

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال هجدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۱ Scopus

صص ۱-۳۴

بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش روی طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده چین

حسن نورعلی - دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
دکتر سیدعباس احمدی* - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۰۸

DOR: 20.1001.1.17354331.1401.18.66.1.9

چکیده

در چارچوب دکترین ظهور مسالمت‌آمیز که برای تهدیدزدایی از قدرت‌یابی چین در نظم جهانی قرن بیست و یکم مطرح شد، شی جینپینگ، رئیس‌جمهور چین، جهت احیای جاده ابریشم، طرحی را اعلام داشت که از دو مؤلفه تشکیل شده بود و با نام "ابتکار یک کمر بند، یک جاده" معروف شد. به تحقق رساندن این ابتکار، مستلزم عبور از چالش‌های فراوانی است که مهم‌ترین آنها را می‌توان چالش‌های ژئوپلیتیکی دانست. پژوهش حاضر به روش توصیفی-تحلیلی و به شیوه کتابخانه‌ای به منظور بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش روی دولت چین برای تحقق بخشیدن به "ابتکار یک کمر بند یک جاده" انجام گرفته است. پرسش اصلی ما در این پژوهش این است که چه چالش‌های ژئوپلیتیکی بر سر راه این ابتکار وجود دارد و فرض مقاله مبتنی بر ارائه چالش‌های ۱۲گانه‌ای است که عملی شدن این ابتکار را مورد تردید قرار می‌دهد. در نتیجه یافته‌های تحقیق، فرضیه ما را تایید می‌نماید.

واژه‌های کلیدی: ژئوپلیتیک، چین، یک کمر بند یک جاده، حمل و نقل، جاده ابریشم.

۱. مقدمه

عبارت "جاده ابریشم" برای نخستین بار توسط ریشتهوفن، در سال ۱۸۷۷ م. در کتابی تحت عنوان دولت قیصری چین به کار برده شد. این جاده کلاسیک پس از پشت سر گذاشتن فراز و فرودهای بسیار در ادوار تاریخی مختلف، سرانجام دچار زوال شد و شاید مهم‌ترین دلیل مرگ نهایی آن، کشف مسیر دریایی به هند و رونق گرفتن حمل و نقل دریایی از طریق بنادر بود. در واقع با گذشت زمان نقش حمل و نقل آبی با تکیه بر بنادر به عنوان حلقه‌های ارتباط دهنده اقتصاد بین‌الملل اهمیت روز افزونی یافت، به طوری که نگاه کشورها از حمل و نقل خشکی پایه به سمت حمل و نقل دریای پاره‌چرخیده است، زیرا امروزه بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی با استفاده از مبادی ورود و خروج بندری انجام می‌شود (Noorali and Ahmadi, 2021) و حمل و نقل دریایی محور اصلی اقتصاد جهانی است (Vince, 2003: 11). بنابراین، دولت چین برای احیای جاده ابریشم، مسیر بحری و بری را به عنوان جایگزین مسیر بری پیشین انتخاب کرده است. این مسئله نگاه تک‌گانه دولت چین به مسیرهای حمل و نقل را دگرگون ساخته و نشان‌دهنده توجه ویژه این کشور به دریاها، کریدورهای دریایی و سرمایه‌گذاری‌های کلان در بنادر دیگر کشورهاست.

چین، امروزه به عنوان یک قدرت نوظهور در نظم ژئوپلیتیک نوین، با توجه به مناقشات گسترده در دریای چین جنوبی و اهمیت دسترسی به خشکی بزرگ هارتلند برای این کشور، توجه ویژه‌ای به قدرت دریایی و حمل و نقل دریایی دارد. این موارد به علاوه موارد دیگر سبب شده است که چین طرح جاده ابریشم کلاسیک را با پروژه‌ای جدید متکی بر دریاها و بنادر جایگزین نماید، هرچند این کشور هنوز هم علاوه بر نگاه دریامحور، بر خشکی‌ها نیز برای مسیرهای کریدوری خود تاکید دارد. این امر سبب‌ساز پروژه‌ای تحت عنوان یک کمربند یک جاده شده است که هنوز آینده آن تا افق‌های طولانی‌تر نامشخص است. دولت چین در حال حاضر بیش از آنکه در پی مواجهه مستقیم با قدرت‌های جهانی باشد، در شرایط انطباق با آنهاست (Ghafari and Shariaty, 2008: 93). از این رو در سایه دکترین ظهور مسالمت‌آمیز چین که برای

تهدیدزدایی از قدرت‌یابی این کشور در نظام جهانی مطرح شد، شی جینپینگ، رئیس‌جمهور چین، در سال ۲۰۱۳، پروژه "یک کمربند، یک جاده" را که از دو مؤلفه تشکیل شده بود به طور جداگانه اعلام کرد، این طرح‌ها عبارت‌اند از: طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم (MSRI) و کمربند اقتصادی جاده ابریشم (SREB) (Sarker and et al, 2018: 624). هر دو مؤلفه این پتانسیل را دارند که از طریق ساخت پروژه‌های زیربنایی بهم پیوسته از جمله بنادر، بزرگراه‌ها، راه‌آهن و خط لوله، چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی را متحول نماید (Blanchard and Flint, 2017: 223). این طرح همچنین به عنوان وسیله‌ای برای افزایش نفوذ چین در شرق و جنوب‌شرقی آسیا تفسیر شده است و این امر تأثیراتی در رقابت ژئوپلیتیک با ایالات متحده دارد (Flint and Zhu, 2018: 1). "یک کمربند" به کمربند اقتصادی جاده ابریشم، که احیا کننده جاده ابریشم خشکی پایه کلاسیک است و کشور چین را به آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا متصل می‌کند، اشاره دارد. بنابراین، آن را به عنوان جاده ابریشم مدرن نیز می‌شناسند. این کمربند جدید، پیونددهنده سه مسیر اصلی چین به اروپا، خلیج فارس، مدیترانه و اقیانوس هند است (Sarker and et al, 2018: 624)، در حالی که "یک جاده" یک پروژه ژئوپلیتیکی مبتنی بر طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم محسوب می‌شود و بر آن است که آسیا، آفریقا، خاورمیانه و اروپا را به هم متصل نماید.

جمهوری خلق چین در تلاش است تا از طریق این ابتکار که شامل هر دو طرح مورد بحث می‌شود، به صورت تدریجی نظم جهانی را به سود خود دگرگون سازد (Hemmings, 2020: 1). تلاش‌های فعلی دولت چین برای احیای جاده ابریشم، در قالب "ابتکار یک کمربند، یک جاده" با چالش‌های فراوانی رو به رو است که می‌توان علاوه بر چالش‌های داخلی، فرهنگی و ... به چالش‌های خارجی مبتنی بر ژئوپلیتیک اشاره کرد. در واقع این چالش‌ها، مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی دولت چین از چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی، برای عملی ساختن ابتکار یک کمربند

-
1. Xi Jinping
 2. One Belt One Road
 3. The Maritime Silk Road Initiative
 4. The Silk Road Economic Belt

یک جاده محسوب می‌شوند. از این رو، مسئله اصلی ما در این تحقیق، نمایان ساختن چالش‌های ژئوپلیتیکی ابتکار یک کمر بند یک جاده که از آن به عنوان ژئوپلیتیک نوین چین نیز یاد می‌شود، در چارچوب دکترین ظهور مسالمت‌آمیز مبتنی بر تهدیدزدایی از قدرت یابی این کشور در قرن بیست و یکم است. سپس، از آنجا که تهران در قلب این طرح ابتکاری قرار گرفته است، گریزی می‌زنیم بر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در طرح مورد بحث و فرصت‌های ژئوپلیتیک و مزیت‌های استراتژیک این کشور را در این طرح نمایان می‌سازیم.

۲. روش تحقیق

پژوهش حاضر به روش توصیفی - تحلیلی به منظور بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده چین انجام گرفته است. اطلاعات و داده‌های این تحقیق به صورت کتابخانه‌ای و از طریق کتب و مقالات علمی به دست آمده است. پرسش اصلی مقاله این است که چه چالش‌های ژئوپلیتیکی بر سر راه طرح یک کمر بند و یک جاده چین وجود دارد و فرض مقاله مبتنی بر ارائه چالش‌های ۱۲ گانه‌ای است که عملی شدن این طرح ابتکاری را مورد تردید قرار می‌دهد. این چالش‌ها عبارت‌اند از: اختلافات ارضی روسیه و اوکراین، تیرگی روابط هند و پاکستان، اختلافات دریایی چین با همسایگان جنوبی، طرح مائوسام هند، طرح راه ابریشم نوین ایالات متحده برای آسیای مرکزی، طرح راه بریشم جدید اتحادیه اروپا، طرح اتحادیه اوراسیایی روسیه، طرح‌های چندگانه ژاپن، جنگ داخلی در عراق، سوریه و افغانستان، بی‌ثباتی سیاسی برخی کشورها در مسیر طراحی شده، چالش‌های امنیتی و چالش‌های جغرافیایی.

۳. پیشینه تحقیق

از سال ۲۰۱۳ که طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده چین توسط رییس جمهور این کشور اعلام شد، تحقیقات زیادی در بین کشورهای جهان در این زمینه به منظور بازشناسی دقیق آن و همچنین اهداف، موانع، چالش‌ها و مزیت‌های این طرح صورت گرفته است. اما بررسی موشکافانه آن زیر ذره‌بین ژئوپلیتیک بازتاب چندانی پیدا نکرده و مقاله‌های زیادی که با نگاه ژئوپلیتیکی به این طرح و چالش‌های آن پرداخته باشد وجود ندارد. در این جا به برخی تحقیقات ژئوپلیتیکی پیرامون این طرح ابتکاری و نوین دولت چین می‌پردازیم.

کالین فلینت، از جغرافیدانان سیاسی مطرح دنیا، به همراه همکارش، بلانچارد، در سال ۲۰۱۷ در مقاله‌ای به بررسی یک مولفه از طرح یک کمربند یک جاده چین با تاکید بر نگاه آب پایه نوین این کشور به حمل و نقل پرداخت و برخی از چالش‌های ژئوپلیتیکی این طرح را نمایان ساخت (Blanchard and Flint, 2017). دیاز کامپوس، در سال ۲۰۱۵ در مقاله‌ای طرح ابتکاری چین را شامل بازسازی جاده قدیمی ابریشم در امتداد اوراسیا و ساخت جاده دریایی ابریشم برای اتصال چین با اروپا از طریق دریاها دانست و همکاری، باز بودن، سرمایه‌گذاری و یکپارچگی در سطوح مختلف را از ویژگی‌های این ابتکار عمل برشمرد. وی این طرح را تغییردهنده شطرنج بین‌المللی دانست که چین را به بازیگری بزرگتر در نظام جهانی تبدیل می‌نماید (Campos, 2015).

آرتور ویکتوریا در سال ۲۰۱۸ در مقاله‌ای بیان کرد که چین به دنبال تأمین نیازهای استراتژیک خود و دستیابی به دریا از ضلع غربی بوده است. در حقیقت، خلا نسبی که روسیه در آسیای مرکزی (قزاقستان، ترکمنستان، تاجیکستان و قرقیزستان) به جای گذاشته است، با تمرکز بر بخش نفت و گاز، باعث شده است تا تعدادی از سرمایه‌گذاری‌ها در منطقه برای چین فراهم شود. علاوه بر این، وی بر این عقیده بود که تقویت روابط با پاکستان، پروژه کریدور کاشغر از چین به بندر گوادر پاکستان را (تحت نظارت شرکت هلدینگ بندر چینی در خارج از کشور) برجسته می‌کند (Victoria, 2018). اسکارا در سال ۲۰۱۹ در مقاله‌ای به بررسی مقیاس‌های ژئوپلیتیکی این طرح در سطح جهان پرداخت و نشان داد چگونه ایتالیا بدون مشورت با شرکای استراتژیک خود، به خصوص آمریکا، اولین کشور از گروه جی هفت بوده است که طرح ابتکاری دولت چین را امضا کرد. این امر مبتنی بر کتاب جدید رابرت کاپلان تحت عنوان "بازگشت دنیای مارکوپولو" است که گمانه‌زنی‌ها پیرامون احیای جهان پیشین با یک تفاهم‌نامه بین ایتالیا و چین برای اتصال رم-پکن در بالاترین سطح را افزایش می‌دهد (Abeyagoonasekera, 2019) رابرت دی. کاپلان در سال ۲۰۱۸ با انتشار کتاب بازگشت دنیای مارکوپولو، با بهره‌گیری از دهه‌ها تجربه دست اول به عنوان خبرنگار روابط خارجی اصول بی‌انتهایی را توصیف می‌کند که باید نقش آمریکا را در جهانی آشفته که چالش چین را دربر می‌گیرد، شکل دهد. وی بیان می‌دارد همان‌گونه

که مارکوپولو سفر طولانی به مدت چند دهه از ونیز به چین را در مسیر تجاری بین اروپا و آسیا آغاز کرد که به جاده ابریشم معروف است، اکنون، در اوایل قرن بیست و یکم، رژیم چین یک جاده ابریشم زمینی و دریایی را پیشنهاد کرده است که دقیقاً مسیری را که مارکوپولو طی کرده را تکرار می‌کند و این امر به عنوان چالشی ژئوپلیتیک برای نظم آمریکایی ظاهر می‌شود (Kaplan, 2018: 1-9). دیوید دالر و دیگران در سال ۲۰۱۹ در مقاله‌ای عنوان داشتند که رقابت استراتژیک فزاینده بین ایالات متحده و چین با تغییر پویایی قدرت و چشم‌اندازهای رقابتی از نظم آینده بین‌المللی پیش می‌رود. ابتکار کمربند و جاده دولت چین شاخص برجسته مقیاس جاه طلبی‌های جهانی چین را نشان می‌دهد که هدف از آن، چه اقتصادی و چه استراتژیک، نگرانی‌های قابل توجهی را برای ایالات متحده و دیگر کشورها ایجاد کرده است. از این رو کشور چین به دنبال تهدیدزدایی از قدرت‌یابی نوین خود در جامعه جهانی است (Dollar and et al, 2019). ژنگ ژکسین در سال ۲۰۱۸ در مقاله‌ای بیان داشت که ظهور این طرح ابتکاری در گفتمان سیاسی بین‌الملل، در حال تغییر تفکر و منطق اساسی رقابت ژئوپلیتیک سنتی است. در حالی که کشورهای غربی تمایل دارند که آن را به عنوان بخشی از استراتژی پنهان ژئوپلیتیکی چین برای حاکمیت بر جهان تفسیر کنند، چین و اکثر کشورهای در حال توسعه آن را استراتژی همکاری بین‌المللی این کشور برای تقویت اتصال، ارتباطات و همکاری‌های جهانی می‌دانند (Zhixin, 2018). کائو در مقاله‌ای که در سال ۲۰۱۸ منتشر شد به بررسی طرح یک کمربند یک جاده و کشورهای که برای آن ایجاد چالش می‌کنند پرداخت و معتقد بود که دولت چین برای ادغام منطقه‌ای مورد نظر خود، با هدف ساده‌سازی مسیرهای تجاری در داخل و خارج از چین و به حداکثر رساندن کارایی رسانه‌ها برای بخش تولید، از این طرح در یک چشم‌انداز عمدتاً اقتصادی، استفاده می‌کند. وی به ارائه بینشی در مورد جنبه‌های ژرف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ابتکار کمربند و جاده و آنچه برای نظم جهانی فعلی ممکن است رخ دهد، می‌پردازد (Cau, 2018).

نوآوری مقاله حاضر، بازنمایی چالش‌های خارجی پیش روی دولت چین از چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی، برای عملی ساختن طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده مبتنی بر دو مولفه "جاده ابریشم

دریایی" و "کمربند اقتصادی جاده ابریشم" می‌باشد. به دیگر سخن، ما در این مقاله درصدد نمایان ساختن چالش‌های ژئوپلیتیکی طرح نوین دولت چین در چارچوب دکترین ظهور مسالمت‌آمیز مبتنی بر تهدیدزدایی از قدرت‌یابی این کشور در قرن بیست و یکم هستیم.

۴. چارچوب نظری

۴-۱. دکترین ظهور مسالمت‌آمیز چین^۱

از زمانی که دولت چین جنبش اصلاحات را آغاز کرد، اقتصاد چین به مدت سه دهه با سرعت فوق‌العاده‌ای رو به افزایش گذاشت. در اوایل سال ۱۹۹۳ دیوید شمبا پیش‌بینی کرد که در اوایل قرن بیست و یکم چین از اتحادیه اروپا و ایالات متحده پیشی خواهد گرفت و به بزرگ‌ترین بازرگان، وسیع‌ترین ذخایر ارزی، بزرگ‌ترین مصرف‌کننده، بزرگ‌ترین تأسیسات نظامی و منبع اصلی فناوری پیشرفته و توسعه علمی در جهان تبدیل خواهد شد. در سال ۲۰۰۷، چین بر آلمان غلبه کرد تا به سومین اقتصاد بزرگ و دومین کشور بزرگ تجاری در جهان تبدیل شود. با آغاز سال ۲۰۰۸، فرید زکریا در حکایت جلد نیوزویک با عنوان "ظهور یک ابرقدرت خشمگین اما شکننده"، تأیید کرد که ظهور چین به عنوان یک قدرت جهانی دیگر یک پیش‌بینی نیست بلکه یک واقعیت است (Zhou, 2010:5).

از آنجا که ایالات متحده و همپیمانان آن، ظهور چین را یک تهدید بزرگ می‌دانند، جمهوری خلق چین تلاش دارد که با تئوری‌های صلح‌آمیز، قدرت‌یابی خود را در میان جامعه بین‌الملل تهدیدزدایی کند (Toje, 2018:1). از این رو اعلام دکترین ظهور مسالمت‌آمیز که با نام ژنگ بیجین به دلیل دفاعیات او از طرح شناخته می‌شود (Bijian, 2005)، در سال ۲۰۰۳ به مثابه راهبرد کلان سیاست خارجی چین با هدف از بین بردن «تصور تهدید» و ایجاد ثبات منطقه‌ای که پیش‌نیاز رشد و توسعه اقتصادی چین است، محور اصلی فعالیت‌های دیپلماتیک چین در آغاز هزاره جدید در نظر گرفته شد (Sazmand and Arghavani Pirsalami, 2012:146).

ظهور چین بدون شک یکی از دیدنی‌های بزرگ قرن بیست و یکم خواهد بود. توسعه سریع این کشور در سال‌های اخیر توجه جهانی را به خود جلب کرده است. پیامدهای جنبه‌های مختلف

1. China's Peaceful Rise

ظهور چین، از گسترش نفوذ و گستراندن بال‌های نظامی گرفته تا تقاضای روزافزون این کشور برای تأمین انرژی (Bijian, 2005:18)، رشد شتابان اقتصادی و سرمایه‌گذاری‌های کلان در بنادر کشور های ساحلی و همچنین ایجاد کریدورهای بین‌المللی، درگیری‌های ذهنی فراوانی برای صاحبان قدرت در نقشه ژئوپلیتیکی جهان به وجود آورده است. در واقع ظهور چین، استراتژی‌های مشاوران و نظریه‌پردازان کشورها را زیر سوال برده و فراتر از یک نماد نمایشی از توزیع مجدد ثروت جهانی است که به نظام تک‌قطبی بین‌المللی پایان داده و ورود به یک دوره جدید در سیاست جهانی را نوید می‌دهد (Toje, 2018:1). برخی از محققان بنیان‌های نظری ظهور مسالمت‌آمیز چین را فرهنگ سیاسی چینی، ایدئولوژی سوسیالیسم چینی و شیوه تولید چینی می‌دانند (Poranjafi and Shariati, 2015:144-152).

اقتصاد، یک عامل تعیین‌کننده در سیاست خارجی چین است (Asgarkhani and et al, 2019: 209). بخش اقتصادی چین از یک سو به مثابه تبادادی در عرصه سیاست تجاری جهان و از سوی دیگر به عنوان وزنه‌ای در خط‌مشی‌های تجارت بین‌الملل تعبیر شده است. طی کمتر از سی سال گذشته، چین از یک بازیگر حاشیه‌ای به بزرگترین شریک تجاری برای بسیاری از کشورهای جهان تبدیل شده است (Karami and Shah Mohammadi, 2019:142). این کشور برای توسعه اقتصادی و گسترش حوزه نفوذ ژئوپلیتیکی خود در چارچوبی صلح‌آمیز در کشورهای منطقه و جهان، دست به اقدامات فراوانی زده است که از جمله آنها می‌توان به ابتکار یک کمربند یک جاده و ۶ کریدور اقتصادی آن و همچنین سرمایه‌گذاری کلان در بنادر جهان اشاره کرد.

در قرن بیست و یکم با ظهور شرکت‌های دولتی، کشورها سعی داشته‌اند با به دست آوردن و کنترل مجموعه‌ی بزرگی از بنادر استراتژیک جهانی قدرت اقتصادی خود را افزایش دهند. در این میان چین را می‌توان عنصر اصلی سرمایه‌گذاری در بنادر جهان دانست (Merk, 2017:74)، به طوری که یکی از ارکان سیاست خارجی جدید این کشور بر مبنای ژئوپلیتیک و ژئواکونومی بندری استوار است.

سرمایه‌گذاری چین در بنادر و ساخت رشته مرورایدی از آنها در اقیانوس هند و توجه به مسیرهای دریایی در طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده که با عنوان راه ابریشم دریایی فرمولیزه شده است، از مولفه‌های قدرت‌یابی چین در صفحه شطرنج ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست و یکم است.

کشور چین، بندر شانگهای را به عنوان برترین و شلوغ‌ترین بندر جهان در اختیار دارد و از ۱۰ بندر برتر جهانی، ۷ بندر متعلق به کشور چین است (Jones, 2018; Noorali and Ahmadi, 2021). شرکت‌های چین اکنون تقریباً دو سوم از ۵۰ بندر بزرگ کانتینر جهان را به خود اختصاص داده‌اند. سرمایه‌گذاران چین، با استراتژی راه دریایی ابریشم که هدف آن پیوند بندرهای آسیا، آفریقا و اروپا است به دنبال دسترسی به مهم‌ترین بنادر دنیا می‌باشند (Cox, 2019:2). یکی از این بنادر، بندر حیفا اسرائیل است. چین با سرمایه‌گذاری در بندر حیفا (بندر پیشرو اسرائیل) در نزدیکی ناوهای آمریکایی، بر آن است که توازن ژئوپلیتیکی منطقه خاورمیانه را به سود خود دگرگون سازد (PR, 2017:1; Alti, 2019:2). همچنین این کشور با سرمایه‌گذاری در بندر گوادر پاکستان که در متن رقابت‌های ژئوپلیتیکی آسیای جنوبی ارزش استراتژیکی چشمگیری یافته است (Singh and Singh, 2019:171)، سعی دارد گوی رقابت را از هند، دیگر قدرت نوظهور جهانی که از نظر کوهن در حال تبدیل شدن به گسترده‌ترین سطح قدرت، یعنی قلمرو ژئواستراتژیک است، برپاید. ردپای چین در منطقه اقیانوس هند را می‌توان در ساخت و کنترل بنادر در میانمار و پاکستان، افزایش سرمایه‌گذاری و تجارت با مالدیو و همچنین فرستادن زیردریایی نظامی چینی به سریلانکا مشاهده کرد (Taylor and Flint, 2018: 246). در واقع سرمایه‌گذاری چین در بنادر اقیانوس هند با عنوان "سلسله مروارید" زیربنای استراتژی‌های چین در قرن بیست و یکم قرار گرفته است که به همراه دکترین ظهور مسالمت‌آمیز و استراتژی کمر بند و جاده که زنجیره‌ای از بندرها را برای اتصال چین با آسیای جنوبی، آسیای جنوب‌شرقی، شرق میانه، آفریقا و اروپا ایجاد می‌کند (Ashraf, 2017:1)، سعی در تغییر مسالمت‌آمیز نظم جهانی به سود چین دارد.

۲-۴. کریدورهای حمل و نقل

حمل و نقل بین‌المللی گسترده‌ترین دانش‌ها و فنون بشری را در جهان به طور مستقیم و غیرمستقیم دربرگرفته است و بسترساز توسعه روابط اقتصادی و تجاری بین کشورها می‌باشد. یکی از ویژگی‌های بارز تجارت زمین، از زمان‌های بسیار قدیم، سازماندهی آن در امتداد کریدورهای خطی است (Arnold, 2006:3). کریدورهای حمل و نقل از نظر فیزیکی به عنوان ترکیبی از مسیرهایی که مراکز فعالیت اقتصادی را در یک یا چند کشور مجاور به هم وصل می‌کند، تعریف شده است. هر مسیر از پیوندهایی تشکیل می‌شود که سرویس‌های حمل و نقل طی می‌کنند و گره‌هایی که خدمات حمل و نقل را به هم وصل می‌کنند. نقاط پایانی دروازه‌هایی هستند که مراکز اقتصادی را به مناطق داخلی و یا مسیرهای تجارت جهانی متصل می‌کنند (PGlobal, 2011:4). از نقطه نظر سازمان همکاری راه آهن‌ها، یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل و نقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده می‌نماید و همچنین حداقل فاصله را با مراکز اقتصادی و صنعتی متناسب با نوع حمل و نقل کالا داشته باشد و از قلمرو چندین کشور عبور نماید (Norouzi and Taghizadeh, 2018: 6).

راهروهای حمل و نقل از اهمیت قابل توجهی در توسعه برخوردار هستند زیرا آنها تجارت بین شهرها و کشورها در طول کریدورها را ارتقا می‌بخشند، از رشد اقتصادی منطقه حمایت می‌کنند و یکپارچگی منطقه‌ای را تقویت می‌نمایند. از منظر اقتصادی، کارکرد آنها ارتقاء تجارت داخلی و خارجی با ارائه خدمات حمل و نقل و لجستیک کارآمدتر و مؤثر است. به این ترتیب، آنها را می‌توان به سه دسته طبقه بندی کرد: ۱. کریدورهای تجارت خارجی که برای واردات و صادرات استفاده می‌شوند (PGlobal, 2011:4) و دارای یک نقطه پایانی در یک گذرگاه مرزی یا دروازه بین‌المللی هستند (Hope and Cox, 2015:1-2) کریدورهای تجارت داخلی: این کریدورها برای توزیع کالاها در داخل کشور استفاده می‌شوند (PGlobal, 2011:4) و از نگاه بانک جهانی، شامل پیوندهایی برای حالت‌های مختلف و همچنین گره‌هایی است که موقعیت‌های مختلف و مناطق مختلف خدمات را به یکدیگر وصل می‌کند، به عنوان مثال می‌توان به حمل و نقل بین شهری

اشاره کرد. این راهروها معمولاً از مرزهای استان عبور می‌کنند و از طریق قوانین ملی تأسیس می‌شوند (Hope and Cox, 2015:2-3) کریدورهای تجارت ترانزیتی: این کریدورها برای انتقال محموله سایر کشورها استفاده می‌شوند (PGlobal, 2011:4). به طور کلی، سهم اصلی کریدورهای حمل و نقل در رشد اقتصادی، کاهش هزینه‌های لجستیک و زمان حمل و نقل در طول زنجیره‌های تأمین است که در نهایت به بهبود رقابت تجاری کمک می‌کند (PGlobal, 2011:4).

اهمیت جغرافیایی-سیاسی کریدورهای تجاری-بین‌المللی امری پوشیده نیست و موارد زیادی را در بر می‌گیرد. این کریدورها از نظر مؤلفه کارکردی، یک یا چند کشور مجاور را به یکدیگر متصل می‌کنند، کشورهایی را که توسط یک یا چند کشور ترانزیت از هم جدا شده‌اند را به هم پیوند می‌زنند و همچنین دسترسی به دریا را برای کشورهای خشکی بست فراهم می‌کنند (به عنوان مثال کریدورهایی که کشور خشکی بست بولیوی را از طریق شیلی و پرو به اقیانوس آرام متصل می‌نماید و دالانی که نپال را به خلیج بنگال و دریای عرب وصل می‌کند).

علاوه بر این موارد از کریدورهای تجارت خارجی برای افزایش رشد اقتصادی از طریق افزایش تجارت و سطح رقابت استفاده می‌شود. آنها ممکن است به تجارت خارجی یک کشور واحد، کشورهای همسایه یا اغلب، هر دو آنها خدمت کنند. از آنجا که این کریدورها از پیوندهای حمل و نقل ملی تشکیل شده‌اند که به ترافیک داخلی نیز کمک می‌کنند (Arnold, 2006:3).

کریدورهای حمل و نقل در گذشته غالباً خشکی پایه بوده و کشورها از مزیت‌های حمل و نقل بحری غافل بودند. امروزه توجه به دریاها رشد روز افزونی پیدا کرده و کریدورهای آب پایه نیز به مانند کریدورهای بری و حتی بالاتر از آن، مورد توجه واحدهای سیاسی مستقل قرار گرفته‌اند. بنادر به عنوان گره‌های پیونددهنده اقتصاد بین‌الملل و نقاط ژئواستراتژیک برای دسترسی کشورهای خشکی بست به آب‌های آزاد، حلقه‌های حیاتی کشورهای جهان برای اتصال کریدورهای بین‌المللی آب پایه و تلفیقی محسوب می‌شوند. به استثنای کریدور جاده‌ای (ریلی) که بین کشورهای همجوار ارتباط برقرار می‌کند، کلیه راهروهای تجارت خارجی از بندر کشور مبدا با گذر از اقیانوس‌های بین‌المللی به بندر دروازه‌ای کشور مقصد ختم می‌شوند. این امر

اهمیت ژئوپلیتیکی بنادر در اتصالات بین‌المللی از طریق ایجاد کریدورها در میان بازیگران اقتصاد جهانی را نشان می‌دهد.

۵. یافته‌های تحقیق

۵-۱. نگاهی تاریخی به کریدور بین‌المللی خشکی پایه جاده ابریشم

"جاده ابریشم" در اواخر قرن ۱۹ و پس از فروپاشی آن، نام‌گذاری شد (Arnold, 2006:3). در واقع، این واژه نخستین بار توسط یک جغرافیدان آلمانی به نام فردیناند فون ریشتوفن در سال ۱۸۷۷م. در کتاب دولت قیصری چین به کار برده شد (Arianfar, 2011:14; Abeyagoonasekera, 2019:1). این مسیر در طول سلسله‌ها در اواسط قرن ۲ قبل از میلاد به دلیل تقویت موقعیت نظامی و سیاسی منطقه‌ای خود تأسیس شد. این کریدور به شبکه‌ای متصل شد که هند شمالی، دریای سیاه و خزر، شبه جزیره عربستان و استانبول را به هم متصل می‌کرد و امپراطوری روم را با دربار امپراطوری چین پیوند می‌داد (Arnold, 2006:3). جاده ابریشم طولانی‌ترین و از دیدگاه تاریخ تمدن و فرهنگ، پر اهمیت‌ترین حلقه زنجیره‌ای بود که اقوام و ملل اقصی نقاط دنیا را به یکدیگر پیوند می‌داد و بی‌گمان، در طول تاریخ جاده بازرگانی مهم‌تر از جاده ابریشم سراغ نداریم (Nasiri, 2004:8).

حجم تجارت در این مسیر تا اواسط قرن ۱ قبل از میلاد نسبتاً متوسط بود تا اینکه رومی‌ها شروع به گسترش سریع تجارت ابریشم کردند. افول سلسله‌ها در اوایل قرن ۳ میلادی منجر به کاهش تجارت در طول این شبکه شد. این شبکه در قرن ۷ با ظهور سلسله تانگ، اهمیت خود را دوباره به دست آورد، اما پس از آن در اوایل قرن ۱۰ به همراه این سلسله تنزل یافت. در قرن سیزدهم، این شبکه با ظهور امپراطوری مغول احیا شد که از چین تا دریای مدیترانه امتداد یافت تا بار دیگر در قرن چهاردهم با سقوط امپراطوری مغول و سیاست‌های انزواطلبانه مینگ گسترش یابد. شاید مهم‌ترین دلیل مرگ نهایی آن، کشف مسیر دریایی به هند و رونق گرفتن حمل و نقل دریایی از طریق بنادر بود. تلاش‌های فعلی برای احیا در بخش‌هایی از این شبکه با مشکلات

بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش روی طرح ابتکاری..... ۱۳

یکپارچگی سیاسی، ریسک‌های قابل توجه مالی، انتقال کشتی به کشتی (ترانشیپ) در مرزها و رقابت در مسیرهای دریایی روبرو شده است (Arnold, 2006: 3-4).

شکل (۱): نقشه جاده ابریشم باستانی



توضیحات: مسیر باستانی چین به خاورمیانه-اروپا که بعد ها به جاده ابریشم مشهور شد.

(Source: www.chinahighlights.com/map/ancient-china-map/ancient-silk-road-map.htm)

۲-۵. جاده ابریشم مدرن، طرح ابتکاری یک کمربند، یک جاده

اتصال، از جمله زیرساخت‌های آن، از دیرباز به عنوان عنصر اساسی در تغییرات سیاسی-اقتصادی جهانی و همچنین بازتاب واقعیت‌های سیاسی و اقتصادی جدید شناخته شده است. با نگاهی تاریخی به ژئوپلیتیک، متوجه خواهیم شد که سهم اصلی توجه به حمل و نقل بری مبتنی بر ریل و راه آهن، از آن هالفورد مکیندر در ژئوپلیتیک کلاسیک (ابتدای قرن بیستم) است (Blanchard and Flint, 2017: 223). مکیندر که به عنوان پدر ژئوپلیتیک نیز شناخته می‌شود، در نظریه "محور جغرافیایی تاریخ" خود در سال ۱۹۰۴ که بعد ها آنرا با عنوان هارتلند در سال ۱۹۱۹ جاودانه کرد (Muir, 1975: 193) معتقد بود که پیشرفت‌های فناوری به ویژه در زمینه راه آهن، قدرت خشکی را در مقابل قدرت دریایی بریتانیا به وجود آورده که محور آن موقعیت دژمانند آسیای مرکزی بود (Ezzati, 2018: 43).

با گذشت زمان نقش حمل و نقل آبی با تکیه بر بنادر به عنوان حلقه‌های ارتباط‌دهنده اهمیت روزافزونی یافت، به طوری که چین برای احیای جاده ابریشم، مسیر دریایی و بری را به عنوان جایگزین مسیر بری پیشین انتخاب کرده است. این مسئله نگاه تک‌گانه چین به مسیرهای حمل و نقل را دگرگون ساخته و نشان‌دهنده توجه ویژه این کشور به دریاها، کریدورهای دریایی و سرمایه‌گذاری‌های کلان در بنادر دیگر کشورهاست.

افزایش اهمیت قدرت دریایی و کنترل بر دریاها را که ماهان، پدر استراتژی بحری، قبلاً پیش‌بینی کرده بود، از زمان آغاز جنگ‌های جهانی شاهد بوده‌ایم. در هر دو جنگ جهانی نبردهای تعیین‌کننده برای کنترل اقیانوس‌ها صورت گرفت که اقیانوس اطلس در هر دو درگیری بسیار حائز اهمیت بود، در حالی که کنترل مدیترانه و اقیانوس آرام از اهمیت عمده‌ای در جنگ جهانی دوم برخوردار بود. در جنگ سرد، کنترل دریاها، توسعه نیروی هوایی و سرانجام کنترل فضای مداری (از جمله توسعه ماهواره‌ها از طریق تحقیق در مورد فناوری دفاع موشکی) به جنبه‌های اساسی تبدیل شد. تسلط جهانی اکنون با "انقلابی در امور نظامی" مبتنی بر کنترل اطلاعات درگیری یا میدان نبرد ادغام شده است. در واقع، اتحاد جماهیر شوروی در طی دوره‌های دهه شصت تا هشتاد، کل پایگاه فن‌آوری خود را به درجه‌های شدید سوق داد تا بتواند ایالات متحده را در دریا در اکثر اقیانوس‌های جهان به چالش بکشند. حتی امروز، با کاهش نسبی قدرت روسیه، ایالات متحده همچنان از طریق توانایی خود برای ارسال گروه‌های حامل گسترده به هر منطقه که می‌خواهد با قدرت خود تحت تأثیر قرار بگیرد، در دریاها نقش حیاتی دارد (Ferguson, 2002: 2-3).

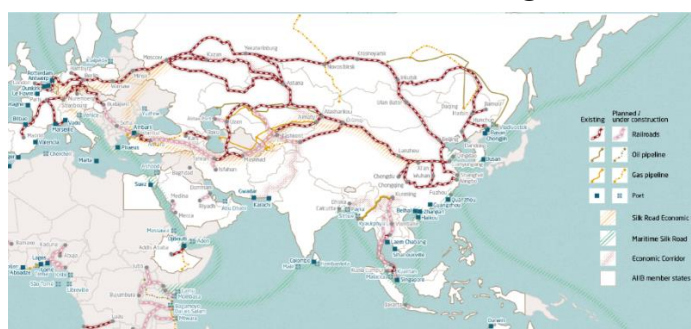
در این میان چین، امروزه به عنوان یک قدرت نوظهور در نظم ژئوپلیتیک نوین، با توجه به مناقشات گسترده در دریای چین جنوبی و اهمیت دسترسی به خشکی بزرگ هارتلند برای این کشور، توجه ویژه‌ای به قدرت دریایی و حمل و نقل دریایی دارد. این موارد به علاوه موارد دیگر سبب شده است که چین طرح جاده ابریشم کلاسیک را با پروژه‌ای جدید متکی بر دریاها و بنادر جایگزین نماید، هرچند این کشور هنوز هم علاوه بر نگاه دریامحور، بر خشکی‌ها نیز برای مسیرهای کریدوری طرح‌های خود تاکید دارد. این امر سبب‌ساز پروژه‌ای تحت عنوان یک

کمربند، یک جاده شده است که هنوز آینده آن تا افق‌های طولانی‌تر نامشخص است. ایده "ارتقاء همه‌جانبه اقتصاد آزاد چین" در هجدهمین کنگره ملی حزب کمونیست چین (CPC) در سال ۲۰۱۲ مطرح شد که در آن، این کنگره خواستار هماهنگی همکاری‌های دوجانبه، چندجانبه، منطقه‌ای و فرو منطقه‌ای و ترویج ارتباط چین با کشورهای همسایه شد (Haiquan, 2017:130). پس از آن و در سال ۲۰۱۳ شی جینپینگ، رئیس‌جمهور چین، پروژه "یک کمربند، یک جاده" را که از دو مؤلفه تشکیل شده بود به طور جداگانه اعلام کرد: ۱. طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم (MSRI) و ۲. کمربند اقتصادی جاده ابریشم (SREB) (Sarker and et al, 2018:624). هر مؤلفه این پتانسیل را دارد که از طریق ساخت پروژه‌های زیربنایی بهم پیوسته از جمله بنادر، بزرگراه‌ها، راه‌آهن و خط لوله، چشم‌انداز ژئوپلیتیک جهانی را متحول نماید. چنین زیرساخت‌های سختی مستلزم ساخت مکمل زیرساخت‌های نرم مانند توافق‌نامه‌های تجارت آزاد و سرمایه‌گذاری و سایر موافقت‌نامه‌ها است (Blanchard and Flint, 2017:223). "یک کمربند" به کمربند اقتصادی جاده ابریشم، که احیاکننده جاده ابریشم خشکی پایه کلاسیک است و چین را به آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا متصل می‌کرد، اشاره دارد. بنابراین، آن را به عنوان جاده ابریشم مدرن نیز می‌شناسند. این کمربند جدید، پیونددهنده سه مسیر اصلی چین به اروپا، خلیج فارس، مدیترانه و اقیانوس هند است (Sarker and et al, 2018:624). در حالی که "یک جاده" مبتنی بر طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم است و بر آن است که آسیا، آفریقا، خاورمیانه و اروپا را به هم متصل نماید. این طرح یک پروژه ژئوپلیتیکی محسوب می‌شود که تعدادی از بازیگران (حکومت‌ها، شرکت‌های خصوصی و شرکت‌های دولتی چینی) را در تعدادی از مقیاس‌های جغرافیایی (شهرها، استان‌ها، ایالت‌ها و قاره‌ها) درگیر می‌کند. ابتکار راه دریایی ابریشم (MSRI) و کمربند اقتصادی جاده ابریشم (SREB)، که به طور مشترک با عنوان "کمربند و جاده" یا "یک کمربند، یک جاده (OBOR)" شناخته می‌شوند، پروژه‌های اتصال‌دهنده امروزی هستند که مستلزم مؤلفه‌هایی با زیرساخت‌های عظیم می‌باشند (Blanchard and Flint, 2017:225) و اهداف کلان آن اتصال آسیا، اروپا و آفریقا از طریق تقویت مشارکت بین کشورها است (Sarker and et al, 2018:625) جمهوری خلق چین در تلاش است تا از طریق

طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده که شامل هر دو طرح مورد بحث می‌شود، به صورت تدریجی نظم جهانی را به سود خود دگرگون سازد (Hemming, 2020:1). چین با این طرح، اهداف بزرگی را در زمینه رشد اقتصادی، به خصوص امنیت انرژی، گسترش حوزه نفوذ و تاثیرگذاری در مناطق مختلف، دسترسی به بازارهای جهانی و نیز ایجاد راه‌های ارتباطی و حمل و نقل مقرون به صرفه‌تر دنبال می‌کند. این ایده به دنبال تسهیل و تامین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گردانیدن نقاط مختلف کره خاکی به سوی کشور چین می‌باشد (Rezapour and Eskandari, 2018:1) و توسط استراتژیست‌های چینی که با دید وسیع ژئوپلیتیکی به جهان می‌نگرند برای توسعه تجارت، حمل و نقل دریایی، تغییر چشم‌انداز نظام قدرت جهانی به نفع قدرت نوظهور چین و گسترش همگرایی در اقتصاد بین‌الملل مطرح شده است (Blanchard and Flint, 2017:225). در اصل، این پروژه چند منظوره منجر به آزمایش عملی مدل جدید جهانی شدن می‌شود و در عین حال به ناچار زمینه کاملاً متفاوتی از تاثیر انسان‌ها بر محیط‌زیست را به بار آورده و سبب‌ساز تحولات عظیم اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی متاثر از آن می‌گردد (Bocharnikov and Egidarev, 2018:3). بسیاری از تحلیل‌گران به تامل در مورد پیامدهای سیاسی و اقتصادی این دو طرح برای اقتصاد چین، استان‌ها، شهرها و شرکت‌های چندملیتی پرداخته و معتقدند نظم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در منطقه آسیا-اقیانوسیه، آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و الگوهای سرمایه‌گذاری، تجارت و مبادلات مردمی، منطقه‌ای و جهانی و همچنین ساختارهای قدرت جهانی دستخوش تحولاتی خواهد شد (Blanchard and Flint, 2017:224). چین می‌گوید که قصد ایجاد ابتکار کمربند و جاده را برای اعمال نفوذ سیاسی و نظامی ندارد و این ابتکار عمل فقط برای تقویت درک اقتصادی و فرهنگی بین‌الملل طراحی شده است. آنها پروژه خود را "راهی برای صلح" می‌نامند، اما سایر قدرت‌های جهانی مانند ایالات متحده و ژاپن در مورد اهداف گفته‌شده شک دارند و حتی در مورد اهداف ناگفته نگران هستند (Tweed, 2019:2). بروستر با یک تحلیل سیاسی-استراتژیک، ماهیت تحول آمیز طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم را توصیف می‌کند که تحلیل‌های وی بر اساس سنت ژئوپلیتیکی تجزیه و تحلیل جهان از طریق دوگانگی "قدرت‌ها" و "دریانوردان" استوار است. بروستر

سابقه‌ای غنی از تلاش‌ها برای کنترل منطقه اقیانوس هند را ارائه می‌دهد و توضیح می‌دهد که چرا "سرزمین" برای جداسازی "قدرت‌های بری اوراسیا" مانند چین از منطقه اقیانوس هند نقش اساسی داشته است. با این حال، همانطور که بروسر خاطر نشان می‌کند، ما ممکن است در آستانه یک تغییر تاریخی قرار بگیریم، زیرا طرح ابتکاری راه دریایی ابریشم و پروژه‌های مرتبط با آن، به ویژه پروژه‌های زیربنایی، این پتانسیل را دارند که تقسیم تاریخی بین اقیانوس هند و خشکی بزرگ اوراسیا یا به تعبیری آشنا با متخصصان ژئوپلیتیک پیوند بین قدرت و فضا را دگرگون سازد (Blanchard and Flint, 2017: 236). در مجموع می‌توان هدف جغرافیایی ابتکار یک کمربند یک جاده را اتصال جهان از آسیا به اروپا و آفریقا، از طریق دو پروژه بزرگ با راه‌های جاده‌ای، هوایی و دریایی دانست. این کشور قصد دارد حدود ۶۰ کشور را در آسیا، اروپا و آفریقا به هم متصل نماید و از بحران اخیر اقتصادی خود رهایی پیدا کند. یکی از مهم‌ترین اهداف چین در پس ابتکار یک کمربند یک جاده، اجرای سیاست "به سمت غرب حرکت کن" است زیرا این کشور از طریق این طرح، می‌تواند کالاها و محصولات خود را از شرق به آن سوی کره زمین برساند (Sarker and et al, 2018: 631).

شکل (۲): نقشه طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده



(منبع: موسسه نقشه نگاری مرکاتور برای مطالعات چین)

(MERICS, 2018)

۳-۵. چالش‌های ژئوپلیتیکی ابتکار یک کمربند یک جاده

۱-۳-۵. اختلافات ارضی روسیه و اوکراین

اختلافات اخیر روسیه و اوکراین بر سر کریمه توجه گسترده بین‌المللی را به خود جلب کرده است (Bebler, 2015: 35). دلیل اصلی توجه روسیه به شبه جزیره کریمه از دیرباز، وجود بنادر آب گرم در این منطقه و نیاز مبرم روسیه به دسترسی به این نوع بنادر است (Marshal, 2015: 167) سرانجام پس از مناقشات فراوان میان دو کشور، در سال ۲۰۱۴ نمایندگان پارلمان شبه جزیره کریمه به اتفاق آرا به پیوستن به روسیه رای دادند و سپس یک همه‌پرسی مردمی در کریمه برای پیوستن به روسیه برگزار گردید و نهایتاً ۹۳٪ شرکت‌کنندگان به الحاق این شبه جزیره به روسیه رأی مثبت دادند. در همان سال اعلامیه استقلال کریمه و بندر سواستوپل منتشر شد و پوتین، رئیس‌جمهور روسیه رسماً سند الحاق کریمه به کشور روسیه را امضاء کرد. این منطقه که در مسیر طرح یک کمر بند یک جاده قرارداد به دلیل تنش‌های میان روسیه و اوکراین، چالشی جدی برای طرح ابتکاری چین محسوب می‌شود.

۲-۳-۵. تیرگی روابط هند و پاکستان

از آنجا که کریدور چین-پاکستان از کشمیر که در حال حاضر تحت کنترل پاکستان است عبور می‌کند و روابط پاکستان با هند بر سر کشمیر و دیگر مسائل تیره و تار است، چالش هند یکی از چالش‌های بزرگ ژئوپلیتیکی برای این کریدور محسوب می‌شود (Sarker and et al, 2018: 633). در واقع تأثیر بحران کشمیر بر روابط درون منطقه‌ای شبه قاره هند، نمونه عینی یک بحران ژئوپلیتیکی است که بر مجموعه امنیتی فضای منطقه‌ای شبه قاره، اثر بی‌بدیلی در قیاس با سایر مسائل و مشکلاتی که در این شبه قاره 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 (Khojasteh, 2018: 8). از این رو اختلافات گسترده هند و پاکستان تأثیر به‌سزایی بر عدم همگرایی منطقه‌ای گذاشته است و مانعی جدی بر سر راه طرح ابتکاری چین محسوب می‌شود.

۳-۳-۵. اختلافات دریایی چین با کشورهای همسایه

اختلافات دریایی همواره یکی از چالش‌های ژئوپلیتیکی کشورها برای گسترش قلمرو و حوزه نفوذ خود و به تبع آن افزایش بازارها در زمینه حمل و نقل دریایی از طریق بنادر برای ایفای نقش‌های ژئواکونومیکی بوده است. در این زمینه چین از کشورهایی است که همواره دچار مناقشات گسترده‌ای با همسایگان آبی خود می‌باشد.

شش کشور ادعاهای همپوشانی با دریاهای شرقی و جنوبی چین دارند، منطقه‌ای غنی از هیدروکربن و گاز طبیعی که از طریق آن تریلیون‌ها دلار تجارت جهانی جریان دارد. از زمانی که چین حضور دریایی خود را گسترش داده و پاسگاه‌های نظامی را در جزایر مصنوعی ایجاد می‌کند، با افزایش رفتارهای قاطعانه سایر مدعیان منطقه از جمله ژاپن، فیلیپین و ویتنام روبرو شده است. ایالات متحده نیز به عنوان کشور هژمون در نظم نوین جهانی مورد نظر بوش، طبیعتاً قدرت یابی چین را نمی‌پذیرد و فعالیت نظامی و حضور دریایی خود را در دریاها از جمله دریاهای اطراف چین افزایش داده است (CSR, 2020:4). احساس تهدید کشورهای منطقه از رشد فزاینده قدرت چین سبب شده این کشورها از گسترش چتر امنیتی آمریکا در منطقه استقبال کنند (Masroor and Khani, 2018:183). از آنجا که پکن نتوانسته است یک ادعای قانونی و منسجم دریایی را در دریای جنوبی چین مطرح کند، ایالات متحده هرگونه ادعای دولت چین در مورد آب‌های فراتر از یک دریای سرزمینی ۱۲ مایلی دریایی در مورد جزایر مورد ادعا (جزایر اسپراتلی) و همچنین هرگونه ادعای دولت چین در اطراف آب‌های دورتر (خارج) از ویتنام، دورتر از مالزی، دورتر از اندونزی و آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی بروئی را رد می‌کند (Pompeo, 2020:1).

از جمله اختلافات دریایی این کشور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. "مناقشات در دریای چین جنوبی" بین چین و برخی از کشورهای جنوب شرقی آسیا
۲. دکل حفاری شرکت ملی نفت فلات قاره چین که باعث ایجاد اختلاف در حاکمیت جزایر پاراسل در ماه مه ۲۰۱۴ شد.
۳. مناقشه چین، فیلیپین و ویتنام بر سر "حاکمیت جزایر اسپاتلی" که اخیر شدت یافته است،
۴. وجود اختلافاتی در مورد جزایر دیائویو و منطقه انحصاری-اقتصادی در دریای چین شرقی

بین چین و ژاپن (Haiquan, 2017: 130). در واقع ماهیت این اختلافات دریایی منعکس کننده اختلاف بین رهبران نظم منطقه‌ای و پیروان آنها و چین به عنوان یک قدرت نوظهور است. در کوتاه مدت، چین نمی‌تواند راه‌حل قابل قبولی برای اکثر طرف‌های بحث برانگیز در جهت سهولت بخشیدن به اوضاع تنش‌یافته پیدا کند و این امر می‌تواند در طرح ابتکاری دریایی و بری چین مبتنی بر یک کمربند، یک جاده خخل ایجاد نماید.

۴-۳-۵. جنگ‌های داخلی در سوریه، عراق و افغانستان

خاورمیانه عربی منطقه‌ای مملو از انواع مختلف و متعدد بی‌ثباتی است. یکی از انواع بسیار مهم بی‌ثباتی، جنگ داخلی است. ویژگی‌های جنگ‌های داخلی در این منطقه تعدد، فرسایشی شدن، دخالت بازیگران متعدد، تسری پذیری و خشونت شدید می‌باشد (Dehghani Firoozabadi and Bagheri, 2014: 1). کشورهای سوریه، عراق و به عبارتی افغانستان، که در منطقه شکننده خاورمیانه واقع شده‌اند، در مسیر طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین هستند. همه این کشورها از مسئله جنگ داخلی و تروریسم اسلامی افراطی رنج می‌برند.

جنگ داخلی سوریه که در ۷ سال گذشته مهم‌ترین بحران خاورمیانه لقب گرفته است، این منطقه را به صحنه رقابت و تقابل قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تبدیل کرده است. گستردگی جغرافیای منازعه، حجم بالای خسارت وارده، وقوع خشونت‌های بسیار شدید و نیز حضور مستقیم و غیرمستقیم تعداد بی‌شماری از بازیگران نظام بین‌الملل در صحنه نبردهای عملیاتی موجب شده است تا از این بحران به‌عنوان یکی از نمونه‌های منحصر به فرد در یک دهه اخیر یاد شود (Zargar and Ma'loumi, 2018: 154). از دیگر سو، کشورهای عراق و افغانستان نیز از جنگ داخلی و تروریسم (داعش - طالبان) در امان نبوده و این مسئله سبب‌ساز بحرانی‌تر شدن این منطقه گردیده است. از آنجا که هر سه کشور در مسیر طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده قرار گرفته‌اند، این مسئله می‌تواند چالشی بزرگ برای عبور ایمن این کریدور باشد.

۴-۳-۵. بی‌ثباتی برخی کشورها در مسیر طراحی شده

برخی از کشورهایی که در مسیر این کریدور بین‌المللی قرار گرفته‌اند از بی‌ثباتی سیاسی رنج می‌برند و درگیر تحریم‌ها، فساد، اقدامات تروریستی، کودتا و انقلاب، بحران‌های اقتصادی،

تظاهرات گسترده، ضعف حاکمیت ملی و کنترل بهینه شهروندان، سلب مالکیت و ناکارآمدی‌هایی هستند که بر موفقیت طرح ابتکاری یک کمر بند یک جاده تأثیر می‌گذارد (Sarker and et al, 2018:6). بی‌ثباتی و بحران‌های پیاپی اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیکی این کشورها که اکثراً در خاورمیانه و آسیای مرکزی واقع شده‌اند، می‌تواند آینده طرح ابتکاری جینپینگ، رئیس جمهور چین، که چیزی حدود یک سوم از کشورهای جهان را درگیر می‌کند به خطر اندازد.

۶-۳-۵. طرح اتحادیه اقتصادی اوراسیایی روسیه

اگرچه روسیه موافقت ضمنی خود را با طرح جاده ابریشم چین اعلام داشته است و چین نیز بخشی از این جاده را به دلیل کسب رضایت روسیه به سمت این کشور منحرف نموده، لیکن روسیه تلاش دارد تا با ارائه و تقویت طرح «اتحادیه اقتصادی اوراسیایی» به نوعی نفوذ و تأثیرگذاری چین بر آسیای مرکزی و قفقاز را محدود و مهار نماید (Amir Ahmadian and Salehi Dolatabad, 2016:9). پس از فروپاشی اتحاد شوروی، یکپارچگی اوراسیایی با هدف ساخت چارچوب جدیدی برای همکاری میان کشورهای بازمانده از اتحاد شوروی بنیان نهاده شد. اما مفهوم و نهادسازی مربوط به یکپارچگی اقتصادی اوراسیایی در طول دو دهه گذشته ظهور پیدا کرده است (Mirfakhraei, 2015:151). در واقع پس از رد ابتکار چین در مورد ایجاد یک منطقه آزاد تجاری میان اعضای سازمان همکاری شانگهای، روسیه تلاش نمود تا اتحادیه اوراسیایی خود را با همکاری قزاقستان و بلاروس ایجاد نماید. این حرکت از جانب چین به عنوان تلاش روسیه برای جلوگیری از نفوذ چین و دور نگه داشتن این کشور از حوزه نفوذش در نظر گرفته شد (Amir Ahmadian and Salehi Dolatabad, 2016:9). این کشمکش‌ها میان دو قدرت شرقی سبب کند شدن جریان طرح ابتکاری چین خواهد شد.

۷-۳-۵. طرح مائوسام هند

هندوستان به عنوان یکی از رقبای منطقه‌ای چین نسبت به طرح جاده ابریشم دریایی این کشور، رهیافتی بدبینانه داشته و تلاش نموده است تا با ارائه طرح مائوسام، طرح ابریشم دریایی چین را به چالش بکشد. این طرح از منظر هند امکان بازتأسیس پیوندها با شرکای تجاری باستانی و

ایجاد یک "جهان اقیانوس هند" با محوریت هندوستان را تامین می‌نماید (Amir Ahmadian and Salehi Dolatabad, 2016:9). پروژه "مائوسام" یک پروژه دریایی-فرهنگی هندی است که توسط وزارت فرهنگ این کشور اجرا می‌شود. این ایده بی‌نظیر برای به نمایش گذاشتن یک مسیر مختلط فراملی (از جمله میراث طبیعی و فرهنگی) در فهرست میراث جهانی، در سی و یکمین جلسه میراث جهانی در دوحه قطر در سال ۲۰۱۴ مورد استقبال خوبی قرار گرفته است. مدیرکل یونسکو از ابتکار عمل هند برای راه‌اندازی این پروژه بی‌نظیر قدردانی کرد و سفیران چندین کشور از جمله چین، امارات، قطر، ایران، میانمار و ویتنام از این پروژه فرهنگی چند جانبه ابراز علاقه کردند.

با تمرکز بر الگوهای موسمی، مسیرهای فرهنگی و چشم‌اندازهای دریایی، پروژه "مائوسام" که بر گرفته از واژه عربی "موسمی" است در حال بررسی فرایندها و پدیده‌های کلیدی است که قسمت‌های مختلف کرانه‌های اقیانوس هند و همچنین مواردی را که مراکز ساحلی و بنادر دیگر کشورها را به مناطق ساحلی و بنادر خود وصل می‌کند. به طور گسترده، این پروژه قصد دارد تا درک کند که چگونه دانش و دستکاری بادهای موسمی یک اثر متقابل در اقیانوس هند را شکل داده و منجر به گسترش سیستم‌های دانش مشترک، سنت‌ها، فن‌آوری‌ها و ایده‌ها در مسیرهای دریایی شده است (Project Mausam, 2020).

چین هم در بازی بزرگ قرن ۲۱ و هم در پروژه‌های اقتصادی هند در بنادر و دریاها برای دستیابی به آسیای مرکزی و قلب اوراسیا همواره رقیب سرسخت این کشور است، از این رو دهلی نو با طرح "یک کمربند یک جاده" و هر طرحی که موقعیت ژئوپلیتیکی چین را در منطقه افزایش دهد، مخالف است (Khojasteh, 2018:8).

۸-۳-۵. طرح راه ابریشم نوین ایالات متحده برای آسیای مرکزی

آسیای مرکزی به دلیل برخورداری از منابع سرشار انرژی، همسایگی با افغانستان، جایگاه ویژه آن در ایجاد موازنه در جنگ ایالات متحده علیه تروریسم، نقش آن در ایجاد موازنه با چین و

روسیه و نیز نزدیکی با هم پیمانان واشنگتن در آسیای جنوبی برای ایالات متحده دارای اهمیت است (Tishehyar and Tuyserkani, 2017: 9-10).

این منطقه از دیرباز مورد توجه قدرت‌های جهانی بوده است به طوری که یک بازی ژئوپلیتیکی از رقابت بین دو ابرقدرت قرن نوزدهم یعنی بریتانیا و روسیه بر سر آسیای مرکزی شکل گرفت که بازی بزرگ نامیده شد (Mojtahed Zadeh, 2004: 8). امروزه نیز آسیای مرکزی صحنه‌ی رقابت قدرت‌های بیشتری است، به طوری که چین، روسیه، ایالات متحده و هند بازیگران پیشرو در رقابت ژئوپلیتیکی بر سر این منطقه هستند (Tacconi, 2010: 3). براساس طرح راه ابریشم نوین ایالات متحده که از سوی هیلاری کلینتون، برپایه مطالعات گسترده پروفیسور فردریک استار مطرح شد (Khodagholipoor, 2017: 19)، محوریت آسیای مرکزی به منظور کنترل وضعیت امنیت در افغانستان، بهره‌برداری این کشور و متحدان منطقه‌ای آن از منابع نفت و گاز آسیای مرکزی، برقراری اتصال میان آسیای جنوبی و مرکزی برای گسترش بازارهای فروش برای هم‌پیمانان واشنگتن به ویژه هند و پاکستان و نیز رویارویی با نفوذ فزاینده چین و روسیه و نفوذ احتمالی ایران با دورنگاه داشتن این دو کشور (چین و ایران) از مسیرهای طراحی شده، پیاده‌سازی شده است (Tishehyar and Tuyserkani, 2017: 9-10; Yazdani and Shah) (Mohammadi, 2014: 153).

۹-۳-۵. طرح راه ابریشم جدید اتحادیه اروپا

پیامدهای امنیتی و اقتصادی پروژه یک کمربند یک جاده در اروپا را می‌توان در سه دسته کلی ارزیابی کرد: تأثیر بر وحدت اروپا، تأثیر بر امنیت اروپا و رقابت برای تجارت، سرمایه‌گذاری و دسترسی به بازارهای اروپا و آسیا (Mohan, 2018: 2). این طرح به آرامی انسجام داخلی و وحدت سیاسی اتحادیه اروپا را از بین می‌برد. از این رو، اروپا خود جایگزینی برای جاده ابریشم کلاسیک چین ارائه داد.

در سال ۲۰۰۹، اتحادیه اروپا طرح جدید جاده ابریشم را برای تقویت ارتباط با آسیای میانه و کشورهای همسایه در زمینه انرژی، تجارت، پرسنل و اطلاعات از طریق ساخت خط لوله گاز طبیعی ناباکو پیشنهاد داد. علاوه بر این، اتحادیه اروپا نگران بدتر شدن اختلافات منطقه‌ای است

و از همه طرف می‌خواهد اختلافات خود را از طریق گفتگو و همکاری در یک چارچوب چندجانبه حل و فصل کند. مداخله اتحادیه اروپا از یک سو برای ایجاد موازنه در نفوذ ایالات متحده و روسیه در آسیای مرکزی مناسب است و از طرف دیگر اوضاع در آسیای مرکزی پیچیده‌تر شده و به همین دلیل برای همکاری‌های منطقه‌ای که توسط «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» چین گسترش می‌یابد مساعد نیست (Haiquan, 2017: 135).

۱۰-۳-۵. طرح‌های چندگانه ژاپن

ژاپن همواره به عنوان یک قدرت منطقه‌ای در شرق آسیا، قدرت‌یابی چین را به عنوان یک رقیب منطقه‌ای بر نمی‌تابد و تغییرات در کنشگری چین باعث احساس تهدید امنیت وجودی ژاپن شده و این کشور را به موازنه‌سازی تهدید سوق داده است (Farhadi and et al, 2019: 1). در این راستا ژاپن از ابتدای سال ۱۹۹۷ اقدام به ایجاد "ابتکار عمل دیپلماتیک اوراسیا" در کابینه هاشیموتو کرد و پیشنهاد ایجاد مکانیسم گفتگو "آسیای مرکزی + ژاپن" را در سال ۲۰۰۴ و به دنبال آن "آزادی و شکوفایی هلالی" را ارائه داد. در سال ۲۰۰۶ ژاپن با تقویت همکاری‌های اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی ضمن ارتقاء توسعه اقتصادی و بین‌المللی‌سازی سطح این کشورها، نفوذ سیاسی و اقتصادی خود را در این منطقه تقویت کرده است. در همین زمان، این کشور از منابع غنی نفت و گاز در منطقه استفاده کرده است تا امنیت تأمین انرژی خود را تضمین کند. در اکتبر ۲۰۱۳، کابینه آبه نگرانی خود را درباره آسیا و اروپا تشدید کرد و خاطر نشان کرد که توکیو نقطه شروع راه ابریشم جدید آسیا-اروپا و یک بازرگان ژئوپلیتیکی است. ژاپن همچنین برای تقویت حضور نظامی خود به طور فعال کشورهای ساحلی اقیانوس آرام و اقیانوس هند را توسعه می‌دهد. این ابتکارات برای تقویت استراتژی "خط دفاع" برای مهار چین است (Haiquan, 2017: 136).

۱۱-۳-۵. چالش‌های امنیتی

چالش‌های امنیتی، چالش اساسی کشورهای در مسیر است. برخی از محققان فکر می‌کنند که مدیریت امنیت ملی داخلی و خارجی کشورهای همکار بسیار دشوار است، در بعضی موارد

ممکن است این کشورها تحت تأثیر ارتش یا نیروی دریایی چین باشند (Sarker and et al, 2018:625). از این دست چالش‌ها می‌توان به جنگ، اختلافات ارضی و مرزی، تروریسم اسلامی افراطی، کشورهایی با سطح قدرت فروملی یا قدرت ملی تضعیف‌شده، مانند افغانستان، سوریه و عراق (Hafeznia,2014:380)، آشفتگی سیاسی منطقه خاورمیانه به عنوان کمربند خردشده نظریه ساختارهای ژئوپلیتیکی کوهن (Cohen,2014) و ... اشاره کرد.

۱۲-۳-۵. چالش‌های جغرافیایی

گسترده‌گی مسیر طراحی شده در ابتکار کمربند و جاده سبب شده است که کشور چین برای اجرا و عملی ساختن آن، علاوه بر چالش‌های بی‌شمار سیاسی - اقتصادی و ژئوپلیتیکی با موانع و چالش‌های جغرافیایی دست و پنجه نرم کند. برخی از این چالش‌ها به شرح زیر است:

۱. عدم یکسانی جغرافیایی و توپوگرافیکی کشورها در مسیر طراحی شده
 ۲. دشواری ساخت راه‌های حمل و نقل برای اتصال مناطق جغرافیایی مرتفع و مناطق جغرافیایی پست
 ۳. دشواری برنامه‌ریزی در ساخت مسیرهای زمینی به دلیل مسافت‌های طولانی، توپوگرافی ناهمسطح، مناطق جنگلی متراکم و کوهستان‌های صعب‌العبور
 ۴. تلاقی آب و خشکی در میانه مسیر کریدوری
 ۵. گستره جغرافیایی بسیار وسیع
 ۶. عوامل مختلف اقلیمی، پوشش گیاهی و ...
- موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده

صرف‌نظر از روابط تاریخی و ریشه‌دار میان چین و ایران، سیاست موازنه قوا در نظام بین‌الملل با عبارت «رقابت شرق و غرب» از یک سو و «نفوذ ژئواستراتژیک به مناطق دور از دسترس زمینی» یعنی خلیج فارس از سوی دیگر، ایران را به مرکز ثقل برخی از منافع استراتژیک و کلیدی چین تبدیل کرده است (Rezapoor and Samir,2019:167) جغرافیای ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جابه‌جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است (Yazdani and Shah Mohammadi,2014:153). نقش ژئوپلیتیک ایران از دیرباز تاکنون

غیرقابل اغماض بوده است؛ به گونه‌ای که در میان کشورهای واقع شده در مسیر راه ابریشم جدید، ایران یکی از کشورهایی است که توانایی ایفای نقش مثبت و سازنده را در توسعه ارتباطات و مناسبات میان کشورهای آسیایی داراست. هرچند با زوال نسبی جاده ابریشم قدیم بسیاری از کشورهای مستقر در مسیر آن به حاشیه رانده شدند، ایران همچنان نقش مهم ژئوپلیتیک خود را ایفا کرده است و به مثابه آن کارت‌های بازی زیادی را در نظم نوین قرن بیست و یکم که بیشتر متکی بر ژئوپلی نومی و مولفه‌های اصلی آن (شامل کریدورها، بنادر و انرژی) است، در اختیار دارد. در واقع کشور ایران به عنوان متحد اقتصادی و استراتژیک چین در جنوب غرب آسیا، جایگاه جغرافیایی ویژه‌ای در ابتکار یک کمربند یک جاده دارد و پتانسیل آن را دارد که هر دو کریدور خشکی و دریایی را به هم متصل نماید (Ahmadi and Noorali, 2021). در شرایط کنونی، ایران با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا می‌تواند نقش ارزنده‌ای در ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم ایفا کند؛ همچنین فروپاشی شوروی و به تبع آن، استقلال کشورهای آسیای مرکزی جایگاه ایران را در احیای راه ابریشم پررنگ کرده است. اهمیت چنین جایگاهی به محصور بودن منطقه آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی و مطرح شدن ایران به عنوان تنها گزینه موجود برای دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد برای کشورهای این منطقه مربوط می‌شود (Rezapoor and Samir, 2019: 168). به دلیل برخورداری ایران از موقعیت گذرگاهی و نیز پل ارتباطی بین سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا، دولت چین در سیاست خارجی خود به این کشور نگاه ویژه‌ای دارد و همواره سعی کرده است که در برنامه‌ها و ابتکارات اقتصادی بین‌المللی خود، همچون طرح یک کمربند یک جاده، جایگاه مهمی برای آن قائل باشد (Arghavani Pirsalami and Pirankhou, 2017: 19). جمهوری اسلامی ایران از اعضای اصلی و مؤسس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های آسیا است و اکنون که چین به صورت جدی خواستار مشارکت ایران در طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم شده، فرصت مناسبی است که ایران بتواند در این طرح ایفای نقش نماید (Khodagholipoor, 2017: 39). ایران با بهره‌گیری از نقش جغرافیایی و ژئوپلیتیکی خود می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک

واقعیت‌ها، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است (Yazdani and Shah Mohammadi, 2014: 153). بسیاری از طرح‌های مورد تاکید برنامه توسعه کشور مستلزم جذب سرمایه‌گذاری خارجی است و طرح چین زمینه قابل توجهی برای جذب این سرمایه‌ها فراهم می‌آورد. به علاوه، جمهوری اسلامی ایران در بین چند منطقه مهم و تاثیرگذار قرار گرفته و جزو هیچ کدام از آنها نیست. ایران در همسایگی جهان عرب، آسیای مرکزی، جنوب آسیا، قفقاز و جهان ترک است، ولی در شمول هیچ یک از آنها قرار نمی‌گیرد و پیوند ساختاری با هیچ مجموعه‌ای ندارد، از این رو شاهد تداوم تنهایی ژئوپلیتیک ایران هستیم. این طرح با تقویت ارتباطات در حوزه‌های مختلف می‌تواند بخشی از تنهایی ژئوپلیتیکی ایران را پوشش دهد (Khodagholipoor, 2017: 19). در مجموع می‌توان گفت که مقام‌های پکن ایران را یک گره حیاتی در جاده ابریشم نوین دریایی و زمینی می‌دانند؛ بنابراین به دنبال افزایش ارتباطات جاده‌ای، حمل و نقلی و راه آهن و حتی ایجاد یک پایگاه نیروی دریایی در یکی از جزایر ایران هستند. بر این اساس، چین برای کسب منافع ملی و بین‌المللی خود در جاده ابریشم نوین، به قدرتهای منطقه‌ای مهم توجه ویژه دارد و در زمان فعلی برای ایران اهمیت ویژه‌ای قائل است که آن ناشی از موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران است (Arghavani Pirsalami and Pirankhou, 2017: 27) اهمیت راهبردی این طرح برای کشور ایران که ضرورت عبور از جغرافیای آن در تمامی نقشه‌های منتشر شده از ابتکار چین (گذشته و حال) نمایان است و اخیراً در سال ۲۰۲۱ در توافقنامه همکاری ۲۵ ساله ایران و چین نیز این نقش بازنمایی شده است، متکی بر عوامل فراوانی است که از جمله آنها می‌توان به گذر از انزوای ژئوپلیتیک در صحنه جهانی، تبدیل شدن به بازیگر استراتژیک منطقه به دلیل تعاملات گسترده با قدرت نوظهور چین، توسعه بنادر جنوبی، راه آهن و زیرساخت‌های حمل و نقل برای قرارگیری در کریدورهای بری و دریایی مورد نظر پکن، تعمیق روابط تجاری با چین به عنوان بزرگ‌ترین شریک اقتصادی این کشور، تثبیت موقعیت چهارراهی ایران، به عنوان پیونددهنده جغرافیایی شرق-غرب و شمال جنوب جهان، ارتقای امنیت ملی کشور به عنوان کشوری در مسیر طرح صلح‌آمیز پکن، کاستن از اهرم فشار تحریم اقتصادی واشنگتن و مقابله

با ژئوپلیتیک ضد ایرانی "همه چیز منهای ایران" ایالات متحده که همواره سعی دارد با طرح راه ابریشم مورد نظر خود، مسیرهای کریدوری بین‌المللی را به سمت مسیرهای خارج از جغرافیای ایران کج نماید. در مجموع می‌توان گفت که قرار گرفتن ایران در مسیر ابتکار یک کمربند یک جاده، رویه ژئوپلیتیک هر دو کشور را در نظم جهانی قرن و بیست و یکم به سوی انگاره‌های مثبت به پیش می‌برد؛ به گونه‌ای که علاوه بر استفاده چین از جغرافیای بکر ایران برای مسیرهای کریدوری این طرح، مزیت‌های استراتژیک و فرصت‌های ژئوپلیتیک بسیاری در اختیار ایران قرار می‌گیرد. کشور ایران، با توجه به فرصت‌های ژئوپلیتیکی مزبور و در صورت اتخاذ استراتژی‌های ژئوپلیتیکی درست در دستور کار سیاست خارجی خود نسبت به کشورهای همسایه و یا رقیب، می‌تواند در این طرح ابتکاری که به اعتقاد بسیاری از اندیشمندان توانایی تغییر توازن قدرت و ارتقای کشور چین به مقام یک ابر قدرت را دارد، کارت‌های بسیاری را بازی کند و به قدرت منطقه‌ای درجه یک در منطقه غرب آسیا تبدیل شود.

۶. نتیجه‌گیری

دولت چین از اوایل قرن حاضر، با اعلان دکترین ظهور مسالمت‌آمیز برای رفع "تصور تهدید" غرب و آمریکا در راستای ایفای نقش کلیدی در نظام نوین ژئوپلیتیک جهانی، به دنبال احیای راه ابریشم کلاسیک خود بودند که با ایجاد طرح یک کمربند کریدوری خشکی پایه و یک جاده کریدوری دریایا پایه روی نقشه موفق به انجام آن شدند. اما تحقق عملی این طرح ابتکاری مورد نظر جین‌پینگ و دولت چین، مستلزم تلاش‌های بسیار، جهت از میان برداشتن موانع و چالش‌های فراوان پیش‌روی این کریدورهاست. مهم‌ترین موارد از میان چالش‌های روبه‌روی این پروژه، چالش‌های ژئوپلیتیکی است که از سال ۲۰۱۳ و همزمان با اعلام ابتکار یک کمربند یک جاده، دولت چین با آنها دست و پنجه نرم می‌کند. با تحقیق و بررسی از میان کتب و مقالات علمی گسترده در زمینه ابتکار یک کمربند یک جاده بر مبنای ژئوپلیتیک و بیان دلایل آنها و نویسندگان این پژوهش، به دوازده چالش ژئوپلیتیکی مهم برای عملی ساختن این پروژه دست پیدا کردیم که عبارتند از: ۱. اختلافات ارضی روسیه و اوکراین بر سر کریمه، بنادر آب گرم آن و بندر سواستوپل، ۲. تیرگی روابط هند و پاکستان بر سر کشمیر و دیگر مسائل، ۳. اختلافات دریایی

چین در دریای چین جنوبی با همسایگان، ۴. طرح مائوسام هند به عنوان یکی از رقبای منطقه‌ای چین که نسبت به طرح جاده ابریشم دریایی این کشور، رهیافتی بدبینانه داشته و تلاش نموده است تا با ارائه این طرح، پروژه چین را به چالش بکشد، ۵. طرح راه ابریشم نوین ایالات متحده برای آسیای مرکزی که برای کنترل افغانستان، دور زدن مسیر ایران و مقابله با نفوذ ژئوپلیتیکی چین مطرح شد و "بازی بزرگ" را در این منطقه بازسازی کرد، ۶. طرح راه ابریشم جدید اتحادیه اروپا که پروژه چین را تهدیدی برای وحدت و امنیت خود می‌داند ۷. طرح اتحادیه اقتصادی اوراسیایی روسیه که تلاش دارد به نوعی نفوذ و تأثیرگذاری چین بر آسیای مرکزی و قفقاز را محدود و مهار نماید، ۸. طرح‌های چندگانه ژاپن مبتنی بر "آسیای مرکزی + ژاپن"، "آزادی و شکوفایی هلالی" و استراتژی "خط دفاع" برای مهار چین، ۹. جنگ داخلی در عراق، سوریه و افغانستان که در کمربند خردشده خاورمیانه واقع شده اند، ۱۰. بی‌ثباتی سیاسی برخی کشورها در مسیر طراحی شده، به ویژه در آسیای مرکزی و خاورمیانه ۱۱. چالش‌های امنیتی مبتنی بر اختلافات ارضی و مرزی، تروریسم اسلامی افراطی، کشورهای با سطح قدرت فراملی و آشفتگی سیاسی برخی مناطق، ۱۲. چالش‌های جغرافیایی که از جمله آنها می‌توان به گستردگی مسیر طراحی شده و عدم یکسانی جغرافیایی و توپوگرافیکی کشورها در این مسیر و ... اشاره کرد. بنابراین نتایج به دست آمده ما در این تحقیق تایید کننده فرضیه ما است. از این رو می‌توان گفت که رویارویی دولت چین با این چالش‌های ژئوپلیتیکی، تحقق‌یابی نهایی طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده را با تردید روبه رو می‌سازد.

۷. قدرتدانی

نگارندگان بر خود ضروری می‌دانند که از تمام افرادی که در به نتیجه رساندن این پژوهش نقش موثری داشته‌اند، قدرتدانی به عمل آورند.

References

1. Ahmadi, S. A.; Noorali, H. (2021). Geopolitical Analysis of Iran's Position in China's Belt and Road Initiative and Opportunities for Its Advancement, 11th Annual Congress of the Geopolitical Society of Iran, Geostrategic and Geopolitical Developments in Southwest Asia in the 21st Century. **[In Persian]**
2. Arianfar, A. (2011). Afghanistan's invisible position on the New Silk Road, Iras, a specialized site in the field of Eurasia and neighbors. **[In Persian]**
3. Arghavani Pirsalami, F.; Pirankho, S. (2017). The New Silk Road as China's Foreign Policy Strategy: Opportunities and Threats for Iran, Foreign Relations Quarterly, Year 9, Issue 3. **[In Persian]**
4. Amir Ahmadian, B.; Salehi Dolatabad, R. (2016). China New Silk Road Initiative (Objectives, Obstacles and Challenges), Quarterly Journal of International Relations Studies, Year 9, No. 36. **[In Persian]**
5. Abeyagoonasekera, A. (2019). Geopolitical Scales of One Belt One Road. South Asia Journal.
6. Ashraf, J. (2017). String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture. Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI).
7. Asgarkhani, A.; Ghahramani, M.J.; Ghadery Hojat, M. (2019). Geoeconomic Analysis of China's Foreign Policy, Geopolitics Quarterly, Volume: 14, No 4, PP 209-233. **[In Persian]**
8. Alti , A. (2019). China, Israel, and the Geopolitics of Seaports, What could the Chinese investment in the Israeli port of Haifa mean for regional geopolitics in the Middle East?, CHINA POWER.
9. Arnold, J. (2006). Best Practices in Management of International Trade Corridors. TRANSPORT PAPERS, THE WORLD BANK GROUP.
10. Bebler, A. (2015). Crimea and the Russian-Ukrainian Conflict. ROMANIAN JOURNAL OF EUROPEAN AFFAIRS, Vol. 15, No. 1.
11. Bijian, Z. (2005). China's "Peaceful Rise" to Great-Power Status. Foreign Policy, 2020.
12. Bijian, Z. (2005). China's Peaceful Rise: Speeches of Zheng Bijian 1997-2005. brookings institution press.
13. Blanchard, J.; Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. Geopolitics, Volume 22- Issue 2. 223-225.
14. Bocharnikov, V.; Egidarev, E. (2018). ONE BELT, ONE ROAD IS AS THE CHALLENGE OF RUSSIA WILDERNESS CONSERVATION. , Conference: International Geographical Conference "China-Mongolia-Russia" Economic Corridor: Geographical and Environmental Factors of Territorial Development Opportuninies.
15. Campos, I. (2015). One Belt & One Road: Between Cooperation and Geopolitics in the Silk Road. Contacto Global, Vol. 6, 18-25.

16. Cau, E. (2018). Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a New World Order? . Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations, suppl. Special Issue: Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Relations; Kaohsiung Vol. 4, Iss. 1, (Apr 2018): 39-105, IX.
17. Cohen, S. (2014). Geopolitics: The Geography of International Relations. Rowman & Littlefield Publishers.
18. Cox, H. (2019). Port without authority. Markets & Geopolitics.
19. CSR. (2020). China's Maritime Disputes, A CFR InfoGuide Presentation. Council Foreign Relations, 4.
20. Dollar, D.; Amar, B.; Rush, D.; Hass, R.; Bruce, J.; Homi, K.; Jennifer, M. (2019). China's Belt and Road: The new geopolitics of global infrastructure development. Foreign Policy.
21. Dehghani Firoozabadi, S. J.; Bagheri, A. (2014). Identifying the key factors of the civil war in the Arab Middle East using the fuzzy Delphi method, Afagh-e-Safet Scientific Journal, Volume 7, Number 2. **[In Persian]**
22. Ezzati, E. (2018). Geopolitics, Samt Publications [in Persian].
23. Ferguson, R. (2002). Geopolitics of the Silk Road: New Economic and Strategic Opportunities. The Department of International Relations, SHSS, Bond University, Queensland, Australia, Eurasia, lecture 10.
24. Flint, C.; Zhu, C. (2018). The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. Geoforum.
25. Farhadi, Z.; Sazmand, B.; Mousavi, S. M.; Eslami, M. (2019). Regional Variables Influencing Japan's Security Developments: 1945-2019, Geopolitics Quarterly. **[In Persian]**
26. Ghafari, M.; Shariaty, Sh. (2008). Feasibility Study Iran-China Strategic Relations: An Alliance Theory Perspective, Geopolitics Quarterly, Fourth year, first issue, PP. 75-99. **[In Persian]**
27. Haiquan, L. (2017). The Security Challenges of the "One Belt, One Road" Initiative and China's Choices. Croatian International Relations Review 23(78).
28. Hemmings, J. (2020). Reconstructing Order, The Geopolitical Risks in China's Digital Silk Road. Roundtable in Asia Policy 15.1.
29. Hope, A.; Cox, J. (2015). Development Corridors, ECONOMIC AND PRIVATE SECTOR PROFESSIONAL EVIDENCE AND APPLIED KNOWLEDGE. SERVICES TOPIC GUIDE. Coffey International Development December, EPS Peaks.
30. Hafeznia, M. R. (2014). Principles and Concepts of Geopolitics. Papoli Publications. **[In Persian]**
31. Jones, J. (2018). 10 Largest Ports in the World. largest.org.

32. Kaplan, R. D. (2018). *The Return of Marco Polo's World: War, Strategy, and American Interests in the Twenty-first Century*, Random House.
33. Khojasteh, R. (2018). *China Economic Development Mega Project, Goals and Challenges Ahead*, Broadcasting of the Islamic Republic of Iran, Political Deputy, Political Research Office. **[In Persian]**
34. Khodaghlipour, A. (2017). *One Belt one road China Initiative and its Impact on the National Interests of the Islamic Republic of Iran*, Foreign Policy Quarterly, Year 31, No. 1. **[In Persian]**
35. Karami, J.; Shahmohammadi, P. (2019). *Hegemony, Geopolitics and Sino-US Relations*, Central Asia and Caucasus Quarterly, No. 105. **[In Persian]**
36. Lymar, V.; Ji, z. (2020). *The Inclusive Globalization Strategy of «One Belt, One Road»*. Business Inform 2(505):23-28.
37. Marshal, T. (2015). *Prisoners of Geography: Ten Maps That Tell You Everything You Need To Know About The World*. Scribner.
38. Mirfakhraei, S. H. (2015). *Eurasian Economic Union and its Geoeconomic Requirements for Iran*, Quarterly Journal of International Relations Studies, Year 8, Issue 32, Winter 2015, pp. 143-175. **[In Persian]**
39. Masroor, M; Khani, M. (2018). *Geopolitical rearrangement in the South China Sea*, Geopolitics Quarterly, Fourteenth Year, No. 2, pp. 168-196. **[In Persian]**
40. Merk, O. (2017). *Geopolitics and commercial seaports, 2017*. In *Revue internationale et stratégique* Volume 107, Issue 3.
41. Muir, R. (1975). *Modern Political Geography*. Macmillan.
42. Mojtahed-Zadeh, P. (2004). *SMALL PLAYERS OF THE GREAT GAME, The settlement of Iran's eastern borderlands and the creation of Afghanistan*, RoutledgeCurzon.
43. Mohan, G. (2018). *Europe's Response to the Belt and Road Initiative*. German Marshal fund of the United State, 2.
44. MERICS (2018). *Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand*, Mercator Institute for China Studies, available in: <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>.
45. Nasiri, B. (2004). *Silk Road*, Maarefat Magazine, No. 86. **[In Persian]**
46. Noorali, H.; Ahmadi, S. A. (2021). *Investigating the role of ports in theories of political geography / geopolitics and presenting the theory of "port power"*, Journal of Political Geography Research, Volume 5, Number 4, Issue 20. Online publishing. **[In Persian]**
47. Norouzi, A.; Taghizadeh, M. (2015). *Challenges and Perspectives of International and Transit Corridors of Iran (with Emphasis on North and South Corridors)*, Economic Deputy of Guilan General Directorate of Economy and Finance, Ministry of Economic Affairs And assets. **[In Persian]**
48. Pototskaya, T.; Katrovskiy, A.; V. I., C. (2016). *Geopolitical Impact on Transformation of Territorial Organization of Russian Pipeline Transport in*

- the Post-Soviet Time. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 6(4), 782-788.
49. PGlobal. (2011). *Global Advisory and Training Services, A STUDY OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN OIC MEMBER COUNTRIES*, This publication was commissioned and funded by the Islamic Development Bank, p.4.
50. Pompeo, M. (2020). U.S. Position on Maritime Claims in the South China Sea, SECRETARY OF STATE. PRESS STATEMENT.
51. PR. (2017). Geopolitics and port development. *Portstrategy*.
52. Project Mausam. (2020). *Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes*. Ministry of culture, government of india.
53. Pourmousavi V.S; Shariati, Sh. (2015). Iran's Strategic Capacity in the Doctrine of China's Peaceful Rise, *Geopolitics Quarterly*, Year 11, Issue 3, pp. 169-139. **[In Persian]**
54. Rezapour, D; Samir, R (2019). China New Silk Road Initiative, Opportunities, Challenges and Threats for Iran, Pakistan and Kyrgyzstan, *Bi-Quarterly Journal of International Political Economy Studies*, Volume 1, Number 1. **[In Persian]**
55. Rezapour, D.; Eskandari, A. (2015). Opportunities and Threats of Designing OBOR for Iran, 2nd International Conference on Political Science, International Relations and Transformation, Georgia, International Organization for Academic Studies. **[In Persian]**
56. Sazmand, B.; Arghavani Pirsalami, F. (2017). Regional Geopolitical Challenges and the Doctrine of China's Peaceful Emergence, *Foreign Policy Quarterly*, Fourth Year, No. 2. **[In Persian]**
57. Sarker, M.; Hossin, M.; Yin, X.; Sarkar, M. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 2018, 9., 623-638.
58. Singh, S.; Singh, B. (2019). Geopolitics of ports: Factoring Iran in India's counterbalancing strategy for "Sino-Pak Axis". Research Article.
59. Tacconi, M. (2010). *The New Great Game*. Translated by Francesca Simmons.
60. Taylor, P. J.; Flint, C. (2018). *Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality*. Routledge.
61. Toje, A. (2018). *Will China's Rise Be Peaceful?: The Rise of a Great Power in Theory, History, Politics, and the Future*. Oxford University Press.
62. Tishehyar, M.; Tuyserkani, M. (2017). In the path of A and A in I, *Central Asia and Caucasus Quarterly*, No. 99. **[In Persian]**
63. Tweed, D. (2019). *QuickTake, China's New Silk Road*, Bloomberg.
64. Victoria, A. (2018). *China new Geopolitics-One Belt-One Road*. New Democracies Vulnerabilities.

65. Vince, V. (2003). Maritime Transport and Port Operations. The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade, 11.
66. Yazdani, E; Shah Mohammadi, P (2014). A Study of the Positive Aspects and the Necessity of Iran's Dynamics in the Economic Belt Initiative from the Perspective of the Copenhagen School, Central Asia and Caucasus Quarterly, No. 88. **[In Persian]**
67. Zargar, A.; Ma'loumi, F.S. (2018). The Syrian Civil War and the Increasing Confrontation between Russia and the United States in the Middle East, Foreign Policy Quarterly, Thirty-second Year, No. 2, Summer 1397, pp. 153-186. **[In Persian]**
68. Zhexin, Z. (2018). The Belt and Road Initiative China's New Geopolitical Strategy? . Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 4, No. 3, 327-343.
69. Zhou, J. (2010). China's Peaceful Rise in a Global Context: A Domestic Aspect of China's Road Map to Democratization. Lexington Books, 5.
70. www.chinahighlights.com/map/ancient-china-map/ancient-silk-road-map.htm.