

چالش‌های مشارکت ایران در ابر پروژه جدید جاده راه ابریشم

فاطمه خواجهی^۱، حسین ابوالفضلی^۲، فاطمه سلیمانی پورلک^۳، علی صالحی فارسانی^۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۲/۰۶

چکیده:

ابر پروژه جدید راه ابریشم یا طرح کمربند و راه جدید ابزاری در طرح ایجاد همکاری منطقه‌ای، ایجاد انعطاف سیاسی؛ بهبود رشد اقتصادی، پیشنهاد تنوع سازی تجارت و سرمایه گذاری در حمل و نقل، بخشهای معدن و انرژی هستند. کمربند و راه جدید، شرایطی مطلوب برای ایران است که در این میان کریدور شرق - غرب اهمیت ویژه ای دارد. ایران در راستای تکمیل و گسترش راه های ارتباطی خود با کشورهای منطقه، طرح هایی را در دست اجرا دارد. ایران می تواند به دلایل مختلف از جمله موقعیت ممتاز جغرافیایی جایگاه خاصی در این طرح داشته باشد. اما این ظرفیت خود به شدت تحت تأثیر محدودیت ها و موانعی قرار دارد که سیاست خارجی ایران را دچار چالش می کند و حتی آثار مثبت ناشی از وابستگی متقابل را به مقوله ای پیچیده تبدیل می سازد. در این راستا پرسش اصلی مقاله این است که چه چالش هایی ورود ایران به طرح کمربند و راه را با مانع مواجه می سازد چه چالشی بر سر تحقق کمربند و راه جدید وجود دارد؟ در پاسخ به سوال فوق فرضیه این گونه مطرح می شود که مطابق نظریه چالش و موانع مشارکت، عدم وجود اقتصادهای مکمل، عدم وجود ارزش های فرهنگی، قومی و سیاسی متضاد، شکاف های مذهبی و رقابت و اختلافات در میان کشورهای عضو، تسلط گفتمان امنیتی و رقابت های قدرت های فرامنطقه ای، مهم ترین چالش تحقق این پروژه اقتصادی می باشند. روش پژوهش حاضر نظری و تحلیل محور است.

واژگان اصلی: ایران؛ چین؛ کمربنده و راه؛ جاده ابریشم جدید؛ آمریکا.

۱. دانشجوی دکتری علوم سیاسی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران

۲. استادیار علوم سیاسی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران (نویسنده مسئول).

hosainabolfazly@yahoo.com

۳. استادیار روابط بین الملل، واحد چالوس، دانشگاه آزاد اسلامی، چالوس، ایران.

۴. استادیار علوم سیاسی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران.

۱. بیان مسأله

بعد از پایان جنگ سرد و فروپاشی نظام دوقطبی، دنیا همچنان در دوران گذار به سر می برد. در دوره جدید، جهان شاهد رقابت میان بازیگران قدرتمندی است که در تلاش برای تحمیل نظام مطلوب خود بر جهان هستند. از یک سو، ایهامت متحده آمریکا با تعقیب طرح های تهاجمی درصدد تحمیل نقش و جایگاه خود به عنوان تنها ابرقدرت است و از سوی دیگر، اتحادیه اروپا، روسیه، چین، هند و چند بازیگر دیگر خواهان نظام چندقطبی هستند. در این شرایط، چین با اتکا به تاریخ و تمدن پنج هزار ساله، فرهنگ غنی، قلمرو وسیع و جمعیت انبوه، ثبات و مشارکت داخلی و رشد اقتصادی و صنعتی سریع طی سه دهه اخیر، به عنوان یک قدرت در حال ظهور توجه زیادی را به خود جلب کرده است. بنا بر شواهد متعدد و معتبر، چین به تدریج در حال خیزش و خروج از چهارچوب های صرفاً اقتصادی و تجاری است تا در ابعاد فرهنگی، سیاسی و امنیتی نیز بال های خود را در منطقه و ماورای آن بگسترده.

ارائه ابتکار کمربند-راه توسط رئیس جمهور «شهی جین پینگ» از مهمترین اقدامات چین در این جهت محسوب می شود. کمربند و راه مورد نظر چین «یک کمربند-یک راه»، دو مسیر زمینی و دریایی دارد. دو مسیر برای کمربند و راه زمینی مورد بحث است: یکی کمربند و راه سستی که با گذر از غرب چین وارد آسیای مرکزی شده و پس از رسیدن به ترکمنستان وارد ایران شده و با گذر از ایران به خاورمیانه می رود. در همین مسیر گزینه دیگری هم مطرح است و آن مسیری است که پس از گذر از ایران به ترکیه می رود و از آنجا به اروپا مرتبط می شود. در اغلب مطالعات منطقه ای این گزینه بیشترین تأیید را داشته و در اغلب طرح های مطالعاتی با فراوانی این مسیر همراه است. ایران با پیوستن به این ابتکار مورد نظر چین، موقعیت جغرافیایی خود را به موقعیت ژئوپلیتیکی تبدیل خواهد کرد. حضور ایرانی قدرتمند و باثبات در مسیر کمربند و راه برای چین بسیار حائز اهمیت است، از این رو مقامات پکن به ایران به عنوان یک شریک می نگرند. چین بزرگترین شریک تجاری ایران در سال ۲۰۱۸ بوده و ارزش تبادلات تجاری دو کشور به حدود ۳۵ میلیارد دلار رسیده است. در حالی که راه شبکه ای از مسیرهای دریایی است که از طریق بنادر چین بهم متصل می شوند. طی این پروژه، مسیر خط آهن ۱۶ شهر چینی را به ۱۲ شهر اروپایی متصل می کند و تا پایان ژوئن ۲۰۱۶ بیش از ۱۸۸۰ سفر ریلی انجام خواهد شد. طرح یک کمربند، یک راه یک طرح برد-برد است و برای هر دو طرف منافع دارد و باعث افزایش رفت و آمد، توسعه توریسم و گسترش زیر ساخت های سرمایه گذاری می شود.

مفهوم جاده ابریشم جدید چین با مفهوم غربی آن متفاوت است. طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مهد نظر دارد. ایهن طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و ارائه بازی برد-برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. طرح جاده ابریشم چین دارای دو بخش بری و بحری است که بتدریج در طول سال ۲۰۱۳ ارائه شد و پس از آن طی سه سال اخیر در حال تامل بوده است؛ چنان‌که امروز تحت عنوان «ابتکار کمربند-راه» از آن یاد می‌شود.

۲. ابعاد طرح و اهداف چین از ابر پروژه جاده ابریشم

ابر پروژه راه ابریشم جدید چین، طرحی بنیادین و بلندمدت برای ورود چین به آسیای غربی و اروسیا است. این طرح جهت‌گیری شمالی-جنوبی (آسیای مرکزی-افغانستان و آسیای جنوبی) دارد (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۲). طبق سند رسمی دولت چین تحت عنوان «بینش و اقدامات مرتبط با ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریای قرن ۲۱» است، کمربند اقتصادی راه ابریشم بر یکپارچه‌سازی چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا (حوزه بالتیک) و برقرار ساختن ارتباط چین با آسیای جنوب شرقی، جنوب آسیا و اقیانوس هند تمرکز می‌کند (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۳). در متن سند رسمی دولت چین، هیچ نامی از ایران مبنی بر مشارکت داشتن در این طرح نیامده است. با توجه به این که متن این سند در سال ۲۰۱۵ میلادی پیش از برجام تنظیم شده است احتمال دارد که در آینده مشارکت ایران در این طرح محتمل‌تر شود. با این وجود به نظر می‌رسد چینی‌ها بدون نام بردن از ایران، دست خود را برای مانور بیشتر باز گذاشتند. حداقل ۶۵ کشور درگیر این موضوع و پروژه طرح جدید جاده ابریشم می‌شوند اما در اسناد نامی از کشورها برده نشده است (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۳).

رویکرد عملی و توجه واقعی چین در سند رسمی خود، مسیر پاکستان است که در سند «بینش و اقدامات مرتبط با ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریای قرن ۲۱» آمده است: کریدور اقتصادی پاکستان-چین و کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار به صورت نزدیکی با ابتکار یک راه، یک کمربند مرتبط است و بنابراین نیازمند همکاری نزدیک‌تر و پیشرفت بیشتری است (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۶). قرار است بندر گوادر پاکستان با شبکه‌ای از جاده و خطوط ریلی به طول ۳۰۰۰ کیلومتر به منطقه خودمختار سین کیانگ در شمال غرب چین متصل شود. این کریدور اقتصادی از دو ایالت محروم بلوچستان و لاهور عبور خواهد نمود. سرمایه‌گذاران معتقدند ارتباطات

جاده‌ای باعث توسعه اقتصادی نواحی مختلف پاکستان خواهد شد هم زمان یک گذرگاه حیاتی برای صادرات چین به خاورمیانه و اروپا فراهم خواهد نمود. سه مسیر پیشنهاد شده از طرف مقامات چین برای این پروژه عظیم اقتصادی به شرح زیر است: ۱. کریدور بین‌المللی آسیا-اروپا در جهت شرقی-غربی: این کریدور که ترانزیت و حمل و نقل را میان کشورهای آسیا، خاورمیانه، اروپا و آفریقا را در برمی‌گیرد، از چند مسیر عبور می‌کند. جایگزین اول چین به کشورهای مشترک المنافع، ایران، عراق، سوریه و از طریق دریای مدیترانه به یونان و اروپا امتداد می‌یابد. مسیر دیگری هم از چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به سمت ترکیه و اروپا گسترش می‌یابد. مسیر دیگری هم از چین شروع و به قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران و از آنجا به ترکیه و اروپا منتهی می‌شود (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵: ۶). این طرح مسیر دریایی نیز دارد؛ ۲. کریدور شمال-جنوب در شرق دریای خزر (قزاقستان-ترکمنستان-ایران) به طول حدود ۹۲۶ کیلومتر است که این کریدور مانند کریدور شمال-جنوب، جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای مشترک المنافع شامل کشورهای (آذربایجان-ارمنستان-ازبکستان-ترکمنستان-تاجیکستان-قرقیزستان-قزاقستان، مولداوی و گرجستان) و روسیه در شمال متصل می‌کند؛ ۳. کریدور دیگر کریدور چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران و کریدور ریلی چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران به طول ۷۹۸۴ کیلومتر است که چین و کشورهای مشترک المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می‌سازد. عملیات احداث تکمیل گسستگی در کشورها در دست انجام است (www.news.mrud, 1395).

در مورد اهداف چین بیشتر به دلایل اقتصادی اشاره می‌شود. در این زمینه گفته می‌شود چین برای آینده اقتصاد خود نیاز به بازار صادراتی و واردات انرژی دارد. چین برای بازار بزرگ خود و فروش کالاهای تولید شده اش به قیمت ارزاتر انرژی به نسبت به رقبایی همچون آمریکا نیاز دارد چرا که اگر واردات انرژی با قیمت بالا انجام شود قاعدتاً قیمت فروش کالاها هم افزایش پیدا خواهد کرد. با توجه به تولید نفت از ماسه‌های نفتی (شیل) در آمریکا که قیمت انرژی را برای غرب ارزان تر کرده است، چین نیز در دریای چین جنوبی به دنبال تولید نفت می‌باشد اما راه های زمینی برای تامین انرژی چین سهل الوصول تر می‌باشند. راه آسانتر تامین انرژی نفتی از طریق قزاقستان و ترکمنستان در آسیای مرکزی و تا حدی از طریق کشور روسیه می‌باشد. همچنین خاورمیانه و ایران برای چین منابع خوبی جهت تأمین انرژی چین هستند.

کشور چین دومین قدرت اقتصادی جهان است و از آن با عنوان کارخانه جهان یاد می‌شود (OECD, 2015). کشور چین طبق نظریه زنجیره جهانی ارزشیکه بر مبنای مراحل مختلف فرآیند تولید و عرضه کالا و خدمات در کشورهای مختلف صورت می‌گیرد و همچنین برای پروژه بین‌المللی اقتصادی از مسیرهای برون سپری و دور سپاری استفاده نموده است. در برون سپاری یک شرکت بخش خاصی از فرآیندهای خود را به طرف ثالث در آن بخش که در تخصص ویژه اش است می‌سپارد و در دورسپاری، یک شرکت بخشی از نیروی کار خود را نه از خود بلکه از ماوراءبهر تامین می‌کند (شریعتی، ۱۳۹۵: ۸۱). با جهانی شدن زنجیره ارزش، واردات به اندازه صادرات از اهمیت برخوردار هستند زیرا شرکت‌ها و مجموعه‌های اقتصادی اگر بخواهند در سطح جهانی رقابت کنند به بهترین فناوری‌ها و ابزارها با کمترین قیمت نیاز دارند بدین صورت آنچه که بیشتر از همه برای چین اهمیت دارد تهیه مواد خام از کشورهای حاضر در این پروژه می‌باشد (Lami, 2012). کشور چین دارای دولتی توسعه گراست و به دلیل داشتن سنت دیرینه دولت‌مداری و حکومت تک حزبی موجود در آن نقش دولت را به روندهای کلان پررنگ کرده است (Knight, 2012). درواقع کمربند اقتصادی ابریشم بخاطر رویکردهای کلان دولت این کشور می‌باشد. کشور چین با ایجاد این پروژه عظیم اقتصادی به دنبال تغییر استراتژیک در الگوی توسعه نسبت به سیاست‌های گذشته را دارد تا با تولید و صادرات کالاهای انبوه و استفاده مناسب از نیروی انسانی بتواند به رشد چشمگیر اقتصادی برسد. چین در ایجاد و توسعه خط ابریشم جدید به دنبال منافع حداکثری اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیکی می‌باشد تا از طریق توسعه مناسبات منطقه‌ای و همگرایی با کشورهای پیرامونی به منظور مقابله با کلیه موانع از جمله معطلات امنیتی مشترک، نبود اقتصاد ماکمل، مخالفت‌های قدرتهای بزرگ با طرح به خصوص روسیه و آمریکا و.. بپردازد.

در این راستا اهداف رهبران چین برای احداث این پروژه عظیم اقتصادی موارد متعددی می‌باشد. رهبران این کشور می‌خواهند به واسطه این پروژه عظیم اقتصادی، جهان به هم نزدیکتر شوند چرا که شرکت‌های چینی به جهانی شدن نیازمند هستند تا به اقتصاد خودشان که در حال درجا زدن است سروسامانی بدهند. همچنین راههای صادراتی تازه‌ای برای مازاد تولید کالاهای خود بیابند و از طرفی راههای وارداتی نفتی از کشورهای عضو این پروژه را به کشور خودشان تضمین نمایند. چین در رقابت با ابرقدرتها تلاش می‌کند تا به واسطه این پروژه عظیم بین‌المللی سیطره سیاسی غرب را درهم شکنند. برای چین استفاده از فرصت ساخت مسیر قطار پر سرعت به منظور

مرتبط کردن آن کشور با سایر کشورها از نظر استراتژیک ایده جالبی است چرا که سبب می‌شود تا صادرات تولیدات چین با هزینه کمتری صورت بگیرد. چین از این رهگذر در پی یافتن بازار، منابع و شرکای استراتژیک در آسیای مرکزی و غرب خاورمیانه می‌باشد. از مهم‌ترین اهداف چین در همکاری با کشورهای آسیای میانه و قفقاز و خاورمیانه می‌توان به این موارد اشاره کرد: منابع انرژی در خلیج فارس و دریای خزر می‌توانند نقش تأثیرگذار در ایجاد راه‌های ارتباطی جدید برای انتقال نفت و گاز منطقه به چین می‌شوند. قزاقستان یکی از مهم‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت است که طی ده تا پانزده سال آینده به یکی از بزرگترین کشورهای صادرکننده نفت غیر عضو اوپک تبدیل خواهد شد (www.beheshtipour.net, 1388). و یکی از گزینه‌ها برای سرمایه‌گذاری کلان برای چین محسوب می‌شود. افزایش سریع در تولید نفت قزاقستان، شرکت‌های عمده نفتی و سرمایه‌گذاران چینی را بر آن داشته تا هرچه سریعتر مسیرهای جدیدی برای صادرات اضافی تولید نفت این کشور ایجاد کنند. ازبکستان و ترکمنستان همچنین به عنوان کشورهای دارای منابع انرژی از گزینه‌های بااهمیت چین در این پروژه می‌باشند. افزایش حجم تجارت با اروپا از جمله اهداف چین از اجرای این پروژه است. این امر به رفع نیازها و الزامات جامعه چندمیلاردی چین در دستیابی به توسعه پایدار کمک می‌کند. مقابله با توسعه نامتوازن مناطق داخلی چین به خصوص توسعه اقتصادی، ایجاد ثبات و امنیت در مناطق غربی چین (سین کیانگ) از نظر رهبران چینی اهمیت بسیار دارد. در واقع سیاست خارجی این کشور نیز مستقیماً در ارتباط با مسائل داخلی این کشور اتخاذ می‌گردد و اغلب مطالبات درونی بر رویکردهای بیرونی چین تأثیرگذار بوده است. بی تردید تأمین همه جانبه نیازهای جمعیت چندمیلاردی چین مهم‌ترین مسأله‌ای است که در اتخاذ سیاست‌های کلان رهبران این کشور لحاظ می‌گردد. بنابراین اجرای ابر پروژه کمربند اقتصادی راه ابریشم نیز در درجه اول به منظور حل مسائل داخلی کشور طراحی شده است. علاوه بر این اجرای آن زمینه تقویت روابط با کشورهای آسیای مرکزی را هموار خواهد کرد و تسلط بر ذخایر، منابع، و بازارهای فروش آن تسهیل خواهد کرد (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵).

هدف چین نه تنها کسب منافع اقتصادی بلکه تأمین منافع استراتژیکی و ژئوپلیتیکی در مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی نیز می‌باشد. محققان متعدد چینی به بیان این دیدگاه پرداختند که با هدف کاهش سطح کلی افراط‌گرایی، محدودیت‌ها و ممنوعیت‌هایی را در پایتخت سین کیانگ از جمله آموزش مذهبی و ممنوعیت سیاست‌هایی از جمله روزه داری در طول ماه رمضان را اعمال کنند

(AP, 7/3/2014). دانشمندان چینی و سیاست‌گذاران در مورد تاثیر مثبتی افراتیون ایغور که در خارج از کشور آموزش می‌بینند ابراز نگرانی کردند (Xinhua, 1/10/2015). از این رو مسأله امنیت یکی دیگر از دغدغه‌ها و اهداف چین در خط ابریشم جدید می‌باشد. یک دیدگاه به اشتراک گذاشته توسط بسیاری از دانشگاهیان چینی این است که به نقش واسطه در آسیای مرکزی برای سرمایه‌گذاری بین شرکت ملی نفت چین (CNPC) و دولت‌های متعلق به شرکت‌های گاز از قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان اعتقاد دارند و از این رو نفوذ اقتصادی چین در منطقه در حال افزایش است (www.sputniknews.com 28/03/2015). و قاعدتاً کشورهای دارای منابع انرژی نفت و گاز از محورهای اصلی در پروژه اقتصادی راه ابریشم چین محسوب می‌شوند. بنابراین می‌توان به یکی دیگر از اهداف بزرگ چین در طرح خط ابریشم جدید اشاره نمود و آن استفاده از منابع طبیعی مورد نیاز خود از کشورهای منطقه و دسترسی آسان به منابع گازی و نفتی در مناطق آسیای مرکزی و خاورمیانه است.

۳. موانع و چالش‌ها ابر پروژه راه ابریشم

در میان کشورهای اروپایی به دلیل وجود سازمان منطقه‌ای اتحادیه اروپا و موافقتنامه‌های تجاری همه‌جانبه و قوانین مشترک در میان کشورهای عضو، همگرایی عمیقی وجود دارد که اهداف تجاری و اقتصادی قاره سبز را به خوبی پیش می‌برد. در صورتی که به دلیل تعارضات فرهنگی و قومی، نژادی، زبانی، اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و استراتژیکی و مسابقات تسلیحاتی کشورهای در مسیر راه ابریشم، همگرایی و رسیدن به تصمیمات واحد و مورد قبول همه کشورهای عضو این مسیر بسیار مشکل و زمان‌بر خواهد بود. مسیر جدید ابریشم ابهامات زیادی دارد و تنش‌ها و اختلافات در میان کشورهای در مسیر ابریشم زیاد و متنوع است. در مسیر خط ابریشم جدید، بیش از ۶۵ کشور وجود دارند که هر کدام از این کشورها دارای مختصات خاص نژادی، مذهبی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی مخصوص به خود هستند و از این رو زمینه‌های همگرایی و هم‌سویی این کشورها در یک پروژه عظیم اقتصادی بسیار مشکل‌آفرین خواهد بود و از طرف دیگر در میان برخی از این کشورها از دیرباز اختلافات مرزی و قومی بوده است که همین موارد همگرایی در این مناطق بسیار سخت و تنش‌ها و اختلافات منطقه‌ای را زیاد می‌کند. در ادامه برخی از مهم‌ترین موانع مورد بحث قرار می‌گیرند.

۳-۱. اختلافات مرزی و ارضی

از جمله موانع تحقق خط ابریشم جدید، اختلافات و تعارضات منطقه‌ای است که می‌توان حداقل به دو مورد اختلافات افغانستان و پاکستان و پاکستان و هند اشاره کرد. این دو اختلاف به این دلیل مورد بحث قرار می‌گیرند که این کشورها قرار است میزبان اصلی و اولیه طرح باشند، بنابراین اجرای طرح را در همان ابتدا با مشکل مواجه می‌کنند. نیازی به توضیح ندارد سایر کشورهای میزبان طرح نیز با حجم گسترده‌ای از اختلافات ارضی و مرزی مواجه هستند. در این زمینه اختلافات افغانستان و پاکستان ریشه تاریخی دارد. ریشه اختلافات تاریخی دو کشور به سال ۱۹۴۷ باز می‌گردد. هنگام تشکیل کشور مستقل پاکستان، افغانستان تنها کشوری بود که در شورای امنیت سازمان ملل متحد با عضویت پاکستان در این سازمان مخالفت کرد. کابل معتقد بود که کشور تازه تأسیس پاکستان سه منطقه از افغانستان را به زور ضمیمه خود کرده است، که این مناطق به شدت مورد اختلاف دو کشور هستند. مقامات افغانستان بر این باورند که این سه منطقه در طول تاریخ همواره جز خاک این کشور بوده است و استعمار انگلستان باعث جدایی سه ناحیه فوق از خاک افغانستان شده است. کابل اعتقاد دارد با ترک منطقه توسط نیروهای انگلیسی، این سه ناحیه باید به خاک افغانستان منضم گردد. از سوی دیگر اسلام آباد ادعا می‌کند که طبق توافقات صورت گرفته با مقامات هندی، قرار بود مناطق مسلمان نشین در اختیار پاکستان و مناطق هندونشین و سایر ادیان در اختیار هند قرار بگیرد. پاکستان مدعی است در آن زمان افغانستان کشور مستقلی نبوده، به نوعی تحت الحمايه انگلستان بوده و در نتیجه افغانستان کشور مستقلی نبوده است که ادعای ارضی داشته باشد. افغانستان همواره این ادعا را با جدیت رد کرده است و حتی دولت جدید افغانستان تهدید کرده است اگر پاکستان به دخالت‌های خود در افغانستان ادامه دهد، خط مرزی دیورند را نیز به رسمیت نخواهد شناخت. اختلاف دیگر دو کشور بر سر موضوع حمایت پاکستان از طالبان است که این امر طی دو دهه گذشته مهم‌ترین عامل تنش در روابط بوده است.

اختلاف دیگر بین پاکستان و هند بر سر کشمیر است. تأثیر بحران کشمیر بر روابط درون منطقه‌ای شبه‌قاره هند، نمونه عینی یک بحران ژئوپلیتیکی است که بر مجموعه امنیتی فضای منطقه‌ای شبه‌قاره، اثر بی‌بدیلی در قیاس با سایر مسائل و مشکلاتی که در این شبه‌قاره وجود دارد، می‌گذارد. این منازعه نمونه مناقشه حل‌نشده‌ای است که از عادی شدن روابط بین دو کشور جلوگیری می‌کند و باعث وقوع چهار جنگ بزرگ بین دو کشور شده است. اختلافات کشور هند و پاکستان تأثیر به‌سزایی بر عدم امکان همکاری اقتصادی دوجانبه و چندجانبه گذاشته است. به واقع درگیری دیرینه

بین هند و پاکستان بر سر منطقه مسلمان نشین کشمیر روابط بین این دو کشور را محدود کرده است. در صورتی که برای یک همکاری اقتصادی نیاز به جوء امنیتی مثبت و ارتباطات گسترده اقتصادی، سیاسی، فرهنگی می‌باشد. بنابراین نبود سوءظن در روابط و وجود روابط مسالمت آمیز در میان دو کشور از اهمیت بالایی برخوردار است.

۲-۳. ضعف در زمینه‌های اقتصادی و نبود اقتصادهای مکمل

مطالعه اقتصادی کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز آشکار می‌کند که اقتصاد این کشورها، مکمل یکدیگر نیستند. منطقه‌ای به لحاظ اقتصادی مکمل دانسته می‌شود که تولید انبوه و تنوع کالا در آن منطقه به حدی باشد که کشورهای واقع در آن بیش از آن که در جهت تامین نیازهای خود به خارج از منطقه توجه داشته باشند، بتوانند بخش مهمی از نیازهای یکدیگر را به صورت متقابل در داخل منطقه مرتفع کنند. اقتصاد مکمل وابستگی متقابل را به دنبال می‌آورد، زیرا هرکدام از کشورهای منطقه ضمن آنکه تولیدات مازاد بر مصرف خود را می‌فروشند، نیاز خود را نیز تامین می‌نمایند. کشورهای خاورمیانه، آسیای میانه و قفقاز از آنجا که خود عمدتاً تولیدکننده منابع طبیعی نفت و گاز می‌باشند به لحاظ اقتصادی نه تنها مکمل یکدیگر نیستند، بلکه رقیب هم به حساب می‌آیند بنابراین در میان آن‌ها به آسانی همگرایی به وجود نمی‌آید. در این کشورها چون رقابت به انحصار تبدیل شده است، بدین سبب رانت پدیدار می‌گردد. دولت‌های مبتنی بر رانت با کسب درآمدهای سرشار بی‌آنکه مجبور به توزیع بخش قابل ملاحظه‌ای از این درآمد به صورت بهره به مالکین سرمایه و مالکین معادن یا نیروی کار باشند، موجب می‌گردد تا این دولت‌ها از استقلال سیاسی-اقتصادی در عرصه کشور برخوردار گردند و طبقات اجتماعی را به خود وابسته نمایند و سیر تحولات اجتماعی را به نفع خود تغییر دهند (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۰۰-۲۰). تک محصولی بودن و صدور یک یا دو نوع ماده خام ویژگی اقتصاد کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز می‌باشد. در این کشورها کالای عمده صادراتی آنها نفت و گاز و از نوع محصولات کشاورزی است که می‌توانند نیاز کشورهای صنعتی و نه کشورهای منطقه را تأمین کنند (بیومن و دیگران، ۱۳۶۹: ۳۳۰). در مقابل تولید و صدور یک یا دو نوع ماده خام، کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز به طور عمده واردکنندگان کالاهای صنعتی و مواد مصرفی از کشورهای صنعتی و به طور کلی اروپا و آمریکا هستند. چنین ترکیبی از تولید و مصرف نتیجه‌ای که به همراه دارد، این است که جهت گیری تجاری کشورهای این مناطق از لحاظ صادرات و واردات بیش از آن که به سوی کشورهای منطقه باشد، به

خارج از منطقه گرایش دارند. تک محصولی بودن و تکیه بر مواد خام از یک سو و نیاز به کالاهای صنعتی از سوی دیگر، باعث وابستگی کشورهای این مناطق به خارج از منطقه می‌شود. اقتصاد کشورهای منطقه به کشورهای فرامنطقه‌ای پیوند می‌خورد و این چنین پیوندهای درون منطقه‌ای ضعیف می‌گردد و در نهایت همگرایی در میان کشورهای این مناطق محقق نمی‌گردد، چرا که ضعف روابط اقتصادی کشورهای منطقه و سست شدن پیوندهای آنها و نبود اقتصاد مکمل باعث کاهش وابستگی متقابل در میان کشورهای خاورمیانه، آسیای میانه و قفقاز و از بین رفتن همگرایی در میان کشورهای عضو می‌شود. در آسیای مرکزی و قفقاز به دلیل اینکه روسیه و سایر کشورهای تازه استقلال یافته دارای منابع غنی گاز و نفت می‌باشند بر سر صدور و انتقال این منابع طبیعی به سمت غرب و اروپا با یکدیگر به رقابت می‌پردازند. در خاورمیانه نیز کشورهای دارای منابع نفت و گاز برای رسیدن به حداکثر سود رقابت کلان اقتصادی با یکدیگر دارند و بر سر فروش و تعیین نرخ نفت و گاز به رقابت و مخالفت با یکدیگر می‌پردازند. از آنجایی که اقتصاد مکمل مهم‌ترین زمینه همگرایی می‌باشد و به دلیل اینکه کشورهای مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی و قفقاز اقتصاد مکمل و تنوع صادراتی ندارند و تنها وارد کننده تسلیحات و تکنولوژی هستند و از طرف دیگر صادر کننده منابع طبیعی و مواد اولیه هستند، نمی‌توانند ارتباط موثر و همکاری در روند همگرایی داشته باشند و از این رو به جای همگرایی به رقابت با یکدیگر می‌پردازند.

۴. چالش‌های مشارکت ایران

۴-۱. ۴-۱ در سطح داخلی

فقدان مشارکت داخلی و در نتیجه ضعف داخلی کشورهای جنوبی خلیج فارس و عدم اتکای آن‌ها به ملت‌هایشان از دو جهت منجر به آسیب وارد شدن به کشورهای منطقه می‌شود. اول این که زمینه‌های همکاری و همگرایی را از بین می‌برد و باعث دور افتادن کشورها و موضع‌گیری در مقابل یک دیگر می‌شود. دوم این که موجب حضور کشورهای قدرت مند برای برقراری امنیت و پر کردن خلأ قدرت در این منطقه می‌باشد. این امر باعث شد که: «در میان مناطق جهان سومی، در دوران پس از جنگ جهانی دوم، تنها منطقه‌ای که با توجه به توانایی‌های بالقوه داخلی به شدت تحت نفوذ سیاسی و اقتصادی بین‌المللی قدرت‌های بزرگ باقی ماند، خاورمیانه بود» (سریع القلم، ۱۳۸۴: ۳۸).

نبود مشارکت داخلی به بی‌ثباتی سیاسی می‌انجامد و بی‌ثباتی سیاسی به اختلافات میان

کشورها دامن می‌زند و در نتیجه بازتاب منطقه‌ای، احساس ناامنی شدید را در پی دارد. احساس ناامنی دو نتیجه بسیار منفی و بلندمدت بر رشد و توسعه سیاسی اقتصادی منطقه می‌گذارد: «در خلیج فارس، امنیت و مشارکت حوزه قدرت به قدری به دنیای بیرون از مرزها وابسته است که هر روز جابه‌جایی قدرت و تغییر ماهیت و جهت‌گیری‌ها تابع منافع بین‌الملل است. عامل بیرونی با استفاده از ضعف داخلی، نقاط اختلاف را تشدید می‌کند و سیاست در خاورمیانه را هم‌سو با منافع بین‌المللی و نه منافع کشورهای منطقه شکل می‌دهد. ناهمگونی ساختارهای سیاسی هشت کشور خلیج فارس به همان اندازه که بر سیاست خارجی آن‌ها تأثیر می‌گذارد و بر همکاری‌های منطقه‌ای و به همان میزان بر امنیت خلیج فارس تأثیر گذار است» (رنجبر، ۱۳۷۸: ۱۷۵).

۴-۲. چالش‌های مشارکت ایران در سطح منطقه‌ای

اختلافات درونی میان کشورهای منطقه یکی از مهم‌ترین عوامل ناامنی در منطقه است. این اختلافات هم در روابط ایران و اعراب و هم در روابط درونی اعراب مشهود است. روابط ایران و همسایگانش به شدت از اختلافات شیعه و سنی و ایدئولوژی‌های ناسیونالیستی رنج می‌برد. موارد دیگر اختلاف بر سر چیرگی و تسلط خلیج فارس بوده است که همواره میان ایران و عربستان و عراق (زمان صدام حسین) نوعی رقابت وجود داشته است. اختلافات ایران و امارات متحده عربی بر سر جزایر ابوموسی و تنب کوچک و تنب بزرگ، از قبل انقلاب تا کنون و پشتیبانی شورای همکاری خلیج فارس از ادعای امارات از دیگر عوامل اختلاف است. اختلاف درونی میان اعراب و اختلافات مرزی و مواضع ناهمگون در قبال مسأله اسرائیل از جمله مشکلات و موانع ساختاری در روابط اعراب است.

۴-۳. چالش‌های مشارکت ایران در سطح بین‌المللی

منظور از عوامل فرامنطقه‌ای به طور خاص تأکید بر نقش ایالات متحده در منطقه است که در شرایط کنونی حضور جدی در منطقه داشته و خواهان ایفای نقش انحصاری در منطقه خلیج فارس است و این مسأله حتی موجب نارضایتی برخی متحدان اروپایی آن شده است. آمریکا در پی جلوگیری ظهور برتری و تسلط توسط کشورهای منطقه است. استراتژیست‌های ایالات متحده معتقدند که آمریکا منافع وسیعی در جلوگیری از ظهور هر قدرت منطقه‌ای دارد. آمریکا در حکم یک عامل فرامنطقه‌ای همواره در صدد القا تفکر ایران خطرناک و هسته‌ای در جهت به خطر انداختن منافع کشورهای منطقه و جهان است. مخالفت‌های شدید در مورد پرونده هسته‌ای ایران و تهدیدات

و همسو کردن افکار عمومی با سیاست های توسعه طلبانه و یک جانبه گرایانه خود از دیگر مشکلات فراروی جمهوری اسلامی است. با فروپاشی شوروی و نیز سقوط کابوس منطقه (صدام حسین) آمریکا در صدد معرفی یک منشأ شر و ناامنی در منطقه است. آمریکا در کنار حذف صدام حسین به تهدید موهوم جدیدی بر ضد امنیت منطقه نیاز دارد. آمریکا در روند کنونی روابط خود با ایران به راحتی می تواند ایران را منبع ناامنی برای کشورهای منطقه معرفی کند و ضمن جلوگیری از بهبود روابط ایران با کشورهای عربی که برای توسعه اقتصادی ایران حیاتی است و با گسترش جو بی اعتمادی بین این کشورها زمینه را برای تداوم حضور نظامی خود در منطقه مطلوب نگه دارد (ذوالفقاری، ۱۳۸۴: ۱۲). به هر حال مسأله مهم این است که حضور آمریکا در منطقه یک واقعیت است و همان طور که برژینسکی تأکید می کند «لازم است همه کشورهای منطقه خلیج فارس این واقعیت مهم استراتژیک را درک کنند که ایالات متحده در خلیج فارس ماندگار است و استقلال و امنیت (انرژی) در منطقه جزو منافع حیاتی آمریکا به شمار می رود» (رنجبر، ۱۳۷۸: ۱۷۴).

۵. زمینه های مشارکت ایران در ابتکار کمربند و راه

برای یک همکاری اقتصادی نیاز به جو امنیتی مثبت و ارتباطات گسترده اقتصادی، سیاسی، فرهنگی می باشد. بنابراین نبود سوءظن در روابط و وجود روابط مسالمت آمیز در میان دو کشور از اهمیت بالایی برخوردار است. آنچه آشکار به نظر می رسد، این تنها پروژه ای نیست که با مشکل مواجه شده است؛ در حقیقت بسیاری از طرح هایی که از پاکستان تا تانزانیا و مجارستان در قالب راه جدید ابریشم تعریف شده، با مسائل مشابهی روبه رو شده اند و به علت مسائلی از قبیل سهم اندک کشور میزبان در منافع یا سرمایه گذاری پروژه ها، با تاخیر مواجه هستند یا به کلی مورد بازنگری و مذاکره مجدد قرار گرفته اند. در برخی مناطق هم چین با مسائل سیاسی ناشی از هراس کشور میزبان از هژمونی این بزرگترین قدرت اقتصادی آسیا مواجه شده که به نوبه خود، همکاری را دشوار کرده است. بنابراین، اینکه پاکستان پروژه ای را متوقف کرده و بگوید: با این شرایط حاضر نیست کار را ادامه دهد، خود نشان از این دارد که برنامه های اقتصادی فرامرزی چین آنگونه که شی جین پینگ مدعی است، بازی های برد-برد نیستند. این نکته ای است که «رابرت کوپ»، تحلیلگر اقتصادی در هنگ کنگ به آن اشاره دارد و مدعی است پروژه مورد بحث، چتری است که کوچک تعریف شده، حتی با این حساب که در ۶۵ کشور جهان عملیاتی شده یا در حال عملیاتی شدن و مذاکرات اولیه است (میری، ۱۳۹۴: ۱۱۶).

با این حال، این واقعیت که به گفته بانک توسعه آسیا، این منطقه برای حفظ نرخ رشد اقتصادی خود نیاز به سرمایه‌گذاری ۳۶ تریلیون دلاری تا سال ۲۰۳۰ دارد، باعث شده کشورهای زیادی این طرح‌های توسعه چینی را با رغبت بپذیرند. حتی ژاپن هم بر خلاف آمریکا، هند و روسیه که با تردید به موضوع می‌نگرند، سرمایه‌گذاری‌هایی را در این قالب صورت داده است. مثال پاکستان و مثال‌های مشابهی در نپال که پروژه ۲,۵ میلیاردی تاسیس یک سد را به دلیل مشابهی متوقف کرد، نشان از آن دارد که این طرح‌ها منافع برابری برای کشورهای میزبان و چین به همراه ندارد. در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی، به دلیل وجود اقوام مختلف، زبان‌های متفاوت، شاخه‌های مذهبی متعدد و میراث‌های تاریخی متمایز از هم که از فرهنگ‌های گوناگون به جا مانده‌اند، تعارضات و اختلافاتی را در میان این کشورها ایجاد می‌کنند. در بخش وسیعی از کشورهای منطقه خاورمیانه اعراب سکونت دارند و در بعضی از مناطق دیگر ترک‌ها و فارس‌ها و به دلیل اینکه برخی گروه‌های قومی و زبانی در مناطق خاورمیانه و آسیای میانه حضور دارند که مختص به یک کشور نیستند، باعث عدم یکپارچگی ملی کشورهای منطقه می‌شود و شکاف‌های درون و برون دولتی را تشدید می‌کند. کشورهای منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی چند قومیتی و چند هویتی هستند، همواره با تعارضات و چالش‌های گروه‌های داخلی روبه‌رو هستند که نمونه بارز آن وضعیت عراق است. عراق که دارای گروه‌های قومی، زبانی و مذهبی مختلف است همواره برای رسیدن به یکپارچگی ملی با مشکل روبه‌رو بوده است. عراق که شامل اهل تسنن، کردها و شیعیان است طی یک قرن گذشته دارای تعارضات و اختلافات شدید در داخل کشور بوده است. وجود اقلیت‌ها با به جا گذاشتن تاثیرات منفی بر روابط کشورهای همسایه، رقابت‌ها را دامن زده و موجب تیرگی روابط می‌شوند (بیومن و دیگران، ۱۳۶۹: ۳۱۹-۳۱۸). کشورهای درگیر مسأله اقلیتها همواره همسایگان خود را متهم به حمایت از اقلیت‌های معارض می‌کنند، به عنوان مثال در کشور لبنان، همواره سوریه متهم به حمایت از گروه‌های لبنانی است. همین وضعیت را می‌توان کم و بیش در سایر کشورهای منطقه و میزبان طرح کمربند و راه دید. در کنار این اقدامات تروریستی، ناآرامی‌های اجتماعی و کودتاهای پی در پی در کشورهای منطقه خاورمیانه و درگیری‌های قومی و جنگ‌های داخلی در مناطق آسیای میانه از جمله بحران قره باغ، ناآرامی‌ها در عراق، افغانستان، سوریه و.. کودتاهای مکرر سبب ناآرامی و بی‌ثباتی در مناطق خاورمیانه و آسیای میانه شده است که مانع از همگرایی در میان کشورهای منطقه می‌شود و موانع بزرگی در برابر احداث کمربند و راه جدید می‌باشند. از دیگر موانع روند

احداث کمربند و راه جدید عدم دموکراسی در کشورهای این مناطق می‌باشد. حکومت دموکراسی، حکومت مردم سالاری است که منشا قدرت از مردم باشد و در آن انتخاب حاکم و فرمانروا با مردم باشد و امور حکومتی به طور مستقیم و غیرمستقیم به وسیله خود مردم اداره شود. از آنجا که دموکراسی حکومتی است با رضایت اکثریت در نقطه مقابل حکومت های استبدادی که در آن رضایت مردم نادیده گرفته شده و خواسته های آن ها تحقق نمی یابد (آربلاستر، ۱۳۷۹: ۱۴۴-۱۳۹) و همچنین وجود دموکراسی پیش شرط همگرایی در میان کشورهای عضو یک منطقه می باشد به دلیل عدم وجود دموکراسی، در میان کشورهای مناطق آسیای میانه و قفقاز و خاورمیانه همگرایی وجود ندارد. از موانع دموکراسی در خاورمیانه و آسیای میانه و قفقاز می توان به ساختار سنتی، ضعف جامعه مدنی و فرهنگی، عدم توسعه یافتگی اقتصادی و اجتماعی اشاره کرد (ساجدی، ۱۳۸۹: ۱۱۲) فقر فرهنگی از موانع اصلی دموکراسی و در نتیجه از موانع همگرایی می گردد، چرا که مردمی که به حق و حقوق خود جهت نظارت و دخالت در مسائل سیاسی و اجتماعی خود آگاه نباشند، نمی توانند از حقوق خود استفاده و دفاع کنند، در نتیجه فرد یا طبقه اقتدارگرا با توسل به زور برسر قدرت می آید و همگرایی در میان کشورها با دولت های اقتدارگرا امکان پذیر نخواهد بود. بنابراین نبود کشورهای با ساختار دموکراسی، کشورهای این مناطق را با بحران مشارکت روبه رو ساخته و همین امر یکی از موانع همکاری و همگرایی در میان کشورهای این مناطق می باشد. برای ایجاد همگرایی در میان کشورهای عضو یک منطقه باید بنیان فرهنگی یکدستی وجود داشته باشد بنابراین تفاوت و حتی تضاد فرهنگی و مذهبی در میان کشورهای مناطق آسیای میانه و قفقاز و خاورمیانه مانع از همگرایی و در نتیجه مانع از نزدیکی اقتصادی و سیاسی می گردد. به واقع کشوری که نمی تواند در داخل نهادمند باشد قطعا در سیاست خارجی و در ارتباط با سایر کشورها نهادمند نخواهد بود.

۶. چالش های مشارکت ایران در ابتکار کمربند و راه

چالش نبود یا ضعف در شاخص امنیت است. مفهوم امنیت از جمله مفاهیمی است که با پایان جنگ سرد دچار تحول شد و فصل تازه ای در نگرش های امنیتی در جهان به وجود آمده است. در دوران جنگ سرد با توجه به ویژگی های ساختاری نظام بین الملل و شیوه نگرش نخبگان سیاستگذار و مجریان سیاست خارجی نسبت به جنگ و صلح و نیز حاکم بودن پارادایم واقعگرایی، دولت ها مهم ترین بازیگران نظام بین الملل تلقی می شدند که انگیزه اولیه آن ها حمایت از حاکمیت شان بود. از دید واقعگرایی دولت ها از وارد شدن به جنگ نگران هستند، بنابراین امنیت دغدغه اصلی آن ها را

تشکیل می‌دهد (قوام، ۱۳۸۴: ۳۶۰). چالش‌های امنیتی ابعاد جدیدی به خود گرفته که از تعامل میان کشورها در ساختار بین‌الملل، بزهکاری سازمان یافته فراملی، مسائل زیست محیطی، مسائل اقتصادی، فقر، بیماری، مهاجرت، حقوق بشر از جمله چالش‌ها محسوب می‌شود. تامین امنیت در بعد منطقه‌ای به واسطه کشورهای عضو آن منطقه تأمین می‌شود و این گروه از دولت‌ها که دغدغه اصلی امنیتی آن‌ها به یکدیگر پیوند خورده است، روابط امنیتی خود را منطقه‌ای می‌دانند. منطقه خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز، منطقه شرق و جنوب شرقی آسیا از جمله این مناطق هستند. اختلافات مرزی و وجود فضای بی‌اعتمادی میان چین و کشورهای تازه استقلال یافته و وجود تهدیدات قومیتی به دلیل مشابهت‌های برخی اقوام این کشورها با یکدیگر از جمله چالش‌های امنیتی و تهدیدات امنیتی به شمار می‌آید. آسیای مرکزی و قفقاز در واقع منطقه نفوذی و حیاط خلوت روسیه محسوب می‌شود و احداث کمربند و راه جدید و گذر از این کشورها تهدید امنیتی شدیدی برای روسیه محسوب می‌شود. چین و روسیه که از دیرباز اختلافات مرزی داشتند و حل نشدن کامل این اختلافات زمینه را برای همکاری و تعامل میان دو کشور سخت می‌کند و باعث عدم نزدیکی استراتژیکی این دو کشور می‌شود. از جمله معضلات امنیتی، افزایش تولید و صدور مواد مخدر از افغانستان به کشورهای خاورمیانه، آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا است. به نحوی که ۹۰ درصد هروئین مصرفی در قاره اروپا و ۷۰ درصد مواد مخدر مورد نیاز در سراسر جهان در افغانستان تهیه و توسط مافیای بین‌المللی مواد مخدر به بازارهای آسیا، اروپا و آمریکا ترانزیت و قاچاق می‌شود. اگرچه بخشی از محموله‌های مواد مخدر افغانستان از طریق میدان هوایی کابل، به خارج از این کشورها قاچاق می‌شود، اما اصلی‌ترین محورهای قاچاق این مواد، مسیرهای آشکار و پنهان کشورهای همسایه افغانستان است که در جریان این نقل و انتقال‌های غیرقانونی، مقادیر زیادی مواد مخدر در داخل این کشورها پخش و توزیع می‌گردد. با توجه به این که افغانستان راه‌های دریایی در اختیار ندارد و به لحاظ جغرافیایی محصور در خشکی است، به شکل طبیعی قاچاق مواد مخدر از کشورهای همجوارش یعنی از ایران، پاکستان و کشورهای آسیای مرکزی صورت می‌گیرد. از دیگر موارد تهدید امنیتی در این مناطق، وجود بنیادگرایی اسلامی است. گروه‌های بنیادگرایی اسلامی و در راس آن‌ها گروه القاعده، داعش به جز برنامه ریزی و اجرای عملیات‌های تروریستی در کشورهای مختلف بر حمایت از گروه‌های افراطی در دیگر کشورها نیز می‌پردازند. عملیات‌های گروه القاعده و بنیادگرایان اسلامی در کشورهای متعددی شکل گرفته است (ابوالحسن شیرازی و کریمی، ۱۳۸۸: ۳۸-۳۷). به واقع به دلیل عملیات

های تروریستی متعدد و گروه‌های بنیادگرا و همچنین تقویت گرایش‌های بنیادگرایانه در راستای تمایلات جدایی طلبانه در مناطق قفقاز و آسیای مرکزی و همچنین کشورهای خاورمیانه، این مناطق به شدت دارای بحران‌های امنیتی هستند. به صورت کلی عواملی همچون جدایی طلبی، قومیت‌گرایی، حفظ امنیت مرزها، تروریسم و افراط‌گرایی اسلامی و قاچاق مواد مخدر این مناطق را به مناطق امنیتی تبدیل کرده است که یکی از مهم‌ترین موانع ادامه پروژه کمربند و راه می‌باشد.

۱-۶. چالش‌های سیستمی بین‌المللی

از دیگر چالش‌ها، طرح مخالفت روسیه و آمریکا است. روسیه همسایه چین، که در میانه شرق و غرب واقع شده است برای حفظ منافع خود درباره سود و ضررهای احتمالی اجرای پروژه حساس است. روسیه تلاش می‌کند تا در تأمین امنیت منطقه آسیای مرکزی نقش محوری ایفا نماید و برای تقویت این نقش راهبردی خود، از حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در این منطقه جلوگیری کند. یکی از دلایل مخالفت روسیه با کمربند و راه به دلیل ترس از تمایلات جدایی طلبانه و قوم‌گرایانه می‌باشد. روسیه با احداث کمربند و راه جدید و رشد مناطق خودمختار احتمال تهدیدات امنیتی ناشی از اختلافات قومی و تمایلات جدایی طلبانه و بیرون رفتن از تسلط دولت روسیه را می‌دهد و این مسأله برای روسیه بسیار نگران‌کننده است. یکی از صاحب‌نظران روسی به نام «دیمیتری پاپف» از جمله گزینه‌های ارائه این طرح را تلاش نافرجام چین در ایجاد یک اتحادیه اقتصادی در سازمان همکاری‌های شانگهای ارزیابی می‌کند و سیاست درست را مخالفت با طرح می‌داند (کرامتی‌نیا، ۱۳۹۵). آمریکا نیز طرح کمربند و راه را در راستای منافع خود نمی‌داند. پس از پایان جنگ سرد، آمریکا خواهان افزایش گسترش نفوذ خود در آسیای مرکزی و قفقاز برای مقابله با روسیه و همچنین پیگیری منافع ملی خود برای بهره‌برداری هرچه بیشتر از منابع انرژی در این منطقه است. نفوذ آمریکا و متحدانش در منطقه آسیای میانه و قفقاز و تلاش برای کمربند کردن نفوذ روسیه در این مناطق، همچنین جلوگیری از افزایش قدرت چین و رقابت اقتصادی کلان با این کشور، مخالفت آمریکا با پروژه کمربند و راه جدید را رقم می‌زند. از جمله دلایل دیگر مخالفت آمریکا با کمربند و راه جدید می‌توان به مواردی چون دستیابی به منابع نفت و گاز و کنترل استخراج و صدور آن در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، دستیابی به بازارهای منطقه و گسترش تجارت در آن و حفظ وضع موجود، تقویت نهادهای کشورهای منطقه در راستای هدف‌های درازمدت و رقابت‌های کلان اقتصادی و سیاسی با چین و روسیه اشاره کرد (متقی دستانی، ۱۳۹۳: ۷۲-۷۱). آمریکا خواهان نفوذ گسترده و درازمدت

خود در آسیای مرکزی و قفقاز برای کسب منافع حداکثری خود می‌باشد و از آنجا که پروژه اقتصادی چین در تقابل با منافع اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی خود می‌داند با پروژه کمربند و راه جدید به مخالفت می‌پردازد. همچنین وجود چنین پروژه اقتصادی عظیمی که کشورهای مناطق خاورمیانه و آسیای مرکزی را درگیر می‌کند تقابلی بزرگ با هژمونی آمریکا محسوب می‌شود. بنابراین ایالات متحده آمریکا با مخالفت خود با این پروژه اقتصادی به دنبال حفظ ثبات هژمونی خود و همچنین مقابله و رقابت اقتصادی با کشور چین می‌باشد.

۲-۶. چالش‌های منطقه‌ای

واشنگتن در چارچوب سند امنیت ملی ۲۰۱۷، چین را به عنوان یکی از رقبای اصلی خود تلقی کرده و خواهان محدود کردن قدرت این کشور به ویژه در ابعاد بین‌المللی است. در این راستا آمریکا و اتحادیه اروپا به عنوان شریک فرا آتلانتیکی واشنگتن، مخالفت خود را با گسترش پروژه بلند پروازانه چین تحت عنوان «یک کمربند یک جاده» یا «کمربند و راه جدید» به اروپا اعلام کرده‌اند. این ابراز مخالفت در پی مذاکرات رم و پکن درخصوص پیوستن ایتالیا به پروژه راهبردی چین برای راه اندازی شبکه حمل و نقل یکپارچه از درون سرزمین خود تا قلب اروپا یا «کمربند و راه جدید» صورت گرفت. اعضای اتحادیه اروپا با امضای سندی که در آن از اجرای طرح‌های زیربنایی چین در کمربند و راه بشدت انتقاد شده است، به طور یکپارچه در برابر پکن قد علم کردند. ۲۷ کشور از میان ۲۸ عضو این اتحادیه سندی را منتشر کرده‌اند که در آن «برنامه کمربند و راه جدید چین» محکوم شده است و از امتیازهایی که به شرکت‌های چینی داده شده، انتقاد شده است. بر اساس برنامه کمربند و راه نوین چین، طرح‌های زیربنایی در قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا برای مرتبط کردن آن‌ها با یکدیگر اجرا می‌شود و چین می‌گوید کشورهای این حوزه‌ها از این برنامه متفع خواهند شد. اگرچه چین و اروپا در زمینه تجارت و سرمایه‌گذاری ارتباط تنگاتنگی دارند اما این اتحادیه در سند خود از نفوذ چین در کشورهای نظیر مجارستان، چک و یونان و نقض حق حاکمیت معنوی ابراز نگرانی کرده است. اتحادیه اروپا همچنین چین را متهم به نفوذ در اروپا و آفریقا برای اهداف سیاسی داخلی کرده و معتقد است پکن می‌خواهد بازارهای صادراتی تازه‌ای برای خود ایجاد کند و حمایتش از جهانی شدن نیز برای تأمین منافع چین است.

راه جدید ابریشم که شاید بزرگترین پروژه راه‌سازی در طول تاریخ باشد، می‌تواند مهمترین مزیت چین در دوره صلح باشد. در حالی که ایالات متحده با توجه به قدرت فوق‌العاده ناوگان

جنگنده تنها در صورت تداوم جنگ در مناطق مختلف جهان می‌تواند به اعزام نیرو پرداخته، حضور خود و توسعه سلطه‌اش را توجیه کند. ایالات متحده حتی اگر بخواهد ناوگان هوایی خود را به هواپیماهای باری بیشمار برای صدور کالا مجهز کند تا در برابر سرعت و حجم انتقال کالا از طریق جاده جدید ابریشم کم نیاورد، باز هم قادر نیست در این زمینه به چین آینده رویارویی کند، زیرا چین دارای نیروی کار زیاد و ارزان است که به آن امکان می‌دهد مقدار بیشتری کالا را با قیمت ارزانتر تولید کند، ضمن اینکه هزینه ترانزیت کالاهایش نیز نسبت به ترابری هوایی ایالات متحده کمتر خواهد بود. تفاوت نگاه این دو کشور به ساختار امنیتی خاورمیانه می‌تواند به عنوان مانعی مهم در برابر ابتکار کمربند جاده تبدیل شود. در حالی که چین تضمین ثبات سیاسی و امنیتی در خاورمیانه را در دستور کار خود قرار داده است تا بتواند پروژه‌های زیرساختی خود در دو کشور ایران و ترکیه را در قالب این ابتکار جهانی به اجرا بگذارد، سیاست ایالات متحده برای تأمین امنیت رژیم صهیونیستی و مهار ایران الزاماً به ثبات در منطقه نمی‌انجامد و چه بسا ناامنی در خاورمیانه را گسترش دهد. در نتیجه سیاست متضاد این دو قدرت بزرگ می‌تواند به ناامنی در منطقه دامن بزند و در نهایت مانع پیشبرد ابتکار کمربند جاده شود. همچنین در مسیر کمربند و راه دریایی این ابتکار قرن بیست و یکم، «بندر خلیفه» در ابوظبی در امارات متحده عربی قرار دارد. این بندر در موقعیتی بسیار استراتژیک قرار گرفته است. کشتی‌های تجاری برای دسترسی به این بندر باید از تنگه هرمز عبور کرده و وارد خلیج فارس شوند. از آنجایی که خلیج فارس یکی از نقاط اصلی منازعه بین ایران و ایالات متحده بوده است، هرگونه تنش در این منطقه می‌تواند در نقل و انتقالات تجاری کمربند و راه دریایی اختلال اساسی ایجاد کند. از سوی دیگر آمارها نشان می‌دهد که چین تا به امروز تمایل داشته است تا بیشتر در بخش انرژی خاورمیانه سرمایه‌گذاری کند امری که ایالات متحده به شدت نسبت به آن حساس است. پیوند استراتژیک بین ایالات متحده و عربستان در زمینه‌های گوناگون و تحریم اقتصادی ایران به خصوص تحریم نفتی، این سرمایه‌گذاری چین را با مشکلات عدیده‌ای روبرو ساخته است. به نظر می‌رسد چین برای موفقیت ابتکار کمربند جاده در کریدور خاورمیانه باید به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف به خصوص زیرساخت‌ها در ایران و ترکیه بهای بیشتری بدهد و تنها بر تأمین انرژی از منطقه تمرکز نکند. از سوی دیگر حضور چین در منطقه برخورد فرهنگی بین فرهنگ چین و فرهنگ اسلامی را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. بنابراین سیاستگذاران چینی باید فعالیت‌های خود را صرفاً در حوزه اقتصادی پیگیری کنند و از ورود به مسائل فرهنگی و اجتماعی پرهیز نمایند. در همین راستا

پیوندهای قدیمی تر خاورمیانه با غرب سبب شده است تا مردم آشنایی زیادی با زبان‌های انگلیسی و فرانسوی داشته باشند در صورتی که اکثر جوامع خاورمیانه‌ای تمایلی برای یادگیری زبان چینی از خود نشان نداده‌اند. در نتیجه چین برای پیشبرد پروژه خود در منطقه نیاز دارد که موسسات آموزش زبان چینی را در کشورهای منطقه تأسیس کند. به طور کلی می‌توان موانع اجرای ابتکار کمربند جاده در کریدور خاورمیانه را در سایه رقابت چین و ایالات متحده در موارد زیر خلاصه کرد: ۱. عدم امکان تضمین امنیت در برخی از کشورهای خاورمیانه؛ ۲. سیاست خصمانه ایالات متحده در قبال ایران در قالب وضع تحریم‌های شدید اقتصادی که امکان سرمایه‌گذاری چین در بخش انرژی و زیرساخت‌های ایران را از شرکت‌ها و بانک‌های چینی سلب می‌کند؛ ۳. هم‌پیمانی ایالات متحده با کشورهای حاشیه خلیج فارس؛ ۴. رابطه پیچیده، چندبعدی و همراه با تنش مقطعی ایالات متحده با ترکیه و ۵. تفاوت‌های فرهنگ چینی با ویژگی‌های فرهنگی منطقه.

با توجه به موقعیت ویژه جغرافیایی و ارتباطی ایران در غرب آسیا، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی ایران، شرط لازم اجرایی شدن اتصال زیربنایی در بخش مهمی از جغرافیایی کمربند ابریشم محسوب می‌شود؛ اتصال‌هایی که بر مبنای برنامه عملیاتی کمربند اقتصادی کمربند و راه به تدریج و گام به گام باید شبکه‌ای را شکل دهد که آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل سازد. در همین راستا برای فراهم کردن کوتاه‌ترین مسیر، چین طرح احداث خط راه آهن ۹۰۰۰ مایلی که از اورومچی (مرکز سین کیانگ) به تهران را پیشنهاد داده است که در صورت اجرای این طرح، چین بزرگترین شریک تجاری ایران خواهد شد (Erdbrink, 2017). یکی دیگر از اولویت‌های تسهیل پیوندها و ارتباطات میان کشورهای مسیر کمربند، گسترش هماهنگی در ترخیص کالا و تحقق تدریجی ترانزیت بین‌المللی سهل و روان است. در این حوزه گمرکات دو کشور در چهارچوب برنامه‌ای موسوم به برنامه اقدام مشترک در زمینه همکاری‌های گمرکی که در سفر رئیس‌جمهوری چین به امضا رسید، در مورد رد و بدل کردن اطلاعات کالا میان دو کشور به توافق رسیده‌اند. افزون بر این بر مبنای این توافق، چین بخشی از کالاهای خود را به بنادر ایران منتقل و سپس از طریق مرزهای زمینی از ایران به اروپا ترانزیت خواهد کرد (شریعی نیا و عزیز، ۱۳۹۲: ۱۰). مقام‌های چینی همچنین، ایران را یک گره کلیدی در کمربند و راه نوین دریایی و زمینی می‌دانند؛ حتی برای کارآفرینانی همانند «ژورو لین» (Lin Zuoru, 2018) ایران از نظر تجارت و سرمایه‌گذاری قرار دارد؛ بنابراین چینی‌ها به دنبال افزایش ارتباطات خارجی چین» در قلب جهان جاده‌ای، حمل و نقل و راه

آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر ایران هستند. بر این اساس، پکن برای کسب منافع ملی و بین المللی خود در طرح کمربند و راه نوین، به قدرت های منطقه ای مهم، توجه ویژه دارد و در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه‌ای قائل است که این ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است. عامل ژئوپلیتیک نقش مهمی در روابط ایران و چین ایفا می کند، به طوری که روسیه و ایالات متحده و حتی عربستان مشتاقانه در حال تماشای این دو کشور هستند. در حال حاضر مزیت عمده روسیه تنها از طریق ارسال سلاح های تجاری به دست می آید. بنابراین روس ها اگرچه نسبت به گذشته توجه بیشتری به توسعه روابط با ایران و چین دارند، اما این کشور همواره نسبت به افزایش نقش سایر قدرت ها در منطقه آسیای مرکزی و اوراسیا حساس بوده و معمولا به آن واکنش نشان داده است. از دید روس ها این طرح می تواند محملی برای نفوذ منطقه ای ایران و چین در حیاط خلوت یا خارج نزدیک آن ها باشد. این بیم در مورد ایران حتی می تواند بیشتر باشد؛ زیرا قرابت مذهبی و ایدئولوژیک ایران با کشورهای این منطقه می تواند مقوم آن چیزی باشد که از دید مسکو افراطی گرایی و تقویت گروه ها و جنبش های اسلام گرایانه است. منازعات ایران و آمریکا تقریبا در تمام روابط اقتصادی ایران مشهود می باشد به طوریکه تحریم های هدفمند علیه ج.ا. ایران حتی سرمایه گذاران داخلی را با مشکل روبه رو کرده است. به عنوان مثال طبق قراردادی که در سال ۲۰۱۰ میلادی میان ایران و پاکستان امضا شد و به خط لوله صلح میان دو کشور معروف شد، گاز طبیعی ایران از میدان گازی پارس جنوبی در استان بوشهر به بندر نواب شاه^۱ در جنوب پاکستان منتقل می شد. همچنین براساس این قرارداد، قرار شد که ایران روزانه ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار مترمکعب گاز و سالانه ۷/۶ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی به پاکستان صادر کند (Ahmad, 2017).

۳-۶. اخلال آفرینی های ضدایرانی آمریکا

به نظر می رسد حضور نیافتن مقام ارشد از جمهوری اسلامی ایران در اولین نشست مربوط به یک کمربند یک جاده که از سوی دولت چین دعوت شده بود تاحدی زیادی بر نگاه دولت این کشور به جایگاه ایران در این طرح تاثیر منفی گذاشته است. به همین دلیل هنوز به طور کامل جایگاه و موقعیت ایران در طرح کمربند و راه نوین چین، کاملا مشخص نیست. این در حالی است که بخش اقتصادی ایران نیز برای شفاف شدن جایگاه آن در طرح ترانزیتی یک جاده - یک کمربند چین، تلاش نمی کند. راه های ترانزیتی ریلی، زمینی و دریایی ایران به همراه بندر راهبردی چابهار بزرگترین

و مهمترین مزیت ایران برای تأثیر گذاری بر کمربند و راه نوین چین است. نگرانی روسیه از نفوذ چین در آسیای مرکزی و همچنین مخالفت هند با عبور بخشی از طرح یک جاده - یک کمربند چین از کشمیر تحت کنترل پاکستان، می‌تواند راه‌های مواصلاتی و ترانزیتی ایران را در شرایط مهم و مناسبی در اجرای این طرح قرار دهد. اگر چه طرح اقتصادی و ترانزیتی یک جاده یک کمربند چین، برای کشورهای در مسیر آن دارای مزایای فراوان اقتصادی و ترانزیتی است، اما در همان حال این طرح به دور از تهدیدهای اقتصادی نیست: اولین تهدید به چگونگی و نوع مشارکت چین در طرح‌های اقتصادی بازمی‌گردد و آن اینکه این کشور در اجرای طرح‌های مختلف از نیروی انسانی خود (چینی) استفاده می‌کند و بسیار کم تمایل به استفاده از نیروی بومی کشور میزبان دارد. دوم، با توجه به گستردگی طرح و همچنین وام‌های پرداختی از سوی چین به کشورهای واقع در مسیر کمربند و راه نوین، این احتمال که سیاست‌های اقتصادی چین بر سیاست‌ها و برنامه‌های جاری و ترانزیتی کشور میزبان تأثیر بگذارد دور از ذهن نیست. سوم آنکه، کشورهای مخالف طرح اقتصادی و ترانزیتی یک جاده - یک کمربند چین، از کشورهای مهم آسیایی هستند؛ چنانکه آن‌ها به تعامل سازنده در این خصوص دست نیابند تأثیر منفی چالش‌ها میان آن‌ها می‌تواند برای ثبات و امنیت اقتصادی و تجاری آسیا نگران کننده باشد.

نتیجه گیری

ابر پروژه «کمربند و راه» یا جاده ابریشم جدید با هدف گسترش حوزه تأثیرگذاری چین در عرصه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی و جغرافیایی بین‌المللی تدوین شده است. چینی‌ها با درک عمیق موقعیت اقتصادی و سیاسی خود و تحولات جهانی به دنبال بازتعریف جایگاه این کشور در نظام بین‌الملل هستند. با وقوع انقلاب ارتباطات و اطلاعات، نظم جدیدی از زنجیره‌های ارزش محور جهانی شکل گرفته، حجم تجارت جهانی افزایش قابل توجهی یافته و قطب‌های جدید اقتصادی تکوین یافته‌اند. این تحولات، چینی‌ها را بر آن داشته تا با درک اهمیت حمل و نقل و ارتباطات به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های حیاتی برای توسعه پایدار، چنین پروژه عظیمی را طراحی و اجرا کنند. برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. در همین راستاست که گفته می‌شود بازار کشورهای آسیایی از چین طرح کمربند و راه جدید چین که بر مبنای واقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، سازماندهی شده، احیا و توسعه کمربند و راه قدیم را مدنظر دارد. این طرح با هدف اعلامی اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای همسایه و بازی برد-برد تا آسیای مرکزی،

غربی، جنوبی و جنوب شرقی یک بازار نسبتاً به هم پیوسته است و کشورهای حاضر در این بخش از جهان به دلیل تعامل تاریخی و ژئوپلیتیکی، تبادل تجاری و اقتصادی مناسبی با یکدیگر دارند. این بخش از جهان بزرگترین تولیدکننده‌های نفت و گاز یعنی روسیه، عربستان، ایران، قطر و عراق را در خود جای داده و جالب آنکه بزرگترین مصرف‌کننده‌ها یعنی چین، هند، ژاپن و روسیه هم در این منطقه واقع شده‌اند. طرح «کمربند و راه» به این ایده که قرن ۲۱ را قرن آسیا-اقیانوسیه می‌داند، قوت بیشتری بخشیده است. مضمون این باور آن است که بسیاری از معادلات قدرت جهانی در این منطقه تعیین می‌شود و اهمیت آسیا در آینده نظام بین‌الملل رو به افزایش است و لازم است که قدرت‌های آسیایی جایگاه خود را در نظام بین‌الملل جدید تعریف کنند. بر اساس چنین ادراکی است که چینی‌ها اهداف مختلف اقتصادی-تجاری و همچنین اهداف استراتژیک-سیاسی را از رهگذر طرح «کمربند و راه» دنبال می‌کنند. چینی‌ها امیدوارند که تحت لوای همکاری با کشورهای حاضر در ابتکار «کمربند و راه»، به اهداف اقتصادی خود در راستای ایجاد کانون ارزش جهانی چین محور؛ حل مشکل ظرفیت مازاد چین؛ رشد اقتصادی شرکا و ایجاد تقاضا برای محصولات چینی؛ انتقال مدل رشد چینی به شرکا؛ و ایجاد مسیر ترانزیتی جدید به اروپا و همچنین اهداف استراتژیک خود برای اجرایی‌سازی استراتژی خشکی؛ تقویت ثبات منطقه‌ای؛ گسترش نفوذ استراتژیک؛ حضور قدرتمندانه‌تر در اقیانوس هند؛ نفوذ گسترده‌تر در آسیای مرکزی؛ و تقویت امنیت انرژی» نائل آیند. بر همین مبناست که بسیاری از صاحب‌نظران، ابتکار «کمربند و راه» را در مسیر جهش استراتژیک چین ارزیابی می‌کنند که به موجب آن موقعیت و نفوذ جهانی پکن نیز رو به فزونی خواهد نهاد.

منابع

- ابراهیمی، نبی‌الله (۱۳۸۶)، «تأملی بر مبانی و فرهنگ مکتب کپنهاگ»، *فصلنامه سیاست خارجی*، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، شماره ۸، تابستان، صص ۴۵۸-۴۳۹.
- ابراهیمی، شهروز (۱۳۷۹)، «تحول مفهوم امنیت؛ از امنیت ملی تا امنیت جهانی»، *مجله سیاست دفاعی*، شماره ۳۱، تابستان، صص ۱۱۹-۱۱۸.
- ابوالحسن شیرازی، حبیب‌الله و کریمی، عاطفه (۱۳۸۸)، «سیاست‌های چین و روسیه در ترتیبات امنیت منطقه‌ای سازمان همکاری شانگهای»، *فصلنامه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل*، شماره ۶، بهار، صص ۵۲-۲۵.

آریانفر، عزیز (۱۳۹۰)، جایگاه ناپیدای افغانستان در کمربند و راه جدید، بخش دوم. قابل دسترس در سایت ایراس.

امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۲)، «کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه ای»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره اول، شماره ۴۱، بهار، صص ۲۲-۷.

بشیریه، حسین (۱۳۹۱)، جامعه شناسی سیاسی، چاپ بیستم، تهران: انتشارات نی.

پولادی، کمال (۱۳۹۱)، تاریخ اندیشه های سیاسی: از ماکیاولی تا مارکس، تهران: نشر مرکز.

پیشداد، سعید (۱۳۸۳)، همگرایی در سازمان اکو، تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.

جکسون، رابرت و سورنسون، گئورگ (۱۳۹۳)، در آمدی بر روابط بین الملل، ترجمه مهدی ذاکریان واحمد کلاهی، تهران: میزان.

حشمتی پور، رسانا (۱۳۸۹)، «کمربند و راه رهگشای توسعه گردشگری در کشورهای اسلامی».

سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، مجموعه مقالات کنگره بین المللی

جغرافیدانان جهان اسلام، قزوین: چهارمین کنگره بین المللی جغرافیدانان جهان اسلام.

ساجدی، امیر (۱۳۸۹)، «موانع توسعه دموکراسی در خاورمیانه»، فصلنامه مطالعات سیاسی، سال دوم، شماره ۸، زمستان، صص ۱۲۱-۱۰۳.

سیف زاده، سید حسین (۱۳۷۶)، نظریه پردازی در روابط بین الملل، تهران: سمت.

شریعتی‌نیا، محسن (۱۳۹۵)، «کمربند اقتصادی و راه زنجیره ارزش چین محور»، فصلنامه روابط خارجی، سال هشتم، شماره سوم، پاییز، صص ۱۱۳-۸۵.

طالبی تبار، بهزاد (۱۳۸۲)، «بررسی مزایای ترتیبات تجاری منطقه‌ای» مجله اقتصادی، دوره دوم، سال دوم، شماره ۲۳، شهریور و مهر، صص ۶۰-۵۸.

عالم، عبدالرحمن (۱۳۸۷)، بنیاد های علم سیاست، چاپ هجدهم، تهران: انتشارات نی.

عزتی، عزت‌الله (۱۴۰۰)، ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم، تهران: سمت.

عزتی، عزت‌الله و شکری، شمس‌الدین (۱۳۹۱)، «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، دوره ۹، شماره ۳۶، زمستان، صص ۱-۱۴.

عسگری، محمود (۱۳۸۱)، «مفهوم نوین امنیت در عصر جهانی شدن»، مجله راهبرد، شماره ۲۴، تابستان، صص ۱۹۸-۱۷۸.

عمید زنجانی، عباسعلی (۱۳۷۳)، فقه سیاسی: حقوق بین المللی اسلام، ج ۳، تهران: امیرکبیر. فولادوند، عزت الله (۱۳۸۷)، جامعه و فلسفه و سیاست: مجموعه مقالات ترجمه شده، تهران: ماهی. قاسمی، حاکم (۱۳۷۲)، «موانع همگرایی در خاورمیانه»، فصلنامه حقوق و سیاست، شماره ۳۰، زمستان، صص ۲۲۸-۱۸۵.

قوام، عبدالعلی (۱۳۹۲)، اصول سیاست خارجی و سیاست بین الملل، تهران: سمت. کرامتی‌نیا، رقیه (۱۳۹۵)، منافع روسیه در سایه روشن کمربند اقتصادی کمربند و راه، تهران: اندیشکده جریان.

کولایی، الهه (۱۳۷۹)، اکو و همگرایی منطقه‌ای، تهران: مرکز پژوهشی علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه.

محتشم دولتشاهی، طهماسب (۱۳۷۵)، سازمانهای اقتصادی بین المللی، تهران: انتشارات ویستار. مشیرزاده، حمیرا (۱۴۰۱)، تحول در نظریه های روابط بین الملل، تهران: انتشارات سمت. یزدانی، عنایت الله و شاه محمدی، پریسا (۱۳۹۳)، «بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره ۲۲، شماره ۸۸، زمستان، صص ۱۶۶-۱۴۱.

O. Zajec, La. (2018). "Chine Affirme ses Ambitions Navales". **Le Monde Diplomatique**, No. 654.

Shine, Jacob (2018), "TAPI Pipeline to Start Commercial Operation by 2017-18", **Business**. Available at: www.business-standard.com/article.

Trenin, D. (2017), **The Ukraine Crisis and the Resumption of Great-Power Rivalry**, Moscow: Carnegie Moscow Center, Available at: <http://carnegieendowment.org>.

Zhao, S. (2018), "Chinese Nationalism and its International Orientations", **Political Science Quarterly**, Vol, 115(1).