست‌های منطقه‌ای تقویت نماید. از سوی دیگر، ابتکار «یک کمربند، یک جاده» به ایران فرصت می‌دهد که روابط خود را با قدرت‌های غیرغربی مانند چین و روسیه تقویت نموده و در مقابل فشارهای بین‌المللی از سوی غرب، به‌ویژه آمریکا، توازن ایجاد کند. علاوه بر این، تقویت روابط ایران با سایر کشورهای مشارکت‌کننده در طرح «یک کمربند، یک جاده»، به‌ویژه در آسیا و آفریقا، می‌تواند موقعیت ایران را در سازمان‌های بین‌المللی و مجامع اقتصادی هم‌چون سازمان ملل، بانک جهانی و سازمان همکاری شانگهای مستحکم‌تر کند. مشارکت ایران در این ابتکار می‌تواند قدرت چانه‌زنی ایران را در عرصه بین‌المللی افزایش داده و جایگاه آن را به‌عنوان یک بازیگر استراتژیک در سیاست جهانی تقویت نماید.

۵-۶. چالش‌های مشارکت ایران در ابتکار «یک کمربند، یک راه»

شناخت آسیب‌پذیری‌های ایران و تهدیدات پیش‌روی این کشور در ابتکار «یک کمربند، یک راه» از آن جهت حائز اهمیت است که هرگونه مشارکت اقتصادی و استراتژیک در طرح‌های بین‌المللی، علاوه بر فرصت‌ها، چالش‌ها و ریسک‌های خاص خود را نیز به همراه دارد. بنابراین، بررسی دقیق این موانع برای تدوین راهبردهای مناسب و اتخاذ تصمیمات آگاهانه ضروری است. مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی جمهوری اسلامی ایران متأثر از مشارکت در ابتکار کمربند-راه چین به شرح ذیل می‌باشد.

- **افزایش واردات کالاهای چینی و کاهش تولید داخلی:** واردات انبوه کالاهای ارزان قیمت از چین می‌تواند فشار زیادی به تولیدکنندگان داخلی ایران وارد کند، چرا که این کالاها اغلب از نظر قیمت و در برخی موارد کیفیت، رقابت ناعادلانه‌ای با تولیدات داخلی ایجاد می‌کنند. این موضوع می‌تواند به کاهش تقاضا برای محصولات داخلی و تضعیف بنگاه‌های اقتصادی داخلی منجر شود (رئوفی و ملکی، ۱۳۹۶: ۶۸). در بلندمدت، افزایش واردات کالاهای چینی می‌تواند به رشد صنایع وابسته به واردات منجر شود که بیشتر بر مصرف‌کننده‌گرایی و واردات تکیه دارند تا تولید داخلی. این روند می‌تواند باعث کاهش ابتکار و نوآوری در صنایع ایران شود، زیرا تولیدکنندگان به دلیل ارزان بودن واردات چینی، انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و ارتقای تکنولوژی‌های خود نخواهند داشت.
- **افزایش آسیب‌پذیری ایران در برابر تغییرات و نوسانات اقتصادی چین:** چین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران، پس از اعمال تحریم‌ها و محدودیت‌های اقتصادی بین‌المللی، به یک شریک استراتژیک تبدیل شده است. اما این افزایش وابستگی به چین می‌تواند مخاطراتی را به همراه داشته باشد.

نسخه پیش از انتشار

در حالی که چین به دلیل روابط گسترده اقتصادی و منابع مالی قابل توجه خود، یک منبع مطمئن برای واردات کالا و صادرات نفت برای ایران است، اما تمرکز بیش از حد بر چین ممکن است ایران را در برابر تغییرات و نوسانات اقتصادی این کشور آسیب‌پذیر کند. اگر چین با بحران‌های اقتصادی مواجه شود یا سیاست‌های تجاری‌اش تغییر کند، ایران نیز به سرعت تحت تاثیر قرار خواهد گرفت.

○ **شرایط مالی توافقات و خطرات افزایش بدهی‌های خارجی:** در بسیاری از پروژه‌ها، ایران برای تأمین مالی به وام‌های بلندمدت و منابع خارجی، به‌ویژه چین، نیاز دارد که این مسئله به راحتی می‌تواند به افزایش بدهی‌های خارجی کشور منجر شود. معمولاً این پروژه‌ها با سرمایه‌گذاری‌های سنگین در بخش‌هایی چون حمل‌ونقل، انرژی و زیرساخت‌ها همراه هستند که در کوتاه‌مدت فشار مالی سنگینی را بر دوش ایران می‌گذارد. در حالی که این سرمایه‌گذاری‌ها ممکن است در بلندمدت باعث رشد اقتصادی شوند، اما شرایط مالی و نرخ‌های بهره بالا می‌تواند به ایجاد وابستگی مالی و اقتصادی به چین منجر شود. «افزایش بدهی‌های خارجی ایران می‌تواند به انباشت بحران‌های مالی منجر شود که هم‌زمان با فشار تحریم‌ها، موجب کاهش توان این کشور برای رشد پایدار خواهد شد. ایران در صورت افزایش بدهی‌های خارجی ممکن است با شرایطی مواجه شود که توان تأمین منابع مالی برای پروژه‌های داخلی و توسعه صنعتی خود را نداشته باشد و به نوعی در تله بدهی گرفتار شود (Garlick & Havlová, 2020:473).

○ **وابستگی سیاسی به چین و کاهش استقلال در تصمیم‌گیری‌های کلان سیاست خارجی:** به رغم ادعاهای ایران مبنی بر استقلال در تصمیم‌گیری‌های سیاسی، روابط عمیق اقتصادی با چین ممکن است موجب شود که ایران در بسیاری از مسائل بین‌المللی، از جمله موضوعات حساس و چالش‌برانگیز همچون تحریم‌ها، حقوق بشر، یا بحران‌های منطقه‌ای، مجبور به اتخاذ موضعی شود که هماهنگ با سیاست‌های چین است. «چین، به عنوان یک قدرت اقتصادی و ژئوپلیتیکی بزرگ، طبیعتاً در روابط خود با ایران، نگاه‌های استراتژیک خاص خود را دنبال می‌کند. به عنوان مثال، چین در حالی که به دنبال تأمین منابع انرژی از ایران است، در سطح جهانی ممکن است مجبور شود تا در موضوعاتی مانند تحریم‌های اقتصادی و مسائل سیاسی منطقه‌ای، از سیاست‌های خود برای فشار به ایران استفاده کند. در چنین شرایطی، ایران ممکن است برای حفظ روابط اقتصادی خود مجبور به انجام مصالحه‌هایی باشد که در کوتاه‌مدت برای آن مفید به نظر برسند، اما در بلندمدت می‌توانند منافع ملی این کشور را به خطر اندازند و سیاست خارجی ایران را محدود کنند» (Grajewski, 2022: 171).

○ **واکنش مقابله جویانه روسیه و هند به پررنگ شدن نقش کشورهای منطقه در طرح:** اگرچه دولت روسیه علاقه‌مند به توسعه هرچه بیشتر همکاری‌ها با چین است، اما نباید از یاد برد که چین نگاه جدی به همکاری و سرمایه‌گذاری در بخش انرژی با کشورهای صاحب انرژی دارد. آنچه در سال‌های پسا شوروی از سیاست روسیه استنباط می‌شود عدم تمایل روس‌ها به دسترسی کشورهای صاحب انرژی منطقه به بازارهای جهانی بدون کسب نظر مساعد و ملحوظ داشتن منافع روسیه می‌باشد. به همین دلیل روس‌ها تمام تلاش خود را به کار گرفته‌اند تا حتی الامکان نیازهای چین را در بخش انرژی برآورده نمایند (سیمبر و حسینی،

نسخه پیش از انتشار

۱۳۹۲: ۹۲). واکنش رقابتی و توام با تردید کشورهای هم‌چون روسیه و هند می‌تواند سرعت حرکت طرح را کند کرده و با فعالیت‌ها و لابی‌های خود مانع از افزایش توان استراتژیک و دیپلماتیک ایران شوند. از دید روس‌ها این طرح می‌تواند محملی برای نفوذ منطقه‌ای ایران و چین در حیط خلوت یا خارج نزدیک آنها باشد. این بیم در مورد ایران حتی می‌تواند بیشتر باشد. زیرا قرابت مذهبی و ایدئولوژیک ایران با کشورهای منطقه می‌تواند آن چیزی باشد که از دید مسکو، افراط‌گرایی و تقویت و جنبش‌های اسلامگرایانه است (Fallon, 2015). هند نیز در سال‌های اخیر به منطقه آسیای مرکزی توجه بیشتری کرده و در یک سال اخیر از طریق تلاش برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران تلاش کرده تا مسیر ترانزیتی به این منطقه را تسهیل و ضمن همکاری با ایران، طرح‌های چین را نیز با ناکامی مواجه کند. (ارغوانی پیرسلامی و پیرانخو، ۱۳۹۶: ۳۴). زیرا این کشور نمی‌تواند کالاهای خود را از طریق پاکستان به آسیای مرکزی ترانزیت کند از این رو چابهار برای هند حائز اهمیت گردیده است. بندر چابهار مسیر ترانزیتی امنی را برای هند جهت ورود به افغانستان و آسیای مرکزی فراهم می‌کند و این کشور را قادر می‌سازد تا در این بازارها بهتر با چین رقابت کند (افراسیابان و کوهکن، ۱۴۰۲: ۲۲۱).

○ **نگرانی‌ها درباره نفوذ فرهنگی چین بر جامعه ایران:** یکی از چالش‌های مهم ابتکار «یک کمر بند، یک جاده» چین برای جمهوری اسلامی ایران، نگرانی‌ها پیرامون نفوذ فرهنگی چین بر جامعه ایران است. با گسترش روابط اقتصادی و تجاری، احتمال افزایش نفوذ فرهنگی چین در حوزه‌های مختلف مانند رسانه، هنر، زبان و سبک زندگی وجود دارد که ممکن است بر هویت فرهنگی ایران تأثیر بگذارد. در شرایطی که ایران دارای تاریخ و فرهنگی غنی و متنوع است، ورود عناصر فرهنگی چین و ترویج زبان و آداب این کشور در ایران ممکن است باعث نگرانی‌هایی در خصوص تغییرات در سبک زندگی و نگرش‌های اجتماعی شود. علاوه بر این، این نفوذ فرهنگی می‌تواند به تضعیف ارزش‌های فرهنگی ایرانی و اسلامی منجر شود و چالش‌هایی را در راستای حفظ هویت ملی و استقلال فرهنگی ایران ایجاد کند. در حالی که تعامل فرهنگی با کشورهای مختلف می‌تواند مثبت و سازنده باشد، ایران باید با دقت و احتیاط در برابر چنین نفوذهایی مقابله کند تا بتواند ضمن بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی، از تأثیرات منفی فرهنگی جلوگیری کند.

نتیجه‌گیری

ابتکار «کمر بند، راه» که در سال ۲۰۱۳ توسط چین با هدف بازتعریف جایگاه این کشور به‌عنوان یک قدرت جهانی در عرصه‌های اقتصادی، تجاری و سیاسی مطرح شد، به‌ویژه با تأکید بر احیای جاده ابریشم، نقشی اساسی در تحولات ژئوپلیتیکی و اقتصادی جهان ایفا نموده است. این طرح از دو بخش اصلی «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» و «جاده دریایی قرن ۲۱» تشکیل شده است که هر کدام با تمرکز بر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل زمینی و دریایی، به‌دنبال تسهیل تجارت و تحکیم روابط اقتصادی میان کشورهای مختلف هستند. این پژوهش با بهره‌گیری از روش کتابخانه‌ای و فیش‌برداری برای گردآوری داده‌ها و روش توصیفی-تحلیلی و تحلیل محتوای کیفی جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها، و همچنین با استفاده از گزاره‌های نظریه نوکارکردگرایی، به دنبال پاسخ به این پرسش بوده است که فرصت‌ها و چالش‌های این ابتکار برای اقتصاد سیاسی جمهوری اسلامی ایران چه می‌باشد؟

نسخه پیش از انتشار

نتایج حاصل از پژوهش حاکی از آن است که دولت‌های یازدهم و دوازدهم ایران رویکردی سه مرحله‌ای به این طرح اتخاذ کردند. در ابتدا (۲۰۱۳-۲۰۱۶)، به دلیل تمایل تاریخی ایران به غرب و سیاست «نه شرقی، نه غربی»، ایران نگاه محتاطانه‌ای به این طرح داشت و همکاری‌ها در سطح معمول باقی ماند. از ۲۰۱۹ به بعد، ایران با امضای سند جامع همکاری ۲۵ ساله با چین، مشارکت فعال در طرح را پذیرفت و سیاست خارجی خود را به سمت شرق تغییر داد.

مشارکت ایران در ابتکار چین می‌تواند مزایای چشم‌گیری برای اقتصاد سیاسی این کشور داشته باشد. از جنبه امنیت ملی، این طرح می‌تواند با ایجاد روابط نزدیک‌تر با چین و کشورهای هم‌پیمان، به تقویت ثبات داخلی ایران کمک کند و موقعیت ژئوپلیتیکی آن را در منطقه بهبود بخشد. توسعه زیرساخت‌های کلیدی مانند راه‌آهن، بندر و پروژه‌های انرژی، از جمله دستاوردهای قابل توجه این طرح است که می‌تواند بستر رشد اقتصادی را فراهم کند. افزون بر این، افزایش صادرات ایران به چین و بهره‌برداری از ظرفیت‌های تجاری این کشور به ویژه در حوزه انرژی و محصولات کشاورزی، می‌تواند تراز تجاری ایران را بهبود بخشد و زمینه‌ساز تنوع‌بخشی به شرکای تجاری شود. از سوی دیگر، این طرح فرصت تعامل هم‌زمان ایران با شرق و غرب را فراهم می‌کند و به این ترتیب، ایران می‌تواند از دو جبهه اقتصادی بهره‌برداری کند. جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و توسعه گردشگری نیز از مزایای دیگر این همکاری است که می‌تواند اقتصاد ایران را به‌ویژه در حوزه‌های غیرنفتی تقویت کند. در ابعاد سیاسی، تقویت روابط با کشورهای همسایه و افزایش نقش ایران در سیاست منطقه‌ای و بین‌المللی به ویژه در چارچوب ائتلاف‌های راهبردی با قدرت‌های غیرغربی، موقعیت ایران را در عرصه جهانی مستحکم‌تر خواهد کرد. در مجموع، این طرح می‌تواند فرصت‌هایی برای ایران فراهم آورد تا از وضعیت انزوای اقتصادی و سیاسی خود خارج شده و به قطب اقتصادی و سیاسی منطقه‌ای تبدیل شود.

این ابتکار چین در صورت عدم سیاست‌گذاری اصولی و مدیریت صحیح می‌تواند چالش‌های اقتصادی، سیاسی، مدیریتی و اجتماعی جدی برای ایران به همراه داشته باشد. از بعد اقتصادی، این طرح می‌تواند وابستگی ایران به واردات کالاهای چینی را افزایش داده و تولید داخلی را کاهش دهد، در حالی که تمرکز بیش از حد بر همکاری با چین موجب آسیب‌پذیری ایران در برابر تغییرات سیاست‌های اقتصادی و تجاری چین و تضعیف صنایع داخلی می‌شود. تعهدات مالی سنگین ناشی از پروژه‌های مشترک، به ویژه در حوزه زیرساخت‌ها، می‌تواند بدهی‌های خارجی را افزایش دهد و باعث عدم توازن در منافع دو طرف شود. در بعد سیاسی، نزدیکی به چین ممکن است استقلال ایران در تصمیم‌گیری‌های سیاست خارجی را محدود کرده و فشارهای بین‌المللی، به ویژه از سوی آمریکا، افزایش یابد. در بعد مدیریتی، ضعف در برنامه‌ریزی، جذب سرمایه داخلی، ناکارآمدی زیرساختی و مشکلات نظارتی می‌تواند مانع بهره‌برداری مطلوب از طرح شود و فساد اقتصادی و تأخیرهای اجرایی را افزایش دهد. از منظر اجتماعی، نفوذ اقتصادی و فرهنگی چین ممکن است تغییراتی در سبک زندگی و الگوهای مصرف ایرانیان ایجاد کرده و نگرانی‌هایی درباره فرصت‌های شغلی نیروی کار داخلی به وجود آورد. بنابراین، برای بهره‌برداری بهینه از این طرح، ایران باید سیاست‌های همکاری خود را بازنگری کرده، شفافیت در قراردادهای تقویت کرده، زیرساخت‌های داخلی را توسعه دهد و راهبردهای مستقلی برای نگاه به شرق تدوین کند تا بتواند منافع ملی خود را در این چارچوب حفظ کند.

نسخه پیش از انتشار

منابع و ماخذ

فارسی

- احمدرضانی، حسین معین آبادی بیدگلی (۱۳۹۸)، اقتصادسیاسی همگرایی منطقه ای آسه آن، **دوفصلنامه مطالعات اقتصادسیاسی بین الملل** دانشگاه رازی، دوره ۲، شماره ۱، ص ۲۴۱
- ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و پیرانخو، سحر (۱۳۹۶)، جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، **فصلنامه روابط خارجی**، دوره ۹، شماره ۳، صص ۷-۴۲.
- اسدی، رمضان اسماعیل و گودرزی، مهناز (۱۳۹۷)، تأثیر برنامه‌های توسعه‌ای سازمان ملل متحد بر برنامه‌های توسعه جمهوری اسلامی ایران، **فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل**، دوره ۱۱، شماره ۴۳، صص ۹-۴۷.
- اسماعیلی‌فرد، مریم (۱۳۹۶)، چالش‌های دستورکارگزاری محیط‌زیست در ایران، **فصلنامه علوم محیطی**، دوره ۱۵، شماره ۳، صص ۱-۱۸.
- اطاعت، جواد (۱۳۷۶)، **ژئوپلیتیک و سیاست خارجی ایران**، تهران: انتشارات سفیر.
- افراسیابان، وحید و کوهکن، علیرضا (۱۴۰۲)، بررسی جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین، **فصلنامه دانشنامه علوم سیاسی**، دوره ۴، شماره ۱۰، صص ۲۰۰-۲۲۷.
- افضلی، رسول، محمد جانی، مصطفی (۱۳۸۷)، هم‌گرایی و واگرایی سیاسی در حوزه کاسپین و حوزه‌های پیرامونی آن، **فصلنامه مطالعات سیاسی**، شماره ۱، صص ۱۲۱-۱۳۴.
- اکرمی‌نیا، محمد (۱۳۹۲)، راهبردهای سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در دستیابی به اهداف چشم‌انداز ۱۴۰۰، **فصلنامه مطالعات راهبردی**، سال ۱۶، شماره ۲، صص ۳۳-۶۰.
- حاجی‌زاده قوچان عتیق، زهرا؛ احمدی نوحدانی، سیروس؛ فرجی‌راد، عبدالرضا و مهکویی، حجت (۱۴۰۰)، تبیین تأثیر طرح ابتکار کمربند-جاده چین بر ژئواکونومی ایران، **فصلنامه اقتصاد و توسعه منطقه‌ای**، دوره ۲۸، شماره ۲۲، صص ۱-۲۲.
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۹)، **مبانی مطالعات سیاسی - اجتماعی (ج ۱)**، قم: سازمان حوزه‌ها و مدارس علمیه خارج از کشور.
- خداقلی‌پور، علیرضا (۱۳۹۶)، ابتکار کمربند - راه چین و تأثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران، **فصلنامه سیاست خارجی**، دوره ۳۱، شماره ۱، صص ۱۷-۴۹.
- دادگر، یدالله (۱۳۹۷)، اقتصاد سیاسی: ابزاری قدرتمند برای تحلیل و سیاست‌گذاری در عرصه‌های گوناگون قرن بیست و یکم، **دو فصلنامه اقتصاد تطبیقی**، سال ۵، شماره ۱، صص ۴۷-۷۰.
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال (۱۳۸۳)، سیاست خارجی و امنیتی مشترک اروپا از منظر نوکارکردگرایی، **فصلنامه پژوهش حقوق و سیاست**، دوره ۶، شماره ۱۲، صص ۱۴۳-۱۶۵.
- رئوفی، مجید، ملکی، عباس (۱۳۹۶)، راه ابریشم جدید؛ یک کمربند یک جاده؛ نظریه چینی برای رهایی از محدودیت‌های استراتژیکی، تهران: ابرار معاصر.
- زارع، محمد (۱۳۹۴)، جایگاه ایران در استراتژی کمربند اقتصادی جاده ابریشم در چشم‌انداز روابط ایران و چین. تهران: ابرار معاصر.
- سجادپور، محمدکاظم و نیاکی، آسیه (۱۳۹۷)، چین و افراط‌گرایی برگرفته از آسیای مرکزی، **فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۱۰۳، صص ۲-۳۵.

نسخه پیش از انتشار

- سیمبر و غلامنیا (۱۴۰۰)، دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (مطالعه موردی همکاری های تعرفه‌ای)، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۱۱۳، صص ۱-۲۰.
- سیمبر، رضا و حسینی، سید مصطفی (۱۳۹۵)، بررسی عوامل موثر بر همگرایی و منازعه روسیه و چین در عصر پساجنگ، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۹۶، صص ۶۷-۹۹.
- سیمبر، رضا و رضاپور، دانیال (۱۳۹۸)، ابتکار جاده ابریشم نوین چین؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، پاکستان و قزاقستان، دو فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی و بین‌الملل، دوره ۱، شماره ۱، صص ۱۵۸-۱۸۵.
- سیمبر، رضا و رضاپور، دانیال (۱۳۹۹)، راهبرد جمهوری اسلامی ایران در نظام بین‌الملل چند قطبی: مطالعه موردی گروه بریکس، فصلنامه پژوهشنامه انقلاب اسلامی، سال ۱۰، شماره ۳۴، صص ۱-۱۴.
- شعبانی، علی؛ سجادیپور، سید محمد کاظم؛ خداوردی، حسن و دانش فرد، کرم اله (۱۴۰۰)، تأثیر کمربند جاده چین بر سیاستگذاری عمومی ایران با تکیه بر حمل و نقل، فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال ۲۷، شماره ۱۱۵، صص ۶۹-۹۷.
- عابدینی، محسن، عبدالملکی، حسن و غیجی، محمد. (۱۴۰۰)، تبیین دستاوردها، فرصت‌ها و پیامدهای طرح یک کمربند یک جاده چین بر کشورهای معبر جنوب غرب آسیا (مورد ایران)، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دوره ۱۱، شماره ۴۵، صص ۹۵۱-۹۶۹.
- عسگریان، حسین (۱۳۹۵)، چشم انداز روابط ایران و چین، تهران: ابرار معاصر.
- قوام، سیدعبدالعلی (۱۳۹۰)، اصول سیاست خارجی و سیاست بین‌الملل، تهران: سمت.
- مجتهد زاده، پیروز (۱۳۸۱)، جغرافیای سیاسی و سیاست‌های جغرافیایی، تهران: سمت.
- مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۱)، تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، چاپ هفتم، تهران: سمت.
- یزدانی، عنایت الله و عبدی، منا (۱۴۰۰)، ابتکار کمربند-راه چین و منافع جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه سیاست جهانی، دوره ۱۰، شماره ۲، صص ۸۷-۱۳۰.

لاتین

- Carius, A., Ivleva, D., Pohl, B., Ruttinger, L., Schaller, S., Tanzler, D., & Vivekananda, J. (2018). **A Foreign Policy Perspective on the SDGs.** <https://adelphi.de/en/system/files/mediathek/bilder/A%20Foreign%20Policy%20Perspective%20On%20The%20Sustainable%20Development%20Goals%20-%20Brief%20-%20adelphi.pdf>.
- Fallon, T. (2015). **The New Silk Road: Xi Jingspings Grand Strategy for Eurasia.** American foreign policy interests, (observed:2/5/2017) at: www.ou.edu/uschina/texts/Fallon.2015.AFPI.New_Silk_Road.pdf.
- Garlick, J., & Havlová, R. (2021). **The dragon dithers: assessing the cautious implementation of China's Belt and Road Initiative in Iran.** Eurasian Geography and Economics, 62(4), 454–480. <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1822197>.
- Grajewski, N. (2022). **An Illusory Entente: The Myth of a Russia-China-Iran "Axis".** Asian Affairs, 53(1), 164–183. <https://doi.org/10.1080/03068374.2022.2029076>.
- Haas, E. (1958). **he Uniting of Europe: Political, Social, and Economic Forces 1950-1957.** Stanford: Stanford University Press.

- Haas, E. B. (1964). **Beyond the Nation-State: Functionalism and International Organization**. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Hass, E. (1970), **The Study of Regional Integration: reflection on the joy and anguish of pretheorizing**. *International Organization*, 24(4), pp. 606-646, <https://doi.org/10.1017/S0020818300017495>.
- Kemie, J.A., Eslami, M. (2023). **China–Iran’s 25-Year Deal: The Implication for the Belt and Road Initiative and Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA)**. In: Duarte, P.A.B., Leandro, F.J.B.S., Galán, E.M. (eds) *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics*. Palgrave Macmillan, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-19-6700-9_34.
- Khabibjonov, U., Ismoilov I. (2024). **General structure and development of China's "One Belt, One Road" program**. *International Scientific Journal of Science and Innovation*, 3(7), pp: 29-34. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/general-structure-and-development-of-china-s-one-belt-one-road-program>.
- Parvoni, M. (2024). **The impact of the “One place, one road” project on the economy of countries**. *Nordic International University, Scientific Materials of Nordic*, 1(0001), Available at: <https://research.nordicuniversity.org/index.php/nordic/article/view/894>.
- Spoehr, A. P., & da Silva, A. L. R. (2017). **Foreign Policy’s Role in Promoting Development: The Brazilian and Turkish Cases**. *Contexto Internacional*, 39(1), Jan/Apr. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390100008>.
- Sustainable Development Goals Report. (2018). Retrieved from <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2018/thesustainabledevelopmentgoalsreport2018-en.pdf>
- U.S. Energy Information Administration (EIA). (2024). **An overview of Iran's energy**, Available at: <https://www.eia.gov/international/analysis/country/irn>.
- Zulkifli, N., & Bizikumar, R. (2023). **One Belt One Road (OBOR) Initiatives: Advantages and Challenges of Policy, Department of International Relations**. Security and Law, Faculty of Management and Defence Studies, National Defence University of Malaysia, https://www.researchgate.net/publication/366904677_ONE_BELT_ONE_ROAD_OBOR_INITIATIVES_ADVANTAGES_AND_CHALLENGES_OF_APPLICATION.

نسخه پیش از انتشار

Abstract: The " Belt and Road" initiative, designed and implemented in 2013 as one of the largest economic projects, was proposed with the aim of strengthening China's position as a global power in the economic, trade, and political spheres. Meanwhile, the Islamic Republic of Iran is known as one of the key nodes of this plan due to its strategic location in the North-South and East-West transportation corridors, as well as its rich energy resources. The purpose of this research is to examine the opportunities and challenges of the " Belt and Road" initiative for Iran's political economy. The results indicate that this initiative can strengthen Iran's geopolitical position in the region, while developing key Iranian infrastructure, including transportation and energy, attracting foreign direct investment, and strengthening economic relations with countries along the path of the plan. But on the other hand, greater economic and political dependence on China, increased imports of Chinese goods, lack of transparency in investments, and problems resulting from international sanctions are among the challenges that Iran will face in dealing with this plan.

Key words: Belt and Road Initiative, China, Islamic Republic of Iran, political economy, opportunities, challenges