

## نقش طرح ابتکار کمر بند - جاده چین در رقابت‌های منطقه‌ای آسیا

زهرا حاجی زاده

دانشجوی دکترای جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

سیروس احمدی نوحدانی

استادیار گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

عبدالرضا فرجی راد\*

دانشیار گروه جغرافیا، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران (نویسنده مسئول)

a.farajirad@yahoo.com

حجت مهکویی

استادیار گروه جغرافیای سیاسی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

### چکیده

پس از پایان جنگ سرد و تغییر نظام دو قطبی جهان و تأثیرات شگرف آن بر ژئوپلیتیک و ژئواستراتژی اوراسیا، فضای جدیدی برای رقابت بین کشورها جهت بهره برداری از فرصت‌های موجود شکل گرفت. چین با ارائه طرح ابتکار کمر بند- جاده، رقابت منطقه‌ای گسترده‌ای را آغاز کرد. این پژوهش برآن است تا نقش طرح ابتکار کمر بند- جاده چین را در رقابت‌های منطقه‌ای آسیا مورد بررسی قرار داده و به این سؤال پاسخ دهد که نقش این طرح در رقابت‌های منطقه‌ای آسیا چگونه است و آیا موجب تعمیق روابط کشورهای منطقه خواهد شد؟ از این رو تحقیق حاضر با روش توصیفی-تحلیلی به نقش طرح ابتکار کمر بند- جاده چین در رقابت‌های منطقه‌ای آسیا می‌پردازد. منابع و اطلاعات از منابع کتابخانه‌ای، اسناد، کتاب، اینترنت و مصاحبه با صاحب‌نظران بدست آمده است و مفروض است که طرح ابتکار کمر بند- جاده در تسهیل همکاری‌ها و بهبود روابط کشورهای آسیایی با یکدیگر نقش مهمی ایفا می‌کند که در عین حال ممکن است با مشارکت فعال‌تر برخی کشورهای آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا، فضای جدیدی برای گسترش همکاری‌ها میان ایران و کشورهای دیگر منطقه نیز فراهم گردد، در حال حاضر چین و هند و روسیه به عنوان قدرت‌های نوظهور منطقه‌ای به دنبال ایفای نقش فعال در آسیا هستند و با توجه به تحلیل و تبیین این طرح، رقابت‌های منطقه‌ای در آن بسیار مشهود می‌باشد رقابت‌هایی که گاه به همکاری و گاه به منازعه ختم می‌گردد.

**کلیدواژگان:** طرح ابتکار کمر بند- جاده - همگرایی منطقه‌ای- رویکرد نو منطقه‌گرایی- آسیا.

## مقدمه

در حال حاضر، رقابت‌های منطقه‌ای نقش بسیار مهمی در اقتصاد، سیاست، ارتباطات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای کشورها ایفا می‌کند. مناسبات منطقه‌ای از عوامل تسریع فرآیند توسعه و همگرایی منطقه‌ای به شمار می‌رود. دستیابی به آبهای آزاد، منابع انرژی، راههای ارتباطی و... همواره از عوامل مهم رقابت بین کشورها بوده است. همکاری‌های منطقه‌ای با تدوین برنامه‌ها و راهبردها بیشترین کارآیی را در رشد اقتصادی، توسعه فرهنگی و تعمیق روابط سیاسی کشورها داشته است. امروزه، کشورها به جای جنگ و گسترش فیزیکی قلمرو، بر سر منابع اقتصادی و قدرت اقتصاد سیاسی متمرکز شده‌اند و هر کشوری از نظر اقتصادی برتر باشد از نظر سیاسی و نظامی نیز قدرتمند خواهد شد. از این رو عده‌ای چین را به عنوان دومین اقتصاد برتر جهان، با طرح ابتکار کمربند-جاده، در پی دستیابی به نفوذ سیاسی و تبدیل شدن به قدرت هژمون منطقه می‌دانند و از این طرح به طرحی استعماری یاد می‌کنند. اما اهمیت این طرح تا جایی است که عده‌ای بر این عقیده‌اند که پکن با کمک به توسعه زیرساخت‌های اساسی کشورهای مسیر طرح و دادن وام به این کشورها، موتور توسعه اقتصاد در این کشورها را به حرکت درآورده است و با روندی که به پیش می‌رود تغییرات بنیادینی در تجارت جهانی و نظام بین‌الملل ایجاد خواهد کرد که بیشترین بهره را نصیب چین خواهد کرد. هند و روسیه نیز به عنوان دیگر قدرت‌های بزرگ منطقه به نقش آفرینی و رقابت با طرح چین مشغول هستند که ایران صحنه رقابت هند در بندرچابهار با چین در برابر بندر گوادر پاکستان می‌باشد و تمایل هند برای توسعه همکاری‌های مشترک و سرمایه‌گذاری در بندر راهبردی چابهار نشان از این رقابت‌ها دارد.

طرح ابتکار کمربند-جاده چین با تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند نقش مهمی را در همگرایی منطقه‌ای ایفا کند. همکاری‌های منطقه‌ای موجب توسعه کشورها می‌گردد و رقابت چین و کشورهای دیگر در آسیا توجه بسیاری را به خود جلب کرده است اما به طور منسجم در مقالات دیگر کمتر کار شده است بطوریکه هر کدام به مقایسه چین با قدرتی پرداخته است، بنابراین این پژوهش به تبیین روابط کشورهای مهم منطقه و قدرت‌های مداخله‌گر در آسیا پرداخته و با رویکرد توصیفی - تحلیلی و با استفاده از نظریه وابستگی متقابل و منطقه‌گرایی و با استفاده از اسناد و منابع دست اول به بررسی ابعاد طرح کمربند-جاده در رقابت‌های منطقه‌ای آسیا پرداخته است. پرسش اساسی این مقاله، این است که نقش طرح ابتکار در رقابت‌های منطقه‌ای آسیا چگونه است و آیا موجب تعمیق روابط کشورهای منطقه خواهد شد؟ و در پاسخ به این سؤال این فرضیه مطرح می‌گردد که تقویت همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند به گسترش همکاری کشورهای آسیایی با یکدیگر، تنوع بخشی به بازارهای آزاد جهان، همگرایی یا ایجاد فضای جدید رقابتی منجر گردد.

## مفاهیم و مبانی نظری پژوهش

### طرح ابتکار کمربند- جاده

طرح بلندپروازانه چین برای احیای جاده ابریشم، باعث ایجاد تردیدهایی نسبت به نیت این کشور از اجرای طرح در هند، اروپا و حتی سازمان ملل شده است. پکن هدف این طرح را ایجاد یک منطقه اقتصادی یکپارچه و هماهنگ در مسیر کشورهای جاده ابریشم قدیم می‌داند اما کارشناسان اقتصادی هند، منطقه و سازمان ملل با هشدار نسبت به عواقب اجرای این طرح، معتقدند این طرح نه تنها باعث رونق اقتصادی نمی‌شود بلکه زمینه ورشکستگی کشورها را فراهم می‌آورد. کارشناسان کمیته اجتماعی، اقتصادی سازمان ملل برای مطالعات آسیا و اقیانوس آرام در گزارشی اعلام کردند چین برای تأمین مالی پروژه‌ها طرح، بهره‌ای با نرخ بالای ۱۶ درصد در نظر گرفته است که این نرخ، پرداخت وام‌ها برای کشورهای همچون پاکستان، سریلانکا، بنگلادش و نپال را با مشکل روبرو خواهد کرد و آنها را به بدهکاری بزرگ تبدیل می‌کند.

به عقیده کارشناسان سازمان ملل، این طرح تنها به منظور استحکام بخشیدن موقعیت پکن با استفاده از "یوان" می‌باشد. به گفته کارشناسان، سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری چین در پاکستان، یک پنجم تولید ناخالص داخلی این کشور است همچنین توافق پکن با بنگلادش (۲۴ میلیارد دلار) ۲۰ درصد تولید ناخالص بنگلادش است. بدهی کنونی کشور سریلانکا به چین نیز ۶۰ میلیارد دلار است که کلمبو خواستار تبدیل این بدهی به سهام می‌باشد که این کار باعث اختصاص چندین پروژه مهم سریلانکا به چین (در کوتاه یا بلندمدت) خواهد شد (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۲۰۱۶؛ ۱۳۹۶، Hong kong TDC).

### منطقه گرایی

منطقه‌ای شدن فرآیندهای تجربی تقریباً خودجوش و خودمختار است که داخل یک حوزه مشخص جغرافیایی به افزایش وابستگی متقابل اقتصادی منطقه‌ای و الگوهای منطقه‌ای شده تعاملات اقتصادی منتهی می‌شود (Spindler, ۲۰۰۲). اما منطقه گرایی با یک برنامه سیاستی یعنی اهداف تعیین شده و راهبرد (سازوکارها و وسایل رسیدن به آن اهداف) تداعی و به نهادسازی منجر می‌گردد که در اینجا، این مفهوم مد نظر می‌باشد (ارائه راهبردی در رویارویی با راهبردهای رقیب در آسیا به منظور پیشبرد منافع). به طور کلی منطقه‌گرایی بعد از جنگ سرد روند رو به رشدی داشته است و با سازوکار شکل‌گیری مناطق جدید و گسترش جریان‌های اقتصادی، مالی و تجاری همراه بوده است و شکل‌گیری ائتلاف‌های منطقه‌ای نشان از اهمیت منطقه گرایی در عصر جدید دارد که چین نیز، با طرح ابتکار کمربند- جاده و همکاری با کشورهای مسیر طرح و امضاء موافقت

نامه‌های مختلف، ائتلاف‌های جدیدی بین کشورهای منطقه با هدف دستیابی به توسعه اقتصادی شکل داده است.

### نظریه وابستگی متقابل

از نظر طرفداران این نظریه، آن چه اوضاع فعلی جهان را تبیین می‌کند نظریه وابستگی متقابل است. بر مبنای این نظریه، وابستگی متقابل نهادی و اقتصادی در نظام بین‌المللی، باعث فروکش کردن انگیزه برای منازعه‌ها می‌گردد و وابستگی متقابل همچنین گزینه پیش روی رهبران را محدود و همکاری را ارتقاء می‌دهد (Lampton, ۲۰۱۴: ۷). بر اساس نظریه وابستگی متقابل، ویژگی اساسی نظام بین‌المللی امروزی نه منازعه و نه مبتنی بر منازعه و همکاری است بلکه مبتنی بر تعامل چندگانه و وابستگی متقابل اقتصادی و فنی و از بین رفتن سلسله مراتب و کنترل است (سازمند و رضانی، ۱۳۹۸). وابستگی متقابل و جهانی شدن، موجب تغییر نگرش چین به جهان شده است.

### روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع نظری- کاربردی و از نوع مطالعات کیفی است. شیوه گردآوری اطلاعات با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، اینترنت، مصاحبه با صاحب‌نظران است. جامعه آماری نخبگان و اساتید جغرافیای سیاسی، علوم سیاسی، ژئوپلیتیک، روابط بین‌الملل می‌باشند. بر این اساس در این پژوهش نقش طرح ابتکار کمربند- جاده در رقابت‌های منطقه ای آسیا به روش تحلیل محتوای ساختاری تبیین و تحلیل شده است.

### سؤالات پژوهش

#### سؤال اصلی پژوهش:

این طرح در پی پاسخ به این سؤال است که نقش طرح ابتکار کمربند- جاده چین در رقابت‌های منطقه ای آسیا چیست؟

**سؤال فرعی ۱:** آیا طرح ابتکار کمربند- جاده موجب تعمیق روابط میان کشورهای آسیایی می‌شود؟

**سؤال فرعی ۲:** آیا تشکیل ائتلاف‌های دیگر در تقابل با این طرح مانع از اجرای آن خواهد گردید؟

### فرضیات پژوهش:

**فرضیه ۱:** به نظر می‌رسد این طرح موجب همگرایی و تعمیق روابط کشورها خواهد گردید

**فرضیه ۲:** به نظر می‌رسد ائتلاف‌های دیگر اثرات این طرح را تعدیل خواهد کرد.

### یافته‌های پژوهش

#### طرح ابتکار کمربند- جاده

طرح ابتکار کمربند- جاده یا همان احیای جاده ابریشم باستانی توسط چین، در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس جمهور چین در قزاقستان<sup>۱</sup> و اندونزی<sup>۲</sup> مطرح شد که بزرگترین طرح زیرساختی قرن ۲۱ می‌باشد (تیشه یار و بخشی، ۱۳۹۹، ۴۲۷) این طرح، نزدیک به ۴/۴ میلیارد نفر جمعیت جهان (۶۵ درصد جمعیت جهان) و درآمد قابل عرضه ۲۱ تریلیون دلاری، ۶۳ درصد یک کمربند و ۲۹ درصد یک راه را شامل می‌شود. به طور کلی این طرح، سه مسیر زمینی، دریایی و قطبی را در برمی‌گیرد که مسیر زمینی به مسکو در شمال، کشورهای پاسفیک در جنوب، آمریکای لاتین در شرق و آلمان در غرب می‌رسد (امیراحمدیان و صالحی دولت آباد، ۱۳۹۵، ۹-۱۸). برای مسیر دریایی دو مسیر طراحی شده است، یکی سواحل چین به اروپا از راه دریای چین جنوبی و اقیانوس هند و دیگری سواحل چین به اقیانوس آرام جنوبی از راه دریای چین جنوبی، مسیر قطبی نیز شمال چین، سیبری، روسیه، اقیانوس منجمد شمالی، کانادا، گرینلند و اسکاندیناوی را در برمی‌گیرد (رئیزی نژاد، ۱۳۹۹ و دنیای اقتصاد، ۱۴۰۰).

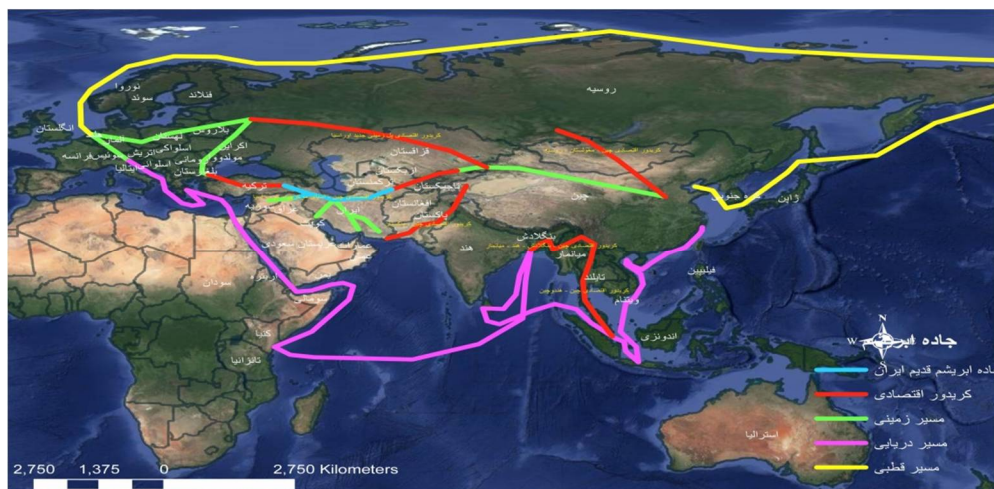
تاکنون این طرح ۶ دالان یا کریدور را در دست ساخت داشته است، دالان اقتصادی چین- مغولستان- روسیه، دالان اقتصادی پل زمینی اوراسیای نوین، دالان اقتصادی شبه جزیره هندوچین، دالان اقتصادی بنگلادش- چین- هند- میانمار، دالان اقتصادی چین- آسیای مرکزی- آسیای غربی و دالان اقتصادی چین- پاکستان که در زیر در نقشه نشان داده شده است و دو دالان آخر (دالان های تاریخی شمالی، جنوبی و قراقوم- زاگرس) این طرح بر امنیت ملی ایران تأثیر گذار می باشد.<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup>-بخش زمینی طرح ابتکار یک کمربند- یک جاده

<sup>۲</sup>- جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱

<sup>۳</sup>- مسیر چین- آسیای مرکزی- آسیای باختری شامل ۴ کریدور "کاسپین(چین- قزاقستان/ قرقیزستان- ازبکستان- ترکمنستان- دریای کاسپین- آذربایجان- گرجستان- ترکیه- اروپا) کریدور میانی(چین- قزاقستان- دریای کاسپین- آذربایجان- گرجستان- ترکیه- اروپا) و کریدور تاریخی شمالی(چین- قزاقستان/ قرقیزستان- ازبکستان- ترکمنستان- ایران) و کریدور تاریخی جنوبی(چین- تاجیکستان- افغانستان- ایران).  
مسیر اقتصادی چین و پاکستان هم شامل کریدور قراقوم- گوادر(چین- پاکستان- دریای عمان) و کریدور قراقوم- زاگرس(چین- پاکستان- ایران) است(دنیای اقتصاد، ۱۴۰۰).

## نقشه (۱): نقشه قطبی طرح ابتکار کمربند- جاده چین



## آسیای مرکزی

آسیای مرکزی مناطق شمال شرقی، غربی و جنوبی آسیا را به هم وصل می‌کند و مسیر تجاری مهمی به اروپا است بنابراین این منطقه برای چین که مرز ۳۰۰۰ کیلومتری با آن دارد راهبردی می‌باشد (Wang Zhi, ۲۰۱۶, ۶۹-۷۰). چین روابط دیپلماتیک خود با کشورهای آسیای مرکزی را از سال ۱۹۹۱ (پس از تأسیس آنها) برقرار کرد و همچنان در حال رشد می‌باشد (Khetran and Khalid, ۲۰۱۹, ۴۵۸). دو شاخه از شش شاخه طرح کلان کمربند- جاده چین از کشورهای آسیای مرکزی می‌گذرد (Koparkar, ۲۰۱۸, ۶۵).

## جنوب شرق آسیا

چین در آغاز هزاره سوم روابط گسترده و پیچیده‌ای با بسیاری از قدرت‌های سیاسی، مالی و اقتصادی منطقه جنوب شرق آسیا و جهان داشته است و رفتار متفاوت این کشور در مقایسه با قدرت‌های در حال ظهور و مزیت‌های نسبی این کشور در مقایسه با آنها، از جهات مختلف مانع از کاهش یا قطع روابط شده است (آدابی و کیانی، ۱۳۹۷، ۱۶۵).

## شرق آسیا

شرق آسیا به عنوان یکی از مناطق مهم جهان، منطقه‌ای است که به گفته رونالد ریگان در سال ۱۹۸۴، حوضچه اقیانوس آرام می‌باشد و با کلیه کشورها و توسعه بالقوه اش منطقه آینده جهان به شمار می‌رود (دیویس و چندا، ۱۹۸۶، ۲۳).

## غرب آسیا

غرب آسیا به رغم کاهش اهمیتش پس از جنگ سرد بار دیگر در آغاز هزاره سوم به یکی از مهم ترین مناطق جهان تبدیل گردید، رویکرد چین به کشورهای غرب آسیا را رفتار این کشور با ایالات متحده و ادراک چینی‌ها از اهداف آمریکا در منطقه شکل می‌دهد، غرب آسیا نقش مهمی در رقابت استراتژیک بین چین و آمریکا دارد (آدابی و کیانی، ۱۳۹۷، ۱۶۷-۱۸۱).

## رقابتهای منطقه ای ناشی از طرح کمربند- جاده

### پاکستان

در روابط بین پاکستان و کشورهای آسیای مرکزی علاوه بر روابط اقتصادی، مسائل استراتژیک و سیاسی نیز دخیل است. پاکستان در پی حمایت کشورهای آسیای مرکزی در قبال مواضعی همچون مسئله کشمیر، افغانستان و رقابت با هند می‌باشد. نفوذ پاکستان در آسیای مرکزی و وجود طالبان در افغانستان و دسترسی کشورهای آسیای مرکزی از بندر گوادر به آبهای آزاد جهان، در تضاد با منافع ایران در منطقه است با این وصف که بندر گوادر پاکستان این ظرفیت را دارد که به هاب منطقه تبدیل گردد (Hassan, ۲۰۱۵, ۱-۳).

به طور کلی پاکستان در همبستگی با سه منطقه غرب، مرکز و جنوب آسیا قرار دارد که این مناطق قطبهای اصلی چندین راهرو حمل و نقل می‌باشد و پیوندهای ارتباطی راهبردی و تجاری بین این مناطق می‌تواند پاکستان را به قطب فعالیتهای اقتصادی منطقه تبدیل سازد (محرابی و اقتدارنژاد، ۱۳۹۳، ۲۵۵).

اما از آنجا که ارتباط پاکستان با این منطقه از طریق افغانستان ایجاد می‌شود بی‌ثباتی‌های سیاسی در افغانستان می‌تواند تحقق این هدف را برای پاکستان با مشکلاتی روبرو کند.

### ایران

ایران از قدیم، شاهراه ارتباطی بین سه قاره بوده است که در راه جاده ابریشم، اروپا را به آسیای مرکزی و در جاده ادویه، اروپا را از مسیر جنوب ایران به شبه قاره هند و شرق دور وصل می‌کرده است (دامن پاک جامی، ۱۳۸۸، ۳۳۲).

موقعیت ویژه ایران و قرار گرفتن در ه حلقه کلیدی، خاورمیانه- خلیج فارس- دریای خزر- قفقاز- آسیای مرکزی و شبه قاره هند، جایگاه مناسبی برای ایران در کشورهای آسیایی فراهم کرده است. سیاست خارجی ایران نیز همواره بر حفظ ثبات سیاسی و همکاری‌های متقابل اقتصادی و حسن همجواری با این منطقه استوار بوده است. در حال حاضر ایران خود را دروازه‌ای برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به اقیانوس جهانی تعریف می‌کند. این موضوع برای کشورهایی همچون قزاقستان،

ترکمنستان و ازبکستان که از نظر منابع انرژی غنی هستند حائز اهمیت بسیاری است زیرا ایران کوتاهترین مسیر را برای رساندن هیدروکربن‌های آنها به بازارهای جهانی فراهم می‌سازد (Wastnidge, 2017, 5).

مهمترین منطق همکاری چین با ایران علاوه بر تضمین عرضه نفت و گاز، بخاطر فرصت‌های تجاری است که نصیب شرکت‌های نفتی چینی می‌گردد. ایران از معدود کشورهایی است که اجازه سرمایه گذاری در صنایع بالادستی را به چین داده است.

### بنادر مهم ایران در طرح ابتکار کمربند- جاده

#### بندر چابهار

بندر چابهار، نزدیک ترین و باصرفه ترین مسیر انتقال انرژی و کالا از خلیج فارس، دریای عمان، هند و اقیانوس هند به اروپای شرقی، هند، چین و ... از مسیر راهروی شمال- جنوب و شرق- غرب می‌باشد.

برخی کارشناسان، فعالیت بندر گوادر و چابهار را رقابتی بین دو کشور پاکستان و ایران می‌دانند در حالی که دو کشور، هر نوع رقابت را انکار و بر ایجاد همکاری و پیوند دو بندر تاکید دارند (khetran, 2018, 43).

ساخت بندر چابهار از سال 2005، شروع شد اما مرحله نخست آن بعد از 13 سال افتتاح گردید. در حالی که مرحله نخست توسعه بندر گوادر طی مدت سه سال توسط چینی‌ها به انجام رسید. حرکت کند ایران در پروژه‌های عمرانی، دو بندر چابهار و گوادر را در یک رقابت نابرابر قرار داده است که اگر طبق گفته کارشناسان تا 2045 ظرفیت جابجایی بندر گوادر به 400 میلیون تن برسد، چابهار و بندرهای جنوبی ایران، از چرخه حمل و نقل جهانی خارج خواهند شد (ملکی، 1396، 40).

بندر چابهار، دسترسی هند به نفت و گاز ایران را به افغانستان و آسیای مرکزی فراهم می‌سازد. در این رابطه هند تلاش‌های چشمگیری برای ساخت جاده‌ای زرنج و دلآرام افغانستان انجام داده است. بندر چابهار نه تنها دروازه ورود هند به افغانستان، آسیای مرکزی و ... است بلکه این امکان را به هند می‌دهد که فعالیت‌های دریایی پاکستان و چین را در اقیانوس هند و منطقه خلیج فارس تحت نظارت خود درآورد. (Abrar Ahmad, 2017, 71).

#### بندر انزلی

سواحل دریای خزر و بنادر مهمی همچون بندر انزلی با بهره گیری از مزیت مناطق ساحلی، در زمینه حمل و نقل مستقیم و غیرمستقیم کالا و قرار داشتن در راهروی شمال- جنوب و مسیر کشتیرانی بین المللی، به عنوان بندر مهمی در مبادلات منطقه‌ای مطرح می‌گردد (رزمجویی و سعیدی، 1394، 1-2).



موقعیت استراتژیکی بندر انزلی، هزینه کم حمل و نقل بار، از مسیر راه آهن و کشتی موجب اهمیت آن شده است. خط آهن قزوین- رشت- انزلی- آستارا، به عنوان مسیری از راهروی شمال- جنوب، برای منطقه حائز اهمیت می‌باشد و در صورت تکمیل این راهرو، بسیاری از کشورهای منطقه ترجیح خواهند داد جابجایی کالای خود را به دلیل ارزان شدن هزینه‌ها و کوتاه شدن طول مسیر، از این راهرو انجام دهند. همچنین نزدیکی بندر انزلی به بنادر روسیه، ترکمنستان، قزاقستان و باکو، ارتباط با بازارهای منطقه را تسهیل می‌سازد (برنافر و افرادی، ۱۳۹۳، ۱۶۹-۱۷۱).

## افغانستان

افغانستان همسایه چین است و چین به دلیل رقابت با قدرت‌های بزرگ و به حداقل رساندن نقش آنها در افغانستان و رسیدن به توازن با آنها، درصدد جلب اعتماد افغانستان و عبور طرح ابتکار کمربند- جاده از افغانستان است. از جمله چالش‌های طرح ابتکار چین، چالش‌های امنیتی ناشی از تروریسم و افراط‌گرایی، وجود طرح‌های رقیب مانند فدراسیون روسیه (اتحادیه اقتصادی اوراسیا)، طرح راه ابریشم جدید و طرح آسیای مرکزی آمریکا، راه ابریشم ترکیه، ابتکار عمل باد ابریشم اتحادیه اروپا، اختلافات ارضی و مرزی افغانستان- پاکستان، هند- پاکستان، چین هراسی در آسیای مرکزی، نظارت ضعیف و فساد اقتصادی می‌باشد (کالچی، ۱۳۹۷).

با افزایش قدرت چین و رقابت سنتی روسیه و آمریکا، افغانستان عرصه رقابت کشورهای مختلف منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای گردید که هرکدام از این قدرت‌ها خواهان مهار و کنترل طرف مقابل هستند (Mearsheimer & Brzenski, ۲۰۰۵).

احداث خط لوله تاپی، خط انتقال برق کاسا ۱۰۰۰، خطوط راه آهن افغانستان- ازبکستان و ترکمنستان- افغانستان از جمله طرح‌های اقتصادی مهم هستند که باعث افزایش پیوستگی ژئواکونومیکی آسیای مرکزی با افغانستان، پاکستان و هند (آسیای جنوبی) خواهد شد (Clarke, ۲۰۱۶).

افغانستان درصدد بهره‌گیری از ظرفیت‌های طرح چین برای احیای جایگاه تاریخی خود است. پیوستن به این طرح می‌تواند بخشی از مشکلات افغانستان که دسترسی نداشتن به دریا و نداشتن جاده، راه آهن و خطوط هوایی مناسب است را مرتفع سازد. با پیوستن افغانستان به طرح ابتکار کمربند- جاده، شاخه‌ای از دهلیز اقتصادی چین- پاکستان از طریق افغانستان به آسیای مرکزی کشیده خواهد شد که چالش مهم این فرآیند روابط نه چندان خوب کابل و اسلام آباد و ناامنی در افغانستان است همچنین افغانستان مرز کشورش با پاکستان را به رسمیت نمی‌شناسد و پاکستان را به حمایت از گروه طالبان متهم می‌کند (شیدا، ۱۳۹۸، ۲۳).

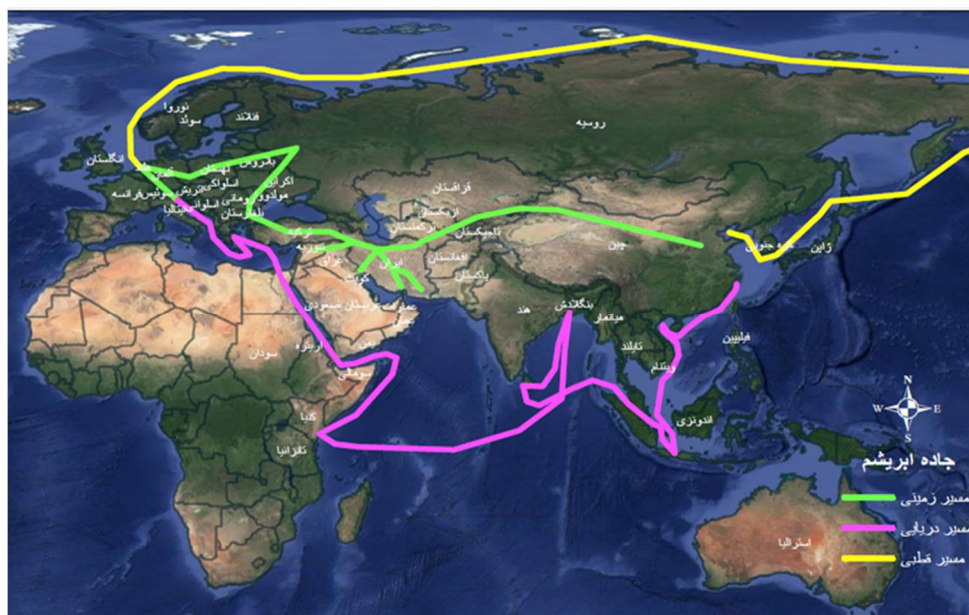
افغانستان از طرفی طرح بندر چابهار با محوریت هند را حمایت می‌کند تا پاکستان را دور بزند و از طرف دیگر متکی به کمک متحدان غربی خود می‌باشد در چنین وضعیتی افغانستان در راستای توازن و تنوع بخشی به سیاست خارجی خود در صدد بهره‌گیری از ظرفیتهای اقتصادی و ترانزیتی طرح چین به ویژه در زمینه شبکه خطوط ریلی است (شفاهی، ۲۰۱۹) چین نیز آماده است تا کمک‌های خود به بازسازی افغانستان را از طریق شریک کردن این کشور در طرح ابتکار کمربند- جاده افزایش دهد (Alizada & Bismillah, ۲۰۱۸, ۳۶).

## ترکیه

ترکیه خصوصیت یک نقطه اتصالی در منطقه را دارد که از نظر استراتژیک می‌تواند به عنوان چهارراه ارتباطی بین قاره اروپا و آسیا باشد و فرصت‌های اقتصادی بسیاری را برای خود فراهم سازد. همکاری ترکیه با پروژه کمربند- جاده چین این کشور را قادر خواهد ساخت تا با ارزان‌ترین قیمت نیازهای مواد خام کشور را برآورده و مواد تولید شده را با قیمتی مطلوب به منطقه صادر کند. همچنین ترکیه برای اطمینان از تنوع بخشیدن به منابع انرژی با هدف قرار دادن انرژی هسته‌ای خود به دنبال همکاری با چین به عنوان یک شریک بالقوه است و چین نیز خواهان مشارکت و همکاری در این زمینه می‌باشد. با اجرای طرح کمربند- جاده، گرایش ترکیه به شرق بیشتر و منجر به همکاری بیشتر ترکیه با چین در زمینه سیاسی و اقتصادی می‌گردد. ترکیه چندین دهه از مسلمانان سین کیانگ (اویغورهایی که به زبان ترکی صحبت می‌کنند) حمایت کرده است، جدایی طلبی اویغورها در چین که بارها در مقیاس بزرگدست به حملاتی علیه دولت چین زده اند توسط مقامات چینی یک تهدید جدی تلقی می‌گردد اما طرح ابتکار کمربند- جاده می‌تواند اقتصاد ترکیه را احیاء کند، ترکیه امیدوار است با بودجه و تکنولوژی چینی به مرکز اصلی حمل و نقل جاده ابریشم جدید تبدیل گردد (مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه، ۱۳۹۸).

## کشورهای مسیر طرح در قاره آسیا

نقشه (۲): کشورهای در مسیر طرح ابتکار کمربند- جاده چین



منبع: نگارندگان

جدول شماره (۱): رقابت های منطقه ای طرح برای ایران

<p>ایران موقعیت ژئوپلیتیکی و جایگاه مناسب تری در سیاست خارجی چین دارد گرچه سهم اقتصادی این کشورها با چین بیشتر از ایران است اما رقابت آنها با ایران به دلیل نگرانی از بازگذاشتن دست ایران در حوزه خلیج فارس توسط آمریکا و همکاری با چین است. این کشورها و هند از ایجاد پیوند سه جانبه راهبردی چین-پاکستان- ایران نیز هراس دارند.</p>	<p>کشورهای عربی حوزه خلیج فارس</p>
<p>ترکیه به دلیل عضویت در ناتو و تلاش برای عضویت در اتحادیه اروپایی اطمینان خاطری برای چین نیست و در خصوص دیدگاه چین به ایران، این کشور همواره تلاش برای پررنگ کردن نقش خود و دور زدن ایران و به حاشیه بردن ایران کرده است.</p>	<p>ترکیه</p>
<p>هند به دلیل رقابت با چین ایران را برای دسترسی به آسیای مرکزی، افغانستان، روسیه و اروپا انتخاب نموده است بنابراین هند مخالف گسترش روابط ایران با چین می باشد زیرا در این صورت پیشانی اقیانوس هند در نزدیکی تنگه هرمز در اختیار چین قرار خواهد گرفت و هند به نوعی محاصره خواهد شد...</p>	<p>هند</p>
<p>پاکستان رقیب و دشمن هند و در همسایگی ایران و چین قرار دارد، بندر گوادر پاکستان پایگاه اقتصادی نظامی چین شده است بنابراین هند از پیوند ایران با چین و پاکستان بیمناک است.</p>	<p>پاکستان</p>
<p>اسرائیل گمان می کند در صورت تقویت بخش امنیتی داخلی و منطقه ای ایران در همکاری با چین، فعالیت موساد در داخل و منطقه حوزه نفوذ ایران با سختی بیشتری انجام شود و افزایش همکاری ایران و چین به</p>	<p>اسرائیل</p>

<p>توان هسته ای، موشکی و نظامی ایران می افزاید که در کنار بهبود شرایط اقتصادی دست ایران را برای کمک به گروه‌های نیابتی منطقه باز خواهد کرد</p>	
<p>اروپا چین را یک خطر می داند و از نفوذ سیاسی و اقتصادی این کشور در منطقه نگران است بنابراین از سیاست فشار به چین استفاده می کند و ایران را حوزه اقتصادی متمایل به اروپا می داند اما از آن جایی که چین بازارهای منطقه را از دست اروپایی ها خارج نموده است نگرانی اتحادیه اروپایی از توافقات چین با ایران افزایش یافته است که در راستای توافقات بین چین و ایران، هماهنگی آمریکا و اتحادیه اروپایی برای فشار بیشتر به دو کشور افزایش خواهد یافت.</p>	<p>اتحادیه اروپایی</p>

### رقبای طرح ابتکار کمربند- جاده با چین آمریکا

آمریکا تلاش می‌کند با برقراری روابط گسترده نظامی، امنیتی و افزایش حضور و انجام تحرکات نظامی در آسیا و انعقاد قراردادهای نظامی با ژاپن، هند، کره جنوبی، سنگاپور و تایوان به عنوان رقبای چین و پیمان‌های سیاسی و نظامی با استرالیا و اندونزی به عنوان قدرت‌های متوسط منطقه، چین را در انزوا قرار دهد. همچنین فروش سلاح به تایوان، برگزاری مانورهای نظامی مستمر در دریای چین، افزایش تعرفه‌های تجاری علیه این کشور، حمایت از اعتراضات خیابانی هنگ کنگ علیه دخالت‌های چین، فشار رسانه‌ای علیه نقض حقوق بشر و دموکراسی در چین، حمایت از اویغورها و استقلال طلبان تبت و ... از مجموعه اقدامات آمریکا برای موازنه و مهار قدرت چین در شرق آسیا می‌باشد (درج و بصیری، ۱۴۰۰، ۲۵۹).

### اتحادیه اروپایی

راهبرد جهانی اتحادیه اروپایی که در سال ۲۰۱۶ اعلام گردید دنبال کردن رویکردی منسجم نسبت به پیوند چین با غرب است. چین در اروپا طرح ابتکار خود را در قالب موافقت نامه‌های همکاری دوجانبه پیش می‌برد و توجه خاصی به اروپای مرکزی و شرقی دارد و اولین سرمایه گذاری برجسته چین در بندر پیرائوس یونان و ایجاد راه آهن یونان-سربستان- مجارستان بوده است (Larcon, ۲۰۱۷, viii). اگر یکی از اهداف کلیدی راهبرد کمربند- جاده، دسترسی به اروپا باشد واکنش این قاره به این راهبرد چین در نحوه شکل‌گیری روابط و تعاملات دو قاره اثربخش خواهد بود. اروپا می‌داند گفتگو غیرجمعی با چین قدرتمند موضع ملی کشورهای اروپایی را تضعیف می‌سازد. چین معتقد است قواعد بازی بین‌المللی در حوزه ژئواکونومی باید بر اساس وزن اقتصادی هر بازیگر مجدد تبیین گردد، اروپا در عکس‌العمل به این نگرش چین چاره‌ای جز افزایش هماهنگی‌های داخلی ندارد و می‌خواهد نشان دهد که نظام آتی اقتصادی جهانی بر اساس قوانین بین‌المللی و اصول پذیرفته شده همکاری‌های جهانی شکل خواهد گرفت. شاید در این راه اروپا مجبور گردد حمایت آمریکا را جلب کند تا بطور مشترک چین را متقاعد به تقویت رویه‌های

پذیرفته شده اقتصاد سیاسی بین الملل نماید تا هم منافع منطقه ای در آسیا و اروپا و هم منافع جهانی هر دو منطقه تأمین گردد (Pollack, D.J & LECORRE, P, ۲۰۱۵)

اروپا پایانه فیزیکی مسیر دریایی و ارتباط زمینی در طرح ابتکار کمربند- جاده می باشد بنابراین خطوط و مواصلات عبور کننده از آسیای مرکزی و حوزه خزر برای چین و اروپا اهمیت ژئوپلیتیکی دارد. چین در طرح ابتکار ۳۱۵ میلیارد یورو در اروپا سرمایه گذاری مستقیم خواهد کرد که اولین سرمایه گذاری غیر اروپایی در اروپا می باشد. اما چارچوب مشترک سیاسی اروپایی برای تعامل با چین و ارزیابی تأثیرات بلندمدت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی برای این راهبرد وجود ندارد و اتحادیه اروپا بر تدوین استانداردها و مقررات مناسب برای تعامل بلندمدت با عبور سریع و گسترده به بازار اروپا از طریق این راهبرد تأکید دارد. (Arduino A, ۲۰۱۶, ۱۴-۱۵)

#### هند

به گفته مقامات هندی، کریدور اقتصادی چین و پاکستان که بخشی از طرح ابتکار کمربند- جاده است از کشمیر، منطقه اشغال شده توسط پاکستان عبور می کند و این امر حاکمیت ارضی هند را نقض می کند و چین با سرمایه گذاری بلندمدت در این کریدور به این اشغال غیرقانونی مشروعیت بخشیده است (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۸).

هند مخالف طرح ابتکار کمربند- جاده چین است و آن را زمینه ساز هژمونی چین می داند و هشدار داده است اجرای این طرح از شفافیت کامل برخوردار نیست و کشورهای دارای اقتصاد ضعیف را به اقتصاد چین وابسته می سازد. هند در حال بهره برداری از مسیر دریای هند به بندر چابهار، افغانستان و آسیای مرکزی است (هاشم زهی و آتش دست، ۱۳۹۹، ۲۴۷-۲۶۷).

هرکاکس هارا لامبیدز<sup>۴</sup>، هدف استراتژیک هند را اتصال به کریدور حمل و نقل شمال- جنوب و اتصال به مدیترانه از طریق کویت، عراق، سوریه و لبنان و هدف سرمایه گذاری این کشور در بندر چابهار ایران را نیز کنار گذاشتن بندر گوادر پاکستان دانست (خبرگزاری صدا و سیما، ۱۳۹۶). شراکت چین- روسیه و شراکت آمریکا- هند بیانگر آنست که تضعیف هر کدام به معنای تقویت کنشگری دیگری است و چین و روسیه با همکاری مصلحتی سعی در به دست آوردن توازن قدرت بین آمریکا و هند را دارند (هاشم زهی و آتش دست، ۱۳۹۹، ۲۴۷-۲۶۷).

آمریکا و هند، به عنوان دو شریک استراتژیک، ظهور چین را ضربه ای جدی علیه منافع استراتژیکی خود در منطقه می دانند (Cleva, ۱۹۸۹، ۱۳۲) از نظر هند طرح کمربند- جاده باعث افزایش رهبری اقتصادی چین و توسعه سریع پاکستان می شود و به طور بالقوه باعث افزایش همکاری های

<sup>۴</sup> - Hercukes Haralambides | استاد لجستیک و اقتصاد دریایی دانشگاه Erasmus روتردام هلند در کنفرانس Toceurope

چین و پاکستان در منطقه مورد مناقشه کشمیر و جامو و افزایش حضور نیروی دریایی چین در اقیانوس هند و توسعه اقتصادی نامتقارن می‌گردد (ملکی و رئوفی، ۱۳۹۸، ۱۸۰-۱۸۱) در مقابل چین برای از بین بردن نگرانی‌های هند این کشور را تشویق به پیوستن در طرح نموده و به اهمیت تاریخی هند در این مسیر تجاری تأکید کرده است (Majeed khan, ۲۰۱۶, ۸۰).

## ژاپن

شینزو آبه<sup>۵</sup> نخست وزیر ژاپن در سخنرانی‌های خود در سالهای ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴، منافع ژاپن برای پیوند دو اقیانوس هند و آرام را در قالب هند آرام مطرح نمود. آبه امنیت ژاپن را در پیوند عمیق با ایالات متحده می‌داند. وی حرکت‌های مستقلی نیز برای توسعه روابط با کشورهای ساحلی منطقه مانند استرالیا و اندونزی (آنچه رفتار ستیزه جویانه چین نامگذاری کرده است) انجام داده است. وی در سفر سال ۲۰۱۷ خود به اندونزی به رئیس‌جمهور این کشور پیشنهاد داد تا جهت مقابله با طرح ابتکار کمربند-جاده چین به راهبرد هند آرام آزاد و همگانی بپیوندد. بر اساس این رویکرد یکی از حوزه‌های مورد توجه توکیو، چگونگی شکل دهی به همکاری راهبردی بین آسیا و آفریقا، به وسیله نقش هدایتگر ژاپن است که آبه، به عنوان چشم انداز سیاست خارجی جهانی توکیو در سال ۲۰۱۶ مطرح نمود. وی، در این رابطه اظهار داشت ژاپن مسئولیت ارتقای ادغام اقیانوس هند، آرام، آسیا و آفریقا را برای احترام به آزادی، حکمرانی قوانین، اقتصاد بازار، رهایی از زور و اجبار و برای رفاه این قاره به عهده دارد. ژاپن به همراهی آفریقا به دنبال پیوند دو قاره به اقیانوس‌ها، صلح آمیز و با حاکمیت قانون است (Panda, ۲۰۱۷, ۸).

اهداف ژاپن از پیوند دو قاره شامل دو حوزه امنیتی و اقتصادی است که در بعد امنیتی از یک طرف ظهور و اقدامات توسعه طلبانه چین در دریای جنوبی چین و از طرف دیگر کوچک و جزیره‌ای بودن ژاپن و وابستگی امنیتی این کشور به آمریکا به عنوان چالشی برای ژاپن محسوب می‌گردد. در این راستا ژاپن در جهت مقابله با گسترش نفوذ چین به سمت کشورهایمانند فیلیپین و ویتنام که با چین بر سر جزایر دریای جنوب چین درگیری تاریخی دارند و یا کشورهایمانند اندونزی و هند که جمعیت زیادی دارند متمایل شده است. به طور کلی دیدگاه ژاپن نسبت به آسیا و خصوصاً آسیای جنوب شرقی راهبردی، امنیتی و نسبت به آفریقا بیشتر اقتصادی و اجتماعی می‌باشد (Cook & etal, ۲۰۱۷, ۲۷).

## روسیه

به دلیل کم توجهی غرب به نیازهای داخلی این کشور، روسیه سیاست خارجی خود را در منطقه قفقاز و آسیای مرکزی قرار داد و آسیای

<sup>۵</sup> Shinzo Abe

مرکزی را حیاط خلوت خود در نظر گرفت، روسیه در این منطقه منافع اقتصادی و امنیتی ویژه‌ای دارد (کرمی، ۱۳۸۲، ۵۹-۶۰).

همچنین آسیای مرکزی منطقه حوزه نفوذ سنتی روسیه در عرصه‌های اقتصادی و امنیتی قلمداد می‌گردد که امروزه چین در این منطقه میلیاردها دلار سرمایه گذاری اقتصادی کرده است و نفوذ چین در آن، نظارت روسیه را کمرنگ ساخته است، اما این امکان وجود دارد که تعامل اقتصادی چین با این منطقه، به ایجاد ثبات اقتصادی آن کمک کند (Rumer, ۲۰۱۷, ۲۴).

نقطه آغازین طرح ابتکار کمربند- جاده در مسیر زمینی، منطقه آسیای مرکزی می‌باشد که از ابتدا با نگرانی روسیه همراه بود اما چین با توجه به نگرانی‌های روسیه، سعی در برطرف کردن آن و ایجاد چارچوبی مشترک برای تأمین منافع روسیه کرد (جوزانی کهن و دیگران، ۱۳۹۸، ۴۳-۶۰) منطقه آسیای مرکزی برای چین و روسیه واجد اهمیت استراتژیکی است و با وجود منابع طبیعی فراوان، چالش‌های زیادی در زمینه امنیت انرژی، قاچاق مواد مخدر، مهاجرت، تروریسم و ... دارد (دهشیری و جوزانی کهن، ۱۳۹۴، ۳۰).

سازمان همکاری شانگهای نماد این همپوشی منافع و آسیب پذیری دو کشور می‌باشد که یکی از اهداف مهم آن مبارزه با تروریسم، افراط گرایی و تجزیه طلبی اعلام شده است. چین و روسیه در سین کیانگ و چین با تهدید تجزیه طلبی و افراط گرایی مواجه هستند (شریعت نیا و توحیدی، ۱۳۸۸، ۱۰۵-۱۰۶)<sup>۶</sup> گرچه روابط دفاعی دو کشور چین و روسیه تکمیل کننده جنبه‌های دیگر روابط آنها در زمینه مسائل اقتصادی، انرژی و امنیت است اما احتمال ضعیفی وجود دارد که اتحاد متقابل روسیه و چین شکل بگیرد (Roy, ۲۰۱۷, ۲۸) روسیه با تمرکز بر مسائل اقتصادی و امنیتی و اهرم‌های مختلفی همچون نفوذ فرهنگی در رسانه‌ها به دنبال اعمال نفوذ در منطقه آسیای مرکزی است (Oliphant, ۲۰۱۳, ۵).

طرح ابتکار کمربند- جاده، چشم انداز فعالیت بلند مدتی را برای چین در منطقه آسیای مرکزی رقم می‌زند که این امر نارضایتی روسیه را در بردارد اما چین به دلایل امنیتی، دیپلماتیک و اقتصادی به ادامه تعامل با روسیه متعهد است و تلاش می‌کند حساسیت‌های روسیه را تحریک نکند. گرچه افزایش فعالیت‌های روسیه در شرق و جنوب شرق آسیا باعث ایجاد تنش در روابط دوجانبه شده است و تلاش آمریکا برای نزدیک شدن به روسیه نیز بر روابط فیما بین چین و روسیه تأثیر منفی خواهد گذاشت (Medeiros and Chase, ۲۰۱۷, ۱۱-۱۲).

به طور کلی منافع روسیه در آسیای مرکزی، تضمین ثبات، تأمین امنیت مرزهای جنوبی روسیه، تداوم و گسترش همکاری‌های نظامی، بهره برداری از منابع انرژی (گاز) آسیای مرکزی، به رسمیت شناختن نقش

۱- یکی از تهدیدهای مشترک دو کشور گسترش گروه‌های تروریستی (مانند داعش) در منطقه می باشد (Rumer, ۲۰۱۷, ۲۲)

کلیدی روسیه در این منطقه و ... می‌باشد (ابوالحسن شیرازی، ۱۳۹۵، ۱۵-۱۶)

چین و روسیه بر سر فرصت‌های اقتصادی و تجاری با هم رقابت دارند اما منافع امنیتی دو کشور در منطقه آسیای مرکزی، بیش از هر منطقه دیگری با هم همپوشانی دارد، روسیه در پی ضعف‌های اقتصادی اش از طرح ابتکار کمربند- جاده برای توسعه زیرساخت‌ها، ایجاد اشتغال، جبران کسری ذخایر ارزی خود و بی اثر سازی تحریم‌های غرب استفاده کرده است. چین نیز، با اجرای طرح، از حمایت روسیه برای چندقطبی سازی نظام بین الملل، تکنولوژی پیشرفته نظامی روسیه و حمایت از قدرت‌های آسیایی برای افزایش نفوذ و تأثیرگذاری در آسیا بهره برده است (جوزانی کهن و دیگران، ۱۳۹۸، ۴۳-۶۰).

### ائتلاف های تشکیل شده در تقابل با طرح کمربند- جاده چین

از نظر نظامی قدرت های آسیایی از مدت ها پیش متوجه تهدید چین شده و به کمک آمریکا ائتلاف هایی مانند گروه چهارگانه دیپلماتیک کواد ۱ و ۲ (QUAD) و اوکاس (Aukus)، را تشکیل داده اند (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۸).

### کواد ۱ و ۲ (QUAD)

گروه چهارگانه (آمریکا، استرالیا، ژاپن و هند) (کواد ۱)، همکاری های استراتژیک برای مقابله با چالش های امنیتی و نظامی منطقه هند- پاسفیک را احیا کرده اند. این گروه در دوران ریاست جمهوری جرج دبلیو بوش ایجاد شد، یک اجتماع کلیدی برای تبادل نظر در خصوص مقابله با چالش های مهم منطقه از جمله در حوزه دریایی، مقابله با مسائل تروریسم و حملات سایبری که نفوذ فزاینده اقتصادی، نظامی و گسترش رد پای دیپلماتیک چین در منطقه هند- پاسفیک نگرانی آن را برانگیخت. این گروه نگران این است که چین به دنبال ایجاد پایگاه نظامی در اقیانوس آرام جنوبی باشد از این رو در تلاش است تا یک الگوی بدیل برای وام هایی که پکن به پروژه های زیربنایی کشورهای کوچک در اقیانوس آرام ارائه می دهد پیدا کند و ابتکار عمل را از طرح کمربند- جاده چین در این منطقه بگیرد (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۸).

ایالات متحده در برابر افزایش جاه طلبی دریایی چین و برای محافظت از موقعیت خود در برابر این کشور، که در حال تبدیل شدن به قدرت شماره یک جهان است، در حال بررسی اتحادها و ائتلاف های جدید می باشد. کشورهای چهارگانه جدید، که کواد ۲، تلقی می شوند (آمریکا، هند، اسرائیل، امارات متحده عربی) در جستجوی تشکیل مشارکت های قابل اعتماد هستند که از پشتیبانی بیشتری در برابر چین برخوردار شود. تمرکز اصلی کواد ۱، در منطقه شرق و جنوب شرقی آسیا بوده است و ایالات متحده درصدد وسیعتر کردن محدوده عملیاتی خود به سوی غرب منطقه است جغرافیای فوق از وزن و پتانسیل مورد نیاز برخوردار است



و می تواند راه را در برابر خیزش بیشتر چین به سوی غرب سد کند کواد<sup>۲</sup> یا کواد خاورمیانه<sup>۷</sup> فرصتی برای آمریکا است تا از سرمایه امارات متحده عربی، فناوری اسرائیل و نیروی کار ارزان هندی در این ائتلاف برای مقابله با چین به عنوان بخشی از چرخش خود به شرق آسیا بهره مند گردد (دیپلماسی ایرانی، ۱۴۰۰).

### اوکاس (AUKUS)

اوکاس یک پیمان امنیتی بین استرالیا، آمریکا و بریتانیا است که امکان بیشتری برای اشتراک گذاری اطلاعات امنیتی را فراهم می سازد و به استرالیا توانایی ساخت زیردریایی های هسته ای را می دهد و هدف از این پیمان واکنش به قدرت فزاینده چین و تلاش برای مقابله با نفوذ آن در دریای جنوبی چین است<sup>۸</sup>. چین به این ائتلاف و امضای عهدنامه برای به اشتراک گذاشتن فناوری های پیشرفته دفاعی اعتراض کرده و این اتفاق را ناشی از "ذهنیت جنگ سردی و تعصبات عقیدتی" خوانده است (BBC NEWS, ۲۰۲۱).

هند و ژاپن که شرکای استرالیا و آمریکا در پیمان غیر رسمی کواد هستند از اوکاس استقبال کردند. اندونزی و مالزی، به دلیل خطر تشدید رقابت های تسلیحاتی از آن ابراز نگرانی کردند و سنگاپور موضعی خنثی اتخاذ نمود. آمریکا در ایندوپاسیفیک راه ابریشم دریایی را هدف گرفته است و ناامنی حاصل از بحران در افغانستان (حضور طالبان) به بی ثباتی در راه ابریشم زمینی منجر می شود تا به این ترتیب ابزار نفوذ جهانی چین ناکارآمد گردد. در واقع اوکاس را می توان نوعی ناتوی دریایی و مکمل کواد، به عنوان محور اصلی ایده ناتوی آسیایی بر مبنای کاهش تعاملات چین و محدود کردن دایره نفوذ پکن تلقی کرد (خبرگزاری مهر، ۱۴۰۰).

### طرح اتحادیه اروپایی یا گروه جی ۷

اتحادیه اروپا طرح کلان اقتصادی خود تحت عنوان "دروازه جهان" را برای رقابت با طرح ابتکار کمربند- جاده و تقویت زنجیره های عرضه و سرمایه گذاری در زیرساخت های کشورهای در حال توسعه، طراحی کرده است. گروه ۷، متشکل از آمریکا، ژاپن، آلمان، ایتالیا، کانادا، انگلستان و فرانسه می باشد. تأمین مالی این پروژه ۳۰۰ میلیارد یورو از طریق مشارکت بخش عمومی و خصوصی برآورد شده است که پروژه هیدروژن سبز در قاره آفریقا و اتصال برزیل به پرتغال به واسطه فیبر نوری و احداث راه آهن سریع السیر شرکت زیمنس با دولت مصر نمونه هایی از این طرح می باشد. عده ای این طرح را برای ایران

<sup>۲</sup>Middle-Eastern Quad

<sup>۷</sup>-این پیمان همچنین شامل همکاری در زمینه هوش مصنوعی، فناوری کوانتومی و سایبری و سایر قابلیت های زیردریایی خواهد بود.

فرصتی می‌دانند که در صورت لغو تحریم‌ها می‌تواند وارد مذاکره گردد (دنیای اقتصاد، ۱۴۰۰).

## طرح ژاپن

سال ۲۰۱۶، ژاپن با رئیس‌جمهور اندونزی بصورت غیر علنی در مورد راهبرد هند- اقیانوسیه گفتگو کرد طرحی که به دنبال توسعه همکاری میان ژاپن، کشورهای آسه آن، ایالات متحده، استرالیا و هند است. این طرح توسط سایت جاکارتا پست بازرگاری طرح کمربند- جاده به وسیله ژاپن نامیده شده است (Cook & et al, ۲۰۱۷, ۲-۷). ژاپن با مشاهده حجم و سرعت اقدامات چین، در قالب فرامنطقه‌گرایی، سیاست مشابهی را برای تحکیم حوزه قدرت و نفوذ خود برگزیده است و به دقت اعمال چین را زیر نظر دارد به طوری که اعلام طرح جدید از طرف چین بلافاصله واکنش ژاپن را برای عقب‌نماندن از مناسبات جهانی در پی دارد (سازمند و رضانی، ۱۳۹۷، ۷۰).

## راهروهای راهبردی و ارتباطی آسیا

راه‌ها نقش مهمی در افزایش همگرایی و همکاری‌های منطقه‌ای بین کشورها دارند. راهرو در اصل، به مسیر حمل و نقل کالا اطلاق می‌گردد و شیوه‌های مختلف حمل و نقل کالا (ریلی، جاده‌ای، دریایی و خطوط انتقال انرژی) را شامل می‌شود (نوروزی و تقی‌زاده، ۱۳۹۷، ۶-۷). در زیر به تعدادی از مهمترین راهروها اشاره می‌گردد.

راهروی حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب<sup>۹</sup> (IMSTC)

تراسیکا<sup>۱۰</sup> (TRACECA)

جاده ابریشم جدید آمریکا<sup>۱۱</sup>

طرح ابتکار کمربند- جاده چین<sup>۱۲</sup>

راهروی اقتصادی چین- پاکستان<sup>۱۳</sup> (CPEC)

راهروی لاجورد (لاپیس لازولی)<sup>۱۴</sup>

## راهروی شمال- جنوب:

راهروی شمال- جنوب، یک فرصت بی‌نظیر اقتصادی، تجاری برای ایران می‌باشد. قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر این راهرو و برقراری

<sup>۹</sup> International North- South Transport Corridor

<sup>۱۰</sup> Transport Corridor Europe- Caucasus- Asia

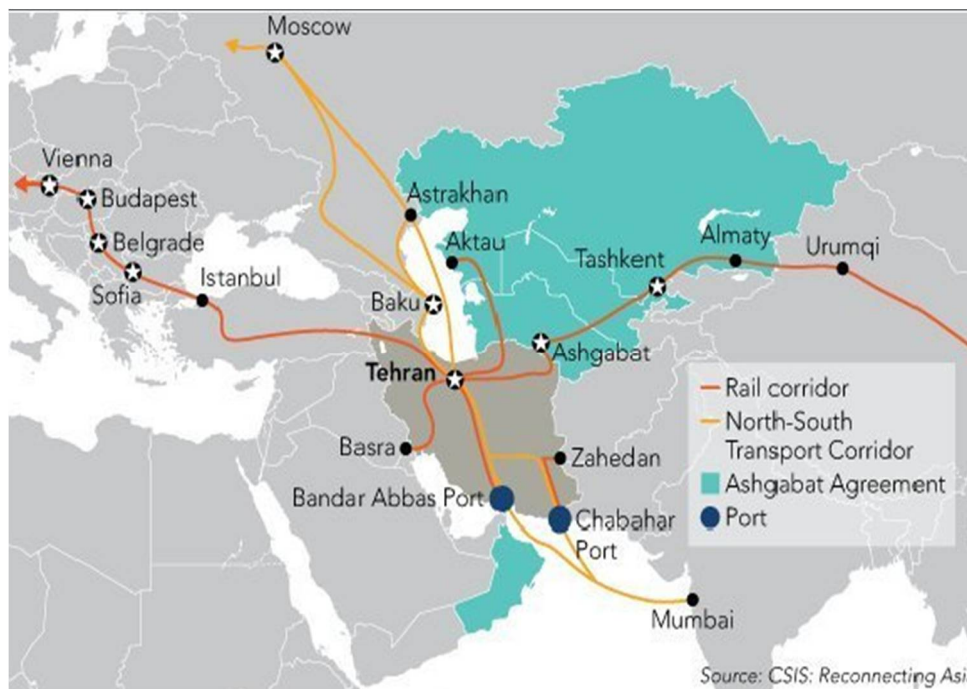
<sup>۱۱</sup> Unaited State New Silk Road

<sup>۱۲</sup> One belt- One road Initiative

<sup>۱۳</sup> China- Pakistan Economic Corridor

<sup>۱۴</sup> Lapis Lazuli Corridor

ارتباط حمل و نقلی با روسیه، اروپا، آسیای مرکزی، قفقاز، کشورهای جنوب شرق آسیا، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس، مزیت مهم این راهرو برای ایران می‌باشد (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۳، ۱۶۲-۱۶۳).



نقشه (۲): نقشه راهرو شمال- جنوب ایران در طرح کمربند- جاده چین

### تراسیکا:

تراسیکا، راهرو حمل و نقلی اروپا- قفقاز- آسیای مرکزی می‌باشد (دامن پاک جامی و دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۵، ۵۵) که با هدف توسعه روابط اقتصادی، تجاری و حمل و نقل کشورهای حوزه دریای سیاه، دریای خزر و قفقاز، ایجاد شده است. این راهرو کوتاهترین و کم هزینه ترین مسیر پیوند جمهوری‌های آسیای مرکزی با بنادر اروپایی و بازارهای جهانی را دارد (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷، ۹-۱۰).

### جاده ابریشم جدید آمریکا

جاده ابریشم آمریکایی در سال ۲۰۱۱ توسط هیلاری کلینتون در شهر چنای هند مطرح گردید. مسیر اقتصادی جدیدی که بین اروپا و شرق آسیا<sup>۱۰</sup>، به جای ایران از افغانستان عبور کند (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۳، ۱۴۸-۱۴۹).

<sup>۱۰</sup> - زیرساخت‌های روسیه را به افغانستان، آسیای مرکزی، پاکستان، هند و ... پیوند می‌زند (همان).

این طرح با بیرون نگه داشتن ایران، سعی در کاهش نقش ایران در منطقه و پایه گذاری راه‌های جدیدی برای دسترسی به شرق بوده است (امیراحمدیان و صالحی دولت آباد، ۱۳۹۵، ۱۰).

در طرح جاده ابریشم آمریکایی، دو پروژه تاپی<sup>۱۶</sup> (خط لوله انتقال گاز ترکمنستان- افغانستان- پاکستان- هند) و کاسا<sup>۱۷</sup> (شیکه انتقال برق آسیای مرکزی، قرقیزستان و تاجیکستان به افغانستان، پاکستان و هند) حائز اهمیت بسیاری است (Clarke, ۲۰۱۶).

### کریدورهای جدید در طرح ابتکار کمربند- جاده

در پی طرح ابتکار کمربند- جاده، شش کریدور یا راهروی اقتصادی بین المللی با سرمایه تخمینی ۸۹۰ میلیارد دلار در نظر گرفته شد (Aoyama, ۲۰۱۶، ۵-۷) که در ابتدای مقاله توضیح آن داده شده است. این طرح، دسترسی پکن به اروپای شرقی و غرب آسیا را از طریق کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان، ایران و دستیابی به منابع انرژی آسیای مرکزی و همچنین توسعه مناطق غربی چین را فراهم می‌آورد که پروژه تسخیر جهان نیز نام گرفته است. به طور کلی این طرح پویاترین مناطق اقتصادی جهان را به هم پیوند خواهد داد، از این رو می‌تواند جغرافیای اقتصاد جهانی را به طور قابل ملاحظه‌ای تغییر دهد (Xingnang, ۲۰۱۶، ۲-۴). اگرچه جاه طلبی چین به حدی است که چالش‌های امنیتی، اقتصادی زیادی نیز برای این طرح متصور می‌باشد (Umbach, ۲۰۱۹، ۱-۲).

### راهروی اقتصادی چین- پاکستان

راهروی اقتصادی چین- پاکستان یا راچپ، پیوند بندر گوادر (جنوب غرب پاکستان) به کاشغر (استان شمال غربی سین کیانگ)، از طریق یزرگراه، راه آهن، خطوط لوله نفت و گاز و ارتباطات فیبر نوری است (Hali, ۲۰۱۶، ۴۳-۵۱). این راهرو بخش جدایی ناپذیری از طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم است که شامل ۵ جزء و برنامه بلندمدت از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۳۰ می‌باشد (Ageel, ۲۰۱۶، ۲۸).

### راهروی لاجورد

این پروژه، طرحی برای متنوع سازی مسیرهای تجاری افغانستان با توجه به محصور بودن این کشور در خشکی و ارتباط نداشتن به آب‌های آزاد جهانی است (Ahmad Rahim, ۲۰۱۹، ۶۸-۶۹). افغانستان با طرح این پروژه ایران را از دریافت درآمدهای حمل و نقلی دور زده است (نوروزی و تقی زاده، ۱۳۹۷، ۱۵). راه لاجورد احیای مسیر باستانی ۲۰۰۰ سال قبل افغانستان است، زمانی که لاجورد و سنگ‌های قیمتی این کشور به کارخانه‌های آفریقای شمالی، روسیه، بالکان، اروپا و قفقاز می‌رفت.

<sup>۱۶</sup> -Turkmenistan- Afghanistan-Pakistan- India(TAPI)

<sup>۱۷</sup> -CASA-۱۰۰۰

این راهرو ۲۸۰۰ کیلومتر طول دارد و از ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان به دریای سیاه و سپس با عبور از ترکیه، لفظانستان را به آبهای آزاد (دریای سیاه و مدیترانه) مرتبط می‌سازد (دانش، ۱۳۹۷، ۲-۳).

### رقابتهها و موانع و مزایای طرح

جدول (۲): رقابتهها، موانع و مزایای طرح ابتکار کمربند- جاده

کشورهای آسیایی طرح	کشور های رقیب چین	ائتلاف های در تقابل طرح ابتکار چین	مزایای طرح	موانع طرح
کشورهای آسیای مرکزی	آمریکا	ائتلاف اروپایی گروه جی ۷، دروازه جهان	- ایجاد مسیرهای مختلف خشکی، دریایی و تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی	تشدید بحران بدهی های خارجی از طریق تله یا دیپلماسی وام
پاکستان	اتحادیه اروپایی	ائتلاف ژاپن، هند آرام و کمربند- جاده ژاپن	-جذب سرمایه گذاری های خارجی -	-عدم شفافیت های مالی در قراردادهای و مناقصه ها
افغانستان	هند	ائتلاف استرالیا، آمریکا و بریتانیا، اوکاس	-تامین مالی و گسترش مبادلات اقتصادی و تجاری منطقه ای و جهانی	-مسائل زیست محیطی
ایران	ژاپن	ائتلاف آمریکا، استرالیا، ژاپن و هند کواد ۱	-کاهش آثار تحریم های غرب	-انحصار یک طرفه اقتصادی چین
عربستان	روسیه	ائتلاف آمریکا، هند، اسرائیل و امارات متحده عربی، کواد ۲	توسعه زیرساخت های حمل و نقل، بنادر دریایی، پایانه های انرژی و	-سلطه و نفوذ سیاسی چین

جدول (۳): خروجی تحلیل محتوای تاثیر طرح ابتکار کمربند-جاده بر ایران.

شماره	گزاره ها	اثر متغیرها	نسبت متغیرها
۱	موقعیت محوری ژئوپلیتیک ایران در طرح ابتکار کمربند-جاده	فرصت های ژئوپلیتیکی	۵۰
		موانع ژئوپلیتیکی	۵۰
۲	تغییر سطح امر سیاسی ایران در ابتکار کمربند-جاده	بالا بردن امرسیاسی	۰
		پایین آمدن امر سیاسی	۱۰۰
۳	تاثیر طرح ابتکار کمربند-جاده بر امنیت	افزایش امنیت	۶۰

۴۰	کاهش امنیت	اقتصادی ایران	
۵۰	سوء مدیریت ایران	کنترل مدیریتی در اسناد همکاری ایران و چین	۴
۲۰	همکاری و مشارکت مدیریتی		
۳۰	سلطه مدیریتی		
۵۰	فرصت سازی	تأثیر رقبای طرح ابتکار کمربند-جاده بر کشورهای مسیر طرح.	۵
۵۰	حل شدن در تهدیدات رقبا		

### تحلیل محتوایی تأثیر طرح کمربند- جاده بر ایران

در این پژوهش با توجه به تحلیل محتوایی که انجام گرفت در مورد موقعیت و جایگاه ایران در طرح ابتکار این نتیجه پدیدار شد که با توجه به اینکه ایران از نظر چین کشور محور است اما کشور هدف نیست. در مورد تغییر امر سیاسی و سیاست گرایش به شرق نظام، اکثر اساتید و صاحب نظران به همکاری با غرب و ائتلاف های دیگر در کنار طرح چین اشاره داشتند و تهدیدی که به خاطر نداشتن استراتژی حقیقی و مناسب بر ایران حاکم است را خطرناک تر از تهدیدی که از جانب چین متوجه ایران است دانستند.

در مورد امنیت اقتصادی دو گزینه افزایش و کاهش امنیت مطرح می گردد که در زمینه امنیت اقتصادی، نظر متخصصین، گسترش مبادلات اقتصادی و نظامی با چین امنیت اقتصادی را مفروض می داند و در زمینه تهدیدها بحران های منطقه مانند طالبان و مسائل قفقاز می تواند تهدیدات امنیتی و اقتصادی را برای ایران ایجاد نماید. اینکه ایران چگونه بتواند خود را با سیاست های چین و رقبای طرح تطبیق دهد نیز به کنترل مدیریتی مناسب و تصمیم گیری های داخلی خود ایران مرتبط است. که اکثر اساتید به سوء مدیریت ایران در این زمینه اشاره داشتند.

در مورد تأثیر رقبای طرح بر ایران نیز، کشورهای پیرامونی ایران، به شیوه های مختلف به سمت لغو تعرفه ها و افزایش تبادلات در حرکتند تا بتوانند تجارت زمینی، ریلی و جاده ای غرب چین با اروپا را به سمت کشور خود منتقل و ایران را به حاشیه رانده و در انزوا قرار دهند. در مورد تغییر امر سیاسی و سیاست گرایش به شرق نظام، اکثر اساتید و صاحب نظران اذعان داشتند نیاز است ایران مشکلات خود با کشورهای دیگر و مسئله برجام و تحریم ها را حل کند تا بتواند با همکاری در ائتلاف های دیگر علاوه بر چین موازنه ایجاد کند و از شرایط پیش آمده حداکثر استفاده را ببرد.

### نتیجه گیری:

نتایج بدست آمده از پژوهش نشان می دهد که طرح ابتکار کمربند-جاده علاوه بر مزایا و فرصتهایی که برای ایران ایجاد می کند، تهدیدات و خطرهایی را نیز به همراه خواهد داشت.

### جدول (۴): فرصت ها و تهدیدهای طرح ابتکار کمربند-جاده

مهمترین فرصت های طرح	مهمترین تهدیدهای طرح
گسترش همکاری و همگرایی منطقه ای و	گیرافتادن در تله وام- بدهی

کاهش انزوای ژئواکونومیک کشور	چین
جذب سرمایه گذاری های خارجی و ورود شرکتهای طرح به ایران	تحریمها و فشار رقباى طرح
ایجاد اتصالات زیرساختی بین ایران و کشورهای کلیدی اوراسیا	وابستگی اقتصادی
کاهش تحریم پذیری کشور و جداسازی اقتصاد از تحریمها	نگرانی قدرتهای بزرگ (آمریکا، روسیه، هند، ژاپن، اتحادیه اروپایی و...) از طرح و ایجاد موانع توسط آنها
بالا رفتن اهمیت ایران در طرح دریایی جاده ابریشم نوین	گسترش نفوذ نظامی چین (عدم سازگاری با منافع ایران)
افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران	افزایش رقابتهای منطقه ای
ورود فناوریهای نو به ایران	انحصار بازار ایران در اختیار چین
استفاده ایران از موقعیت گذرگاهی خود	ممانعت قدرتهای رقیب از این امر
تقویت موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیکی ایران و کسب اعتبار قابل توجه برای ایران	چالش سیاست خارجی ایران از سوی کشورهای رقیب طرح
رشد اقتصادی ایران	انزوای سیاسی و فرهنگی در پی انزوای اقتصادی و کاهش اهمیت ژئوپلیتیکی ایران
اتصال ایران به شبکه اقتصاد جهانی	آسیبهای عدم اتصال به شبکه جهانی در صورت عدم پیوستن به طرح
تقویت امنیت داخلی	تهدیدات ناشی از وابستگی یکطرفه ایران به چین
تقویت شاخصهای توسعه یافتگی	افزایش فشارهای ناشی از رقباى طرح علیه ایران

با توجه به تحقیق صورت گرفته، طرح ابتکار کمربند- جاده چین علاوه بر اینکه طرحی اقتصادی است حوزه نفوذ سازی نیز می باشد به طوریکه چین رسماً با سرمایه گذاری در بخشی از دوسوی دنیا و وابسته کردن کشورها به خودش با اعطای وام به این کشورها این کشورها را در آینده خواه ناخواه تحت نفوذ خود در خواهد آورد بنابراین در واکنش به این دیدگاه، علاوه بر کشورهای آسیایی کشورهای غربی نیز به این طرح عکس العمل نشان داده و هر یک به گونه ای در تقابل و رقابت با این طرح دست به ابتکار عملی زده اند کشورهای آسیایی، هند و ژاپن با حمایت های آمریکا، نیز دو کشور قدرتمندند که با جدیت رقابت با این طرح را دنبال می کنند. یکی از موضوعات مهم مطروحه در این طرح برای ایران عملکرد کشور هند می باشد. چین با استقرار در بندر گوادر پاکستان و نیز حضور نظامی در ایران و نیز افتتاح اخیر کنسولگری چین در بندرعباس ایران، عملاً در نظر دارد کنترل منطقه اقیانوس هند را در دست گیرد. و این امر به معنی تضعیف جایگاه منطقه ای هند است. لذا هند که متحد آمریکا و اروپاست بیکار نخواهد ماند و قطعاً بر سر کنترل منطقه ای به رهبری خودش وارد رقابت گسترده تری با چین خواهد شد چین اما با توجه به پنهان کردن

توانایی های خود، فریاد نزدن دشمنی با هیچ کشوری و اتخاذ سیاست عدم جهت گیری، توسعه صلح آمیز، آرام و پیچیده و تأمین مالی گسترده تاکنون سردمدار اجرای طرحی عظیم همچون طرح ابتکار کمربند-جاده بوده است.

همانطور که در این مقاله اشاره شد نقش راهروهای ارتباطی آسیا در افزایش همگرایی و همکاری های منطقه ای بین کشورها تأثیر بسیاری دارد. اما به طور کلی چین رقیب قدرتهای عمده جهانی است. بنابراین کشورهای رقیب هم به نوعی مشغول واکنش به این طرح هستند. مثلاً هند همسایه این کشور و متحد آمریکا با چراغ سبز آمریکا به نقش آفرینی بیشتر در کشور همسایه چین یعنی افغانستان پرداخته است. روسیه رقیب دیگر چین نیز در افغانستان و آسیای مرکزی، بازیگری فعال است و ژاپن و اتحادیه اروپایی نیز هر یک به گونه ای با طرح ابتکار کمربند-جاده چین رقابت می کنند که تأثیرات مثبت و منفی آن بر ایران نیز مفروض می باشد.

## Abstract

After the end of the Cold War and the change of the world's bipolar system and its dramatic effects on the geopolitics and geostrategic of Eurasia, a new space was formed for competition between countries to take advantage of existing opportunities. China launched a large-scale regional competition with the launch of the Belt-Road Initiative. This study aims to examine the role of the China Road Belt Initiative in Asian regional competition and to answer the question of what is the role of this project in Asian regional competition and will it deepen relations between the countries of the region? Therefore, the present study uses a descriptive-analytical method to investigate the role of the China Road Belt Initiative in Asian regional competitions. Resources and information are obtained from library resources, documents, books, the Internet, and interviews with experts, and it is assumed that the Belt-Road Initiative plays an important role in facilitating cooperation and improving relations between Asian countries, which at the same time With the more active participation of some Central Asian, West and South Asian countries, a new space may be provided for the expansion of cooperation between Iran and other countries in the region. At present, China, India and Russia are emerging regional powers seeking to play an active role. They are in Asia, and according to the analysis and explanation of this plan, regional competitions are very evident in them, competitions that sometimes end in cooperation and sometimes in conflict.



## فهرست منابع

۱. ابوالحسن شیرازی، حبیب اله، (۱۳۹۵)، "مطالعه تطبیقی سیاست خارجی روسیه در دوران پوتین و مدودف"، فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، شماره ۳۳.
۲. آدابی، محمدرضا، کیانی، داود (۱۳۹۷)، "جایگاه غرب آسیا در سیاست خارجی چین (۲۰۰۸-۲۰۱۷)"، فصلنامه روابط خارجی، سال دهم، شماره اول، بهار، صص ۱۷۴-۱۸۱.
۳. امیراحمدیان، بهرام و صالحی دولت آباد، روح الله، (۱۳۹۵)، "ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، منافع و چالش‌ها)"، فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، سال نهم، شماره ۳۶، صص ۱-۴۲.
۴. برنافر، مهدی، افرادی، کاظم (۱۳۹۳)، "اولویت بندی مراکز حیاتی، حساس و مهم شهر بندر انزلی و ارائه راهکارهای دفاعی از دید پدافند غیر عامل"، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال چهاردهم، شماره ۳۲، صص ۱۶۱-۱۷۹.
۵. تیشه یار، ماندانا، نویسركانی، مجتبی، (۱۳۹۹)، "مبنای ژئوپلیتیک راه ابریشم آمریکا و چین در آسیای مرکزی"، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۹۹، صص ۱-۲۵.
۶. ترکیه و جاده ابریشم جدید، ۲۹ تیر ۱۳۹۸، مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه.
۷. جوزانی کهن، شایان و جوزانی کهن شاهین و دهشیری، محمدرضا، (۱۳۹۸)، "تأثیر طرح ابتکار کمربند-جاده بر آینده مشارکت چین و روسیه در آسیای مرکزی"، دوره ۱۲، شماره ۴، شماره پیاپی ۴۵، بهار ۱۳۹۸، صص ۴۳-۶۰.
۸. خبرگزاری صدا و سیما، ۱۳۹۶، کد خبر ۱۷۰۳۶۳۲، اقدام هند و روسیه در طرح یک کمربند-یک جاده.
۹. خبرگزاری جمهوری اسلامی (۱۳۹۸). کد خبر ۸۳۲۶۸۹۴۰، هند دعوت چین برای شرکت در نشست یک جاده-یک کمربند را رد می‌کند.
۱۰. خبرگزاری جمهوری اسلامی (۱۳۹۶)، کد خبر ۸۲۵۶۴۸۰۹، طرح یک کمربند یک جاده چین، رونق اقتصادی یا ورشکستگی جنوب آسیا، آساق، ۲۶۷، احمدعلی خلیل نژاد.
۱۱. درج، حمید، بصیری، محمدعلی (۱۴۰۰)، "تأثیر رقابت‌های منطقه ای آمریکا و چین بر معادلات و نظم منطقه ای در شرق آسیا"، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره ۵۳، شماره ۱، بهار، صص ۲۴۳-۲۶۴.
۱۲. دنیای اقتصاد، (۱۳۹۹)، "نقشه چین برای جهان آینده"، شماره خبر، ۳۷۴۰۷۱۸.
۱۳. دهشیری، محمدرضا، جوزانی کهن، شاهین (۱۳۹۴)، "شبکه سلول‌های تروریستی داعش در آسیای مرکزی"، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۹۲.
۱۴. دامن پاک جامی، مرتضی (۱۳۸۸)، "دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در آسیای مرکزی"، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، وزارت امور خارجه.

۱۵. رزمجویی، داموم، سعیدی، سید ناصر (۱۳۹۴)، "تدوین راهبرد توسعه ترانزیت در بندر انزلی با استفاده از روش ماتریس سوآت و ماتریس کمی برنامه ریزی استراتژیک"، مجله علوم و فنون دریایی، دوره ۱۴، شماره ۴، صص ۱-۱۴.
۱۶. سازمند، بهاره، رضانی، احمد (۱۳۹۸)، "منطقه گرایی اقتصادی در شرق آسیا؛ آسه آن ۳+ یا آسه آن ۶+؟"، فصلنامه بین المللی ژئوپلیتیک، شماره ۱ (پیاپی ۵۳)، صص ۱۸۰-۲۰۶.
۱۷. سازمند، بهاره، رضانی، احمد (۱۳۹۷)، "چین و واپن دو ابتکار فرامنطقه ای رقیب در آسیا پاسفیک"، فصلنامه علمی پژوهشی سیاست جهانی، دوره هفتم، شماره اول، بهار.
۱۸. شفاهی، مرتضی (۲۰۱۹)، "بررسی جایگاه افغانستان در طرح یک کمربند- یک جاده و تأثیر آن بر اقتصاد افغانستان"، انستیتو مطالعات استراتژیک افغانستان، قابل دسترسی در [https://aiss.af/persian/aiss/news\\_details/opinions/61295016140d](https://aiss.af/persian/aiss/news_details/opinions/61295016140d)
۱۹. شریعت نیا، محسن، توحیدی، ام البنین (۱۳۸۸)، "روابط چین و روسیه به سوی ائتلاف؟"، مؤسسه مطالعات ایران و اوراسیا، سال چهارم، شماره ۴.
۲۰. شیدا، وانگ و کای پیتر (۱۳۹۸)، "مجموعه مقالات چین، چشم انداز اقتصادی کمربند- جاده ابریشم، (ترجمه و ویراستاری زیر نظر ابوالفضل غیاثوند)، مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری، تهران، کتاب راهبرد.
۲۱. کرمی، جهانگیر (۱۳۸۲)، "سیاست خارجی روسیه: مشکل تعریف منافع و رفتارهای متناقض"، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال یازدهم، دوره سوم، شماره ۴۱، صص ۴۹-۷۸.
۲۲. کوزه گر کالچی، ولی (۱۳۹۷)، "دلایل و پیامدهای غیر امنیتی سازی در روابط ازبکستان و تاجیکستان"، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره ۲۴، شماره ۱۰۴، صص ۱۱۹-۱۵۶.
۲۳. کوزه گر کالچی، ولی (۱۳۹۷)، "نقش و جایگاه جمهوری اسلامی ایران در دیپلماسی راه ابریشم چین (ابتکار یک کمربند- یک راه)، با تأکید بر چشم انداز و رویکردهای رسانه‌ای برون مرزی، واحد پژوهش‌های کاربردی معاونت برون مرزی صدا و سیما.
۲۴. ملکی، مصطفی، رئوفی، عباس (۱۳۹۸)، "چابهار محور هم پوشانی راهگذر شمال- جنوب و ابتکار کمربند- جاده برگرفته از کتاب "مجموعه مقالات همایش بین المللی دیپلماسی ترابری و راههای ابریشم"، به کوشش ماندانا تیشه یار، تهران، انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی، صص ۱۷۷-۱۸۶.
۲۵. ملکی، مصطفی (۱۳۹۶)، "کریدورهای حمل و نقل و تأثیر آن بر منطقه"، اتاق فکر سازمان تجارت، بدون شماره، صص ۱-۴۴.
۲۶. محرابی، علیرضا، اقتدارنژاد، محمد (۱۳۹۳)، "مدل تبیینی ژئوپلیتیک پاکستان در حوزه رقابت و همکاری با جمهوری اسلامی

- ایران (با تأکید بر موقعیت و نقش آفرینی منطقه ای)، " مطالعات شبه قاره، دوره 6، ش 20، صص 199-223.
27. نوروزی، علیرضا، تقی زاده، سیده معصومه (1397)، "چالش ها و چشم انداز کریدورهای حمل و نقل بین المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال- جنوب)"، وزارت امور اقتصادی، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان، صص 1-21.
28. هاشم زهی، نوروز، آتش دست، محمد (1399)، "جایگاه افغانستان در طرح چینی ابتکار کمربند- راه (با تأکید بر راهکارهای رسانه ای)، پژوهشنامه رسانه بین الملل، سال پنجم، شماره ششم، بهار و تابستان، صص 247-267.
29. یزدانی، عنایت الله و شاه محمدی، پریسا (1393)، "بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از نظر مکتب کپنهاگ"، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره 20، شماره 88، صص 166-141.
30. Abrar Ahmad, Muhammad (July-December 2017), "Snooping into the Belt & Road Initiative: A Comparative Study of Gwadar with Chabahar Port", Journal of the Punjab University Historical Society, Vol. 30, No. 2, pp. 68-80.
31. Arduino Alexandro (2016), "Chinas One Belt One Road Has the Eu Missed the Train, Rsis, Nanyang Technological University of Singapore, available:
32. Aoyama, Rumi (2016), "One Belt, One Road ": China's New Global Strategie, Journal of Contemporary East Asia Studies. Vol. 5, No. 2, p.p 1-22.
33. Ahmad Rahim, Shoaib (2019), "Lapis Lazuli Corridor: Meeting The Economic Aspirations of Afghanistan and Member Countries", Kardan Journal of Economics and Management Sciences, Vol. 2, NO. 3, P.P 67-78.
34. Brzezinski, Z & JJ, Mearsheimer (2005), "Clash of the Titans", Foreign Policy, No 146. Davies, Derek and Chanda, Nayan (1986), the view from the white houde, Far Eastern Economic-Review, Vol. 24, No. 20.
35. Clarke, Michael (2016), "One Belt One Road and China's emergineg Afghanistan dilemma", Australian Journal of International Affairs Issue, Vol. 70, No. 5, pp. 563-579.
36. Cook, M, Suryadinata, Li Izzuddin, m & Hong Hiep, L. (2017). Japan Seeks Stionger Strategic Ties in Southeast Asia, Singapore: ISEAS, No. 5, pp. 1-9.
37. Hassan, Ammad (2015), "Pakistan Gwadar Port Prospects of Economic Revival" Naval Postgraduate School Monterey California. Thesis.
38. Larcon, J. 2017. The New Silk Road: China Meets Europe in the Baltic Sea Region: A Business Perspective. Singapore: World Scientific Publishing.
39. Panda, J. (2017). The Asia-Africa Corridor: An India-Japan Arch in Making, Institute for Security & Development Policy. No. 21. pp. 1-11.
40. Khetrn, Mir Sherbaz (2018) "Gwadar and Chabahar: Competition or Cooperation, Strategic Studies, Quarterly Journal of Institute of Strategic Studies Islamabad, Vol. 38. No. 2. Pp. 43-55.

٤١. Pollack, Jonathan D. And Le Corre. Philippe (٢٠١٥) "Why China goes to Europe, Brookings, at:
٤٢. <http://www.brookings.edu/blogs/order-from-chaos/posts/٢٠١٥/٠٧/٢٩-europe-engagement-china-pollack-lecorre>.
٤٣. Medeiros Evan S, and Chase Michael S (July ٢٠١٧), "Chinese Perspectives on Sino-Russian Relationship", Russia-China Relations Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines, The National Bureau of Asian Research (NBR Special Report ٦٦), Seattle and Washington.
٤٤. Oliphant Craig (٢٠١٣), "Russia's role and interests in Central Asia", Safer World (Briefing),
٤٥. Roy. J. Stapleton (July ٢٠١٧), "Sino-Russian Relations in a Global Context: Implications for the United States". Russia-China Relations Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines The National Bureau of Asian Research (NBR Special Report ٦٦), Seattle and Washington.
٤٦. Majeed Khan, Minhas and Ahmad Rashid Malik Saira Ijaz, Ume Farwa (٢٠١٦), "China-Pakistan Economic Corridor A Game Changer, The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI).
٤٧. Rumer, Eugene B. (٢٠١٧), "Russia's China Policy: This Bear Hug Is Real", Russia-China Relations Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines, The National Bureau of Asian Research (NBR Special Report ٦٦), Seattle and Washington.
٤٨. Hong Kong Trade Development Council (٢٠١٦), "The Belt and Road Initiative", Available at: <http://china-trade-research-hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative> Initiative/obor/en/١/١X٠٠٠٠٠٠/١X٠A٣٦B٧.htm, Accessed on ١٩/٠١/٢٠١٧
٤٩. Umbach, Frank (٢٠١٩) "China's Belt and Road Initiative and Its Energy Security Dimensions", S. Rajaratnam School of International Studies Singapore, No. ٣٢٠, pp. ١-٤٣.
٥٠. Wang. Zhi (٢٠١٦), "China's New Silk Road Strategy and Foreign Policy Toward Central Asia", Southeast Review of Asian Studies, Xi'an International Studies University, Vol, ٣٨.
٥١. Xiguang, Li (٢٠١٦), Building a New Civilization along the One Belt One Road Initiative, in: China-Pakistan Economic Corridor A Game Changer, the Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI).
٥٢. Wastnidge Edward (٢٠١٤) "Pragmatic Politics: Iran, Central Asia and Cultural Foreign Policy", Central Asia and the Caucasus, Vol. ١٥, No. ٤, pp. ١١٩-١٣٠.