

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

ابتکار «کمربند-راه» چین و اقتصاد سیاسی ایران (۲۰۲۵-۲۰۱۳)

سیدمهدی 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 (۲۰۲۵-۲۰۱۳) است. نتایج نشان می‌دهد که ابتکار «کمربند-راه» برای ایران هم فرصت‌های استراتژیک و هم چالش‌های ساختاری ایجاد می‌کند. افزایش آسیب‌پذیری ایران در برابر نوسانات اقتصادی چین در کنار چند موضوع دیگر از چالش‌های ایران در این راه است.

واژگان کلیدی:

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

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۴/۰۲/۳۰ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۷/۱۳

^۱. دانش آموخته دکتری، گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، واحد بین‌الملل کیش، دانشگاه آزاد اسلامی، جزیره

کیش، جمهوری اسلامی ایران. sedaghat53@gmail.com

^۲. نویسنده مسئول و استاد تمام گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، دانشگاه گیلان، گیلان، جمهوری اسلامی ایران،

simbar@guilan.ac.ir

مقدمه

ابتکار «کمربند-راه» که در سال ۲۰۱۳ توسط شی جین‌پینگ مطرح شد، یکی از بلندپروازانه‌ترین ابتکارات ژئواستراتژیک قرن بیست‌ویکم به‌شمار می‌آید. این ابتکار با ایجاد شبکه‌ای گسترده از مسیرهای زمینی و دریایی، به دنبال بازآرایی جغرافیای اقتصادی جهان و تقویت جایگاه چین در نظم بین‌الملل است. در واقع، فراتر از توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی، طرح کمربند-راه، ابزاری برای تعمیق وابستگی‌های تجاری، مالی و سیاسی کشورها به چین محسوب می‌شود و از این‌رو، هم بُعد اقتصادی و هم بُعد ژئوپلیتیکی دارد. در این میان، جمهوری اسلامی ایران، به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خاص خود در اتصال شرق و غرب و همچنین برخورداری از منابع انرژی عظیم، همواره در کانون توجه این طرح قرار داشته است؛ اما پرسش اساسی آن است که ابتکار «کمربند-راه» چه فرصت‌ها و تهدیدهایی را در بازه زمانی ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۵ برای اقتصاد سیاسی ایران رقم زده است؟

اهمیت پرسش فوق در آن است که ایران طی این دوره، سه مرحله متفاوت در تعامل با ابتکار «کمربند-راه» را تجربه کرده است: نخست، دوره ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ که رویکردی محتاطانه و همراه با تردید نسبت به اهداف واقعی چین غالب بود؛ دوم، مرحله ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۹ که نشانه‌های نزدیکی و همکاری اقتصادی-زیرساختی آشکار شد و سوم، از سال ۲۰۱۹ به بعد که ایران به شکل فعال‌تری وارد همکاری‌های مرتبط با این طرح گردید، هرچند هم‌زمان فشارهای ناشی از تحریم‌ها و رقابت قدرت‌های بزرگ تشدید شد. به نظر می‌رسد روابط ایران و چین در چارچوب «کمربند-راه»، نه خطی و ساده، بلکه پویا و متأثر از متغیرهای منطقه‌ای و بین‌المللی بوده است. این تحقیق می‌کوشد با بررسی فرصت‌ها و چالش‌های طرح مذکور برای اقتصاد سیاسی ایران، تصویری متوازن از پیامدهای این ابتکار ارائه دهد. چنین تحلیلی می‌تواند ضمن آشکار ساختن ظرفیت‌های بهره‌گیری از این طرح برای توسعه ملی، محدودیت‌ها و ریسک‌های ناشی از وابستگی‌های ساختاری را نیز برجسته کند. یافته‌های این پژوهش می‌تواند برای سیاست‌گذاران ایرانی در جهت تدوین استراتژی‌هایی واقع‌گرایانه و متوازن در تعامل با چین و سایر بازیگران جهانی، سودمند واقع شود.

پیشینه پژوهش. در بخش پیش رو، شماری از پژوهش‌های گذشته که از نظر مفهومی و محتوایی قرابت بیشتری با موضوع پژوهش حاضر دارند، به‌طور مختصر معرفی و ارزیابی می‌شوند تا زمینه‌ای برای سنجش نقاط قوت و کاستی‌های آن‌ها در مقایسه با پژوهش کنونی فراهم گردد.

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 ژئوپلیتیک 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.

یزدانی و عبدی (۱۴۰۰)، در مقاله‌ای تحت عنوان «ابتکار کمر بند-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 کمر بند-جاده چین بر ژئواکونومی ایران»، به بررسی تأثیرات طرح «کمر بند-راه» 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 کمر بند-راه»، 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 کمر بند-راه 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-راه» 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.

نقاط تلاقی پژوهش‌های بررسی شده در این است که همگی بر نقش بالقوه ایران در ابتکار «کمربند-راه» و مزایای اقتصادی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک آن تأکید دارند و اغلب بر فرصت‌های ناشی از جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه زیرساخت‌ها و ارتقای موقعیت ایران در شبکه ترانزیتی منطقه متفق‌القول‌اند. در عین حال، تضاد و کاستی پژوهش‌ها در آن-جاست که بیشتر آن‌ها یا به جنبه‌های فرصت‌محور پرداخته و از چالش‌ها و محدودیت‌های داخلی و خارجی ایران (مانند تحریم‌ها، مشکلات اجرایی و موانع نهادی) غفلت کرده‌اند، یا صرفاً ابعاد اقتصادی و تجاری را برجسته ساخته و از پیامدهای سیاسی، اجتماعی و امنیتی این طرح برای ایران سخنی به میان نیاورده‌اند. وجه تمایز مقاله حاضر با پژوهش‌های پیشین در این است که به‌طور هم‌زمان به فرصت‌ها و چالش‌ها می‌پردازد و تأثیر ابتکار «کمربند-راه» بر اقتصاد سیاسی ایران در بازه ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۵ را در چارچوبی جامع و انتقادی بررسی می‌کند. بدین معنا که علاوه بر مزایای اقتصادی و ژئواکونومیک، به محدودیت‌های ناشی از ساختار سیاست داخلی ایران، فشارهای بین‌المللی و ریسک‌های اجرایی نیز توجه دارد.

روش تحقیق. روش پژوهش حاضر ماهیت توصیفی-تحلیلی دارد و تمرکز آن بر بررسی فرصت‌ها و چالش‌های ابتکار «کمربند-راه» چین برای اقتصاد سیاسی ایران در بازه زمانی ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۵ است. داده‌ها از طریق مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای گردآوری شده و شامل منابع معتبر هم‌چون کتاب‌های علمی، مقالات پژوهشی، گزارش‌های نهادهای بین‌المللی و اسناد رسمی مرتبط با روابط ایران و چین بوده است. معیار ورود منابع، ارتباط مستقیم با موضوع، پوشش بازه زمانی مورد نظر، اتکا به داده‌های مستند و برخوردار بودن از اعتبار علمی بوده و منابع فاقد این ویژگی‌ها کنار گذاشته شدند. داده‌ها پس از گردآوری با روش تحلیل محتوای کیفی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفتند تا ضمن شناسایی الگوها و

روندهای اصلی، ابعاد اقتصادی و سیاسی طرح و میزان تأثیرگذاری آن بر ایران آشکار شود. بدین ترتیب، پژوهش علاوه بر ارائه تصویری نظام مند از جایگاه ایران در ابتکار کمر بند-راه، امکان بازتولید و ارزیابی نتایج توسط سایر پژوهشگران را نیز فراهم می کند.

مفاهیم: اقتصاد سیاسی. اقتصاد سیاسی حوزه‌ای میان رشته‌ای در علوم اجتماعی است که به تعامل نظام مند میان ساختارهای سیاسی (مانند دولت، قانون و نهادها) و فرایندهای اقتصادی (مانند تولید، بازار و توزیع منابع) می پردازد. این حوزه بررسی می کند که چگونه نظام های حکومتی بر عملکرد اقتصادی تأثیر می گذارند و بالعکس، تصمیمات اقتصادی چگونه زمینه ساز تغییرات سیاسی می شوند (Biscontini, 2023). بوزان^۱ می نویسد: «اقتصاد و سیاست، دو حوزه درهم تنیده اند و جدایی مسیری آنها به دو دلیل، امروزه عجیب می آید: نخست و مهم تر، اقتصاد و سیاست ممکن است حوزه های مختلف تحلیلی در نظر گرفته شوند، اما آنها در یک واقعیت یکسان و واحد عمل می کنند و هر دو، مسائل اقتصادی و مسائل سیاسی نه تنها با یکدیگر بلکه با موضوع های امنیتی در بسیاری از نقاط مهم به هم پیوسته اند که تجزیه و تحلیل آنها در کنار یکدیگر برای دریافت تحلیل صحیح از هر کدام اهمیت بسیاری دارد» (پورا احمدی میبدی و جامه، ۱۴۰۲: ۸۸).

منیsha شارما^۲، پژوهش گر دکترای علوم سیاسی در دانشگاه مهاراجا ساجی رائو^۳، در مقاله ای با عنوان «درک اقتصاد سیاسی: سفری میان قدرت و تولید» که در فوریه ۲۰۲۴ منتشر شده است، اقتصاد سیاسی را به عنوان مطالعه روابط درهم تنیده میان سیاست و اقتصاد تعریف می کند. او بر این باور است که این حوزه به بررسی چگونگی تأثیر سیستم ها و نهادهای سیاسی بر سیستم های اقتصادی و بالعکس می پردازد. اقتصاد سیاسی به تحلیل تولید، توزیع و رشد اقتصادی، تجارت بین المللی، نقش دولت و حکومت در سیستم اقتصادی و همچنین چالش های جهانی سازی می پردازد. (Sharma, 2024).

ژئوپلیتیک. ژئوپلیتیک علمی است که روابط قدرت، تأثیرات جغرافیایی و استراتژیک و تعاملات سیاسی میان دولت ها و بازیگران بین المللی را در سطح ملی و فراملی تحلیل می کند. این رشته با بررسی عواملی چون موقعیت جغرافیایی، منابع طبیعی، خطوط حمل و نقل، مرزها، جمعیت، فرهنگ و اقتصاد، به تحلیل فرصت ها و تهدیدهای امنیتی، اقتصادی و سیاسی کشورها می پردازد و تلاش می کند نحوه شکل گیری سیاست های خارجی

^۱. Barry Gordon Buzan

^۲. Manisha Sharma

^۳. Maharaja Sayajirao

و داخلی را بر اساس شرایط محیطی و جغرافیایی توضیح دهد. در واقع، ژئوپلیتیک پلی میان جغرافیا و سیاست است که نشان می‌دهد چگونه عوامل مکانی و محیطی می‌توانند قدرت، نفوذ و رقابت میان دولت‌ها و مناطق مختلف جهان را شکل دهند و مسیر تحولات بین‌المللی را تعیین کنند (Flint, 2024: 2-4).

جان اگنیو^۱ از اندیشمندان برجسته مکتب ژئوپلیتیک معتقد است ژئوپلیتیک مطالعه تأثیر توزیع‌ها و تقسیمات جغرافیایی بر روند سیاست‌های جهانی است و در کاربرد اصلی خود به تأثیر روابط بین دولت‌ها در وضعیت فضایی قاره‌ها، اقیانوس‌ها و توزیع منابع طبیعی و انسانی می‌پردازد. امروزه این اصطلاح شامل بررسی تمام مفروضات جغرافیایی، توصیفات و درک‌هایی است که از ایجاد و ساخت سیاست‌های جهانی به دست می‌آید (جوفار و یزدان-پناه درو، ۱۴۰۳: ۴۷).

هم‌گرایی. در عرصه روابط بین‌الملل، هم‌گرایی به فرآیندی اشاره دارد که در آن سیاست‌های کشورهای مختلف به تدریج به یکدیگر شباهت پیدا می‌کنند. این شباهت می‌تواند در ابعاد گوناگونی هم‌چون اهداف راهبردی، ابزارهای اجرایی یا ساختارهای نهادی سیاست‌ها شکل بگیرد و معمولاً در بازه‌ای زمانی و در میان حوزه‌های سیاسی متعدد رخ می‌دهد. در واقع، هم‌گرایی بیشتر به معنای نزدیک شدن تدریجی الگوهای سیاستی کشورها به سمت نقطه‌ای مشترک است؛ بدون آن که لزوماً علت‌های دقیق یا محرک‌های اصلی این روند مدنظر قرار گیرد. چنین نگاهی، هم‌گرایی را نه به‌عنوان یک وضعیت ثابت، بلکه به‌مثابه فرآیندی پویا و مرحله‌ای تبیین می‌کند. سازوکارهای تحقق هم‌گرایی در روابط بین‌الملل متنوع‌اند و هر یک می‌توانند با درجات متفاوتی بر روند نزدیکی سیاست‌ها اثر بگذارند. این فرآیند ممکن است از طریق اجبار و فشارهای بیرونی، تطبیق و یکسان‌سازی قواعد و مقررات در سطح فراملی، رقابت در عرصه تنظیم‌گری، یا از راه یادگیری متقابل و الگوبرداری از تجارب دیگران شکل گیرد. علاوه بر این، نیروهای بازار و ظرفیت‌های نهادی کشورها نیز به‌عنوان عوامل مکمل، قادرند روند هم‌سویی سیاست‌ها را تسریع یا تقویت کنند... (Korkmaz & van Zeven, 2025: 35-36).

هم‌گرایی در روابط بین‌الملل، به معنای نزدیکی در خطوط سیاست خارجی کشورهای مختلف در واکنش به تغییرات سریع و ناپایدار محیط بین‌المللی است. برای مثال مطالعه بومرسون و همکاران نشان می‌دهند پس از شروع جنگ روسیه با اوکراین، کشورها

^۱. John A. Agnew

اسکاندیناوی به طور معناداری در سیاست خارجی و امنیتی خود هم‌گرا شده‌اند. این روند، ناشی از افزایش ادراک تهدید و بازتعریف نقش‌های خارجی است که زمینه‌ساز تقارب تدریجی در تصمیم‌گیری‌های امنیتی میان آن‌ها شد (Brommesson et al. 2024: 24). این مثال برجسته، هم‌گرایی را نه تنها به‌عنوان یک واکنش سازه‌ای نسبت به تغییرات تهدیدزا توضیح می‌دهد، بلکه نشان می‌دهد که چگونه زمینه‌های ژئوپولیتیکی می‌توانند محرکی قدرتمند برای هم‌سویی تدریجی کشورها باشند.

چارچوب نظری: نوکارکردگرایی. نظریه نوکارکردگرایی^۱ که توسط ارنست هاس^۲ توسعه یافته است، به‌عنوان یکی از رویکردهای برجسته در مطالعه هم‌گرایی منطقه‌ای شناخته می‌شود. هاس بیان می‌کند، هم‌گرایی در بخش‌های خاص اقتصادی می‌تواند به تدریج به هم‌گرایی سیاسی منجر شود. در نوکارکردگرایی، تأکید بر نهادهای فراملی و اهمیت آن‌ها در تسهیل همکاری‌های بین‌المللی برجسته است. این رهیافت به تبیین آن مسئله توجه می‌کند که «چرا و چگونه دولت-ملت‌ها حاکمیت ملی خود را کاملاً رها می-سازند؟ 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 مسألت‌آمیز اختلافات فی‌مابین به دست می‌آورند. به طور دقیق، نوکارکردگرایی فرآیندی را توصیف می‌کند که بازیگران سیاسی در چندین واحد مجزای ملی ترغیب می-شوند تا وفاداری‌ها، انتظارات و فعالیت‌های سیاسی خود را در راستای یک مرکز بزرگ‌تر تغییر دهند. (علیزاده و زارعی، ۱۳۹۸: ۲۳)

در نوکارکردگرایی نشانی از «خیر» مشترک و هماهنگی منافع نیست، بلکه سعی می‌شود به مقوله هم‌گرایی از دید «منافع ابزاری» نگریسته شود. در فرایند هم‌گرایی، روند «سرایت» نقشی مهم ایفا می‌کند. این روند باعث می‌شود مسائل مطروحه در یک موضع مشخص تأثیراتی متفاوت بر سایر حوزه‌ها بگذارد. هم‌گرایی از نظر هاس فرایندی است که از طریق آن کنشگران سیاسی در فضاهای ملی متعدد و متمایز متقاعد می‌شوند که وفاداری‌ها، انتظارات و فعالیت‌های سیاسی خود را به سمت مرکز جدید و بزرگ‌تری سوق دهند که نهادهای آن از صلاحیت قانونی بر دولت‌های قبلی برخوردارند یا خواهان چنین صلاحیتی هستند. یکی از معیارهای هم‌گرایی، سود و زیان ناشی از آن است. اراده هم‌گرایی بستگی بدان دارد که گروه‌های عمده تشکیل‌دهنده واحد معطوف به هم‌گرایی، چشم‌انداز هم‌گرایی

^۱. Neofunctionalism

^۲. Ernst Haas

را ثمربخش ببینند. به عبارت دیگر، آنچه امکان هم‌گرایی را معقول فراهم می‌سازد، انگیزه‌های نوع‌دوستانه نیست، بلکه توجه به منافع و ارزش‌هایی است که بسیار پیچیده‌تر از مفاهیمی مثل صلح، دوستی و اتحادند. (گل‌آقایی و زوقی بارانی، ۱۴۰۴: ۱۹-۲۰)

کاربرد نظریه نوکارکردگرایی در تحلیل فرصت‌ها و چالش‌های طرح «کمربند-راه» چین برای اقتصاد سیاسی ایران از آن جهت اهمیت دارد که این نظریه امکان فهم چگونگی سرایت همکاری‌های اقتصادی به عرصه‌های سیاسی و نهادی را فراهم می‌سازد. در واقع، ایران به‌عنوان کشوری در مسیر ژئوپلیتیک این طرح، نه صرفاً در معرض منافع اقتصادی ناشی از سرمایه‌گذاری، تجارت و زیرساخت‌های ترانزیتی قرار دارد، بلکه درگیر فرآیندی است که می‌تواند به بازتعریف جایگاه سیاسی و نهادی آن در منطقه و نسبت با چین منجر شود. بهره‌گیری از نوکارکردگرایی این امکان را فراهم می‌سازد که پویایی‌های هم‌گرایی اجباری و ابزاری ایران در چارچوب طرح «کمربند-راه» و پیامدهای آن بر اقتصاد سیاسی کشور به‌صورت چندلایه و واقع‌گرایانه مورد واکاوی قرار گیرد.

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 جین‌پینگ^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 جین‌پینگ، 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 «کمربند-راه» 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

^۱. Deng Xiaoping

^۲. Xi Jinping

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 امور داخلی کشورها؛ ۳. عدم تهاجم متقابل؛ ۴. سود متقابل و ۵. برابری و هم‌زیستی متقابل (عسگریان، ۱۳۹۵: 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.

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 است:

^۱. Silk Road Economic Belt (SREB)

^۲. Maritime Silk Road (MSR)

فهرست کریدورهای زمینی ابتکار «کمربند-راه»

نمونه‌هایی از پروژه‌ها	مشارکت‌کنندگان	کریدور
<ul style="list-style-type: none"> ○ خط لوله نفت و گاز طبیعی مایع شده چین- میانمار ○ پل پادما (بنگلادش) ○ ساخت تونل در زیر رودخانه کارناپولی 	بنگلادش، هند، میانمار	کریدور اقتصادی بنگلادش، چین، هند، میانمار
<ul style="list-style-type: none"> ○ راه‌آهن مسافری قزاقستان - چین ○ مدرن‌سازی فرودگاه مناس (قرقیزستان) ○ راه‌آهن پرسرعت غرب به شرق ترکیه 	ایران، قزاقستان، قرقیزستان، کویت، قطر، عربستان سعودی، تاجیکستان، ترکیه، ازبکستان	کریدور اقتصادی چین، آسیای مرکزی، آفریقای غربی
<ul style="list-style-type: none"> ○ خطوط راه‌آهن چین- لائوس ○ ارتقا مسیر دریایی لانسانگ- مکانگ 	کامبوج، لائوس، تایلند، ویتنام	کریدور اقتصادی چین، شبه‌جزیره هند و چین
<ul style="list-style-type: none"> ○ خط لوله گاز طبیعی مایع شده آلتای (شینجیانگ را به سیبری متصل می‌نماید) ○ بزرگراه آلتان بولاگ - اولانباتور - زمین - آند 	مغولستان، روسیه	کریدور اقتصادی چین، مغولستان، روسیه
<ul style="list-style-type: none"> ○ توسعه منطقه آزاد گوادر ○ فاز ۲ بزرگراه کاراکورام (تاکوت، حویلیان) ○ آزادراه پیشاور - کراچی 	پاکستان	کریدور اقتصادی چین، پاکستان
<ul style="list-style-type: none"> ○ حمل و نقل ریلی چین - اروپا (۲۹ مسیر که چین را به ۹ مسیر اروپایی متصل می‌سازد) ○ خطوط ریلی مجارستان و صربستان ○ پارک صنعتی چین - بلاروس ○ مرکز همکاری مرزی بین‌المللی خرگوس^۱ بین قزاقستان و چین ○ بندر پیرووس (یونان) 	بلاروس، بلغارستان، جمهوری چک، یونان، مجارستان، قزاقستان، لهستان، روسیه، صربستان، اسلواکی	کریدور اقتصادی پل زمینی اروپای جدید

منبع: یزدانی و عبدی، ۱۴۰۰: ۱۰۱-۱۰۲

بخش دریایی، ابتکار «کمربند-راه» 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

^۱. Khorgos

متصل می‌شود. چین با سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر استراتژیک در کشورهایمانند پاکستان (بندر گوادر)، سریلانکا (بندر هامبانتوتا)^۱ و یونان (بندر پیرائوس^۲)، 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.

۲. جایگاه و موقعیت راهبردی ایران در ابتکار «کمر بند-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).

این کشور 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 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 (بیزدانی و عبدی، ۱۴۰۰: ۱۰۵-۱۰۶). این ظرفیت‌ها و امکانات زیرساختی و مواصلاتی به سرزمین‌های مجاور، اهمیت دوچندانی به

^۱. Hambantota

^۲. Piraeus

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.

مراحل پذیرش ابتکار «کمربند-راه» از سوی ایران. روند سیاست‌گذاری و واکنش

ایران در قبال ابتکار «کمربند-راه» را می‌توان در سه مرحله به شرح ذیل تفکیک نمود:

- از آغاز طرح در سال ۲۰۱۳ تا سفر شی‌جینگ‌پینگ به ایران در سال ۲۰۱۶: نکته‌ای که بسیاری از مدیران، متصدیان 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 «کمربند-راه» 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.
- از سال ۲۰۱۶ (سفر شی‌جینگ‌پینگ به ایران) تا اواخر سال ۲۰۱۷: تبیین طرح در سفر شی‌جینگ‌پینگ به ایران و دعوت رسمی از ایران به همکاری در ابتکار

«کمربند-راه»، متاثر 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 «کمربند-راه» با محوریت سازمان سرمایه‌گذاری خارجی و جذب کمک‌های فنی و اعتباری تشکیل گردید؛ اما به‌رغم توافقات و حضور ایران در اجلاس سال ۲۰۱۷ مجمع کشورهای ابتکار «کمربند-راه» 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 تا سال

۲۰۲۵: از سال ۲۰۱۹ به بعد، سیاست ایران نسبت به ابتکار «کمربند-راه» وارد مرحله‌ای فعالانه و ساختاری شد که آن را می‌توان نقطه عطفی در تغییر رویکرد کشور از «غرب‌گرایی محتاطانه» به «شرق‌گرایی راهبردی» دانست (مهربان و اکبری، ۱۴۰۴: ۲۹). 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 «کمربند-راه» بازتاب می‌یابد. (شعبانی و دیگران، ۱۴۰۰: ۷۷-۷۸). در این بازه زمانی، همکاری‌های ایران و چین در چارچوب ابتکار «کمربند-راه» وارد مرحله‌ای عینی‌تر و پروژه‌محور شد. مجموع سرمایه‌گذاری مستقیم چین در ایران حدود ۹.۳ میلیارد دلار تا پایان ۲۰۲۳ بوده است. پروژه‌های اجراشده در این دوره بیان‌گر رویکرد راهبردی پکن به ایران در حوزه‌های انرژی و ترانزیت می‌باشند. در بخش انرژی، شرکت سینوپک^۲ چین در سال ۲۰۱۷ قرارداد ۲.۱ میلیارد دلاری برای ارتقای پالایشگاه آبادان منعقد کرد، این پروژه در دهه ۲۰۲۰ ادامه یافت و یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های زیربنایی ایران در حوزه نفت و گاز به شمار می‌رود. همچنین در سال ۲۰۲۴،

^۱. Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB)

^۲. Sinopec

شرکت «ال دی کا سولار»^۱ چین توافقی با ارزش حدود ۱ میلیارد یورو (۱.۱۶ میلیارد دلار) برای احداث نیروگاه فتوولتائیک بزرگ در ایران امضا کرد که سالانه توان تولید ۲ میلیارد کیلووات ساعت انرژی خورشیدی را خواهد داشت. در بخش زیربنایی، چند قرارداد بزرگ ریلی با شرکت‌های چینی همچنان در دستور کار باقی ماند؛ از جمله قرارداد ۷۳۸ میلیون دلاری توسعه و نوسازی خط تهران-همدان-سنندج و قرارداد ۳.۵ میلیارد یوانی (حدود ۵۰۰ میلیون دلار) برای احداث خط ۲۶۳ کیلومتری کرمانشاه-خسروی در غرب ایران. افزون بر این، پروژه برقی‌سازی خط ۹۲۶ کیلومتری تهران-مشهد با اعتباری معادل ۱.۵ میلیارد دلار در چارچوب کمربند-راه طراحی شده بود که اگرچه با مشکلات تأمین مالی مواجه شد، همچنان یکی از طرح‌های شاخص همکاری ریلی میان دو کشور محسوب می‌شود. در صنایع معدنی نیز، شرکت متالورژی چین در سال ۲۰۱۷ حدود ۳۵۰ میلیون دلار در کارخانه فولاد سپیددشت و پروژه گندله‌سازی سرمایه‌گذاری کرد که بخش‌هایی از آن در دهه ۲۰۲۰ پیگیری شد؛ بنابراین، هرچند سطح سرمایه‌گذاری چین در ایران نسبت به همسایگان کمتر باقی ماند، اما ماهیت قراردادهای ارزش مالی قابل توجه آن‌ها در حوزه انرژی، حمل‌ونقل و صنایع معدنی، نشان از آن دارد که ایران در این دوره به‌تدریج جایگاه خود را به‌عنوان یک گره راهبردی در نقشه کمربند-راه تثبیت کرده است (Chen & Wang, 2025: 1-4).

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 بهره‌بردار. 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

^۱. LDK Solar

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 تأمین نظم اجتماعی و ثبات سیاسی تأثیر دارد. مطابق نظریه نوکارکردگرایی، وابستگی متقابل میان کشورها در عرصه حمل‌ونقل و صادرات انرژی و کالاها، مخصوصاً به ایران به‌عنوان کریدوری حیاتی و باصرفه، 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،

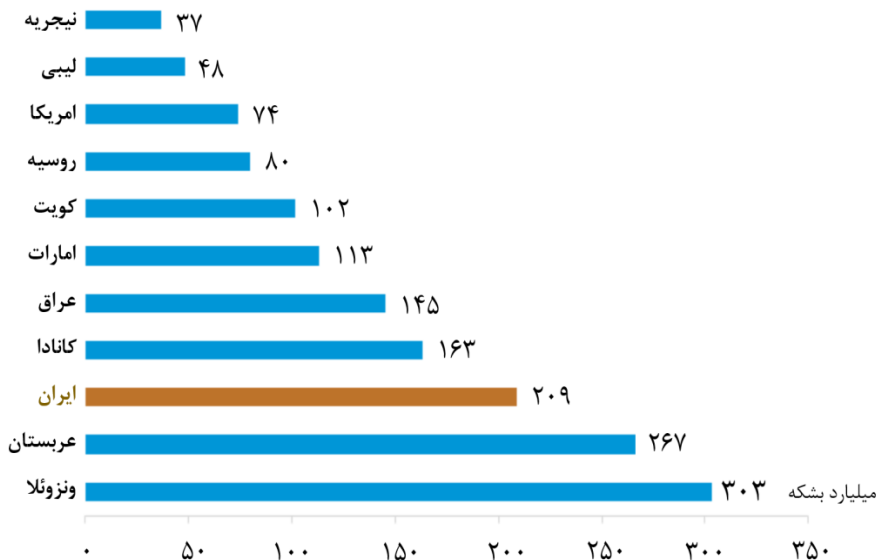
حمل‌ونقل، انرژی و سرمایه‌گذاری‌های بزرگ متمرکز است، تأثیرات اقتصادی زیادی بر ایران خواهد داشت. در این میان، یکی از مهم‌ترین تأثیرات آن، توسعه زیرساخت‌های حیاتی و پروژه‌های کلیدی در ایران است که می‌تواند به‌طور مستقیم به رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال و تحرک اقتصادی در کشور کمک کند. پروژه‌های مختلفی در حوزه 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 به‌عنوان 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 «کمربند-راه» 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 بیش‌ازپیش 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 می گیرد و ایران دومین صادرکننده بزرگ نفت به چین، پس از عربستان است» (سیمبر و رضاپور، ۱۳۹۹: ۹). ابتکار «کمر بند-راه» که بر مبنای توسعه زیرساخت ها، بهبود دسترسی به بازارهای جدید و تقویت شبکه های تجاری بین کشورهای مختلف بنا شده است، به ویژه برای ایران که از موقعیت جغرافیایی استراتژیک برخوردار است، فرصت های بزرگی برای ارتقاء صادرات و بهبود تراز تجاری فراهم می آورد. «ایران به عنوان یکی از منابع عمده انرژی جهان، با افزایش صادرات نفت، گاز و محصولات پتروشیمی به چین می تواند نقش بیشتری در تأمین نیازهای انرژی این کشور ایفا کند. این روند می تواند منجر به افزایش درآمدهای ارزی ایران و در نتیجه تقویت وضعیت اقتصادی این کشور شود. علاوه بر این، چین به عنوان یکی از بزرگ ترین مصرف کنندگان مواد معدنی و فلزات در جهان، برای تأمین نیازهای خود به مواد خامی مانند مس، فولاد و سنگ آهن، به ایران نیاز دارد. افزایش صادرات این محصولات به چین می تواند منبع درآمدی جدید برای ایران ایجاد کند و همچنین به طور قابل توجهی به تنوع صادرات غیرنفتی ایران کمک کند» (Zulkifli & Bizikumarin, 2023: 240).

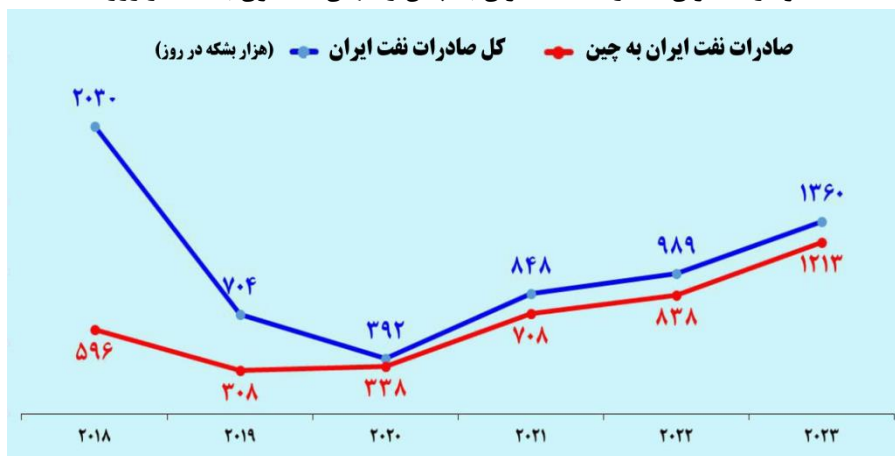
نمودار ۱. بزرگترین ذخائر اثبات شده نفت جهان تا سال ۲۰۲۴ (میلیارد بشکه)



منبع: 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)

نمودار ۲. میزان صادرات نفت ایران به چین و جهان (میلیون بشکه در روز)



منبع: U.S. EIA, 2024

- 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 زمینه‌ساز پیگیری دو گفتمان غرب‌گرا و شرق‌گرا را به‌صورت 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 به‌دلیل تحریم‌ها و سیاست‌های خصمانه، دچار تلاطم می‌شود، 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-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 به‌دنبال 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 «کمربند-راه»، ایران می‌تواند فرصت‌های جدیدی برای معرفی میراث فرهنگی خود به جهان ایجاد کند و درعین 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، 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 یک‌سو، 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 «کمربند-راه» 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 «کمربند-راه»، 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.

فرصت‌ها و مزایای مشارکت ایران در ابتکار «کمربند-راه» نه به‌صورت مجزا، بلکه در قالب یک شبکه به‌هم‌پیوسته عمل می‌کنند و هر یک می‌تواند زمینه‌ساز تقویت دیگری شود. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی، بستر افزایش صادرات نفت، گاز و محصولات غیرنفتی به چین را فراهم می‌کند و این امر به بهبود تراز تجاری و جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی منجر می‌شود. افزایش سرمایه‌گذاری و رونق تجارت نیز بر امنیت ملی و ثبات داخلی اثرگذار بوده و توان کشور را برای ایفای نقش فعال‌تر در سیاست منطقه‌ای و بین‌المللی ارتقا می‌دهد. همچنین گسترش گردشگری و تبادلات فرهنگی، ضمن تقویت روابط مردمی، به بهبود تصویر ایران در سطح جهانی کمک کرده و حمایت سیاسی و اقتصادی بیشتری را جلب می‌نماید. در مجموع، این فرصت‌ها در یک چرخه هم‌افزایانه عمل کرده و نشان می‌دهند که بهره‌گیری هوشمندانه از هر مزیت می‌تواند به تقویت سایر ابعاد و در نهایت ارتقای جایگاه ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک ایران منجر شود.

۳. چالش‌های مشارکت ایران در ابتکار «کمربند-راه»

شناخت آسیب‌پذیری‌های ایران و تهدیدات پیش روی این کشور در ابتکار «کمربند-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 پیش روی جمهوری اسلامی ایران متأثر از مشارکت در ابتکار «کمربند-راه» چین به شرح ذیل است.

○ افزایش واردات کالاهای چینی و کاهش تولید داخلی: واردات انبوه کالاهای ارزان‌قیمت از چین می‌تواند فشار زیادی به تولیدکنندگان داخلی ایران وارد کند،

چراکه 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 مصرف‌گرایی 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. درحالی‌که 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 بیش‌ازحد 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 به‌سرعت تحت تأثیر 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 به‌راحتی 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. درحالی‌که 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 به‌نوعی در تله بدهی گرفتار شود ((Garlick & Havlová, 2020:473).

○ **وابستگی سیاسی به چین و کاهش استقلال در تصمیم‌گیری‌های کلان سیاست خارجی:** به‌رغم 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، به‌عنوان یک قدرت اقتصادی و ژئوپلیتیکی بزرگ، طبیعتاً در روابط خود با ایران، نگاه‌های استراتژیک خاص خود را دنبال می‌کند. به‌عنوان مثال، چین درحالی‌که 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 مقابله‌جویانه 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 پشاوروی 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 است. به همین دلیل روس‌ها تمام تلاش خود را به کار گرفته‌اند تا حتی‌الامکان نیازهای چین را در بخش انرژی برآورده نمایند (سیمبر و حسینی، ۱۳۹۲: ۹۲). واکنش رقابتی و توأم 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 این‌رو 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 «کمربند-راه» 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. درحالی‌که 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.

چالش‌های مشارکت ایران در ابتکار «کمربند-راه» را نیز نمی‌توان به‌صورت منفرد و جداگانه نگریست، بلکه این موانع در یک شبکه به‌هم‌پیوسته عمل کرده و آثار متقابل یکدیگر را تقویت می‌کنند. برای نمونه، افزایش واردات کالاهای چینی و تضعیف تولید داخلی، وابستگی اقتصادی ایران به چین را عمیق‌تر کرده و همین وابستگی، آسیب‌پذیری

کشور را در برابر نوسانات اقتصادی چین و شرایط مالی توافقات تشدید می‌کند. به موازات آن، افزایش بدهی‌های خارجی و فشارهای ناشی از تأمین مالی پروژه‌ها می‌تواند استقلال اقتصادی ایران را محدود کرده و این محدودیت به عرصه سیاست خارجی نیز تسری یابد، جایی که وابستگی سیاسی به چین توان مانور ایران را در تصمیم‌گیری‌های کلان کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، این وضعیت بستر مناسبی برای قدرت‌های رقیب منطقه‌ای مانند روسیه و هند فراهم می‌آورد تا با سوءاستفاده از این نقاط ضعف، نقش آفرینی ایران را در طرح کند سازند. حتی نگرانی‌های فرهنگی نیز در چنین فضایی برجسته‌تر می‌شود، چراکه افزایش تعاملات اقتصادی و وابستگی متقابل، بستر نفوذ نرم چین را در جامعه ایران تسهیل می‌سازد؛ بنابراین، چالش‌های اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و فرهنگی نه تنها مستقل نیستند، بلکه در یک چرخه بازخوردی قرار گرفته و می‌توانند یکدیگر را تشدید کنند، به نحوی که غفلت از هر کدام، مدیریت سایر چالش‌ها را نیز دشوارتر خواهد ساخت.

نتیجه‌گیری

نتایج حاصل از پژوهش حاکی از آن است که ابتکار «کمر بند-راه» چین را می‌توان برای جمهوری اسلامی ایران بستری دوگانه دانست که هم‌زمان فرصت‌های استراتژیک و چالش‌های ساختاری را پیش‌روی این کشور قرار می‌دهد. از منظر فرصت‌ها، موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران، آن را به حلقه‌ای کلیدی در اتصال شرق به غرب و شمال به جنوب بدل می‌سازد؛ جایگاهی که در صورت مدیریت کارآمد، می‌تواند به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، افزایش صادرات انرژی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تنوع‌بخشی به شرکای تجاری منجر شود. یافته‌ها نشان می‌دهد که ابتکار چین با تقویت وابستگی متقابل در عرصه اقتصادی، امکان ارتقای جایگاه ایران در سیاست منطقه‌ای و بین‌المللی را نیز فراهم می‌سازد؛ به گونه‌ای که تهران می‌تواند با اتکا به این طرح، بخشی از فشارهای غرب و تحریم‌های بین‌المللی را خنثی کرده و درعین حال به کانونی برای ترانزیت کالا و انرژی در منطقه تبدیل شود. این ظرفیت‌ها به‌ویژه در شرایطی که اقتصاد ایران نیازمند تنوع‌بخشی و خروج از وابستگی به بازارهای محدود است، اهمیت مضاعف پیدا می‌کند.

اما یافته‌های پژوهش به خوبی نشان می‌دهد که فرصت‌های پیش‌گفته تنها در صورتی تحقق خواهند یافت که ایران بتواند از دام چالش‌های ساختاری ناشی از این ابتکار رهایی یابد. وابستگی بیش‌ازحد به اقتصاد چین، تهدید تولید داخلی در اثر واردات ارزان، خطر

افزایش بدهی‌های خارجی و تضعیف استقلال در سیاست خارجی از جمله آسیب‌های بنیادین هستند که می‌توانند مزایای بالقوه طرح را خنثی کنند. افزون بر این، رقابت قدرت‌های منطقه‌ای مانند روسیه و هند با چین در آسیای مرکزی و خلیج‌فارس، ایران را در موقعیتی پیچیده قرار می‌دهد که بدون دیپلماسی فعال و چندلایه، می‌تواند جایگاه استراتژیک کشور را تضعیف کند. نگرانی‌ها در حوزه فرهنگی نیز نشان می‌دهد که مشارکت در این ابتکار تنها یک همکاری اقتصادی نیست، بلکه تبعات اجتماعی و هویتی نیز به همراه دارد؛ بنابراین، برآیند تحلیل‌ها حاکی از آن است که ابتکار «کمربند-راه» نه یک فرصت مطلق و نه یک تهدید قطعی برای ایران است؛ بلکه عرصه‌ای چندبعدی است که موفقیت در آن منوط به رویکردی راهبردی، توازن‌سازی میان شرق و غرب و تقویت ظرفیت‌های درونی برای مدیریت فرصت‌ها و کنترل تهدیدها خواهد بود.

با توجه به یافته‌های این پژوهش، پیشنهاد می‌شود مطالعات آینده در دو مسیر اصلی گسترش یابد: نخست، انجام پژوهش‌های کمی و اقتصادسنجی به منظور سنجش دقیق آثار اقتصادی ابتکار «کمربند-راه» بر شاخص‌هایی هم‌چون رشد تولید ناخالص داخلی، اشتغال، تراز تجاری و بدهی‌های خارجی ایران؛ دوم، اجرای پیمایش‌های میدانی و مطالعات جامعه‌شناختی برای ارزیابی نگرش افکار عمومی و نخبگان نسبت به نفوذ فرهنگی، سیاسی و اقتصادی چین در ایران. علاوه بر این، بررسی مقایسه‌ای تجربه سایر کشورهای منطقه در تعامل با ابتکار «کمربند-راه» می‌تواند دیدگاه‌های تازه‌ای برای سیاست‌گذاری و کاهش مخاطرات پیش روی ایران فراهم آورد.

منابع

فارسی

- ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و سحر پیرانخو (۱۳۹۶)، جاده ابریشم نوین به‌منابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران، **فصلنامه روابط خارجی**، دوره ۹، شماره ۳، صص ۷-۴۲.
- اسدی، رمضان اسماعیل و مهناز گودرزی (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 دستور کارگزاری محیط‌زیست در ایران، **فصلنامه علوم محیطی**، دوره ۱۵، شماره ۳، صص ۱-۱۸.
- افراسیابان، وحید و علیرضا کوهکن (۱۴۰۲)، بررسی جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین، **فصلنامه دانشنامه علوم سیاسی**، دوره ۴، شماره ۱۰، صص ۲۰۰-۲۲۷.

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.

پوراحمدی میبدی، حسین و عباس جامه (۱۴۰۲)، بنیان‌های نظریه سازه‌نگارانه اقتصاد سیاسی بین‌الملل، **فصلنامه سیاست**، دوره ۵۳، شماره ۱، صص ۸۴-۱۰۷.

جوفار، محمدرضا و کیومرث یزدان‌پناه درو (۱۴۰۳)، مفهوم‌پردازی ژئوپلیتیک صلح، پژوهشنامه روابط جهانی، دوره اول، شماره ۲، صص ۴۳-۷۹.

حاجی‌زاده قوچان‌عتیق، زهرا؛ سیروس احمدی نوحدانی، عبدالرضا فرجی‌راد و حجت مهکویی (۱۴۰۰)، تبیین تأثیر طرح ابتکار کمربند-جاده چین بر ژئواکونومی ایران، **فصلنامه اقتصاد و توسعه منطقه‌ای**، دوره ۲۸، شماره ۲۲، صص ۱-۲۲.

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.

رئوفی، مجید و عباس ملکی (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 آسیه نیایی (۱۳۹۷)، چین و افراط‌گرایی برگرفته از آسیای مرکزی، **فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۱۰۳، صص ۲-۳۵.

سیمبر و غلام‌نیا (۱۴۰۰)، دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (مطالعه موردی همکاری‌های تعرفه‌ای)، **فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۱۱۳، صص ۱-۲۰.

سیمبر، رضا و سید مصطفی حسینی (۱۳۹۵)، بررسی عوامل مؤثر بر همگرایی و منازعه روسیه و چین در عصر پساجنگ، **فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۹۶، صص ۶۷-۹۹.

سیمبر، رضا و دانیال رضاپور (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 دانیال رضاپور (۱۳۹۹)، راهبرد جمهوری اسلامی ایران در نظام بین‌الملل چندقطبی: مطالعه موردی گروه بریکس، **فصلنامه پژوهشنامه انقلاب اسلامی**، سال ۱۰، شماره ۳۴، صص ۱-۱۴.

شعبانی، علی، سیدمحمدکاظم سجادپور، حسن خداوردی و کرم اله دانش فرد (۱۴۰۰)، تأثیر کمربند-جاده چین بر سیاست‌گذاری عمومی ایران با تکیه بر حمل‌ونقل، **فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، سال ۲۷، شماره ۱۱۵، صص ۶۹-۹۷.

عابدینی، محسن، حسن عبدالملکی و محمد غیجی (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)، **چشم‌انداز روابط ایران و چین**، تهران: ابرار معاصر.

علیزاده، بهزاد و محمد زارعی (۱۳۹۸)، همگرایی اروپا از منظر نظریه نوکارکردگرایی، دو **فصلنامه ایرانی مطالعات اروپا**، سال اول، شماره ۲، صص ۲۱-۳۸.

قوام، سیدعبدالعلی (۱۳۹۰)، **اصول سیاست خارجی و سیاست بین‌الملل**، تهران: سمت.

- گل آقایی، محمد مسعود و کاظم ذوقی بارانی (۱۴۰۴)، فصلنامه علمی فقه و حقوق نوین، سال ششم، شماره ۲۳، صص ۱-۲۴.
- مهربان، حامد و سمیرا اکبری (۱۴۰۴)، *نمودهای ژئواکونومیکی ابتکار کمربند و راه در ایران و همسایگی آن*، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- یزدانی، عنایت‌الله و منا عیدی (۱۴۰۰)، *ابتکار کمربند-راه چین و منافع جمهوری اسلامی ایران*، فصلنامه سیاست جهانی، دوره ۱۰، شماره ۲، صص ۸۷-۱۳۰.

لاتین

- Biscontini, T. (2023). **Political economy**. In EBSCO Research Starters: Economics. EBSCO. at: <https://www.ebsco.com/research-starters/economics/political-economy>.
- Brommesson, D., Ekengren, A.-M., & Michalski, A. (2024). **From variation to convergence in turbulent times – foreign and security policy choices among the Nordics 2014–2023**. *European Security*, 33(1), 21–43. <https://doi.org/10.1080/09662839.2023.2221185>.
- 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>.
- Chen, L., & Wang, E. (2025). What are China's economic interests in Iran?. Reuters, at: <https://www.reuters.com/world/middle-east/what-are-chinas-economic-interests-iran-2025-06-24/>.
- Fallon, T. (2015). **The New Silk Road: Xi Jingsings 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.
- Flint, C. (2024). **Everyone is Talking about it, but What is Geopolitics?**. In E-International Relations, ISSN 2053-8626, at: <https://www.e-ir.info/2024/07/07/everyone-is-talking-about-it-but-what-is-geopolitics/>.
- 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>.
- 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>.
- Korkmaz Tümer, E., & van Zeben, J. (2025). **The Brussels Effect in Ankara: the Case of Climate Policy**. *New Perspectives on Turkey*, 72: 33-5, <https://doi.org/10.1017/npt.2024.25>.
- 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>.

- Sharma, M. (2024). **Understanding political economy: A journey between power and production**. International Journal of Research in Economics and Social Sciences, 14(2), 34-53, https://www.researchgate.net/publication/378038022_UNDERSTANDING_POLITICAL_ECONOMY_A_JOURNEY_BETWEEN_POWER_AND_PRODUCTION.
- Spohr, 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.