

ابتکار کمربند
و جاده دولت
چین مسیری
است که ضمن
به وجود آوردن
فرصت‌های
اقتصادی برای
ایران، امکان
فعال تر شدن
اقتصاد کشور
در عرصه بین
الملل را فراهم
خواهد کرد

کمبته ملی توسعه و اصلاحات چین [۱] در سال ۲۰۱۳ برنامه ریزی اقتصادی جدیدی که حاوی اطلاعات کلیدی درباره «ابتکار کمربند و جاده» [۲] بود را منتشر کرد. شی جین پینگ، رئیس جمهور چین، این برنامه را به عنوان هسته مرکزی سیاست خارجی و استراتژی اصلی اقتصادی دولت خود قرار داد. این ایده در ابتدا به عنوان شبکه‌ای از طرح‌های زیربنایی منطقه‌ای آغاز شد، اما پیگیری آخرین نسخه آن نشان می‌دهد که محدوده ابتکار «کمربند و جاده» همچنان ادامه دارد و در حال حاضر شامل ارتقای هماهنگی سیاست‌ها در قاره آسیا، ادغام مالی، آزادسازی تجارت و اتصال ملت‌ها می‌شود. تلاش‌های چین برای اجرای این طرح، تأثیر مهمی بر معماری اقتصادی منطقه، الگوهای تجارت منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت خواهد داشت و به نوبه خود پیامدهای استراتژیک گسترده‌ای، هم برای خود چین و هم برای کشورهای واقع شده در مسیر این برنامه به همراه خواهد داشت. مهمترین هدف چین از اجرای این طرح، ارتقای جایگاه خود در زنجیره ارزش جهانی و یافتن جایگزین‌های تولیدی برای موقعیت پیشین خود می‌باشد. به این معنا که چین در تلاش است تا بتواند تنوع شرکای تجاری و تولیدی خود را در سطح وسیعی گسترش دهد و ضمن کاهش تمرکز تجاری و تولیدی خود، در این زمینه‌ها ارتباطاتی به وجود بیاورد که قابلیت محدود شدن آن توسط رقبای چین نیز وجود نداشته باشد. بر این اساس، دولت چین با در نظر گرفتن نهادهای مالی مشخص جهت تأمین مالی طرح‌های تولیدی و زیرساختی این ابتکار، در پی تحقق اهداف فوق می‌باشد. این رویکرد، از منظر برخی اقتصاددانان، ادامه فرایند جهانی زدایی است که اقتصاد جهانی را به سمت نسخه‌ای از منطقه‌ای‌گرایی و تولید در مناطق خاص سوق می‌دهد.

این طرح از یک سو، بواسطه تسهیل تبادل اطلاعات، شناخت متقابل دو جانبه و چند جانبه از همکاری‌های قانونی، همکاری‌های گمرکی و کمک متقابل در اجرای قانون، بازرسی و قرنطینه، صدور گواهینامه و اعتباربخشی استانداردها، هوشناسی، اطلاعات آماری و سایر جنبه‌های با اهمیت و تأثیرگذار میان کشورهای «ابتکار کمربند و جاده» و در عین حال پیاده‌سازی موافقتنامه تسهیل تجارت WTO و توافقنامه‌های تجارت دو جانبه، آثار مطلوب تجاری و توسعه‌ای برای همه طرف‌ها در پی خواهد داشت. از سوی دیگر، استراتژی «ابتکار کمربند و جاده»، موانع تجارت و سرمایه‌گذاری را کاهش داده و مناطق

تجاری را به شبکه‌های تجاری جامع، چندسطحی و پیچیده متصل می‌کند تا زمینه محیط‌های متنوع، مستقل و متعادل همراه با توسعه پایدار به وجود آید. در این میان، موقعیت جغرافیایی - راهبردی ایران در کنار منابع طبیعی و انسانی گسترده، فرصت بسیار مغتنمی را برای ورود فعال به این طرح و برخورداری از مزایای آن فراهم کرده است. هرچند که در حال حاضر، کشور درگیر چالش‌های ایجاد شده در نتیجه تحریم‌ها می‌باشد، اما می‌توان با معرفی ایران به عنوان کشوری اثرگذار در تحقق اهداف این طرح، جذابیت کافی برای همکاری با ایران را به وجود آورد؛ منافع حاصل از این همکاری برای چین و سایر کشورهای دخیل در این طرح، می‌تواند زمینه توسعه روابط استراتژیک با ایران با وجود موانعی نظیر تحریم‌ها را به وجود آورد.

مسیرهای ابتکار کمربند و جاده

دولت چین در پی توسعه مسیرهای اقتصادی می‌باشد؛ طرح ابتکار کمربند و راه نیز شامل ۶ مسیر اقتصادی به شرح ذیل است:

مسیر اقتصادی جدید پل اوراسیا (NELB)؛ این مسیر چین و اروپا را به هم وصل می‌کند. ستون اصلی این مسیر یک خط بین‌المللی ریلی از استان جیانگ سو به روتردام در هلند است. این خط، از طریق قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان به شبکه راه‌آهن اروپا می‌پیوندد.

مسیر اقتصادی چین-مغولستان-روسیه (CMR)؛ که در پی بازسازی راه اتصال اوراسیا-روسیه و توسعه راه استپی مغولستان خواهد بود.

مسیر اقتصادی چین-آسیای میانه-غرب آسیا (CAWA)؛ این مسیر شبکه راه‌آهن سین کیانگ را از طریق آسیای میانه و غرب آسیا به شبه جزیره عربستان و دریای مدیترانه وصل می‌کند. این کریدور کشورهای چین، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را به هم متصل می‌کند.

مسیر اقتصادی چین و شبه جزیره هندوچین (CIP)؛ این کریدور چین را به پنج کشور شبه جزیره هندوچین متصل می‌کند و این اتصال را تا مالزی، سنگاپور و اندونزی گسترش می‌دهد.

مسیر اقتصادی چین و پاکستان (CP)؛ که کاشغر در استان سین کیانگ را به بندر گوادر پاکستان متصل می‌کند.

مسیر اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار (BCIM)؛ شامل همکاری بین این ۴ کشور است که با یکدیگر مرز مشترک دارند.

گستره کشورهای ابتکار کمربند و جاده (BRI)،