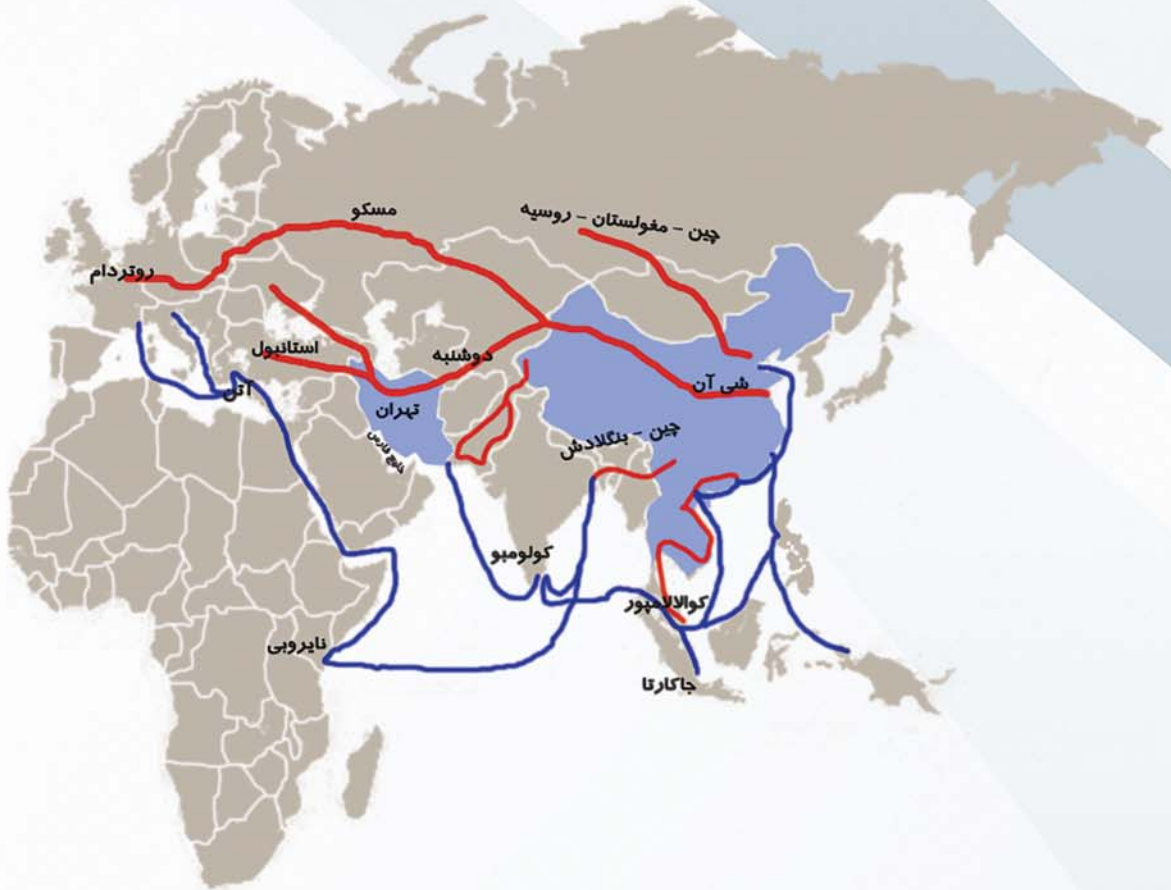




جمهوری اسلامی ایران  
وزارت امور اقتصادی و دارایی  
معاونت امور اقتصادی

# ابتکار کمربند و راه؛ فرصت های اقتصادی مشترک ایران و چین



به نام خداوند جان و خرد





جمهوری اسلامی ایران

وزارت امور اقتصادی و دارایی

معاونت امور اقتصادی

## ابتکار کمربند و راه؛

فرصت‌های اقتصادی مشترک ایران و چین

تدوین: دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی

بهار ۱۴۰۰





عنوان و نام پدیدآور	: ابتکار کمر بند و راه؛ فرصت‌های اقتصادی مشترک ایران و چین/ تدوین سیدرضا عظیمی... [و دیگران]؛ ویراستاری مرضیه پوربابا؛ [برای] دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی.
مشخصات نشر	: تهران: پیک نور، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری	: ۲۴۱ص. نقشه(رنگی)، جدول، نمودار(رنگی).
شابک	: 978-964-7615-91-4
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: تدوین سیدرضا عظیمی، عمادالدین سخانی، منوچهر مصطفی‌پور، منیرسادات میراحسنی، هادی ورتابیان، فرزانه عباسی، مصطفی شانکامی و امیر عزیزی.
یادداشت	: کتابنامه.
یادداشت	: نمایه.
موضوع	: راه‌های تجاری -- اوراسیا
موضوع	: Trade routes -- Eurasia
موضوع	: چین -- روابط اقتصادی -- ایران
موضوع	: China -- Foreign economic relations -- Iran
موضوع	: چین -- روابط اقتصادی -- اوراسیا
موضوع	: China -- Foreign economic relations -- Eurasia
موضوع	: چین -- اوضاع اقتصادی -- ۹۴۹ هـ.
موضوع	: - China -- Economic conditions -- 1949
موضوع	: ایران -- روابط اقتصادی -- چین
موضوع	: Iran -- Foreign economic relations -- China
موضوع	: اوراسیا -- روابط اقتصادی -- چین
موضوع	: Eurasia -- Foreign economic relations -- China
موضوع	: جاده ابریشم -- تاریخ
موضوع	: Silk Road -- History
موضوع	: چین -- سیاست اقتصادی -- ۹۴۹ هـ.
موضوع	: - China -- Economic policy -- 1949
شناسه افزوده	: عظیمی، سیدرضا، ۱۳۵۰-، گردآورنده
شناسه افزوده	: ایران. وزارت امور اقتصادی و دارایی. دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی
رده بندی کنگره	: HF۱۶۰۴
رده بندی دیویی	: ۳۳۷/۵۱۰۵
شماره کتابشناسی ملی	: ۷۶۳۳۸۳۷
وضعیت رکورد	: فیبا

### ابتکار کمر بند و راه؛ فرصت‌های اقتصادی مشترک ایران و چین

تدوین: وزارت امور اقتصادی و دارایی / معاونت امور اقتصادی / دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی /

ناشر: پیک نور

نوبت چاپ: اول

سال چاپ: بهار ۱۴۰۰

صفحه آرای و نمایه: شرکت ویرا پژوهان پویا

ویراستاری: مرضیه پوربابا

طراح جلد: سجاد جلیل پیران

شمارگان: ۵۰۰ نسخه

قطع: وزیری

چاپ: معرفت

شابک: ۹۷۸-۹۶۴-۷۶۱۵-۹۱-۴

نشانی: وزارت امور اقتصادی و دارایی - معاونت امور اقتصادی - دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی

میدان امام خمینی، خیابان خیام، خیابان صوراسرافیل، تلفن: ۳۹۹۰۹ - فاکس: ۳۹۹۶۷۶۲۷ - کدپستی: ۱۱۱۴۹۴۳۶۶۱

پست الکترونیکی: [info@Mefa.gov.ir](mailto:info@Mefa.gov.ir) وبگاه: [www.Mefa.gov.ir](http://www.Mefa.gov.ir)

# فهرست مطالب

دیباچه به قلم دکتر علی لاریجانی

پیشگفتار به قلم دکتر فرهاد دژپسند

مقدمه

- ۱ فصل اول: مروری بر سیر توسعه اقتصادی چین
- ۱-۱ دوره اول: از سال ۱۹۴۹ تا سال ۱۹۷۸ میلادی..... ۴
- ۲-۱ دوره دوم: از سال ۱۹۷۸ میلادی به بعد..... ۷
- ۱-۲-۱ مراحل اصلاحات اقتصادی در چین ..... ۸
- ۲-۲-۱ نقش سرمایه‌گذاری و بهره‌وری در رشد اقتصادی چین ..... ۱۶
- ۳-۲-۱ مشکل رشد اقتصادی چین در دهه‌های آتی ..... ۱۸
- ۳-۱ وضعیت اقتصادی- اجتماعی چین..... ۲۰
- ۱-۳-۱ جمعیت ..... ۲۰
- ۲-۳-۱ اندازه اقتصاد چین ..... ۲۲
- ۳-۳-۱ اشتغال و بیکاری ..... ۲۶
- ۴-۳-۱ تغییرات دستمزد و هزینه نیروی کار در چین ..... ۲۶
- ۵-۳-۱ سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در چین ..... ۲۸
- ۱-۵-۳-۱ عوامل تعیین‌کننده استراتژی سرمایه‌گذاری مستقیم چین در خارج ..... ۳۲
- ۶-۳-۱ نرخ تورم ..... ۳۵
- ۴-۱ ویژگی‌های الگوی حکمرانی اقتصادی جمهوری خلق چین..... ۳۶
- ۵-۱ حکمرانی اقتصادی چین و چارچوب توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه و چندجانبه ..... ۴۱

## فصل دوم: معرفی ابتکار کمربند و راه و بررسی اهداف و اقدامات چین

۴۳

۱-۲-۱ مروری بر تاریخچه جاده ابریشم..... ۴۵

۱-۱-۲ جاده ابریشم قدیم ..... ۴۵

۲-۱-۲ نقش ایران در جاده ابریشم قدیم ..... ۴۷

۲-۲ معرفی ابتکار کمربند و راه..... ۴۸

۱-۲-۲ تعریف و توصیف مبانی کمربند و راه..... ۵۱

۲-۲-۲ بررسی اثرات کلان پروژه کمربند و راه بر اقتصاد کشورهای مسیر ..... ۵۲

۱-۲-۲-۲ تجارت در کشورهای حوزه کمربند و راه ..... ۵۲

۲-۲-۲-۲ اثرات تجاری اجرای ابتکار کمربند و راه ..... ۵۳

۳-۲-۲-۲ اثرات رفاهی اجرای پروژه ..... ۵۳

۴-۲-۲-۲ شکاف‌های زیرساخت‌ها ..... ۵۳

۳-۲ مروری بر اهداف چین در راه‌اندازی ابتکار کمربند و راه..... ۵۴

۱-۳-۲ اهداف اقتصادی چین ..... ۵۴

۲-۳-۲ تحلیل ابتکار کمربند و راه در چارچوب جنگ اقتصادی چین و آمریکا ..... ۵۴

۱-۲-۳-۲ سیاست آمریکا: حرکت از جنگ غیرمستقیم اقتصادی به جنگ مستقیم تجاری ..... ۵۸

۲-۲-۳-۲ رویکرد چین در مواجهه اقتصادی با آمریکا ..... ۶۴

۳-۲-۳-۲ رفع برخی موانع داخلی توسعه اقتصادی چین ..... ۶۵

۳-۳-۲ اهداف سیاسی از طرح ابتکار کمربند و راه ..... ۷۱

۴-۳-۲ سایر اهداف از طرح ابتکار کمربند و راه ..... ۷۶

۴-۲ اقدامات انجام‌شده و در حال انجام..... ۸۰

۱-۴-۲ نظام مالی پشتیبان ابتکار کمربند و راه ..... ۸۸

۱-۱-۴-۲ ترویج استفاده از پول ملی چین ..... ۸۸

۲-۱-۴-۲ پیمان‌های پولی دو و چندجانبه ..... ۹۰

۳-۱-۴-۲ بانک‌های دولتی چین ..... ۹۴

۲-۴-۲ سازمان‌های بین‌المللی همکار پروژه کمربند و راه ..... ۱۰۰

۱۰۳	فصل سوم: بررسی مسیرها و کریدورهای ابتکار کمربند و راه و موقعیت ایران
۱۰۳-۱	معرفی مسیرهای (کریدورهای) ابتکار کمربند و راه.....
۱۰۷-۱-۳	کریدورهای اصلی ابتکار کمربند و راه.....
۱۰۹-۱-۱-۳	کریدورهای مسیر زمینی.....
۱۲۲-۲-۳	تحلیل موقعیت ایران در کریدورهای کمربند و راه.....
۱۲۳-۱-۲-۳	جایگاه ایران در ابتکار کمربند و راه چین.....
۱۲۴-۱-۲-۳	بررسی شبکه راه آهن ایران و قابلیت های ترانزیتی آن در مقایسه با کشورهای کریدور.....
۱۲۹-۲-۲-۳	ظرفیت سازمان اکو در تسهیل ترانزیت در کریدور چین- آسیای میانه- غرب آسیا.....
۱۲۹-۲-۲-۳	پروژه ها و کریدورهای جایگزین احتمالی مسیر ایران.....
۱۳۲-۳-۲-۳	مسیرها و کریدورهای دسترسی ایران به غرب.....
۱۳۲-۴-۲-۳	بررسی و مقایسه کشورهای کریدور چین- آسیای میانه- غرب آسیا (کریدور مسیر ایران) از نظر وضعیت مرادات خارجی.....
۱۴۱-۴-۲-۳	وضعیت مرادات خارجی.....
۱۴۳	فصل چهارم: دیدگاه های انتقادی در خصوص ابتکار کمربند و راه
۱۴۶-۱-۴	معرفی دیپلماسی تله بدهی.....
۱۴۶-۱-۱-۴	دیپلماسی مبتنی بر تله بدهی و شواهد آن.....
۱۴۸-۲-۱-۴	ابتکار کمربند و راه چین و فرضیه تله بدهی.....
۱۵۱-۲-۴	نحوه مواجهه کشورها در مقابل ابتکار کمربند و راه.....
۱۶۰-۳-۴	چارچوب پایداری بدهی برای کشورهای مشارکت کننده توسط چین.....
۱۶۱-۴-۴	ارزیابی ریسک بدهی ایران ناشی از ابتکار کمربند و راه.....
۱۶۳	فصل پنجم: تحلیل جایگاه ایران در ابتکار کمربند و راه
۱۶۵-۱-۵	تحلیل سیاسی روابط ایران و چین در بستر کمربند و راه.....
۱۶۷-۲-۵	نیاز چین به انرژی و جایگاه ایران در آن.....
۱۶۷-۱-۲-۵	رشد تولید و مصرف انرژی در چین.....
۱۷۱-۲-۲-۵	جایگاه ایران در تأمین انرژی چین.....
۱۷۳-۳-۵	تحلیل روابط تجاری و سرمایه گذاری ایران و چین.....
۱۷۴-۱-۳-۵	اسناد و موافقت نامه همکاری های دوجانبه ایران و چین.....
۱۷۶-۲-۳-۵	روابط تجاری ایران و چین.....
۱۸۵-۱-۲-۳-۵	محصولات صادراتی ایران به چین.....

۱۸۸	..... محصولات وارداتی ایران از چین
۱۹۰	..... پتانسیل‌های صادراتی ایران به چین
۱۹۷	..... مسیر ترانزیت محصولات تجاری ایران و چین در مرزهای ایران
۱۹۹	..... همکاری‌های سرمایه‌گذاری بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین
۲۰۰	..... <b>۴-۵ همکاری‌های ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه</b>
	..... ۱-۴-۵ اقدامات وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان مسئول طرف ایرانی کمیسیون مشترک
۲۰۲	..... همکاری‌های اقتصادی ایران و چین در چارچوب طرح کمربند و راه
۲۰۴	..... <b>۵-۵ ظرفیت‌های همکاری ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه</b>
۲۰۴	..... ۱-۵-۵ مروری بر ظرفیت‌های موجود
۲۰۶	..... ۲-۵-۵ کریدورهای عبوری از ایران
۲۰۷	..... ۳-۵-۵ معرفی برنامه‌های همکاری در قالب کوتاه، میان و بلندمدت
۲۰۹	..... ۴-۵-۵ زمینه‌های همکاری دو کشور ایران و چین
۲۱۱	<b>فصل ششم: جمع‌بندی</b>
۲۱۳	..... جمع‌بندی
۲۱۷	<b>منابع</b>
۲۲۵	<b>نمایه</b>

# فهرست نمودارها، تصاویر و جداول

- ۱ فصل اول: مروری بر سیر توسعه اقتصادی چین
- نمودار ۱-۱. تولید ناخالص داخلی چین در فاصله سال‌های ۱۹۷۸-۱۹۵۰ میلادی ..... ۶
- نمودار ۱-۲. مقایسه تولید ناخالص داخلی چین و ژاپن در فاصله سال‌های ۱۹۷۸-۱۹۵۰ میلادی (میلیارد دلار بر اساس برابری قدرت خرید) ..... ۷
- نمودار ۱-۳. رشد تولید ناخالص داخلی واقعی سالانه چین طی سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۷۹ میلادی (درصد تغییرات) ..... ۸
- نمودار ۱-۴. روند نرخ رشد اقتصادی چین طی سالهای ۱۹۹۰-۱۹۷۹ میلادی (درصد) ..... ۹
- جدول ۱-۱. منطق توصیه‌های سیاستی متعارف در خصوص چین ..... ۱۲
- نمودار ۱-۵. روند نرخ رشد اقتصادی چین طی سال‌های ۲۰۰۰-۱۹۹۱ میلادی (درصد) ..... ۱۴
- نمودار ۱-۶. روند نرخ رشد اقتصادی چین طی سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۰۱ میلادی (درصد) ..... ۱۵
- نمودار ۱-۷. مقایسه نرخ پس‌انداز چین و کشورهای پیشرفته منتخب طی سالهای ۲۰۱۷-۱۹۷۹ میلادی (درصد) ..... ۱۷
- نمودار ۱-۸. درآمد سرانه چین توسط بانک جهانی طی سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۰۰ میلادی (به دلار آمریکا) ..... ۱۸
- نمودار ۱-۹. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی واقعی سالانه چین و آمریکا طی سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۱۰ میلادی و پیش‌بینی‌ها تا سال ۲۰۵۰ میلادی (درصد) ..... ۱۹
- تصویر ۱-۱. موقعیت جغرافیایی کشور چین ..... ۲۱
- جدول ۱-۲. مقایسه تولید ناخالص داخلی سرانه چین و آمریکا بر اساس دلار اسمی آمریکا و برابری قدرت خرید در سال ۲۰۱۸ میلادی ..... ۲۳
- نمودار ۱-۱۰. سهم تولید ناخالص داخلی چین و آمریکا از کل اقتصاد جهان (بر اساس برابری قدرت خرید) طی سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۸۰ میلادی (درصد) ..... ۲۳
- نمودار ۱-۱۱. ارزش افزوده ناخالص تولید محصولات کارخانه‌ای چین، آمریکا و ژاپن در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۱۶ میلادی (میلیارد دلار) ..... ۲۴
- نمودار ۱-۱۲. میانگین دستمزد ماهانه چین، ویتنام و مکزیک در سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۹۵ میلادی (دلار آمریکا) ..... ۲۷
- نمودار ۱-۱۳. شاخص هزینه نیروی کار در چین، مکزیک و ویتنام نسبت به آمریکا طی سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۰۰ میلادی ..... ۲۸
- نمودار ۱-۱۴. سهم تولیدات صنعتی شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی در چین از کل تولید ملی در سال‌های ۲۰۱۱-۱۹۹۰ میلادی (درصد) ..... ۲۹

- نمودار ۱-۱۵. سهم صادرات و واردات محصولات کارخانه‌های شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی چین از کل آن در سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۹۰ میلادی (درصد)..... ۳۰
- نمودار ۱-۱۶. برآورد جریان‌های سرمایه‌گذاری خارجی ورودی و خروجی سالانه چین در سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۰۵ میلادی (میلیارد دلار)..... ۳۱
- جدول ۱-۳. ۱۰ منبع اصلی جریان‌های ورودی سرمایه‌گذاری خارجی به چین در سال‌های ۲۰۱۷-۱۹۷۹ میلادی (میلیارد دلار و درصد از کل)..... ۳۲
- جدول ۱-۴. مقاصد اصلی جریان‌های سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی غیرمالی چین تا سال ۲۰۱۷ میلادی (میلیارد دلار و درصد از کل)..... ۳۴
- نمودار ۱-۱۷. مقاصد برتر سرمایه‌گذاری خارجی چین بر اساس برآورد AEI طی سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۰۵ میلادی (میلیارد دلار)..... ۳۵

- جدول ۱-۵. ۱۰ بانک بزرگ جهان ..... ۳۸
- نمودار ۱-۱۸. ۱۰ صندوق ثروت حاکمیتی بزرگ جهان برحسب مجموع دارایی (مبلغ: تریلیون دلار آمریکا)..... ۳۹

## فصل دوم: معرفی ابتکار کمربند و راه و بررسی اهداف و اقدامات چین ۴۳

- تصویر ۱-۲. مسیرهای جاده ابریشم قدیم ..... ۴۷
- تصویر ۲-۲. شمای کلی کریدورهای پروژه ابتکار کمربند و راه ..... ۵۱
- نمودار ۱-۲. مقایسه تولید ناخالص داخلی کشورها در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۵۰ میلادی بر اساس برآورد مؤسسه گلدمن ساکس ..... ۵۵
- نمودار ۲-۲. پیش افتادن تولید ناخالص داخلی چین از آمریکا قبل از ۲۰۵۰ میلادی ..... ۵۶
- نمودار ۲-۳. رابطه ضریب نفوذ واردات از چین و نسبت اشتغال صنایع کارخانه‌ای از جمعیت در آمریکا ..... ۵۷
- نمودار ۲-۴. رابطه تراز تجاری آمریکا با چین با سطح اشتغال در آمریکا ..... ۵۸
- تصویر ۲-۳. گستره TTIP و TPP ..... ۶۰
- نمودار ۲-۵. ظرفیت مازاد تولید در چین ..... ۶۷
- تصویر ۲-۴. درآمد سرانه استان‌های مختلف چین در سال ۲۰۱۴ میلادی ..... ۷۱
- جدول ۱-۲. پروژه‌های مهم ابتکار کمربند و راه ..... ۸۱
- جدول ۲-۲. پیمان‌های پولی دوجانبه مبتنی بر رنمینبی چین تا سال ۲۰۱۷ میلادی ..... ۹۲
- نمودار ۲-۶. سهم نهادهای مالی در تأمین مالی پروژه‌های مرتبط با ابتکار کمربند و راه در پایان سال ۲۰۱۶ میلادی ..... ۹۴

## فصل سوم: بررسی مسیرها و کریدورهای ابتکار کمربند و راه و موقعیت ایران ۱۰۳

- تصویر ۱-۳. مسیرهای عمده پروژه کمربند و راه ..... ۱۰۶
- جدول ۱-۳. کشورهای واقع در محدوده راه‌گذر ..... ۱۰۸
- تصویر ۲-۳. مسیرهای تفکیک‌شده پروژه کمربند و راه ..... ۱۰۹
- تصویر ۳-۳. مسیر پل زمینی جدید اوراسیایی ..... ۱۱۱

تصویر ۳-۴. کریدور چین - مغولستان - روسیه .....	۱۱۳
تصویر ۳-۵. کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا .....	۱۱۴
تصویر ۳-۶. کریدور چین- شبه جزیره هندو چین .....	۱۱۶
تصویر ۳-۷. کریدور بنگلادش- چین- هند- میانمار .....	۱۱۸
تصویر ۳-۸. کریدور چین- پاکستان .....	۱۱۹
تصویر ۳-۹. نمای کلی از مسیرهای زمینی و دریایی ابتکار کمربند و راه .....	۱۲۳
تصویر ۳-۱۰. توسعه کریدور اوراسیا .....	۱۲۶
تصویر ۳-۱۱. وضعیت کنونی حمل و نقل ریلی در کریدورها .....	۱۲۸
جدول ۳-۲. تنها خط آهن بدون نیاز به تغییر عرض ریل: استانبول- دریاچه وان- تبریز (کشتی حمل قطار).....	۱۳۴
جدول ۳-۳. خط آهن باکو- تفلیس- کارس و آستارا .....	۱۳۴
جدول ۳-۴. خط آهن جدید میان کارس و تبریز .....	۱۳۵
تصویر ۳-۱۲. مسیرهای ریلی و چندمنظوره احتمالی میان غرب اروپا و ایران .....	۱۳۶
جدول ۳-۵. تنها مسیر تمام ریلی از طریق قزاقستان و ترکمنستان .....	۱۳۶
جدول ۳-۶. خط آهن INSTC عبوری از روسیه .....	۱۳۷
جدول ۳-۷. کوتاه‌ترین مسیر از طریق اوکراین .....	۱۳۸
تصویر ۳-۱۳. بنادر و مسیرهای کشتی‌رانی دریای سیاه .....	۱۳۸
جدول ۳-۸. مهم‌ترین پروژه‌های ریلی زیرساختی مرتبط با عبور و مرور قطارهای باری ایران .....	۱۳۹
<b>فصل چهارم: دیدگاه‌های انتقادی در خصوص ابتکار کمربند و راه</b>	<b>۱۴۳</b>
نمودار ۴-۱. نسبت بدهی ۸ کشور متأثر از ابتکار کمربند و راه چین .....	۱۴۹
نمودار ۴-۲. اثرات آنی وام‌های کمربند و راه بر نسبت بدهی کشورها .....	۱۴۹
نمودار ۴-۳. روند ریسک در جزایر اقیانوس آرام .....	۱۵۰
نمودار ۴-۴. منشأ بدهی جزایر اقیانوس آرام .....	۱۵۰
<b>فصل پنجم: تحلیل جایگاه ایران در ابتکار کمربند و راه</b>	<b>۱۶۳</b>
نمودار ۵-۱. رشد مصرف و واردات نفت چین .....	۱۶۸
نمودار ۵-۲. ساختار انرژی جهان و کشورهای منتخب .....	۱۶۹
نمودار ۵-۳. مصرف انرژی در بخش‌های مختلف اقتصاد چین .....	۱۷۱
جدول ۵-۱. روند تجارت ایران با کشور چین (میلیارد دلار) .....	۱۷۸
نمودار ۵-۴. مقایسه واردات و صادرات ایران و چین .....	۱۷۸
جدول ۵-۲. سهم تجارت چین در تجارت ایران و بالعکس (درصد) .....	۱۷۹
نمودار ۵-۵. مقایسه سهم تجارت ایران و چین در هر طرف .....	۱۷۹
نمودار ۵-۶. تعیین زاویه بین دو بردار بر اساس معیار کسینوس در دایره مثلثاتی .....	۱۸۳



- جدول ۳-۵. زاویه بین محصولات صادراتی ایران و محصولات وارداتی چین برحسب شاخص کسینوس (درجه)..... ۱۸۴
- جدول ۴-۵. عمده گروه‌های کالایی HS صادرات ایران به چین ..... ۱۸۶
- جدول ۵-۵. عمده گروه‌های کالایی HS واردات ایران از چین ..... ۱۸۸
- جدول ۶-۵. فهرست اقلام عمده وارداتی چین در سال ۲۰۱۷ میلادی که بر اساس آمار گمرک، در سال ۱۳۹۶  
ایران سابقه صادراتی آن‌ها به سایر کشورها غیر از چین را داشته است (میلیون دلار) ..... ۱۹۱
- جدول ۷-۵. مسیر ترانزیت صادرات غیرنفتی ایران به جهان در مرزهای ایران سال ۱۳۹۷ ..... ۱۹۸
- جدول ۸-۵. مسیر ترانزیت محصولات صادرات غیرنفتی ایران به چین در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷ ..... ۱۹۸
- جدول ۹-۵. ترانزیت محصولات وارداتی ایران از جهان در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷ ..... ۱۹۹
- جدول ۱۰-۵. مسیر ترانزیت محصولات وارداتی ایران از چین در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷ ..... ۱۹۹
- تصویر ۱-۵. مسیرهای عبوری پیشنهادی ابتکار کمربند و راه از ایران ..... ۲۰۷

## ◀◀ دیباچه به قلم دکتر علی لاریجانی

چین در ظرف چند دهه اخیر از یک کشور در حال توسعه به یک ابرقدرت اقتصادی تبدیل شده است. این در حالی است که دارا بودن نظام سوسیالیستی، انجام این تغییرات را برای این کشور بسیار سخت نموده ولی با برنامه‌ریزی دقیق آن را محقق کرده است. شاید مهم‌ترین مسئله در این تغییر استراتژیک، اتخاذ یک متدولوژی توسعه معقول و سنجیده از یک طرف و ثبات در سیاست و برنامه‌ریزی متناسب با شرایط از جهت دیگر بوده است. در این کتاب اجمالاً به این مسائل و برنامه‌ریزی این کشور برای دسترسی به اهداف آینده در سطح بین‌المللی با استفاده از «ابتکار کمربند و راه» و فرصت‌های ایران در این پروژه پرداخته شده است. در این خصوص، توجه مسئولان مختلف بخش‌ها اعم از سیاست‌گذاران و کارگزاران به این تجربه موفق با توجه به ظرفیت‌های بالقوه در ایران، حائز اهمیت بسزایی بوده و اهمیت آن بسی بیشتر از فهم و درک و بهره جستن از پروژه کمربند و راه می‌باشد.

در بررسی مجموع مناسبات بین‌المللی چین در دوران گذشته به نظر می‌رسد سیاست‌گذاران این کشور عزم راسخ یافتند که قدرتمند شدن چین در سایه رهایی از شرایط فقیرانه اقتصادی و یافتن جایگاه مهم در صحنه بین‌المللی امکان‌پذیر است. لذا بر این اساس، اولویت خود را در توسعه اقتصادی جهشی در نظر گرفته و سایر بخش‌های دیگر کشور اعم از سیاست خارجی، داخلی و فرهنگی و امنیتی را در خدمت این اولویت قرار دادند. این در حالی است که بخش‌های دیگر حذف نشدند بلکه در جایگاه بعدی این اولویت قرار گرفتند. شرایط ایران با چین از جهاتی متفاوت است، اما با همه تفاوت‌ها داشتن اولویت ضرورت دارد و آن هم نباید آن قدر متکثر باشد که به هیچ‌کدام واصل نگردد. این سخن استاد بزرگوار استاد مطهری را باید مبنای حرکت خود قرار دهیم که فرمود: «ممکن است کشور یا دولتی اهداف بسیار عالی داشته باشد اما اگر از یک اقتصاد سالم برخوردار نباشد به آن اهداف نخواهد رسید و منظور از اقتصاد سالم اقتصاد زاینده و ثروت‌زا است». البته استاد مطهری اقتصاد را نظیر آنچه مارکسیست‌ها بدان قائلند، زیرپا نمی‌دانست. بلکه اقتصاد را وسیله مهم وصول به هدف‌های عالی می‌پنداشت که امروز علاج کار ایران در توجه به این سخن ارزشمند استاد بزرگوار است.

در بررسی «ابتکار کمر بند و راه» چین و فرصت‌های ایران که با همت جناب آقای دکتر فرهاد دژپسند و همکاران تدوین شده است، از وجهی باید با تأنی و تأمل بررسی شود که چین به عنوان کشور دوست، چه هدف یا اهدافی را در نظر دارد که به برخی از این اهداف در معرفی این پروژه پرداخته شده است.

نکته قابل توجه این است که نظام جمهوری اسلامی ایران از منظر خود با این پروژه تقرب حاصل می‌کند و قطعاً در تعریفی که از این وجه فائلیم به نفع طرفین توجه تام داریم. در این کتاب ابعادی از این امور و اندازهای لازم مورد واکاوی قرار گرفته است.

موقف دیگر مطالعه می‌تواند جایگاه راهبردی این پروژه در صحنه بین‌المللی و تنش تأثیرگذار آن در مؤلفه‌های قدرت جهانی، امنیت و اقتصادی بین‌المللی باشد. این پروژه، در آرایش دهه‌های اخیر و نقش آفرینی قدرت‌های غیر غربی، حساسیت‌هایی برای به خصوص آمریکا و در درجه دوم اروپا فراهم کرده است که نمونه‌ای از برخورد بی‌پیرایه آن در مواضع رئیس‌جمهور وقت آمریکا قابل ملاحظه بوده است؛ اما بعید است دیگر فرصتی برای سیاست‌گذاران آمریکا در ایجاد چرخش ژئوپلیتیکی فراهم شود؛ در واقع آن‌ها دیر به این نیت ناصواب خود نائل آمده‌اند! لذا در آینده یک قطب قدرت بین‌المللی در منطقه آسیا نهفته است که اضلاع آن، چین بیشتر از بعد قدرت اقتصادی، روسیه از بعد قدرت دفاعی کنشگری منطقه‌ای و بین‌المللی و ایران بیشتر از جهت کنش‌گری اسلامی و ضد استکباری می‌تواند باشد، مشروط بر اینکه ایران مطابق مطالب پیش‌گفته قبل از هر چیز بنیه اقتصادی خود را با سرعت قوی نماید و ثانیاً در گام‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و عملی خود در منطقه به یک چارچوب استراتژیک همگرایی منطقه‌ای مستمراً توجه داشته باشد.

به جهات اجمالی که بیان گردید، مطالعه این اثر برای جامعه و کارگزاران بخش‌های مختلف کشور مفید و سازنده می‌باشد و زمینه تاسی بیشتر و تصمیمات سنجیده‌تر و اراده قوی‌تر را فراهم می‌کند. ان شاء الله

**علی لاریجانی**

## ◀◀ پیشگفتار به قلم دکتر فرهاد دژپسند

ایران و چین به عنوان دو تمدن باستانی، در طول تاریخ روابط راهبردی و دیرینه با یکدیگر داشته‌اند که بخشی از آن در حوزه اقتصاد و تجارت در قالب «جاده ابریشم» تبلور یافته بود. جاده ابریشم نه تنها در مسیر زمینی، بلکه در مسیرهای دریایی از دو بندر باستانی تیس و هرمز در کرانه دریای عمان و خلیج فارس برای انتقال کالاها به سوی غرب آسیا و اروپا بهره می‌برده است. ضمن اینکه شواهد و مدارک تاریخی همگی در ابعاد فرهنگی نیز، به نقش و جایگاه بسیار مهم ایران در جاده ابریشم باستانی اشاره دارند. در حال حاضر نیز، ایران و چین از مهم‌ترین شرکای تجاری یکدیگر محسوب می‌شوند و در برخی حوزه‌ها به راحتی جایگزینی برای آن قابل تصور نمی‌باشد. به خاطر دارم وقتی که برای تصدی وزارت امور اقتصادی و دارایی برنامه تدوین می‌کردم با توجه به اینکه وزیر اقتصاد، رئیس کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و چین است و دولت چین در سال ۲۰۱۵ میلادی، «ابتکار کمربند و راه» را به عنوان جایگزین جاده ابریشم قدیم تعریف کرد، یکی از مقولاتی که ذهن من را به خود مشغول کرد، بحث چین بود.

سند «چشم‌انداز و اقدامات انجام‌شده در ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده دریایی ابریشم قرن بیست و یکم» که به طور مختصر سند «چشم‌انداز و اقدامات»<sup>۱</sup> خوانده می‌شود، توسط دولت چین در ماه مارس ۲۰۱۵ میلادی، منتشر شد. بر اساس این سند، «ابتکار کمربند و راه» شامل شش کریدور و یا به عبارت دیگر شش راهرو بزرگ زمینی است که «کمربند» اقتصادی جاده ابریشم را تشکیل می‌دهد و همچنین یک «راه» یا کریدور دریایی که به عنوان «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» خوانده می‌شود.

بر اساس این سند، اهداف طرح بدین شرح ذکر شده است: «ارتقای گردش منظم و آزاد عوامل اقتصادی، تخصیص شدیداً کارای منابع و یکپارچگی عمیق بازارها، تشویق کشورهای واقع در کمربند و راه به دستیابی به هماهنگی سیاست اقتصادی و انجام همکاری گسترده‌تر و عمیق‌تر با

---

<sup>۱</sup> “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”

استانداردهای بالاتر و ایجاد ساختار مشترک همکاری اقتصادی منطقه‌ای باز، فراگیر و متوازن که به همه نفع می‌رساند».

این طرح ابتکاری، علاوه بر کارکرد آن برای اقتصاد چین، در بعد بین‌المللی نیز از منظر اقتصادی و فرهنگی مورد توجه قرار گرفته به گونه‌ای که در یونسکو، از این طرح با عنوان «جاده گفتگو» که به پیشبرد گفتگو و تبادلات کشورهای شرق و غرب کمک می‌نماید، یاد شده است. در واقع، «ابتکار کمربند و راه» را می‌توان از منظر جابجایی قدرت بین غرب و شرق در دهه‌های آینده نیز تحلیل کرد. با توجه به اینکه چین، در جایگاه دومین قدرت اقتصادی جهان پس از آمریکا قرار گرفته و در دو دهه اخیر مسئله مقابله اقتصادی آمریکا و چین یکی از موضوعات اصلی اقتصاد بین‌الملل بوده است.

«کمربند» اقتصادی جاده ابریشم، به ارتقا و توسعه مسیرهای «زمینی» می‌انجامد. این ارتقا از طریق ساخت یک پل اروپایی-آسیایی و یک زنجیره تدارکاتی از ساحل شرقی چین تا روتردام در اروپای غربی و نیز از طریق ایجاد تعدادی از کریدورهای اقتصادی که چین را با مغولستان و روسیه، آسیای مرکزی و جنوب شرق آسیا متصل می‌کند، محقق می‌شود. در این بین، کریدور «چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا» یک دروازه مهم برای انتقال نفت و گاز طبیعی است و مسیر آن شهر سین‌کیانگ چین و کشورهای ایران، ساحل مدیترانه در ترکیه را شامل می‌شود. این کریدور از پنج کشور آسیای میانه (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان)، یک کشور خاورمیانه (ایران) و یک کشور اروپایی عبور می‌کند.

ابتکار کمربند و راه، چارچوبی برای توسعه همکاری‌های زیرساختی و سرمایه‌گذاری در بخش قابل‌ملاحظه‌ای از جهان، مشتمل بر اوراسیا و آفریقا و اقیانوس هند است. این ابتکار به دنبال یکپارچه‌سازی منطقه آسیای شرقی، آسیای جنوب شرقی، آسیای مرکزی، آسیای غربی، آسیای جنوبی، اقیانوسیه، آفریقا و اروپا در یک منطقه اقتصادی منسجم از طریق ایجاد زیرساخت‌ها، افزایش مبادلات تجاری و ارتقای تعاملات فرهنگی است. بر حسب برآوردها، ابتکار کمربند و راه در ده ساله بعد از ۲۰۱۷ میلادی حدود یک تریلیون دلار پروژه سرمایه‌گذاری را شامل خواهد شد.<sup>۱</sup> در حال

---

<sup>۱</sup> OECD (2018)

حاضر کریدورهای مختلف این ابتکار شامل ۷۲ کشور جهان می‌باشد ولی تعداد کشورهای مشمول در مدل‌های گسترده‌تر آن تا ۱۰۰ کشور هم افزایش می‌یابد.

با وجود زمینه‌ها و فرصت‌های همکاری فراوان بین ایران و چین، دو کشور می‌توانند در چارچوب ابتکار یاد شده و در راستای تحقق این فرصت‌ها با یکدیگر همکاری نمایند. این همکاری می‌تواند در حوزه‌های حمل و نقل و ترانزیت، بانکی و مالی از جمله استفاده از مبادلات تهاتری، پیمان پولی دو جانبه، استفاده از کارت اعتباری یونیون پی<sup>۱</sup> یا ابزارهای مشابه برای خریدهای خرد وارداتی و مسافرتی، حوزه‌های تجاری و سرمایه‌گذاری، توسعه راه ابریشم مجازی و تبادلات فرهنگی و گردشگری، توسعه مناطق آزاد، منطقه مکران و بندر چابهار و توسعه همکاری‌ها در چارچوب شرکت‌های کوچک و متوسط چینی باشد.

با عنایت به مراتب و دلایل پیش‌گفت، در سال ۱۳۹۴، تصمیم بر آن شد برای بهره‌برداری از قابلیت‌های تکنولوژیک و مالی چین، یک برنامه راهبردی بلندمدت بین ایران و چین مبادله شود، ولی بررسی‌ها نشانگر آن بود که تا آن زمان، توافقی صورت نگرفته بود. البته پیش‌نویس اولیه‌ای تهیه شده ولی مورد پیگیری قرار نگرفته بود. از طرف دیگر، ایران، در کریدور «کمر بند و راه»، جایگاهی نداشت، این در حالی است که ایران در جاده قدیم ابریشم، جایگاه خیلی خوبی داشت. به همین دلیل به محض آغاز به کار، اولین محوری که با همکارانم در سازمان سرمایه‌گذاری خارجی در میان گذاشتم تا با جدیت پیگیری کنیم، تدوین برنامه راهبردی ایران و چین بود. در این رابطه دوستان ما زحمت زیادی کشیدند، با اذعان به اینکه، این برنامه را یک دستگاه به تنهایی نمی‌تواند به سرانجام برساند و باید وزارت امور خارجه، دستگاه متولی دیپلماسی خارجی که اتفاقاً نسخه اولیه را تهیه کرده بود، با تجربه‌ای که در رابطه با سایر کشورها داشت، همکاری صورت پذیرد. علاوه بر این، دستگاه‌های اجرایی که در حوزه‌های متناسب نقش بسیار برجسته‌ای داشتند باید همکاری می‌کردند. لذا طبیعی بود که وزارت نفت، وزارت نیرو، وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان محیط‌زیست را باید همراه می‌کردیم. به همین دلیل با مسئولیت سازمان سرمایه‌گذاری خارجی به

---

<sup>۱</sup> - unionpay

عنوان دبیرخانه کمیسیون مشترک، این کار شروع شد و با دستگاه‌های اجرایی یک رابطه دوطرفه و تنگاتنگی برقرار کردیم. در همین مراحل اتفاق دیگری نیز در رابطه با موضوع روابط ایران و چین رخ داد و آن این بود که جناب آقای دکتر لاریجانی، رئیس محترم وقت مجلس شورای اسلامی مأموریت پیدا کردند، به عنوان مسئول عالی روابط ایران و چین، این کارها را سازمان بدهند. البته این برای ما هم یک فرصت مغتنمی بود که بتوانیم از تجربیات ایشان استفاده حداکثری داشته باشیم. به همین دلیل پیش‌نویس تهیه شده خدمت ایشان ارسال شد و نقطه نظرات تفصیلی، دقیق و جامع ایشان را دریافت کردیم و با تداوم همکاری‌ها با سایر دستگاه‌ها، علی‌الخصوص وزارت امور خارجه، پیش‌نویس اولیه تأیید شد و مراحل بعدی خودش را طی کرد و این کار به سرانجام رسید. در عین حال به ذهنم رسید که حیف است این مستندات به رشته تحریر در نیایند و تنظیم نشوند، چراکه مستندسازی این کار می‌تواند گام بزرگی در تبیین و تنویر افکار آیندگان باشد؛ بنابراین از همکارانم در معاونت امور اقتصادی خواستم با استفاده از مطالعات ارزشمندی که در آن معاونت انجام شده بود و همچنین تجاربی که در مسیر تدوین برنامه راهبردی ایران و چین به دست آمده بود این مجموعه را آماده نمایند.

در پایان لازم می‌دانم از برادر ارجمندم جناب آقای دکتر علی لاریجانی که زحمت مطالعه کتاب را متقبل شدند و همراه با نظرات عمیق و کارشناسانه، کتاب را با دیباچه‌ای وزین به قلم خود مزین کردند تشکر کنم. همچنین از همه عزیزانی که در تولید محتوا و تنظیم این کتاب نقش داشتند؛ به ویژه از جناب آقای دکتر محمدعلی دهقان دهنوی و جناب آقای دکتر سید رضا عظیمی معاونین امور اقتصادی و مدیران و کارشناسان دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی وزارت متبوع، جناب آقای دکتر سید علی محمد موسوی رئیس کل سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران، جناب آقای ابوالفضل کوده‌ئی مدیر کل وقت دفتر روابط اقتصادی خارجی سازمان مذکور و جناب آقای دکتر علی عبدالهی رئیس مرکز فناوری اطلاعات و توسعه اقتصاد هوشمند که تلاش آن‌ها به تدوین این کتاب منتهی شده است، تقدیر و تشکر نمایم.

**فرهاد دژپسند**

کمر بند اقتصادی جاده ابریشم یا آنچه به «ابتکار کمر بند و راه»<sup>۱</sup> شهرت یافته را می‌توان مهم‌ترین ابتکار بین‌المللی که از سوی چین جدید ارائه شده است، معرفی کرد. این طرح به تعبیری، بلندپروازانه‌ترین مگا پروژه در دوران حاضر نیز به شمار می‌آید. از زمان ارائه این ابتکار توسط رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ میلادی، این ایده از جنبه‌های مختلف در محافل علمی و سیاسی مورد توجه قرار گرفته است.

«ابتکار کمر بند و راه» به عنوان جایگزین جاده ابریشم قدیم، توسط دولت چین به عنوان دور سوم تجربه اقتصاد برون‌گرا در این کشور، پس از ایجاد و توسعه مناطق ویژه اقتصادی که از سال ۱۹۸۰ میلادی آغاز شد و سپس، پیوستن این کشور به سازمان جهانی تجارت در سال ۲۰۰۱ میلادی، تعریف شد. این طرح علاوه بر کارکرد آن برای اقتصاد چین در بعد بین‌المللی، هم از منظر اقتصادی و هم از بعد فرهنگی مورد توجه قرار گرفته است؛ به گونه‌ای که در سازمان یونسکو، از این طرح با عنوان «جاده گفت‌وگو» که به پیشبرد گفت‌وگو و تبادلات کشورهای شرق و غرب کمک می‌نماید، یاد شده است.

چین دومین قدرت اقتصادی جهان پس از آمریکا است. اگر قدرت روبه‌رشد این کشور را در کنار توانمندی‌هایی چون جمعیت عظیم، موقعیت ژئوپولیتیک ویژه، توانمندی روبه‌رشد نظامی، سنت دیرپای دولت‌مداری و فرهنگ غنی قرار دهیم، اهمیت توجه به رفتارها و ابتکارات این کشور در صحنه بین‌المللی و تبیین پیامدهای این ابتکارات را بهتر در خواهیم یافت.

ابتکار کمر بند و راه را می‌توان از منظر جابه‌جایی قدرت بین غرب و شرق در دهه‌های آینده نیز تحلیل کرد. این ایده در شرایطی مطرح شده است که در دو دهه اخیر، مسئله مقابله اقتصادی آمریکا و چین یکی از موضوعات اصلی اقتصاد بین‌الملل بوده است. رشد اقتصادی سریع چین در چند دهه گذشته و پیش‌بینی تبدیل این کشور به قدرت اول اقتصاد جهان تا قبل از سال ۲۰۵۰ میلادی، آمریکا را به مقابله با این کشور واداشته است؛ زیرا آمریکا جهش اقتصادی چین را

<sup>1</sup>Belt and Road Initiative (BRI)



تهدیدی برای خود تلقی می‌کند. استفاده از ابزارهای غیرمستقیم مثل موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد و کنار گذاشتن چین از آن‌ها و یا جنگ تجاری مستقیم، از روش‌هایی بوده که توسط دولت‌های مختلف آمریکا آزمون شده یا در حال انجام است. یکی از واکنش‌های چین به این اقدامات آمریکا، ارائه ابتکار کمربند و راه بوده است.

نکته حائز اهمیت آنکه ابتکار کمربند و راه در سطح ایده متوقف نشده بلکه پیشرفت اجرایی خوبی نیز دارد. معرفی راه‌گذرهای اقتصادی در مناطق مختلف، از مهم‌ترین اقدامات چین در این راستا بوده است. به‌دنبال آن، مقامات و دستگاه‌های دولت چین جهت حمایت از ابتکار کمربند و راه، اقدامات مختلفی را به‌انجام رسانده‌اند. از جمله، اداره کل گمرکات چین، اقدامات لازم را برای کاهش موانع غیرتعرفه‌ای و ادغام گمرکات در طول مسیرها اعلام نموده است. وزارت بازرگانی چین نیز برای تقویت همکاری‌های انرژی و زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری با کشورهای همسایه برنامه‌ریزی کرده است. وزارت حمل و نقل چین نیز، برای توسعه خطوط حمل و نقل بین‌المللی و شبکه خطوط هوایی با کشورهای در امتداد مسیر، برنامه‌ریزی نموده است. علاوه بر این، اداره نظارت بر کیفیت چین، در زمینه بازرسی و قرنطینه، اقدامات لازم را انجام می‌دهد.

برحسب برآوردها، ابتکار کمربند و راه در ده‌ساله بعد از ۲۰۱۷ میلادی، حدود یک تریلیون دلار پروژه سرمایه‌گذاری را شامل خواهد شد.<sup>۱</sup> در حال حاضر، کریدورهای مختلف این ابتکار شامل ۷۲ کشور جهان می‌باشد ولی تعداد کشورهای مشمول در مدل‌های توسعه‌یافته آن تا ۱۰۰ کشور هم افزایش می‌یابد. ابتکار کمربند و راه کشورهایی با حدود ۶۰ درصد جمعیت و ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهانی را شامل می‌شود که این اطلاعات بیانگر اهمیت و اثرگذاری بالای این ایده در مقیاس جهانی است.

ایران یکی از کشورهای مسیر خشکی این ابتکار به شمار می‌آید که از هزاران سال پیش با چین روابط تجاری گسترده داشته است. اولین روابط ایران و چین به دوران اشکانیان بازمی‌گردد و دو کشور در طول تاریخ با هم مناسبات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی مناسبی داشته‌اند. در حال حاضر، چین مهم‌ترین شریک تجاری ایران محسوب می‌شود. به عبارتی دیگر در سال ۲۰۱۸ میلادی صادرات نفت و محصولات غیرنفتی ایران به چین به میزان

---

<sup>۱</sup>OECD (2018)

۲۵ میلیارد دلار و واردات ایران از این کشور در سال ۲۰۱۸ میلادی به میزان ۱۱ میلیارد دلار بوده است که در نتیجه آن چین به عنوان اولین مقصد صادراتی و اولین مبدأ وارداتی برای ایران محسوب می‌شود. نیاز ایران به منابع مالی و همچنین، ایجاد زیرساخت‌ها در بخش‌های مختلف و در مقابل، نیاز چین به انرژی، می‌تواند از مهم‌ترین ظرفیت‌های همکاری اقتصادی دو کشور تلقی شود. لذا نحوه گسترش همکاری‌های اقتصادی دو کشور در چارچوب ابتکار کمربند و راه، موضوعی است که می‌باید با دقت مورد ارزیابی قرار گیرد.

در این راستا، مطالعه حاضر درصدد آن است که ضمن ارائه تحلیلی جامع از ابتکار کمربند و راه، ظرفیت‌های همکاری ایران و چین را در این چارچوب مورد بررسی قرار دهد. مشارکت فعال ایران در این طرح می‌تواند در راستای منافع بلندمدت دو کشور تعریف و ضمن کمک به توسعه روابط اقتصادی دو کشور، در رشد و توسعه اقتصادی ایران و چین نیز مؤثر باشد.

با این همه ابتکار کمربند و راه فاقد ابهام نیست. فارغ از ابهامی که به نحوه تعریف آن توسط دولت چین و تغییرات آن در طول زمان مربوط می‌شود، در بخش علمی و کارشناسی کشور نیز شناخت دقیقی از این ابتکار حاصل نشده است. این موضوع باعث می‌شود نگرش‌های شخصی نسبت به این ایده پررنگ باشد. لذا لازم است در معرفی چارچوب کلی و اجزای ابتکار کمربند و راه، از آن رفع ابهام شود. به طور طبیعی، تبیین چستی این مگا پروژه از منظر دولت چین، به عنوان دولتی که آن را ارائه داده و همچنان مدیریت می‌نماید، در این زمینه راهگشا خواهد بود. این گزارش در شش فصل تهیه شده است. در فصل اول، سیر توسعه اقتصادی چین از زمان انقلاب سال ۱۹۴۹ میلادی به بعد از جمله نظام حکمرانی این کشور، مورد بررسی قرار می‌گیرد. در فصل دوم، ابتکار کمربند و راه معرفی و اهداف چین از ابتکار تحلیل می‌شود. موضوع فصل سوم به معرفی برنامه‌های دولت چین از ارائه این ابتکار یاد شده و از جمله مسیرها و کریدورهای مختلف و همچنین اقدامات صورت گرفته توسط آن کشور اختصاص دارد. فصل چهارم، به تحلیل دیدگاه‌های اقتصادی در خصوص ابتکار کمربند و راه، نحوه مواجهه برخی کشورها با این ابتکار و پاسخ دولت چین به انتقادات می‌پردازد. در فصل پنجم، جایگاه ایران در ابتکار کمربند و راه تحلیل می‌شود و سپس در فصل ششم، جمع‌بندی و پیشنهادها ارائه می‌گردد.



# فصل اول

مروری بر سیر توسعه اقتصادی چین



بی تردید می‌توان از کشور چین به عنوان موفق‌ترین کشور در حال توسعه از منظر دستیابی به رشد اقتصادی بالا و پایدار پس از جنگ جهانی دوم یاد کرد، به نحوی که طی قریب به ۴۰ سال گذشته، این کشور توانسته از یک کشور فقیر و دریافت‌کننده کمک‌های بین‌المللی به یک قدرت اقتصادی بزرگ و اثرگذار در صحنه تعاملات جهانی تبدیل شود.

بر اساس گزارش بانک جهانی، از سال ۱۹۷۹ و هم‌زمان با شروع اصلاحات اقتصادی در چین تا سال ۲۰۱۷ میلادی، تولید ناخالص داخلی چین به طور میانگین سالانه نزدیک به ۱۰ درصد رشد کرده که این رقم، سریع‌ترین نرخ رشد اقتصادی مستمر یک اقتصاد مهم در تاریخ بوده است. این نرخ رشد، چین را قادر ساخته است تا به طور متوسط هر ۸ سال یک‌بار تولید ناخالص داخلی خود را دو برابر نماید که ماحصل این رشد خیره‌کننده، رهایی بیش از ۸۰۰ میلیون نفر از مردم این کشور از فقر بوده است. همچنین، در حال حاضر این کشور بر اساس معیار برابری قدرت خرید، بزرگ‌ترین اقتصاد جهان و به قیمت‌های جاری دومین اقتصاد بزرگ دنیا پس از آمریکا محسوب شده و در تولید محصولات کارخانه‌ای، تجارت کالاها و ذخایر ارزی، رتبه نخست جهان را دارا است.<sup>۱</sup>

به منظور پی‌بردن به اهمیت این دستاورد چین، می‌توان ارقام فوق را با کشورهای پیش‌تاز در امر توسعه اقتصادی مقایسه نمود. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی سرانه<sup>۲</sup> بریتانیا طی دوره استیلای اقتصادی این کشور در میانه قرن نوزدهم میلادی (۱۸۷۰-۱۸۲۰) صرفاً ۱,۳ درصد در سال بود و تولید ناخالص داخلی سرانه آمریکا نیز در طول نیم قرن پیش از جنگ جهانی اول یعنی زمانی که از بریتانیا به عنوان رهبر اقتصادی جهان پیشی گرفت، تنها ۱,۸ درصد در سال افزایش یافت (مدیسون، ۲۰۰۱)، به عبارت دیگر، این کشور توانسته در مقایسه با کشورهای پیشرفته و توسعه‌یافته غربی، مسیر توسعه اقتصادی را در بازه زمانی کوتاه‌تری طی کرده و دستاوردهای اقتصادی چشمگیری طی ۴۰ سال گذشته داشته باشد.

قدرت اقتصادی روزافزون چین باعث شده است که این کشور به طور فزاینده درگیر سیاست‌ها و پروژه‌های اقتصادی جهانی، به ویژه در بخش توسعه زیرساخت‌ها شود. ابتکار کمربند و راه این کشور بیانگر استراتژی بزرگ چین برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی در سراسر آسیا، اروپا،

<sup>۱</sup>World Bank, China Overview, March 28, 2017

<sup>۲</sup>Gross Domestic Product per Capita

آفریقا و سایر کشورها است. در صورت موفقیت، ابتکارات اقتصادی چین می‌تواند بازارهای صادراتی و سرمایه‌گذاری این کشور را به طور قابل توجهی گسترش دهند و «قدرت نرم» این کشور را در سطح جهان افزایش دهند.

با این حال، در سال‌های اخیر از شتاب رشد اقتصادی این کشور کاسته شده است. به طوری که نرخ رشد اقتصادی این کشور از ۱۴,۲ درصد در سال ۲۰۰۷ میلادی به ۶,۶ درصد در سال ۲۰۱۸ میلادی کاهش یافت و صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرده است در سال ۲۰۲۴ میلادی به ۵,۵ درصد کاهش یابد. در این شرایط، دولت چین بیم آن را دارد که در تله درآمد متوسط<sup>۱</sup> قرار گیرد؛ وضعیتی که از نرخ رشد اقتصادی کشورها با قرار گرفتن در سطحی معین از توسعه‌یافتگی، کاسته می‌شود.

این فصل، تحولات توسعه اقتصادی کشور چین را از زمان استقرار جمهوری خلق چین در سال ۱۹۴۹ میلادی تاکنون و در دو بازه زمانی مجزا مورد بررسی قرار می‌دهد. وجه تمایز این دو دوره، عملکرد متفاوت اقتصادی و همچنین تفاوت در نگرش و نوع سیاست‌گذاری اقتصادی در این کشور است.

#### ◀ ۱-۱ دوره اول: از سال ۱۹۴۹ تا سال ۱۹۷۸ میلادی

مؤلفه اصلی اقتصاد چین در دوران قبل از وقوع انقلاب دهقانی در سال ۱۹۴۹ میلادی به رهبری مائو، وجود اقتصادی معیشتی در این کشور بود. در ابتدای دهه ۱۹۵۰ میلادی تولید ناخالص داخلی کشور چین با جمعیتی معادل ۵۷۳ میلیون نفر بالغ بر ۲۴۰ میلیارد دلار و با درآمد سرانه ۵۰ دلار بود (مدیسون، ۲۰۰۱)؛ اما از زمان استقرار حکومت کمونیستی در این کشور، تحولات اقتصادی و سیاسی شتاب بیشتری می‌گیرد. نخستین دوره از تحولات اقتصادی چین از این زمان آغاز شده و تا زمان مرگ مائو در سال ۱۹۷۶ میلادی تداوم می‌یابد.

در این دوره که از آن تحت عنوان دوران سوسیالیسم افراطی یاد می‌شود، چین تحت رهبری مائو، اقتصادی با برنامه‌ریزی متمرکز یا کنترل مرکزی داشت. بخش بزرگی از تولید اقتصادی

<sup>۱</sup>Middle Income Trap

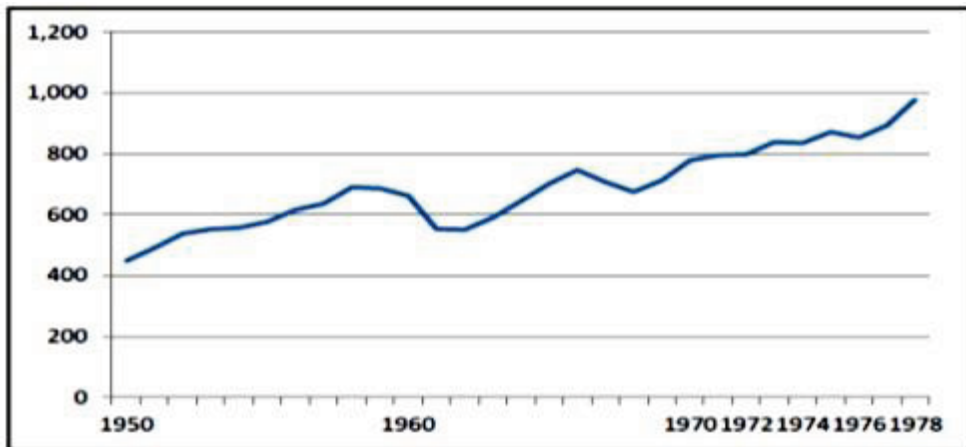
کشور توسط دولت، هدایت و کنترل می‌شد که بر اساس آن، اهداف مربوط به میزان تولید کالاها، قیمت‌ها و منابع تخصیص داده شده به بیشتر بخش‌های اقتصاد را تعیین می‌کرد. در دهه ۱۹۵۰ میلادی، همه مزارع خانگی چین در مجتمع‌های بزرگ متمرکز شدند. دولت مرکزی در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی برای حمایت از صنعتی‌شدن سریع، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در زمینه سرمایه‌های فیزیکی و انسانی انجام داد. در نتیجه تا سال ۱۹۷۸ میلادی نزدیک به سه چهارم از تولید محصولات صنعتی مطابق با اهداف تولید برنامه‌ریزی متمرکز توسط شرکت‌های دولتی و تحت نظارت مرکزی تولید شدند. به‌طور کلی، شرکت‌های خصوصی و شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی، از مبادرت به هرگونه فعالیت اقتصادی منع شدند. هدف اصلی دولت چین این بود که اقتصاد این کشور نسبتاً خودکفا باشد. تجارت خارجی عموماً به تهیه کالاهایی که امکان تولید آن‌ها در چین وجود نداشت، محدود بود. چنین سیاست‌هایی موجب بروز اختلال‌هایی در اقتصاد این کشور شد. از آنجا که بیشتر جنبه‌های اقتصادی توسط دولت مرکزی مدیریت و اداره می‌شد، هیچ مکانیسم بازاری برای تخصیص کارآمد منابع وجود نداشت و بنابراین شرکت‌ها، کارگران و کشاورزان انگیزه‌های کمی برای ارتقای بهره‌وری و افزایش کیفیت محصولات خود داشتند؛ چرا که بیشتر بر تحقق اهداف تعیین‌شده توسط دولت متمرکز بودند.

طبق آمار دولت چین، تولید ناخالص داخلی واقعی این کشور از سال ۱۹۵۳ تا ۱۹۷۸ میلادی به طور متوسط سالانه ۶٫۷ درصد رشد کرده است، اگرچه صحت این داده‌ها توسط بسیاری از تحلیلگران زیر سؤال است و برخی از آن‌ها ادعا می‌کنند در این دوره، اغلب مقامات دولت چین (به خصوص در سطوح پایین‌تر کشوری) به دلایل سیاسی، در بیان سطح تولید بزرگ‌نمایی می‌کردند. مدیسون میانگین رشد واقعی تولید ناخالص داخلی سالانه چین در این دوره را حدود ۴٫۴ درصد اعلام کرده است. علاوه بر این، اقتصاد چین در زمان رهبری مائو شاهد چندین مورد از بحران‌ها و رکودهای اقتصادی بود. از جمله در دوران جهش بزرگ به جلو<sup>۱</sup> طی سال‌های ۱۹۵۸ تا ۱۹۶۲ میلادی که منجر به قحطی گسترده شد و بنابر گزارش‌ها به مرگ بیش از ۴۵ میلیون

<sup>۱</sup>The Great Leap Forward



نفر منتهی گردید. همچنین در زمان انقلاب فرهنگی در خلال سال‌های ۱۹۶۶ تا ۱۹۷۶ میلادی، به دلیل هرج و مرج گسترده سیاسی، اقتصاد چین به شدت مختل شد. طی این بازه زمانی (از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۸ میلادی)، تولید ناخالص داخلی سرانه چین بر اساس معیار برابری قدرت خرید<sup>۱</sup>، دو برابر شد. با این وجود، استانداردهای زندگی چینی‌ها از سال ۱۹۵۸ تا ۱۹۶۲ میلادی، ۲۰٫۳ درصد کاهش یافت و در خلال سال‌های ۱۹۶۶ تا ۱۹۶۸ میلادی نیز ۹٫۶ درصد کاهش پیدا کرد (نمودار ۱-۱). علاوه بر این، رشد استانداردهای زندگی در چین در مقایسه با آنچه به عنوان مثال در ژاپن وجود داشت نیز کاهش یافت (نمودار ۱-۲).

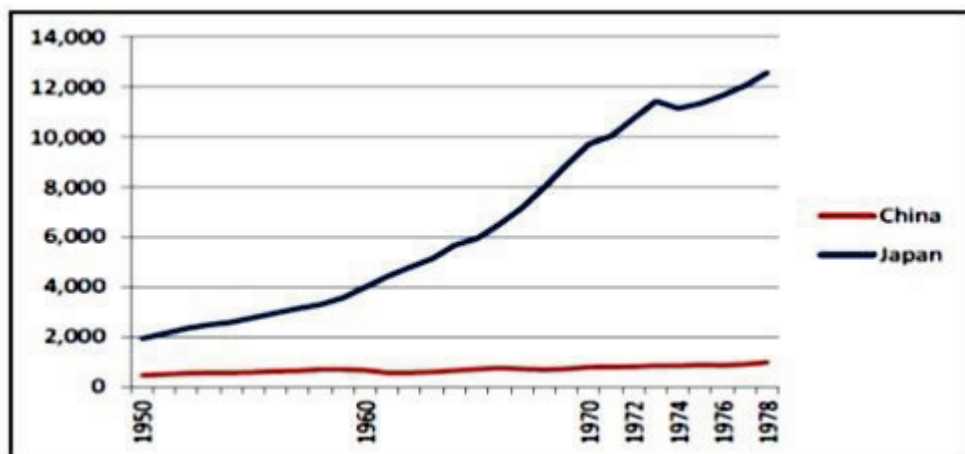


مأخذ: صندوق بین‌المللی پول

نمودار ۱-۱. تولید ناخالص داخلی چین در فاصله سال‌های ۱۹۵۰-۱۹۷۸ میلادی

(میلیارد دلار بر اساس برابری قدرت خرید)

<sup>۱</sup>Purchasing Power Parity (PPP)



مأخذ: صندوق بین‌المللی پول

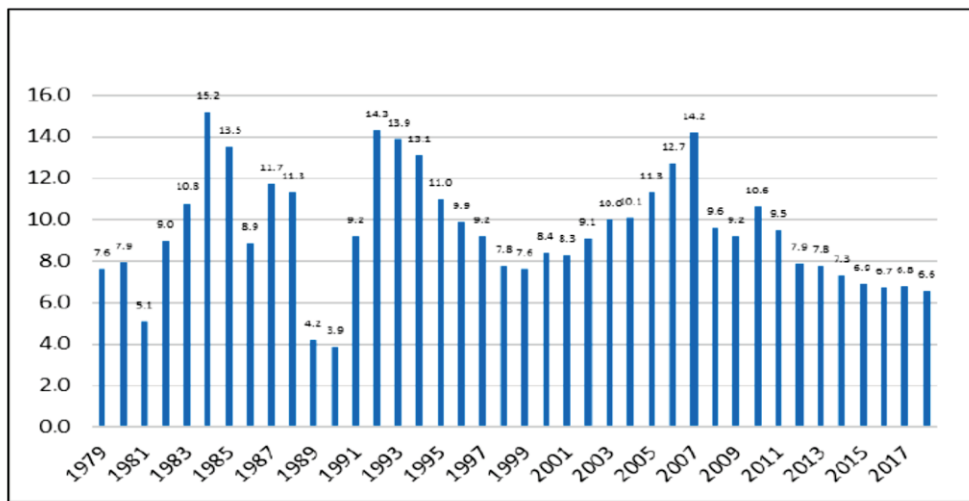
نمودار ۱-۲. مقایسه تولید ناخالص داخلی چین و ژاپن در فاصله سال‌های ۱۹۷۸-۱۹۵۰ میلادی  
(میلیارد دلار بر اساس برابری قدرت خرید)

در سال ۱۹۷۸ میلادی (اندکی پس از درگذشت مائو در سال ۱۹۷۶ میلادی)، دولت چین تصمیم‌گرفت با اصلاح تدریجی اقتصاد، سیاست‌های اقتصادی خود را به‌منظور افزایش قابل توجه رشد اقتصادی و سطح زندگی، تغییر دهد. از این زمان، اقتصاد چین شاهد شکل‌گیری نوع متفاوتی از سیاست‌های اقتصادی است و به عبارتی وارد دوران دوم از تحولات ۷۰ ساله پس از انقلاب سال ۱۹۴۹ میلادی تاکنون می‌شود.

#### ◀◀ ۱-۲ دوره دوم: از سال ۱۹۷۸ میلادی به بعد

این دوره با روی کار آمدن دنگ شیائوپنگ آغاز می‌شود که از وی به عنوان معمار و بنیان‌گذار اصلاحات اقتصادی در چین یاد می‌شود. مهم‌ترین مشخصه این دوران، عملکرد بسیار مطلوب اقتصادی علی‌الخصوص در مقایسه با دوره نخست است. طی این دوره، چین شاهد جهش در رشد اقتصادی و از آن مهم‌تر، تداوم و پایداری رشدهای اقتصادی بالا و وقوع اختلال‌های اندک است (نمودار ۱-۳).

سیاست جدید اقتصادی دنگ شیائوپنگ، صحت نظریه همگرایی گالبرایت، اقتصاددان سرشناس آمریکایی را به اثبات رساند. همگرایی دو سیستم اقتصادی سرمایه‌داری و سوسیالیستی، با هدایت واحد دولتی متکی به اقتصاد بازار، رشد جهشی و اعجاز‌آمیز اقتصاد چین را تأمین نمود و جهان را حیرت‌زده کرد و احکام منجمد تئوری مربوط به عقب‌ماندگی جهان سوم را زیر رو کرد. چین در عرض ۲۰ سال (۲۰۰۰-۱۹۸۰ میلادی)، راه صدساله را پیمود.



مأخذ: صندوق بین‌المللی پول

نمودار ۱-۳. رشد تولید ناخالص داخلی واقعی سالانه چین طی سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۷۹ میلادی (درصد تغییرات)

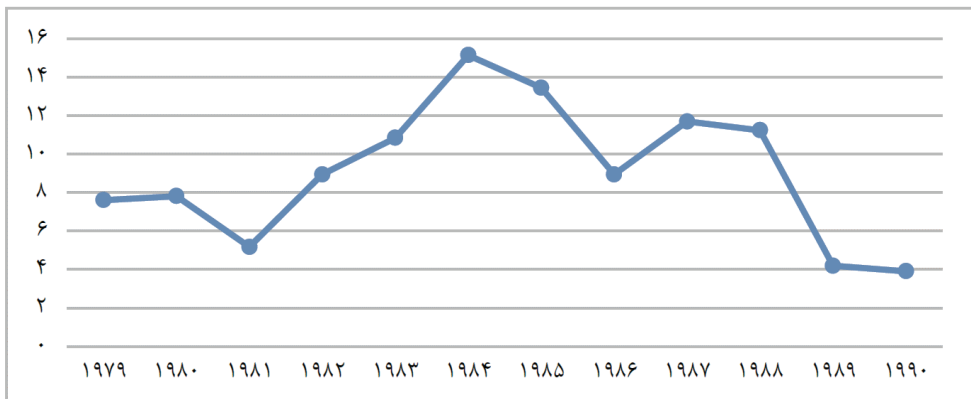
مطابق آمار صندوق بین‌المللی پول، از سال ۱۹۷۹ تا ۲۰۱۸ میلادی، میانگین سالانه تولید ناخالص داخلی واقعی چین ۹٫۵ درصد بوده است. این بدان معناست که چین توانسته به طور متوسط هر ۸ سال یک‌بار حجم اقتصاد خود را به صورت واقعی دوبرابر کند.

#### ◀ ۱-۲-۱ مراحل اصلاحات اقتصادی در چین

رهبری چین در آغاز اصلاحات اقتصادی، یک برنامه رشد اقتصادی سه مرحله‌ای را تنظیم نمود و آن را به مرحله اجرا درآورد (پترز ۲۰۱۰). مرحله اول (۱۹۹۰-۱۹۸۰ میلادی)، ساختار بنیادی مالکیت چندلایه‌ای بر وسایل تولید، مقدمتاً تشکیل می‌شود و اولین عناصر فعالیت اقتصادی

مبثنی بر اقتصاد بازار وارد کار می‌شوند و اولین مناطق اقتصادی ویژه تشکیل می‌شوند تا ضمن استفاده از سرمایه خارجی تحت شرایط اقتصاد بازار و تحت تسلط اقتصاد دولتی، گردآوری تجربه و دانش میسر گردد.

تغییرات حاصله در زیر بنای اقتصادی، به اولین مصوبه مربوط به اجرای اصلاحات گسترده در عرصه سیاسی در اجلاس ۱۳ کمیته مرکزی حزب کمونیست چین منجر شد. مطابق این اصلاحات، هنوز سیستم سنتی، قدرت دولتی متمرکز را زیر سؤال نمی‌برد. ماحصل اصلاحات در این مرحله، دو برابر شدن تولید ناخالص ملی چین بود.



مأخذ: بانک جهانی

#### نمودار ۱-۴. روند نرخ رشد اقتصادی چین طی سال‌های ۱۹۷۹-۱۹۹۰ میلادی (درصد)

به نظر می‌رسد مهم‌ترین موضوعی که باید در خصوص سیاست‌گذاری اقتصادی و اصلاحات در این مرحله مورد دقت قرار گیرد، ویژگی خاص اقتصاد چین یعنی برقراری نظام سوسیالیستی و اداره اقتصاد بر اساس آن، مالکیت دولتی و نظام تولید، توزیع و تخصیص منابع بر اساس برنامه‌ریزی متمرکز و عدم وجود انگیزه‌های خصوصی است؛ بنابراین مهم‌ترین دغدغه و مسئله طراحان اصلاحات اقتصادی در خلال این سال‌ها، تغییر نگرش نسبت به بازارها، حقوق مالکیت و بنگاه‌های خصوصی و تنظیم چارچوب‌های سیاستی به مقتضای این تغییر نگرش بود؛ به نحوی که مشوق‌های بازاری فعال، حقوق مالکیت مستقر و ثبات اقتصاد کلان حفظ شود.

با توجه به نقش بسیار گسترده بخش کشاورزی در اقتصاد چین در این مرحله، مهم‌ترین مانع، کمبود مشوق‌ها در بخش کشاورزی این کشور است و این امر، خود ناشی از نظام خرید محصولات کشاورزی از سوی دولت و مالکیت اشتراکی بر زمین است. به صورت طبیعی، حذف تحویل الزامی محصول به دولت به قیمت‌های کنترل شده و خصوصی‌سازی زمین، دو توصیه سیاستی است که در این شرایط بر اساس توصیه‌های سیاستی متعارف به دولت می‌شود؛ اما بررسی دقیق‌تر و ملاحظه جزئی‌تر شرایط چین گویای آن است که این سیاست‌ها می‌توانست خطرات زیان‌بار زیادی به همراه داشته باشد. حذف نظام خرید دولتی سبب از دست رفتن منبع مهم درآمدی دولت مرکزی می‌شد؛ زیرا مابه‌التفاوت بین قیمت خرید و فروش محصولات کشاورزی، بخشی از پایه مالیاتی را در این کشور تشکیل می‌داد.

از سوی دیگر، به دلیل آنکه دولت مرکزی مواد غذایی را در مناطق شهری با قیمت‌های یارانه‌ای عرضه می‌کرد، حذف نظام خرید دولتی سبب افزایش قیمت مواد غذایی در مناطق شهری شده و به دنبال آن، دولت با تقاضاهای کارگران برای افزایش دستمزدها مواجه می‌شد. خصوصی‌سازی زمین نیز به نوبه خود موجب بروز مشکلات شدید اجرایی و قانونی می‌شد، بنابراین اگر هزینه‌های مترتب بر آزادسازی قیمت محصولات کشاورزی و خصوصی‌سازی زمین نظیر بی‌ثباتی در سطح اقتصاد کلان، نزاع‌های اجتماعی در مناطق شهری و نابسامانی‌های اجرایی و قانونی را در نظر بگیریم، به شدت از مطلوبیت این دو سیاست خواهد کاست.

در عوض، سیاست‌گذاران چینی مبادرت به اتخاذ سیاستی تحت عنوان راهبرد دوسویه<sup>۱</sup> کردند. بر اساس این راهبرد، مقامات چینی اقدام به آزادسازی حاشیه‌ای بخش کشاورزی نمودند؛ به نحوی که بر اساس آن نظام برنامه‌ریزی خود را بدون هیچ‌گونه تغییری حفظ کردند. در قالب این اقدام، به کشاورزان اجازه داده شد تا پس از ایفای تمام تعهدات خود به دولت در قالب نظام دولتی الزام رعایا به تحویل محصولات به دولت، مازاد غلات خود را آزادانه و به قیمت‌های تعیین شده از سوی بازار به فروش برسانند. این نظام مبتکرانه، بدون تحمیل هیچ زیانی سبب ارتقای بهره‌وری در بخش کشاورزی شد. خصوصاً آنکه این سیاست به مثابه راه میان‌بری بود که

<sup>۱</sup>Two- Pronged Strategy

به سادگی معضل ذاتی مربوط به آزادسازی عمده‌فروشی را حل کرد؛ یعنی چگونه می‌توان هم برای فروشندگان مشوق‌هایی در سطح خرد فراهم کرد و هم دولت مرکزی را از تبعات بودجه‌ای آزادسازی مصون نگه داشت؟ تا زمانی که سهمیه‌های الزام‌آوری که دولت برای کشاورزان در نظر می‌گرفت کمتر از میزان تولیدی بود که از بازار کاملاً آزاد به دست می‌آمد (زیرا مبادلات انجام‌شده در حاشیه به قیمت بازار منتهی می‌شد) و تا زمانی که این سهمیه‌ها به تدریج افزایش نمی‌یافت (به‌گونه‌ای که تولیدکنندگان نگران افزایش تدریجی سهمیه‌ها در نتیجه تولیدات مازاد بازاری شده نبودند) اصلاحات دو سویه در چین در عمل به کارایی تخصیصی کامل دست می‌یافت، اما این اصلاح، به یک توزیع مادون‌حاشیه‌ای<sup>۱</sup> متفاوت منجر شد که همانا حفاظت از جریان‌های درآمدی به همان شکل اولیه بود. رویکرد اصلاح دو سویه، به تدریج در سایر حوزه‌ها نظیر کالاهای سرمایه‌ای (به عنوان مثال زغال سنگ و فولاد) و بازارهای کار (قراردادهای اشتغال) به کار گرفته شد. این نظام، نقشی حیاتی در جلب حمایت سیاسی برای پیشبرد فرایند اصلاح داشت؛ به‌گونه‌ای که سبب حفظ سرعت انجام فرایند اصلاح و حداقل کردن تبعات اجتماعی نامطلوب آن شد (رودریک، ۲۰۰۷).

چین حتی رژیم حقوق مالکیت خصوصی را اختیار نکرد و صرفاً یک نظام مبتنی بر بازار را به بدنه اقتصاد برنامه‌ریزی‌شده خود الصاق نمود. دولت چین به‌جای خصوصی‌سازی زمین و دارایی‌های سرمایه‌ای، اقدام به اجرای ترتیبات نهادی جدیدی نظیر نظام مسئولیت خانوار (که در قالب آن زمین به خانوارهای انفرادی و بر حسب اندازه خانوار «اختصاص» می‌یافت) و بنگاه‌های روستاییان و شهرک‌نشینان<sup>۲</sup> نمود. این بنگاه‌ها تا اواسط دهه ۱۹۹۰ میلادی موتور محرک رشد چین بودند؛ به‌گونه‌ای که سهم آن‌ها در خلق ارزش افزوده صنعتی تا اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی به بیش از پنجاه درصد افزایش یافت. حقوق مالکیت رسمی در این بنگاه‌ها به بخش خصوصی یا دولت مرکزی واگذار نشده بود؛ بلکه به اجتماعات محلی (روستاییان یا شهرک‌نشینان) تفویض شده بود. دولت‌های محلی اشتیاق فراوانی به موفقیت این بنگاه‌ها داشتند؛ زیرا با توجه به سهم برابر آن‌ها، موفقیت بنگاه‌ها به‌منزله ایجاد درآمدهای مستقیم برای آن‌ها بود. با توجه به ویژگی

<sup>۱</sup>Infra-marginal

<sup>۲</sup>Township and Village Enterprises (TVEs)

محیطی خاص چین در آن زمان، حقوق مالکیت به شکل مالکیت مستقیم دولت محلی عملاً بسیار ایمن‌تر از رژیم قانونی حقوق مالکیت خصوصی بود. احتمالاً امنیت ضمنی تضمین‌شده به واسطه نظارت و کنترل دولت محلی بیشتر از کارایی از دست رفته از ناحیه فقدان حقوق کنترل خصوصی بود (رودریک، ۲۰۰۷).

بنابراین، در این مرحله شاهد نوعی ابداع سیاستی در چین هستیم. دلیل اطلاق ابداع به سیاست‌های اتخاذ شده در چین آن است که این سیاست‌ها شباهت بسیار اندکی با سیاست‌های متعارف جهت نیل به توسعه اقتصادی دارند (جدول ۱-۱). اصلاحات در این کشور ماهیتی تجربی داشته و چینی‌ها در انجام اصلاحات اقتصادی، بافت تاریخی و سیاسی خود را مد نظر قرار دادند که این موضوع واجد مزایای متعددی بود.

جدول ۱-۱. منطق توصیه‌های سیاستی متعارف در خصوص چین

مسئله	راه‌حل
بهره‌وری پایین بخش کشاورزی	آزادسازی قیمت
مشوق‌های تولید	خصوصی‌سازی زمین
از دست رفتن درآمدهای بودجه‌ای	اصلاح مالیاتی
دستمزدهای مناطق شهری	تبدیل بنگاه‌های دولتی به بنگاه‌های تجاری مستقل <sup>۱</sup>
ادغام در اقتصاد جهانی	حذف موانع تجاری و جذب سرمایه‌گذاری خارجی

چین نه نظام خرید دولتی را کنار گذاشت و نه به خصوصی‌سازی زمین مبادرت نمود. در عوض، این کشور معضل انگیزش را از طریق نظام قیمت‌گذاری دو سویه قراردادن نظام بازار در رأس نظام ترتیبات دولتی- و نظام مسئولیت خانوار- که بدون دادن حق مالکیت زمین به خانوارها، حق فروش محصول مازاد بر سهمیه تعیین شده از سوی دولت را به آن‌ها واگذار نمود- حل کرد. در قالب این اصلاحات، خانوارها مجبور بودند سهمیه محصول خود را با قیمت‌های کنترل شده در اختیار دولت قرار دهند اما در عوض می‌توانستند آزادانه محصول مازاد بر سهمیه خود را به قیمت‌های بازار آزاد به فروش برسانند. تا زمانی که سهمیه‌های دولتی پایین‌تر از میزان تولید

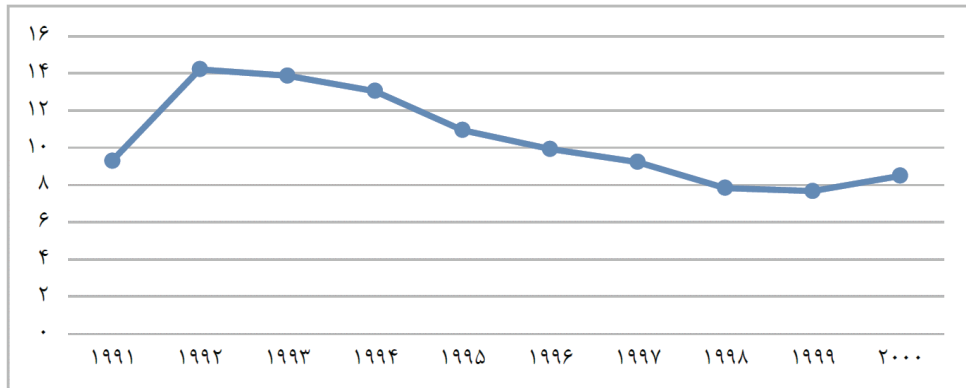
<sup>۱</sup>Corporatization

کشاورزان بود، کارایی بخش کشاورزی افزایش می‌یافت. زیبایی این ترتیبات در آن بود که ارتباط بین تدارک و عرضه مشوق‌ها و تبعات توزیعی و بودجه‌ای آن‌ها را قطع نمود؛ به عبارت دیگر، فراهم کردن مشوق برای کشاورزان تبعات توزیعی و بودجه‌ای به همراه نداشت؛ بنابراین، این اصلاحات از مخاطراتی که اصلاحات مستقیم‌تر با آن مواجه می‌شوند مصون ماند.

موضوع دیگر ادغام در اقتصاد جهانی در این دوره، افزایش مشارکت در بازارهای جهانی به عنوان یک هدف است. هرچند از منظر توصیه‌های متعارف، سریع‌ترین مسیر جهت نیل به این هدف می‌تواند کاهش یا حذف موانع واردات و سرمایه‌گذاری خارجی باشد؛ اما در عوض این کشور با استفاده از ابزارهایی نظیر کاهش جهت‌گیری ضد تجاری سیاست‌های اقتصادی در قالب احداث مناطق ویژه اقتصادی که در آن‌ها سرمایه‌گذاران خارجی به یک رژیم آزاد تجاری دسترسی داشتند؛ به این هدف دست یافت (رودریک، ۲۰۰۷).

مرحله دوم (۲۰۰۰-۱۹۹۱ میلادی)، گذار به اقتصاد بازار شروع می‌شود و بدین طریق ساختارهای اقتصادی جدید و همراه با آن، ساختارهای اجتماعی تشکیل می‌یابند. در رابطه با آن، «تنظیم استراتژیکی و تجدیدسازمان» مالکیت دولتی آغاز می‌شود. نقطه اوج این مرحله عبارتست از کاهش هر چه بیشتر بخش دولتی از طریق خصوصی‌سازی همه جانبه شرکت‌ها و مؤسسات دولتی و اقدامات دیگر برای تشکیل سریع کارخانجات بزرگ و مدرن دولتی که قادر به رقابت در عرصه بین‌المللی باشند و تمرکز و توجه بخش دولتی بر پست‌های فرماندهی اقتصاد کشور. در این مرحله، به کمک ورود روزافزون سرمایه خارجی، توسعه مدرنیزاسیون آغاز می‌شود. رهبری سابق حزب کمونیست چین، ارتقای یک‌جانبه تولید ناخالص داخلی مطلق را در دستور کار قرار می‌دهد تا کشور خود را از این لحاظ به سطح توسعه کشورهای پیشرفته برساند و از آن‌ها سبقت گیرد. در این مرحله، تولید ناخالص ملی دو برابر شد. این افزایش امکان داد مردم چین به مرحله متوسط زندگی دست یابند.





مأخذ: بانک جهانی

نمودار ۱-۵. روند نرخ رشد اقتصادی چین طی سال‌های ۱۹۹۱-۲۰۰۰ میلادی (درصد)

مرحله سوم اصلاحات اقتصادی، از سال ۲۰۰۱ میلادی تاکنون در حال اجراست. در این مرحله، مدرنیزاسیون اقتصاد ملی و موازی با آن، مدرنیزاسیون کشور پایان خواهد یافت. با گذار به سومین مرحله اصلاحات اقتصادی (از سال ۲۰۰۲ میلادی به بعد) همان‌طور که حزب کمونیست چین فرمول‌بندی کرده، شاهد پیدایش امکانات نوین برای توسعه سریع‌تر چین هستیم که شامل دو محور اصلی است:

محور اول که عبارت است از:

- امکانات نوینی که از موضع اقتصادی و مالی نیرومند چین حاصل می‌آیند؛

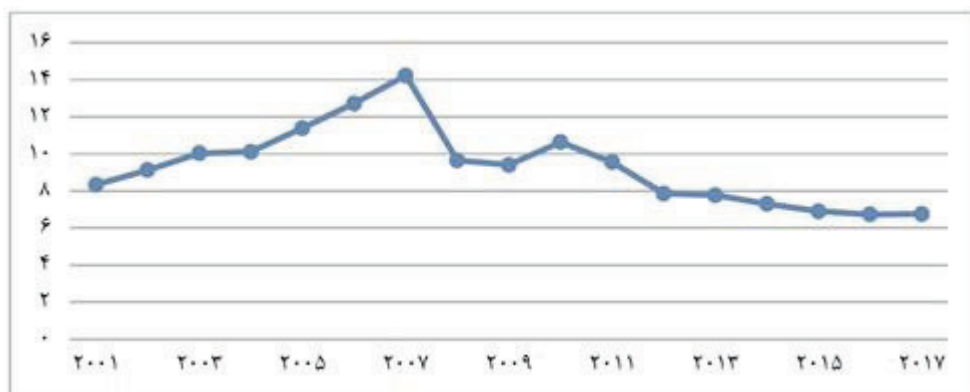
- جمهوری خلق چین اکنون در مقایسه با سال‌های ۱۹۹۰ میلادی سرمایه نسبتاً کلانی در اختیار دارد؛

- از چنین سرمایه‌ای می‌توان برای مثال جهت در پیش گرفتن دیپلماسی اقتصادی استفاده کرد.

محور دوم نیز عبارت است از امکاناتی که با ورود جمهوری خلق چین به «سازمان تجارت جهانی» پدید می‌آید که عبارتند از تسریع توسعه اقتصادی در رابطه با خارج، ارتقای سطح رشد و افزایش ذخیره ارزی (برکسلی، ۱۳۹۲).

چین امروز با پشت‌سرگذاشتن اقتصادهای بزرگی مثل فرانسه، آلمان و ژاپن، بعد از ایالات متحده «موتور اقتصاد جهانی» محسوب می‌شود. پیشرفت‌های حاصله در مدرنیزاسیون کشور

حاکمی از آن هستند که گذار آغاز شده از سال ۱۹۷۹ میلادی به سیستم اقتصادی نوین با شرایط و الزامات کشور انطباق داشته است.



مأخذ: بانک جهانی

نمودار ۱-۶. روند نرخ رشد اقتصادی چین طی سال‌های ۲۰۰۱-۲۰۱۷ میلادی (درصد)

در بیان ویژگی‌های سیاستی چین در مراحل دوم و سوم باید خاطرنشان کرد که بی‌تردید صادرات و سرمایه‌گذاری خارجی نقش مهمی در توسعه چین در این دو مرحله ایفا نموده‌اند؛ زیرا این کشور توانست از طریق فروش محصولات خود در بازارهای جهانی منابع کافی برای خرید تجهیزات سرمایه‌ای و نهاده‌های مورد نیاز برای مدرن کردن اقتصاد خود به‌دست بیاورد. از سوی دیگر، سرازیر شدن سرمایه‌گذاری خارجی به این کشور، سبب ورود مهارت‌های فنی و مدیریتی به این کشور شد؛ به نحوی که استان‌هایی که بیشترین رشد اقتصادی را تجربه کرده‌اند استان‌هایی هستند که از مزیت تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی بیشترین بهره را برده‌اند. درحقیقت، زیربنایی که در مرحله اول در نتیجه سیاست‌های مناسب ایجاد شده بود، زمینه را برای بهره‌برداری هر چه بیشتر و بهتر از مزایای برون‌گرایی فراهم نمود. چرا که عمده اصلاحات تجاری، یک‌دهه پس از شروع رشدهای بالای اقتصادی اتفاق افتاد.

با این حال، محدودیت‌های تجاری چین تا اواسط دهه ۱۹۹۰ میلادی در زمره بالاترین محدودیت‌های تجاری در کل جهان باقی ماند. اصلاحات عمده تجاری زمانی اتفاق افتاد که این

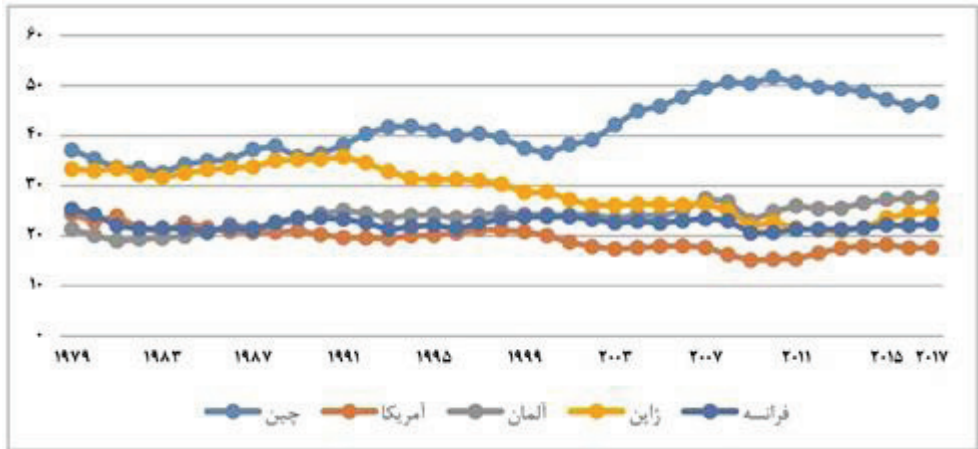
کشور از افزایش قابل‌ملاحظه در نرخ رشد اقتصادی خود اطمینان یافته بود. یکی از دلایل مهمی که در دفاع از تعویق در آزادسازی واردات تا پس از کسب اطمینان از استحکام پویایی‌ها و توانمندی‌های اقتصادی ذکر می‌شود آن است که این اقدام سبب محافظت از اشتغال در دوران گذار می‌شود. در اقتصادهایی نظیر اقتصادهای آمریکای لاتین و اروپای شرقی که آزادسازی واردات در آن‌ها با سرعت صورت‌گرفت، نیروی کاری که از بخش‌های آسیب‌دیده از ناحیه واردات آزاد شد هیچ‌گاه در فعالیت‌های قابل مبادله با بهره‌وری بالا به کار گرفته نشد، بلکه در فعالیت‌های غیررسمی و با بهره‌وری پایین‌تر از فعالیت‌های قبلی خود مشغول به کار شدند (یا بیکار شدند). به همین دلیل بود که میزان بهره‌وری کل اقتصاد در این کشورها کاهش یافته است (هرچند بهره‌وری نیروی کار در اندک بخش‌های مدرن افزایش یافته است). کشورهای نظیر کشورهای آسیایی که صادرات خود را از طریق افزایش فعالیت‌های جدید و افزایش در حاشیه مشوق‌های صادراتی ارتقا داده‌اند (به‌جای آنکه اقدام به آزادسازی واردات نمایند) از این معضل به دور بوده‌اند.

#### ◀ ۱-۲-۲ نقش سرمایه‌گذاری و بهره‌وری در رشد اقتصادی چین

اقتصاددانان، به طور کلی بخش عمده رشد سریع اقتصادی چین را به دو عامل اصلی نسبت می‌دهند: نخست، سرمایه‌گذاری در مقیاس بزرگ (که با پس‌انداز داخلی و سرمایه‌گذاری‌های خارجی تأمین می‌شود) و دوم رشد سریع بهره‌وری. به نظر می‌رسد این دو عامل بر یکدیگر اثر فزاینده داشته و به عنوان مکمل عمل می‌کنند. اصلاحات اقتصادی در چین به افزایش بهره‌وری اقتصاد منجر شدند و افزایش تولید و افزایش منابع مالی برای سرمایه‌گذاری‌های بیشتر در اقتصاد را فراهم آوردند.

نرخ پس‌انداز در چین در طول این دوره رقم بالایی داشته است. هنگامی که اصلاحات اقتصادی این کشور در سال ۱۹۷۹ میلادی آغاز شد، پس‌انداز داخلی ۳۲ درصد از تولید ناخالص داخلی بود. با این حال، بیشتر پس‌انداز چینی‌ها در این دوره از سود شرکت‌های تحت مالکیت دولت حاصل می‌شد و توسط دولت مرکزی برای سرمایه‌گذاری داخلی استفاده می‌گردید. اصلاحات اقتصادی، از جمله عدم تمرکز تولید اقتصادی، منجر به رشد چشمگیر پس‌انداز خانوارها و همچنین پس‌انداز شرکت‌های چینی شد. در نتیجه، نسبت پس‌انداز ناخالص چین به تولید ناخالص داخلی این کشور، بالاترین میزان در بین اقتصادهای بزرگ است (نمودار ۱-۷). میزان

زیاد پس‌اندازهای داخلی، چین را قادر ساخته است تا بتواند تأمین مالی سطح بالایی از سرمایه‌گذاری را پشتیبانی کند. درحقیقت، میزان پس‌انداز ناخالص داخلی چین بسیار فراتر از میزان سرمایه‌گذاری داخلی این کشور است و چین را به یک وام‌دهنده خالص بزرگ جهانی تبدیل کرده است.



مأخذ: بانک جهانی

#### نمودار ۱-۷. مقایسه نرخ پس‌انداز چین و کشورهای پیشرفته منتخب

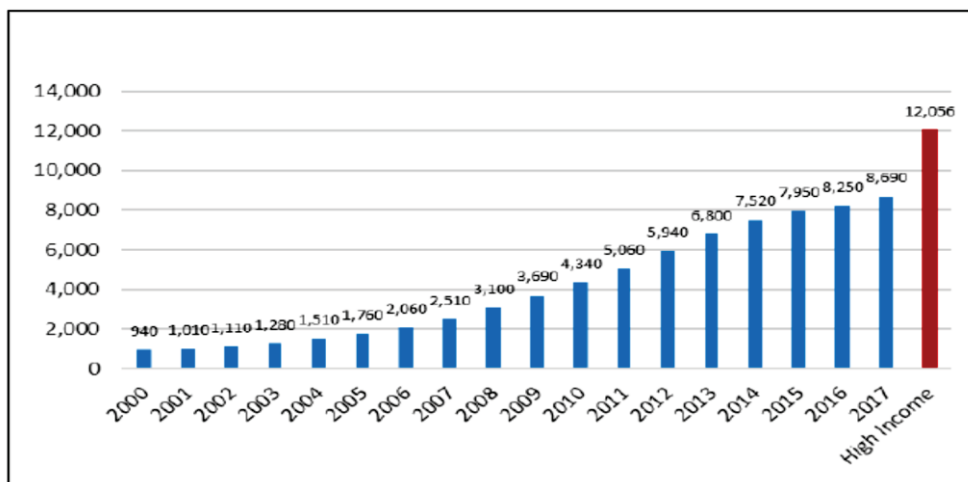
طی سال‌های ۱۹۷۹-۲۰۱۷ میلادی (درصد)

افزایش بهره‌وری، عامل اصلی دیگر رشد سریع اقتصادی چین است. بهبود بهره‌وری عمدتاً از طریق تخصیص مجدد منابع برای استفاده‌هایی با بهره‌وری بیشتر به‌ویژه در بخش‌هایی مانند کشاورزی، تجارت و خدمات که قبلاً به شدت توسط دولت مرکزی کنترل می‌شدند، حاصل شده است. به عنوان مثال، اصلاحات کشاورزی تولید را رونق بخشید و کارگران را به سوی اشتغال در بخش تولید محصولات کارخانه‌ای با بهره‌وری بیشتر سوق داد. تمرکززدایی اقتصادی در چین منجر به ظهور شرکت‌های غیردولتی (مانند بنگاه‌های خصوصی) شد که تمایل داشتند در مقایسه با بنگاه‌های تحت تملک دولت به فعالیت‌هایی با بهره‌وری بیشتر بپردازند و بازارمحورتر و کارآمدتر باشند. علاوه بر این، سهم بیشتری از اقتصاد (عمدتاً در بخش صادرات) در معرض نیروهای رقابتی

قرار دارد. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در چین با خود فناوری و فرآیندهای جدیدی به همراه آورد که باعث افزایش بهره‌وری شدند.

### ◀ ۱-۲-۳ مشکل رشد اقتصادی چین در دهه‌های آتی

مطابق طبقه‌بندی بانک جهانی از سطح توسعه‌یافتگی کشورها که با استفاده از درآمد ملی ناخالص سرانه<sup>۱</sup> آن‌ها صورت می‌گیرد، چین در سال ۱۹۹۷ میلادی از یک اقتصاد کم درآمد به یک اقتصاد با درآمد متوسط تبدیل شد و در سال ۲۰۱۰ میلادی به کشوری با درآمد متوسط به بالا تبدیل گردید. درآمد ملی ناخالص سرانه چین در سال ۲۰۱۷ میلادی ۳۸,۷ درصد (۸,۶۹۰ دلار) پایین‌تر از سطح مورد نیاز چین برای تبدیل شدن به اقتصادی با درآمد بالا بود. چین می‌تواند با پروژه‌های دولتی خود و تبدیل نوآوری به منبع اصلی رشد اقتصادی تا سال ۲۰۲۵ میلادی از آستانه کشوری با درآمد بالا عبور کند.

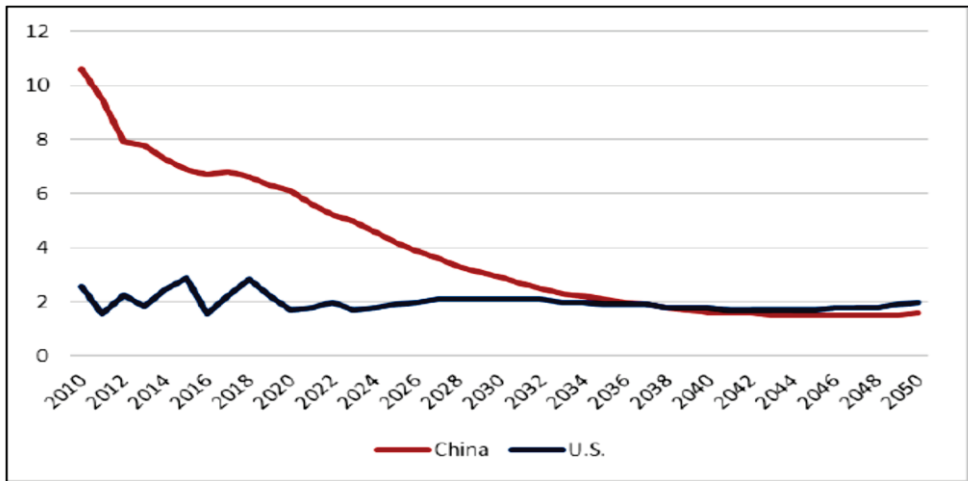


Source: EIU

نمودار ۱-۸. درآمد سرانه چین توسط بانک جهانی طی سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۱۷ میلادی (به دلار آمریکا)

<sup>۱</sup>Gross National Income per Capita

با این حال، واحد اطلاعات اکونومیست<sup>۱</sup> پیش‌بینی می‌کند که رشد تولید ناخالص داخلی چین طی چند دهه آینده به میزان قابل توجهی کند شده و در نهایت تا سال ۲۰۳۷ میلادی با نرخ رشد آمریکا یکسان خواهد شد (پیش‌بینی می‌شود نرخ رشد واقعی تولید ناخالص داخلی آمریکا و چین در این سال ۱٫۹ درصد باشد). این مؤسسه همچنین پیش‌بینی می‌کند که چند سال پس از سال ۲۰۳۷ میلادی، رشد تولید ناخالص داخلی آمریکا از چین پیشی بگیرد (نمودار ۱-۹).



Source: EIU

نمودار ۱-۹. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی واقعی سالانه چین و آمریکا طی سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۱۰ میلادی و پیش‌بینی‌ها تا سال ۲۰۵۰ میلادی (درصد)

دولت چین، اقتصاد در حال رشد را برای حفظ ثبات اجتماعی بسیار حیاتی می‌داند. با این حال، چین با چالش‌های مهمی در اقتصاد خود روبه‌رو است که می‌توانند موجب کاهش رشد اقتصادی در آینده شوند؛ از جمله این چالش‌ها می‌توان به سیاست‌های اقتصادی غیر معمول که منجر به تکیه بیش از حد به سرمایه‌گذاری ثابت و صادرات برای رشد اقتصادی می‌گردند (به جای تقاضای مصرف‌کننده)، پشتیبانی دولت از بنگاه‌های دولتی، سیستم بانکی ضعیف، افزایش شکاف درآمدی، افزایش آلودگی محیط زیست و فقدان نسبی حاکمیت قانون اشاره نمود. دولت چین

<sup>1</sup>The Economist Intelligence Unit (EIU)

این مشکلات را پذیرفته و متعهد شده است با اجرای سیاست‌هایی برای افزایش نقش بازار در اقتصاد، تقویت نوآوری، قراردادن مصرف به عنوان نیروی محرکه اقتصاد، گسترش پوشش تأمین اجتماعی، ترویج صنایع با آلاینده‌گی کمتر (مانند خدمات) و از بین بردن فساد رسمی دولتی، در حل این مشکلات بکوشد. توانایی دولت چین برای اجرای چنین اصلاحاتی احتمالاً مشخص خواهد کرد که آیا این کشور قادر خواهد بود به رشد نسبتاً سریع اقتصادی خود ادامه دهد یا در عوض، نرخ رشد بسیار پایین‌تری را تجربه خواهد کرد.

### ◀◀ ۳-۱ وضعیت اقتصادی- اجتماعی چین

#### ◀ ۱-۳-۱ جمعیت

چین با داشتن ۹،۵۹۶،۹۶۱ کیلومتر مربع وسعت، پس از روسیه، کانادا و آمریکا چهارمین کشور پهناور جهان است. این کشور که در قسمت شرقی قاره آسیا و ساحل غربی اقیانوس آرام قرار دارد، با کشورهای افغانستان، بوتان، برمه، هندوستان، قزاقستان، کره شمالی، قرقیزستان، لائوس، مغولستان، نپال، پاکستان، روسیه، تاجیکستان و ویتنام هم مرز می‌باشد. بر اساس آمارهای صندوق بین‌المللی پول، جمعیت این کشور در سال ۲۰۱۸ میلادی برابر ۱۳۹۳ میلیون نفر بوده که بدین ترتیب این کشور پرجمعیت‌ترین کشور جهان محسوب می‌گردد.



تصویر ۱-۱. موقعیت جغرافیایی کشور چین

ساختار جمعیتی کشور چین بدین صورت است که ۱۷,۲ درصد زیر ۱۴ سال، ۷۲ درصد بین ۱۵ تا ۶۴ سال و ۱۰,۸ درصد نیز بیش از ۶۵ سال دارند. میانگین سنی جمعیت چین برابر با ۳۷,۴ سال است که در این بین، میانگین سنی مردان برابر با ۳۶,۵ سال و میانگین سنی زنان برابر با ۳۸,۴ سال می‌باشد.

کشور چین در کل با داشتن ۵۶ قومیت، به عنوان کشوری با نژادها و اقوام فراوان به حساب می‌آید. در این میان، قوم هان<sup>۱</sup>، اکثر جمعیت کشور که در حدود ۹۲ درصد از کل جمعیت چین است را شامل می‌شود و ۵۵ قوم دیگر، ۸ درصد باقی‌مانده جمعیت را تشکیل می‌دهند. از این تعداد، ۱۰ قوم مسلمان بوده و جمعیت آن‌ها در حدود ۴۰ میلیون نفر است.

طبق آمارهای بانک جهانی در سال ۲۰۱۷ میلادی، امید به زندگی در چین ۷۶,۵ سال بوده است. همچنین طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ میلادی، نرخ باسوادی در چین ۹۶,۸ درصد بوده که بیانگر این مطلب است که ۹۶,۸ درصد از افراد بالای ۱۵ سال در کشور چین باسواد هستند. همچنین مطابق شاخص توسعه انسانی سازمان ملل متحد، کشور چین در زمره کشورهای با توسعه انسانی بالا طبقه‌بندی می‌شود؛ به نحوی که کمیت شاخص توسعه انسانی برای این کشور

<sup>۱</sup> Han



در سال ۲۰۱۸ میلادی معادل ۰,۷۵۸ بوده و در میان ۱۸۹ کشور موجود در فهرست، این شاخص رتبه ۸۵ را به خود اختصاص داده است.

### ◀ ۱-۳-۲ اندازه اقتصاد چین

اندازه واقعی اقتصاد چین موضوع بحث و تبادل نظر گسترده‌ای بین اقتصاددانان است. تولید ناخالص داخلی اسمی چین در سال ۲۰۱۸ میلادی ۱۳,۴ تریلیون دلار بود که بر اساس برآوردهای انجام شده توسط صندوق بین‌المللی پول، معادل ۶۵,۳ درصد اقتصاد آمریکا است. تولید ناخالص داخلی اسمی سرانه چین در سال ۲۰۱۸ میلادی ۹۶۰۸ دلار بود که ۱۵,۳ درصد سطح آمریکا بود. بسیاری از اقتصاددانان معتقدند که استفاده از نرخ ارز اسمی برای تبدیل داده‌های چین (یا سایر کشورها) به دلار آمریکا، بازتاب اندازه واقعی اقتصاد چین نیست. نرخ ارز اسمی فقط قیمت ارزهای خارجی در مقابل دلار آمریکا را منعکس می‌کند و چنین اندازه‌گیری‌هایی، اختلاف قیمت کالاها و خدمات در کشورها را حذف می‌کنند. به عنوان مثال، اگر یک دلار آمریکا را در چین به یوان تبدیل کنیم، قدرت خرید کالاها و خدمات بیشتری را در مقایسه با آمریکا خواهد داشت. دلیل این امر این است که قیمت کالاها و خدمات در چین به طور کلی از آمریکا پایین‌تر است. برعکس، قیمت کالاها و خدمات در ژاپن به طور کلی از آمریکا (و چین) بالاتر است. اقتصاددانان در تلاش هستند برآوردهای خود از نرخ ارز را بر اساس قدرت واقعی خرید خود نسبت به دلار انجام دهند تا بتوانند مقایسه دقیق‌تری از داده‌های اقتصادی کشورهای مختلف داشته باشند که معمولاً به آن برابری قدرت خرید گفته می‌شود.

ارزش تولید ناخالص داخلی چین در سال ۲۰۱۸ میلادی از ۱۳,۴ تریلیون دلار (بر مبنای دلار اسمی) به ۲۵,۳ تریلیون دلار (بر مبنای برابری قدرت خرید) افزایش یافت (جدول ۱-۲). داده‌های صندوق بین‌المللی پول نشان می‌دهند بر اساس معیار برابری قدرت خرید، اقتصاد چین در سال ۲۰۱۴ میلادی از آمریکا به عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان پیشی گرفته است.

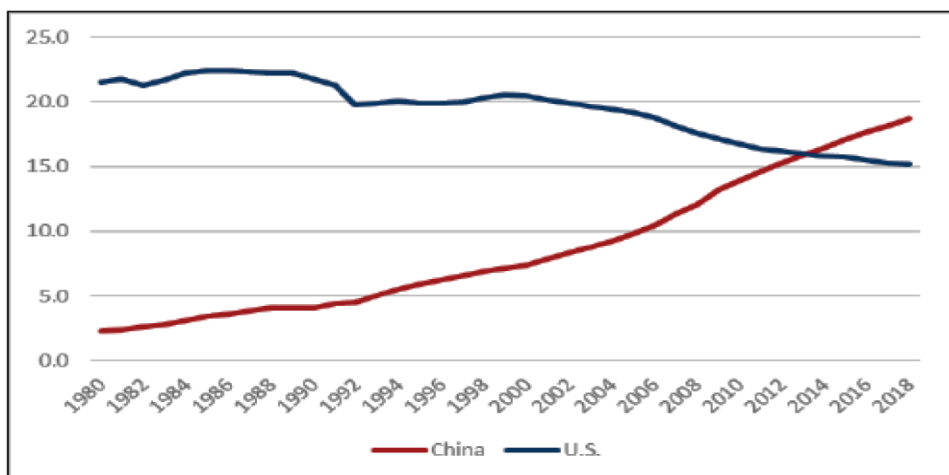
بر اساس معیار برابری قدرت خرید، سهم چین از تولید ناخالص داخلی جهان از ۲,۳ درصد در سال ۱۹۸۰ میلادی به حدود ۱۸,۳ درصد در سال ۲۰۱۷ میلادی افزایش یافته است؛ در حالی که برآورد می‌شود بر این اساس، سهم آمریکا از تولید ناخالص داخلی جهان از ۲۴,۳ درصد

به ۱۵,۳ درصد کاهش یافته است. صعود اقتصادی چین به عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان چشمگیر بوده است، به خصوص با توجه به اینکه تولید ناخالص داخلی چین بر اساس معیار برابری قدرت خرید، در سال ۱۹۸۰ میلادی، تنها یک‌دهم آمریکا بود (نمودار ۱-۱۰). صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرده است بر اساس معیار برابری قدرت خرید، اقتصاد چین تا سال ۲۰۲۴ میلادی ۵۶ درصد بزرگ‌تر از اقتصاد آمریکا خواهد بود.

جدول ۱-۲. مقایسه تولید ناخالص داخلی سرانه چین و آمریکا بر اساس دلار اسمی آمریکا و برابری قدرت خرید در سال ۲۰۱۸ میلادی

آمریکا	چین	
۲۰۴۹۴	۱۳۴۰۷	تولید ناخالص داخلی اسمی (میلیارد دلار آمریکا)
۲۰۴۹۴	۲۵۲۷۰	تولید ناخالص داخلی بر اساس برابری قدرت خرید (میلیارد دلار آمریکا)
۶۲۶۰۶	۹۶۰۸	تولید ناخالص داخلی سرانه (دلار آمریکا)
۶۲۶۰۶	۱۸۱۱۰	تولید ناخالص داخلی سرانه بر اساس برابری قدرت خرید (دلار آمریکا)

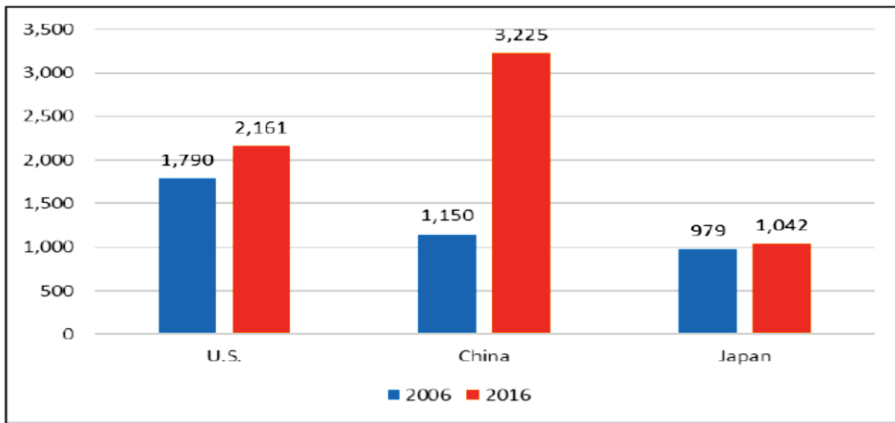
مأخذ: صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی



مأخذ: صندوق بین‌المللی پول

نمودار ۱-۱۰. سهم تولید ناخالص داخلی چین و آمریکا از کل اقتصاد جهان (بر اساس برابری قدرت خرید) طی سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۸۰ میلادی (درصد)

طبق گزارش بانک جهانی، چین در حال حاضر به بزرگ‌ترین تولیدکننده محصولات کارخانه‌ای جهان تبدیل شده است. نمودار (۱-۱۱)، برآوردهای ارزش افزوده ناخالص تولید چین، آمریکا و ژاپن در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۱۶ میلادی را نشان می‌دهد (داده‌های ارزش افزوده ناخالص نشان‌دهنده ارزش واقعی تولید محصولات کارخانه‌ای این کشور است؛ چرا که ارزش کالاهای واسطه‌ای و مواد اولیه مورد استفاده در تولید را کم می‌کنند). در سال ۲۰۱۶ میلادی، ارزش تولید محصولات کارخانه‌ای چین بر اساس ارزش افزوده ناخالص، ۴۹,۲ درصد بالاتر از آمریکا بود. تولید محصولات کارخانه‌ای در چین نسبت به آمریکا نقش مهم‌تری در اقتصاد دارد. در سال ۲۰۱۶ میلادی، ارزش افزوده ناخالص تولید محصولات کارخانه‌ای چین ۲۸,۷ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور بود؛ در حالی که این رقم برای آمریکا فقط ۶,۱۱ درصد بود.



مأخذ: بانک جهانی

نمودار ۱-۱۱. ارزش افزوده ناخالص تولید محصولات کارخانه‌ای چین، آمریکا و ژاپن

در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۱۶ میلادی (میلیارد دلار)

شرکت مشاوره بین‌المللی «دلویت»<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۶ میلادی، بر اساس نظرسنجی از مدیران بخش تولید محصولات کارخانه‌ای جهان، چین را در شاخص رقابت‌پذیری تولید

<sup>۱</sup> Deloitte

محصولات کارخانه‌ای جهان خود، به عنوان رقابتی‌ترین تولیدکننده جهان در رتبه یک (از بین ۴۰ کشور جهان) رتبه‌بندی کرد؛ در حالی که آمریکا در این سال در رتبه دوم (رتبه چهارم در ۲۰۱۰) قرار گرفت. این شاخص نشان می‌دهد که مدیران بخش تولید محصولات کارخانه‌ای جهان پیش‌بینی کرده‌اند که آمریکا تا سال ۲۰۲۰ میلادی از چین پیشی می‌گیرد و به رقابتی‌ترین اقتصاد جهان تبدیل می‌شود. این امر، عمدتاً به دلیل سرمایه‌گذاری سنگین این کشور بر روی فناوری (به عنوان مثال، هزینه‌های بالا در فعالیت‌های تحقیق و توسعه، حضور دانشگاه‌های درجه یک در این کشور و مقادیر زیاد سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پیشرفته سرمایه) است.

از طرف دیگر، در حالی که انتظار می‌رفت چین به دلیل سطح بالای هزینه تحقیق و توسعه، حرکت به سمت تولید با ارزش بالاتر، تولید محصولات کارخانه‌ای پیشرفته، سیاست‌های دولت برای ارتقای نوآوری و تعداد زیاد فارغ‌التحصیلان علوم، فناوری و مهندسی و ریاضیات همچنان یک تولیدکننده مهم محصولات کارخانه‌ای باقی بماند، این کشور با چالش‌های مختلفی از جمله کند شدن رشد اقتصادی، کاهش تولید محصولات کارخانه‌ای با ارزش افزوده و ظرفیت بیش از حد در چندین صنعت، افزایش هزینه‌های نیروی کار و پیر شدن سریع جمعیت روبه‌رو است. در نتیجه، پیش‌بینی می‌شود چین تا سال ۲۰۲۰ میلادی به رتبه دوم تولید محصولات کارخانه‌ای جهان نزول کند.

مجمع جهانی اقتصاد<sup>۱</sup> گزارش سالانه‌ای تهیه می‌کند که بر اساس عوامل مؤثر در تعیین سطح بهره‌وری یک اقتصاد و به‌نوبه خود سطح رفاه و ثروتی که یک کشور می‌تواند به آن دست یابد، رقابت‌پذیری جهانی کل اقتصاد یک کشور را (بر اساس یک شاخص) ارزیابی و رتبه‌بندی می‌کند. فهرست رقابت‌پذیری جهانی این مجمع در سال ۲۰۱۸ میلادی، چین را به عنوان بیست و هشتمین اقتصاد رقابتی جهان (از میان ۱۴۰ اقتصاد) رتبه‌بندی کرد؛ در حالی که آمریکا در رتبه اول قرار گرفت.

<sup>۱</sup> World Economic Froum

### ◀ ۳-۳-۱ اشتغال و بیکاری

آمارهای بانک جهانی حاکی از آن است که نرخ بیکاری در چین در دوره زمانی ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۸ میلادی روندی کاهشی را تجربه کرده است؛ به طوری که از ۴,۲ درصد در سال ۲۰۰۴ میلادی به ۳,۸ درصد در سال ۲۰۱۸ میلادی کاهش یافته است. در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ میلادی، نرخ بیکاری اندکی افزایش یافته و به ترتیب ۴,۲ و ۴,۳ درصد شده است. از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ میلادی، نرخ بیکاری این کشور تغییری نکرده و ۴,۱ درصد بوده است.

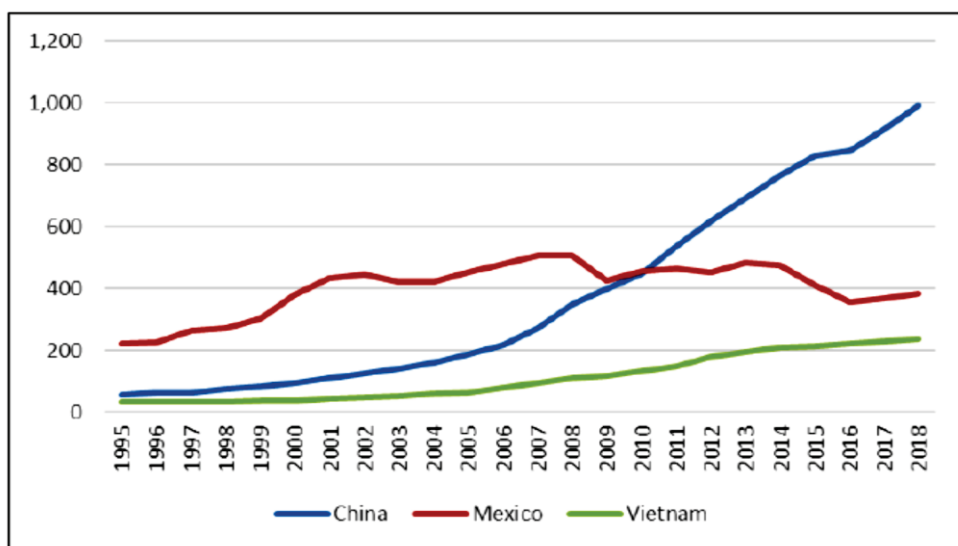
میزان نیروی کار در چین در سال ۲۰۱۸ میلادی برابر ۷۸۶ میلیون نفر بوده که بر این اساس، رتبه یک جهان را از آن خود کرده است. ۲۶,۱ درصد از این نیروی کار در بخش کشاورزی، ۲۷,۶ درصد در بخش صنعت و ۴۶,۳ درصد در بخش خدمات مشغول فعالیت می‌باشند. علاوه بر این، به‌رغم افزایش نیروی کار در این کشور تا سال ۲۰۱۷ میلادی دولت چین درصدد حفظ نرخ بیکاری زیر ۵ درصد بوده که در این امر موفق بوده است. تدابیر دولت چین در راستای اشتغال‌زایی و حصول هدف فوق عبارتند از گسترش دوره‌های آموزش فنی و حرفه‌ای، توسعه مهارت‌های جدید شغلی به خصوص در صنایع جدید به بیکاران، فعال‌تر کردن بخش خصوصی و کاهش محدودیت‌های قانونی برای افزایش مالکیت خصوصی از طریق جذب سرمایه‌های بخش غیردولتی این کشور و کشورهای خارجی.

مشکل اصلی چین، رویارویی با خیل عظیم دانشجویان بیکار، نیروهای تعدیل شده ادارات و سرریز شدن میلیون‌ها کارگر روستایی بیکار به شهرها است. به‌منظور پاسخ‌گویی به نیاز شغلی کشور، دولت تشویق گسترش بخش خصوصی، راه‌اندازی بخش‌های صنعتی دارای قابلیت جذب نیروی بیشتر، کمک به توسعه تجارت در اندازه‌های کوچک و متوسط، ایجاد فضای رقابتی برای کشاورزان و کاهش بار مالیاتی برای مقابله با معضل بیکاری را مورد توجه قرار داده است.

### ◀ ۴-۳-۱ تغییرات دستمزد و هزینه نیروی کار در چین

کاهش سن نیروی کار چین ممکن است موجب افزایش دستمزدها در این کشور گردد. همان‌طور که در نمودار (۱-۱۲) نشان داده شده است، متوسط دستمزد ماهانه در چین (به دلار آمریکا) در سال ۱۹۹۰ میلادی ۵۵ دلار بود؛ در حالی که در ویتنام و مکزیک به ترتیب ۳۲ و

۲۲۱ دلار بود. با این حال، در سال ۲۰۱۸ میلادی، متوسط دستمزدهای ماهانه چین (۹۹۰ دلار) ۳۱۶ درصد بیشتر از دستمزد ویتنام (۲۳۸ دلار) و ۱۵۸,۵ درصد بالاتر از دستمزد مکزیک (۳۸۳ دلار) بود. از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ میلادی، متوسط دستمزدهای ماهانه چین ۲۶۳ درصد افزایش یافته است. اتاق بازرگانی آمریکا در چین<sup>۱</sup> در گزارش بررسی وضعیت فضای کسب و کار چین در سال ۲۰۱۹ میلادی، افزایش هزینه‌های نیروی کار را به عنوان دومین چالش بزرگ پیش روی شرکت‌های آمریکایی در چین ذکر کرد (۵۶ درصد از شرکت‌کنندگان در نظرسنجی، آن را بزرگ‌ترین نگرانی خود عنوان کردند).



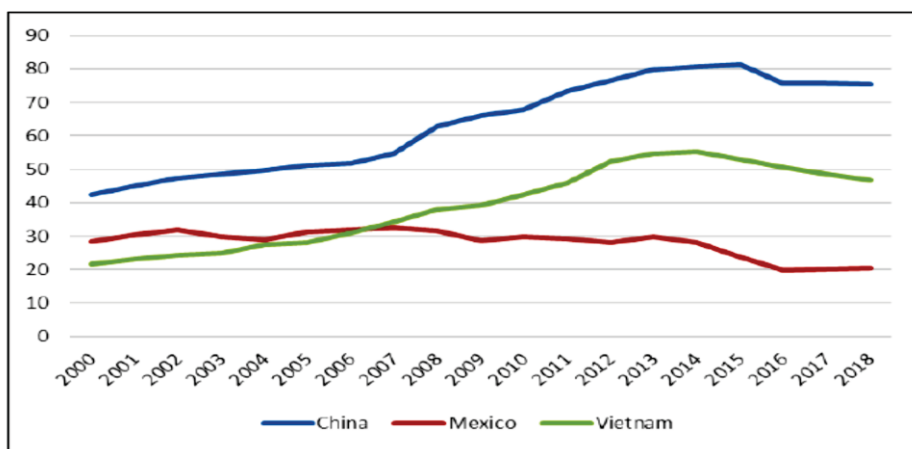
مأخذ: واحد اطلاعات اقتصادی اکونومیست

نمودار ۱-۱۲. میانگین دستمزد ماهانه چین، ویتنام و مکزیک در سال‌های

(۲۰۱۸-۱۹۹۵ میلادی) (دلار آمریکا)

نمودار (۱-۱۳)، مقایسه هزینه‌های نیروی کار برای هر واحد تولید کشورهایایی که در شکل قبلی ذکر شده‌اند را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۰۰ میلادی، هزینه‌های تولید یک واحد نیروی کار چین ۴۲,۳ درصد آمریکا بوده و تا سال ۲۰۱۸ میلادی به ۷۵,۵ درصد سطح آمریکا رسیده است.

<sup>۱</sup>American Chamber of Commerce in China (AmCham China)



مأخذ: واحد اطلاعات اقتصادی اکونومیست

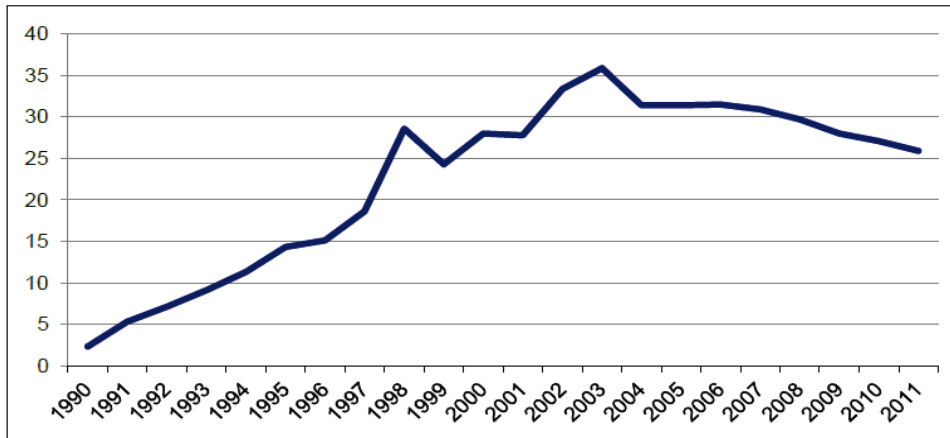
نمودار ۱-۱۳. شاخص هزینه نیروی کار در چین، مکزیک و ویتنام نسبت به آمریکا طی سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۱۸ میلادی

#### ◀ ۱-۳-۵ سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در چین

اصلاحات و مشوق‌های تجاری و سرمایه‌گذاری چین منجر به افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی در این کشور شد. این سرمایه‌گذاری‌ها یکی از منابع اصلی افزایش بهره‌وری و رشد سریع اقتصادی و تجاری چین بوده‌اند. بر اساس گزارش‌ها، در سال ۲۰۱۰ میلادی تعداد ۴۴۵۲۴۴ شرکت با سرمایه‌گذاری خارجی<sup>۱</sup> (FIE) در چین ثبت شد که ۵۵,۲ میلیون نفر کارمند یا ۱۵,۹ درصد از نیروی کار شهری این کشور را به استخدام خود درآوردند. همان‌طور که در نمودار (۱-۱۴) نشان داده شده است، این شرکت‌ها سهم قابل توجهی از تولید صنعتی چین را به خود اختصاص داده‌اند. این سطح، از ۲,۳ درصد در سال ۱۹۹۰ میلادی به بالای ۳۵,۹ درصد در سال ۲۰۰۳ میلادی افزایش یافت؛ اما در سال ۲۰۱۱ میلادی به ۲۵,۹ درصد کاهش یافت. علاوه بر این، شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی میزان قابل توجهی از تجارت خارجی چین را به خود اختصاص داده‌اند. این شرکت‌ها در اوج خود در سال ۲۰۰۵ میلادی، ۵۸,۳ درصد از صادرات و ۵۹,۷ درصد از واردات چین را به خود اختصاص دادند؛ اما در

<sup>۱</sup>foreign invested enterprise (FIE)

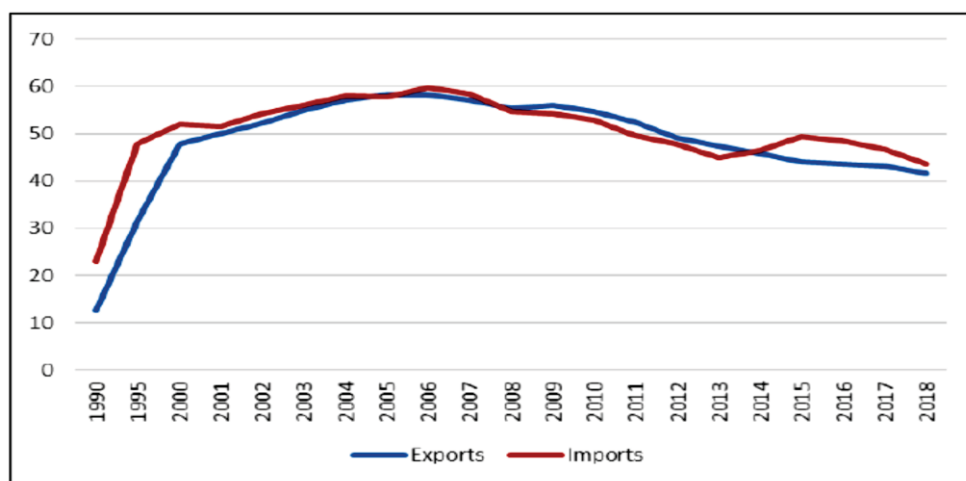
ادامه، این سطح کاهش یافته و در سال ۲۰۱۸ میلادی به ترتیب به ۴۱,۷ و ۴۳,۷ درصد رسیده است (نمودار ۱-۱۵).



Source: Invest in China (<http://www.fdi.gov.cn>) and China's 2012 Statistical Yearbook

نمودار ۱-۱۴. سهم تولیدات صنعتی شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی در چین از کل تولید ملی در سال‌های ۱۹۹۰-۲۰۱۱ میلادی (درصد)





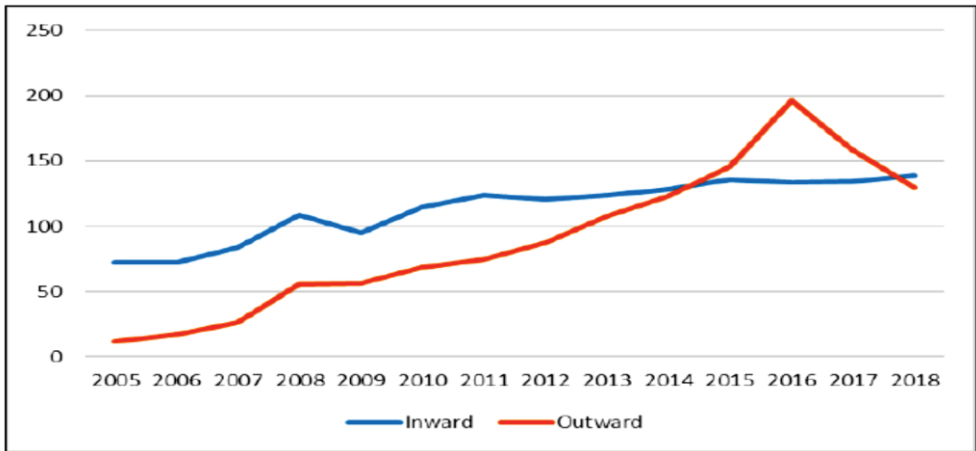
Source: Invest in China (<http://www.fdi.gov.cn>)

نمودار ۱-۱۵. سهم صادرات و واردات محصولات کارخانه‌های شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی چین از کل آن در سال‌های ۲۰۱۸-۱۹۹۰ میلادی (درصد)

طبق گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد<sup>۱</sup> چین به یک دریافت‌کننده و ارائه‌کننده بزرگ سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان مبدل شده است (نمودار ۱-۱۶). میزان ورود سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به چین در سال ۲۰۱۸ میلادی ۱۳۹ میلیارد دلار بوده است که این کشور را به عنوان دومین مقصد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی<sup>۲</sup> در جهان پس از آمریکا تبدیل کرد. سرمایه‌گذاری مستقیم چین در خارج پس از سال ۲۰۰۵ میلادی به سرعت رشد کرده است به طوری که در سال ۲۰۱۵ میلادی برای اولین بار از ورود سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به این کشور فراتر رفت. سرمایه‌گذاری مستقیم چین در خارج در سال ۲۰۱۶ میلادی به اوج خود یعنی ۱۹۶٫۱ میلیارد دلار رسید اما در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی کاهش یافت. با این وجود، چین دومین منبع سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جهان (پس از ژاپن) بود.

<sup>۱</sup>UNCTAD, 2019 World Investment Report, available at [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2019_en.pdf).

<sup>۲</sup> foreign direct investment (FDI)



مأخذ: آنکتاد، گزارش سرمایه‌گذاری جهانی ۲۰۱۹

نمودار ۱-۱۶. برآورد جریانات سرمایه‌گذاری خارجی ورودی و خروجی سالانه چین در سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۰۵ میلادی (میلیارد دلار)

به نظر می‌رسد افزایش شدید سرمایه‌گذاری مستقیم چین در سایر کشورها در سال‌های اخیر تا حدود زیادی به دلیل عوامل مختلفی از جمله سیاست‌ها و ابتکارهای دولت چین برای ترغیب شرکت‌ها به «جهانی‌شدن» بوده است. دولت می‌خواهد از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی برای دستیابی به حقوق مالکیت معنوی، فناوری، دانش فنی، نام‌های تجاری معروف و غیره استفاده کند تا نقش شرکت‌های چینی را در زنجیره ارزش افزوده تولید محصولات کارخانه‌ای و خدمات، بالابرد، نوآوری داخلی را تقویت کرده، نام‌های تجاری چینی را توسعه داده و به شرکت‌های چینی (به‌ویژه شرکت‌های تحت مالکیت دولت) کمک کند تا به رقبای جهانی مهمی تبدیل شوند. رشد اقتصادی رو به کاهش چین و بالا رفتن هزینه‌های نیروی کار نیز موجب افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم چین در خارج شده است و از این طریق، به شرکت‌های چینی برای متنوع کردن ریسک و گسترش فرصت‌های تجاری خود فراتر از بازار چین و در برخی موارد، نقل مکان بنگاه‌های اقتصادی کمتر رقابتی از چین به کشورهای ارزان‌تر کمک کرده است. علاوه بر این، افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین ممکن است نتیجه تلاش دولت چین برای تنوع بخشیدن به ذخایر ارزی خود (که در آوریل سال ۲۰۱۹ میلادی بالغ بر ۳٫۱ تریلیون دلار بوده باشد. تا

سال ۲۰۱۷ میلادی بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاران خارجی در بازار سهام چین به ترتیب شامل هنگ کنگ (۵۲,۶ درصد از کل)، جزایر ویرجین انگلیس (۱۰,۶ درصد)، ژاپن (۶,۱ درصد)، سنگاپور (۴ درصد) و آلمان (۳,۲ درصد) بودند (جدول ۱-۳).

جدول ۱-۳. ۱۰ منبع اصلی جریانات ورودی سرمایه‌گذاری خارجی به چین در سال‌های

۲۰۱۷-۱۹۷۹ میلادی (میلیارد دلار و درصد از کل)

مجموع سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی طی سال‌های ۱۹۷۹-۲۰۱۷ میلادی		
کشور	مقدار	درصد از کل
مجموع	۲۶۸۸	۱۰۰
هنگ کنگ	۱۲۴۱	۴۶,۲
جزایر ویرجین انگلیس	۲۸۶	۱۰,۶
ژاپن	۱۶۵	۶,۱
سنگاپور	۱۰۸	۴
آلمان	۸۷	۳,۲
کره‌ی جنوبی	۷۳	۲,۷
آمریکا	۷۲	۲,۷
جزایر کیمن	۴۹	۱,۸
هلند	۳۷	۱,۴
تایوان	۳۳	۱,۲

مأخذ: صندوق بین‌المللی پول

#### ۱-۳-۵ عوامل تعیین‌کننده استراتژی سرمایه‌گذاری مستقیم چین در خارج

در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ میلادی، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی یکی از جنبه‌های اصلی استراتژی رشد و نوسازی اقتصادی چین برای کمک به پیشرفت بنگاه‌های داخلی بود. سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی در خارج از کشور به شدت محدود بود. با این حال، در سال ۲۰۰۰ میلادی، رهبران چین راهبرد جدید «جهانی‌شدن» را آغاز کردند که سعی در تشویق شرکت‌های چینی (عمدتاً شرکت‌های تحت مالکیت دولت) به سرمایه‌گذاری در خارج از کشور داشت. یکی از مهم‌ترین عواملی که منجر به این سرمایه‌گذاری‌ها می‌شود، وجود ذخایر عظیم

ارزی در چین است. به طور معمول، سطح قابل توجهی از این ذخایر، در دارایی‌های نسبتاً ایمن اما کم بازده مانند اوراق بهادار خزانه‌داری آمریکا سرمایه‌گذاری شده‌اند.

دولت چین در روز ۲۹ سپتامبر سال ۲۰۰۷ میلادی، با تلاش برای جست‌وجوی بازده بیشتر ذخایر ارزی و تنوع‌بخشی به دارایی‌های خود غیر از دارایی‌های دلاری، رسماً شرکت سرمایه‌گذاری چین<sup>۱</sup> را راه‌اندازی کرد. سرمایه اولیه این شرکت ۲۰۰ میلیارد دلار بود که آن را به یکی از بزرگترین صندوق‌های ثروت حاکمیتی جهان تبدیل کرد. یکی دیگر از عواملی که دولت چین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی خروجی را بیشتر ترویج می‌کند، دستیابی به منابع طبیعی مانند نفت و مواد معدنی است؛ زیرا این منابع را برای حفظ رشد سریع چین ضروری می‌داند و نکته آخر اینکه، دولت چین عنوان کرده هدف این کشور ایجاد شرکت‌هایی رقابتی در سطح جهانی با نام‌های تجاری خاص خود است. سرمایه‌گذاری در شرکت‌های خارجی یا دستیابی به آن‌ها یک روش شرکت‌های چینی برای به‌دست‌آوردن فناوری و مهارت‌های مدیریتی است و اغلب نام‌های تجاری شناخته‌شده بین‌المللی برای کمک به رقابت‌پذیر شدن شرکت‌های چینی در جهان لازم هستند. به عنوان مثال، در آوریل سال ۲۰۰۵ میلادی، شرکت لنوو<sup>۲</sup>، یک شرکت کامپیوتری چینی، بخش رایانه شخصی شرکت آی بی ام<sup>۳</sup> را با قیمت ۱،۷۵ میلیارد دلار خریداری کرد. بزرگترین مقاصد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در سال ۲۰۱۷ میلادی به ترتیب هنگ‌کنگ (۵۴،۲ درصد) جزایر کیمن (۱۳،۹ درصد)، جزایر ویرجین بریتانیا (۶،۷ درصد) و آمریکا (۳،۷ درصد) بودند (جدول ۱-۴).

<sup>۱</sup> China Investment Corporation (CIC)

<sup>۲</sup>Lenovo Group Limited

<sup>۳</sup>IBM

جدول ۱-۴. مقاصد اصلی جریان‌ات سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی غیرمالی چین تا سال ۲۰۱۷ میلادی (میلیارد دلار و درصد از کل)

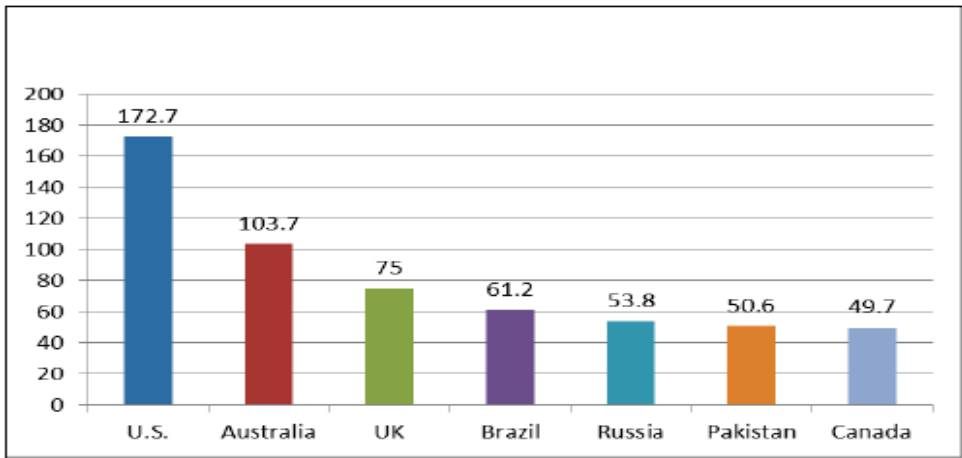
مقصد	میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تا سال ۲۰۱۷ میلادی	سهم از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تا سال ۲۰۱۷ میلادی
مجموع	۱۰۸۹	-
هنگ کنگ	۹۸۱	۵۴,۲
جزایر کیمن	۲۵۱	۱۳,۹
جزایر ویرجین بریتانیا	۱۲۲	۶,۷
آمریکا	۶۷	۳,۷
سنگاپور	۴۵	۲,۵
استرالیا	۳۶	۲
بریتانیا	۲۰	۱,۱

مأخذ: اداره آمار ملی چین

بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین که در هنگ کنگ، جزایر ویرجین بریتانیا و جزایر کیمن انجام می‌شود، احتمالاً به جای دیگری هدایت می‌شود. «مؤسسه شرکت آمریکایی»<sup>۱</sup>، شرکت «ردیاب سرمایه‌گذاری جهانی چین»<sup>۲</sup> را که یک پایگاه داده برای ردیابی جریان‌های واقعی (از شرکت مادر تا مقصد نهایی) سرمایه‌گذاری‌های چین در سطح جهان است، اداره می‌کند. بانک اطلاعاتی شرکت مذکور سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی را که ۱۰۰ میلیون دلار یا بیشتر ارزش دارند ردیابی می‌کند. این داده‌ها با داده‌های رسمی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین تفاوت قابل توجهی دارند. بر این اساس مقاصد برتر کل سرمایه‌گذاری‌های خارجی چین در فاصله سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۷ میلادی، آمریکا (۱۷۲,۷ میلیارد دلار)، استرالیا (۱۰۳,۷ میلیارد دلار)، انگلستان (۷۵ میلیارد دلار)، برزیل (۶۱,۲ میلیارد دلار) و روسیه (۵۳,۸ دلار) را در بر می‌گیرد (نمودار ۱-۱۷).

<sup>۱</sup> American Enterprise Institute (AEI)

<sup>۲</sup> China Global Investment Tracker (CGIT)



Source: AEI China Global Investment Tracker

نمودار ۱-۱۷. مقاصد برتر سرمایه‌گذاری خارجی چین بر اساس برآورد AEI

طی سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۰۵ میلادی (میلیارد دلار)

#### ◀ ۱-۳-۶ نرخ تورم

نرخ تورم چین طی یک دهه اخیر تا حدودی پرنوسان بوده و روند مشخصی نداشته است. پایین‌ترین میزان نرخ تورم این کشور طی یک دهه گذشته در سال ۲۰۰۲ میلادی به ثبت رسیده که ۰٫۷۷- درصد بوده است. در سال ۲۰۰۸ میلادی، تورم چین به ۵٫۹ درصد رسیده که بالاترین میزان تورم طی یک دهه محسوب می‌شود. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که این کشور در عین برخورداری از نرخ‌های رشد بالا، نرخ‌های تورم پایینی داشته به طوری که در بالاترین حد خود کمتر از ۶ درصد بوده است. در سال ۲۰۰۹ میلادی، نرخ تورم چین ۰٫۷- درصد بوده و پس از آن طی سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی روند افزایشی داشته و به ترتیب ۳٫۳ و ۵٫۴ درصد بوده است. در سال ۲۰۱۵ میلادی، نرخ تورم به ۱٫۴ درصد کاهش یافته است و در سال ۲۰۱۸ نرخ تورم برابر با ۲٫۱ درصد می‌باشد.

## ◀ ۴-۱ ویژگی‌های الگوی حکمرانی اقتصادی جمهوری خلق چین

کمیته دائمی دفتر سیاسی مرکزی حزب کمونیست چین<sup>۱</sup> که با عنوان کمیته دائمی پلیتبوروی<sup>۲</sup> حزب کمونیست چین نیز شناخته می‌شود و متشکل از رهبران ارشد حزب کمونیست چین نظیر دبیرکل حزب است، نهاد اصلی اتخاذ تصمیمات در خصوص مباحث راهبردی مانند حکمرانی اقتصادی است. شورای حکومتی<sup>۳</sup> جمهوری خلق چین که به مثابه هیأت دولت عمل می‌کند و ریاست آن با نخست‌وزیر است، مجری تصمیمات کمیته دائمی دفتر سیاسی مرکزی حزب کمونیست چین است. با فرض اینکه کمیته دائمی پلیتبوروی حزب کمونیست چین به‌مثابه کارفرمای حکمرانی اقتصادی و اعضای شورای حکومتی به منزله مجری حکمرانی اقتصادی عمل می‌کنند، کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات که از دستگاه‌های عضو شورای حکومتی نیز هست، از اصلی‌ترین مشاوران در عرصه حکمرانی اقتصادی به کمیته دائمی پلیتبوروی و شورای حاکمیتی است.

از میان وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی عضو شورای حکومتی چین، وزارت بازرگانی، وزارت امور خارجه، وزارت مالیه، کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات، کمیسیون نظارت و مدیریت دارایی‌های دولتی<sup>۴</sup>، بانک توسعه چین و بانک صادرات و واردات چین، بیشترین نقش را در حکمرانی اقتصادی چین ایفا می‌کنند. کمیسیون نظارت و مدیریت دارایی‌های دولتی یکی از نهادهای دولتی در جمهوری خلق چین است که مستقیماً ذیل شورای حکومتی فعالیت می‌کند (تارنمای SASAC، ۲۰۱۸). این نهاد در سال ۲۰۰۳ میلادی و پس از ادغام مجموعه‌ای از وزارتخانه‌های مختلف در این نهاد ایجاد شد. نهاد مذکور مسئول نظارت بر حفظ و ارتقای ارزش دارایی‌های دولتی شرکت‌های تحت نظارت خود است و برای این منظور، نسبت به انتصاب مدیران ارشد شرکت‌های دولتی، هدایت و تشویق اصلاح و تجدید ساختار شرکت‌های دولتی، نوسازی شرکت‌های دولتی، ارتقای حکمرانی شرکتی در شرکت‌های دولتی، تأیید فروش یا ادغام سهام یا

<sup>1</sup> Standing Committee of the Central Political Bureau of the Communist Party of China

<sup>2</sup> Politburo Standing Committee

<sup>3</sup> State Council

<sup>4</sup> State- Owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC)

دارایی‌های شرکت و تنظیم پیش‌نویس قوانین و مقررات مرتبط با شرکت‌های دولتی اقدام می‌کند.

از میان بانک‌های دولتی در جمهوری خلق چین، بانک توسعه چین<sup>۱</sup> و بانک صادرات- واردات چین<sup>۲</sup>، جایگاه ویژه‌ای در پیشبرد حکمرانی اقتصادی چین ایفا می‌کنند. بانک توسعه چین یکی از سه بانک سیاستی<sup>۳</sup> چین است. این بانک که توسط مدیری در سطح وزرای کابینه و تحت اختیارات مستقیم شورای حاکمیتی اداره می‌شود، به اجرای سیاست‌های توسعه اقتصادی دولت مرکزی جمهوری خلق چین، به ویژه از طریق تأمین مالی پروژه‌های بزرگ توسعه‌ای، کمک می‌کند. بانک صادرات- واردات چین، دیگر بانک سیاستی<sup>۴</sup> این کشور است که توسط مدیری در سطح وزرای کابینه و تحت اختیارات مستقیم شورای حاکمیتی اداره می‌شود.

این بانک نیز به اجرای سیاست‌های اقتصادی دولت مرکزی چین، به ویژه از طریق کمک به اجرای راهبرد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی شرکت‌های چینی در خارج از چین کمک می‌کند.

<sup>1</sup> China Development Fund

<sup>2</sup> Export- Import Bank of China (China Exim Bank)

<sup>3</sup> Policy Bank

<sup>4</sup> دیگر بانک سیاستی چین، بانک توسعه کشاورزی است. به‌طور کلی، فعالیت این بانک روی تأمین مالی فعالیت‌های کشاورزی و روستایی در داخل چین متمرکز است و نقش چندانی برای آن در عرصه زمامداری اقتصادی خارجی جمهوری خلق چین در نظر گرفته نشده است.



جدول ۱-۵. ۱۰ بانک بزرگ جهان

ردیف	عنوان شرکت	کشور	مجموع دارایی (میلیارد دلار آمریکا)
۱	بانک صنعتی و تجاری چین <sup>۱</sup>	چین	۴۰۲۷
۲	بانک ساخت و ساز چین <sup>۲</sup>	چین	۳۳۷۶
۳	بانک کشاورزی چین <sup>۳</sup>	چین	۳۲۸۷
۴	بانک چین <sup>۴</sup>	چین	۳۰۹۲
۵	گروه مالی میتسوبیشی یو اف جی <sup>۵</sup>	ژاپن	۲۸۱۲
۶	جی پی مورگان چیس <sup>۶</sup>	آمریکا	۲۶۲۲
۷	هلدینگ اچ اس بی سی <sup>۷</sup>	بریتانیا	۲۵۵۸
۸	بانک آمریکا <sup>۸</sup>	آمریکا	۲۳۵۴
۹	بی ان پی پارینا <sup>۹</sup>	فرانسه	۲۳۳۶
۱۰	گروه کردیت اگریکول <sup>۱۰</sup>	فرانسه	۲۱۲۳

مأخذ: گاریدو و چاودهری (۲۰۱۹)<sup>۱۱</sup>

علاوه بر این، بانک‌های دولتی تجاری بزرگ چین نیز نقش مهمی در پیشبرد حکمرانی اقتصادی جمهوری خلق چین ایفا می‌کنند. لازم به ذکر است، چهار بانک دولتی تجاری بزرگ چین، چهار بانک بزرگ جهان از نظر مجموع دارایی‌ها نیز هستند. در جدول (۱-۵)، ده بانک بزرگ جهان برحسب مجموع دارایی نشان داده شده است.

صندوق‌های ثروت حاکمیتی<sup>۱۲</sup> چینی نیز در فهرست بزرگ‌ترین صندوق‌های ثروت حاکمیتی جهان قرار دارند. در نمودار (۱-۱۸)، ده صندوق ثروت حاکمیتی بزرگ جهان برحسب مجموع دارایی نشان داده شده است. در این میان، شرکت سرمایه‌گذاری چین، صندوق تأمین اجتماعی

<sup>1</sup> Industrial and Commercial Bank of China

<sup>2</sup> China Construction Bank

<sup>3</sup> Agricultural Bank of China

<sup>4</sup> Bank of China

<sup>5</sup> Mitsubishi UFJ Financial Group

<sup>6</sup> JPMorgan Chase

<sup>7</sup> HSBC Holdings

<sup>8</sup> Bank of America

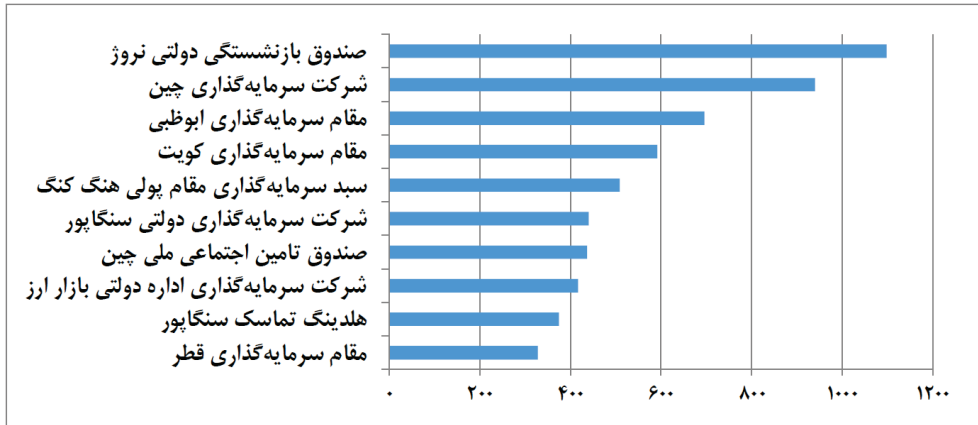
<sup>9</sup> BNP Paribas

<sup>10</sup> Credit Agricole Group

<sup>11</sup> Garrido and Chaudhry

<sup>12</sup> Sovergin Wealth Fund

ملی چین و شرکت سرمایه‌گذاری اداره دولتی بازار ارز، به ترتیب در رتبه‌های ۲، ۷ و ۸ قرار دارند. مجموع دارایی این سه صندوق حدود ۱,۸ تریلیون دلار آمریکا است که از مجموع دارایی صندوق بازنشستگی دولتی نروژ نیز بیشتر است.



مأخذ: مؤسسه صندوق ثروت حاکمیتی<sup>۱</sup> (دسامبر ۲۰۱۹)

#### نمودار ۱-۱۸. ۱۰ صندوق ثروت حاکمیتی بزرگ جهان بر حسب مجموع دارایی

(مبلغ: تریلیون دلار آمریکا)

به طور کلی، جمهوری خلق چین برای اعمال حکمرانی اقتصادی خود از شرکت‌های دولتی به عنوان ابزارهای سیاستی استفاده می‌کند (نوریس، ۲۰۱۶). این شرکت‌ها که به عنوان نهادهای تجاری فعالیت می‌کنند و اصول مربوط به سودآوری از طرف آن‌ها رعایت می‌شود، در بسیاری از حوزه‌ها با قدرتمندترین شرکت‌های جهان رقابت می‌کنند و حتی در برخی از حوزه‌ها بر رقبای خود برتری یافته‌اند. همین مسأله باعث شده که این شرکت‌ها به مؤلفه‌های قدرت اقتصادی جمهوری خلق چین تبدیل شوند.

در ابتکار کمربند و راه نیز شرکت‌های دولتی چینی بازیگران اصلی هستند. در حال حاضر، ۸۵ شرکت دولتی چینی در پروژه‌های مختلف مرتبط با ابتکار کمربند و راه درگیر هستند (درگاه رسمی ابتکار کمربند و راه، ۲۰۱۹).

<sup>۱</sup> The Sovereign Wealth Fund Institute

استفاده از شرکت‌های دولتی این امکان را در اختیار دولت چین قرار می‌دهد که بتوانند نسبت به هدایت سرمایه‌گذاری خارجی اقدام کنند. اهمیت ابتکار کمر بند و راه برای جمهوری خلق چین باعث شده است که دولت این کشور نسبت به ایجاد گروه عالی ترویج ابتکار کمر بند و راه اقدام کند.<sup>۱</sup> این گروه که در رأس آن چندتن از سیاست‌مداران ارشد جمهوری خلق چین قرار دارند، مسئول هدایت و هماهنگی امور مربوط به ابتکار کمر بند و راه است. اگرچه دفتر گروه عالی ترویج ابتکار کمر بند و راه، ذیل کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات است، اما این گروه مستقیماً به شورای حکومتی گزارش می‌دهد. سیاست‌مدارانی نظیر ژانگ گائولی<sup>۲</sup>، وانگ هونینگ<sup>۳</sup>، وانگ یانگ<sup>۴</sup>، یانگ جینگ<sup>۵</sup>، یانگ جیچی<sup>۶</sup> سابقه حضور در گروه مذکور را دارند.

<sup>1</sup> Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative

<sup>2</sup> Zhang Gaoli

در حال حاضر، ژانگ گائولی معاون اول نخست‌وزیر چین و عضو دائمی کمیته مرکزی حزب کمونیست چین است.

<sup>3</sup> Wang Huning

وانگ هونینگ نظریه‌پرداز سیاسی چینی و از رهبران ارشد حزب کمونیست و عضو فعلی پلیتبوروی است. او بین سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲، دبیر دبیرخانه کمیته مرکزی حزب کمونیست چین بود و از سال ۲۰۰۲، رئیس اداره مرکزی تحقیقات سیاسی است. باور بر این است که وانگ یکی از نظریه‌پردازان اصلی ایدئولوژی سیاسی رسمی سه دولت اخیر چین («سه مظهر» جیانگ زمین، «چشم‌انداز علمی به مقوله توسعه» هو جین تائو و «رؤیای چینی» ژو جین پینگ) بوده است.

<sup>4</sup> Wang Yang

وانگ یانگ از سیاست‌مداران عالی‌رتبه چینی و معاون فعلی نخست‌وزیر چین و عضو فعلی پلیتبوروی حزب کمونیست چین است. او از رهبران برجسته اصلاحات در رهبری ارشد چین محسوب می‌شود. وی به خاطر پیش‌گامی در مدل توسعه گوانگ‌دونگ (Guangdong Model of Development) که بر شرکت‌های خصوصی، رشد اقتصادی و نقش بیشتر برای جامعه مدنی تأکید دارد، مورد تحسین است.

<sup>5</sup> Yang Jing

یانگ جین از سیاست‌مداران چینی است و در حال حاضر، دبیر دبیرخانه کمیته مرکزی حزب کمونیست چین، عضو دولت مرکزی و دبیرکل دولت مرکزی، رئیس کمیته کاری ادارات دولت مرکزی و رئیس آکادمی چینی حکمرانی (Chinese Academy of Governance) است.

<sup>6</sup> Yang Jiechi

یانگ جیچی از سیاست‌مداران عالی‌رتبه چین است. او بین سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳ میلادی، وزیر امور خارجه چین بود. در حال حاضر، وی عضو دولت مرکزی است و در این مقام، به عنوان یکی از مهم‌ترین معماران سیاست خارجی چین خدمت می‌کند.

## ۱-۵ حکمرانی اقتصادی چین و چارچوب توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه و چندجانبه

جمهوری خلق چین برای توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه و چندجانبه خود چارچوب‌های مختلفی را مورد استفاده قرار داده است. چارچوب‌های توسعه همکاری فوق در راستای اجرایی کردن حکمرانی اقتصادی این کشور طراحی و عملیاتی می‌شوند که در این بخش، برخی از مهم‌ترین آن چارچوب‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

چین برای توسعه همکاری‌های اقتصادی خود با کشورهای منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب، از چارچوب همکاری ۱+۳+۶<sup>۱</sup> و مدل ۳ در ۳ برای همکاری در ارتقای ظرفیت‌ها<sup>۲</sup> استفاده می‌کند (وزارت امور خارجه جمهوری خلق چین، ۲۰۱۶). چارچوب همکاری ۱+۳+۶ که توسط رئیس‌جمهور خلق چین و دبیر کل حزب کمونیست چین، شی جین‌پینگ در سال ۲۰۱۴ میلادی و در جلسه افتتاحیه مجمع چین و کشورهای منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب<sup>۳</sup> مطرح شد، شامل یک برنامه، موسوم به برنامه همکاری چین- کشورهای منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب<sup>۴</sup> (یا برنامه اقدام مشترک برای همکاری در حوزه‌های اولویت‌دار<sup>۵</sup>) است که از همکاری‌های تجاری، سرمایه‌گذاری و مالی به‌مثابه سه پیش‌ران برای همکاری در شش حوزه انرژی و منابع طبیعی، ایجاد زیرساخت، کشاورزی، ساخت صنعتی، نوآوری علمی و فناورانه و فناوری اطلاعات بهره می‌گیرد. همچنین، مدل ۳ در ۳ که نخستین بار توسط نخست‌وزیر وقت جمهوری خلق چین، لی‌ککیانگ طی سفر سال ۲۰۱۵ میلادی به منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب مطرح شد، به ظرفیت‌سازی در لجستیک، تولید برق و فناوری اطلاعات و ایجاد روابط قوی‌تر بین کسب‌وکارها، جوامع و دولت‌ها اشاره دارد.

چین برای توسعه همکاری‌ها با کشورهای آفریقایی، چارچوب همکاری ۱+۶+۴ و سه شبکه را مورد استفاده قرار داده است. چارچوب همکاری ۱+۶+۴ شامل چهاراصل «برابری، انسجام/

<sup>۱</sup> 1+3+6 Cooperation Framework

<sup>۲</sup> 3×3 Model for Capacity Cooperation

<sup>۳</sup> China- CELAC Forum

<sup>۴</sup> China- CELAC Cooperation plan

<sup>۵</sup> Joint Plan of Action for Cooperation on Priority Areas

اعتماد متقابل، مدارا در موضوعات توسعه‌ای، همکاری نوآورانه»، شش پروژه عمده «همکاری صنعتی، همکاری مالی، همکاری در زمینه کاهش فقر، همکاری در حفظ محیط‌زیست، همکاری در حوزه مبادلات فرهنگی، همکاری در موضوع صلح و امنیت» و یک مجمع برای گفت‌وگو و توافق یعنی مجمع همکاری چین- آفریقا<sup>۱</sup> هست.

چین برای توسعه همکاری‌ها با کشورهای عربی از چارچوب همکاری ۲+۳+۱<sup>۲</sup> استفاده می‌کند. تمرکز چارچوب مذکور بر حوزه انرژی است. همچنین، در این الگو همکاری در بخش‌های زیرساخت و در حوزه تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری گسترش می‌یابد. افزون بر این، در چارچوب الگوی مذکور ارتقای همکاری در سه حوزه انرژی هسته‌ای، فضا و ماهواره و انرژی‌های نو به حوزه‌های فناوری پیشرفته پیگیری می‌شود.

---

<sup>۱</sup> Forum on China- Africa Cooperation

<sup>۲</sup> 1+2+3 Framework

## فصل دوم

معرفی ابتکار کمربند و راه و بررسی  
اهداف و اقدامات چین



در این بخش، پس از ارائه توضیح در خصوص جاده ابریشم قدیمی، ابتکار کمربند و راه معرفی می‌شود. سپس، اهداف اقتصادی، سیاسی و سایر اهداف جمهوری خلق چین از پیشنهاد و تلاش برای عملیاتی نمودن آن مورد بررسی قرار می‌گیرد. در نهایت، برخی از اقدامات مهم دولت چین در این زمینه و ساختارهای مربوط تبیین می‌گردد.

## ◀◀ ۱-۲ مروری بر تاریخچه جاده ابریشم

### ◀ ۱-۱-۲ جاده ابریشم قدیم

نام جاده ابریشم، در قرن نوزدهم ابداع شده است، ولی از مدت‌ها قبل مسیرهای تجاری بین‌قاره‌ای وجود داشته‌اند (هوان و چان، ۲۰۱۹).<sup>۱</sup> زمانی این مسیر به «جاده ابریشم»، نام‌گذاری شد که غربی‌ها دریافتند عده‌ای از طریق این جاده، کالاها و محصولات جدید و همچنین، فرهنگ و تمدن را از شرق به مناطق غربی منتقل کرده و چین نیز ابریشم خود را از این طریق، در بازارهای جهانی به فروش می‌رساند. در واقع، جاده ابریشم فراتر از یک مسیر تجاری بود. این جاده را می‌توان پیوند دهنده تاریخی، جغرافیایی و مذهبی دانست که اقتصاد کشورهای مسیر را به هم می‌پیوست (میکویچ، ۲۰۱۸).<sup>۲</sup>

جاده ابریشم، یک شبکه ارتباطی و با دقت سازمان‌دهی شده از جاده‌ها بود که برای ایجاد ارتباط در مسیر شرق و غرب و جنوب آسیا مورد استفاده قرار می‌گرفت. این مسیر که از شرق دور شروع می‌شد به عنوان پلی بین چین و کشورهای اروپا، آسیا و آفریقا، در روند پیشرفت تمدن جهان و تبادلات مادی و تمدن شرقی و غربی سهم مهمی ایفا نموده است.

در واقع، جاده ابریشم در روزگار قدیم، راه تجارت زمینی چین با آسیای جنوبی، آسیای غربی، اروپا و آفریقا از راه آسیای مرکزی بوده است. به لحاظ جغرافیایی، جاده ابریشم با همه اهمیتی که داشت، از یک مسیر سهل‌العبور برخوردار نبود و از فلات‌ها و کوهستان‌ها عبور می‌کرد (متقی، رحیمی و عیوض لو، ۱۳۹۳). اساساً، جاده ابریشم در سلسله «هان» چین در قرن یکم قبل از میلاد

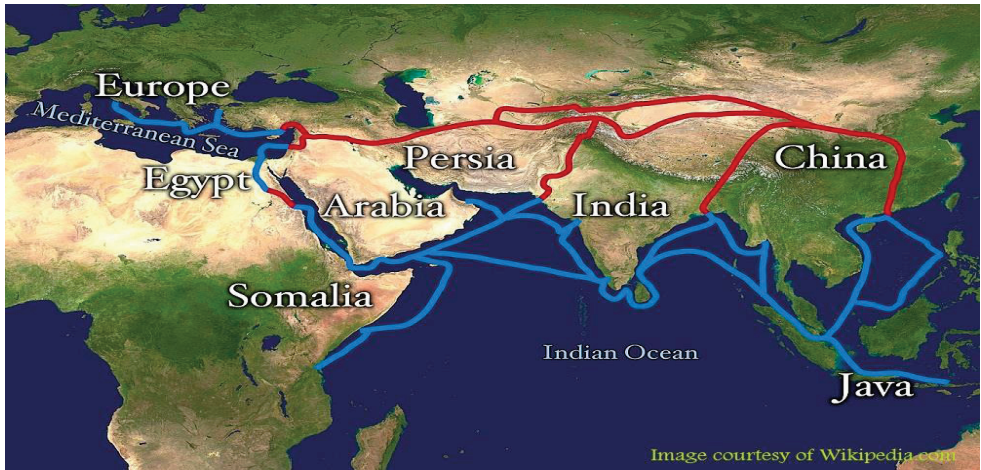
<sup>1</sup> Hung & Chan, 2019

<sup>2</sup> Mickiewicz, 2018



شکل گرفت. در فاصله قرن دوم قبل از میلاد تا قرن دوم میلادی در امتداد جاده ابریشم از غرب به شرق چهار کشور بزرگ وجود داشت؛ یعنی رم باستان در اروپا، پارس در آسیای غربی، «کوشان» در آسیای مرکزی (آسیای مرکزی و شمال هند امروز را حکومت می‌کرد) و سلسله «هان» چین در آسیای شرقی. راه‌اندازی جاده ابریشم باعث تبادلات مستقیم و تأثیرگذاری بین این تمدن‌های قدیمی شد و از آن به بعد، پیشرفت این تمدن‌ها دیگر بدون ارتباط با یکدیگر نبود. پس از قرن نهم میلادی و به دنبال تغییر ساختار سیاسی و اقتصادی قاره اروپا و آسیا به‌ویژه پیشرفت فنون دریانوردی، حمل و نقل دریایی به طور روزافزون در تجارت اهمیت یافت و جاده زمینی سنتی ابریشم به تدریج رو به زوال رفت. بر این اساس، در قرن دهم میلادی و در دوران سلسله «سون»، جاده ابریشم به عنوان یک راه تجارت، بسیار کم مورد استفاده قرار می‌گرفت.

در آن زمان، جاده ابریشم به افغانستان، ازبکستان و ایران و شهر اسکندریه مصر در غرب امتداد یافته بود. راه دیگر این جاده نیز از پاکستان و کابل در افغانستان به خلیج فارس و از کابل به طرف جنوب یعنی شهر کراچی پاکستان امتداد می‌یافت و راه دریایی آن پارس در آسیای غربی و رم باستان در اروپا را شامل می‌گردید. طبق نقشه‌های باستانی، جاده ابریشم از شهر هوانگ در چین شروع شده و تا ترکستان ادامه داشته است. سپس از آسیای میانه عبور کرده و به سمرقند و بخارا می‌رسید. با ورود به ایران، از قسمت شمالی ایران از جمله شهرهای مرو، سرخس، نیشابور، گرگان، صفی‌آباد، ری، قزوین، زنجان و شمال همدان عبور می‌کرد و پس از عبور از ایروان در یکی از بندرهای سوریه پایان می‌یافت.



تصویر ۲-۱. مسیرهای جاده ابریشم قدیم

#### ◀ ۲-۱-۲ نقش ایران در جاده ابریشم قدیم

راه ابریشم به همه راه‌های آبی و زمینی اطلاق می‌شود که حوزه‌های تمدنی واقع در غرب اقیانوس آرام تا شرق اقیانوس اطلس را به هم وصل می‌کردند. این راه‌ها در مسیر خود از قلمروهای سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و دینی بسیار متنوعی می‌گذشت. در واقع، جاده ابریشم قدیم را می‌توان پیونددهنده بدنه اصلی تمدن‌های قدیمی در سه قاره یعنی تمدن‌های آسیایی، اروپایی و آفریقایی نامید.

شرایط طبیعی اطراف فلات ایران، آن را تنها معبر کاروان‌های تجاری جاده ابریشم قرار داده بود که از ایران می‌گذشت. فلات ایران تقریباً به صورت مثلثی است که رشته‌کوه‌های بلند از سه سو آن را در برگرفته‌اند و بیابانی در میان آن جای دارد که بقایای نمکی دریای پهناوری است که زمانی در این منطقه وجود داشته است. کاروان‌های جاده ابریشم با دنبال کردن رشته کوه‌ها، آب موردنیاز خود را فراهم می‌کردند و از رشته‌کوه‌های البرز به موازات کرانه جنوبی دریای خزر عبور می‌کردند.

این جاده، در غرب ایران از دروازه خراسان در بغداد شروع و از صحرا گذشته و با گذر از ایالت جبال، به کرمانشاه مرکز کردستان قدیم می‌رسید و پس از آن با عبور از همدان به ری می‌رسید. پس از آن با گذشتن از کوه‌های طبرستان و کویر مرکزی تا نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می‌شد.

همان‌طور که گفته شد، در ابتدا مهم‌ترین استفاده از این جاده، توزیع ابریشم و پارچه‌های ابریشمی چین به غرب بوده و به همین سبب «جاده ابریشم» نام گرفت. ابریشم اصلی‌ترین کالایی بود که مردم از طریق این مسیر باستانی معامله می‌کردند. اگرچه در سال‌های بعد، ایرانیان خود تولیدکننده ابریشم بودند، اما بسیاری از محصولات دیگر نیز از طریق جاده ابریشم تجارت می‌شد. در واقع، در زمان‌های قدیم، تجارت کشورهای مختلف از طریق جاده ابریشم رونق گرفته بود و واردات ابریشم منجر به تبادل کالاهای ایرانی و صادرات ایران شد.

ایران در زمان سلسله ساسانی از طریق اخذ حقوق گمرکی از بازرگانان و کاروانیانی که از ایران می‌گذشتند، از جاده بزرگ بازرگانی ابریشم درآمد کسب می‌نمود. در آن زمان، صادرات ایران به چین را کالاهایی همچون وسمه، قالی، سنگ‌های گران‌بها و پارچه تشکیل می‌داد. از طرف دیگر، یکی از واردات مهم ایران از چین ابریشم بود که در آن دوران در دولت روم حکم ارز را داشت و مهم‌تر از طلا و سنگ‌های گران‌بها بود. در واقع، هدف ایران از در دست داشتن راه ابریشم نه تنها افزایش گردش کالا، بلکه کم‌توان کردن رومی‌ها بود. دولت ایران همواره بهای ابریشم را بالا می‌برد تا از این رهگذر از دولت روم طلا و پول بیشتری را به چنگ آورد و امپراتوری روم را از لحاظ نظامی کم‌توان کند (سازمان ملل متحد)<sup>۱</sup>.

## ◀ ۲-۲ معرفی ابتکار کمر بند و راه

رئیس‌جمهور خلق چین، شی جین‌پینگ<sup>۲</sup> در سپتامبر ۲۰۱۳ میلادی طی دیدارش از قزاقستان برای اولین بار مفهوم کمر بند اقتصادی راه ابریشم<sup>۳</sup> را مطرح کرد. وی در سخنرانی خود با عنوان «ارتقای دوستی خلق با خلق و خلق آینده‌ای بهتر»<sup>۴</sup> در دانشگاه نظربایف<sup>۵</sup> پیشنهاد کرد که چین و آسیای مرکزی به‌منظور ارتقای همکاری‌ها کمر بند اقتصادی راه ابریشم را شکل دهند. همچنین

<sup>۱</sup> United Nations, ESCAP, 2013

<sup>۲</sup> Xi Jinping

<sup>۳</sup> Silk Road Economic Belt

<sup>۴</sup> Promote People- to- People Friendship and Create a Better Future

<sup>۵</sup> Nazarbayev University

او در اکتبر ۲۰۱۳ میلادی طی سخنرانی دیگری در مجلس اندونزی که حین سفری دوره‌ای به کشورهای جنوب شرق آسیا انجام داد، پیشنهاد کرد چین و اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا (به اختصار، آس‌آن)<sup>۱</sup> با پیگیری فرجامی مشترک، جامعه‌ای صمیمی و متحد بسازند و پیشنهاد ساختن راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم<sup>۲</sup> به منظور ارتقای همکاری‌های دریایی را مطرح کرد. در واقع، تلاش چین برای احیای طرح جاده ابریشم قدیم به پروژه «بتکار کمربند و راه» انجامید که در اکتبر ۲۰۱۵ میلادی در برنامه پنج ساله سیزدهم چین جایگزین مفهوم «یک کمربند-یک جاده» شد و از آن پس به عنوان جایگزین کمربند اقتصادی راه ابریشم جدید شناخته می‌شود. از طریق این پروژه که بیش از ۷۰ کشور جهان و ۶۰ درصد از جمعیت جهان را شامل می‌شود، مسیرهای تجاری جدیدی به روی محصولات چینی و کشورهای در طول مسیر باز خواهد شد. پروژه ابتکار کمربند و راه به عنوان یک طرح فراگیر منطقه‌ای دارای ابعاد متعدد و مختلف اقتصادی-تجاری، علمی-فرهنگی و حتی ژئوپلیتیک و امنیتی است که می‌تواند آثار و پیامدهای وسیعی در منطقه داشته باشد. هدف کلان این طرح، ارتقای سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه زیرساخت‌های کشورهای مسیر، عنوان شده و با توجه به بازوها و ساز و کارهایی که برای دستیابی به این هدف تعریف کرده به نظر می‌رسد که ظرفیت تحقق این هدف را دارا خواهد بود (میراحسنی، ۱۳۹۸).

ابتکار کمربند و راه، چارچوبی برای توسعه همکاری‌های زیرساختی و سرمایه‌گذاری در بخش قابل‌ملاحظه‌ای از جهان، مشتمل بر اوراسیا و آفریقا و اقیانوس هند است. این ابتکار به دنبال یکپارچه‌سازی منطقه آسیای شرقی، آسیای جنوب شرقی، آسیای مرکزی، آسیای غربی، آسیای جنوبی، اقیانوسیه، آفریقا و اروپا در یک منطقه اقتصادی منسجم از طریق ایجاد زیرساخت‌ها، افزایش مبادلات تجاری و ارتقای تعاملات فرهنگی است.

<sup>1</sup> Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

آس‌آن سازمانی سیاسی و اقتصادی است. هدف این سازمان تسریع رشد اقتصادی، پیشرفت اجتماعی و تحول اجتماعی-فرهنگی میان اعضا در کنار حفظ ثبات منطقه‌ای و حمایت از فرصت‌هایی است که به اعضا کمک می‌کند که اختلافات خود را به شکل صلح‌آمیز حل و فصل کنند. اندونزی، مالزی، فیلیپین، سنگاپور، تایلند، برونئی، کامبوج، لائوس، میانمار و ویتنام عضو این اتحادیه هستند.

<sup>2</sup> 21st Maritime Silk Road

ابتکار کمربند و راه به مناطق واقع در راه ابریشم باستانی محدود نمی‌شود و گستره جغرافیای به مراتب وسیع‌تری را در بر می‌گیرد. اگرچه تمرکز این پروژه بر آسیا، اروپا و آفریقا است، اما کشورهای در سایر مناطق نظیر آمریکای لاتین و اقیانوس آرام نیز برای همکاری با چین در چارچوب ابتکار مذکور اعلام آمادگی کرده‌اند. جمهوری خلق چین نیز اعلام کرده است این پروژه به روی تمام کشورها و سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی باز است. تا مارس ۲۰۱۹ میلادی، دولت چین با ۱۲۵ کشور و ۲۹ سازمان بین‌المللی، موافقت‌نامه همکاری در خصوص ابتکار کمربند و راه امضاء کرده است. این ابتکار که از مصادیق زمامداری و دیپلماسی اقتصادی جمهوری خلق چین محسوب می‌شود بر انگاره‌های اصلی سیاست خارجی این کشور، یعنی پنج اصل هم‌زیستی مسالمت‌آمیز<sup>۱</sup> استوار است. این پنج اصل عبارت‌اند از:

- احترام متقابل برای حاکمیت و تمامیت ارضی یکدیگر؛

- عدم تجاوز متقابل؛

- عدم مداخله متقابل در امور داخلی یکدیگر؛

- برابری و منفعت متقابل؛

- هم‌زیستی مسالمت‌آمیز.

بر اساس اسناد رسمی منتشره توسط جمهوری خلق چین، ابتکار کمربند و راه، بر هماهنگی سیاست‌ها، اتصال زیرساخت‌ها، تجارت بدون مانع، یکپارچگی مالی و پیوندهای نزدیک‌تر مردم با مردم تمرکز دارد. همچنین، جمهوری خلق چین مدعی است که ابتکار کمربند و راه، راه ابریشمی با چهار ویژگی را می‌سازد: راه ابریشم سبز<sup>۲</sup>، راه ابریشم سالم<sup>۳</sup>، راه ابریشم هوشمند<sup>۴</sup> و راه ابریشم صلح‌آمیز<sup>۵</sup>. راه ابریشم سبز، همکاری در حفاظت زیست‌محیطی را عمق می‌بخشد، ایده توسعه سبز را اجرا می‌کند و حفاظت بوم‌شناختی را تقویت می‌نماید. راه ابریشم سالم، همکاری در بهداشت و درمان را عمق می‌بخشد، همکاری برد - برد در هشدار پیرامون بیماری‌های مسری، جلوگیری از

<sup>1</sup> Five Principles of Peaceful Coexistence

<sup>2</sup> Green Silk Road

<sup>3</sup> Healthy Silk Road

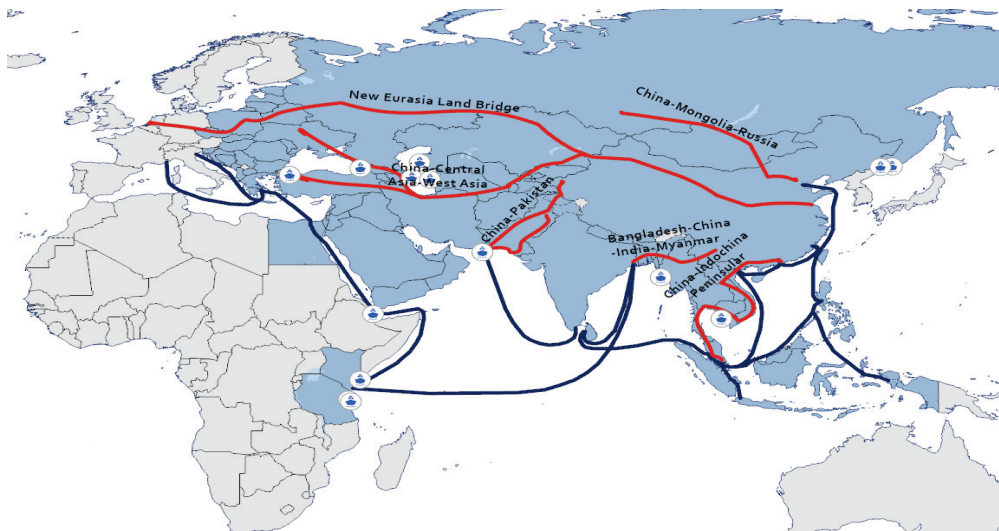
<sup>4</sup> Intelligent Silk Road

<sup>5</sup> Peaceful Silk Road

بیماری و کنترل آن، کمک‌های درمانی و داروهای سنتی را تقویت می‌کند. راه ابریشم هوشمند، همکاری در زمینه منابع انسانی را عمق می‌بخشد. راه ابریشم صلح‌آمیز، همکاری امنیتی را عمق می‌بخشد، مفهوم امنیت آسیایی را که مشترک، جامع، همکارانه و پایدار است، اجرایی می‌کند و نوعی مدل حکمرانی امنیتی با ویژگی‌های آسیایی را ترویج می‌کند.

#### ◀ ۱-۲-۲ تعریف و توصیف مبانی کمربند و راه

تصویر شماره (۲-۲)، مسیرهای پروژه کمربند و راه را نشان می‌دهد. با توجه به مسیرهایی که در تصویر مشخص شده است و چنان‌که ملاحظه می‌شود مسیرهایی که به رنگ قرمز نشان داده شده‌اند همان مسیرهای «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» قدیم می‌باشند و مسیر پایینی که با رنگ آبی مشخص شده است، «راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» را نشان می‌دهد.



Source: Ruta, Michele (Oct 2018) The Economics of the Belt and Road Initiative, World Bank Group

تصویر ۲-۲. شمای کلی کریدورهای پروژه ابتکار کمربند و راه

## - کمربند:

کمربند اقتصادی جاده ابریشم، به ارتقا و توسعه مسیرهای زمینی می‌انجامد. این ارتقا از طریق ساخت یک پل اروپایی- آسیایی و یک زنجیره تدارکاتی از ساحل شرقی چین تا روتردام در اروپای غربی و نیز از طریق ایجاد تعدادی از کریدورهای اقتصادی که چین را با مغولستان و روسیه، آسیای مرکزی و جنوب شرق آسیا متصل می‌کند، محقق می‌شود.

## - راه:

جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم، یک مسیر دریایی است نه یک جاده (اشاره به جاده ابریشم دریایی قدیمی) که مسیر آن از سواحل شرقی چین و جنوب دریای چین و نیز از اقیانوس هند به سمت غرب و اروپا عبور می‌کند.

## ◀ ۲-۲-۲ بررسی اثرات کلان پروژه کمربند و راه بر اقتصاد کشورهای مسیر

طبق مطالعات کارشناسان بانک جهانی (روتا، ۲۰۱۸)<sup>۱</sup> پروژه ابتکار کمربند و راه، یک پروژه بلندپروازانه است که در تلاش برای توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بهبود ارتباطات کشورها در مقیاس بین‌قاره‌ای است. این پروژه با بهره‌مندی از کمربند جاده ابریشم قدیمی و جاده ابریشم جدید دریایی، از شش کریدور اقتصادی استفاده می‌کند. در این مطالعه، با تمرکز بر ۷۲ اقتصاد واقع در مسیر پروژه کمربند و راه، به بررسی اثرات اقتصادی آن پرداخته شده است. در واقع، پروژه ابتکار کمربند و راه، بیش از ۳۰ درصد از تولید ناخالص جهان، ۶۰ درصد از جمعیت جهان، ۴۰ درصد از تجارت جهانی و ۷۵ درصد از ذخایر انرژی شناخته شده در جهان را پوشش می‌دهد (همان).

## ◀ ۱-۲-۲-۲ تجارت در کشورهای حوزه کمربند و راه

سهم صادرات کشورهای مسیر پروژه کمربند و راه در صادرات جهانی از ۲۱ درصد در سال ۱۹۹۵ میلادی به ۳۷ درصد در سال ۲۰۱۵ میلادی در زنجیره ارزش جهانی افزایش یافته است. همچنین، طبق مدل جاذبه ارائه‌شده، تجارت بین کشورهای مسیر پروژه تا ۳۰ درصد افزایش

<sup>۱</sup>Ruta, Michele (Oct 2018) The Economics of the Belt and Road Initiative, World Bank Group

یافته است. این درحالی است که شکاف‌های اساسی در زمینه حمل و نقل و زیرساخت‌های انرژی در اقتصادهای در حال توسعه وجود دارد.

#### ◀ ۲-۲-۲-۲ اثرات تجاری اجرای ابتکار کمربند و راه

طبق مطالعات موجود (همان)، اجرای پروژه کمربند و راه، مدت‌زمان تجارت جهان را ۲,۵ درصد کاهش می‌دهد که این کاهش زمان برای اقتصادهای درگیر در این پروژه ۳ درصد خواهد بود و بدین ترتیب هزینه‌های تجارت کاهش خواهد یافت.

همچنین یک مدل جاذبه، پیش‌بینی کرده است که پروژه‌های کمربند و راه تجارت را بین کشورهای مسیر کمربند و راه در حدود ۴ درصد افزایش خواهد داد. این درحالی است که در صناعی که زمان ارزش بیشتری دارد، بیشترین اثر را بر تجارت خواهند داشت (همان).

#### ◀ ۳-۲-۲-۲ اثرات رفاهی اجرای پروژه

همچنان که گفته شد، کاهش در هزینه‌های تجاری به افزایش تجارت در کشورهای مسیر کمربند و راه منجر خواهد شد و این موضوع، رفاه را در اقتصاد این کشورها تا ۱,۳۲ درصد و در کل جهان تا ۰,۷۱ درصد افزایش خواهد داد (این افزایش رفاه در کشورهایی همچون لائوس و کامبوج تا ۱۰ درصد پیش‌بینی شده است). اثرات اجرای ابتکار کمربند و راه درشرایطی که بهره‌وری بیشتر شود و اجرای پروژه به افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی منجر شود، بیشتر خواهد بود.

#### ◀ ۴-۲-۲-۲ شکاف‌های زیرساخت‌ها

طبق مطالعات انجام‌شده (مکنزی، ۲۰۱۶)، کشورهای جهان سالانه به ۳,۳ هزار میلیارد دلار زیرساخت نیاز دارند که طبق گزارش بانک توسعه آسیایی در سال ۲۰۱۶ میلادی، فقط سهم کشورهای در حال توسعه آسیایی در این خصوص، ۱,۷ هزار میلیارد دلار در سال است.

میانگین امتیاز کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل در کشورهای مسیر پروژه کمربند و راه از ۵ رقم، ۲,۷ محاسبه شده که به عنوان یک شکاف مهم محسوب می‌شود؛ اما برخی تفاوت‌های بزرگ‌تر در این خصوص وجود دارد؛ به‌طوری که سه کشور افغانستان، بوتان و عراق سه کشور پایین‌تر از ۲۰ کشور مجری پروژه کمربند و راه می‌باشند. همچنین، سه کشور هنگ‌کنگ، سنگاپور و امارات متحده عربی در بین ۲۰ کشور مجری پروژه بهترین شیوه اجرا را دارا هستند.



## ◀ ۲-۳ مروری بر اهداف چین در راه‌اندازی ابتکار کمر بند و راه

### ◀ ۲-۳-۱ اهداف اقتصادی چین

برنامه اقدامی که کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین به همراه وزارتخانه‌های خارجه و بازرگانی این کشور با عنوان «چشم‌انداز و اقدامات درمورد ساخت مشترک کمر بند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» منتشر کردند، هدف این ابتکار را به شرح ذیل بیان می‌کند:

این ابتکار، ارتقای گردش منظم و آزاد عوامل اقتصادی، تخصیص شدیداً کارای منابع و یکپارچگی عمیق بازارها، تشویق کشورهای واقع در کمر بند و راه به دستیابی به هماهنگی سیاست اقتصادی و انجام همکاری گسترده‌تر و عمیق‌تر با استانداردهای بالاتر و ایجاد مشترک ساختار همکاری اقتصادی منطقه‌ای باز، فراگیر و متوازن که به همه نفع می‌رساند را هدف گرفته است.

با این حال، به نظر می‌رسد جمهوری خلق چین قصد دارد از طریق این ابتکار در حوزه اقتصادی، راهکارهای لازم را برای توجه به دو اولویت مهم خود یعنی «تسهیل رقابت اقتصادی با آمریکا در تبدیل شدن به اقتصاد اول جهان» و «رفع یک سری از موانع توسعه اقتصادی خود در داخل چین» ارائه نماید. ادامه این بخش، توضیحی بر اهداف فوق هست.

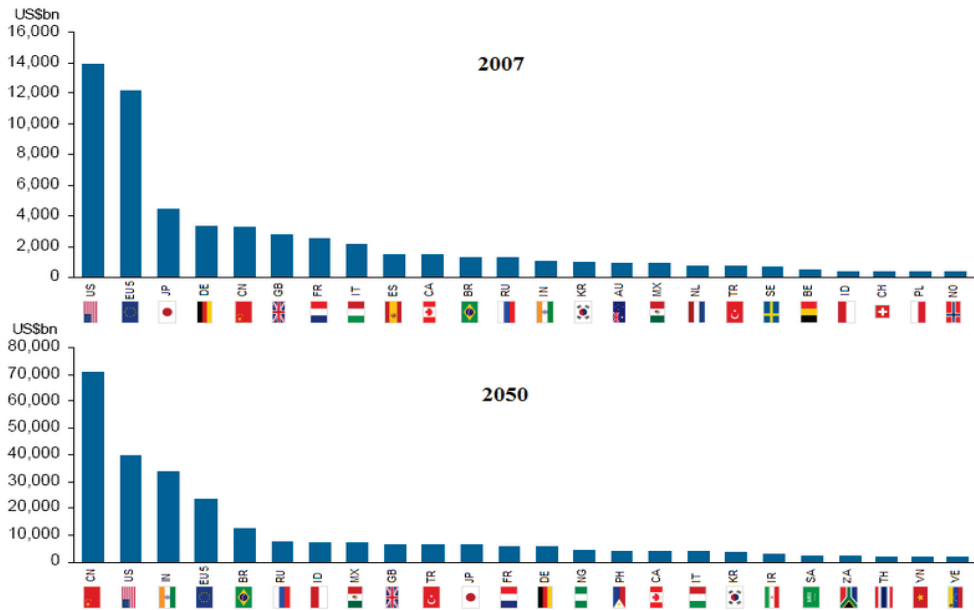
### ◀ ۲-۳-۲ تحلیل ابتکار کمر بند و راه در چارچوب جنگ اقتصادی چین و آمریکا

ابتکار کمر بند و راه در شرایطی مطرح شده است که در دو دهه اخیر، مسئله مقابله اقتصادی آمریکا و چین یکی از موضوعات اصلی اقتصاد بین‌الملل بوده است. لذا تحلیل ابتکار ارائه شده از جانب رئیس‌جمهور چین، مستلزم شناخت علل و ابعاد مختلف این جنگ اقتصادی است.

رشد اقتصادی سریع چین در چند دهه گذشته و پیش‌بینی تبدیل این کشور به قدرت اول اقتصاد جهان تا قبل از سال ۲۰۵۰ میلادی، آمریکا را به مقابله با این کشور واداشته است. در این زمینه، لازم است اشاره کنیم که بر اساس برآوردهای مؤسسه گلدمن ساکس (ویلسون و پوروچاتامان<sup>۱</sup>، ۲۰۰۳)، چین که در سال ۲۰۰۰ میلادی چهارمین اقتصاد دنیا بعد از آمریکا، ژاپن و آلمان بود، در سال ۲۰۴۱ میلادی با پیشی گرفتن از آمریکا به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل

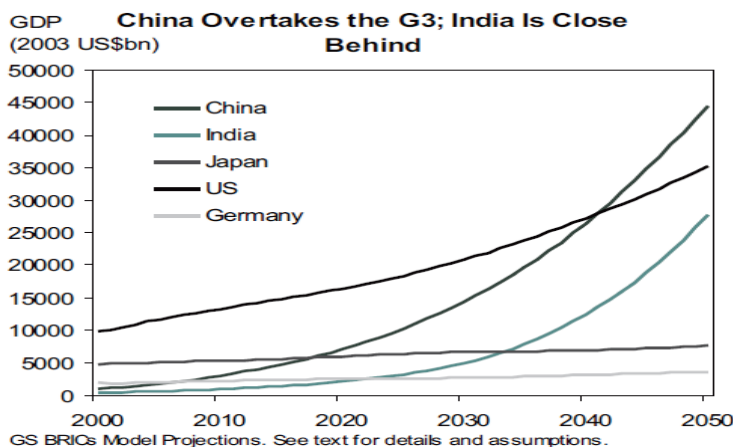
<sup>۱</sup> Wilson, D. and R. Purushathaman

خواهد شد (نمودارهای ۱-۲ و ۲-۲). آمریکا جهش اقتصادی چین را هم از این منظر که آسیب‌هایی برای اقتصاد خود دارد و هم از منظر راهبردی به واسطه تفاوت ساختار سیاسی دو کشور، تهدیدی برای خود تلقی می‌کند. از یک منظر، جنگ اقتصادی چین و آمریکا را می‌توان به نوع نگرش دو طرف به یکدیگر مرتبط دانست. بسیاری از آمریکایی‌ها چین را به عنوان قدرتی در حال ارتقا می‌بینند که باعث تضعیف ناعادلانه رونق اقتصادی آمریکا، تهدید امنیت آن و به چالش کشیدن ارزش‌های آن می‌شود؛ در حالی که از نظر چینی‌ها، ایالات متحده آمریکا قدرتی رو به افول است که به دنبال طولانی کردن تسلط خود در جهان و مقابله ناعادلانه با ظهور چین هست (شل و شیرک<sup>۱</sup>، ۲۰۱۹). با این حال، در آمریکا دیدگاه‌های متفاوتی در خصوص میزان اثرگذاری اقتصاد روبه رشد چین، بر اقتصاد آمریکا وجود دارد.



نمودار ۱-۲. مقایسه تولید ناخالص داخلی کشورها در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۵۰ میلادی  
بر اساس برآورد مؤسسه گلدمن ساکس

<sup>1</sup> Schell, O. and Susan L. Shirk



مأخذ: ویلسون و پوروتامان (۲۰۰۳)

## نمودار ۲-۲. پیش افتادن تولید ناخالص داخلی چین از آمریکا قبل از ۲۰۵۰ میلادی

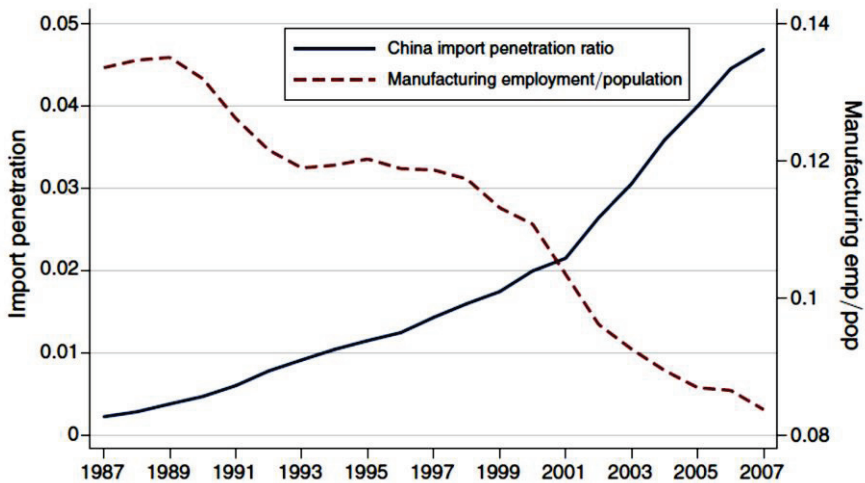
تحلیل‌هایی که در مورد اثرات منفی اقتصاد چین بر آمریکا صورت گرفته است، عمدتاً بر اشتغال و دستمزدها تمرکز داشته‌اند. برآوردهای مختلفی از میزان مشاغل ازدست‌رفته صنایع آمریکایی در رقابت با محصولات وارداتی از چین در محدوده سال‌های دهه اول قرن بیست و یکم ارائه شده است (ملتزر و شنای، ۲۰۱۹)<sup>۱</sup>. آوتور<sup>۲</sup> و دیگران (۲۰۱۳) نشان داده‌اند که افزایش واردات از چین در بخش صنایع کارخانه‌ای آمریکا باعث کاهش اشتغال و دستمزد شده است. نمودار (۲-۳) نشان می‌دهد که افزایش ضریب نفوذ واردات<sup>۳</sup> از چین با کاهش نسبت اشتغال صنایع کارخانه‌ای از کل اشتغال همراه بوده است. همچنین، در این زمینه، می‌توان به مطالعه فینسترا و ساساهارا<sup>۴</sup> (۲۰۱۷) اشاره داشت که برای سال‌های ۱۹۹۵ الی ۲۰۱۱ میلادی کاهش تقاضا برای نیروی کار در بخش صنایع کارخانه‌ای آمریکا را ۱,۴ میلیون نفر و برای بخش خدمات را ۰,۶ میلیون نفر برآورد کرده‌اند.

<sup>۱</sup> Meltzer, J. and M. Shenai

<sup>۲</sup> Autor

<sup>۳</sup> نسبت واردات از مخارج کل

<sup>۴</sup> Feenstra R. and A. Sasahara

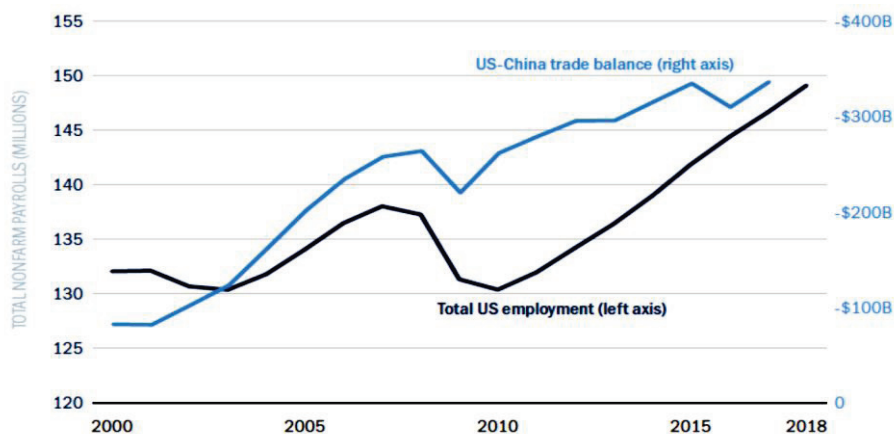


مأخذ: آتور و دیگران (۲۰۱۳)

نمودار ۲-۳. رابطه ضریب نفوذ واردات از چین و نسبت اشتغال صنایع کارخانه‌ای از جمعیت در آمریکا

اما این برآوردها به واسطه اینکه صرفاً زیان‌های ناشی از واردات از چین را مدنظر قرار داده و منافع آمریکا از تجارت را لحاظ نکرده‌اند، کامل تلقی نمی‌شوند. در خصوص اشتغال از دست‌رفته، به‌طور طبیعی، چنانچه ارزش افزوده ایجاد شده در آمریکا برای کالاهای تولید شده در چین مدنظر قرار گیرد، نتیجه می‌تواند متفاوت باشد. در این خصوص، ملترز و شنای (۲۰۱۹) نشان داده‌اند که در مجموع، افزایش کسری تجاری آمریکا با چین، با افزایش اشتغال در آمریکا رابطه مثبتی را نشان می‌دهد (نمودار ۲-۴).

در عین حال، فارغ از اینکه تجارت با چین در مجموع چه اثر خالصی بر اقتصاد آمریکا داشته است، این موضوع قابل‌پذیرش است که مشاغل کم مهارت (کارگران ساده صنایع کارخانه‌ای)، از واردات کالاهای چینی به صورت منفی تأثیر گرفته‌اند. این موضوع، به‌طور طبیعی بر وجود دیدگاه‌های مختلف در جامعه آمریکا در زمینه شدت و روش مواجهه با چین اثرگذار هست.



Source: FRED, Bureau of Economic Analysis

مأخذ: ملترز و شنای (۲۰۱۹)

#### نمودار ۲-۴. رابطه تراز تجاری آمریکا با چین با سطح اشتغال در آمریکا

با این حال، دیدگاه مقابله با اقتصاد چین در آمریکا، دیدگاهی غالب هست. در یک دیدگاه حداقلی، دلایل مقابله با اقتصاد چین موارد ذیل برشمرده می‌شود (ملترز و شنای، ۲۰۱۹): حرکت چین به سمت خودکفایی در فناوری‌های جدید با سیاست‌های تجاری مبتنی بر مزیت نسبی هماهنگ نیست؛

- استفاده چین از شرکت‌های دولتی و دسترسی آن‌ها به یارانه‌های دولتی و وجود قواعدی برای حمایت از این شرکت‌ها در داخل و خارج چین؛
- سیاست صنعتی چین در مورد برخی صنایع منجر به مازاد عرضه و قیمت‌شکنی در بازارهای خارجی می‌شود.

#### ◀ ۲-۳-۲-۱ سیاست آمریکا: حرکت از جنگ غیرمستقیم اقتصادی به جنگ مستقیم تجاری

علی‌رغم اینکه راهبرد کلی دولت آمریکا مبنی بر ضرورت مقابله اقتصادی با چین در دوره‌های ریاست‌جمهوری اوباما و ترامپ، به قوت خود باقی مانده است ولی در این دو دوره سیاست‌های متفاوتی به کار گرفته شده است. چنانچه وضع نرخ‌های تعرفه بر کالاهای وارداتی را به عنوان اصلی‌ترین ابزار مورد استفاده در تقابل اقتصادی بین دو کشور تلقی کنیم، دو روش متفاوت در

استفاده از این ابزار وجود دارد. یک روش این است که بر محصولات کشور هدف، تعرفه وضع شود و روش دیگر، انعقاد موافقت‌نامه تعرفه ترجیحی یا تجارت آزاد با کشورهای رقیب کشور هدف هست (در این حالت کشوری که از موافقت‌نامه کنار گذاشته می‌شود، دچار زیان اقتصادی می‌شود). در هر دو روش، بسته به شرایط، اقتصاد کشور هدف می‌تواند در معرض آسیب قرار گیرد. در دولت اوباما که رویکرد همکاری با سایر کشورها پیگیری می‌شد، دو موافقت‌نامه «همکاری فرا اقیانوسیه»<sup>۱</sup> و «همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری»<sup>۲</sup> با محوریت آمریکا شکل گرفت و چین از این دو موافقت‌نامه، کنار گذاشته شد. در حالی که رویکرد دولت ترامپ اعمال جنگ مستقیم تجاری با وضع نرخ تعرفه بر محصولات چینی بود.

استفاده دولت‌های آمریکا از ابزارهای تعرفه‌ای که مغایر قواعد سازمان جهانی تجارت و یا استفاده از موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد که به مفهوم کنار گذاشتن سازمان مزبور است، در واقع نشان می‌دهد که آمریکا قواعد سازمان جهانی تجارت را برای مقابله با چین مؤثر نمی‌داند. به همین علت است که پیشنهادهایی نیز برای اصلاح قواعد سازمان جهانی تجارت باهدف تحت فشار قرار دادن اقتصاد چین در خصوص بنگاه‌های دولتی، یارانه‌های مشخص و تجارت دیجیتال مطرح شده است (ملترز و سنای، ۲۰۱۹).

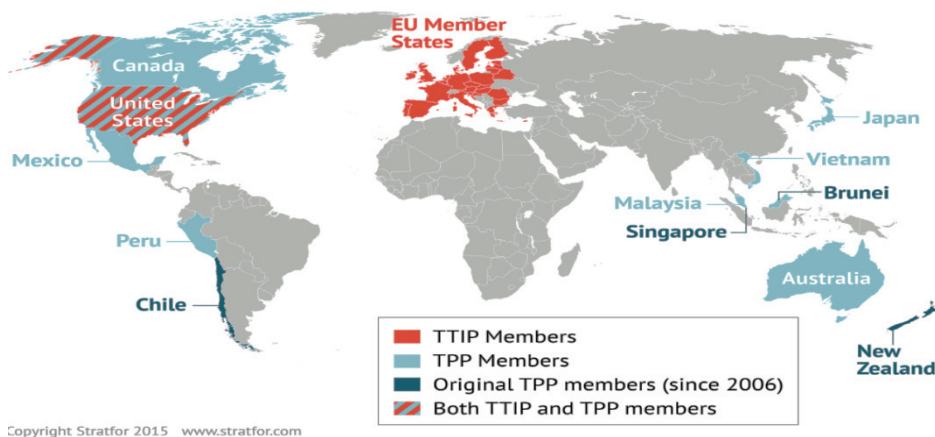
همان‌گونه که تصویر (۲-۳) نشان می‌دهد، اقتصادهای مشارکت‌کننده در موافقت‌نامه‌های «همکاری فرا اقیانوسیه» و «همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری» سهم بالایی در تولید ناخالص داخلی، تجارت و جمعیت جهان دارند که این امر می‌تواند نشانگر بزرگ بودن اثرات منفی آن‌ها بر کشورهای غیرعضو باشد. این تفسیر که دو موافقت‌نامه با مفاد مشابه و در برگرفتن حدود دوسوم جمعیت و سه‌چهارم تجارت جهان به دنبال تثبیت سلطه آمریکا بر جهان و مقابله با نه تنها چین و کشورهای عضو بریکس بلکه تمام کشورهای در حال توسعه است (پرز روچا<sup>۳</sup>، ۲۰۱۵)، جای تأمل دارد.

<sup>1</sup> Trans- Pacific Partnership Agreement (TPP)

<sup>2</sup> Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)

<sup>3</sup> Perez- Rocha

## THE TPP AND THE TTIP



تصویر ۲-۳. گستره TTIP و TPP

موافقت‌نامه همکاری فرا اقیانوسیه ابتدا در سال ۲۰۰۵ میلادی توسط چهار کشور سنگاپور، برونئی، شیلی و نیوزیلند با نام «همکاری اقتصادی راهبردی فرا اقیانوسیه» و در قالب موافقت‌نامه تجارت آزاد منعقد و به «پاسیفیک ۴» یا به اختصار به P4 معروف شد. در سال ۲۰۰۸ میلادی، ایالات متحده آمریکا ابتدا اعلام کرد که با کشورهای P4 در مورد سرمایه‌گذاری و خدمات مالی مذاکره می‌کند ولی بعداً محدوده مذاکرات را به موافقت‌نامه کامل تغییر داد. در همین سال، کشورهای استرالیا، پرو و ویتنام آمادگی خود را برای پیوستن به مذاکرات اعلام کردند. در سال ۲۰۰۹ میلادی، باراک اوباما اعلام کرد که آمریکا خواسته است مذاکرات فرا اقیانوسیه معطوف به دستیابی به موافقت‌نامه تجارت منطقه‌ای<sup>۱</sup> باشد. دور اول مذاکرات، در سال ۲۰۱۰ میلادی شروع شد و در سال‌های بعد با پیوستن مالزی، مکزیک، کانادا و ژاپن، نهایتاً در سال ۲۰۱۵ میلادی توسط ۱۲ کشور مزبور به سرانجام رسید (بیندر<sup>۲</sup>، ۲۰۱۶) و مقرر شد که در این چارچوب یک بازار متحد در

<sup>1</sup> Regional Trade Agreement

<sup>2</sup> Binder

منطقه اقیانوس آرام پیش از سال ۲۰۲۰ میلادی تشکیل شود. کشورهای مزبور در مجموع بالغ بر ۸۰۰ میلیون نفر جمعیت داشته و ۳۶ درصد از تولید ناخالص جهان را به خود اختصاص داده بودند. موافقت‌نامه «همکاری فرا اقیانوسیه» از منظر اثرات اقتصادی و راهبردی برای آمریکا و چین حائز اثرات قابل توجهی تلقی می‌گردد. برآورد بانک جهانی (لاکاتوش<sup>۱</sup> و دیگران، ۲۰۱۶) نشان داد آمریکا در مجموع با افزایش تولید ناخالص داخلی از این موافقت‌نامه منتفع خواهد شد؛ هرچند منافع سایر کشورهای عضو نظیر ویتنام و مالزی بسیار بیشتر خواهد بود. درمقابل، نشان داده شد که عمده کشورهای غیرعضو از جمله چین، از این موافقت‌نامه زیان خواهند دید. کمیسیون تجارت خارجی آمریکا میزان افزایش تولید ناخالص داخلی این کشور در اثر این موافقت‌نامه را در سال ۲۰۳۲ میلادی معادل ۴۲٫۷ میلیارد دلار (۰٫۱۵ درصد) پیش‌بینی کرد (سینیوره و بلودگود<sup>۲</sup>، ۲۰۱۶). همچنین، مؤسسه اقتصاد بین‌الملل پترسون<sup>۳</sup> برآورد کرده است که عدم حضور چین در TPP در سال ۲۰۳۰ میلادی برای این کشور سالانه ۱۸ میلیارد دلار زیان خواهد داشت (بیندر، ۲۰۱۶). پتری، پلامر و ژای<sup>۴</sup> (۲۰۱۴) این زیان را برای سال ۲۰۲۵ میلادی برای چین ۳۴٫۸ میلیارد دلار برآورد کرده‌اند.

علاوه بر اثرات مثبت موافقت‌نامه «همکاری فرا اقیانوسیه» بر اقتصاد آمریکا و اثرات منفی آن بر اقتصاد چین که موقعیت دو کشور را در صورت پیاده‌سازی آن به صورت متفاوتی تحت تأثیر قرار می‌داد، اثرات راهبردی این موافقت‌نامه نیز به موازات اثرات اقتصادی حائز اهمیت تلقی می‌شد. در گزارش کنگره آمریکا (فرگوسن و دیگران، ۲۰۱۶)<sup>۵</sup> صراحتاً اعلام شده است که از نظر دولت اوپاما، اثرات راهبردی این موافقت‌نامه برای آمریکا به خصوص از جنبه تقویت هم‌پیمانان آمریکا و صحه‌گذاری بر رهبری این کشور بر اقتصاد منطقه، حائز اهمیت است.

در سال ۲۰۱۵ میلادی، باراک اوپاما اعلام کرد که درشرایطی که ۹۵ درصد از مشتریان ما در خارج از مرزهایمان زندگی می‌کنند، نمی‌توانیم به کشورهایی نظیر چین اجازه دهیم قواعد اقتصاد

<sup>1</sup> Lakatos et.all

<sup>2</sup> Signoret, J. and L. Bloodgood

<sup>3</sup> Peterson Institute for International Economics

<sup>4</sup> Petri, P., M. Plummer and F. Zhai

<sup>5</sup> Fergusson, I., M. McMinimy and B. Williams



جهانی را تعیین کنند (بیندر، ۲۰۱۶). با این وصف، قواعد موافقت‌نامه «همکاری فرا اقیانوسیه» از منظر فشار بر چین یا ایجاد انگیزه برای اصلاحات اقتصادی عمده در این کشور، قابل ارزیابی است.

از طرف دیگر، موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری یک موافقت‌نامه تجارت آزاد و سرمایه‌گذاری می‌باشد که آمریکا و کشورهای اروپایی در ماه ژوئن ۲۰۱۳ میلادی مذاکرات مربوط به آن را در نشست گروه ۱۸ در لندن آغاز کردند. قرار بود که تمام مفاد موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری تا پایان سال ۲۰۱۶ میلادی نهایی شود که البته این اتفاق نیفتاد. موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری در صورت نهایی‌شدن، بزرگ‌ترین منطقه تجارت آزاد جهان را شامل می‌شد که شامل ۴۶ درصد از تولیدات اقتصادی جهان و نزدیک ۴۰ درصد از تجارت جهان بود و هرساله به‌ترتیب ۱۱۹ میلیارد یورو و ۹۵ میلیارد یورو به افزایش تولید اتحادیه اروپا و ایالات متحده کمک می‌کرد. علی‌رغم فاصله جغرافیایی محدوده موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری از چین، اهمیت آن برای اثرگذاری بر اقتصاد چین به واسطه بزرگی و محتوای آن، نباید کم تلقی شود. اطلاق ناتوی اقتصادی به این موافقت‌نامه و تأکید بر ارزش‌های مشترک بین آمریکا و اروپا، می‌تواند توجه به آن را از یک موافقت‌نامه صرفاً با کارکرد اقتصادی خارج کند و جنبه‌های امنیتی و ایدئولوژیک آن را نیز پررنگ نماید. عبارت ذیل می‌تواند توضیحی بر این مطلب باشد:

«موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری، با تکمیل ناتو و دیگر پیوندهای دیرینه سیاسی و اتحاد بین ایالات متحده و اتحادیه اروپا پایه و اساس تقویت حوزه آتلانتیک است که با اطمینان می‌تواند به اقیانوس آرام، خاورمیانه یا سایر چالش‌ها در دهه‌های آینده بپردازد. این موضوع، بیانگر اهمیت راهبردی این موافقت‌نامه خواهد بود» (پوزلسکی<sup>۲</sup>، ۲۰۱۶).  
به طور کلی، چارچوب‌ها و ویژگی‌های زیر باعث می‌شود، اهمیت آن توسط چین و سایر کشورهای در حال توسعه بیشتر مورد توجه قرار گیرد (پرز روچا، ۲۰۱۵):

<sup>1</sup>G8

<sup>2</sup> Puszlecki

- موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری به دنبال قواعد سخت‌گیرانه در مورد حقوق مالکیت معنوی و آزادسازی بیشتر تجارت خدمات می‌باشد؛  
- تأکید بر ارزش‌های مشترک بین آمریکا و اروپا می‌تواند به مفهوم کنار گذاشتن سایر کشورها و ارزش‌های آن‌ها باشد؛

- موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری جنبه‌های قوی از اهداف ژئوپلیتیکی برای مقابله با چین و سایر اقتصادهای نوظهور را دارد و ایده «غرب در برابر سایرین»<sup>۱</sup> را دنبال می‌کند؛

- ایالات متحده و اتحادیه اروپا متعهد می‌شوند که به طور مشترک به سایر کشورها فشار بیاورند تا قوانین طراحی شده را به نفع توسعه اقتصادهای محلی کنار بگذارند؛  
- قوانین موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری در خصوص شرکت‌های دولتی به عنوان الگویی مقابل دولت فعال یا مداخله‌گر در امر توسعه اقتصادی تلقی می‌شود.

از طرف دیگر، در زمینه اثرات اقتصادی موافقت‌نامه فوق بر اقتصاد چین، شایان توجه است که هرچند چین بیشترین آسیب را در بین کشورهای جهان از این موافقت‌نامه متحمل نخواهد شد، ولی این اثرات قابل اغماض هم نیستند. بر اساس برآورد فلبرمایر<sup>۲</sup> و دیگران (۲۰۱۳)، صادرات چین به آلمان و برعکس واردات چین از آلمان در صورت اعمال آزادسازی کامل (حذف موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای)، در چارچوب موافقت‌نامه مذکور می‌تواند ۱۲٫۷ درصد کاهش یابد. این کاهش در مورد انگلستان به ۲۷٫۵ درصد در مورد آمریکا حتی فراتر از ارقام فوق به ۳۳٫۵ درصد می‌رسد. در این بررسی، زیان چین از منظر کاهش درآمد سرانه در صورت اعمال آزادسازی کامل، معادل ۰٫۴ درصد برآورد شده است.

با روی کار آمدن ترامپ در آمریکا در سال ۲۰۱۷ میلادی با شعار «اول آمریکا» سیاست‌های این کشور در بعد اقتصاد بین‌الملل دچار تغییرات اساسی شد. او با توجه به جامعه رأی‌دهندگان خود، دیدگاه حمایت از اقتصاد ملی و سیاستی برضد جهانی‌شدن را در پیش گرفت. ترامپ پس از رسیدن به جایگاه ریاست جمهوری، خروج آمریکا از موافقت‌نامه همکاری فرا اقیانوسیه را اعلام

<sup>۱</sup> West against the rest

<sup>۲</sup> Felbermayr G.

کرد و در مورد موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری سیاست صبر و انتظار را اتخاذ نمود. در مقابل، روش تقابل دولت ترامپ با چین از مواجهه غیرمستقیم به جنگ مستقیم تجاری تغییر کرد. با وضع نرخ‌های تعرفه تا ۲۵ درصد بر کالاهای وارداتی از چین، دولت جدید آمریکا تلاش کرد تا قواعد موردنظر خود را بر تجارت دو کشور حاکم کند؛ امری که علی‌رغم مذاکرات دوجانبه تاکنون منجر به نتیجه نشده است.

#### ◀ ۲-۲-۳-۲ رویکرد چین در مواجهه اقتصادی با آمریکا

همان‌گونه که بیان شد، ابزارها و رویکردهای دولت‌های آمریکا برای مقابله با چین متفاوت بوده است. دولت اوباما رویکردی مشارکت‌جویانه با متحدان این کشور و هم‌راستا با پدیده جهانی‌سازی اتخاذ می‌کرد. لذا استفاده از ابزار موافقت‌نامه‌های تجاری و اقتصادی را در پیش گرفت؛ زیرا در اجرای موافقت‌نامه‌های تجاری، کشوری که از موافقت‌نامه کنار گذاشته می‌شود، دچار زیان اقتصادی می‌گردد. با توجه به اعلام اولیه مشارکت آمریکا در موافقت‌نامه همکاری فرا اقیانوسیه در سال ۲۰۰۸ میلادی و سپس شروع مذاکرات با کشورهای مربوط، چین تا مدت‌ها، TPP را با احتیاط و به عنوان بخشی از تلاش‌ها برای مقابله با ارتقای موقعیت این کشور در منطقه دنبال کرد.

هرچند چین در سال ۲۰۱۳ میلادی علاقه خود را مبنی بر بررسی ملحق شدن به مذاکرات اعلام کرد ولی درنهایت، این مذاکرات بدون حضور این کشور نهایی شد. انجام مذاکرات اولیه توسط آمریکا و اروپا برای موافقت‌نامه همکاری فرا آتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری (TTIP) نیز در سال ۲۰۱۳ میلادی، این دیدگاه را که آمریکا درصدد مقابله با چین و احتمالاً سایر اقتصادهای نوظهور هست تقویت نمود. بدین ترتیب، یکی از دلایلی که برای ارائه ابتکار کمربند و راه توسط رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ میلادی مطرح می‌شود به واکنش چین به رفتار آمریکا در کنار گذاشتن چین از دو موافقت‌نامه مزبور مربوط می‌شود (عظیمی، ۱۳۹۶).

علی‌رغم تغییر در سیاست‌های آمریکا بعد از روی کار آمدن ترامپ و جایگزینی حمایت‌گرایی و تقویت اقتصاد ملی به جای حمایت از جهانی‌سازی و به تبع آن ورود به جنگ مستقیم تجاری با چین، برنامه‌های چین در خصوص ابتکار کمربند و راه همچنان، با قوت تداوم‌یافته و این کشور سعی کرده است در کنار آن با اقداماتی نظیر حمایت از موافقت‌نامه همکاری اقتصادی جامع

منطقه‌ای<sup>۱</sup> با حضور کشورهای آسیای شرقی و اقیانوسیه و انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری دوجانبه، با برنامه‌های آمریکا مقابله نماید.

#### ◀ ۲-۳-۲-۳ رفع برخی موانع داخلی توسعه اقتصادی چین

اقتصاد چین علی‌رغم رشد سریع در چند دهه گذشته با برخی از موانع و مشکلات مواجه است که عدم رفع آن‌ها تداوم یک رشد معقول اقتصادی برای این کشور را با مشکل مواجه خواهد کرد. از یک منظر، پیشنهاد ابتکار کمربند و راه با در نظر گرفتن این مشکلات و در جهت رفع آن‌ها بوده است. در ادامه، مهم‌ترین این مشکلات ارائه می‌شود:

#### الف) مسئله مازاد تجاری چین و ضرورت سرمایه‌گذاری در خارج

در اثر استراتژی توسعه صادرات، چین با مازاد تجاری زیاد و ذخایر ارزی عمده مواجه شده است. این مسئله در سنوات قبل به انحای مختلف باعث انتقاداتی از طرف آمریکا که عدم توازن تجاری شدیدی با چین دارد، شده است. از طرف دیگر، این موضوع مخاطراتی نیز برای چین دارد زیرا این کشور بخش عمده‌ای از ذخایر ارزی خود را که نتیجه مازاد تجاری است، به دلار یا اوراق بهادار دولت آمریکا نگهداری می‌کند (عظیمی، ۱۳۹۶).

سیاست سرمایه‌گذاری در خارج از چین، راهبرد فعلی جمهوری خلق چین برای تشویق سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی در خارج از این کشور است که در سال‌های پایانی قرن بیستم شکل گرفت. در اختیار داشتن ذخایر خارجی فراوان حاصل از مازاد تجاری، این امکان را برای چین فراهم کرده است که منابع مالی لازم برای تملک دارایی در خارج از این کشور را در اختیار داشته باشد. نسخه اولیه راهبرد سرمایه‌گذاری در خارج از چین بیشتر ناظر به همکاری‌ها در حوزه سرمایه‌گذاری بود؛ اما در نسخه ثانویه این راهبرد که با طرح ابتکارهای دیگری نظیر کمربند و راه و ساخت چین ۲۰۲۵ هم‌زمان شده است، جمهوری خلق چین در چارچوب راهبرد مذکور نسبت به تملک دارایی‌هایی اقدام می‌کند که به تحقق سایر اهداف این کشور در حوزه‌های توسعه اقتصادی نیز کمک کند. این اهداف عبارت‌اند از (پن<sup>۲</sup> و دیگران، ۲۰۱۷):

<sup>۱</sup>Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)

<sup>۲</sup> Pen

- افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی توسط سرمایه‌گذاران چینی؛
  - تنوع‌بخشی به بازارها؛
  - بهبود سطح و کیفیت محصولات و پروژه‌ها؛
  - توسعه مجاری مالی ضمن توجه به نیازهای بازار داخلی؛
  - ارتقای جایگاه برند شرکت‌های چینی در بازارهای اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا.
- شرکت‌های دولتی چینی، نقش بسیاری مهمی در اجرای سیاست سرمایه‌گذاری در خارج از چین دارند. در این میان، نقش بانک‌های دولتی چینی، نظیر بانک صادرات- واردات چین و بانک توسعه چین، در کنار سایر نهادهای مالی این کشور، نظیر شرکت سرمایه‌گذاری چین<sup>۱</sup>، در کمک به شرکت‌های چینی در اجرای سیاست سرمایه‌گذاری در خارج از چین پررنگ‌تر هست (پن و دیگران، ۲۰۱۷).

### ب) ظرفیت مازاد تولیدی چین

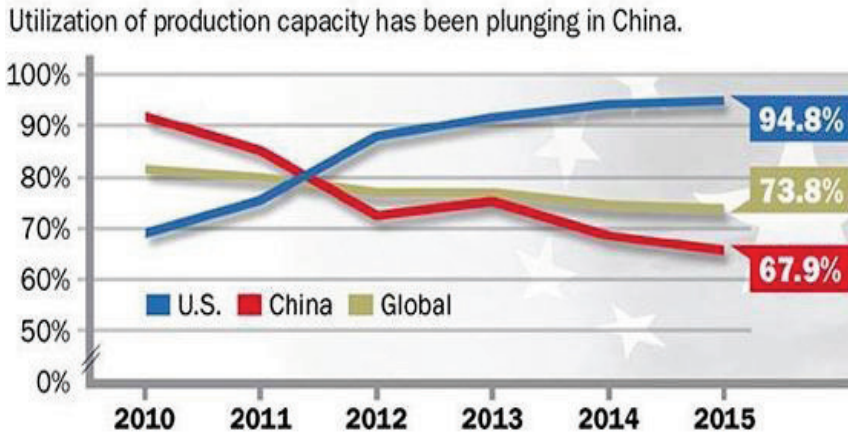
نرخ پس‌انداز و سرمایه‌گذاری در چین بالا بوده و این امر باعث شده است که سرمایه‌گذاری بیش از ظرفیت قابل فروش در داخل باشد. حتی در مورد برخی صنایع مانند فولاد، فلزات غیر آهنی، بتن و شیشه، ظرفیت مازاد به اندازه‌ای است که در بازارهای خارج از کشور نیز امکان جذب آن‌ها وجود ندارد. مطابق نمودار (۲-۵)، در سال ۲۰۱۵ میلادی در صنایع کارخانه‌ای چین به طور متوسط ظرفیت مورد استفاده ۶۷،۹ درصد بوده است، در حالی که این نسبت در کل دنیا ۷۳،۶ و در آمریکا ۹۴،۸ درصد گزارش شده است (عظیمی، ۱۳۹۶).

با توجه به اینکه چین با ظرفیت مازاد تولید مواجه است لذا سرمایه‌گذاری در داخل با محدودیت روبه‌روست و می‌خواهد آن را به بیرون از کشور منتقل کند (برنامه کمربند و راه نیز هم‌راستا با این هدف است). لذا در سال‌های اخیر، چین شروع به گسترش سرمایه‌گذاری در خارج کرده است. در گذشته، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین از سرمایه‌گذاری مستقیم فرامرزی<sup>۲</sup> بیشتر بود. در طول برنامه‌های توسعه یازدهم (از سال ۲۰۰۹ میلادی به بعد) و دوازدهم، سرمایه‌گذاری مستقیم فرامرزی چین سالانه ۱۸،۲ درصد افزایش یافته است. در سال ۲۰۱۵

<sup>1</sup> China Investment Corporation

<sup>2</sup> Oversea Direct Investment

میلادی برای اولین بار سرمایه‌گذاری مستقیم فرامرزی در چین از FDI پیشی گرفته است (۱۴۵۶ درمقابل ۱۳۵۶ میلیارد دلار). این درحالی است که سرمایه‌گذاری مستقیم فرامرزی چین در سال ۲۰۰۲ میلادی فقط ۲۷ میلیارد دلار بود.



نمودار ۲-۵. ظرفیت مازاد تولید در چین

چنانچه از منظری دیگر به موضوع نگاه کنیم می‌توان گفت که افزایش ظرفیت مازاد تولیدی در چین یکی از دلایل کاهش رشد اقتصادی چین از سال ۲۰۰۷ میلادی به بعد نیز تلقی می‌گردد. پس از اعمال سیاست‌های اقتصادی مبتنی بر برون‌گرایی، اقتصاد چین قریب به سه‌دهه به رشد اقتصادی نزدیک ۱۰ درصد، یکی از سریع‌ترین رشدهای اقتصادی تجربه‌شده در سطح جهان را به‌دست آورد. دلایل اصلی رشد اقتصادی چین در این دوران، رشد بهره‌وری و رشد سرمایه‌گذاری و در سمت تقاضا، رشد صادرات بود؛ اما به دنبال کاهش فاصله فناوری چین با جهان پیشرفته از یک طرف و افزایش دستمزدها و کاهش قدرت رقابتی چین از طرف دیگر، نرخ رشد اقتصادی چین از سال ۲۰۰۷ میلادی به بعد تحت تأثیر کاهش رشد صادرات و وجود ظرفیت مازاد تولید که باعث انتقال سرمایه‌ها به خارج می‌شود، شده است.

تحت این شرایط، در حال حاضر، رشد اقتصادی چین از بالای ۱۰ درصد به دامنه ۶ الی ۷ درصد رسیده است. با توجه به کاهش نرخ رشد اقتصادی چین، هدف این کشور این است که بتواند سه انتقال ذیل را عملیاتی کند:

- ۱- از جنبه سرعت رشد: انتقال از نرخ رشد اقتصادی بالا به نرخ رشد اقتصادی «متوسط بالا»؛
  - ۲- از جنبه ساختار صنعتی: انتقال از اقتصاد مبتنی بر صنعت به اقتصاد مبتنی بر خدمات؛
  - ۳- از جنبه الگوی رشد یا پیشرانه رشد: انتقال از رشد مبتنی بر سرمایه‌گذاری به رشد مبتنی بر مصرف.
- هدف چین این است که جهت دستیابی به جایگاه اول جهان از لحاظ تولید ناخالص داخلی و پشت‌سرگذاشتن ایالات متحده آمریکا، رشد اقتصادی خود را در سطح نسبتاً بالایی حفظ کند. برای این منظور، جایگزینی بخش خدمات به جای صنعت و مصرف داخلی به جای سرمایه‌گذاری در برنامه قرار گرفته است. این برنامه و انتقال در چین به «شرایط عادی جدید»<sup>۱</sup> معروف شده است. به تعبیر دیگر، در شرایطی که چین با ظرفیت مازاد تولید و کاهش رشد اقتصادی مواجه شده، این سؤال مطرح شده است که چگونه می‌توان کشور را در آینده اداره کرد؟ با توجه به اینکه چین، در آینده می‌خواهد از رشد متکی به سرمایه‌گذاری به رشد متکی به مصرف تغییر مسیر دهد؛ لذا سهم سرمایه‌گذاری از رشد در داخل حذف می‌شود یا به شدت کاهش می‌یابد. لذا این کشور به دنبال سرمایه‌گذاری در خارج هست. یک دلیل مهم که چین می‌خواهد ارز خود را بین‌المللی کند (توضیح در بند ج)، به همین موضوع برمی‌گردد زیرا نگهداری منابع سرمایه‌گذاری بر اساس دلار (پول کشور رقیب) برای چین مخاطره دارد. بدین ترتیب، آیا در «شرایط عادی جدید»، همان‌گونه که در بند الف توضیح داده شد سرمایه‌گذاری چین در خارج افزایش خواهد یافت؟

### ج) بین‌المللی کردن رنمینبی

چین قصد دارد برنامه بین‌المللی کردن پول ملی خود رنمینبی<sup>۲</sup> را در قالب ابتکار کمربند و راه اجرا کند. در این چارچوب، اهداف چین شامل موارد ذیل است (عظیمی، ۱۳۹۶):

- ۱- بین‌المللی کردن تجارت؛
- ۲- حمایت از سرمایه‌گذاری در خارج؛

<sup>۱</sup>New Normal  
<sup>۲</sup> renminbi (RMB)

۳- حمایت از ذخایر ارزی (چین ذخایر دلاری زیادی دارد و از کاهش ارزش دلار توسط آمریکا نگران است)؛

۴- قدرت بیشتر چین در اقتصاد بین‌المللی (چین با سهم ۳,۷ درصدی در صندوق بین‌المللی پول، کشور چهارم است. در آنجا قدرت در دست کشورهای پیشرفته است. لذا چین می‌خواهد این وضعیت را تغییر دهد)؛

۵- تسریع در اصلاحات داخلی (شامل آزادسازی حساب سرمایه، اجرای نرخ ارز منعطف و آزادسازی نرخ بهره) برای بین‌المللی کردن رنمینی، چین اقدامات ذیل را در دست اجرا یا برنامه‌ریزی دارد:

#### - ایجاد منطقه آزاد تجاری پایلوت شانگهای و بازکردن حساب سرمایه

قرار است حساب سرمایه در قالب این منطقه آزاد باز شود (البته زمان دقیق آن مشخص نیست) و تحت این منطقه، کنترل‌ها از سرمایه‌گذاری خارجی در قالب فهرست منفی اصلاح می‌شود.

یکی از مراحل مهم بازکردن حساب سرمایه، بازکردن بازار اوراق بهادار چینی است. به این مفهوم که خارجی‌ها بتوانند در بازار داخلی اوراق خریداری کنند و همچنین، چینی‌ها بتوانند در بازارهای خارجی اوراق خریداری کنند؛ یا نه؟ از منظر چینی‌ها، این موضوع می‌تواند مخاطره‌آمیز باشد. در حال حاضر، تمایل شرکت‌ها برای انتشار اوراق قرضه برحسب یوان افزایش یافته است.

#### - ایجاد بازار فراساحلی یوان

دوسوم از دلار آمریکا در بازار فراساحلی<sup>۱</sup> است و در واقع آمریکا فقط اختیار یک‌سوم پول خودش را برای سیاست پولی دارد. چین در حال ایجاد بازار فراساحلی یوان<sup>۲</sup> است. در واقع، چین در حال استفاده از تجربه و مدل بازار خارجی دلار در نیویورک هست. در حال حاضر، بازار خارجی رنمینی در هنگ‌کنگ با موفقیت راه‌اندازی شده است (به عنوان قدم اولیه برای بین‌المللی کردن رنمینی).

#### - طی کردن سه‌گام برای بین‌المللی کردن رنمینی شامل موارد زیر:

۱- ارزی برای تسویه بین‌المللی (۱۰-۵ سال)؛

۲- ارزی برای سرمایه‌گذاری (بیش از ۱۰ سال)؛

<sup>۱</sup>Offshore

<sup>۲</sup> Offshore Exchange



۳- ارزی برای حفظ ذخیره (بیش از ۲۰ سال).

در این ارتباط، چین توسعه روابط خود با خارج را به عنوان یک ضرورت، بیشتر از قبل مدنظر قرار داده است.

#### د) مسائل توازن منطقه‌ای

اعمال سیاست‌های مبتنی بر برون‌گرایی از مناطق ویژه اقتصادی در سواحل شرقی از اوایل دهه ۱۹۸۰ میلادی منجر به توسعه سریع این مناطق شد. در حالی که سایر مناطق چین به تناسب مناطق شرقی توسعه نیافته‌اند. سه بخش متفاوت چین برحسب پوشش گیاهی عبارت‌اند از:

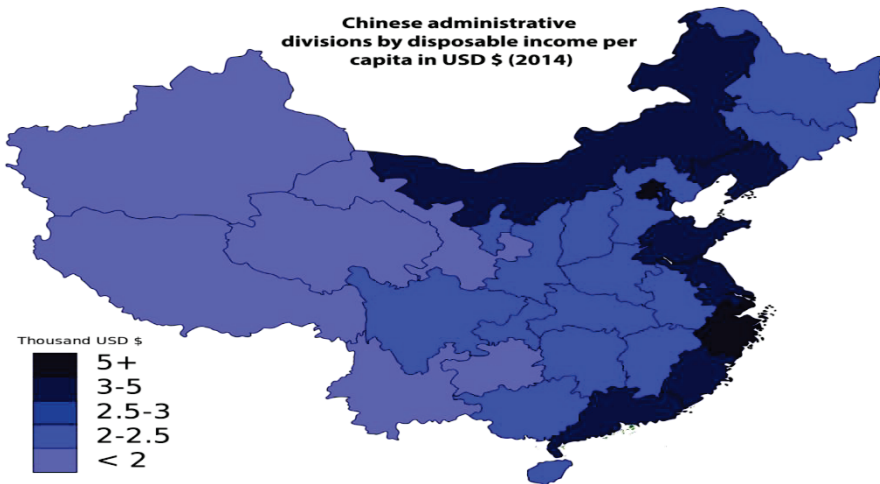
۱- شرق؛

۲- مرکز و شمال؛

۳- غرب.

از لحاظ توسعه اقتصادی نیز، چین کشوری با سه دنیای متفاوت است. در واقع، شکاف بین سه بخش فوق خیلی زیاد است. به گونه‌ای که تولید ناخالص داخلی سرانه شانگ‌های در منطقه شرق نزدیک به کشورهای توسعه‌یافته است ولی در مناطق غربی و جنوب غربی، تولید ناخالص داخلی سرانه به ۵۰۰ دلار کاهش می‌یابد (عظیمی، ۱۳۹۶). تصویر (۲-۴)، درآمد سرانه استان‌های مختلف چین را در سال ۲۰۱۴ میلادی در سه طبقه فوق نشان می‌دهد.

از طرف دیگر، مناطق غربی و جنوب غربی چین محل زندگی اقلیت‌های ملی چین نیز هست و هرگونه برنامه‌ریزی برای توازن منطقه‌ای می‌تواند شکاف‌های قومیتی را هم کاهش دهد.



پنج رنگ نمودار به ترتیب از پررنگ به کم‌رنگ حاوی این دامنه درآمدی هست: بالای ۵ هزار دلار، ۳ تا ۵ هزار دلار، ۲٫۵ تا ۳ هزار دلار، ۲ تا ۲٫۵ هزار دلار و کمتر از ۲ هزار دلار

تصویر ۲-۴. درآمد سرانه استان‌های مختلف چین در سال ۲۰۱۴ میلادی

#### ◀ ۲-۳-۳ اهداف سیاسی از طرح ابتکار کمربند و راه

اقتصاد سیاسی بین‌الملل وارد دوران تغییرات بنیادین شده است. ثبات هژمونیک که در دوره پس از جنگ سرد، «قواعد بازی» در این حوزه را تعیین می‌کرد، متأثر از دگرگونی در سیاست داخلی آمریکا، خیزش قدرت‌های جدید، گسترش پوپولیسم و حمایت‌گرایی روبه‌تغییر است. از همین روست که از یک سو اختلافات میان بازیگران کلیدی اقتصاد جهانی رو به افزایش و از دیگر سو، مناظره بر سر نظم جدید بین‌المللی به کانون مباحثات درمورد آینده اقتصاد سیاسی بین‌الملل تبدیل شده است. چین و ایالات متحده آمریکا در کانون این اختلافات و مناظرات قرار دارند.

دلایل مهمی برای قرار گرفتن چین و ایالات متحده آمریکا در کانون مناظرات و تغییرات اقتصاد سیاسی بین‌الملل وجود دارد. نخست آنکه این دو کشور اقتصادهای اول و دوم جهان هستند. به عبارت دیگر، مهم‌ترین بازیگران در اقتصاد سیاسی بین‌الملل محسوب می‌شوند. نظام‌های سیاسی و اقتصادی دو کشور بسیار متفاوت از یکدیگرند. در عین حال، برخلاف شوروی و آمریکا که روابط چندانی با یکدیگر نداشتند، روابط چین و آمریکا با یکدیگر بسیار گسترده است. هر دو در اقتصاد

جهانی از نقش ویژه‌ای برخوردارند؛ از همین رو است که جنگ تجاری دو کشور بر اقتصاد جهانی سایه انداخته است. علاوه بر این، روابط اقتصادی دو طرف به شدت نامتوازن است. بخش عمده‌ای از روابط تجاری را صادرات چین به ایالات متحده آمریکا تشکیل می‌دهد و همین امر باعث بحث‌ها و مناظرات جدی درباره آسیب‌های ناشی از تعامل با چین بر اقتصاد ایالات متحده آمریکا، درون و بیرون آمریکا شده است. بسیاری از کاندیداهای کنگره و نیز ریاست جمهوری و به ویژه دونالد ترامپ، چین را شدیداً مورد حمله قرار دادند و از این مسیر توانستند پایگاه اجتماعی خود را گسترش دهند؛ زیرا مسئله تجارت غیرمنصفانه چین با آمریکا یکی از موضوعات کلیدی در افکار عمومی ایالات متحده آمریکا در این روزها است. دونالد ترامپ در مبارزات انتخاباتی در سال ۲۰۱۶ میلادی بیش از ۱۰۰۰ بار کلمه چین را به کار برد و در موضع‌گیری‌های رادیکالی، این کشور را به تجاوز تجاری ایالات متحده آمریکا متهم کرد.

شاید مهم‌ترین دلیل رقابت فزاینده ایالات متحده آمریکا با چین و بروز مشکلات روزافزون در روابط دو کشور، تغییر در استراتژی کلان توسعه‌ای چین است. با روی کار آمدن شی جین‌پینگ استراتژی کلان توسعه‌ای چین دگرگون شده است. از زمان آغاز برنامه اصلاحات و سیاست درهای باز در سال ۱۹۸۰ میلادی، استراتژی توسعه چین بر مبنای تولید کالاهای با فناوری پایین و متوسط قرار داشت. از همین رو، این کشور را به عنوان کارخانه جهان لقب دادند. چین قلب تولید صنعتی در جهان محسوب می‌شد و شرکت‌های چندملیتی به طور فزاینده‌ای خطوط تولید صنعتی خود را به چین انتقال می‌دادند. مزیت‌های نسبی این کشور شامل نیروی کار ارزان، معافیت‌های مالیاتی، عدم توجه جدی به استانداردهای زیست‌محیطی و بازار بالقوه بزرگ بود؛ اما به تدریج با توجه به رشد فزاینده اقتصاد چین از یک سو و تبعات سیاست توسعه‌ای این کشور از سوی دیگر به ویژه مسئله محیط‌زیست و جایگاه نازل این کشور در زنجیره جهانی ارزش، رهبران چین در دوره شی جین‌پینگ به جمع‌بندی‌های راهبردی جدیدی رسیدند و استراتژی کلان توسعه‌ای این کشور را از تولید صنعتی به یافتن جایگاه مسلط در حلقه‌های بالاتر زنجیره جهانی ارزش تغییر دادند.

نتیجه این تغییرات در استراتژی کلان توسعه‌ای جدید این کشور تحت عنوان ساخت چین ۲۰۲۵ میلادی نمایان شد. این استراتژی کلان نخستین و مهم‌ترین سند سیاست توسعه صنعتی

چین در چند دهه اخیر است. در این سند، صنایع بسیار پیشرفته به عنوان هدف کلیدی توسعه صنعتی چین برگزیده شده و گفته شده است که این کشور باید تمام توانمندی‌های خود را در راستای توسعه این صنایع به کار گیرد. این سند نشان می‌دهد که چین می‌کوشد از مرحله اول توسعه کشور که به عنوان کارخانه جهان ایفای نقش می‌کرد و چندان رقابتی با قدرت‌های صنعتی جهان به ویژه ایالات متحده و قدرت‌های اروپایی نداشت، گذر کند و به رقیب اصلی آنان در حلقه‌های بالای زنجیره جهانی ارزش بدل شود.

طراحی و اجرایی شدن این استراتژی از همان ابتدا نگرانی‌هایی را در ایالات متحده آمریکا ایجاد کرد و مباحث زیادی را در مورد تقابل تشدید شونده میان چین و ایالات متحده آمریکا دامن زد. به تدریج این مباحث به سیاست‌ها و رویکردهای دولت ایالات متحده راه یافت و این کشور فعالانه کوشید تا استراتژی توسعه صنعتی چین موسوم به ساخت چین ۲۰۲۵ را به عنوان نماد تجارت غیرمنصفانه میان چین و سایر کشورها معرفی نماید.

استدلال کلیدی ایالات متحده این است که چین به صنایع اولویت‌دار معرفی شده در سیاست صنعتی موسوم به ساخت چین ۲۰۲۵ یارانه‌های بسیار کلانی ارائه می‌کند و همین امر باعث می‌شود تا شرکت‌های رقیب در ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا در رقابت با غول‌های چینی دچار مشکلات فزاینده شوند زیرا این شرکت‌ها از دولت‌های خود یارانه‌های چندانی دریافت نمی‌کنند. از همین رو آن‌ها استدلال می‌کنند که تجارت با چین روز به روز غیرمنصفانه‌تر می‌شود و باید با اعمال تحریم‌ها و تعرفه‌های جدید با این روند مقابله کرد. از همین رو است که ایجاد تغییرات در سیاست صنعتی جدید چین موسوم به ساخت چین ۲۰۲۵، یکی از بحث‌های کلیدی در مذاکرات تجاری چین و دولت ترامپ در سال‌های اخیر بوده است. دولت ترامپ به طور رسمی درخواست توقف اجرایی شدن این سیاست صنعتی بلندپروازانه را مطرح کرده بود.<sup>۱</sup>

از دیگر سو، چینی‌ها اعلام کردند که سیاست ساخت چین ۲۰۲۵ تصمیمی حاکمیتی است و عقب‌نشینی از آن به معنای واگذار کردن بخشی از حاکمیت کشور به ایالات متحده آمریکا است.

<sup>۱</sup> <https://www.nytimes.com/2019/09/01/world/asia/trump-trade-war-china.html>.

از همین رو طرف چینی در عمل، عقب‌نشینی چندانی از این سیاست صورت نداده است بلکه تنها کوشیده تغییرات تاکتیکی در آن ایجاد نماید.

نکته مهم از منظر بحث حاضر آنکه می‌توان پروژه جاده ابریشم یا آنچه به ابتکار کمربند و راه مشهور شده است را برنامه عملیاتی استراتژی توسعه صنعتی جدید چین تحت عنوان ساخت چین ۲۰۲۵ تلقی کرد. چین می‌کوشد در قالب مگا پروژه کمربند و راه، زمینه‌های بین‌المللی لازم برای گسترش حضور و نفوذ تجاری و اقتصادی خود در جهان به ویژه در بخش‌هایی که از ارزش‌افزوده بالایی برخوردارند را گسترش دهد. از همین رو، ایالات‌متحده آمریکا از ابتدا به این طرح و اجرایی شدن آن روی خوش‌نشان نداد. در دولت اوباما این طرح چندان جدی گرفته نمی‌شد و امیدواری چندانی به اجرایی شدن آن نمی‌رفت بنابراین مخالفت دولت آمریکا چندان جدی نبود؛ اما با اجرایی شدن تدریجی این طرح، مخالفت‌های دولت آمریکا با آن نیز به تدریج علنی شد و شکل جدی‌تری به خود گرفت. ایالات‌متحده آمریکا با تأسیس بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی به عنوان بانکی که یکی از کارکردهای مهم آن تأمین مالی پروژه‌های مگا پروژه کمربند و راه است به شدت مخالفت کرد و کوشید تا سایر کشورها را از مشارکت در آن بازدارد. البته در این مسیر، توفیق چندانی نیافت و حتی هم‌پیمانان مهم این کشور مانند آلمان و بریتانیا نیز به این بانک پیوستند.

در مرحله بعد، ایالات‌متحده آمریکا آشکارا از پروژه کمربند و راه انتقاد کرد و آن را طرحی استعماری و علیه حاکمیت دولت‌های در حال توسعه لقب داد. این موضع‌گیری رکس تیلرسون وزیر وقت خارجه ایالات‌متحده آمریکا به بحث‌های جدی درمورد نگرش این کشور به مگا پروژه ابریشم و در سطحی کلان‌تر رقابت با چین دامن زد. ایالات‌متحده آمریکا استدلال می‌کند که چین در قالب پیشبرد پروژه کمربند و راه به تدریج بر اقتصاد طیف وسیعی از کشورهای در حال توسعه تسلط پیدا می‌کند و پس از تسلط بر اقتصاد کشورها از مسیرهای استعماری با آنها برخورد می‌کند زیرا آن‌ها گزینه‌های چندانی نخواهند داشت.

افزون بر این، در سطح رسانه‌ای در ایالات متحده آمریکا، بحثی تحت عنوان تله بدهی<sup>۱</sup> مطرح شد. مبنای این ادعا این است که چین وام‌هایی در اختیار کشورهای در حال توسعه قرار می‌دهد تا زمینه را برای اجرای طرح‌های توافق شده در چارچوب همکاری پروژه ابریشم فراهم نماید. از آنجا که این کشورها با توجه به مبالغ سنگین این وام‌ها، توان بازپرداخت آن را ندارند، به تدریج در تله بدهی چین گرفتار می‌شوند و مجبور می‌شوند بخش‌های بیشتر و بیشتری از پروژه‌های خود را در اختیار شرکت‌های چینی قرار داده و به نوعی حاکمیت اقتصادی خود را به چین واگذار نمایند.<sup>۲</sup> سریلانکا به عنوان نماد چنین وضعیتی برشمرده می‌شود زیرا چین به تدریج با سرمایه‌گذاری سنگین در توسعه بندر هامبان تاتا، زمینه را برای افتادن این کشور در تله بدهی فراهم آورد. سریلانکا از بازپرداخت وام‌های چین ناتوان است، بنابراین این بندر را به صورت ۹۹ ساله در اختیار شرکت‌های چینی و در اجاره آن‌ها قرارداد. از همین رو سریلانکا در ادبیات رایج رسانه‌های ایالات متحده به عنوان مهم‌ترین نماد تله بدهی محسوب می‌شود.<sup>۳</sup>

چینی‌ها در مقابل استدلال می‌کنند، اغلب کشورهای در حال توسعه که در چارچوب مگا پروژه کمربند و راه با این کشور همکاری می‌کنند، اساساً بدهی چندانی به شرکت‌های چینی ندارند و اغلب بدهی‌های بحران‌زای آنان به شرکت‌ها و مؤسسات غربی است؛ بنابراین از منظر آنان، زمینه‌ای برای گرفتار شدن این کشورها در تله بدهی چین وجود ندارد.<sup>۴</sup>

به علاوه در سال‌های اخیر، ایالات متحده آمریکا فشارهای فراوانی به هم‌پیمانان خود وارد آورده تا مانع از مشارکت آن‌ها در مقابل پروژه ابریشم گردد. تاکنون هم‌پیمانان کلیدی ایالات متحده به ویژه قدرت‌های اروپایی، ژاپن، هند و تا حدی استرالیا با ایالات متحده همراهی نشان داده‌اند. کشورهای کلیدی اتحادیه اروپا همواره در صف منتقدین این مگا پروژه بوده و در مورد نیات چین و نیز پیشبرد غیر شفاف این طرح ابراز نگرانی کرده‌اند. در برخی موارد نیز کشورهای در حال توسعه، قراردادهایی که با چین در قالب این پروژه منعقد کردند را فسخ کردند. به عنوان مثال،

<sup>۱</sup>Dept Trap

<sup>۲</sup> ادعای دیپلماسی تله بدهی برای ابتکار کمربند و راه، در فصل پنجم تحلیل خواهد شد.

<sup>۳</sup><https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>

<sup>۴</sup><https://thediplomat.com/2019/05/is-sri-lanka-really-a-victim-of-chinas-debt-trap/>

مالزی در دوره قبل از به قدرت رسیدن ماهاتیر محمد حدود ۲۰ میلیارد دلار قرارداد سرمایه‌گذاری با شرکت‌های چینی برای توسعه صنعت ریلی این کشور امضا کرده بود که با به قدرت رسیدن ماهاتیر محمد این قراردادها لغو شدند. استدلال ماهاتیر آن بود که این قراردادها غیرمنصفانه است.<sup>۱</sup> نتیجه آنکه ایالات‌متحده، ابتکار کمربند و راه را به عنوان تهدیدی علیه موقعیت مسلط بین‌المللی خود می‌بیند و می‌کوشد تا در مسیر اجرای آن سنگ‌اندازی نماید.

در تصویر بزرگ‌تر، اختلافات دو کشور بر سر ابتکار کمربند و راه، تنها بخشی از اختلافات روبه گسترش آن‌ها و بخشی از رقابت راهبردی دو کشور بر سر آینده نظم بین‌المللی است. همان‌گونه که در ابتدا اشاره شد، رقابت راهبردی میان چین و آمریکا در حال گسترش است. این رقابت در سه حوزه کلان ژئوپلیتیک، ایدئولوژیک و ژئواکونومیک بروز و ظهور یافته و احتمالاً در سال‌های آینده، تشدید خواهد شد؛ بنابراین انتظار می‌رود که ایالات‌متحده به مخالفت خود با این مگا پروژه ادامه داده و تلاش‌های بیشتری برای کند کردن روند اجرای این طرح و ممانعت از همکاری کشورهای نزدیک به خود با چین در قالب آن صورت دهد.

#### ◀ ۲-۳-۴ سایر اهداف از طرح ابتکار کمربند و راه

ابتکار کمربند و راه شامل مجموعه‌ای از اهداف اقتصادی، سیاسی و فرهنگی است. در قسمت‌های قبلی این فصل، مهم‌ترین این اهداف مورد بررسی قرار گرفتند. برخی از اهداف باقی‌مانده را می‌توان «تضمین امنیت انرژی چین از طریق احداث خطوط جدید انتقال»، «افزایش تقاضا برای کالاهای چینی با توسعه کشورهای حوزه کمربند و راه» و «کاهش هزینه‌های حمل و نقل کالا در مسیرهای تعریف‌شده و به تبع آن کاهش هزینه تجارت» برشمرد. علاوه بر آن، سایر اهداف و انگیزه‌های احتمالی برای این طرح چندوجهی می‌تواند مواردی نظیر «صدور مدل توسعه چینی (نظریه فوکویاما)»، «نسخه چینی جهانی‌سازی»، «کمک به حل مسائل و مناقشات جهانی از پایین به بالا» و درنهایت، «مقابله و یا ایجاد موازنه در طرح آسیا محوری آمریکا» باشد.

<sup>1</sup> <https://www.reuters.com/article/us-china-malaysia/malaysia-to-cancel-20-billion-china-backed-rail-project-minister-idUSKCN1PK03P>.

از طرف دیگر، مروری بر سند «چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویک»<sup>۱</sup> که در سال ۲۰۱۵ میلادی از سوی شورای دولتی چین منتشر شد، می‌تواند مطالب این فصل را در خصوص بررسی اهداف دولت چین از پیشنهاد ابتکار کمربند و راه، تکمیل نماید. این سند شامل چند بخش است. در مقدمه آن از نقش تاریخی جاده ابریشم در پیوند دادن فرهنگ‌ها و تمدن‌ها در دوران باستان و گسترش دادوستد میان آن‌ها سخن به میان آمده و ضرورت بازسازی آن بر مبنای معیارهای قرن بیست و یکم مورد تأکید قرار گرفته است. افزون بر این، از اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر در قالب این پروژه سخن گفته شده است. پس از تبیین چارچوب این طرح کلان، در بخش چهارم سند، اولویت‌های همکاری میان کشورهای مسیر این کمربند، به صورت ذیل تبیین شده است:

#### - هماهنگی سیاست‌ها

از منظر نویسندگان سند، تعمیق هماهنگی و همگامی سیاست‌ها، تضمین مهمی برای انجام این طرح است. در این راستا، ترویج همکاری میان دولت‌ها، ایجاد مکانیسم‌هایی برای تبادل نظر و اجماع دولت‌ها در زمینه سیاست‌گذاری‌های کلان، گسترش منافع مشترک، تعمیق اعتماد سیاسی و نیل به اجماع نوینی در مورد همکاری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از منظر سند، کشورها باید سیاست‌های هماهنگی دنبال کنند و به‌سوی منافع مشترک و امنیت مشترک حرکت نمایند.

#### - تسهیل پیوندها و ارتباطات

از منظر سند، تقویت پیوندها یکی از اولویت‌های اجرای این طرح به شمار می‌رود. در این راستا، کشورهای مسیر باید با در نظر داشتن منافع و امنیت خود، به بهینه‌سازی پیوندهای زیرساخت‌های خود با دیگران و نیز همگون ساختن سیستم‌های فنی با یکدیگر مبادرت ورزند تا به طور جمعی به گسترش مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی کمک شود و شبکه‌ای زیرساختی شکل گیرد که همه مناطق در آسیا و میان آسیا، اروپا و آفریقا را به‌تدریج و گام‌به‌گام به یکدیگر پیوند زند. به موازات این روند، باید تلاش‌های جدی در راستای ایجاد زیرساخت‌های کم‌کربن و سبز

<sup>1</sup> Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road



صورت گیرد. در حوزه ترانزیت، نویسندگان سند تأکید دارند که باید به تدریج یک مکانیسم مبتنی بر هماهنگی برای مدیریت کلان این حوزه شکل گیرد و روند ترخیص کالا با هماهنگی و پیوند بیشتری با قواعد و قوانین استاندارد در زمینه ترانزیت در جهت تحقق تدریجی ترانزیت بین‌المللی سهل و روان صورت پذیرد. افزون بر این، توسعه زیرساخت کابل‌های فیبر نوری فرامرزی و سایر شبکه‌های ارتباطی، بهبود ارتباطات بین‌المللی و ایجاد یک جاده ابریشم ارتباطی<sup>۱</sup> و اطلاعاتی مدنظر سند قرار دارد. در این راستا، باید به سرعت شبکه کابل نوری فرامرزی احداث شود؛ پروژه‌های کابل نوری زیردریایی و فرا قاره‌ای طراحی شود و مسیرهای انتقال اطلاعات ماهواره‌ای<sup>۲</sup> باهدف گسترش همکاری‌ها و مبادلات اطلاعاتی (دیتایی) بهبود یابد.

#### – همکاری در حوزه‌های تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، صنعت و انرژی

یکی دیگر از اولویت‌های این طرح، کاهش هر چه بیشتر موانع پیش روی کشورهای مسیر کمر بند در تجارت آزاد، سرمایه‌گذاری، همکاری‌های صنعتی و خدمات فنی و مهندسی است. در این راستا، در سند فوق‌الذکر، افزایش مناطق آزاد تجاری، بهبود ساختار تجاری، جست‌وجوی حوزه‌های جدید دارای رشد برای تجارت و ارتقای موازنه تجاری، ارائه ابتکارات جدید برای ارتقای اشکال مرسوم تجارت، توسعه تجارت الکترونیکی فرامرزی و سایر مدل‌های پیشرفته کسب‌وکار، ایجاد یک سیستم حمایت از تجارت خدمات برای تحکیم و گسترش تجارت متعارف، افزایش همکاری‌های گمرکی و مبادله منظم اطلاعات در این حوزه‌ها، مورد تأکید قرار گرفته است. افزون بر این، ارتقای همکاری‌ها در اتصال زیرساخت‌های انرژی به یکدیگر، همکاری و هماهنگی برای تضمین امنیت خطوط لوله نفت و گاز و سایر مسیرهای انتقال انرژی، سرعت بخشیدن به روند تسهیل سرمایه‌گذاری، از بین بردن موانع پیش روی سرمایه‌گذاری و گسترش مناطق سرمایه‌گذاری مشترک، گسترش همکاری‌ها در صنایع نوظهور، به ویژه در حوزه نسل جدید فناوری اطلاعات، بیوتکنولوژی، فناوری‌های جدید انرژی، مواد جدید و سایر صنایع در حال ظهور، بهبود تقسیم کار و توزیع زنجیره صنایع با تشویق توسعه زنجیره صنایع و صنایع وابسته به صورت هماهنگ، تشویق به گشودن بیشتر بخش خدمات کشورها بر روی یکدیگر باهدف تسهیل توسعه بخش خدمات

<sup>1</sup> Information Silk Road

<sup>2</sup> Spatial Information Passage Ways

منطقه‌ای، تشویق شرکت‌های چینی به سرمایه‌گذاری در کشورهای عضو و متقابلاً تشویق شرکت‌های کشورهای عضو به سرمایه‌گذاری در چین، مورد تأکید قرار گرفته است.

#### - همگرایی مالی

یکی دیگر از حوزه‌های کلیدی ابتکار جاده ابریشم، شکل‌دهی و ارتقای همگرایی مالی میان کشورهای عضو است. در این راستا، تعمیق همکاری‌های مالی و ایجاد یک نظام ثبات پولی، نظام سرمایه‌گذاری و تأمین مالی و نظام اطلاعات اعتباری<sup>۱</sup> در آسیا، گسترش دامنه و حجم مبادلات ارزی دو جانبه کشورهای مسیر کمربند، ایجاد و توسعه بازار اوراق قرضه در آسیا، تأسیس و توسعه بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا<sup>۲</sup>، بانک بریکس<sup>۳</sup>، تسریع در مذاکرات اعضای سازمان همکاری شانگ‌های برای تأسیس نهاد مالی این سازمان، حمایت چین از اقدامات کشورها، شرکت‌ها و نهادهای مالی کشورهای مسیر کمربند برای خرید اوراق قرضه یوان در این کشور و تشویق شرکت‌ها و نهادهای مالی دارای صلاحیت چین برای خرید اوراق به شکل یوان و ارزهای خارجی در خارج از چین و استفاده از سرمایه‌هایی که در کشورهای مسیر کمربند تجمع می‌گردد، به عنوان راهکارهای همگرایی مالی ارائه شده است.

#### - پیوند زدن مردم کشورهای حاضر در کمربند به یکدیگر

اولویت پنجمی که در این طرح مورد توجه قرار گرفته، پیوند زدن مردم کشورهای مسیر کمربند به یکدیگر است. از منظر نویسندگان این طرح عملیاتی، پیوند زدن مردم کشورهای عضو به یکدیگر، زمینه را برای مشارکت آنان و حمایت عمومی از این طرح فراهم می‌آورد. در این چارچوب، ارتقای تعاملات فرهنگی و دانشگاهی، رسانه‌ای، تعاملات جوانان و زنان کشورهای مسیر کمربند با هدف کسب حمایت عمومی از گسترش همکاری‌ها در راستای اهداف این طرح، اعطای سالانه ۱۰ هزار بورسیه به دانشجویان کشورهای مسیر از سوی چین به منظور تحصیل در این کشور، برگزاری سال فرهنگی هریک از کشورها، تعمیق و گسترش همکاری‌ها در زمینه توریسم،

<sup>۱</sup> Credit Information System

<sup>۲</sup> بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا از ابتدای سال ۲۰۱۶ میلادی فعالیت خود را آغاز کرده است.

<sup>۳</sup> بانک بریکس موسوم به بانک توسعه نوین در سال ۲۰۱۵ میلادی تأسیس شد.

افزایش همکاری‌ها در حوزه‌های علم و فناوری و ایجاد آزمایشگاه‌های مشترک یا مراکز تحقیقاتی مشترک و مراکز بین‌المللی انتقال فناوری، به عنوان راهکار مطرح شده است.

## ◀ ۲-۴ اقدامات انجام‌شده و در حال انجام

مقامات و دستگاه‌های دولت چین جهت حمایت از ابتکار کمربند و راه، اقدامات مختلفی را معرفی نموده‌اند. از جمله، اداره کل گمرکات چین، اقدامات لازم را برای کاهش موانع غیرتعرفه‌ای و ادغام گمرکات در طول مسیر اعلام نموده است. همچنین، وزارت بازرگانی چین، برای تقویت همکاری‌های انرژی و زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری با کشورهای همسایه برنامه‌ریزی کرده است. وزارت حمل و نقل چین نیز، برای توسعه خطوط حمل و نقل بین‌المللی و شبکه خطوط هوایی با کشورهای در امتداد مسیر، برنامه‌ریزی نموده است. همچنین، اداره نظارت بر کیفیت چین، در زمینه بازرسی و قرنطینه، اقدامات لازم را انجام می‌دهد (شین، ۲۰۱۸).

میزان سرمایه‌گذاری انجام‌شده برای ابتکار کمربند و راه در نخستین مرحله آن، حدود ۲۴۰ میلیارد دلار بوده است (ولف، ۲۰۱۶). همچنین، سرمایه‌گذاری چین در کریدور اقتصادی چین و پاکستان ۴۶ میلیارد دلار آمریکا بوده است. مجموع ۵۲ طرح نیز توسط «بانک توسعه چین» در اندونزی سرمایه‌گذاری شده است. در راستای پیشبرد ابتکار کمربند و راه، بانک توسعه چین موظف بوده که تا سال ۲۰۱۵ میلادی مبلغ ۱۹۰ میلیارد دلار آمریکا برای توسعه زیرساخت‌ها به کشورهای منطقه وام بدهد.

در جدول (۲-۱)، فهرستی از عنوان، موقعیت، نوع و وضعیت مهم‌ترین پروژه‌های مرتبط با ابتکار کمربند و راه ارائه شده است. هدف این بخش، ارائه تصویری از گستره توزیع جغرافیایی و تنوع پروژه‌های مذکور است که از نظر اجرایی در وضعیت‌های مختلفی قرار دارند. در انجام این پروژه‌ها، شرکت‌های چینی به عنوان پیمانکار، مشاور، مجری، تأمین مالی کننده و/یا بهره‌بردار، نقش‌آفرینی کرده‌اند.

## جدول ۱-۲. پروژه‌های مهم ابتکار کمربند و راه

عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ساخت پل تاکمو <sup>۱</sup> و راه‌های اتصالی	کامبوج	راه	تکمیل شده
ساخت خط نارجی <sup>۲</sup> مترو شهر لاهور	پاکستان	راه آهن	در حال ساخت
ساخت خط راه آهن کوشیتسه <sup>۳</sup> - وین	اتریش اسلواکی	راه آهن	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
توسعه خط راه آهن شمالی، خط راه آهن اردنت، اووت، آرتس سوری <sup>۴</sup>	مغولستان	راه آهن	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ساخت واحدهای یک و دو نیروگاه زغال سنگی گوادر	پاکستان	نیروگاه برق	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ارتقا و ساخت راه آهن حلقوی پيشاور <sup>۵</sup>	پاکستان	راه آهن	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ساخت اتصال خط سریع السیر گوانژو، شنزن، هنگ کنگ <sup>۶</sup>	چین	راه آهن	تکمیل شده
ساخت راه آهن داکا- جیسور <sup>۷</sup>	بنگلادش	راه آهن	کارهای مقدماتی
ساخت پل پادما <sup>۸</sup>	بنگلادش	راه	در حال ساخت
ساخت پل کزیر تک <sup>۹</sup>	بنگلادش	راه	تکمیل شده
ساخت پل پاکبنگ- نگتون <sup>۱۰</sup>	لائوس	راه	تکمیل شده
ساخت واحد اول فاز دوم نیروگاه پانگ کالان سوسو <sup>۱۱</sup>	اندونزی	نیروگاه	در حال ساخت

<sup>1</sup>Takhmau<sup>2</sup>Orange Line<sup>3</sup>Kosice<sup>4</sup>Erdenet, Ovoot, Arts Suuri<sup>5</sup>Peshawar Circular Railway<sup>6</sup>Guangzhou- Shenzhen- Hong Kong Express Rail Link<sup>7</sup>Jessore- Dhaka Railway<sup>8</sup>Padma<sup>9</sup>Kazir Tek<sup>10</sup>Pakbeng- Ngeun<sup>11</sup>Pangkalan Susu

عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ساخت واحد دو فاز اول نیروگاه پانگ کالان سوسو			تکمیل شده
ساخت پل کوه تهوم <sup>۱</sup> ، کندال	کامبوج	راه	در حال مذاکره
ساخت پل تقاطعی ابوبکر	عربستان سعودی	راه	در حال ساخت
ساخت واحد یک و دو نیروگاه زغال سنگی پایرا <sup>۲</sup>	بنگلادش	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت بندر آب عمیق پایرا	بنگلادش	بندر دریایی	کارهای مقدماتی
ساخت بزرگراه آدریاتیک - ایونیان <sup>۳</sup>	مونته‌نگرو	بزرگراه	در حال ساخت
ساخت بزرگراه خلیج شرقی بندر گوادر	پاکستان	راه	در حال ساخت
ساخت بخشی افغانستان راه‌آهن چین قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران	افغانستان	راه‌آهن	در حال ساخت
ساخت پل پلجساک <sup>۴</sup>	کرواسی	راه	در حال ساخت
ساخت آزادراه پیشاور - کراچی، تکه مولتان - سوککور <sup>۵</sup>	پاکستان	راه	در حال ساخت
لاپروبی محوطه و کانال‌های پهلوگیری کشتی در بندر گوادر	پاکستان	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت موج‌شکن بندر گوادر	پاکستان	بندر دریایی	تکمیل شده
ساخت راه‌آهن فرودگاه بوریسپیل - کی‌یف <sup>۶</sup>	اوکراین	راه‌آهن	در حال ساخت
ساخت زیرساخت منطقه آزاد و صنایع مرتبط با بندر مناطق فرآوری صادراتی <sup>۷</sup> در بندر گوادر	پاکستان	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت بزرگراه کراچی - لاهور	پاکستان	راه	در حال ساخت
ساخت بزرگراه پیشاور - کراچی	پاکستان	راه	در حال ساخت

<sup>1</sup> Koh Thom, Kandal

<sup>2</sup> Payra

<sup>3</sup> Adriatic- Ionian

<sup>4</sup> Peljesac

<sup>5</sup> Multan- Sukkur

<sup>6</sup> Boryspil Airport- Kiev

<sup>7</sup> Export processing zone

عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ساخت تصفیه و تأمین آب شیرین بندر گوادر	پاکستان	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت مزرعه خورشیدی المفرق <sup>۱</sup>	اردن	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت پروژه نیروگاه و آب شیرین کن مستقل الدور <sup>۲</sup>	بحرین	نیروگاه	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ترمیم مسیر شمال به جنوب بزرگراه جایگزین قزل- جیلدیز- آرال <sup>۳</sup> و کارزارام- جلال آباد <sup>۴</sup>	قرقیزستان	راه	تکمیل شده
ساخت واحد یک نیروگاه حرارتی هایدونگ <sup>۵</sup>	ویتنام	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت بندر خلیج حيفا	فلسطین اشغالی	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت بندر قاسم <sup>۶</sup> ؛ پابانه زغال سنگ، کلینکر و سیمان	پاکستان	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت واحدهای یک و دو نیروگاه زغال سنگی بندر قاسم	پاکستان	نیروگاه	تکمیل شده
ساخت واحدهای یک و دو فاز دو نیروگاه حرارتی های پهنونگ <sup>۷</sup>	ویتنام	نیروگاه	تکمیل شده
ساخت مسیر جایگزین شمال- جنوب جاده آرال- کازارمان	قرقیزستان	راه	در حال ساخت
ساخت پست فرعی پست‌آوری در شهر ویتبسک <sup>۸</sup>	بلاروس	انتقال برق	تکمیل شده
ساخت خط لوله قدرت سیبری <sup>۹</sup>	روسیه	خط لوله	در حال ساخت

<sup>1</sup> Al Mafrq

<sup>2</sup> Al Dur

<sup>3</sup> Kyzyl- Jyldyz- Aral

<sup>4</sup> Karzarm- Jalal Abad

<sup>5</sup> Hai Duong

<sup>6</sup> Port Qasim

<sup>7</sup> Hai Phong

<sup>8</sup> Postavy, Vitebsk

<sup>9</sup> Power Siberia

عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ساخت خط راه‌آهن پراه ویهار - کاوه کونگ <sup>۱</sup>	کامبوج	راه‌آهن	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ساخت بزرگراه هکله - دره اسماعیل خان	پاکستان	راه	در حال ساخت
فاز اول و دوم بندر آب عمیق هامبانتوتا <sup>۲</sup>	سری لانکا	بندر دریایی	تکمیل شده
فاز سوم بندر آب عمیق هامبانتوتا			کارهای مقدماتی
پل ریلی نیژنلنینسکویه - تونگیانگ <sup>۳</sup>	روسیه چین	راه‌آهن	تکمیل شده
ساخت راه‌آهن انگرن - پاپ <sup>۴</sup>	ازبکستان	راه‌آهن	تکمیل شده
ساخت بندر آناکلیا <sup>۵</sup>	گرجستان	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت نیروگاه سیکل ترکیبی پنجاب	پاکستان	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت نیروگاه حرارتی ان خانه <sup>۶</sup>	ویتنام	نیروگاه	تکمیل شده
ساخت بزرگراه تیرانا - دیبرا ارب <sup>۷</sup>	آلبانی	راه	در حال ساخت
ساخت بندر آب عمیق آرخانگلسک <sup>۸</sup>	روسیه	بندر دریایی	در حال مذاکره برای انعقاد قرارداد
ساخت پایانه بندر جنوبی در بندر اشدود <sup>۹</sup>	فلسطین اشغالی	بندر دریایی	در حال ساخت
ساخت قطار سبک شهری آستانه	قزاقستان	راه‌آهن	در حال ساخت
ساخت راه‌آهن سریع‌السیر مدینه - مکه	عربستان	راه‌آهن	تکمیل شده

<sup>1</sup> Preah Vihear- Kaoh Kong

<sup>2</sup> Hambantota

<sup>3</sup> Nizhneleninskoye- Tongjiang

<sup>4</sup> Angren- Pap

<sup>5</sup> Anaklia

<sup>6</sup> An Khanh

<sup>7</sup> Tirana- Dibra

<sup>8</sup> Arkhangelsk

<sup>9</sup> Ashdod

عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ساخت بندر خشک حویلیان <sup>۱</sup>	پاکستان	ترابری ترکیبی <sup>۲</sup>	در حال مذاکره برای انعقاد قرارداد
ساخت بخش دوم بزرگراه راه‌گذری تجاری ملی	پاکستان	راه	در حال ساخت
ساخت فاز اول و دوم مزرعه خورشیدی قائد اعظم	پاکستان	نیروگاه	تکمیل شده
ساخت راه‌آهن کوئته <sup>۳</sup> ، سپزند، سرباب، کوچلاک <sup>۴</sup>	پاکستان	راه‌آهن	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ساخت واحد یک و دو نیروگاه نفت شیل	اردن	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت راه‌آهن هفی - فوژو <sup>۵</sup>	چین	راه‌آهن	ساخته شده
ساخت پل هنگ‌کنگ - ژوهای <sup>۶</sup> - ماکائو	چین	راه	ساخته شده
ساخت راه‌آهن کوچای - نینگده <sup>۷</sup>	چین	راه‌آهن	در حال ساخت
ساخت نیروگاه برق آبی آزاد پتن <sup>۸</sup>	پاکستان	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت و ارتقای بزرگراه هوشاب - بسیمه - وراب <sup>۹</sup>	پاکستان	راه	تکمیل شده
ساخت ایستگاه بادالینگ <sup>۱۰</sup> ، خط راه‌آهن پکن - ژانگجیاکو <sup>۱۱</sup>	چین	ترابری ترکیبی	در حال ساخت
توسعه نیروگاه پویناری <sup>۱۲</sup>	رومانی	نیروگاه	کارهای مقدماتی
ساخت نیروگاه بادی بادامشا <sup>۱۳</sup>	قزاقستان	نیروگاه	در حال مذاکره برای عقد قرارداد

<sup>1</sup> Havelian<sup>2</sup> Intermodal<sup>3</sup> Quetta<sup>4</sup> Spezand- Sariab- Kuchlak<sup>5</sup> Hefei- Fuzhou<sup>6</sup> Zhuhai<sup>7</sup> Quzhou- Ningde<sup>8</sup> Azad Pattan<sup>9</sup> Hoshab- Basima- Sorab<sup>10</sup> Badaling<sup>11</sup> Zhangjiakou<sup>12</sup> Povinari<sup>13</sup> Badamsha



عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ارتقای راه راتنیپورا- پالاولا- کاراویتا <sup>۱</sup>	سری لانکا	راه	تکمیل شده
ساخت واحد یک نیروگاه زغال سنگی حبکو <sup>۲</sup>	پاکستان	نیروگاه	تکمیل شده
ساخت واحد دو نیروگاه زغال سنگی حبکو	پاکستان	نیروگاه	در حال ساخت
مرکز لجستیک شرکت هوآوی	مجارستان	ترابری ترکیبی	ساخته شده
ساخت نیروگاه هوای لامفان گنای <sup>۳</sup>	لائوس	نیروگاه	ساخته شده
ساخت نیروگاه بادی ساچال <sup>۴</sup>	پاکستان	نیروگاه	ساخته شده
ساخت بزرگراه چهار بانده رووانپورا <sup>۵</sup>	سری لانکا	راه	کارهای مقدماتی
ساخت بزرگراه پیشاور- کراچی، تکه حیدرآباد- سوککور	پاکستان	راه	کارهای مقدماتی
ساخت نیروگاه بادی داوود	پاکستان	نیروگاه	ساخته شده
بازسازی و نوسازی واحد ۴ نیروگاه قوراشال <sup>۶</sup>	بنگلادش	نیروگاه	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
توسعه راه بالیکپاپان- ساماریندا <sup>۷</sup>	اندونزی	راه	در حال ساخت
بهبود و تعریض راه جاگلوت- سکاردو <sup>۸</sup>	پاکستان	راه	در حال ساخت
دوخطه کردن راه آهن تونگی- بهایراب بازار <sup>۹</sup>	بنگلادش	راه آهن	ساخته شده
ساخت واحد یک و دو نیروگاه زغال سنگی ساهیوال <sup>۱۰</sup>	پاکستان	نیروگاه	ساخته شده
ایجاد اتصال راه آهن ایران- ارمنستان	ایران	راه آهن	کارهای مقدماتی

<sup>1</sup> Ratnapura- Palawela - Karawita

<sup>2</sup> HUBCO

<sup>3</sup> Hoyay Lamphan Gnai

<sup>4</sup> Sachal

<sup>5</sup> Ruwanpura

<sup>6</sup> Ghorashal

<sup>7</sup> Balikpapan - Samarinda

<sup>8</sup> Jaglot- Skardu

<sup>9</sup> Tongi- Bhairab Bazar

<sup>10</sup> Sahiwal

عنوان پروژه	موقعیت	نوع	وضعیت
ساخت نیروگاه بادی سینشد <sup>۱</sup>	مغولستان	نیروگاه	در حال ساخت
ساخت بزرگراه بانیا لوکا- ملینسته <sup>۲</sup>	بوسنی و هرزگوین	راه	کارهای مقدماتی
نوسازی راه آهن بانیا لوکا- نووی گراد- دوبرین <sup>۳</sup>	بوسنی و هرزگوین	راه آهن	در حال مذاکره برای عقد قرارداد
ساخت واحد سه نیروگاه زغال سنگی باراپوکوریا <sup>۴</sup>	بنگلادش	نیروگاه	ساخته شده
ساخت بزرگراه بار- بولجاره <sup>۵</sup>	مونتنگرو	راه	در حال ساخت
ساخت راه آهن سریع السیر جاکارتا- باندونگ	اندونزی	راه آهن	در حال ساخت
ساخت فاز اول خط لوله گاز جاگدیشپور- هالدیاء <sup>۶</sup>	هند	خط لوله	در حال ساخت
ساخت خط ریلی ایشواردی- دلارچار <sup>۷</sup>	بنگلادش	راه آهن	در حال ساخت
ساخت واحد یک و دو نیروگاه سالایا <sup>۸</sup>	هند	نیروگاه	کارهای مقدماتی

مأخذ: پروژه «آسیای در حال اتصال مجدد»<sup>۹</sup> مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی<sup>۱۰</sup>

اگرچه در پاییز ۲۰۱۳ میلادی هم از کمربند اقتصادی راه ابریشم و هم از راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم رونمایی شد و در مارس ۲۰۱۵ میلادی برنامه اقدام مشترکی برای آن‌ها ارائه شد، اما مقایسه تعداد پروژه‌های مرتبط با هریک از ابتکارها نشان می‌دهد که توسعه کمربند اقتصادی سریع‌تر از راه ابریشم دریایی بوده است. این موضوع تا اندازه‌ای ناشی از آن است که همسایگان دریایی چین در آسیای جنوب شرقی نسبت به رفتار چین در دریای جنوبی چین و دریای شرقی چین نگرانی دارند و به شکل محتاطانه‌ای در توسعه راه ابریشم دریایی قرن بیست

<sup>1</sup> Sinshand

<sup>2</sup> Banja Luka- Mliniste

<sup>3</sup> Novi Grad- Dobrin

<sup>4</sup> Barapukuria

<sup>5</sup> Bar- Boljare

<sup>6</sup> Jagdishpur- Haldia

<sup>7</sup> Ishwardi- Dhalarchar

<sup>8</sup> Salaya

<sup>9</sup> Reconnecting Asia

<sup>10</sup> Center for Strategic and International Studies

و یکم مشارکت می‌کنند. طرح نظریه‌هایی نظیر زنجیره مروارید<sup>۱</sup>، باعث شده است که ناظران، ابتکار راه ابریشم دریایی را به عنوان پوششی برای راهبرد نظامی چین تفسیر کنند.

#### ◀ ۲-۴-۱ نظام مالی پشتیبان ابتکار کمر بند و راه

چین به‌منظور تأمین مالی اهداف توسعه‌ای خود، نهادها و سازوکارهای مالی مختلفی را ایجاد و مورد بهره‌برداری قرار داده است. افزون بر این‌ها، در چارچوب ابتکار کمر بند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم نهادها و سازوکارهای مالی جدیدی ایجاد شده‌اند. در این قسمت، اقدامات چین در زمینه ترویج استفاده از پول ملی این کشور، انعقاد پیمان‌های معاوضه پول<sup>۲</sup> دو و چند جانبه و ایجاد بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و صندوق راه ابریشم<sup>۳</sup> با تفصیل بیشتری توضیح داده می‌شود.

#### ◀ ۲-۴-۱-۱ ترویج استفاده از پول ملی چین

به نظر می‌رسد فعالیت جدی و رسمی جمهوری خلق چین برای ترویج استفاده از رنمینبی پول ملی این کشور، در سال ۲۰۰۶ میلادی و با انتشار گزارش «زمان‌بندی، مسیر و راهبردهای بین‌المللی کردن رنمینبی»<sup>۴</sup> که توسط یک گروه مطالعاتی در بانک مرکزی این کشور تهیه شده بود، آغاز شده باشد. چین از سال ۲۰۰۹ میلادی تلاش کرده است تا برای تسهیل تجارت و کاهش وابستگی به دلار آمریکا، رنمینبی را بین‌المللی کند. در ابتدا، این فرایند روی گسترش استفاده از رنمینبی در تجارت و تسویه پرداخت‌ها متمرکز شده بود و در شرایطی اجرا می‌شد که ارزش رنمینبی به طور پیوسته افزایش می‌یافت و چین به‌شدت برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تلاش می‌کرد. در سال ۲۰۰۹ میلادی، زمانی که چین بازار اوراق قرضه دیم سام<sup>۵</sup> را ایجاد کرد و پروژه پایلوت تسویه تجارت بین‌مرزی با رنمینبی را گسترش داد، بین‌المللی کردن رنمینبی تسریع شد. اوراق قرضه دیم سام خارج از چین اما بر مبنای رنمینبی منتشر می‌شوند. بانک توسعه چین در

<sup>1</sup> String of Pearls

<sup>2</sup> Currency Swap

<sup>3</sup> Silk Road Fund

<sup>4</sup> The Timing, Path, and Strategies of RMB Internationalization

<sup>5</sup> Dim Sum Bonds

جولای ۲۰۰۷ میلادی نخستین سری از اوراق یوانی را منتشر کرد. تا جولای ۲۰۱۰ میلادی، فقط بانک‌های چینی و هنگ‌کنگ می‌توانستند اوراق قرضه یوانی منتشر کنند. مقررات زدایی باعث توسعه بازاری فراساحلی یوانی و بین‌المللی شدن اوراق قرضه دییم سام شد. مک‌دونالد<sup>۱</sup> نخستین شرکت غیرمالی بود که در سپتامبر ۲۰۱۰ میلادی اوراق قرضه یوانی منتشر کرد. اگرچه هنگ‌کنگ بازار اصلی اوراق دییم سام است، اما بانک ساخت‌وساز چین نخستین بانک چینی بود که در نوامبر ۲۰۱۲ میلادی اوراق قرضه یوانی را در لندن منتشر کرد. بانک‌های غیر چینی نظیر اچ‌اس‌بی‌سی<sup>۲</sup> و بانکو دو برزیل<sup>۳</sup> نیز در سال ۲۰۱۲ میلادی اوراق قرضه یوانی منتشر کردند. از سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد، شرایط به شکل قابل ملاحظه‌ای تغییر کرده است. دیگر چندان انتظار نمی‌رود که ارزش رنمینبی از طریق فعل و انفعالات خود به خودی در بازارهای مالی افزایش یابد. البته، اضافه شدن رنمینبی به سبد حق برداشت ویژه<sup>۴</sup> صندوق بین‌المللی پول، در حوزه بین‌المللی اعتبار بیشتری را به رنمینبی بخشید. رنمینبی به طور رسمی در ۳۰ نوامبر ۲۰۱۵ میلادی یکی از پول‌های ذخیره<sup>۵</sup> جهانی شد. از اکتبر ۲۰۱۶ میلادی، یوان ۱۰٫۹۲ درصد از کل پول‌های ذخایر صندوق بین‌المللی پول را تشکیل خواهد داد. این موضوع، یوان چین را پس از دلار آمریکا، یورو، پوند استرلینگ بریتانیا و ین ژاپن، پنجمین پول ذخیره خواهد کرد. لازم به ذکر است که با این سهم، یوان پس از دلار آمریکا (۴۱٫۷۳ درصد) و یورو (۳۰٫۹۳ درصد) و بالاتر از ین ژاپن (۸٫۳۳ درصد) و پوند استرلینگ (۸٫۰۹ درصد) قرار خواهد گرفت.

بانک مرکزی جمهوری خلق چین تلاش‌هایی را در زمینه طراحی پول دیجیتالی<sup>۶</sup> مختص خود انجام داده است و ممکن است در آینده نزدیک نسبت به انتشار آن اقدام کند

<sup>۱</sup> McDonald's

<sup>۲</sup> HSBC

<sup>۳</sup> Banco Do Brasil

<sup>۴</sup> Special Drawing Rights (SDR)

حق برداشت ویژه ذخایر ارزی مکملی است که توسط صندوق بین‌المللی پول ارائه شده است.

<sup>۵</sup> Currency Reserve

پول ذخیره، پولی است که دولت‌ها و نهادها به عنوان بخشی از ذخایر ارزی خود نگهداری می‌کنند.

<sup>۶</sup> Digital Currency

(الگانت<sup>۱</sup>، ۲۰۱۹). از میان کشورهایی که در حال هم‌اوردی با ایالات‌متحده آمریکا هستند و معمولاً توسط آمریکا به عنوان کشورهای متخاصم طبقه‌بندی می‌شوند، جمهوری خلق چین دارای بیشترین توانمندی‌های لازم برای به چالش کشیدن هژمونی دلار<sup>۲</sup> است (فانوسیه و لوگان، ۲۰۱۹). اقدام بانک مرکزی چین در اعلام انتشار احتمالی پول دیجیتالی خود در آینده پس از آن انجام شد که شرکت آمریکایی فیس‌بوک<sup>۳</sup> از برنامه خود برای انتشار رمزین پول<sup>۴</sup> لیبرا<sup>۵</sup> رونمایی کرد (جیا<sup>۶</sup>، ۲۰۱۹). بر اساس طرح پیشنهادی، لیبرا رمزین پولی باثباتی<sup>۷</sup> است که ۵۰ درصد از سبد اسعار پشتیبان آن از دلار آمریکا تشکیل خواهد شد و یورو، ین ژاپن، پوند انگلیس و دلار سنگاپور ۵۰ درصد از سهم باقی‌مانده از سبد مذکور را تشکیل خواهند داد (شرودر<sup>۸</sup>، ۲۰۱۹). نکته مهم این است که قرار نیست هیچ سهمی از این سبد به رزمینی اختصاص داده شود. با اقدام احتمالی چین در انتشار پول دیجیتالی، تنش پولی بین ایالات‌متحده آمریکا و جمهوری خلق چین وارد مرحله جدیدی خواهد شد.

#### ◀ ۲-۴-۱-۲ پیمان‌های پولی دو و چندجانبه

پیمان‌های معاوضه نقدینگی<sup>۹</sup> که بین بانک‌های مرکزی کشورها منعقد می‌شود، نوعی پیمان‌های معاوضه پولی<sup>۱۰</sup> (به اختصار، پیمان پولی) است که به‌موجب آن، بانک مرکزی یک کشور متعهد می‌شود در چارچوب ضوابط مصرح در پیمان برای بانک مرکزی کشور طرف پیمان،

<sup>1</sup> Elegant

<sup>2</sup> Dollar Hegemony

<sup>3</sup> Facebook

<sup>4</sup> Cryptocurrency

رمزین پول، نوعی دارایی دیجیتالی است که با هدف واسطه‌گری مبادلات، طراحی و منتشر می‌شود و برای اطمینان یافتن از تراکنش‌های مالی انجام‌شده به‌وسیله آن‌ها، کنترل خلق واحدهای اضافه از آن‌ها و تأیید انتقال دارایی‌ها از رمزنگاری استفاده می‌گردد.

<sup>5</sup> Libera

<sup>6</sup> Jia

<sup>7</sup> Stablecoin

رمزین پول‌های باثبات، نوعی از رمزین پول‌ها هستند که نوسان قیمت آن‌ها نسبت به دارایی یا سببی از دارایی‌ها، نظیر فلزات گران‌بها، پول کشورها یا رمزین پول‌های دیگر اندک است.

<sup>8</sup> Schroeder

<sup>9</sup> Liquidity Swap Agreements

<sup>10</sup> Currency Swap Agreements

نقدینگی به شکل اسعار خارجی فراهم کند. در عمل، پیمان‌های پولی بین بانک‌های مرکزی این امکان را فراهم می‌کنند که بانک مرکزی یک کشور مقدار مشخصی از پول، معمولاً پول داخلی خود را با مقدار مشخصی از پول اسعار خارجی، معمولاً پول داخلی کشور طرف پیمان، مبادله کند و پول خارجی دریافتی را برای مقاصد خود، نظیر تسویه تراکنش‌های بین‌المللی یا مدیریت بازار ارز مورد استفاده قرار دهد. این ابزار، معمولاً در زمان‌هایی که یک کشور با مشکل کمبود نقدینگی موقتی روبه‌رو می‌شود، نظیر بحران‌های ارزی، کارایی دارد.

سابقه پیمان‌های پولی بین بانک‌های مرکزی به سال‌های دهه ۱۹۶۰ میلادی بازمی‌گردد که طی آن، بانک مرکزی<sup>۱</sup> ایالات متحده آمریکا اقدام به استفاده از پیمان‌های پولی کرد (مک‌دونل، ۲۰۱۷). پس از بحران مالی آسیایی<sup>۲</sup> سال‌های ۱۹۹۷ و ۱۹۹۸ میلادی کشورهای عضو اتحادیه جنوب شرق آسیا<sup>۳</sup>، چین، ژاپن و کره جنوبی<sup>۴</sup> در سال ۲۰۰۰ میلادی مجموعه‌ای از پیمان‌های پولی دوجانبه موسوم به ابتکار چیانگ مای<sup>۵</sup> را ایجاد کردند. در سال ۲۰۱۰ میلادی، ابتکار مذکور طی فرایند موسوم به چندجانبه کردن ابتکار چیانگ مای<sup>۶</sup> از شبکه‌ای متشکل از پیمان‌های پولی دوجانبه بین کشورها به یک پیمان پولی واحد بین کشورها مبدل شد. برای این منظور، اداره تحقیقات اقتصادی کشورهای عضو اتحادیه جنوب شرق آسیا، چین، ژاپن و کره جنوبی ایجاد شد. این اداره تا اندازه‌ای همانند صندوق بین‌المللی پول عمل می‌کند و ضمن رصد وضعیت اقتصادی کشورهای عضو، در صورت شناسایی تنش‌های ارزی در کشورهای عضو اقدام به فراهم کردن نقدینگی می‌نماید. بعد از بحران مالی جهانی<sup>۷</sup> سال ۲۰۰۷ میلادی، استفاده از پیمان‌های پولی بین بانک‌های مرکزی به شدت گسترش یافت و بانک‌های مرکزی تعدادی از کشورها اقدام به انعقاد پیمان‌های پولی دو و چندجانبه کردند. از سال ۲۰۰۹ میلادی به بعد، جمهوری خلق چین، غیر از مشارکت در ابتکار چیانگ مای، با بیش از ۳۵ کشور، پیمان پولی دوجانبه منعقد کرده است (مک‌دونل، ۲۰۱۹). بسیاری از

<sup>۱</sup> Federal Reserve

<sup>۲</sup> Asian Financial Crisis

<sup>۳</sup> Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

<sup>۴</sup> ASEAN+3 Macroeconomic Research Office (AMRO)

<sup>۵</sup> Chiang Mai Initiative

<sup>۶</sup> Chiang Mia Initiative Multilateralization

<sup>۷</sup> Global Financial Crisis

پیمان‌های پولی مذکور، بر مبنای پول داخلی دو طرف هستند که این امر می‌تواند به بین‌المللی کردن رنمینی کمک کند. به همین دلیل، پیمان‌های پول بخشی از ابزارهایی است که چین در چارچوب حکمرانی مالی و به طور مشخص، حکمرانی پولی خود مورد استفاده قرار داده است. نکته مهم اینکه جمهوری خلق چین، علاوه بر برخی از کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای نوظهور، اقدام به انعقاد قراردادهای پولی دوجانبه با کشورهای در حال توسعه کرده است. این در حالی است که کشورهای توسعه‌یافته به ندرت اقدام به انعقاد پیمان پولی با کشورهای در حال توسعه نموده‌اند. معمولاً، کشورهای توسعه‌یافته به طور غیرمستقیم و از طریق صندوق بین‌المللی پول، اقدام به تأمین نقدینگی ارزی کشورهای در حال توسعه درگیر تنش یا بحران ارزی می‌کنند. در جدول (۲-۲)، فهرست پیمان‌های پولی دوجانبه چین تا سال ۲۰۱۷ میلادی ارائه شده است.

جدول ۲-۲. پیمان‌های پولی دوجانبه مبتنی بر رنمینی چین تا سال ۲۰۱۷ میلادی

سال اول اجرایی شدن پیمان	اندازه (میلیارد دلار آمریکا)	اندازه (میلیارد رنمینی)	شریک
۲۱۰۳	۰,۳	۲	آلبانی
۲۰۰۹	۱۰,۵	۷۰	آرژانتین
۲۰۱۵	۰,۱۵	۱	ارمنستان
۲۰۱۲	۶	۴۰	استرالیا
۲۰۰۹	۱	۷	بلاروس
۲۰۰۹	۲۸,۵	۱۹۰	برزیل
۲۰۱۴	۳۰	۲۰۰	کانادا
۲۰۱۵	۳,۳	۲۲	شیلی
۲۰۱۶	۲,۷	۱۸	مصر
۲۰۱۳	۵۲,۴	۳۵۰	بانک مرکزی اروپا
۲۰۱۵	نامشخص	نامشخص	گرجستان
۲۰۰۹	۶۰	۴۰۰	هنگ کنگ
۲۰۱۳	۵,۱	۱۰	مجارستان
۲۰۱۳	۰,۵	۳,۵	ایسلند

سال اول اجرایی شدن پیمان	اندازه (میلیارد دلار آمریکا)	اندازه (میلیارد رنمینی)	شریک
۲۰۰۹	۱۹,۵	۱۳۰	اندونزی
۲۰۱۱	۲	۱۴	قزاقستان
۲۰۰۹	۲۷	۱۸۰	مالزی
۲۰۱۱	۲,۲۵	۱۵	مغولستان
۲۰۱۴	نامشخص	نامشخص	نیپال
۲۰۱۱	۳,۷۵	۲۵	نیوزیلند
۲۰۱۱	۱,۵	۱۰	پاکستان
۲۰۱۴	۴,۲۵	۳۵	قطر
۲۰۱۴	۲۲,۵	۱۵۰	روسیه
۲۰۱۰	۴۴,۷۵	۳۰۰	سنگاپور
۲۰۱۵	۴,۵	۳۰	آفریقای جنوبی
۲۰۰۸	۵۴	۳۶۰	کره جنوبی
۲۰۱۴	۱,۵	۱۰	سریلانکا
۲۰۱۵	۰,۱۵	۱	سورینام
۲۰۱۴	۲۲,۵	۱۵۰	سوئیس
۲۰۱۵	۰,۴۵	۳	تاجیکستان
۲۰۱۱	۱۰,۵	۷۰	تایلند
۲۰۱۲	۱,۸	۱۲	ترکیه
۲۰۱۵	۲,۲۵	۱۵	اوکراین
۲۰۱۵	۵,۲۵	۳۵	امارات متحده عربی
۲۰۱۳	۵۲,۴	۳۵۰	بریتانیا
	۴۸۰,۶۵	۳۲۰۸,۵	مجموع

مأخذ: مکدوئل، ۲۰۱۹

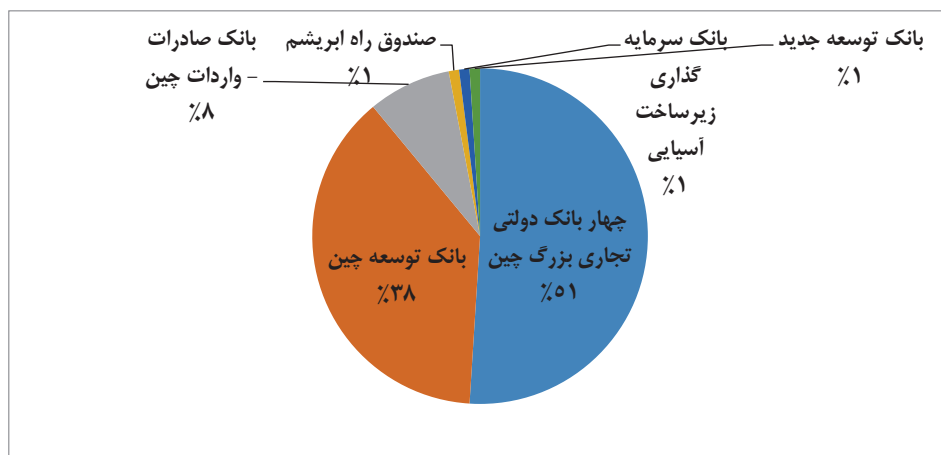


### ۲-۴-۱-۳ بانک‌های دولتی چین

این قسمت به معرفی بانک‌های دولتی چین و صندوق‌هایی که در تأمین مالی پروژه‌های کمربند و راه ایفای نقش می‌کنند می‌پردازد.

#### ۱- بانک توسعه چین و بانک صادرات- واردات چین

بانک توسعه چین و بانک صادرات- واردات چین که به طور کلی، نقش مهمی در حکمرانی جمهوری خلق چین دارند، در پیشبرد ابتکار کمربند و راه نیز نقش قابل ملاحظه‌ای دارند. برای نمونه، بانک‌های مذکور حامیان مالی اصلی صندوق‌های همکاری مشترک چین با کشورها و اتحادیه‌های مختلف بوده‌اند. علاوه بر این، چهار بانک بزرگ تجاری چین، یعنی بانک چین، بانک ساخت و ساز چین، بانک کشاورزی چین و بانک صنعتی و تجاری چین نیز نقش مهمی در تأمین مالی پروژه‌های ابتکار کمربند و راه داشته‌اند. در نمودار (۲-۶)، سهم نهادهای مالی در تأمین مالی پروژه‌های مرتبط با ابتکار کمربند و راه نشان داده شده است. همان طور که مشاهده می‌شود، بیش از ۹۸ درصد از منابع مالی موردنیاز برای اجرای پروژه‌های مذکور توسط نهادهای مالی دولتی چینی تأمین شده است.



Source: Deloitte, 2018

نمودار ۲-۶. سهم نهادهای مالی در تأمین مالی پروژه‌های مرتبط با ابتکار کمربند و راه در پایان سال ۲۰۱۶ میلادی

## ۲- بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی

بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی<sup>۱</sup> نوعی بانک توسعه‌ای چندجانبه است که مأموریت آن بهبود دستاوردهای اجتماعی و اقتصادی با تمرکز بر آسیا است (بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، ۲۰۱۹). بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی، یکی از مهم‌ترین تجارب جمهوری خلق چین در عرصه حکمرانی نهادی است. این بانک، مدل توسعه اقتصادی مبتنی بر زیرساخت که از عوامل رشد سریع و طولانی‌مدت اقتصادی چین بوده است را ترویج می‌کند. این بانک که دفتر مرکزی آن در پکن است، فعالیت خود را از ژانویه ۲۰۱۶ میلادی آغاز کرد و در حال حاضر، ۱۰۰ عضو تأییدشده دارد. سرمایه اولیه این بانک ۱۰۰ میلیارد دلار بود که معادل دوسوم سرمایه بانک توسعه آسیایی و تقریباً نصف سرمایه بانک جهانی است. بانک مذکور نسبت به تأمین مالی پروژه‌های حوزه‌های زیرساخت دیجیتال، انرژی، تأمین مالی، ارتباطات و حمل و نقل روستایی و شهری اقدام کرده است.

## ۳- صندوق راه ابریشم

در نوامبر ۲۰۱۴ میلادی، شی جین‌پینگ از برنامه‌هایی رونمایی کرد که یک صندوق توسعه‌ای ۴۰ میلیارد دلاری ایجاد می‌کنند. در دسامبر ۲۰۱۴، این صندوق سرمایه‌گذاری دولتی با عنوان صندوق راه ابریشم به طور رسمی و با مشارکت اداره دولتی بازار ارز (۶۵ درصد)، بانک صادرات-واردات چین (۱۵ درصد)، شرکت سرمایه‌گذاری چین (۱۵ درصد) و بانک توسعه چین (۵ درصد) در پکن ایجاد شد و فعالیتش را آغاز کرد (صندوق راه ابریشم، ۲۰۱۹). این صندوق، سرمایه‌گذاری و تأمین مالی لازم برای پشتیبانی از همکاری تجاری و اقتصادی و اتصال در چارچوب ابتکار کمربند و راه را فراهم می‌کند.

صندوق راه ابریشم نوعی صندوق توسعه و سرمایه‌گذاری میان تا بلندمدت است و از طریق اشکال متنوعی از روش‌های تأمین مالی و سرمایه‌گذاری، عمدتاً سرمایه‌گذاری سهام، از همکاری

<sup>۱</sup> ۵۷ کشور مؤسس بانک توسعه زیرساخت آسیایی عبارتند از: استرالیا، اتریش، آذربایجان، بنگلادش، برزیل، برونئی، دارالسلام، کامبوج، چین، مصر، فنلاند، فرانسه، گرجستان، آلمان، ایسلند، هند، اندونزی، ایران، اسرائیل، ایتالیا، اردن، قزاقستان، کره جنوبی، قرقیزستان، لائوس، لوکزامبورگ، مالزی، مالدیو، مالت، مغولستان، میانمار، نپال، هلند، نیوزیلند، نروژ، عمان، پاکستان، فیلیپین، لهستان، پرتغال، قطر، روسیه، عربستان سعودی، سنگاپور، آفریقای جنوبی، اسپانیا، سریلانکا، سوئد، سوئیس، تاجیکستان، تایلند، ترکیه، امارات متحده عربی، بریتانیا، ازبکستان، ویتنام.

در حوزه‌های زیرساخت، توسعه منابع و انرژی، همکاری توسعه صنعتی و همکاری مالی در کشورها و مناطق درگیر در ابتکار کمر بند و راه حمایت می‌کند.

#### ۴- سایر صندوق‌های سرمایه‌گذاری

جمهوری خلق چین برای توسعه همکاری‌ها با کشورهای عضو آس‌آن، کشورهای آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب، کشورهای آفریقایی، کشورهای اروپای مرکزی و شرقی<sup>۱</sup> و روسیه اقدام به ایجاد صندوق‌های سرمایه‌گذاری تخصصی کرده است. در ادامه، توضیحاتی در خصوص برخی از مهم‌ترین صندوق‌هایی از این نوع ارائه شده است.

صندوق همکاری سرمایه‌گذاری چین و آس‌آن<sup>۲</sup> که از سال ۲۰۱۳ میلادی فعالیت خود را رسماً آغاز کرده، نوعی صندوق سهام<sup>۳</sup> دلار پایه<sup>۴</sup> و نیمه حاکمیتی است که برای سرمایه‌گذاری در حوزه‌های زیرساخت، انرژی و منابع طبیعی در کشورهای آس‌آن ایجاد شده است (درمورد صندوق چین-آس‌آن، ۲۰۱۹). حامی مالی اصلی این صندوق، بانک صادرات-واردات چین است. شرکت سرمایه‌گذاری چین از دیگر حامیان مالی صندوق مزبور است. تأمین بیش از ۷۰ درصد از منابع مالی صندوق مذکور باعث شده است که این صندوق تحت هدایت دولت جمهوری خلق چین فعالیت کند. علاوه بر این، جمهوری خلق چین به منظور ارتقای همکاری‌های دریایی خود با کشورهای عضو آس‌آن، صندوق همکاری دریایی چین و آس‌آن<sup>۵</sup> و صندوق همکاری دریایی چین-اندونزی<sup>۶</sup> را نیز ایجاد کرده است (خبرگزاری شین‌هوا، ۲۰۱۷).

<sup>1</sup> Central and Eastern Europe

منطقه اروپای مرکزی و شرقی شامل کشورهای آلبانی، بوسنی و هرزگوین، بلغارستان، کرواسی، جمهوری چک، استونی، یونان، مجارستان، لتونی، لیتوانی، مقدونیه شمالی، مونته‌نگرو، لهستان، رومانی، صربستان، اسلواکی و اسلوانی است.

<sup>2</sup> China-ASEAN Investment Cooperation Fund

<sup>3</sup> Equity Fund

صندوق سهام، نوعی نهاد مالی است که سهم مالکیت در شرکت‌ها یا پروژه‌های سرمایه‌گذاری را تملک می‌کند.

<sup>4</sup> USD- Denominated

<sup>5</sup> China- ASEAN Maritime Cooperation Fund

<sup>6</sup> China- Indonesia Maritime Cooperation Fund

جمهوری خلق چین برای توسعه روابط خود با کشورهای منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب، سه صندوق همکاری چین- کشورهای آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب<sup>۱</sup>، صندوق سرمایه‌گذاری روی همکاری‌های توسعه ظرفیت تولیدی چین و آمریکای لاتین<sup>۲</sup> و برنامه ویژه وام‌دهی برای اجرای پروژه‌های زیرساختی چین- آمریکای لاتین<sup>۳</sup> را ایجاد کرده است. صندوق همکاری چین- کشورهای آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب صندوقی دلار پایه است که از دو صندوق کوچک‌تر، یعنی صندوق تأمین مالی مشترک چین برای منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب<sup>۴</sup> و یک صندوق سهام اختصاصی تشکیل شده است (سفارت جمهوری خلق چین در گرانا، ۲۰۱۸). صندوق تأمین مالی مشترک چین برای منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب به همراه بانک توسعه آمریکا<sup>۵</sup> نسبت به تأمین مالی پروژه‌هایی در حوزه‌های آموزش، تصفیه آب، انرژی و مانند آن اقدام می‌کند. تمرکز صندوق سهام اختصاصی که حامی مالی اصلی بانک صادرات- واردات چین است، بر دامنه گسترده‌ای از بخش‌ها نظیر انرژی، منابع طبیعی، زیرساخت، کشاورزی، ساخت صنعتی<sup>۶</sup>، فناوری‌های پیشرفته و فناوری اطلاعات است.

صندوق سرمایه‌گذاری روی همکاری‌های توسعه ظرفیت تولیدی چین و آمریکای لاتین که صندوق سرمایه‌گذاری همکاری صنعتی چین و آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب<sup>۷</sup> نیز نامیده می‌شود، نوعی صندوق سرمایه‌گذاری برای حمایت از همکاری‌های چندجانبه در آمریکای لاتین است (کولسکی و بلیواس<sup>۸</sup>، ۲۰۱۸). هدف این صندوق، سرمایه‌گذاری روی پروژه‌های میان‌مدت و بلندمدت در حوزه‌های ساخت صنعتی، فناوری‌های نو و پیشرفته، کشاورزی، انرژی و زیرساخت است. برنامه ویژه وام‌دهی برای اجرای پروژه‌های زیرساختی چین- آمریکای لاتین نیز خط اعتباری ۲۰ میلیارد دلاری است که دولت چین برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی در کشورهای منطقه آمریکای لاتین ارائه کرده است. بانک

<sup>1</sup> China- LAC Cooperation Fund

<sup>2</sup> Sino- Latin American Production Capacity Cooperation Investment Fund

<sup>3</sup> Special Loan Program for China-Latin America Infrastructure Project

<sup>4</sup> China Co- Financing Fund for Latin America and Caribbean Region

<sup>5</sup> Inter- American Development Bank

<sup>6</sup> Manufacturing

<sup>7</sup> China- LAC Industrial Cooperation Investment Fund

<sup>8</sup> Koleski and Blivas

توسعه چین و اداره دولتی اسعار خارجی از حامیان مالی اصلی برنامه فوق هستند. علاوه بر این، جمهوری خلق چین به منظور توسعه همکاری‌ها با برزیل، اقدام به ایجاد صندوق همکاری چین و برزیل برای توسعه ظرفیت تولیدی (یا صندوق چین و برزیل)<sup>۱</sup> نیز کرده است.

صندوق توسعه چین - آفریقا<sup>۲</sup> نوعی صندوق سهام اختصاصی است که حامی مالی اصلی آن بانک توسعه چین است (صندوق توسعه چین - آفریقا، ۲۰۱۹). هدف این صندوق، تسهیل سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی در کشورهای آفریقایی است. حوزه‌هایی که صندوق مذکور نسبت به تأمین مالی آنها اقدام کرده است عبارت‌اند از کشاورزی، ساخت صنعتی، شهرک‌های صنعتی، زیرساخت و منابع طبیعی. اگرچه این صندوق در سال ۲۰۰۷ میلادی تأسیس شده است، اما پس از مطرح‌شدن ابتکار کمربند و راه، فعالیت‌های این صندوق در چارچوب ابتکار مذکور ادامه یافته است.

لازم به ذکر است، جمهوری خلق چین در نظر دارد مدیریت صندوق همکاری صنعتی چین - آفریقا و صندوق سرمایه‌گذاری روی همکاری صنعتی چین - آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب را با یکدیگر ادغام کند (کینکین<sup>۳</sup> و دیگران، ۲۰۱۹). اگرچه دو صندوق مذکور به طور جداگانه به فعالیت خود ادامه می‌دهند، اما تأیید پروژه‌ها و تصمیمات مربوط به سرمایه‌گذاری به شکل متمرکز و تحت مدیریت مرکز سرمایه‌گذاری اداره دولتی اسعار خارجی<sup>۴</sup> جمهوری خلق چین قرار خواهد گرفت. این اقدام می‌تواند در راستای ترویج هر چه بیشتر رنمینی به عنوان یک پول جهان روا تفسیر شود.

صندوق همکاری سرمایه‌گذاری چین - کشورهای اروپای مرکزی و شرقی<sup>۵</sup>، صندوق سرمایه‌گذاری سهام اختصاصی است که در سال ۲۰۱۲ میلادی به منظور توسعه همکاری‌های این

<sup>1</sup> Brazil- China Cooperation Fund for the Expansion of Production Capacity

<sup>2</sup> China- Africa Development Fund

<sup>3</sup> Qinqin

<sup>4</sup> State Administration of Foreign Exchange (SAFE)

اداره دولتی اسعار خارجی دستگاه‌های اجرایی و عضو شورای حکومتی جمهوری خلق چین است و وظیفه آن تدوین قوانین و مقررات ناظر بر فعالیت‌های مرتبط با بازار ارز و مدیریت ذخایر ارزی دولتی در چین است.

<sup>5</sup> China- Central and Eastern Europe Investment Cooperation fund

کشور و کشورهای اروپای مرکزی و شرقی ایجاد شده است. بانک صادرات- واردات چین حامی مالی اصلی صندوق مذکور است.

صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه<sup>۱</sup> و شرکت سرمایه‌گذاری چین در سال ۲۰۱۲ میلادی صندوق سرمایه‌گذاری روسیه- چین<sup>۲</sup> را ایجاد کردند. صندوق سرمایه‌گذاری روسیه- چین نوعی صندوق سهام اختصاصی<sup>۳</sup> است و هدف آن سرمایه‌گذاری روی پروژه‌هایی است که باعث توسعه همکاری اقتصادی دوجانبه بین روسیه و چین می‌شود (درمورد صندوق سرمایه‌گذاری روسیه و چین، ۲۰۱۹). این صندوق حداقل ۷۰ درصد از سرمایه خود را در روسیه و باقی را در چین سرمایه‌گذاری خواهد کرد. حوزه‌های فعالیت این صندوق شامل زیرساخت، غذا و محصولات کشاورزی، کالاها و خدمات مصرفی و منابع طبیعی است. صندوق همکاری اقتصادی چین- اوراسیا<sup>۴</sup> نیز نوعی صندوق سرمایه‌گذاری در سهام است. حامیان مالی این صندوق، بانک چین و بانک صادرات- واردات چین است و هدف آن کمک به تحقق اهداف راهبردی ابتکار کمربند و راه است (شیائو<sup>۵</sup>، ۲۰۱۷).

## ۵- بانک توسعه جدید

بانک توسعه جدید، توسط برزیل، چین، روسیه، هند و آفریقای جنوبی برای کمک به تأمین پروژه‌های زیرساختی و توسعه‌ای در کشورهای عضو بریکس ایجاد شده است. اگرچه، این بانک مستقیماً برای تأمین مالی پروژه‌های ابتکار کمربند و راه ایجاد نشده است، اما با توجه به اینکه کشورهای برزیل، چین، روسیه،

<sup>۱</sup> Russian Direct Investment Fund

دولت روسیه در سال ۲۰۱۱، صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم را به منظور سرمایه‌گذاری در سهام بخش‌های با رشد بالای اقتصاد این کشور، تأسیس کرد. صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه در کنار سرمایه‌گذاران جهانی بزرگ و حرفه‌ای سرمایه‌گذاری می‌کند و این، به منزله کاتالیستی برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در روسیه عمل می‌کند تا سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری در محیط کسب‌وکار نامطمئن روسیه انگیزه بیشتری داشته باشند.

<sup>۲</sup> Russia- China Investment Fund

<sup>۳</sup> Private Equity Fund

صندوق سهام اختصاصی (یا صندوق سهام سهامی خاص)، صندوق سهامی است و موضوع فعالیت آن خرید و تجدید ساختار شرکت‌های سهامی خاص است.

<sup>۴</sup> China- Eurasian Economic Cooperation Fund

<sup>۵</sup> Xiao

هند و آفریقای جنوبی به نوعی در محدوده جغرافیایی ابتکار کمربند و راه قرار دارند، پیش‌بینی می‌شود بانک توسعه جدید نیز نقش چشمگیری در تأمین مالی پروژه‌های مرتبط با ابتکار فوق ایفا نماید.

#### ◀ ۲-۴-۲ سازمان‌های بین‌المللی همکار پروژه کمربند و راه

اجرای پروژه کمربند و راه از طریق شش کریدور بین‌المللی اقتصادی در قالب مکانیسم‌های چندجانبه برنامه‌ریزی شده است. طرح کمربند و راه، کشورهای زیادی را در بر می‌گیرد که از این طریق و براساس سازوکارهای چندجانبه موجود، بر ارتباط و مشارکت با کشورهای همسایه تمرکز می‌شود.

در این زمینه، برخی از سازمان‌های بین‌المللی که به طور مستقیم در این طرح مشارکت دارند عبارت‌اند از:

- سازمان گفت‌وگوی همکاری آسیا<sup>۱</sup>: این سازمان بین‌دولتی شامل ۳۳ کشور آسیایی است که برای تقویت همکاری‌های آسیایی در سطح قاره‌ای فعالیت می‌کند؛

- اتحادیه کشورهای جنوب شرقی آسیا: سازمان آس‌آن یک سازمان سیاسی و اقتصادی است که در اوت ۱۹۶۷ میلادی در بانکوک تأسیس شد و ۱۰ عضو آن کشورهای برونئی دارالسلام، کامبوج، اندونزی، لائوس، مالزی، میانمار، مالزی، فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام بوده‌اند؛

- نشست آسیا و اروپا<sup>۲</sup>: این سازمان یک انجمن غیررسمی آسیا و اروپا است که برای تقویت روابط و همکاری‌های مختلف سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بین ۲۸ کشور عضو اتحادیه اروپا، دو کشور دیگر اروپایی و ۲۱ کشور آسیایی و دبیرخانه انجمن ملل آسیای جنوب شرقی فعالیت می‌کند؛

- کنفرانس تعامل و اقدامات اعتمادسازی در آسیا<sup>۳</sup>: یک انجمن بین‌دولتی با ۲۶ کشور عضو برای افزایش همکاری برای صلح، امنیت و ثبات در آسیا است؛

- انجمن چین و اتحادیه کشورهای جنوب شرقی آسیا<sup>۴</sup>: یک سازمان غیررسمی برای تقویت همکاری بین چین و ۱۰ کشور آس‌آن است؛

<sup>۱</sup>Asia Cooperation Dialogue (ACD)

<sup>۲</sup>Asia-Europe Meeting (ASEM)

<sup>۳</sup>Conference on Interaction & Confidence Building Measures in Asia (CICA)

<sup>۴</sup>China ASEAN

- پروژه بزرگ مکونگ سوبرجیون<sup>۱</sup>: این پروژه توسعه‌ای که توسط بانک توسعه آسیایی در سال ۱۹۹۲ میلادی تعریف شده است، پنج ایالت حوزه رودخانه مکونگ، کامبوج، لائوس، میانمار، تایلند، ویتنام و استان یوننان چین را گرد هم آورده است؛
- ابتکار تومن بزرگ<sup>۲</sup>: یک مکانیسم همکاری بین‌دولتی میان چهار کشور چین، مغولستان، جمهوری کره و فدراسیون روسیه است که توسط برنامه توسعه سازمان ملل متحد پشتیبانی می‌شود؛
- سازمان همکاری شانگهای<sup>۳</sup>: یک سازمان سیاسی، اقتصادی و امنیتی اوراسیا است که کشورهای چین، قزاقستان، قرقیزستان، روسیه، تاجیکستان و ازبکستان را شامل می‌شود.

---

<sup>۱</sup>Greater Mekong Subregion economic cooperation (GSM)

<sup>۲</sup>Greater Tumen Initiative (GTI)

<sup>۳</sup>Shanghai Cooperation Organisation (SCO)





## فصل سوم

بررسی مسیرها و کریدورهای ابتکار  
کمربند و راه و موقعیت ایران



«ابتکار کمربند و راه» به عنوان جایگزین جاده ابریشم، در سال ۲۰۱۳ توسط دولت چین به عنوان دور سوم آزادسازی‌ها در این کشور، پس از توسعه مناطق ویژه اقتصادی در سال ۱۹۸۰ میلادی و نیز پیوستن این کشور به سازمان جهانی تجارت در سال ۲۰۰۱ میلادی تعریف شد. در سال‌های اخیر، «طرح مطالعه جدید جاده ابریشم» که در سازمان یونسکو مطرح شده است، از این جاده با عنوان «جاده گفت و گو» یاد کرده که به پیشبرد گفت و گو و تبادلات کشورهای شرق و غرب کمک نموده است. ایجاد راهگذرهای اقتصادی در مناطق مختلف از مهم‌ترین اقدامات چین در راستای توسعه همکاری‌های اقتصادی خود با کشورهای مختلف بوده است. راهگذرهای اقتصادی شبکه‌های زیرساختی یکپارچه در منطقه‌ای جغرافیایی هستند که برای متصل کردن سمت‌های عرضه و تقاضای بازارهای مختلف و به‌منظور تحریک توسعه اقتصادی طراحی و ایجاد می‌شوند (عزیزی، ۱۳۹۸).

در چارچوب ابتکار کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم مجموعه‌ای از زیرساخت‌های سخت و زیرساخت‌های نرم ایجاد شده‌اند و یا در حال ایجاد هستند. افزون بر این، برای تأمین منابع مالی پروژه‌های این ابتکار نهادهای مالی مختلفی به وجود آمده‌اند.

### ◀ ۳-۱ معرفی مسیرهای (کریدورهای) ابتکار کمربند و راه

ابتکار کمربند و راه، ارتباطات و برندهای زیادی را شامل می‌شود. در واقع، چندین پروژه به عنوان پروژه‌های کمربند و راه به دلیل اینکه در محدوده جغرافیایی آن قرار دارند، تعریف شده است. با این حال، ابتکار کمربند و راه مشمول یک برنامه یا بودجه توسعه کاملاً مشخص نیست و لیست مشخصی از پروژه‌هایی که قرار است شامل آن شود وجود ندارد. همچنین، هیچ مرز جغرافیایی یا اقتصادی مشخصی در این خصوص وجود ندارد. به نظر می‌رسد پروژه کمربند و راه در پاسخ به تعامل کشورهای مختلف با چین و نه در راستای یک استراتژی فراگیر، تکامل یافته است.<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> Ibid

سند «چشم‌انداز و اقدامات انجام‌شده در ساخت مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده دریایی ابریشم قرن بیست و یکم» که به طور مختصر سند «چشم‌انداز و اقدامات»<sup>۱</sup> خوانده می‌شود، در مارس ۲۰۱۵ میلادی توسط کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی چین، وزارت امور خارجه چین و وزارت بازرگانی این کشور منتشر شده است. بر اساس این سند، ابتکار کمربند و راه شامل شش کریدور و یا به عبارت دیگر شش راهرو بزرگ زمینی است که «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» را تشکیل می‌دهد و همچنین یک راه یا کریدور دریایی که به عنوان «جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم» خوانده می‌شود. در واقع، کمربند اقتصادی جاده ابریشم، به ارتقا و توسعه مسیرهای زمینی می‌انجامد. این ارتقا از طریق ساخت یک پل اروپایی- آسیایی و یک زنجیره تدارکاتی از ساحل شرقی چین تا روتردام در اروپای غربی و نیز از طریق ایجاد تعدادی از کریدورهای اقتصادی که چین را با مغولستان و روسیه، آسیای مرکزی و جنوب شرق آسیا متصل می‌کند، محقق می‌شود. در واقع، این کریدورها به عنوان شریان اصلی منطقه ایفای نقش خواهد کرد که خطوط راه‌آهن، بزرگراه‌ها و خطوط انتقال نفت و گاز از آن نشأت خواهد گرفت. کریدورهای اصلی ابتکار کمربند و راه در تصویر (۱-۳) نشان داده شده‌اند.



تصویر ۱-۳. مسیرهای عمده پروژه کمربند و راه

<sup>۱</sup> “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st- Century Maritime Silk Road”

## ◀ ۳-۱-۱ کریدورهای اصلی ابتکار کمربند و راه

کریدورهای اقتصادی شبکه‌های زیرساختی یکپارچه (بزرگراه‌ها، خطوط راه‌آهن، بندرها، فرودگاه‌ها، خطوط انتقال انرژی) در منطقه‌ای جغرافیایی هستند که به‌منظور تحریک توسعه اقتصادی طراحی و ایجاد می‌شوند. بر اساس مفاد سند «چشم‌انداز و اقدامات درمورد ساخت مشترک کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم»، کمربند اقتصادی راه ابریشم از ۶ کریدور (راه‌گذر)<sup>۱</sup> اصلی تشکیل شده است (کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات، ۲۰۱۵). در این پروژه، شرکت‌های بازرگانی می‌توانند از مسیرهای تدارکاتی استفاده کنند. به عنوان مثال، برای تحویل کالا به کشورهای در امتداد این مسیر، شرکت‌های انرژی و زیرساخت ممکن است در حوزه خود در کنار این راهروها فرصت‌هایی پیدا کنند.<sup>۲</sup>

به طور کلی ۶ کریدور اقتصادی، چارچوب ابتکار کمربند و راه را فراتر از مرزهای چین تشکیل می‌دهند. این ۶ راهرو اقتصادی که چارچوب پروژه در خارج از چین می‌باشند، عبارت‌اند از:

- پل زمینی جدید اوراسیایی؛<sup>۳</sup>
- کریدور چین، مغولستان و روسیه؛<sup>۴</sup>
- کریدور چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا؛<sup>۵</sup>
- کریدور اقتصادی چین- شبه جزیره هند و چین؛
- کریدور اقتصادی بنگلادش- چین- هند- میانمار؛
- کریدور اقتصادی چین- پاکستان.

<sup>۱</sup> Corridors

<sup>۲</sup> مطالب این قسمت از مجموعه مقالات و سخنرانی‌های کنفرانس «همکاری‌های بانکی و مبادلات بین‌المللی کشورهای پروژه کمربند و راه» اخذ شده که در نوامبر ۲۰۱۸ میلادی در چین توسط وزارت امور خارجه این کشور برگزار شده است.

<sup>۳</sup> New Eurasian Land Bridge

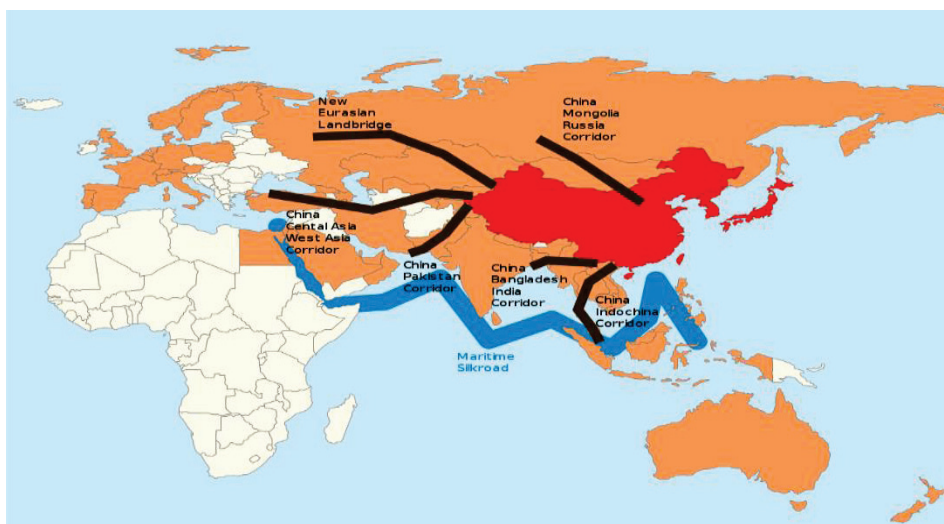
<sup>۴</sup> China, Mongolia, Russia Corridor

<sup>۵</sup> China, Central Asia, West Asia Corridor

جدول ۳-۱. کشورهای واقع در محدوده راه‌گذر

عنوان راه‌گذر	کشورهای واقع در محدوده راه‌گذر
کریدور پل خشکی اوراسیایی جدید	چین، قزاقستان، فدراسیون روسیه، لهستان، اوکراین، اسلوانی، جمهوری اسلواکی، مجارستان و جمهوری چک
کریدور چین- مغولستان- روسیه	چین، مغولستان، فدراسیون روسیه، استونی، لیتوانی، لتونی، بلاروس
کریدور چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا	چین، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان، ارمنستان، بلغارستان، آلبانی، بوسنی و هرزگوین، کرواسی، جمهوری اسلامی ایران، عراق، سوریه، لبنان، اردن، فلسطین اشغالی، مقدونیه شمالی، مولداوی، مونته‌نگرو، رومانی، صربستان، ترکیه
کریدور اقتصادی چین- شبه جزیره هند و چین	چین، مالزی، کامبوج، تایلند، فیلیپین، ویتنام، لائوس، سنگاپور، برونئی دارالسلام، تیمور شرقی
کریدور اقتصادی بنگلادش- چین- هند- میانمار	چین، هند، بنگلادش، بوتان، میانمار، نپال، سریلانکا
کریدور اقتصادی چین- پاکستان	چین، پاکستان، افغانستان، بحرین، کویت، عمان، قطر، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، یمن
راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم	کره جنوبی، آفریقای جنوبی، پاناما، نیوزیلند، مراکش، مالدیو، کنیا، اندونزی، اتیوپی، مصر

مأخذ: گزارش کمربند و راه چین در چشم‌انداز تجارت، سرمایه‌گذاری و تأمین مالی جهانی (OECD, 2018)



تصویر ۳-۲. مسیرهای تفکیک شده پروژه کمربند و راه

#### ◀ ۳-۱-۱-۱ کریدورهای مسیر زمینی

#### کریدور ۱: پل زمینی جدید اوراسیایی

پل زمینی جدید اوراسیایی به عنوان پل قاره‌ای دوم یا جدید اوراسیا نیز شناخته می‌شود. انتظار می‌رود که این پل به یک گذرگاه لجستیک عمده از چین به اروپا تبدیل شود. چرا که گذر از این پل، سریع‌تر از حمل و نقل دریایی و ارزان‌تر از مسیرهای هوایی بوده و از ۷ استان در چین عبور می‌کند و از طریق سه راه‌آهن به مقصد می‌رسد.

پل زمینی اوراسیایی جدید، یک مسیر ریلی بین‌المللی است که از «لیان یانگانگ»<sup>۱</sup> در استان جیانگ سو در چین آغاز شده و از مسیر «آلاشانکو»<sup>۲</sup> در سین کیانگ تا شهر روتردام<sup>۳</sup> در هلند امتداد می‌یابد. بخش چین این خط شامل راه‌آهن «لانژو- لیان یونگانگ»<sup>۴</sup> و راه‌آهن «لانژو- سین کیانگ»<sup>۵</sup> است که شرق، مرکز و غرب چین را به یکدیگر متصل می‌کند. پس از خروج از خاک

<sup>۱</sup> Lianyungang

<sup>۲</sup> Alashankou

<sup>۳</sup> Rotterdam

<sup>۴</sup> Lanzhou- Lianyungang

<sup>۵</sup> Lanzhou- Xinjiang



چین، این پل سرزمینی جدید از قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان عبور می‌کند و به تعدادی از بنادر اروپا می‌رسد.

در ماه فوریه ۲۰۱۵ میلادی، یک قطار باری بین‌المللی از لیان یانگانگ در استان جیانگسو از طریق استان سین کیانگ<sup>۱</sup> به کشور قزاقستان شروع به کار کرد و خطوط موجود را تکمیل نمود. سایر قطارهای حمل و نقل در نقاط مختلف چین در حال پیوستن به این مسیر هستند. سرمایه‌گذاری چین در پل زمینی اوراسیای جدید، منجر به افتتاح راه‌آهن بین‌المللی حمل و نقل شده است که از طریق آن «چونگ کینگ»<sup>۲</sup> به «دویسبرگ»<sup>۳</sup> (آلمان) متصل می‌شود؛ یک قطار باری مستقیم بین «ووهان»<sup>۴</sup> و «مالینک»<sup>۵</sup> و «پاردوبیس»<sup>۶</sup> (جمهوری چک) در حال حرکت است؛ یک مسیر ریلی باری از «چنگدو»<sup>۷</sup> به «لودز»<sup>۸</sup> (لهستان)؛ و یک مسیر ریلی باری از «ژنگژو»<sup>۹</sup> به هامبورگ (آلمان) ایجاد شده است (بن درودر و دیگران، ۲۰۱۸).<sup>۱۰</sup>

<sup>1</sup> Xinjiang

<sup>2</sup> Chongqing

<sup>3</sup> Duisburg

<sup>4</sup> Wuhan

<sup>5</sup> Mělník

<sup>6</sup> Pardubice

<sup>7</sup> Chengdu

<sup>8</sup> Lodz

<sup>9</sup> Zhengzhou

<sup>10</sup> Ben Drudder, Xingjian Liu & Charles Kunaka



تصویر ۳-۳. مسیر پل زمینی جدید اوراسیایی

همه این مسیرهای ریلی جدید، حمل و نقل کاملاً ریلی ارائه می‌دهند و همچنین به واسطه نیاز به «اظهارنامه، بازرسی و ترخیص بار» برای هر محموله حمل شده، تسهیلات قابل توجهی به همراه خواهند داشت. با توجه به این واقعیت که باربری‌ها حاضرند برای خدمات سریع‌تر بهای بیشتری بپردازند این خطوط ایجاد شده‌اند، چرا که این امر به آن‌ها اجازه می‌دهد تا به سرعت نسبت به تغییرات شرایط بازار واکنش نشان دهند.

چین همچنین در راستای کاهش هزینه‌های گمرکی در طول مسیر کریدور، با ادارات گمرکی در کشورهایی مانند قزاقستان، لهستان و روسیه همکاری می‌کند.

#### کریدور ۲: کریدور چین - مغولستان - روسیه

این کریدور اقتصادی به تقویت روابط بین سه کشور چین، روسیه و مغولستان می‌انجامد و دسترسی آسان‌تر مغولستان به دریا را فراهم می‌کند. این مسیر که مبتنی بر ادغام استراتژی‌های توسعه منطقه‌ای چینی، مغولی و روسی است، برای تقویت ارتباط بین راه‌های مرزی و راه‌آهن بین سه کشور در نظر گرفته شده است (اوتگانسرن، ۲۰۱۵).<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup> Otgonsuren

در این راستا، پروژه‌های احداث جاده‌ها و راه‌آهن به شمال چین و استان‌های پکن، تیانجین، استان هبی، منطقه خودمختار مغولستان و سه استان شمال شرقی تعریف‌شده و نقاط مرزی با مغولستان و روسیه در راهروی اقتصادی سه کشور درج شده است.

این درحالی است که انجام این پروژه مستلزم انجام همکاری‌های فناوری با روسیه مطابق با پروژه‌هایی با عنوان «برنامه احیای شمال شرقی» و «توسعه چین غربی» است. همچنین «برنامه همکاری بین مناطق دوردست سیبری شرقی و شرق فدراسیون روسیه و منطقه شمال شرقی جمهوری خلق چین (۲۰۱۸-۲۰۱۰)»، در سال ۲۰۰۹ میلادی منتشر شد.

این برنامه مشتمل بر همکاری چین و روسیه در زمینه زیرساخت‌ها، حمل و نقل، ظرفیت‌های ایست‌های بازرسی مرزی، سرمایه‌گذاری، نیروی کار، پارک‌های فناوری و بخش گردشگری است که برخی از پروژه‌ها با هماهنگی‌هایی در بین مناطق انجام می‌شود.

کریدور اقتصادی چین، مغولستان، روسیه مستقیم‌ترین مسیر بین شمال شرقی چین و قطب‌های اقتصادی و بازارهای روسیه و اروپا است. این کریدور بر اساس تلاش‌های چندین ساله مغولستان و روسیه برای گسترش ارتباط با چین و سرزمین‌های دورافتاده خود شکل گرفته است. در حقیقت، این کریدور تلفیقی است از جامعه اقتصادی اوراسیا که از حمایت روسیه برخوردار است، ابتکار کمربند و راه و طرح مغولستان برای بهبود راه‌های ارتباطی خود با این دو کشور همسایه. به طور مثال، مغولستان در سال ۲۰۱۳ میلادی طرح ابتکاری جدیدی برای ساخت جاده‌هایی بین مرزهای جنوبی خود با چین و با روسیه در شمال این کشور ارائه کرد که شامل ۱۱۰۰ کیلومتر خط ریلی برقی و خط لوله نفت و گاز در سراسر مغولستان تعریف می‌شد و در مجموع ۵۰ میلیارد دلار آمریکا هزینه خواهد داشت. دولت این سه کشور توافق کردند که یک کریدور اقتصادی ایجاد نموده و همکاری‌های خود در زمینه اتصال زیرساخت‌های حمل و نقل، ساخت بنادر، ظرفیت‌های صنعتی، سرمایه‌گذاری، تجارت و اقتصاد، مبادلات فرهنگی و حفاظت از محیط‌زیست به‌منظور بهبود منافع اقتصادی هر سه کشور را تقویت کنند. در سال ۲۰۱۵ میلادی، سه دولت با حمل و نقل ریلی و تأسیس یک شرکت حمل و نقل و لجستیک ریلی

مشترک میان مغولستان و روسیه و چین موافقت کردند. حمل و نقل ریلی مهم‌ترین و کلیدی‌ترین هدف این کریدور است (بن درودر، ۲۰۱۸).<sup>۱</sup>

این درحالی است که مجمع «مناطق اقتصادی اوراسیا» سرمایه‌گذاران خارجی را ترغیب می‌کند تا در مناطقی از خاور دور روسیه و سیبری سرمایه‌گذاری کنند که در آن مواد معدنی، گاز طبیعی و زغال‌سنگ به چین و شمال شرقی چین صادر می‌شوند. خاور دور و سیبری یک بازار عظیم برای سرمایه‌گذاری، فناوری و نیروی کار چینی است.

مسیر این کریدور، شامل راه‌آهن با سرعت بالا و جاده است و به دو مسیر تقسیم می‌شود:

۱- پکن - تیانجین - هبی به روسیه<sup>۲</sup> (از طریق مغولستان داخلی): قطارهای حمل و نقل بین‌المللی در حال حاضر در این مسیر فعالیت می‌کنند و شهرهای مهم چین از جمله «گوانگژو، شنیانگ، سوژو و تیانجین»<sup>۳</sup> را به یکدیگر متصل می‌کنند؛

۲- دالیان به چیتا در روسیه<sup>۴</sup> (از طریق شهرهای چین و مغولستان داخلی): یک گذرگاه شمالی از طریق کریدور چین - مغولستان - روسیه ساخته خواهد شد تا چرخه اقتصادی خلیج بوهی<sup>۵</sup> شامل شهرهای اصلی پکن، دالیان و تیانجین<sup>۶</sup> را به اروپای غربی متصل کند.



تصویر ۳-۴. کریدور چین - مغولستان - روسیه

<sup>1</sup> Ben Drudder

<sup>2</sup> Beijing/Tianjin/Hebei to Russia

<sup>3</sup> Guangzhou, Shenyang, Suzhou and Tianjin

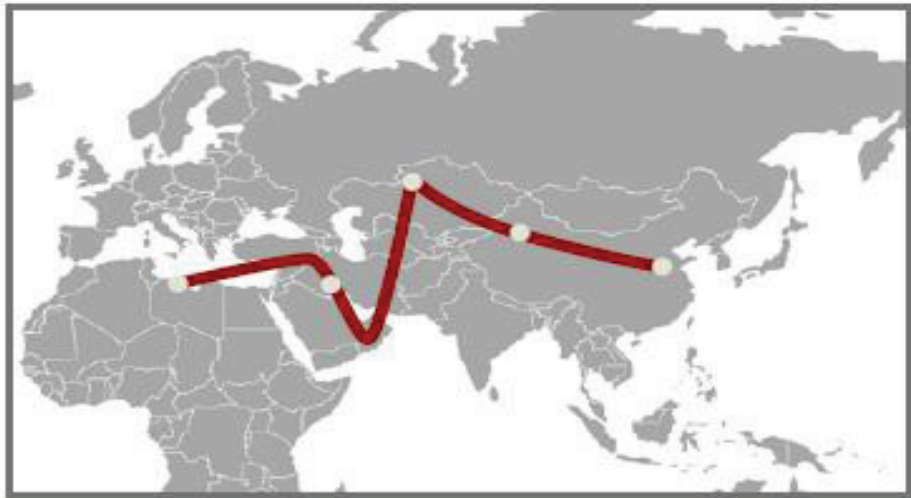
<sup>4</sup> Dalian to Chita in Russia

<sup>5</sup> Bohai Bay

<sup>6</sup> Dalian and Tianjin

### کریدور ۳: کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا

این کریدور، یک دروازه مهم برای انتقال نفت و گاز طبیعی است و مسیر آن شهر سین کیانگ چین و کشورهای ایران، شبه جزیره عربستان و ساحل مدیترانه در ترکیه را شامل می‌شود. این کریدور از پنج کشور آسیای میانه (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان)، یک کشور خاورمیانه (ایران) و یک کشور اروپایی عبور می‌کند. خط لوله گاز چین و آسیای مرکزی طولانی‌ترین خط لوله جهان است. این خط، از مرز ترکمنستان و ازبکستان، از طریق ازبکستان و جنوب قزاقستان آغاز می‌شود و به هورگوس در سین کیانگ می‌رسد. در این خصوص، اسناد همکاری چین با کشورهای قرقیزستان و تاجیکستان در زمینه تسهیل تجارت و تدارکات به امضا رسیده است (دنگ، ۲۰۱۸).<sup>۱</sup>



تصویر ۳-۵. کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا

کریدور اقتصادی چین- غرب آسیا و چین- آسیای مرکزی از سین کیانگ و از مسیر آلاشانکو تا مرز چین و قزاقستان امتداد می‌یابد و شبکه‌های راه‌آهن موجود آسیای میانه و خاورمیانه را به یکدیگر متصل می‌کند. همان‌طور که گفته شد، این کریدور، کشورهای قزاقستان، قرقیزستان،

<sup>۱</sup> Deng

تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان و افغانستان در آسیای میانه و همچنین ایران و ترکیه را پوشش می‌دهد. می‌توان یک خط دیگر که از طریق جمهوری آذربایجان، گرجستان و روسیه به اوکراین می‌رسد نیز به این کریدور اضافه نمود. گفته می‌شود، اجزای انفرادی این کریدور در حال حاضر اجرا شده‌اند. به عنوان مثال، تونل «کامچیق»<sup>۱</sup>، طولانی‌ترین تونل راه‌آهن آسیای میانه و یک پروژه مهم در امتداد خط ریلی «آنگرن - پاپ»<sup>۲</sup> در ازبکستان، در حال حاضر باز شده و گامی روبه‌جلو در ارتباط بین چین و آسیای میانه است. در سپتامبر سال ۲۰۱۶ میلادی، یک خط آهن بین چین و افغانستان افتتاح شد. پس از اتمام این خط آهن، قطارها می‌توانند با صرف زمانی نصف مسیر جایگزین که از طریق دریا از بندر شانگ‌های می‌گذرد از شرق چین به سمت ایران بروند.<sup>۳</sup>

#### کریدور ۴: کریدور چین - شبه جزیره هندو چین

این راهرو حوزه اقتصادی رودخانه مروارید<sup>۴</sup> (اطراف گوانگژو، هنگ‌کنگ و شنژن<sup>۵</sup>) را با کشورهای آسیای جنوب شرقی کامبوج، لائوس، میانمار، تایلند و ویتنام پیوند می‌دهد. تأسیس راه‌آهن با سرعت بالا و بزرگراه‌های جدید از طریق نانینگ<sup>۶</sup> در استان گوانشی<sup>۷</sup> و هانوی<sup>۸</sup> در ویتنام، از دلتای رودخانه مروارید در جنوب چین به سنگاپور اجرا خواهد شد.

این طرح در سال ۲۰۱۰ میلادی آغاز شد و از طریق جاده‌ها، خطوط ریلی و خطوط لوله و همچنین طرح‌های اقتصادی بین‌مرزی، چندین شهر در چین جنوبی را به هانوی در ویتنام، ویتنام در لائوس، پنوم پن در کامبوج، بانکوک در تایلند، کوالالامپور در مالزی و سنگاپور متصل خواهد کرد. هدف این راه‌گذر آن است که اقتصادهای همسایه را به هم متصل کند و توسعه در منطقه آزاد تجاری اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا و چین را ارتقا دهد. منطقه آسیای جنوب

<sup>1</sup> Kamchiq

<sup>2</sup> Angren- Pap

<sup>3</sup> Ben Drudder, October 2018

<sup>4</sup> Pearla River

<sup>5</sup> Guangzhou, Hong Kong and Shenzhen

<sup>6</sup> Nanning

<sup>7</sup> Guangxi

<sup>8</sup> Hanoi

شرقی ۵,۴ میلیون کیلومتر مربع وسعت دارد و در حال حاضر، بیش از ۶۰۰ میلیون نفر در این منطقه زندگی می‌کنند.

از سنگاپور، اتصال‌های جانبی دیگری به مراکز مهم اقتصادی «گوانگژو»<sup>۱</sup> و هنگ‌کنگ اضافه خواهد شد، بنابراین یک ارتباط شبکه‌ای ایجاد می‌شود که ده شهر بزرگ با مجموع جمعیتی بیش از ۵۰ میلیون نفر را به هم متصل خواهد نمود. اساساً، این کریدور، چین و کشورهای همسایه آس‌آن را به هم متصل می‌کند. آس‌آن در بین مناطق در حال توسعه، شامل یکی از شبکه‌های حمل و نقل بسیار درهم‌تنیده جهان است. این شبکه در طول زمان، به ویژه از طریق طرح‌های ابتکاری زیر منطقه بزرگ «مکونگ»<sup>۲</sup> توسعه یافته است.<sup>۳</sup>



تصویر ۳-۶. کریدور چین- شبه جزیره هندو چین

#### کریدور ۵: کریدور بنگلادش- چین- هند- میانمار

این مسیر چین را به جنوب آسیا متصل خواهد کرد. هند به عنوان یک شریک مهم چین برای ادغام با آسیای غربی و فراتر از آن به شمار می‌رود. برای توسعه این مسیر، یک مکانیسم همکاری ایجاد شده و انتظار می‌رود که ساخت و ساز راه‌آهن، همکاری‌های صنعتی و خدمات آموزش حرفه‌ای ادامه داشته

<sup>1</sup> Guangzhou

<sup>2</sup> Mekong

<sup>3</sup> Ben Drudder, October 2018

باشد. در این راستا، در سال ۲۰۱۵ میلادی قراردادهای همکاری در حوزه‌های مخابرات، فولاد، انرژی خورشیدی و فیلم به ارزش بیش از ۲۲ میلیارد دلار بین چین و هند منعقد شده است، اگرچه باید توجه داشت که بیشتر این سرمایه‌گذاری‌ها در چین بوده و به پیشرفت پروژه کمربند و راه مربوط نیست. مجمع بنگلادش، چین، هند، میانمار برای توسعه منطقه‌ای سازمانی منطقه‌ای است که هدف آن یکپارچگی بیشتر تجارت و سرمایه‌گذاری بین چهار کشور عضو است. راه‌گذر پیشنهادی از طریق ترکیبی از جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و پیوندهای آبی و هوایی منطقه‌ای به وسعت تقریبی ۶۵,۱ کیلومترمربع و جمعیتی بالغ بر ۴۴۰ میلیون نفر را در استان یوننان، بنگلادش، میانمار و منطقه بیهار در شمال هند پوشش خواهد داد.

کریدور اقتصادی پیشنهادی بنگلادش - چین - هند - میانمار، شامل خطوط ارتباطی بزرگراهی و خطوط ریلی پرسرعت بین شهر «کونمینگ»<sup>۱</sup> در استان «یوننان»<sup>۲</sup> چین و شهر کلکته در هندوستان از طریق مسیر «ماندالای»<sup>۳</sup> در میانمار و شهر داکا پایتخت بنگلادش است. همچنین این چهار کشور توافق کرده‌اند علاوه بر این پل زمینی، راه‌هایی هوایی و آبی که این کشورها را به یکدیگر متصل می‌کند، همچنین خطوطی برای انتقال نیرو و خطوط لوله نفت بسازند. این کریدور یک بازار با بیش از ۴۴۰ میلیون نفر از جمله بنگال غربی، چهارمین ایالت پرجمعیت هند را به هم متصل خواهد کرد.<sup>۴</sup> در حال حاضر، روند انتقال شرکت‌های تولیدکننده چینی به داخل خاک این کشور به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته است. هدف این شرکت‌ها بازارهای میانمار و فراتر از آن و همچنین بازارهای هند است. این کریدور جاده‌ای، از طریق میانمار به هند و بنگلادش می‌تواند باعث صرفه‌جویی قابل توجه در مسافت و وقت شود.

با این وجود، موضوعی که فراتر از ارتباط و اتصال جاده‌ها است، احداث خط آهن سریع‌السير پیشنهادی شهر کانگمین چین در استان یونان و شهر کلکته در هند از طریق مسیر ماندالای در میانمار و داکا پایتخت بنگلادش است که بسیار اثرگذار خواهد بود. البته بهبود اتصال راه‌آهن با چالش‌های بسیاری روبه‌رو است و تحقق آن زمان خواهد برد. دلیل این امر آن است که راه‌آهن موجود

<sup>1</sup> Kunming

<sup>2</sup> Yunnan

<sup>3</sup> Mandalay

<sup>4</sup> Ben Drudder, October 2018



تاکنون غیرقابل اعتماد بوده و عبور و مرور از آن کاهش یافته است. به عنوان مثال، شبکه خط آهن موجود در بنگلادش در وضعیت بدی قرار دارد و چندین سال است که استفاده از آن و در نتیجه درآمد آن کاهش یافته است. تفاوت فاصله ریل‌ها در بنگلادش و بین بنگلادش و هند نیز یک محدودیت عمده برای حرکت یکپارچه قطارها است. این شبکه از ترکیبی از سیستم‌های ریلی باریک و پهن است که چندین نقطه تعویض خط برای عبور و مرور دوطرفه دارد. با توجه به مشکلات مختلفی که خطوط راه‌آهن با آن‌ها مواجه هستند، حداقل در کوتاه‌مدت بعید نیست که تردد قطارها از کریدور «سیلیگوری»<sup>۱</sup> به مسیرهایی در امتداد بنگلادش منتقل شود. این مشکلات بر میزان اتصال هر خط آهن ابتکار کمربند و راه با شبکه‌های ریلی گسترده‌تری که از قبل در کشورهای کریدور بنگلادش - چین - هند - میانمار وجود داشته‌اند، تأثیر می‌گذارند.<sup>۲</sup>



تصویر ۳-۷. کریدور بنگلادش - چین - هند - میانمار

#### کریدور ۶: کریدور چین - پاکستان

این مسیر از طریق پیوند کاشغر<sup>۳</sup> در سین کیانگ با بندر گوادر در پاکستان، می‌تواند چین را از طریق دریای عمان و دبی به خاورمیانه و آفریقا رسانده و تنگه مالاکا<sup>۴</sup> را حذف کند. لازم به

<sup>۱</sup> Siliguri

<sup>۲</sup> Ibid

<sup>۳</sup> Kashgar

<sup>۴</sup> Malacca

ذکر است که این کریدور از کشمیر عبور می‌کند و دولت هند نیز مخالفت‌های جدی خود را با این موضوع مطرح کرده است. در آوریل ۲۰۱۵ میلادی، چین و پاکستان در زمینه‌های انرژی، فناوری اطلاعات و ارتباطات و زیرساخت‌های حمل و نقل، به توافق‌هایی رسیدند. پاکستان فاقد توسعه زیربنایی است و انتظار می‌رود که این پروژه جزء اولویت پروژه کمربند و راه باشد. راه‌گذر اقتصادی چین و پاکستان یک ابر پروژه سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری در حال اجرا است که هدف آن توسعه و ارتقای زیرساخت‌ها در کشور پاکستان است. این راه‌گذر اقتصادی مناطق اصلی و پرجمعیت پاکستان را در بر خواهد گرفت و شامل پروژه‌های انرژی، شبکه گسترده‌ای از بزرگراه‌ها و خطوط راه‌آهن و مناطق اقتصادی است. این پروژه بندر گوادر در پاکستان را به کاشغر واقع در منطقه خودمختار سین‌کیانگ در چین متصل خواهد کرد.



تصویر ۳-۸. کریدور چین - پاکستان

- کریدور راه‌آبی جاده ابریشم جدید (راه دریایی قرن بیست و یکم) علاوه بر ۶ کریدور زمینی که توضیح داده شد، ابتکار کمربند و راه یک مسیر آبی موسوم به جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم را شامل می‌شود که بندرهای اصلی در دریای چین جنوبی

و دریای مدیترانه، در سراسر خلیج بنگال، سواحل آفریقای شرقی و کانال سوئز را به هم پیوند می‌دهد. این راهرو در حال حاضر تقریباً ۳۰ درگاه را در برمی‌گیرد.

مقامات دولت چین معتقد هستند که حضور قوی‌تر نیروی دریایی این کشور در دریاها می‌تواند به امنیت جمعی انرژی و امنیت دریایی منجر شده و ضمن مقابله با چالش‌های دزدی دریایی و حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی بحرانی، ارتباطات را بهبود بخشد. این درحالی است که در این خصوص چالش‌های متعددی نیز در مسیر اجرای این پروژه وجود دارد. از جمله این چالش‌ها می‌توان به ایجاد پتانسیل برای رقابت دریایی بین آمریکا و نیروی دریایی چین، بروز رقابت دریایی بالقوه بین چین و هند و چالش‌های بیشتر بر وضع موجود در دریای چین جنوبی و همچنین، چالش بر هژمونی ناتو در دریای مدیترانه و در امتداد ساحل شرق آفریقا اشاره نمود. از میان کشورهایی که در مسیر راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم قرار می‌گیرند، فعالیت‌های چین در کشورهای سریلانکا، مصر، یونان و کنیا بیشتر بوده است که در ادامه اقدامات مهم صورت گرفته در این کشورها مورد اشاره قرار می‌گیرد.

سریلانکا نقش مهمی در راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم دارد. مشارکت چین در پروژه ساخت بندر مگمپورا ماهیندا راجاپاکسا<sup>۱</sup> سریلانکا در همین چارچوب بوده است. این بندر در مسیر کشتی‌رانی شرق-غرب که یکی از پرتددترین مسیرهای کشتی‌رانی جهان است، قرار دارد. بانک صادرات- واردات چین ۸۵ درصد از هزینه ۳۶۱ میلیون دلاری ساخت فاز یک این بندر را تأمین کرد.

در کنیا نیز چین از طریق ساخت سریع ارتباط ریلی استاندارد بین نایروبی<sup>۲</sup> و مومباسا<sup>۳</sup> تلاش خود برای اتصال آفریقا به راه ابریشم را تسریع کرده است. این پروژه که از طریق صندوق راه ابریشم تأمین مالی می‌شود، پس از توسعه بندر محلی و ساخت ارتباط ریلی استاندارد بین نایروبی و مومباسا، شرق آفریقا بخشی از راه ابریشم دریایی خواهد بود.

<sup>۱</sup> Magampura Mahinda Rajapaksa Port

<sup>۲</sup> نایروبی پایتخت و بزرگ‌ترین شهر کنیا است.

<sup>۳</sup> شهر ساحلی مومباسا، دومین شهر بزرگ کنیا است.

در آوریل ۲۰۱۶ میلادی، بین شرکت کشتی‌رانی کوسکو چین با مسئولیت محدود<sup>۱</sup> و صندوق توسعه دارایی یونان<sup>۲</sup> قراردادی منعقد شد که به موجب آن، طرف چینی درازای پرداخت ۵,۲۸۰ میلیون یورو به طرف یونانی، ۵۱ درصد از سهام مدیریت بندر پیرائوس<sup>۳</sup> را به تملک خود درآورد. همچنین مقرر شد اگر طرف چینی طی ده سال آینده در زیرساخت‌های بند ۳۵۰ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری کند، درازای پرداخت ۸۸ میلیون یورو دیگر مالک ۱۶ درصد باقی‌مانده از شرکت مدیریت بندر مزبور خواهد شد. بندر پیرائوس بزرگ‌ترین بندر یونان و از بزرگ‌ترین بندر اروپا و جهان است. لازم به ذکر است، شرکت پایانه کانتینری پیرائوس<sup>۴</sup> که شرکت تابعه کشتی‌رانی کوسکو چین است از سال ۲۰۰۹ میلادی به بعد، در چارچوب قرارداد امتیاز انحصاری ۳۵ ساله از فازهای ۲ و ۳ بندر پیرائوس بهره‌برداری می‌کرده است و شرکت مدیریت بندر پیرائوس فاز ۱ این بندر را اداره می‌کرد. چشم‌انداز شرکت کشتی‌رانی کوسکو چین مبنی بر تبدیل پیرائوس به هاب ترانزیتی بین‌المللی پیشرو برای محصولات و خدمات از آسیا به اروپا بسیاری شرکت‌های بزرگ چندملیتی را به این بندر جلب کرده است.

از زمان معرفی ابتکار کمربند و راه در سال ۲۰۱۳، سرمایه‌گذاری چین در مصر سرعت گرفته است. در بلند پروازانه‌ترین برنامه قرار است منطقه همکاری اقتصادی و تجاری سوئز (راه‌گذر کانال سوئز)<sup>۵</sup> در نهایت ۹,۱۲ کیلومترمربع را در برگیرد و ۲ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در حوزه‌های فرآوری و ساخت صنعتی، لجستیک و تأمین مالی را جذب کند. پیوندهای چین با مصر از محاسبات جغرافیایی تأثیر می‌پذیرد. کانال سوئز مدت‌ها مسیر اصلی کشتی‌رانی چین برای ارسال کالاها به اروپا، یعنی بزرگ‌ترین بازار چین بوده است؛ بنابراین، چین علاقه‌مند است تا حضور

<sup>1</sup> China COSCO Shipping Corporation Limited

شرکت کوسکو چین با مسئولیت محدود از شرکت‌های تابعه شرکت کشتی‌رانی اقیانوسی چین (China Ocean Shipping Company) هست. شرکت کشتی‌رانی اقیانوسی چین، شرکتی دولتی است و در حال حاضر، بزرگ‌ترین شرکت کشتی‌رانی در چین و دومین شرکت بزرگ بهره‌برداری از بندر در جهان محسوب می‌شود.

<sup>2</sup> Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF)

<sup>3</sup> Piraeus Port Authority

<sup>4</sup> Piraeus Container Terminal

<sup>5</sup> Suez Economic and Trade Cooperation Zone

خود در این کانال مهم را افزایش دهد. ابتکار کمر بند و راه چارچوب استراتژیکی را برای منافع چین در مصر، به طور مشخص در کانال سوئز، فراهم می‌کند.

### « ۳-۲ تحلیل موقعیت ایران در کریدورهای کمر بند و راه

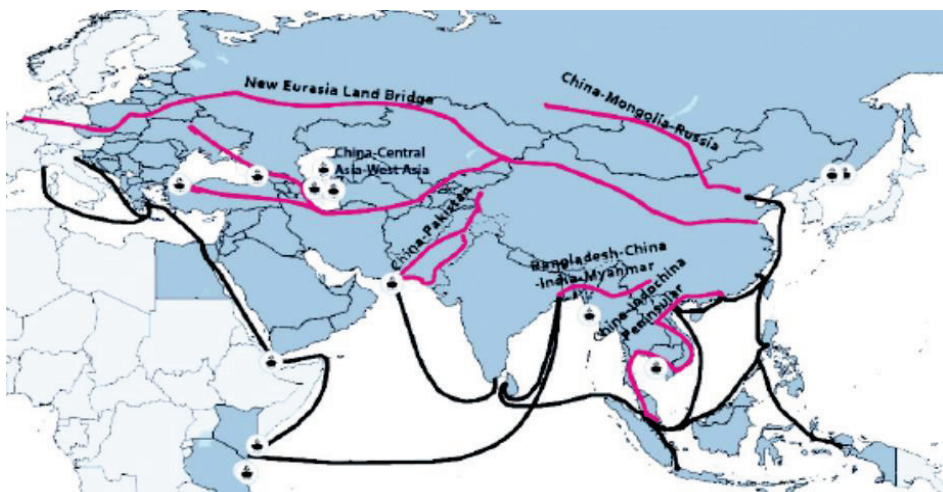
ایران به عنوان یکی از تمدن‌های بزرگ منطقه از دیرباز مناسبات تاریخی و کهن با چین داشته و یکی از مسیرهای اصلی جاده ابریشم باستانی بوده است. جاده ابریشم نه تنها در مسیر زمینی، بلکه در مسیرهای دریایی از دو بندر باستانی تیس و هرمز در کرانه دریای عمان و خلیج فارس برای انتقال کالاها به سوی غرب آسیا و اروپا بهره می‌برده است. ضمن اینکه شواهد و مدارک تاریخی همگی در ابعاد فرهنگی نیز، به نقش و جایگاه بسیار مهم ایران در جاده ابریشم باستانی اشاره دارند. در حال حاضر نیز ایران در سه زمینه اصلی یعنی دسترسی چین به اقیانوس هند، دسترسی به بازار کشورهای غرب ایران و تأمین امنیت انرژی چین در قالب‌های مختلف می‌تواند در طرح جاده ابریشم جدید و به عبارت دیگر ابتکار کمر بند و راه حضور مؤثری داشته باشد. در واقع، ایران یکی از مهم‌ترین شرکای چین در حوزه انرژی محسوب می‌شود که جایگزینی برای آن به راحتی قابل تصور نیست و از طرف دیگر، چین می‌تواند در تأمین بخش مهمی از کالاها و خدمات موردنیاز ایران نقش مؤثری داشته باشد.

در واقع، مزیت ایران در قبال چین در سه حوزه اصلی تأمین انرژی، ظرفیت‌های بالای سرمایه‌گذاری و تسهیل حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت قابل تحلیل و بررسی است. امروزه چین به عنوان یک قدرت نوظهور به تدریج بخش مهمی از سیاست و اقتصاد جهان را به خود اختصاص می‌دهد و در این امتداد، ابتکار کمر بند و راه مشتمل بر دو بال «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم» که چین را از طریق خشکی به اروپا وصل می‌کند و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» که از دریاها و اقیانوس‌ها می‌گذرد تا شرق و غرب دنیا را به هم مرتبط کند، مورد توجه قرار گرفته است.

از طرف دیگر، طبق گزارش مکنزی<sup>۱</sup> تمرکز ابتکار کمر بند و راه بر مناطقی است که بازارهای بزرگ‌تری دارا هستند. بر این اساس، ۱۰ کشور که بالاترین سهم تولید ناخالص داخلی منطقه

<sup>1</sup> Mckenzie Baker (2017) Belt & Road: Opportunity & Risk The Prospects and Perils of Building China's New Silk Road

کمربند و راه را در حدود ۶۶ درصد به خود اختصاص می‌دهند (به جز چین) کشورهای هند، روسیه، اندونزی، کره، ترکیه، عربستان سعودی، ایران، تایلند، تایوان و لهستان می‌باشند.



تصویر ۳-۹. نمای کلی از مسیرهای زمینی و دریایی ابتکار کمربند و راه

### ◀ ۳-۲-۱ جایگاه ایران در ابتکار کمربند و راه چین

موقعیت ویژه ژئواستراتژیک ایران در چهارراه آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا و سرزمین وسیع با دسترسی به دریا در شمال و جنوب ظرفیت غیرقابل چشم‌پوشی به این کشور بخشیده است. به طوری که ایران می‌تواند به خوبی در هر دو مسیر زمینی و دریایی پروژه کمربند و راه ایفای نقش نماید. همان‌گونه که توضیح داده شد، ۶ کریدور زمینی در قالب ابتکار کمربند و راه پیش‌بینی شده که ایران در کریدور چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا قرار دارد. این کریدور مهم‌ترین کریدور از بعد انرژی محسوب می‌شود ولی به همان میزان می‌تواند در زمینه تسهیل تجارت بین غرب آسیا با چین نقش ایفا نموده و در صورت توسعه، مسیر دسترسی مناسبی به جنوب اروپا باشد. در بررسی کریدورهای پروژه کمربند و راه که به طور کلی دسترسی چین را به اروپا با گذر از تعداد بسیار زیادی از کشورها مهیا می‌سازد، می‌توان این ارتباط را به دو بخش تقسیم نمود: بخش اول مسیر ارتباطی از چین تا ایران و بخش دوم مسیرهای موجود از ایران به اروپا.

ایران، طی چند سال اخیر، اراده سیاسی جدی خود را برای حضور مجدد در مرکز حمل و نقل منطقه‌ای نشان داده است. تلاش ایران برای بهبود ارتباطات فیزیکی و تبدیل شدن به یک قطعه اصلی زنجیره‌های تأمین منطقه در راستای طرح توسعه بخش حمل و نقل ریلی ایران تحت عنوان «انقلاب راه‌آهن ایران» پیش می‌رود که در صورت عملی شدن آن می‌تواند به پل ارتباط ریلی بین چین و اروپا تبدیل شود.<sup>۱</sup> با این حال، با توجه به موانع خارجی و تنگناهای مالی، کریدور ایران هنوز پیشرفت مورد انتظار را نداشته است.

◀ ۳-۲-۱- بررسی شبکه راه‌آهن ایران و قابلیت‌های ترانزیتی آن در مقایسه با کشورهای کریدور در خصوص اتصال چین به آسیای غربی و یا اروپا از مسیر ایران، تمرکز بر حمل و نقل ریلی هست که طی دهه‌های اخیر و پیش از مطرح‌شدن ابتکار کمربند و راه نیز همواره در برنامه‌ها و اهداف توسعه‌ای کشور قرار داشته است. برنامه توسعه شبکه راه‌آهن ایران علاوه بر احداث خطوط جدید، شامل بهبود و توسعه خطوط موجود نظیر برقی نمودن و دوخطه‌کردن خطوط نیز بوده است (بنینگ و همکاران، ۲۰۱۸).

در این بخش، ابتدا به نقاط عطف و مراحل برجسته اصلی حاصل‌شده در ایران در سال‌های اخیر میلادی اشاره خواهد شد. سپس در زمینه برنامه‌های استراتژیک گسترده توسعه کریدور ایران بحث شده و در پایان، مسیرهای احتمالی بین ایران و اروپا تجزیه و تحلیل می‌شوند.<sup>۲</sup>

#### - برنامه اتصال خطوط راه‌آهن ایران در سال‌های اخیر

در ایران، در حال حاضر ۷،۵۰۰ کیلومتر راه‌آهن در حال ساخت است و هدف اعلام‌شده برای گسترش شبکه راه‌آهن ملی ایران افزایش خطوط راه‌آهن از کمتر از ۱۵ هزار کیلومتر کنونی به ۲۵ هزار کیلومتر تا سال ۲۰۲۵ میلادی هست. در این برنامه، نه‌تنها تقریباً ۱۲،۰۰۰ کیلومتر راه‌آهن جدید ایجاد می‌شود، بلکه پیشرفت قابل توجهی در زمینه برقی نمودن و دوخطه‌کردن خطوط نیز صورت خواهد پذیرفت.

<sup>1</sup> Banning Tim & Mani Lukas, Iran-Europe Transport Corridors, www.eurailpress.de/etr, International Edition, 1/2018

<sup>2</sup> Ibid

در فاصله سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵، سهم محموله‌های ریلی از ۸,۵ درصد به ۱۲ درصد حجم کل محموله‌ها افزایش یافت. انتظار وجود دارد که این روند شاهد رشد بیشتری هم باشد و تا سال ۱۴۰۱ به سهمی ۳۰ درصدی برسد. دولت با گنجاندن سرمایه‌گذاری‌های راه‌آهن در برنامه پنج‌ساله ششم توسعه خود در خلال سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰، عزم خود را برای تحقق این پیشرفت سریع، جزم کرده است.<sup>۱</sup>

در بهمن ۱۳۹۶ مجلس لایحه‌ای را تصویب کرد که بر اساس آن به طور ثابت یک درصد از درآمد ملی نفت به پروژه‌های اتصال خطوط راه‌آهن اختصاص می‌یابد. با توجه به اختصاص یک بودجه چند میلیارد دلاری به خطوط راه‌آهن، برخی معتقد هستند تحولات اخیر حاکی از یک «دوره جدید سرمایه‌گذاری در راه‌آهن» در ایران بوده است.

یک مانع بالقوه چشم‌انداز اتصال خطوط راه‌آهن ایران، کمبود سرمایه‌گذاری خارجی بوده است که به‌رغم رفع تحریم‌های بین‌المللی، در سال ۱۳۹۶ به سطح پیش‌بینی‌شده نرسید و پس از اعمال تحریم‌های مجدد از سوی آمریکا در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به‌شدت کاهش یافت. با توجه به این چالش‌ها، تکمیل ارتباط ریلی فرامرزی آستارا در جمهوری آذربایجان با آستارا در ایران در بهار ۱۳۹۶ پیشرفت قابل ملاحظه‌ای محسوب می‌شود. پل ۸۲,۵ متری جدیدی که دارای دو خط ریلی با عرض‌های متفاوت (۱۵۲۰ میلی‌متر و ۱۴۳۵ میلی‌متری) برفراز آستاراچای ساخته‌شده دومین مرز مشترک ریلی بین دو کشور است. تکمیل این پروژه از اهمیت استراتژیکی برای تحولات کریدور منطقه‌ای برخوردار است. این اولین بخش از مسیر ریلی قزوین-رشت-آستارا بوده و یک قطعه ارتباطی مهم در کریدور به‌اصطلاح حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب ایران<sup>۲</sup> (INSTC) هست.<sup>۳</sup>

کریدور شمال-جنوب ایران، یک کریدور حمل و نقل بار چندمنظوره (هوایی، دریایی، جاده‌ای و ریلی) است که عمدتاً توسط کشورهای هند، ایران، آذربایجان و روسیه حمایت مالی می‌شود. پیش‌بینی‌شده بود که قطعه گمشده این مسیر که بین دو شهر قزوین و رشت قرار دارد تا پایان

<sup>۱</sup> Banning Tim & Others (2018)

<sup>۲</sup> International North South Transport Corridor (INSTC)

<sup>۳</sup> Banning Tim & Others (2018)



۱۳۹۷ به بهره‌برداری برسد که محقق گردید. مقرر شده بود که متعاقب آن ساخت قطعه نهایی بین رشت و آستارا آغاز شود (که البته با توجه به تحریم‌های اخیر محقق نشد). در واقع، در کنار خط آهن باکو- تفلیس- کارس<sup>۱</sup> که در اکتبر سال ۱۳۹۶ (۲۰۱۷ میلادی) تکمیل شد، تکمیل مسیر ریلی قزوین- رشت- آستارا، باعث خواهد شد ایران بیش از پیش در شبکه کریدورهای ریلی که در راستای ابتکار کمربند و راه چین توسعه پیدا کرده‌اند، وارد شود.

### - شرایط استراتژیک توسعه کریدور ایران

در واقع، با نگاهی به لزوم پیوستگی خطوط آهن ایران به شبکه‌ای از کریدورهای حمل و نقل منطقه‌ای، هدف از توسعه بخش ریلی ایران آشکارتر می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران، مسیر بالقوه‌ای برای کریدورها ارائه می‌دهد که می‌تواند خلیج فارس و دریای عمان در جنوب ایران را با کشورهای آسیای میانه، روسیه، چین و اروپا پیوند دهد.

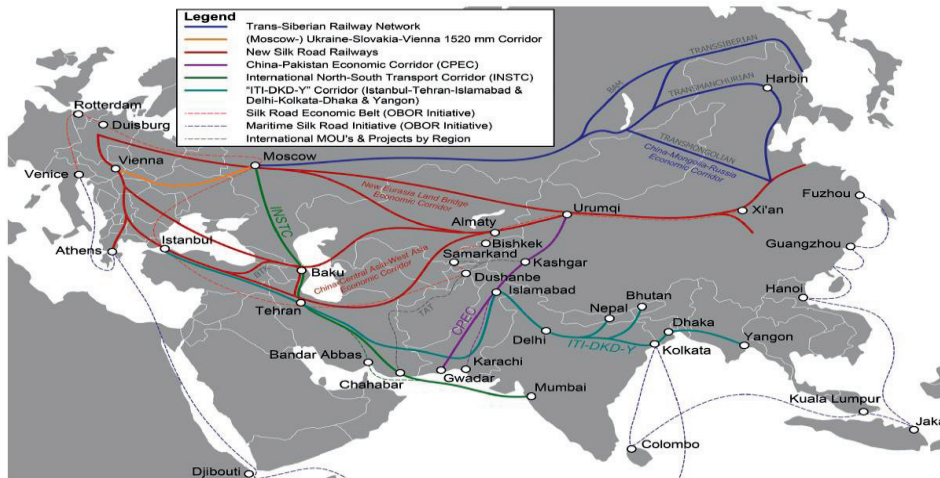


FIG. 1: Eurasian corridor development, overview

### تصویر ۳-۱۰. توسعه کریدور اوراسیا

به همین دلیل است که چین در حال هدایت کریدور چین- آسیای میانه- غرب آسیا به عنوان یکی از ۶ کریدور پیشنهادی پروژه کمربند و راه از مسیر ایران بوده است. منافع چین در توسعه

<sup>۱</sup> Baku-Tbilisi-Kars (BTK) Railway

کریدور ایران با سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در زیرساخت ریلی ایران همراه شد. به عنوان مثال، در ژوئن سال ۲۰۱۷ میلادی، «اگزیم بانک»<sup>۱</sup> چین، یک توافق‌نامه اعطای وام ۱,۵ میلیارد دلاری برای تأمین اعتبار برقی نمودن خط آهن اصلی ۹۲۶ کیلومتری تهران- مشهد، پروژه‌ای که به افزایش حداکثر سرعت مسیرها تا ۱۲۰ کیلومتر در ساعت برای قطارهای باری (۲۵۰ کیلومتر در ساعت برای قطارهای مسافری) و افزایش ظرفیت حمل بار سالانه آن به ۱۰ میلیون تن کمک خواهد کرد، با ایران منعقد کرد. شرکت‌های چینی به رهبری «گروه راه‌آهن چین با مسئولیت محدود»<sup>۲</sup> نیز در حال ساخت خط آهن پرسرعت تهران- قم- اصفهان به طول ۳۷۵ کیلومتر هستند. اتصال خط آهن پرسرعت ارومچی به ایران که برنامه‌های آن برای اولین بار در سال ۲۰۱۵ میلادی پیشنهاد گردید می‌تواند پروژه برجسته و نقطه عطف چین در همکاری با ایران در این زمینه باشد. «شی جینپینگ» رئیس‌جمهور چین در جریان سفر به ایران در سال ۲۰۱۶ میلادی، اعلام کرد حجم تجارت دوجانبه ایران و چین می‌تواند طی یک دهه آینده ده برابر شود که این امر تا حدودی به لطف سرمایه‌گذاری‌های چین در بخش زیرساخت میسر خواهد بود.<sup>۳</sup> در حال حاضر، چند قطار باری از چند شهر چین به سمت تهران برقرار هستند.<sup>۴</sup> این قطارها از دو مسیر استفاده می‌کنند:

- ۱- اول، مسیر مستقیم از طریق قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان؛
- ۲- دوم، مسیری که اخیراً در امتداد دریای خزر (اوزن- سرتیاکا- برکت- ترک- گرگان)<sup>۵</sup> افتتاح شده است.

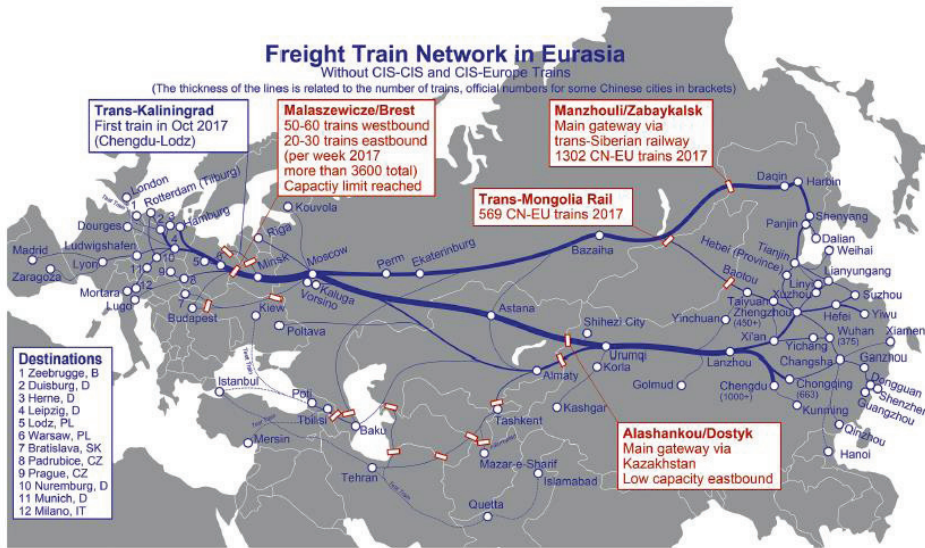
<sup>۱</sup> Exim Bank

<sup>۲</sup> China Railway Group Limited

<sup>۳</sup> Banning Tim & Others (2018)

<sup>۴</sup> Banning Tim & Others (2018)

<sup>۵</sup> Uzen- Serhetyaka- Bereket- Etrek- Gorgan



تصویر ۳-۱۱. وضعیت کنونی حمل و نقل ریلی در کریدورها

چنانچه صرفاً از منظر جغرافیایی به مسیر ارتباطی چین به ایران نگاه کنیم، می‌باید به جایگاه ویژه افغانستان توجه داشته باشیم، مسیری که جاده ابریشم تاریخی هم از آن عبور می‌کرده است. ولی این مسیر با دو مانع مهم روبه‌رو است: یکی، ناآرامی‌های طولانی‌مدت در افغانستان و دیگری، عبور از کوه‌های بلند پامیر در شرق افغانستان. نقشه زیر وضعیت فعلی حمل و نقل ریلی در طول کریدورها و تنگناهای مرزی آن‌ها را نشان می‌دهد. ضخامت خطوط، حجم ترافیک را نشان می‌دهد. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب، دومین شریان حمل و نقل در حال ظهور که از ایران عبور می‌کند، دومین کانون سرمایه‌گذاری‌های ریلی ایران است. بر اساس برنامه‌ریزی‌ها، این کریدور چندمنظوره برای اتصال به بمبئی از طریق حمل و نقل به بنادر ایران در چابهار و بندرعباس پیش‌بینی شده است. قسمت شمالی این کریدور، ایران را از طریق آذربایجان به مسکو پیوند خواهد داد. با باز شدن پل مرزی آستارا (جمهوری آذربایجان) به آستارا (ایران) در سال ۲۰۱۷ میلادی، این کریدور تحرکی تازه پیدا کرد.

ممکن است این موضوع مطرح شود که کریدورهای شمال- جنوب ایران غیر مرتبط با کریدور شرقی- غربی (چین- آسیای میانه- غرب آسیا) هستند ولی باید توجه کرد که این دو در

قسمت‌هایی از مسیر باهم مشترک هستند. برای مثال، یکی از مسیرهای ریلی چین به ایران در شرق دریای خزر از طریق کریدور شمال- جنوب به گرگان می‌رسد. پروژه‌های مختلف دیگری در ایران در حال انجام است که می‌توانند الگوهای جدید تجارت منطقه‌ای را تقویت کنند. به عنوان مثال، خطوطی در حال ساخت هستند که ایران را به بصره در عراق و هرات در افغانستان متصل خواهند نمود. به طور طبیعی، ایران در تلاش بوده است تا از موقعیت جغرافیای استراتژیک خود در «چهارراه شرق و غرب» بهره ببرد.

◀ ۳-۲-۱-۲ ظرفیت سازمان اکو در تسهیل ترانزیت در کریدور چین- آسیای میانه- غرب آسیا منطقه خاورمیانه به عنوان رابط بسیار خوبی بین کشورهای مناطق آسیا، اروپا و حتی آفریقا عمل می‌کند. در واقع، مسیرهای اصلی ریلی به اروپا از ایران و ترکیه می‌گذرد. مسیر ریلی که پایتخت کشورهای پاکستان، ایران و ترکیه را به هم وصل می‌کند به طور بالقوه این کشورها را از غرب به اروپا و از شرق به آسیای میانه و چین مرتبط می‌کند. در این منطقه، سازمان همکاری اقتصادی اکو نقش مهمی در توسعه حمل و نقل بین‌المللی بین کشورهای عضو خود ایفا می‌کند. در آگوست ۲۰۰۹ میلادی، به طور آزمایشی، قطار کانتینر استانبول-تهران-اسلام‌آباد راه‌اندازی شد و پس از آن، حمل و نقل به طور منظم و برنامه‌ریزی شده در این مسیر در سال ۲۰۱۰ میلادی آغاز گردید و بهره‌برداری از خط توسط یک کارگروه با هماهنگی انجام می‌شود (گالوشکو و دیگران، ۲۰۱۶). تحت این شرایط، نیازی به استفاده مجدد از اسناد حمل و نقل در مرزهای کشورها نیست و این امر نقش مثبتی در توسعه ترانزیت بین کشورهای عضو اکو در مسیر کریدور چین- آسیای میانه- غرب آسیا دارد.

### ◀ ۳-۲-۲ پروژه‌ها و کریدورهای جایگزین احتمالی مسیر ایران

در این قسمت، مروری بر پروژه‌ها و کریدورهایی که می‌توانند به عنوان جایگزین مسیر ایران برای دسترسی چین به غرب آسیا و یا اروپا محسوب شوند، خواهیم داشت. برای اتصال چین به اروپا در قالب ابتکار کمربند و راه پروژه‌ها و کریدورهای مختلفی طراحی و برخی به بهره‌برداری رسیده‌اند که از مسیرهایی غیر از ایران عبور می‌کنند. یکی از این برنامه‌ها در

ترانزیت شرق- غرب، برنامه کارک<sup>۱</sup> (CAREC) هست. این برنامه در سال ۲۰۰۱ میلادی توسط بانک توسعه آسیایی تدوین شد که ۱۱ کشور چین، افغانستان، آذربایجان، گرجستان، ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، پاکستان، مغولستان در آن عضویت دارند. علاوه بر بانک توسعه آسیایی، بانک بازسازی و توسعه اروپایی<sup>۲</sup> EBRD، صندوق بین‌المللی پول، بانک توسعه اسلامی، برنامه توسعه سازمان ملل متحد و بانک جهانی از این برنامه و پروژه‌های آن حمایت می‌کنند. این برنامه در ابتدا با برنامه‌ریزی برای انجام ۶ پروژه بارزش تقریبی ۲۴۷ میلیون دلار آغاز شد و در سال ۲۰۱۹ میلادی تعداد پروژه‌ها به ۱۹۶ مورد به ارزش ۳۴،۵ میلیارد دلار افزایش یافته است.<sup>۳</sup> پروژه‌های این برنامه ۶ کریدور ترانزیتی دارد که همگی از شرق و شمال ایران گذر می‌کنند و در ادامه با عبور از میان یا شمال دریای خزر و مناطق قفقاز جنوبی و ترکیه (در سمت جنوب) و قزاقستان و روسیه (در سمت شمال)، آسیای دور را به اروپا متصل می‌کنند. در این قسمت به برخی از این پروژه‌ها و کریدورها و مختصات آن‌ها اشاره می‌شود.<sup>۴</sup>

#### - مسیر دریایی باکو- ترکمن‌باشی

هدف این مسیر استراتژی حذف ایران از مسیر اتصالی شرق به غرب هست که در این راستا اقدامات ذیل صورت گرفته است:

- عملکرد مسیر در حدود ۴،۴ میلیون تن حمل بار در سال ۲۰۱۷؛
- خرید ۱۴ کشتی جدید برای این مسیر توسط کشورهای ترکمنستان و آذربایجان؛
- تعیین تعرفه صفر تا سال ۲۰۱۹ میلادی برای کامیون‌های ترکمن که از مسیر دریایی ترکمن‌باشی- باکو به آذربایجان می‌روند؛
- برنامه افزایش ظرفیت بنادر دو طرف مسیر از ۲۵ میلیون تن کنونی به ۵۰ میلیون تن در سال ۲۰۲۰ میلادی.

<sup>۱</sup> Central Asia Regional Economic Cooperation, CAREC

<sup>۲</sup> European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)

<sup>۳</sup> <https://www.carecprogram.org/>

<sup>۴</sup> اطلاعات و داده‌های این بخش از گزارش‌های دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های معاونت حمل و نقل وزارت راه‌وشهرسازی اتخاذ شده است.

### - جاده ابریشم آهنی (باکو - تفلیس - کارس)

این پروژه در سال ۲۰۰۷ میلادی از شهر باکو آغاز و زمان اتمام، ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷ میلادی تعیین شد. طول خط ۸۲۶ کیلومتر با هزینه تقریبی بیش از ۱ میلیارد دلار بوده که تأمین بخش عمده‌ای از آن توسط صندوق دولتی نفت آذربایجان انجام شده است. در این راستا اقدامات زیر صورت گرفته است:

- ایجاد اتصال ریلی از دریای خزر به اروپا از طریق ترکیه؛

- تقویت مسیر ترکمن‌باشی - باکو - اتحادیه اروپا: «خط ریلی باکو - تفلیس - کارس نقش مهمی

در اتصال اتحادیه اروپا، ترکیه، گرجستان، آذربایجان و آسیای مرکزی دارد»؛

- پیش‌بینی ظرفیت در ابتدای بهره‌برداری: جابه‌جایی ۱ میلیون مسافر و ۶٫۵ میلیون تن بار؛

- ظرفیت برنامه‌ریزی شده: ۳ میلیون مسافر و ۲۰ میلیون تن بار تا پایان سال ۲۰۳۴ میلادی.

### - کریدور بین‌المللی دریای خزر (ترانس - کاسپین)

کشورهای چین، قزاقستان، آذربایجان، ترکیه، گرجستان و اوکراین اعضای این کریدور را تشکیل می‌دهند. نخستین کمیته هماهنگی آن توسط کشورهای عضو در سال ۲۰۱۳ میلادی تشکیل شد. هدف این کریدور اتصال کشورهای چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه و اروپا هست. در این راستا اقدامات و برنامه‌های ذیل صورت گرفته است:

- تشکیل کنسرسیوم جهت حمل بار از چین به اروپا؛

- ظرفیت برنامه‌ریزی شده ۸ قطار کانتینری در ماه و حمل ۶ میلیون تن بار سالیانه تا پایان ۲۰۲۰ میلادی؛

- حمل ۱۰ روزه بار از چین تا ترکیه با هزینه حمل ۵ هزار دلار (در مقایسه با حمل ۱۴ روزه بار

از مسیر ریلی ترنس سیبری با هزینه حمل ۶ هزار دلار).

### - کریدور جاده ابریشم یخی

راه ابریشم یخی جدیدترین مسیر راه ابریشم بوده که با همت روسیه و چین راه‌اندازی شده و با اتصال چین به اروپا از طریق قطب شمال، تحولی عظیم در مسیر شرق - غرب ایجاد کرده است. این کریدور با هدف رونق قابل توجه مسیر تجارت آسیا و اروپا در حوزه انتقال انرژی تعبیه شده است. از مهم‌ترین مختصات این کریدور به موارد زیر اشاره می‌شود:

- کوتاه‌ترین مسیر موجود چین به اروپا که ۲۵ تا ۵۵ درصد نسبت به مسیر سنتی کوتاه‌تر خواهد بود؛

- عملکرد این کریدور در سال ۲۰۱۶ میلادی به حدود ۷ میلیون تن رسید که نسبت به سال ۲۰۱۵ میلادی رشد ۳۵ درصدی و نسبت به سال ۲۰۱۳ میلادی رشد ۵۰ درصدی داشته است؛

- پیش‌بینی شده است که در سال ۲۰۳۰ میلادی بیش از ۲۵ درصد از کالاهای مبادلاتی بین دو قاره آسیا و اروپا از مسیر این کریدور حمل شود.

### ◀ ۳-۲-۳ مسیرها و کریدورهای دسترسی ایران به غرب

بررسی‌های متعددی در خصوص دسترسی ایران به غرب از طریق کریدورهای تعریف شده در مسیر کمر بند و راه انجام شده که در این فصل به بررسی مجمل نتایج این مطالعات خواهیم پرداخت. با وجود برنامه‌های استراتژیک ایران، گذر قطارهای باری در کریدورهای حمل و نقل نوظهور این کشور هنوز هم با چالش‌های زیرساختی و سیاسی فراوانی روبه‌رو است. سیستم‌های راه‌آهن در طول مسیر یکدست نبوده و گذرگاه‌های مرزی اغلب با توقف تغییر خطوط (به دلیل متفاوت بودن عرض خطوط) یا سایر نیازهای سیستمی همراه هستند. از نظر سیاسی هم چالش‌هایی در مناطق اطراف ایران وجود دارد که در هر نوع برنامه‌ریزی می‌باید مدنظر قرار گیرند. در این زمینه، از جمله می‌توان به سرزمین‌های مورد مناقشه مانند آبخازیا، قره‌باغ و مناطق کردنشین ترکیه اشاره داشت.

از طرف دیگر، در شرایط فعلی، با توجه به مشکلات زیرساختی و کنترل‌های مرزی سفر یک قطار بین غرب اروپا و ایران حداقل ده روز زمان می‌برد. با آنکه هنوز هم به نرخ بار کانتینر بیشتر قطارهای چین به اروپا یارانه قابل توجهی از طرف چین تعلق می‌گیرد، ولی طولانی شدن زمان حمل بار علاوه بر اینکه خود یک عدم مزیت است بر هزینه‌های حمل نیز اثرگذار خواهد بود. در قسمت بعدی، مسیرهای بالقوه با تمرکز بر جنبه‌های مختلف کارایی آن‌ها ترسیم و مقایسه شده است.

### - مسیرهای دسترسی از طریق ترکیه

چندین مسیر راه‌آهن و اتصال قطارهای باری که غرب اروپا را به ترکیه وصل می‌کند، عملیاتی شده‌اند. زیرساخت‌ها به عنوان مثال بین دیمیتروف‌گرا، بلغارستان و مرز ترکیه اخیراً به‌روز شده است. با این وجود، هر سه مسیر موجود برای ورود به بلغارستان، تکریل و غیر برقی هستند. جایگذاری بسیاری از خطوط راه‌آهن ترکیه برای حمل و نقل بارهای سنگین مناسب نیست. دو مسیر اصلی حمل و نقل شرق به غرب، کوهستانی و دارای رمپ‌های متعدد هستند و برقی

نبوده و عمدتاً تک‌ریلی می‌باشند. پروژه‌های مختلف باعث بهبود این وضعیت در برخی از مناطق خواهند شد. برنامه‌هایی برای متصل شدن به بلغارستان از مسیر استانبول تا سال ۲۰۲۳ میلادی وجود دارند که خط آهن سریع‌السیر باکو-تفلیس-کارس که اخیراً در کارس افتتاح شده (بخشی از آن افتتاح شده و بخشی از آن در دست ساخت است) بخشی از آن هست. با اینکه قرار است خط آهن سریع‌السیر آنکارا به سیواس در سال ۲۰۱۸ میلادی آماده شود، ساخت بخش سیواس-ارزروم-کارس هنوز آغاز نشده است. یک مسئله بزرگ، منطقه استانبول بزرگ است. اکنون چهار سال است که تونل دریای مرمره به بهره‌برداری رسیده است. اتصال هر دو شبکه (آسیایی و اروپایی) تا سال ۲۰۱۸ میلادی به پایان می‌رسد. این اولین اتصال ریلی دو طرف این دریا است که اساساً به عنوان خط مترو احداث شده است. هنوز مشخص نیست که آیا قطارهای باری امکان استفاده از این تونل را خواهند داشت یا خیر. در هر صورت، کالاهای خطرناک اجازه عبور از تونل را نخواهند داشت و حمل بار، محدود به اوقات شبانه که رفت و آمد در تونل وجود ندارد، خواهد بود. خط آهن دوم در استانبول ساخته خواهد شد که شبکه‌های ریلی بخش آسیایی و اروپایی این شهر را به یکدیگر متصل می‌کند. این خط فرودگاه جدید را نیز در برمی‌گیرد و از پل اخیراً افتتاح شده «یاوز سلطان سلیم»<sup>۱</sup> که برای ترافیک جاده‌ای (راه آهن و جاده) مورد استفاده قرار می‌گیرد، استفاده می‌کند. ساخت این راه آهن هنوز آغاز نشده است. هنوز تصمیمی مبنی بر اینکه آیا این خط می‌تواند برای قطارهای باری استفاده شود یا خیر اتخاذ نشده است. دو مسیر شرح داده شده، تنها راه‌های ارتباطی قطارهای باری عبوری از اروپا به مقصد آسیا خواهد بود که در آن‌ها نیازی به رفتن قطار بر روی کشتی نیست. در حال حاضر حمل و نقل ریلی نیازمند یک مسیر کشتی‌رانی برای گذر از دریای مرمره است.

---

<sup>۱</sup> Yavuz Sultan Selim



جدول ۳-۲. تنها خط آهن بدون نیاز به تغییر عرض ریل: استانبول - دریاچه وان - تبریز  
(کشتی حمل قطار)

سال ۲۰۲۵ میلادی	سال ۲۰۱۸ میلادی	
۵۴۵۲	۵۷۰۱	کیلومتر
فقط خط آهن ۱۴۳۵ میلی‌متری	فقط خط آهن ۱۴۳۵ میلی‌متری	جنبه‌های مثبت
گذر از استانبول انتقال به کشتی	گذر از استانبول انتقال به کشتی تنش‌های سیاسی	جنبه‌های منفی

پیش از این، هر هفته یک قطار مسافربری از آنکارا به تهران از این مسیر ریلی استفاده می‌کرد که البته در سال ۲۰۱۵ میلادی به دلیل تنش‌های سیاسی این روند متوقف شد. بین استانبول و تاتوان در ساحل غربی دریاچه وان بیش از ۱۸۰۰ کیلومتر فاصله است. از آنجا یک کشتی قطار را به سمت وان در شرق دریاچه انتقال می‌دهد. کشتی‌های جدید می‌توانند یک قطار ۵۰۰ متری (چهار ریل، هر قطعه ۱۳۰ متر) را در هر مرتبه بارگیری حمل کنند. همچنین این کشتی‌ها یک ساعت سریع‌تر از کشتی‌های فعلی هستند.

جدول ۳-۳. خط آهن باکو - تفلیس - کارس و آستارا

سال ۲۰۲۵ میلادی	سال ۲۰۱۸ میلادی	
۵۹۴۱	۶۱۸۰	کیلومتر
خط آهن‌های مدرن	-	جنبه‌های مثبت
انتقال به ریل ۱۵۲۰ میلی‌متری گذر از استانبول	عدم تکمیل فاصله آستارا - رشت انتقال به ریل ۱۵۲۰ میلی‌متری گذر از استانبول	جنبه‌های منفی

در ژانویه سال ۲۰۱۸ میلادی، حرکت آزمایشی اولین کشتی انجام شد. هنوز هم قطارهای ترکیه برای ورود به ایران از مرز کاپیکوی استفاده می‌کنند تا به تبریز برسند. با افتتاح راه‌آهن بستان‌آباد - میانه در سال ۲۰۱۸ میلادی، فاصله تا تهران ۱۱۴ کیلومتر کوتاه‌تر خواهد شد. خط آهن باکو - تفلیس - کارس پس از چندین مرتبه تأخیر در اکتبر سال ۲۰۱۷ میلادی به بهره‌برداری رسید و اولین قطارهای باری از این خط آهن جدید استفاده کردند. خط آهن باکو -

تفلیس- کارس اغلب به عنوان یکی از قسمت‌های مهم «جاده ابریشم جدید» یاد می‌شود و دیر یا زود، تمام راه‌آهن‌های مدرن و جدید ساخته می‌شوند؛ اما با این وجود، این خط آهن در مقایسه با مسیر مستقیم کنونی هنوز یک مسیر انحرافی است. توقف در «خال کالاکي»<sup>۱</sup> و آستارا به دلیل متفاوت بودن عرض ریل‌ها باید رفع گردد.

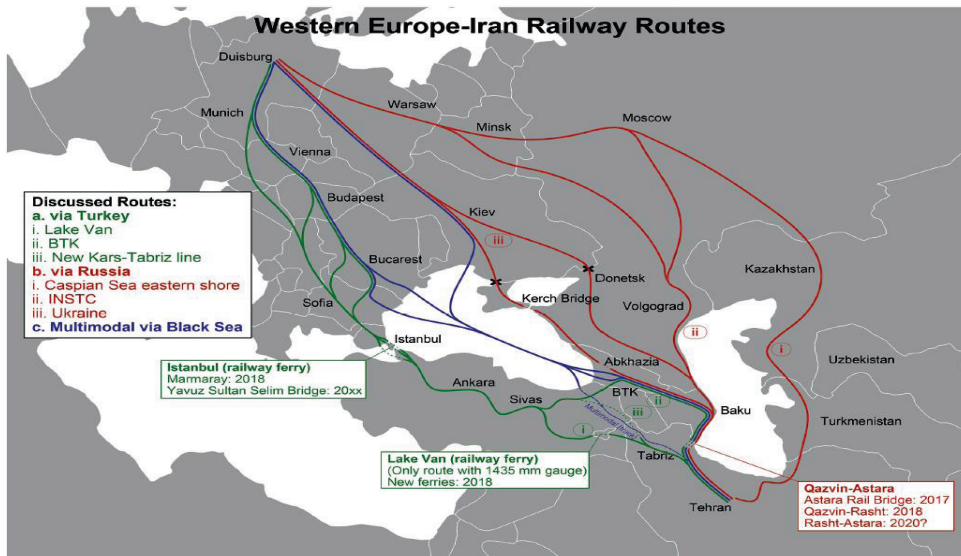
جدول ۳-۴. خط آهن جدید میان کارس و تبریز

سال ۲۰۲۵ میلادی	سال ۲۰۱۸ میلادی	
۵۴۷۸	-	کیلومتر
فقط خط آهن ۱۴۳۵ میلی‌متری	-	جنبه‌های مثبت
گذر از استانبول	-	جنبه‌های منفی

مباحث زیادی در خصوص ساختن یک خط آهن جدید با عرض استاندارد بین کارس و تبریز شکل گرفته است. با این پروژه و خط سریع‌السیار آنکارا- کارس سرانجام یک خط آهن استاندارد با ظرفیت بالا بین اروپا و ایران برقرار خواهد شد. بر اساس ایده‌های اولیه این خط از نخجوان عبور می‌کند، زیرا در حال حاضر نیز خط آهن آن ۱۵۲۰ میلی‌متری است.

با بررسی مسیری که از طریق ترکیه، ایران و به تبع آن چین را به اروپا متصل می‌کند، می‌توان این مسیر را کوتاه‌ترین و احتمالاً کم‌هزینه‌ترین مسیر برای دسترسی به منطقه بالکان و جنوب اروپا تلقی کرد.

<sup>۱</sup> Akhalkalaki



تصویر ۳-۱۲. مسیرهای ریلی و چندمنظوره احتمالی میان غرب اروپا و ایران

### – مسیرهای دسترسی از طریق روسیه

در مقایسه با ترکیه به عنوان کشور ترانزیت، خطوط راه‌آهن روسیه عمدتاً مسطح، مستقیم، اغلب برقی و دارای دو خط ریل هستند. با این حال، به دلیل عرض بیشتر (۱۵۲۰ میلی‌متر) خطوط آهن کشورهای مستقل مشترک‌المنافع حداقل به دو دستگاه انتقال واگن‌ها نیاز است.

جدول ۳-۵ تنها مسیر ریلی از طریق قزاقستان و ترکمنستان

سال ۲۰۲۵ میلادی	سال ۲۰۱۸ میلادی	
۶۳۴۴	۶۳۴۴	کیلومتر
-	کل مسیر ریلی	جنبه‌های مثبت
-	طولانی بودن ۱۵۲۰ میلی‌متری عبور از کشورهای بیشتر (قزاقستان و ترکمنستان)	جنبه‌های منفی

با افتتاح خط آهن اوزن- سرتیاکا - برکت- اترک- گرگان در سال ۲۰۱۴ میلادی در ساحل شرقی دریای خزر، ارسال قطار به ایران (از طریق یک مسیر راه مقرون به صرفه) امکان پذیر شد. این مسیر، طولانی تر از مسیرهایی است که از ترکیه یا جمهوری آذربایجان عبور می کنند و باید از دو کشور دیگر (قزاقستان و ترکمنستان) عبور کند.

در آینده نزدیک، استفاده از ترکیبی از کریدورهای حمل و نقل بار توسعه یافته اروپا و آسیا مدنظر خواهد بود. کریدور برلین- مسکو (TEN-2) به همراه توسعه قطار چین و اروپا، از مسکو تا هند به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال- جنوب متصل شده است. کل طول این خط، توسعه و نوسازی خواهد شد. با تکمیل آخرین بخش خط آهن پیش بینی شده بین آستارا (ایران) و قزوین، این خط به یک کریدور حمل و نقل مدرن در کل مسیر تبدیل می شود. ولی انتقال بین خطوط ۱۴۳۵ میلی متری و ۱۵۲۰ میلی متری مشکل مهم این مسیر باقی خواهد ماند.

جدول ۳-۶. خط آهن INSTC عبوری از روسیه

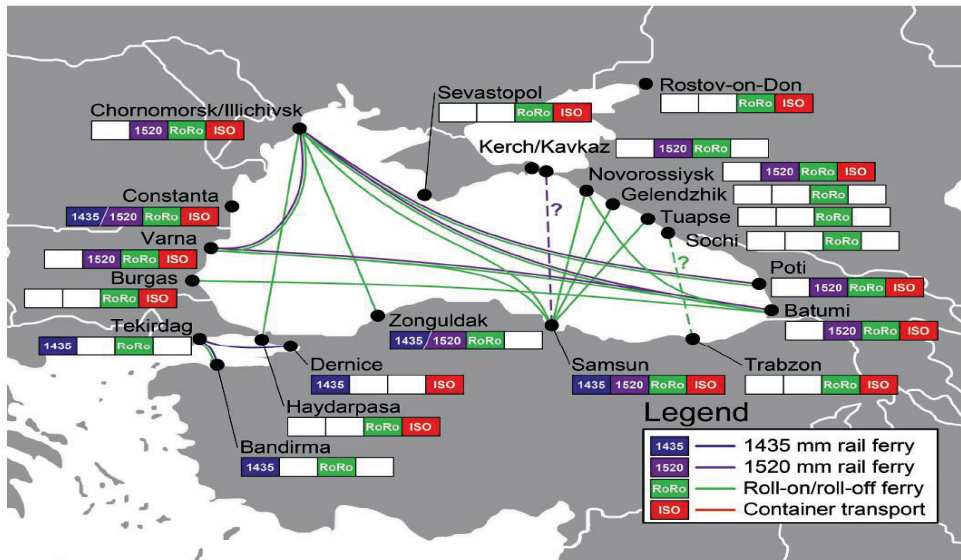
سال ۲۰۲۵ میلادی	سال ۲۰۱۸ میلادی	
۵۱۵۵	۵۱۵۵	کیلومتر
کوتاه	کوتاه	جنبه های مثبت
انتقال به خط آهن ۱۵۲۰ میلی متری	عدم تکمیل مسیر آستارا- رشت انتقال به خط آهن ۱۵۲۰ میلی متری	جنبه های منفی

مسیری که از اوکراین عبور می کند می تواند از مسیر فوق، کوتاه تر باشد. حرکت از لهستان به سوی روستوف با گذر از اوکراین و بعد از آن ادامه مسیر تا ساحل دریای خزر در این مسیر صورت می گیرد. این مسیر کمی بیش از ۵۰۰۰ کیلومتر طول خواهد داشت. البته، در حال حاضر این مسیر با تنش های منطقه بین اوکراین و روسیه روبه رو است.

جدول ۳-۷. کوتاه‌ترین مسیر از طریق اوکراین

سال ۲۰۲۵ میلادی	سال ۲۰۱۸ میلادی	
۵۰۸۰	۵۰۸۰	کیلومتر
کوتاه‌ترین مسیر	کوتاه‌ترین مسیر	جنبه‌های مثبت
انتقال به خط آهن ۱۵۲۰ میلی‌متری متوقف به دلیل تنش‌های سیاسی	عدم تکمیل مسیر آستارا-رشت انتقال به خط آهن ۱۵۲۰ میلی‌متری متوقف به دلیل تنش‌های سیاسی	جنبه‌های منفی

در آینده احتمالاً ممکن است مسیر کوتاه دیگری که از شبه جزیره کریمه و از طریق پل جدید کریمه (که هم‌اکنون در حال ساخت است) عبور می‌کند، شکل گیرد و سپس در امتداد ساحل دریای سیاه (سوچی / آدلر) از طریق آبخازیا به گرجستان وصل شود.



تصویر ۳-۱۳. بنادر و مسیرهای کشتی‌رانی دریای سیاه

- مسیرهای چندمنظوره از طریق دریای سیاه

دریای سیاه محل تلاقی کشتی‌های حمل قطار هر دو سیستم ریلی (۱۴۳۵ میلی‌متر و ۱۵۲۰ میلی‌متر) است. نقشه بالا نمای کلی از بنادر و چگونگی ارتباط آن‌ها را نشان می‌دهد.

با این حال، برای عبور از دریای سیاه، با در نظر گرفتن کارایی، ترجیح دادن کشتی‌های حمل قطار چندان معنی ندارد. این گزینه همیشه مستلزم تغییر ریل در سواحل اروپایی است، بنابراین تعداد دفعات و هزینه حمل و نقل را افزایش می‌دهد و راه‌حل مناسب‌تر فقط انتقال کانتینرها خواهد بود. در حال حاضر، انتقال قطارها از بلغارستان به گرجستان سریع‌تر یا مساوی مسیر ترکیه است. در بندرهای باتومی و پوتی گرجستان می‌توان کانتینرها را بر روی قطارها بارگیری نمود. با این وجود، این گزینه نیاز به یک مرتبه جابه‌جایی اضافی بارها در مرز آذربایجان و ایران به کامیون‌ها یا در آینده بر روی ریل ۱۴۳۵ میلی‌متری دارد. لذا در حال حاضر، استفاده از خدمات حمل بار فقط با کامیون در این مسیر منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

جدول ۳-۸. مهم‌ترین پروژه‌های ریلی زیرساختی مرتبط با عبور و مرور قطارهای باری ایران

تاریخ آغاز (میلادی)	مزایا	نوع پروژه	کشور	پروژه
۲۰۱۶	اتصال سریع‌تر و ظرفیت بیشتر بین بلغارستان و ترکیه	بهبود خط آهن	بلغارستان	خط آهن دیمیتروف‌گراد-کاپیکوله
۲۰۱۷	خط عبوری مرزی به ایران	خط آهن جدید	آذربایجان و ایران	خط آهن آستارا-آستارا
۲۰۱۷	اتصال ترکیه و گرجستان	خط آهن جدید	ترکیه و گرجستان	خط آهن
۲۰۱۸	تکمیل INSTC	خط آهن جدید	ایران	خط آهن قزوین-رشت
۲۰۱۸	کاهش ۱۱۴ کیلومتری فاصله تهران تا تبریز	خط آهن جدید	ایران	خط آهن میانه-بستان‌آباد
۲۰۱۸	بارگیری یک قطار ۵۰۰ متر و مدت‌زمان سفر کوتاه‌تر	کشتی حمل قطار	ترکیه	خط کشتی‌رانی تاتوان-وان
۲۰۱۸	اتصال شبکه‌های ریلی اروپا و آسیا	خط آهن جدید	ترکیه	تونل مرمره
۲۰۱۸	خط آهن کوتاه‌تر و سریع‌تر هر دو مسیر عبوری از ترکیه	خط آهن سریع‌السیار جدید	ترکیه	خط آهن آنکارا-سیواس

تاریخ آغاز (میلادی)	مزایا	نوع پروژه	کشور	پروژه
۲۰۱۹	باتومی/پوتی - تفلیس یک ساعت سریع‌تر	بهبود خط آهن و ساخت تونل	گرجستان	خط آهن تفلیس-ماخینژائوری
نامشخص	ازبین‌رفتن آخرین شکاف INSTC	خط آهن جدید	ایران	خط آهن رشت-آستارا
نامشخص	راه آهن سریع‌تر و کوتاه‌تر برای خط استانبول-کارس (شروع ساخت و ساز ۲۰۱۷-۲۰۱۸)	خط آهن سریع‌السير جدید	ترکیه	خط آهن سیواس-ارزینکان
نامشخص	راه آهن سریع‌تر و کوتاه‌تر برای خط استانبول-کارس (شروع ساخت و ساز نامشخص)	خط آهن سریع‌السير جدید	ترکیه	خط آهن ارزینکان-ارزروم-کارس
نامشخص	خدمات سریع‌تر و ظرفیت بیشتر	بهبود خط آهن	ترکیه	خط آهن ادرین-استانبول
نامشخص	دومین اتصال شبکه‌های ریلی اروپا و آسیا	خط آهن جدید	ترکیه	یاووز سلطان سلیم
نامشخص	اتصال شبکه ریلی ایران با ترکیه بدون استفاده از یک کشتی	خط آهن جدید	ترکیه و ایران	خط آهن کارس-تبریز
نامشخص	برقی کردن	بهبود خط آهن	ایران	خط آهن تهران-تبریز
نامشخص	مزایای INSTC	بهبود خط آهن	آذربایجان	خط آهن سومقاییت-یالاما
نامشخص	کوتاه‌ترین مسیر تا استانبول حتی سریع‌تر از قبل خواهد شد	بهبود خط آهن	مجارستان و صربستان	خط آهن بوداپست-بلگراد
نامشخص	تمامی خط آهن ترکیه-اروپا برقی خواهد شد	بهبود و برقی نمودن خط آهن	صربستان	خط آهن نیس-دیمیتروف‌گراد

## - مسیر عراق - سوریه - دریای مدیترانه

مسیر عراق و سوریه در صورت تکمیل می‌تواند غرب چین را از طریق ایران به دریای مدیترانه و به تبع آن به جنوب اروپا و شمال آفریقا متصل نماید؛ اما این مسیر بالقوه، در گذشته به دلیل مسائل سیاسی و وقوع جنگ‌های چندین ساله در حد یک ایده باقی مانده است. به طور طبیعی، با بازگشت آرامش به دو کشور مزبور، اولین مسئله برای فعال‌سازی این مسیر تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقل خواهد بود.

### ◀ ۳-۲-۴ برر سی و مقایسه کشورهای کریدور چین - آسیای میانه - غرب آسیا (کریدور مسیر ایران) از نظر وضعیت مرادوات خارجی

کشورهای مسیر کریدور چین - آسیای میانه - آسیای غربی عبارت‌اند از چین، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه و یونان. کریدور ذکر شده، چین را از طریق جمهوری‌های آسیای میانه، ایران و ترکیه، به اتحادیه اروپا متصل می‌کند. طبق آمارهای ارائه شده<sup>۱</sup>، کل تجارت این کریدور در سال ۲۰۱۵ میلادی تقریباً ۴,۶۰۷ میلیارد دلار و تجارت بین اعضای داخل کریدور در این سال تنها ۲۱۸ میلیارد دلار بوده است. با این حال، انتظار می‌رود با پیشرفت ابتکار کمربند و راه، روابط تجاری میان کشورهای کریدور بهبود یابد.

صادرات کشورهای منطقه به چین (به جز اتحادیه اروپا) مواد اولیه به ویژه سنگ معدن آهن، مس، سنگ و شن است. از طرف دیگر، چین به طور عمده ماشین‌آلات (مانند تجهیزات ارتباط از راه دور) و کالاهای مصرفی (مانند کفش و پوشاک) را به کشورهای این کریدور صادر می‌کند. در بین کشورهای آسیای میانه، صادرات متنوع است، از کالاهای غذایی گرفته تا مواد اولیه مانند نفت. در کل، شباهت صادرات و واردات نشان می‌دهد که کشورهای منطقه از نظر منابع خود مشابه هستند.

طبق نتایج مطالعات رماسامی و همکاران، میانگین ساده تعرفه در همه کشورها تقریباً ۸ درصد بوده است. بیشتر کشورهای منطقه نرخ تعرفه کمتری نسبت به چین دارند و ترکیه پایین‌ترین تعرفه را دارد (تقریباً ۲,۴ درصد). این در حالی است که تعرفه کالاهای وارداتی ایران به طور متوسط ۲۱ درصد است. به طور کلی مواد اولیه نسبت به کالاهای مصرفی در برخی از کشورهای آسیای میانه دارای نرخ تعرفه بالاتری هستند.

<sup>۱</sup> Ibid



موضوع حائز اهمیت آن است که هزینه‌های تجارت دوجانبه، به‌استثنای تعرفه، برای کشورهای موجود در کریدور نسبتاً بالا (۱۳۷ درصد) بوده است. بالاترین میزان هزینه‌های غیرتعرفه‌ای برای تجارت با یونان (به عنوان عضو اتحادیه اروپا) است و برای تجارت یونان و قرقیزستان به ۳۸۶ درصد می‌رسد. البته هزینه تجارت بین خود کشورهای آسیای میانه نسبتاً پایین است.

همچنین، شاخص معاملات جهانی بانک جهانی نشان می‌دهد، عملکرد مرزی کشورهای یونان و ترکیه نسبت به سایر کشورها بهتر بوده است. این مسئله در شاخص عملکرد لجستیک<sup>۱</sup> LPI نیز تأیید شده است که نشان می‌دهد تاجیکستان، قرقیزستان و ترکمنستان در اکثر شاخص‌های عملکرد لجستیک کمترین امتیاز را دارند. از نظر تسهیل تجارت، چین نقش رهبری کریدور را دارد، در حالی که ازبکستان کمترین میزان تسهیل تجارت را نشان می‌دهد (۲۲ درصد و ۶ درصد کل تسهیل تجارت و اجرای تجارت بدون کاغذ).

در مورد عضویت در توافق‌نامه‌های تجاری، کشورهای آسیای میانه عضو انجمن اقتصادی اوراسیا<sup>۲</sup> (EAEC)، اتحادیه اقتصادی اوراسیا<sup>۳</sup> (EAEU) و اتحادیه مشترک‌المنافع منطقه تجارت آزاد کشورهای مستقل<sup>۴</sup> (CISFTA) هستند. همچنین، این کشورها به همراه ایران و ترکیه عضو موافقت‌نامه تجارت سازمان همکاری اقتصادی اکو<sup>۵</sup> (ECOTA) نیز می‌باشند. در حالی که ترکیه از طریق توافق تجاری دوجانبه دوجانبه با اتحادیه اروپا در ارتباط است و چین هیچ‌گونه موافقت‌نامه تجارت آزادی FTAs با کشورهای دیگر ندارد.

نتایج مطالعات رماسامی و همکاران او حاکی از آن است که اگرچه منافع حاصل از توسعه و تسهیل تجارت و سایر فعالیت‌های اقتصادی در کلیه کریدورهای کمربند و راه قابل توجه است، به نظر می‌رسد که کریدور چین- آسیای میانه- آسیای غربی نسبت به سایر کریدورها از نظر منافع تجاری ناشی از تسهیل تجارت و توسعه و بهبود زیرساخت‌ها از ظرفیت بالاتری برخوردار است.

<sup>۱</sup> Logistics Performance Index (LPI)

<sup>۲</sup> Eurasian Economic Community (EAEC)

<sup>۳</sup> Eurasian Economic Union (EAEU)

<sup>۴</sup> Commonwealth of Independent States Free Trade Area (CISFTA)

<sup>۵</sup> Economic Cooperation Organization Trade Agreement (ECOTA)

## فصل چهارم

دیدگاه‌های انتقادی در خصوص  
ابتکار کمربند و راه



سیاست چین در کمک‌های خارجی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت و صنایع انرژی و ارتباطات دیگر کشورها، می‌تواند یک دیپلماسی تله بدهی<sup>۱</sup> باشد تا هنگامی که کشور بدهکار در بازپرداخت اقساط خود ناتوان شود، تحت فشار قرار بگیرد و از منافع ژئواستراتژیک چین حمایت کند. در این خصوص، اگر وام‌های اعطایی چین با بهره بالاتر از میانگین جهانی باشد، هدف آن می‌تواند مجبور کردن این کشورها باشد تا وقتی که دچار مشکل مالی شدند با چین در موضوعات استراتژیک و نظامی کلیدی همسو شوند.

چین عمدتاً از جانب کشورهای غربی متهم است که کشورها را مجبور به مذاکرات مخفی می‌کند که این به قیمت‌گذاری غیررقابتی در پروژه‌ها منجر می‌شود. همچنین پرداخت‌ها باید به شرکت‌های دولتی چین یا شرکت‌های مرتبط با آن‌ها انجام شود. ادعا بر این است که این شرکت‌ها به طور قابل توجهی قیمت‌های بالاتری را نسبت به بازار آزاد تعیین می‌کنند. بدین ترتیب، برخی از منتقدان ابتکار کمربند و راه چین، آن را یک دیپلماسی تله بدهی می‌دانند. تله بدهی یک نوع دیپلماسی است که بر پایه بدهی‌های ایجادشده در روابط دوجانبه کشورها قرار دارد. این دیپلماسی بدین شکل است که کشور اعتباردهنده عمداً اعطای اعتبار مازاد به کشور بدهکار را افزایش می‌دهد، با این قصد که در زمان ناتوانی کشور بدهکار در حفظ تعهدات خود، امتیازات اقتصادی یا سیاسی از آن بگیرد. شرایط این وام‌ها، اغلب عمومی نمی‌شوند و پولی که وام داده‌شده نوعاً برای پرداخت به پیمانکاران کشور اعتباردهنده استفاده می‌شود.

با توجه به استقبال ایران از ابتکار کمربند و راه چین و همچنین طرح برنامه همکاری بلندمدت دو کشور، اخیراً نسبت به کمیت و کیفیت همکاری‌های اقتصادی ایران با چین هشدار داده‌شده است. اینکه این هشدار از جنبه کارشناسی قابل قبول است یا نه محل تأمل و بحث و نیازمند دقت فراوان است؛ زیرا در صورت وارد بودن این نگرانی و عدم توجه به آن و یا در مقابل، غیرواقعی بودن این نگرانی و پذیرش آن، کشور دچار ضرروزیان عمده خواهد شد. این قسمت سعی دارد به بررسی این موضوع و رویکردهای قابل اتخاذ برای آن بپردازد و در ادامه نحوه مواجهه برخی از کشورها با ابتکار کمربند و راه را مورد بررسی قرار دهد.

<sup>۱</sup> Debt Trap Diplomacy

برخی از کشورهایی که در آسیا، آفریقا یا آمریکای جنوبی از اعتبارات چینی استفاده کرده‌اند، بعداً به دلیل ناتوانی در بازپرداخت بدهی مجبور شدند برخی از زمین‌ها یا بنادر خود را به شرکت‌های دولتی چینی واگذار کنند. این اعتبارات معمولاً درصد بالایی از تولید ناخالص داخلی سالانه کشورهای بدهکار را تشکیل داده است. متأثر از رویکرد دیپلماسی تله بدهی، برخی از کشورها همچون ژاپن و هند تاکنون آشکارا با ابتکار کمربند و راه چین مخالفت کرده‌اند. برخی کشورهای آسیایی همچون مالزی نیز چند قرارداد با چین را لغو کرده‌اند.

#### ◀◀ ۴-۱ معرفی دیپلماسی تله بدهی

##### ◀ ۴-۱-۱ دیپلماسی مبتنی بر تله بدهی و شواهد آن

تله بدهی وضعیتی است که در آن با توجه به نرخ بهره بدهی‌ها، نرخ رشد درآمدها کمتر از سطحی باشد که نسبت بدهی به دارایی را ثابت نگه دارد و منجر به افزایش آن شود. در صورتی که نرخ رشد اقتصادی یک کشور یا جریان درآمدی آن پایین باشد، امکان افتادن آن به تله بدهی وجود دارد. در این شرایط، اگر بدهی‌های تعهد شده نیز منجر به افزایش کیفیت زیرساخت و بهره‌وری نشوند، پتانسیل عدم کاهش نسبت بدهی در بلندمدت و افزایش سهم هزینه‌های بهره در درآمدها بیشتر می‌شود.

از دیگر مسائلی که در امکان چالش تله بدهی نقش دارند، می‌توان به این اشاره کرد که از ابتدا کشور بدهکار، بدهی را در سطح بسیار بالایی نسبت به تولید ناخالص داخلی خود قبول کند یا بیشتر استقراض خود را از یک کشور انجام دهد.

در زمانی که خطر تبدیل تله بدهی به یک دیپلماسی وجود دارد، دو موضوع دیگر نیز نقش دارند: نخست آنکه کشور قرض‌دهنده، کشور بدهکار را مجبور کند که قیمت‌گذاری پروژه‌ها را بر اساس سازوکار رقابتی غیر بازاری انجام دهد و اجرای پروژه‌ها را به شرکت‌های خودی بسپارد. دوم اینکه کشور بدهکار در بازی ژئوپلیتیک کشور قرض‌دهنده دارای نقش باشد و کشور قرض‌دهنده بخواهد او را مجبور به بازی کردن به نفع خود کند.

در صورتی که پروژه‌ها به سمتی هدایت شوند که منجر به افزایش صادرات کشور قرض‌گیرنده به بازارهای غیر از کشور قرض‌دهنده شوند، پتانسیل دیپلماسی تله بدهی کاهش می‌یابد. در دیپلماسی تله بدهی کشور قرض‌دهنده دو هدف تجاری و مالی را نیز دنبال می‌کند: یکی فروش کالاهای خود به کشور قرض‌گیرنده و دوم وام‌دادن با پول ملی خود که نهایتاً منجر به جهانی‌شدن آن پول می‌شود.

### طرح مارشال: نمونه‌ای از دیپلماسی تله بدهی

طرح مارشال یا قانون کمک‌های خارجی سال ۱۹۴۸ میلادی<sup>۱</sup> آمریکا می‌تواند مهم‌ترین مصداق برای دیپلماسی تله بدهی در تاریخ باشد. این طرح به بسیاری از کشورهای اروپای غربی کمک کرد تا اقتصاد خود را پس از جنگ جهانی دوم بازسازی کنند.

جرج مارشال و گروه سیاست خارجی کاخ سفید بر آن شدند تا دنیای پساجنگی بسازند که پاسخ‌گوی تقاضای شهروندان عادی برای سهمی از فواید فردگرایی باشد. آن‌ها معتقد بودند که در همه‌جای دنیا، انسان مرفه، یا دست‌کم امیدوار به زندگی در رفاه، به سوی تمامیت‌خواهی جذب نمی‌شود و امکان ظهور مجدد فاشیسم و ناسیونالیسم افراطی را از میان می‌برد. تفاوت عمده این طرح با برنامه‌های مشابه بازسازی این بود که نقش رهبری در فعالیتهای بازسازی به خود اروپاییان واگذار شد تا جایی که اهداف برنامه مطابق نظرسنجی‌ها و تحقیقات از پیاده‌سازی الگوی سرمایه‌داری لیبرال آمریکایی به تولد دولت‌های رفاه غیرکمونیستی انجامید.

بعد از جنگ جهانی دوم و در زمان اجرای طرح مارشال، وضعیت اقتصادی کشورهای اروپایی در سطح بسیار نامطلوبی قرار داشت. این کشورها برای جذب سرمایه، نیاز به صادرات محصولات داشتند، در حالی که به دلیل نبود زیرساخت تولیدی و سرمایه‌گذاری پایین، امکان تولید و صادرات محصولات را نداشتند.

در چنین شرایطی طرح مارشال یک اجبار و یک راه برای برون‌رفت از این دور باطل را پیش پای کشورهای اروپایی قرار داد. در طرح مارشال، آمریکا سرمایه اولیه مورد نیاز این کشورها برای

<sup>۱</sup> Foreign Assistance Act of 1948

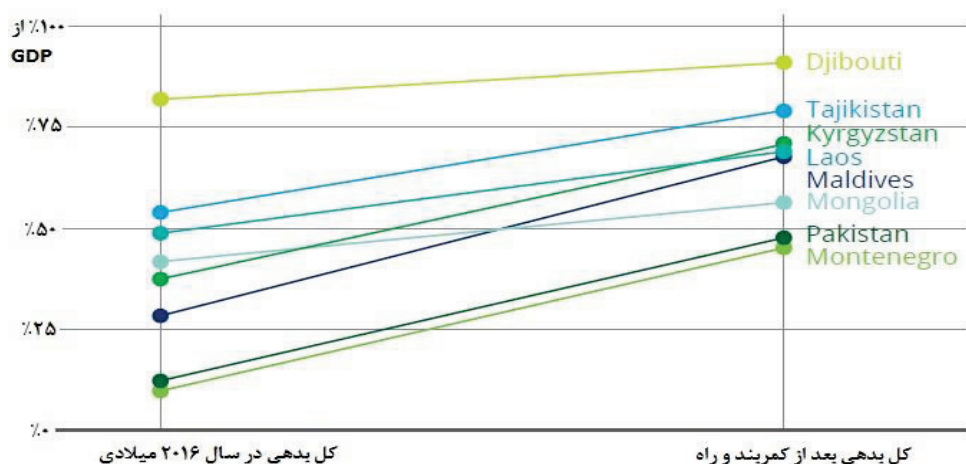
سرمایه‌گذاری در ایجاد زیرساخت‌های تولیدی را فراهم کرد و موجب شد دوباره چرخ اقتصاد اروپا به چرخش درآید.

سرمایه‌گذاری در زیرساخت تنها یک وجه از طرح مارشال بود. وجه مهم‌تر و البته تا حدی پنهان طرح مارشال به پیشرفت‌های آمریکا با اهرم کردن کشورهای اروپایی برمی‌گردد. هر چند اعتبارات و وام‌هایی که به کشورهای اروپایی داده شد از جانب آمریکا بود، اما در ازای این وام، آمریکا این کشورها را به خرید کالا از خود ملزم نمود. همچنین از این طریق، استفاده از پول ملی خود را در جهان گسترش داد.

#### ◀ ۴-۱-۲ ابتکار کمربند و راه چین و فرضیه تله بدهی

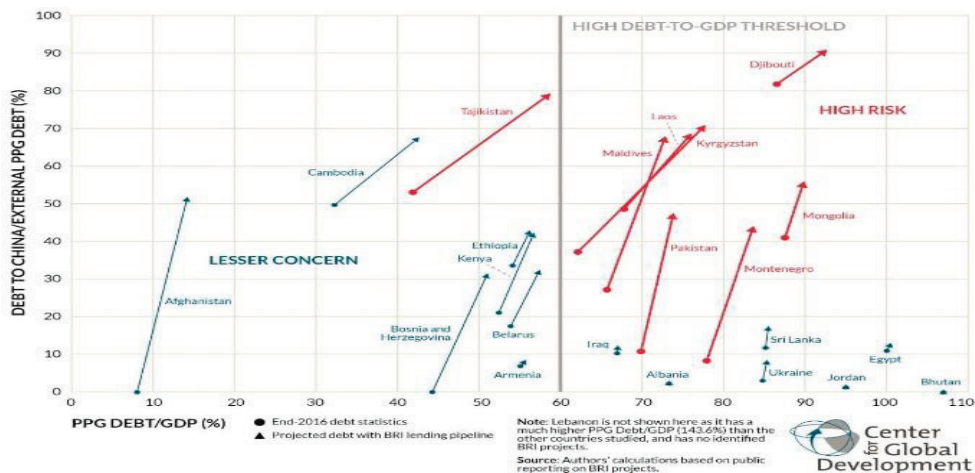
در این قسمت، اثرات مشارکت در طرح کمربند و راه بر بدهی کشورها مورد بررسی قرار می‌گیرد. همان‌طور که در نمودارهای (۴-۱) و (۴-۲) نشان داده شده، ۸ کشور جیبوتی، تاجیکستان، قرقیزستان، لائوس، مالدیو، مغولستان، پاکستان و مونتنگرو پس از مشارکت در ابتکار کمربند و راه چین همگی با افزایش بعضاً قابل توجه نسبت بدهی به تولید ناخالص داخلی مواجه شده‌اند. افزایش شاخص‌های ریسک جزایر اقیانوس آرام نیز یکی دیگر از شواهدی است که برای دیپلماسی تله بدهی چین مطرح می‌شود (نمودار ۴-۳).

این دیدگاه مطرح است که کشورهای غربی با اهداف سیاسی چین را متهم به دیپلماسی تله بدهی می‌کنند تا کشورها را از مشارکت در برنامه این کشور دور کنند. با توجه به اینکه حجم اقتصاد کشورهای ذکر شده در نمودارهای (۴-۱) و (۴-۲) کوچک است، می‌توان چنین انتظار داشت که تأثیر سرمایه‌گذاری چین در این کشورها در قالب پروژه‌های ابتکار کمربند و راه بر سهم بدهی از تولید ناخالص داخلی این کشورها زیاد باشد. در خصوص جزایر اقیانوس آرام نیز بررسی منشأ بدهی این کشورها نشان می‌دهد که سهم اعتبارات چینی در آن‌ها قابل توجه نیست (نمودار ۴-۴).



Source: Deloitte, 2019

نمودار ۴-۱. نسبت بدهی ۸ کشور متأثر از ابتکار کمربند و راه چین



Source: Hurley, Morris & Portelance, 2018

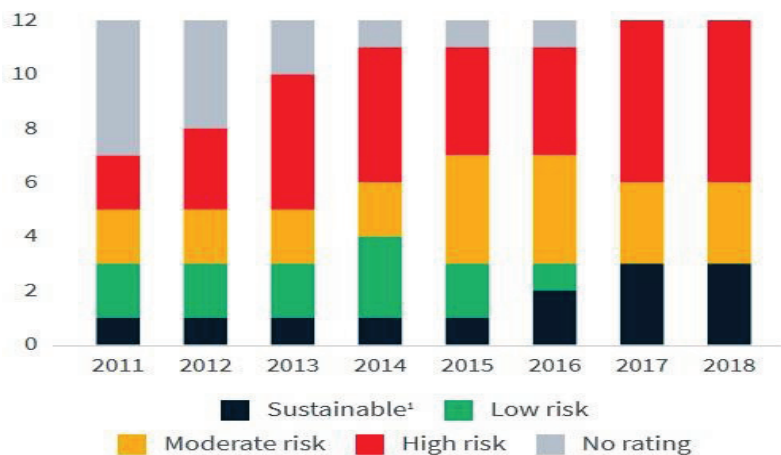
نمودار ۴-۲. اثرات آنی وام‌های کمربند و راه بر نسبت بدهی کشورها

بدین ترتیب، می‌توان نتیجه‌گیری کرد که چین از طریق سیاست اعطای عمدی اعتبار مازاد

به کشورهای بدهکار (مورد جزایر اقیانوس آرام) به دنبال وادار کردن آن‌ها به حمایت از اهداف

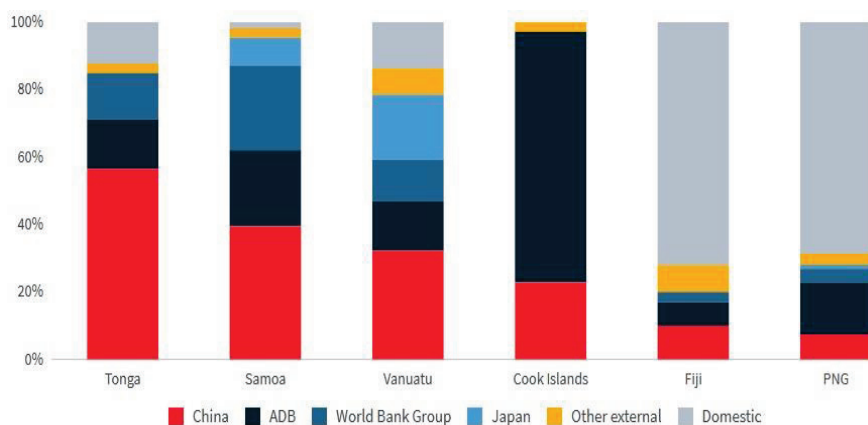


ژئوپلیتیک خود نیست، اما مشارکت در ابتکار کمربند و راه این کشور (مورد ۸ کشور) منجر به افزایش نسبت بدهی مشارکت‌کننده می‌شود و باید در این مشارکت ملاحظاتی در نظر گرفته شوند.



Source: Rajah, Dayant & Pryke, 2019

#### نمودار ۳-۴. روند ریسک در جزایر اقیانوس آرام



Source: Rajah, Dayant & Pryke, 2019

#### نمودار ۴-۴. منشأ بدهی جزایر اقیانوس آرام

#### ◀ ۴-۲ نحوه مواجهه کشورها در مقابل ابتکار کمربند و راه

از زمانی که ابتکار کمربند و راه در سال ۲۰۱۳ میلادی برای اولین بار معرفی شد با واکنش‌ها و پاسخ‌های متفاوتی از سوی کشورهای پیشرفته مواجه گردید. بسیاری از مفسران ابتکار کمربند و راه را فرصتی برای ارتقای تجارت و توسعه و اتصال اقتصادی منطقه از طریق توافق‌نامه‌های همکاری به خصوص در بخش‌های زیرساختی می‌دانند. با این وجود، منتقدان سؤالاتی در مورد پیامدهای استراتژیک ابتکار کمربند و راه و تأثیر آن بر هنجارها و استانداردهای زیربنایی اقتصاد و نظم امنیتی منطقه مطرح می‌کنند. برخی از آن‌ها رویکرد «جمع- صفر»<sup>۱</sup> اتخاذ کرده و از اینکه چین از طریق ابتکار کمربند و راه و به قیمت آسیب‌رساندن به آمریکا و سایر کشورهای پیشرفته یا مغفول ماندن آن‌ها، در این منطقه صاحب نفوذ خواهد شد ابراز نگرانی می‌کنند. بسیاری از مفسران در تعریف و توضیح ابتکار کمربند و راه کمی سردرگم و یا عاجز هستند. در نتیجه دولت‌های کشورهای پیشرفته با احتیاط نسبت به ابتکار کمربند و راه واکنش نشان داده‌اند که در این بخش، خلاصه‌ای از واکنش‌های محققان و دولت‌های اقتصادهای بزرگ پیشرفته شامل آمریکا، اتحادیه اروپا و ژاپن و همچنین برخی کشورهای دیگر ارائه می‌شود.

#### ۱. آمریکا

تحقیقات از اندیشکده‌های آمریکا تا حد زیادی بر روی اهداف استراتژیک چین از کمربند و راه و تأثیر آن بر کشورهای مشارکت‌کننده متمرکز است و اهداف ظاهری کمربند و راه را قبول ندارند. در عوض، آن‌ها چنین ادعا می‌کنند که ابتکار کمربند و راه به منظور کمک به چین برای رفع ظرفیت مازاد این کشور، صناعی مانند فولاد و سیمان و افزایش نفوذ چین در امور منطقه‌ای به نفع خود طراحی شده است. آن‌ها معتقدند که افزایش پروژه‌های زیرساختی منطقه‌ای می‌تواند تقاضای خارجی صنعت چین را افزایش دهد و این ابتکار را به عنوان پاسخی به چالش‌های ساختاری تأثیرگذار بر الگوی رشد چین از جمله اعتماد به شرکت‌های دولتی و اینکه بودجه یارانه‌های دولتی منجر به سرمایه‌گذاری بیش از حد می‌شود، مطرح می‌کنند.

<sup>۱</sup> Zero- Sum Approach

ابتکار کمربند و راه به عنوان راهی برای افزایش عزم راسخ چین در توسعه مدل رشد خود از طریق پیدا کرده بازارهای جدید که می‌تواند به واسطه آن‌ها توسعه زیرساخت‌ها را با استفاده از شرکت‌های دولتی و تأمین سرمایه توسط دولت ادامه دهد، تلقی می‌شود. از این رو محققانی که کمربند و راه را به دید یک ریسک «اشاعه نقاط ضعف الگوی رشد اقتصادی چین در سراسر منطقه» می‌نگرند یا معتقدند که چین در تلاش است تا از طریق «دیپلماسی بدهی» اهرم اقتصادی خود برای نفوذ سیاسی را تقویت کند، نسبت به آن احساس نگرانی می‌کنند.

با این حال، همه دانشگاهیان تا این حد نسبت به ابتکار کمربند و راه دچار این شک و تردید نیستند. آن را به این دید نگاه می‌کنند که این ابتکار ابزاری است که چین از طریق آن در حال تبدیل شدن به یک قدرت بزرگ مسئولیت‌پذیر است و بیشتر در امور جهانی مداخله خواهد کرد. به عنوان مثال، «جوزف نای»<sup>۱</sup> چنین اظهار می‌کند که ابتکار کمربند و راه برای چین منافع ژئوپلیتیکی به همراه داشته اما در عین حال هزینه‌هایی هم برای این کشور به بار خواهد آورد و بعید به نظر می‌رسد در استراتژی کلی خود چیزی فراتر از این‌ها و تغییردهنده بازی باشد. او به آمریکا توصیه می‌کند که باید از ابتکار کمربند و راه استقبال کند، زیرا این طرح گواه آن است که چین مایل است سهم بیشتری در تأمین منافع عمومی جهان داشته باشد و به یک «سهام‌دار مسئول»<sup>۲</sup> تبدیل گردد. علاوه بر این، به عقیده «نای» ممکن است فرصت‌هایی برای بهره‌مندی شرکت‌های آمریکایی از سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و راه وجود داشته باشد و این کار می‌تواند برای پرداختن به آنچه وی آن را «خودکفایی چین» توصیف می‌کند مفید باشد. «نای» نگران این است که ناسیونالیسم همچنان قدرتمندترین نیرو در چین باقی بماند، بنابراین افزایش تعامل بین آمریکا و چین بسیار حیاتی است.

در طول این سال‌ها، پاسخ سیاسی آمریکا به ابتکار کمربند و راه تغییرات چشمگیری داشته است. در دولت اوباما، مقامات این کشور خاطرنشان کردند که برنامه‌های ابتکار کمربند و راه، بازتابی از اهداف ابتکار جاده ابریشم جدید آمریکا از سال ۲۰۱۱ میلادی است و چنین استدلال کردند که این طرح می‌تواند «تقویت‌کننده دوجانبه» تلاش‌های آمریکا برای حمایت از صلح، ثبات

<sup>1</sup> Joseph Nye

<sup>2</sup> Responsible Stakeholder

و رفاه از طریق فرصت اقتصادی و اتصال در یکی از مناطق جهان که کم‌ترین انسجام اقتصادی را دارد، باشد. به همین ترتیب، دولت ترامپ نیز در اوایل کار خود، نتیجه یک توافق‌نامه تجاری با چین درباره واردات گوشت گاو از این کشور را «شناخت اهمیت» ابتکار کمربند و راه چین، اعلام کرد. با این وجود، از زمانی که دولت ترامپ در روابط با چین به ویژه در خصوص کسری تجاری اتهامات مربوط به عملکرد اقتصادی و سیاست‌های صنعتی ناعادلانه نظیر سیاست «ساخت چین ۲۰۲۵» به مشکل برخورد کرد، در دولت آمریکا نگرانی‌هایی بروز کرد و این کشور دیدگاهی ژئواستراتژیک‌تر نسبت به این طرح پیدا کرد.

رقابت این دو کشور کاملاً مشهود است. سند استراتژی امنیت ملی آمریکا، چین را به «سرمایه‌گذاری در کشورهای در حال توسعه جهان برای گسترش نفوذ و کسب مزیت‌های رقابتی در مقابل آمریکا» محکوم کرده است. به همین ترتیب، وزیر امور خارجه آمریکا «رکس تیلرسون»<sup>۱</sup> اظهار داشت که «چین همچنان به تلاش هماهنگ و منظم خود برای رقابت با آمریکا در حوزه‌های سیاسی، نظامی و اقتصادی ادامه می‌دهد». وی همچنین اشاره کرد «در حالی که هدف ما این نیست که رشد اقتصادی چین را مهار کنیم اما سیاست ابتکار کمربند و راه این کشور را به‌دقت زیر نظر داریم».

مخالفت آمریکا با ابتکار کمربند و راه بر روی دو موضوع مرتبط، متمرکز است. اول اینکه، این نگرانی وجود دارد که ابتکار کمربند و راه می‌تواند سیستم بین‌المللی مبتنی بر قوانین را تضعیف کند. «رکس تیلرسون» اظهار داشته است که «سیستم بین‌المللی قواعد و هنجارها بخشی از نظم جهانی است و چین می‌تواند ابتکار کمربند و راه خود را در این سیستم اجرا کند یا دوباره آن را باز تعریف نماید». دوم اینکه، مخالفت آمریکا بیانگر نگرانی این کشور از موقعیت استراتژیک خود نسبت به موقعیت چین است. این اعتقاد گسترده وجود دارد که «چین این ظرفیت را دارد که چه در میان‌مدت و چه در بلندمدت به بزرگ‌ترین رقیب آمریکا تبدیل شود». به همین ترتیب، «تلاش‌های این کشور برای اجرای برنامه‌های مختلف از جمله ابتکار کمربند و راه، فقط تلاش‌هایی برای ایجاد مسیرهای تجاری جدید نیستند، بلکه اقداماتی هستند تا کشورهای مشارکت‌کننده

<sup>۱</sup> Rex Tillerson

در این طرح را از نظر اقتصادی، سیاسی و درنهایت از نظر نظامی به چین وابسته کرده و آن‌ها را آسیب‌پذیر نمایند.»

اگرچه آمریکا نگران و مراقب است، اما همچنان اطمینان دارد می‌تواند با چین رقابت کند و ابتکار کمربند و راه را نیز در یک چارچوب قرار دهد؛ بنابراین پاسخ و واکنش آمریکا به ابتکار کمربند و راه تغییر کرده و از تعامل مداخله استراتژیک به رقابت استراتژیک و حتی چشم‌وهم‌چشمی تبدیل شده است که این بازتاب یک‌روند گسترده در روابط چین و آمریکا در زمان تصدی‌گری دولت ترامپ است. نگرانی درمورد استانداردها و سیستم مبتنی بر قوانین بین‌المللی جای خود را به نگرانی درمورد حفظ منافع آمریکا و موقعیت استراتژیک این کشور در امور جهانی داده است.

## ۲. اتحادیه اروپا

مباحث مرتبط با موضوع ابتکار کمربند و راه در اتحادیه اروپا بیشتر حول اصول اساسی واردشدن در آن تمرکز دارند. منتقدین بر عدم تمایل به سمت مکانیسم‌های چندجانبه اداره و عدم وجود ارزش‌های اتحادیه اروپا، مانند مدیریت خوب، حاکمیت قانون، حقوق بشر و دموکراسی در این طرح متمرکز هستند. به‌این‌ترتیب، اتحادیه اروپا تمایلی به حمایت متفق‌القول از ابتکار کمربند و راه ندارد. رهبران اتحادیه اروپا چنین استدلال می‌کنند که هر طرحی که اروپا و آسیا را به هم متصل می‌کند باید به اصولی که اتحادیه اروپا را تعریف می‌کند، از جمله قوانین بازار، شفافیت، ثبات و استانداردهای بین‌المللی پایبند بوده و مکمل شبکه‌ها و خط‌مشی‌های موجود باشد. قانون‌گذاران اتحادیه اروپا به دلیل نگرانی‌های مشابه به درخواست چین برای اعطای «وضعیت اقتصاد بازار»<sup>۱</sup> به این کشور در سازمان جهانی تجارت رأی مخالف دادند.

اما به طور کلی، احتمالاً هیچ سیاست واحدی نسبت به ابتکار کمربند و راه در اروپا وجود ندارد. سرمایه‌گذاری چینی‌ها توجه برخی از سیاست‌مداران اروپایی را به خود جلب کرده است. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، مانند سرمایه‌گذاری در بندر پیرائوس<sup>۲</sup> آتن نشانه‌ای از توجه برخی از کشورهای اروپایی به این طرح است. علاوه بر این، در سال ۲۰۱۷ میلادی، نخست‌وزیران ایتالیا،

<sup>1</sup> Market Economy Status

<sup>2</sup> Piraeus Harbor

اسپانیا، مجارستان و یونان و همچنین رئیس‌جمهور لهستان همگی در مجمع ابتکار کمربند و راه در پکن شرکت کردند. با این حال، ۲۷ نفر از ۲۸ سفیر ملی اتحادیه اروپا به شدت از ابتکار کمربند و راه انتقاد کردند زیرا به عقیده آن‌ها این طرح «خلاف دستور کار اتحادیه اروپا برای آزادسازی تجارت کار می‌کند و تعادل قدرت را به نفع شرکت‌های چینی یارانه‌بگیر تغییر می‌دهد».

این نگرانی، از ناامیدی عدم دسترسی کشورهای عضو اتحادیه اروپا به فرصت‌های سرمایه‌گذاری چین و اینکه شرکت‌های چینی بیشتر پروژه‌های ابتکار کمربند و راه را انجام می‌دهند ناشی می‌شود. آن‌ها خواستار افزایش شفافیت در فرایند تدارکات و بررسی دقیق قبل از ورود به هرگونه توافق‌نامه ابتکار کمربند و راه شدند.

به طور خلاصه، ابتکار کمربند و راه بر اساس استانداردها و بهترین شیوه‌های اجرایی بین‌المللی مورد انتقاد قرار گرفته و به منطق جمع- صفر که ماهیت نقدهای آمریکا در مورد ابتکار کمربند و راه است کمتر توجه شده است. در صورت تحقق شرایط خاص، از جمله شرایطی که کشورهای اروپایی در قراردادهای بین‌المللی خود تعیین می‌کنند، این کشورها نیز همچنان برای مشارکت در ابتکار کمربند و راه مانعی ندارند.

### ۳. ژاپن

در ژاپن، تعدادی از محققان موضعی سخت‌گیرانه شبیه موضع آمریکا نسبت به ابتکار کمربند و راه اتخاذ کردند در حالی که دیگران در پی آن هستند که تحت شرایطی مشابه شرایط اتحادیه اروپا، پروژه‌های زیرساختی ژاپن در آسیا را با ابتکار کمربند و راه مرتبط سازند. در یک سوی این طیف‌ها، ابتکار کمربند و راه به عنوان بخشی از تلاش برای راه‌اندازی یک حوزه اقتصادی با محوریت چین در نظر گرفته می‌شود. این محققان بر این باور هستند که ژاپن از نزدیک نا اطمینانی از ظهور سیاسی و نظامی چین را احساس می‌کند و بیم دارد که یک سیستم با محوریت چین، نظم لیبرال، آزاد و مبتنی بر قواعد که باعث رونق ژاپن شده است را تحت تأثیر قرار دهد؛ بنابراین هر ارزیابی از ابتکار کمربند و راه باید بلندپروازی‌های ژئوپلیتیک چین را با دقت در نظر بگیرد. در سوی دیگر این طیف‌ها، محققان استدلال می‌کنند که فرصت‌هایی برای پیوند دادن سرمایه‌گذاری‌های گسترده زیرساختی ژاپن با منطقه ابتکار کمربند و راه وجود دارد.

دولت ژاپن در ابتدا نسبت به ابتکار کمربند و راه و به ویژه در مورد شفافیت آن بسیار تردید داشت. ژاپن ابتکار زیرساخت خود برای پروژه‌های زیرساختی مانند خطوط راه‌آهن و نیروگاه‌های انرژی در آسیا و آفریقا را معرفی کرد. با این حال، نخست‌وزیر آبه در سخنرانی خود در توکیو در ژوئن سال ۲۰۱۷ میلادی، مواضع خود را تعدیل و اظهار کرد که ابتکار کمربند و راه «پتانسیل اتصال شرق و غرب و همچنین مناطق گوناگون در میان این مسیر را دارد». وی خاطر نشان کرد که به شرط آنکه این طرح «با منطقه آزاد اقتصادی دوسوی اقیانوس آرام هماهنگ باشد»، زیرساخت‌های ساخته‌شده «برای استفاده همه باز باشد» و این زیرساخت «از طریق فرایندی شفاف و عادلانه توسعه یافته باشد» و این پروژه‌ها «از نظر اقتصادی قابل اجرا بوده و توسط ایجاد بدهی‌هایی که قابل بازپرداخت هستند و صدمه‌ای به اعتبار مالی ملل بدهکار وارد نمی‌کنند تأمین سرمایه شوند»، توکیو برای گسترش همکاری با این طرح آماده است.

#### ۴. روسیه: همکاری با چین در آسیای مرکزی

چین برای بازیگری در منطقه آسیای مرکزی ملاحظاتی را در نظر گرفته است. از جمله می‌توان به تأمین منافع روسیه در آسیای مرکزی، عدم ایجاد درک تهدید، حضور صرفاً تجاری و اقتصادی و گسترش ابتکار کمربند و راه از آسیای مرکزی به روسیه برای تأمین منافع اقتصادی روسیه اشاره کرد. در واقع، طرح کمربند و راه از سوی روسیه به عنوان فرصتی برای کاهش تأثیرگذاری تحریم‌های غرب، استفاده از ظرفیت‌های عظیم اقتصادی چین و زیر سؤال بردن سیاست‌های آمریکا در چارچوب همکاری با چین ارزیابی می‌گردد. ابتکار کمربند و راه علاوه بر توسعه منطقه آسیای مرکزی منجر به همکاری نزدیک روسیه و چین با یکدیگر شده است. با توجه به نفوذ گسترده روسیه در این منطقه، همکاری با این کشور از سوی چین امری اجتناب‌ناپذیر قلمداد شده است. طرح موردنظر موجب گرایش بیشتر چین و روسیه به یکدیگر شده و زمینه لازم را برای سرمایه‌گذاری بیشتر چین در روسیه و ایجاد طرح‌های زیرساختی و توسعه‌ای در روسیه فراهم می‌کند. تحریم‌های اقتصادی غرب علیه روسیه و فشارهای آمریکا به چین در منطقه آسیای شرقی انگیزه دو کشور را برای توسعه مناسبات در چارچوب ابتکار کمربند و راه دوچندان کرده است. گسترش همکاری‌های چین و روسیه منجر به کاهش نفوذ و تأثیرگذاری آمریکا در منطقه

آسیای مرکزی می‌شود. هم‌اکنون چین به عنوان شریک اول تجاری کشورهای آسیای مرکزی در حال ایجاد زیرساخت‌های عظیم حمل و نقل و انرژی در آسیای مرکزی است. مشارکت روسیه نیز در ابتکار کمربند و راه در کنار چین در منطقه آسیای مرکزی علاوه بر تأثیرگذاری تاریخی روسیه در منطقه بر میزان نفوذ این کشور در منطقه به شکل چشمگیری افزوده است. به طور طبیعی حضور این دو قدرت بزرگ در منطقه از تأثیرگذاری آمریکا در آسیای مرکزی می‌کاهد. این همکاری‌ها که امروز در قالب شراکت راهبردی چین و روسیه مطرح می‌شود، علاوه بر تأثیرگذاری در بعد منطقه‌ای منجر به ایجاد شکل جدیدی از رابطه بین دو کشور شده که تأثیرات جهانی قابل ملاحظه‌ای خواهد داشت. به دلیل بزرگی اقتصاد چین در اثر وابستگی متقابل اقتصادی، چین از نفوذ و تأثیرگذاری بر کشورهای حاضر در ابتکار کمربند و راه بهره خواهد برد، اما تسری یافتن ابتکار کمربند و راه به همکاری‌های نظامی-امنیتی و سیاسی بین دو کشور منجر به تأمین منافع روسیه از سوی چین شده است و روابط دو کشور را وارد مرحله جدیدی کرده است. در حال حاضر، روسیه و چین به طور مشترک با رویکرد یک‌جانبه گرایانه آمریکا در آسیای مرکزی مخالف هستند. با توجه به اینکه غرب به ویژه آمریکا به عنوان دشمن مشترک تاریخی روسیه و چین قلمداد می‌شود، مخالفت با نزدیکی امنیتی هند به آمریکا، موضع مشترک چین-روسیه در مورد حفظ ثبات و تبادلات انرژی در آسیای مرکزی و وجود برخی مواضع مشترک در قبال انتقادهای غرب از وضعیت حقوق بشر در روسیه و چین، موجب گردیده که نزدیکی بیش‌ازپیش روسیه و چین به یکدیگر قابل انتظار باشد.

#### ۵. هند: مخالف جدی ابتکار کمربند و راه

نگاه کلی هند درباره ماهیت ابتکار کمربند و راه از ابتدا که توسط همه دانشگاهیان، مجامع استراتژیک و دولت این کشور ارائه شده، این است که این ابتکار کمتر درباره توسعه اقتصادی و بیشتر پیرامون گسترش اهداف سیاسی و استراتژیک برنامه‌ریزی شده است. این دیدگاه ویژه از چندین منبع شامل همایش‌های علمی و پژوهشکده‌ها ناشی شده که چین مدام تلاش کرده که مشارکت هند در این ابتکار را کاهش دهد. این باور در هند وجود دارد که چین تنها به دنبال حفظ و حمایت از منافع خارجی خود نیست، بلکه آن‌ها را از طریق صادرات مدل رشد خود و سیاست‌های آن گسترش می‌دهد.



مقامات هندی معتقد هستند که حتی شریک همه‌جانبه چین، یعنی پاکستان از طریق منابع گوناگون از کریدور اقتصادی چین و پاکستان شکایت دارد و اگر شکست بخورد، آنگاه احتمال بیشتری وجود دارد که پاکستان درگیر تروریسم بشود، در حالی که چین ادعا می‌کند این سرمایه‌گذاری‌ها از طریق رونق اقتصادی به دنبال کاهش آن هستند (جاکوب، ۲۰۱۹).<sup>۱</sup>

وزیر امور خارجه چین نخستین مقام دولتی بود که بسیاری از کمبودهای ابتکار کمربند و راه را در مجمع این ابتکار در سال ۲۰۱۷ میلادی یادآور شد، از جمله: مسئله شفافیت، حفاظت محیط‌زیست، امکان‌پذیری اقتصادی و انتقال فناوری. همچنین پژوهشگران هندی مدعی هستند که چین تمایل دارد که در کشورهای سرمایه‌گذاری کند که از نظر سیاسی ناپایدار و از نظر اقتصادی توسعه‌نیافته هستند.

#### ۶. سایر کشورها: از شکست تا پیروزی

##### - مالزی: نمونه‌ای از چانه‌زنی و تخفیف‌گیری

نخست‌وزیر مالزی، ماهاتیر محمد پس از مذاکره مجدد و موفق در مورد هزینه طرح ارتباط ریلی، از ابتکار کمربند و راه به طور کامل حمایت کرد؛ اما او همچنین تأکید کرد که آزادی عبور در دریا و زمین باید مورد احترام واقع شود. این حمایت پس از آن به وجود آمد که چین در قیمت ۲۰ میلیارد دلاری ارتباط ریلی ساحل شرقی ۳۰ درصد تخفیف اعمال کرد. ماهاتیر محمد پس از انتخاب شدن، هشدار داد که دولت او امکان دارد پروژه خط سریع‌السیری را که از مرز مالزی با تایلند در شرق به مسیرهای کشتی‌رانی استراتژیک خلیج مالاکا در غرب کشیده می‌شود، لغو کند. این پروژه دریای چین جنوبی - یک آبراه بسیار جدال‌انگیز - را به تقریباً نیمی از کشورهای دیگر آسیای جنوب شرقی متصل خواهد کرد. با این وجود، این کشور حامی ابتکار کمربند و راه هنوز در مورد آن نگرانی‌هایی دارد و معتقد است که عنصر اساسی آزادی عبور در میان مسیرها است. یک راه عبور تنها به اندازه‌ای خوب است که آزادی دارد. هردوی مسیرهای دریایی و زمینی از میان کشورهای زیادی عبور خواهد کرد. در دسرهای بوروکراتیک سرعت سفر را کم می‌کند. ضروری است که این تردها برای همه آزاد و رایگان باشد (سوت چاینا، ۲۰۱۹).<sup>۲</sup>

<sup>1</sup> Jacob

<sup>2</sup> South China

### - سریلانکا: الگوی ورشکستگی

در سال‌های اخیر، شرکت‌های دولتی چینی، بندرهایی را در نقاط استراتژیک در اطراف اقیانوس هند، از جمله در سریلانکا، بنگلادش و مالزی ساخته‌اند و یا ساخت آن را آغاز کرده‌اند. مقامات چینی اصرار داشتند که این بنادر نظامی نخواهند بود؛ اما تحلیلگران به‌تازگی ابراز می‌کنند که در حال هدف عملیات نهایی چین همانند زمانی که مسلح نمودن جزایر مورد تنازع در دریای جنوبی خود را آغاز کرد، ورود به سرزمین‌های ساحلی است که می‌تواند سرمایه نظامی مهمی باشد.

پس از اینکه سریلانکا، نتوانست بدهی بهره‌دار خود به چین را بازگرداند، در یک قرارداد اجاره‌نامه ۹۹ ساله، بندر ساخته‌شده به‌دست چین در هامبنتوتا را تحویل چینی‌ها داد. مقامات هند و آمریکا این استدلال را بیان کردند که چین از ابتدا درصدد کنترل این بندر بوده است.

مایک پنس معاون رئیس‌جمهور آمریکا در ماه اکتبر ۲۰۱۹ میلادی ابراز داشت که سریلانکا هشدار برای تمام کشورهای درگیر در طرح کمربند و راه است که چین آن‌ها را از طریق آن طرح در تله بدهی گرفتار می‌کند. پنس در سخنرانی خود گفت: «چین از دیپلماسی - به‌اصطلاح - بدهی برای گسترش نفوذ خود استفاده می‌کند». پنس افزود: «از سریلانکا خواسته شد که بدهی‌های عظیمی را به عهده بگیرد تا شرکت‌های دولتی چین بتوانند بندری با ارزش تجاری مشکوک ایجاد کنند. این بندر به زودی به یک پایگاه نظامی برای نیروی دریایی چین تبدیل می‌شود».

### - اندونزی: مواجهه با احتیاط فراوان

مقامات اندونزی به پیشنهادهای چین با احتیاط واکنش نشان داده‌اند و چندین دلیل برای چنین رفتاری وجود دارد. نخست، مفهوم ابتکار کمربند و راه تا این اواخر واضح نبود. ناکامی چین برای ارائه یک تشریح راضی‌کننده از این ابتکار در میان تصمیم‌سازان اندونزی سردرگمی و شک ایجاد کرد. یک نگرانی ویژه شکل ابتکار کمربند و راه به عنوان یک برنامه همکاری بین‌الملل است. از طریق توافق‌های یک‌جانبه با هریک از کشورهای درگیر در ابتکار کمربند و راه، به نظر می‌رسد که چین می‌خواهد یک نهاد با مرکزیت خود ایجاد کند که شبیه نظام خراج‌گذاری باستانی است که در آن چین پادشاهی واسط و مرکز ملل اطراف شده بود. این یعنی اینکه قالب همکاری ابتکار کمربند و راه با تمام کشورهای درگیر به شکل برابر رفتار نمی‌کند. برای اندونزی، چندجانبه‌گرایی بهترین طراحی نهادی برای همکاری

بین‌الملل است چرا که فرصت‌های تعامل برابر برای تمام طرف‌های درگیر فراهم می‌کند و از هرگونه اقدامات و تصمیم‌گیری‌های یک‌جانبه‌گرایانه توسط اعضای مسلط جلوگیری می‌کند. دوم، به دلیل استعمار تلخ کشورهای غربی، اندونزی انتظار ندارد که توسط هیچ قدرت خارجی تسلیم شود. این کشور یک سیاست خارجی آزاد و فعال را دنبال کرده چرا که مستقل است. چیرگی چین در اقتصاد منطقه و فراتر از آن، نگرانی‌هایی برای وابستگی آتی کشورها ایجاد کرده است. از نگاه اندونزی، هیچ کشور واحدی نباید اجازه داشته باشد که بر منطقه مسلط شود و اندونزی نباید در رقابت قدرت‌های بزرگ از کسی جانب‌داری کند چون می‌تواند منافع ملی آن را به خطر اندازد. سوم، اندونزی برخی تعاملات اقتصادی سخت با چین دارد. آنچه بیش از همه بین مردم اندونزی شناخته شده واردات کالاهای چینی است که نه‌فقط برای اندونزی کسری تجاری ایجاد کرده، بلکه شرکت‌های کوچک و متوسط اندونزی را به دلیل شباهت کالاهای دو کشور به خطر انداخته است. به‌علاوه، احساسات منفی درمقابل محصولات و کارگران چینی در اندونزی گسترش‌یافته است. این حقایق برای اندونزی خطرناک هستند که محصولات غیررقابتی فراوان و نرخ بیکاری نسبتاً بالایی دارد. چهارم، اندونزی کیفیت سرمایه‌گذاری چین را مورد سؤال قرار داده است. در حالی که درک می‌کند که به سرمایه‌گذاری خارجی برای کمک به ساخت زیرساخت‌های نابودشده خود مانند آزادراه‌ها، بنادر، فرودگاه‌ها و نیروگاه‌ها نیاز دارد، باید مواظب باشد که به دام بدهی مازاد و پروژه‌های شکست‌خورده نیفتد (فیتریان، ۲۰۱۸).<sup>۱</sup>

#### ◀ ۳-۴ چارچوب پایداری بدهی برای کشورهای مشارکت‌کننده توسط چین

چین برای کاستن از نگرانی‌های گسترده درمورد اشکالات مالی ابتکار کمربند و راه، چارچوب پایداری بدهی را معرفی کرده است. این سند بر اساس استانداردهای مشابه و مورد استفاده بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول طراحی شده است و هدف آن جلوگیری و حل مشکلات مرتبط با طرح‌های ذیل طرح توسعه زیرساخت و تجارت یعنی ابتکار کمربند و راه است.

چین با انتشار این چارچوب تلاش می‌کند که به انتقادات پاسخ دهد. منتقدان مدعی هستند که کشورهای درگیر در این طرح به تله بدهی کشیده می‌شوند و چین از وابستگی مالی برای تصاحب

<sup>۱</sup> Fitriani

دارایی‌های آن‌ها و افزایش اثرگذاری خارجی خود استفاده می‌کند. وزیر دارایی چین معتقد است که این چارچوب جدید یک راهنما برای ارزیابی ریسک بدهی کشورهای درگیر در این طرح است و آن‌ها را بر اساس بدهی‌ها به کم‌ریسک، ریسک میانه یا پرریسک دسته‌بندی می‌کند؛ اما او اضافه می‌کند که حتی اگر یک کشور به عنوان پرریسک یا حتی در بحران بدهی شناخته شود، این موضوع به طور خودکار بدین معنی نیست که بدهی آن در بلندمدت ناپایدار است.

رئیس بانک مرکزی چین می‌گوید که پایداری بدهی بلندمدت باید نماگرهایی مانند بهبود در زیرساخت، استانداردهای زندگی، بهره‌وری و کاهش فقر را به حساب بیاورد. رئیس اداره دارایی‌های دولتی چین معتقد است که اگرچه پروژه‌های ابتکار کمربند و راه توسط بنگاه‌ها و سرمایه چین به پیش می‌رود، اما آن‌ها فرصت‌های شغلی عظیمی در کشورهای میزبان ایجاد می‌کنند. او اضافه می‌کند که بیش از ۸۵ درصد از افرادی که در شعب خارجی شرکت‌های دولتی چین شاغل شده‌اند، بومی بوده‌اند.

#### ◀◀ ۴-۴ ارزیابی ریسک بدهی ایران ناشی از ابتکار کمربند و راه

نتایج مدل چارچوب پایداری بدهی که باندیرا<sup>۱</sup> و سیروپولوس<sup>۲</sup> (۲۰۱۹)، برای ۴۵ کشور مرتبط ابتکار کمربند و راه انجام داده‌اند، در خصوص ایران بیانگر موارد زیر است:

- نسبت مبلغ سرمایه‌گذاری ابتکار کمربند و راه به تولید ناخالص داخلی ایران در رتبه ۳۴ درمیان ۴۵ کشور قرار می‌گیرد. البته ایران به عنوان هفتمین کشور با بالاترین مبلغ جذب این سرمایه‌گذاری‌ها است که به نظر می‌رسد ناشی از بزرگ بودن نسبی تولید ناخالص داخلی کشور است؛

- انتظار می‌رود که نسبت سرمایه‌گذاری ابتکار کمربند و راه به تولید ناخالص داخلی ایران کمتر از ۵ درصد باشد و در حال حاضر نسبت بدهی عمومی به تولید ناخالص داخلی ایران کمتر از ۵۰ درصد است. تنها ۸ کشور از ۴۵ کشور بررسی شده دارای این ویژگی ممتاز هستند و از این جهت کشور ایران کم‌ریسک ارزیابی می‌گردد؛

- تا قبل از سال ۲۰۱۶ میلادی بودجه دولت ایران فاقد کسری قابل توجه بوده و حتی با کسری آن نیز نسبت بدهی به تولید ناخالص داخلی ثابت می‌ماند؛

<sup>1</sup> Bandiera

<sup>2</sup> Tsiropoulos

- سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و راه در نسبت بدهی به تولید ناخالص داخلی ایران در افق سال ۲۰۳۰ میلادی تغییری ایجاد نمی‌کند؛

- پس از لهستان، سریلانکا، ویتنام، ترکیه و هند، رشد اقتصادی ایران بیشترین تأثیر افزایشی را از سرمایه‌گذاری‌های ابتکار کمربند و راه می‌پذیرد. به‌نحوی که مازاد رشد ناشی از این سرمایه‌گذاری‌های در سال ۲۰۱۹ میلادی ۰٫۸۱ درصد است و با یک افزایش تقریباً یکنواخت به ۴٫۲۱ درصد در سال ۲۰۲۳ میلادی می‌رسد.

در سطح راهبردی، ایران ابتکار کمربند و راه را به عنوان یک فرصت برای ارتقای وضعیت خود در اقتصاد جهان، توسعه جایگاه خود برای مانور دادن در عرصه جهانی و گسترش پیوندهای خود با چین که یک قدرت بزرگ در حال رشد است، تعریف می‌کند. در سطح عملیاتی، در میان پنج قلمروی هماهنگی سیاستی، تسهیل ارتباطات، تجارت بدون محدودیت، یکپارچگی مالی و پیوستگی‌های مردم با مردم، فرصت اصلی برای همکاری بین دو کشور در تسهیل ارتباطات قرار دارد و چالش کلیدی یکپارچگی مالی است.

بر اساس طرح عملیاتی، تسهیل ارتباطات یکی از اولویت‌های ابتکار کمربند و راه است. در این شاخه، کشورهای درگیر در حالی که منافع و امنیت خود را در نظر می‌گیرند، تلاش می‌کنند که ارتباطات زیرساختی خود را بهینه کنند و همچنین سیستم فنی خود را با کشورهای دیگر تطبیق دهند. این منجر می‌شود که آن‌ها به طور مشترک در توسعه مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی و ایجاد یک شبکه زیرساختی مشارکت کنند که می‌تواند به تدریج تمام مناطق را در آسیا و همچنین نقاط ویژه‌ای در آسیا، آفریقا و اروپا را به هم وصل کند.

چین برای شروع، سه پروژه اصلی را در راستای تحقق ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم در ایران سرمایه‌گذاری کرد که عبارت‌اند از: ۱. پروژه خط آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان؛ ۲. پروژه مجموعه صنعتی چری؛ ۳. پروژه‌های جانبی در بندر چابهار. البته چین به مشارکت در پروژه اصلی بندر چابهار نیز بسیار علاقه‌مند است و در سال ۲۰۱۴ میلادی برای نخستین بار مبلغ ۶۰ میلیون یورو را برای سرمایه‌گذاری در چابهار به ایران پیشنهاد داده بود، اما در حال حاضر، هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی در چابهار شناخته می‌شود. در سال ۲۰۱۶ میلادی موافقت‌نامه‌ای به مبلغ ۵۵۰ میلیون دلار برای احداث بندر نفتی بین ایران و چین به امضا رسیده است.

## فصل پنجم

تحلیل جایگاه ایران در ابتکار  
کمر بند و راه



## ۵-۱ تحلیل سیاسی روابط ایران و چین در بستر کمربند و راه

موقعیت ایران در ابتکار کمربند و راه که از سوی چین ارائه شده، متناقض است. ایران از یک سو به طور بالقوه می‌تواند یکی از بزرگ‌ترین برندگان اجرای این مگا پروژه باشد. از سوی دیگر در عمل سهم چندانی در طرح‌های اجرا شده در قالب ابتکار کمربند و راه نداشته است. در نخستین نقشه‌هایی که از ابتکار کمربند و راه در منابع چینی منتشر شد، ایران در کانون مسیرهای خشکی این طرح قرار داشت. از همین رو برخی ایران را قلب راه ابریشم جدید نامیدند. به طور تاریخی نیز ایران نقش مهمی در این جاده داشته و یکی از مسیرهای کلیدی جاده ابریشم قدیم محسوب می‌شده است؛ اما با وجود گذشت بیش از ۶ سال از اجرایی شدن این طرح و امضای موافقت‌نامه‌های متعدد همکاری میان شرکت‌های چینی با کشورهای بسیار متفاوتی که در این طرح قرار گرفته‌اند، در ایران هنوز اقدام مهمی در راستای گسترش همکاری‌های دو کشور در قالب این طرح صورت نگرفته است.

ابتکار کمربند و راه را می‌توان پروژه‌ای ژئواکونومیک با پیامدهای ژئوپلیتیک دانست؛ زیرا از یک سو به باز توزیع قدرت بین‌المللی به سود چین و کشورهای همسایه آن منجر می‌شود و از سوی دیگر مخالفت‌های سیاسی برخی کشورها را برانگیخته است. در این میان، ایران به عنوان شریک خاورمیانه‌ای چین، این مگا پروژه و در سطحی کلان‌تر خیزش چین را به عنوان فرصتی برای افزایش آزادی عمل بین‌المللی خود می‌داند و اجرایی شدن این طرح را در راستای منافع خود تفسیر می‌کند. از آنجاکه بخش مهمی از پروژه‌های ابتکار کمربند و راه توسط شرکت‌های دولتی انجام می‌شوند، روابط دوستانه دولت‌های ایران و چین و اعتماد راهبردی آنان به یکدیگر را می‌توان به عنوان فرصت مهم دیگری برای گسترش همکاری میان آنان در قالب این مگا پروژه برشمرد.

با وجود زمینه‌ها و فرصت‌های مهم همکاری ایران و چین در مگا پروژه کمربند و راه، در عمل دو کشور هنوز در مورد عملیاتی کردن این فرصت‌ها در قالب این مگا پروژه به موفقیت‌های چندانی دست نیافته‌اند. دلیل عمده عدم توفیق آنان، تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران است. در سال ۲۰۱۳ میلادی و هنگامی که شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین برای نخستین بار از مگا پروژه ابریشم



رونمایی کرد، ایران هنوز تحت تحریم‌های شدید یک‌جانبه و چندجانبه کشورهای غربی و نهادهای بین‌المللی بود و تازه مذاکراتی را برای رفع این تحریم‌ها آغاز کرده بود. این مذاکرات تا اجرایی شدن توافق برجام در ابتدای سال ۲۰۱۶ میلادی به طول انجامید. بلافاصله پس از توافق برجام، رئیس‌جمهور چین به عنوان نخستین مقام بلندپایه به ایران سفر کرد. در این سفر، توافق‌هایی اولیه در سطح رهبران برای همکاری در ابتکار کمربند و راه صورت گرفت. در پیامد این سفر، برخی موافقت‌نامه‌های کلیدی برای توسعه خطوط ریلی ایران و نیز تأمین مالی پروژه‌های اقتصادی در ایران از سوی مؤسسات مالی چین صورت گرفت؛ اما با روی کار آمدن دونالد ترامپ در ایالات متحده آمریکا و تهدیدات مکرر او به خروج از برجام، ریسک حضور و نقش‌آفرینی شرکت‌های چینی در ایران در قالب ابتکار کمربند و راه افزایش یافت و تمایل آنان برای تداوم و افزایش فعالیت در ایران روبه کاهش گذاشت. با خروج ایالات متحده آمریکا از برجام و احیای تحریم‌های یک‌جانبه علیه ایران، چالش‌های همکاری ایران و چین در این مگاپروژه به شدت افزایش یافت. تحریم‌های ایالات متحده آمریکا چالش‌های چندلایه‌ای برای همکاری ایران و چین در این مگاپروژه ایجاد کرده است. نخست آنکه ریسک تنبیه شرکت‌های چینی به دلیل همکاری با ایران را افزایش داده است؛ دوم آنکه با حذف دسترسی ایران به نظام مالی مبتنی بر دلار، مبادلات مالی به عنوان زیرساخت همکاری اقتصادی میان دو کشور را بسیار دشوار کرده است و سوم آنکه پیش‌بینی‌ناپذیری در مورد روندهای آینده در اقتصاد ایران را افزایش داده است. از همین رو تحریم را می‌توان مهم‌ترین چالش پیش روی ایران و چین برای پیشبرد همکاری دو کشور برشمرد.

اعمال تحریم‌ها علیه ایران، کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا- مدیترانه به عنوان یکی از کریدورهای کلیدی ابتکار کمربند و راه را با بن‌بست مواجه کرده است. به‌دیگرسخن، اعمال تحریم علیه ایران به منافع چین نیز آسیب‌هایی وارد می‌آورد.

در سطح تحلیل خرد، احتمالاً در سال‌های آتی چهره ژئواکونومیک برخی همسایگان ایران مانند قزاقستان و پاکستان در پیامد تنیدگی در ابتکار کمربند و راه به‌گونه‌ای چشمگیر دگرگون خواهد شد. این امر به ویژه در مورد پاکستان که به طور سنتی به عنوان کشوری توسعه‌نیافته با جمعیت عظیم تعریف می‌شده، می‌تواند مصداق پیدا کند. در صورت موفقیت نسبی پروژه‌های کریدور ۶۰ میلیارد

دلاری اقتصادی چین- پاکستان که عمدتاً در حوزه زیرساخت‌های توسعه‌ای اجرا می‌شوند، این احتمال وجود دارد که پاکستان به یکی از بزرگ‌ترین بازارها در محیط پیرامونی ایران تبدیل شود. به‌علاوه اجرایی شدن جاده ابریشم در آسیای مرکزی به‌سرعت در حال دگرگون کردن ژئواکونومی این منطقه است؛ بنابراین در آینده میان‌مدت، به دلیل اجرایی شدن ابتکار کمربند و راه، اقتصاد ایران در اضلاع شمالی، شرقی و جنوبی محیط پیرامونی ایران با تنیدگی فزاینده کشورهای همسایه در مگا پروژه محور مواجه خواهد شد. احتمالاً کشورهایی چون قزاقستان و امارات عربی متحده به عنوان حلقه لجستیک در این زنجیره ارزش به ایفای نقش خواهند پرداخت. در سطحی کلان‌تر آسیای مرکزی و جنوب خلیج فارس به عنوان دو منطقه مهم در محیط ژئواکونومیک ایران احتمالاً به تدریج به هاب کلیدی لجستیک در جاده ابریشم تبدیل خواهند شد. بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های چین در این کشورها در قالب جاده ابریشم با تمرکز بر خطوط ترانزیتی، ایجاد بنادر جدید و توسعه بنادر کنونی صورت گرفته است. توسعه زیرساخت‌های اقتصادی این کشورها می‌تواند برای ایران نیز منافع تجاری مهمی به همراه داشته باشد.

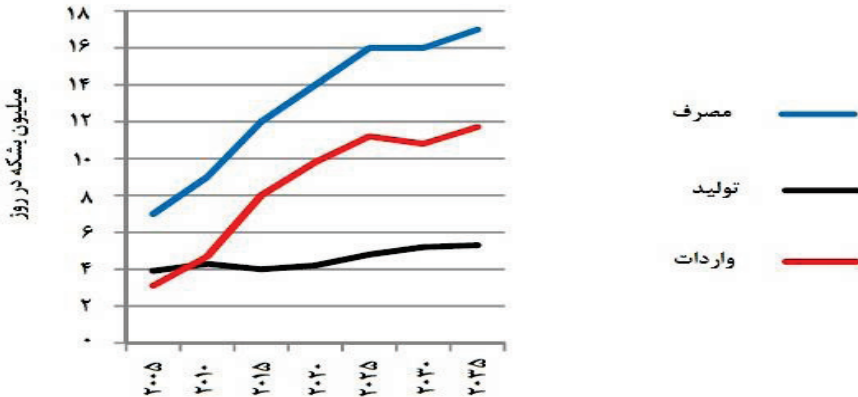
ایران دارای موقعیت ویژه جغرافیایی و ارتباطی در غرب آسیاست به‌گونه‌ای که از مسیر خشکی و دریا به جنوب و مرکز آسیا، خاورمیانه و اروپا اتصال می‌یابد؛ بنابراین توسعه زیرساخت‌های ارتباطی ایران شرط لازم اجرایی شدن اتصالات زیربنایی در بخش مهمی از جغرافیای کمربند ابریشم محسوب می‌شود، اتصالاتی که بر مبنای برنامه عملیاتی کمربند اقتصادی جاده ابریشم به تدریج و گام‌به‌گام باید شبکه‌ای را شکل دهد که آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل سازد.

## ◀ ۵-۲ نیاز چین به انرژی و جایگاه ایران در آن

### ◀ ۵-۲-۱ روند تولید و مصرف انرژی در چین

کشور چین که در دهه ۱۹۵۰ میلادی با تکیه بر فناوری اتحاد جماهیر شوروی حوزه‌های نفتی شمال شرقی خود را توسعه داد و در دهه ۱۹۷۰ عملاً به صادرکننده نفت تبدیل شد، هفتمین تولیدکننده بزرگ نفت در جهان به شمار می‌رود ولی سهم اندک چین از منابع انرژی جهان (۲ درصد نفت و ۱ درصد گاز جهان) و رشد سریع اقتصاد این کشور در دو دهه پایانی قرن بیستم،

چین را به واردات انرژی نیازمند کرد تا جایی که از سال ۱۹۹۳ میلادی به بعد در گروه واردکنندگان انرژی قرار گرفته است. از آن زمان، تقاضای چین برای واردات انرژی به دلیل رشد سریع اقتصادی، گسترش شهرنشینی و افزایش استانداردهای زندگی جمعیت انبوه این کشور سیر تصاعدی پیدا کرده است به طوری که چین طی سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۱ میلادی ۶۴ درصد از رشد عرضه انرژی را پوشش داده است (ماری بتز و دیگران، ۲۰۱۳).<sup>۱</sup> طی دوره مذکور تقاضای چین برای واردات انرژی حدود ۹۰ درصد افزایش یافت (لورت و بادر، ۲۰۰۵).<sup>۲</sup> سیر صعودی تقاضای انرژی چین باعث شد این کشور از سال ۲۰۱۱ میلادی با پشت سر گذاشتن آمریکا به بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی در جهان تبدیل شود به طوری که در سال ۲۰۱۷ میلادی حدود ۲۳,۲ درصد از کل مصرف انرژی جهان و ۳۳,۶ درصد از رشد مصرف انرژی جهانی به این کشور اختصاص داشته است (یان و دیگران، ۲۰۱۸).<sup>۳</sup>



Source: Marybeth Davis, et al (2013)

نمودار ۵-۱. رشد مصرف و واردات نفت چین

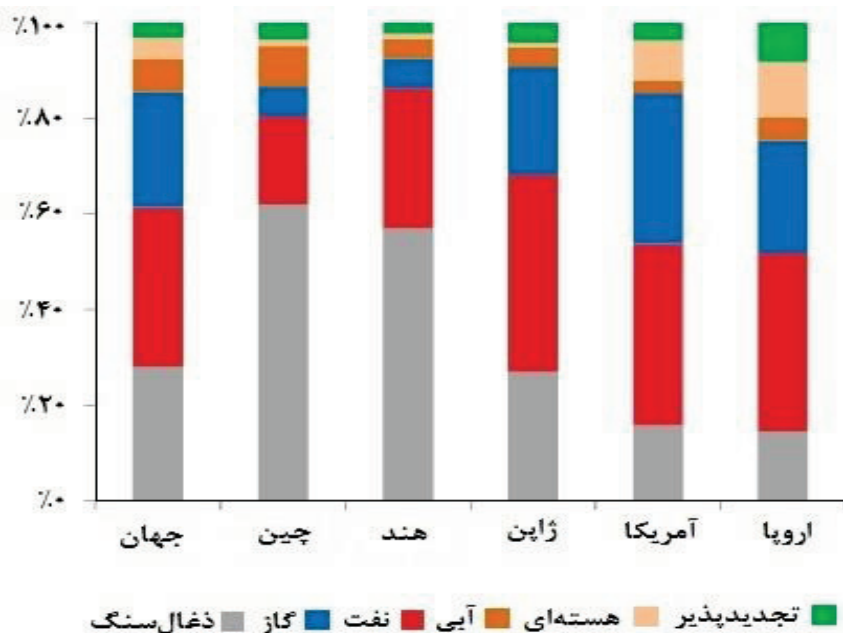
<sup>1</sup> Marybeth

<sup>2</sup> Leverett and Bader

<sup>3</sup> Yan

در سال ۲۰۱۷ میلادی سهم زغال سنگ از کل مصرف انرژی چین ۷۰ درصد بوده و سهم نفت و گاز طبیعی به ترتیب ۷,۶ و ۵,۴ درصد بوده است. با توجه به اینکه میزان آلاینده‌گی نفت و گاز به مراتب پایین‌تر از زغال سنگ است، چین تلاش دارد این سوخت‌ها را جایگزین زغال سنگ کند و به همین منظور سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در کشورهای دارای این منابع انجام داده و سهم نفت و گاز از کل مصرف انرژی این کشور طی سال‌های اخیر در حال رشد بوده است. این در حالی است که چین از نظر منابع نفت و گاز نسبتاً فقیر بوده و وابستگی این کشور به واردات نفت و گاز به ترتیب در حدود ۶۷ و ۳۴ درصد است (یو و دیگران، ۲۰۱۳).<sup>۱</sup>

چنان‌که در نمودار (۵-۲) ملاحظه می‌شود زغال سنگ به عنوان آلاینده‌ترین منبع انرژی، بیشترین سهم را در تأمین انرژی چین دارد و این کشور بزرگ‌ترین مصرف‌کننده زغال سنگ در جهان است که سهم آن از کل مصرف انرژی چین بیش از دو برابر میانگین جهانی است.



Sources: Yu, Biying, Zhao, Guangpu and Runying An, 2019

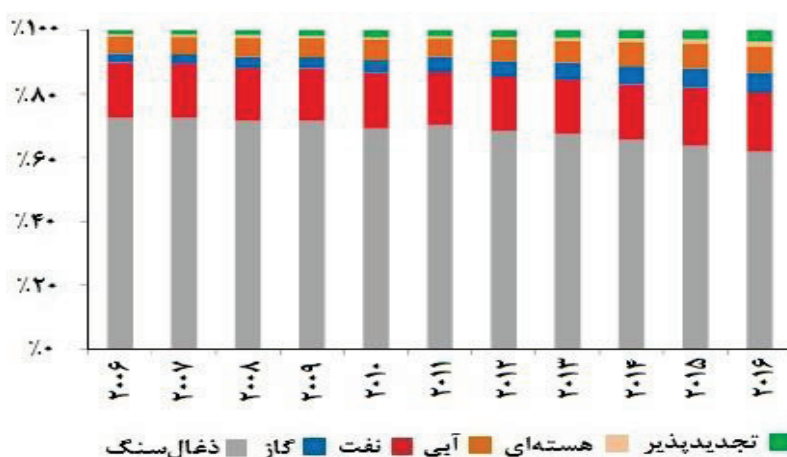
نمودار ۵-۲. ساختار انرژی جهان و کشورهای منتخب

<sup>۱</sup> Yu

کل مصرف انرژی چین در سال ۲۰۱۶ میلادی معادل ۲۹۶۹,۸۹ میلیون بشکه نفت<sup>۱</sup> بوده که از این مقدار ۶۱,۷ درصد در بخش صنعت، ۱۲,۱ درصد در بخش حمل و نقل، ۱۱,۵ درصد در بخش خانگی، ۷,۳ درصد در بخش تجاری، ۱,۹ درصد در بخش کشاورزی و ۵,۵ درصد در سایر بخش‌ها مصرف شده است. سهم انرژی بخش صنعت کاهش قابل توجهی داشته ولی از میانگین جهانی (۴۴,۹ درصد) بسیار بالاتر بوده و بیش از دو برابر مصرف آمریکا (۲۷,۹ درصد) و ژاپن (۲۸,۵ درصد) در بخش صنعت بوده است. عمده انرژی، مصرفی بخش صنعت زغال سنگ و برق بوده که از سال ۲۰۱۴ میلادی به بعد شروع به کاهش کرده است.

زیر بخش‌ها و صنایع مختلفی در بخش صنعت وجود دارند که فولاد، سیمان، آلومینیوم و اتیلن از این جمله هستند. تولید فولاد چین در سال ۲۰۱۶ میلادی معادل ۸۰۸ تن بوده که برای تولید هر تن معادل ۴۰۹,۹۵ کیلو نفت مصرف شده است. در مجموع مصرف انرژی در صنعت فولاد معادل ۳۳۱,۰۸ میلیون تن بوده که ۱۷,۵ درصد از کل مصرف بخش صنعت و ۱۱,۱ درصد از کل مصرف انرژی این کشور را تشکیل داده است. تولید سیمان در چین ۱۲,۴ درصد از مصرف انرژی بخش صنعت و ۷,۷ درصد از کل مصرف انرژی کشور را به خود اختصاص داده است. ۳,۲ درصد از مصرف انرژی بخش صنعت صرف تولید آلومینیوم و ۱ درصد از مصرف انرژی در این بخش صرف تولید اتیلن شده است. مصرف انرژی در بخش حمل و نقل طی دوره ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۶ رشد سریعی داشته و به طور میانگین سالانه ۷,۳ درصد افزایش یافته؛ با این حال، سهم مصرف انرژی در بخش حمل و نقل چین از متوسط جهانی پایین‌تر است (۲۰,۱ درصد) و سهم نفت از مصرف انرژی در بخش حمل و نقل بیش از ۸۳ درصد بوده است.

<sup>۱</sup> Millions of tonnes of oil equivalent (Mtoe)



Sources: Yu, Biyong, Zhao, Guangpu and Runying An, 2019

#### نمودار ۵-۳. مصرف انرژی در بخش‌های مختلف اقتصاد چین

#### ◀ ۵-۲-۲ جایگاه ایران در تأمین انرژی چین

اهمیت نفت و گاز در اقتصاد و همچنین فقر نسبی چین در این زمینه باعث شده دسترسی به انرژی و تأمین امنیت انرژی یکی از مهم‌ترین انگیزه‌های چین برای پیگیری ابتکار کمربند و راه باشد. امنیت انرژی به طور عمومی عبارت است از «دردسترس بودن عرضه کافی با قیمت‌های مناسب» یا طبق تعریف آژانس بین‌المللی انرژی «فراهم بودن بدون اختلال منابع انرژی باقیمت مناسب» (درویتز، ۲۰۱۳)<sup>۱</sup>. عوامل مختلفی از قبیل رشد اقتصادی، سرعت شهرنشینی، صنعتی شدن چین و بالا رفتن استانداردهای زندگی در این کشور چالش‌های این کشور در ارتباط با امنیت انرژی محسوب می‌شوند. رشد شتابان اقتصاد چین از دهه ۱۹۹۰ میلادی و اهداف چین در ایفای نقش رهبری جهان مستلزم این است که منابع انرژی این کشور به عنوان سوخت اقتصاد تأمین شود. از این‌رو، خاورمیانه به عنوان مهم‌ترین منطقه تأمین‌کننده نفت و گاز جهان برای چین نیز مانند سایر قدرت‌های بزرگ، از اهمیت راهبردی برخوردار است. چین در سال ۲۰۱۱ میلادی بزرگ‌ترین واردکننده نفت خلیج فارس در جهان شد به طوری که نفت وارداتی از

<sup>۱</sup> De Ruiter

خلیج فارس ۲۶ درصد از کل مصرف نفت این کشور را تشکیل داد (تاتا، ۲۰۱۳)<sup>۱</sup>. در این بین، ایران با برخورداری از منابع غنی نفت و گاز و به عنوان اولین کشور در مجموع ذخایر هیدروکربنی اهمیت ویژه‌ای دارد و در سال ۲۰۱۴ میلادی ایران، ۱۰ درصد از واردات نفتی چین را تأمین می‌کرد. ایران از معدود کشورهای صادرکننده نفت است که نه تنها با آمریکا به عنوان رقیب اصلی چین در عرصه جهانی متحد نیست بلکه روابط بین این دو طی چهل سال گذشته تیره بوده است.<sup>۲</sup> این موضوع در کنار سایر عوامل موجب شده تمایل ایران و چین برای همکاری اقتصادی به ویژه در حوزه انرژی دوچندان شود. منابع عظیم انرژی ایران و نیازهای روبه رشد چین به انرژی، اساس همکاری‌های اقتصادی ایران و چین را تشکیل می‌دهند. از یک سو چین به منابع انرژی نیاز دارد و از سوی دیگر ایران از کمبود سرمایه و دانش فنی در حوزه انرژی رنج می‌برد که این امر یکی از عوامل مهم شکل‌گیری روابط ایران و چین است.

چین ضمن عدم توجه به تحریم‌های آمریکا مبنی بر ممنوعیت سرمایه‌گذاری بیش از ۲۰ میلیون دلاری در صنایع نفتی ایران، در کنار سرمایه‌گذاری در صنایع و معادن ایران، سرمایه‌گذاری قابل توجهی در صنایع بالادستی نفت ایران کرده و مهم‌ترین سرمایه‌گذار خارجی فعالیت‌های مربوط به این حوزه در ایران است. فعالیت‌های چین در ایران، شامل بهبود پالایش و خدمات لوله‌کشی و مهندسی و اکتشاف نفت است. به عنوان مثال می‌توان سرمایه‌گذاری این کشور در میدان‌های نفتی از جمله یادآوران و آزادگان را ذکر نمود که با توجه به این سرمایه‌گذاری‌ها، چین در حال حاضر با وجود تحریم‌های آمریکا بزرگ‌ترین خریدار نفت ایران محسوب می‌شود. ارزش قرارداد توسعه میدان نفتی یادآوران در حدود ۲ میلیارد دلار است که در سال ۲۰۰۷ میلادی بین شرکت ملی نفت ایران و شرکت پتروشیمی چین منعقد شد. سرمایه‌گذاری چین در صنایع نفت ایران موجب خواهد شد که این کشور از تأمین نفت مورد نیاز خود طی سال‌های آتی اطمینان حاصل کند. همچنین توسعه میدان گازی «پارس شمالی» از

<sup>۱</sup> Tata

<sup>۲</sup> البته باید توجه داشت که تیرگی روابط ایران و آمریکا برای چین به صورت یک چاقوی دولبه عمل می‌کند. از یک سو این امر موجب شده هم ایران و هم چین تمایل داشته باشند روابط اقتصادی فی‌مابین را گسترش دهند و از سوی دیگر تحریم‌های اعمالی آمریکا علیه ایران مانع از همکاری کامل بین این دو کشور به ویژه در حوزه انرژی شده است.

دیگر پروژه‌های مهمی است که قرارداد آن بین ایران و چین بسته شده است. این پروژه نیازمند سرمایه‌گذاری ۱۶ میلیارد دلاری چین است.

مهم‌ترین منطق همکاری چین با ایران، نه تنها به دلیل تضمین عرضه نفت و گاز، بلکه فرصت‌های تجاری است که نصیب شرکت‌های نفتی چین می‌شود (آدابی و دیگران، ۱۳۹۷). سرمایه‌گذاری چین در صنایع نفت ایران نه تنها موجب عقد قراردادهای سودآور شرکت‌های مهم نفتی این کشور با ایران شده، بلکه در شرایط جنگ تجاری چین و آمریکا برای چین این اطمینان خاطر را ایجاد می‌کند که جریان دسترسی این کشور به نفت قطع نخواهد شد (هارولد و نادر، ۲۰۱۲)<sup>۱</sup>. ایران از جمله معدود کشورهایی محسوب می‌شود که اجازه سرمایه‌گذاری در صنایع بالادستی خود را به چینی‌ها داده است. در سال ۲۰۰۵ میلادی چین جای ژاپن را به عنوان بزرگ‌ترین مبدأ واردات ایران گرفت و در سال ۲۰۰۷ میلادی با پیشی گرفتن از اتحادیه اروپا به بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران تبدیل شد (دیکی، ۲۰۱۴)<sup>۲</sup>.

### ۵-۳ تحلیل روابط تجاری و سرمایه‌گذاری ایران و چین

چین و ایران در طول تاریخ روابط بیش از دوهزارساله خود، نقش پراهمیتی جهت گسترش همکاری‌های دوستانه در مسیر راه ابریشم ایفا کرده و موجب بسط و تسهیل تجارت جهانی گردیده‌اند. در طول ۴۵ سال از زمان برقراری روابط سیاسی دو کشور در ۲۵ مردادماه سال ۱۳۵۰ (۱۶ آگوست ۱۹۷۱ میلادی) همکاری‌های فی‌مابین شاهد دستاوردهای برجسته‌ای در ابعاد مختلف سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و دفاعی بوده است.<sup>۳</sup>

ایران و چین هر یک اقتضانات اقتصادی خاص خود را دارند که به پیوند آن‌ها با یکدیگر منجر می‌شود. ایران در سیاست خارجی به بازیگران قدرتمند شرقی از جمله چین در مبادلات اقتصادی چشم دوخته است. از این‌رو است که حجم مبادلات اقتصادی و تجاری ایران با چین از بالاترین رقم درمیان سایر شرکای تجاری ایران برخوردار است. درمقابل، چین نیز به ایران به‌مثابه بازاری چشم

<sup>۱</sup> Harold and Nader

<sup>۲</sup> Dickey

<sup>۳</sup> مقدمه بیانیه مشارکت جامع راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین



دوخته و از این‌رو است که حجم معاملات و مبادلات اقتصادی دو کشور بر مبنای منافع دوجانبه قابل توجه به نظر می‌رسد. دارا بودن ۶۰۰۰ کیلومتر مرز زمینی و ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی، همسایگی با ۱۵ کشور و موقعیت ژئوپلیتیک آن، منابع غنی سرمایه انسانی، نفت، گاز و مواد معدنی شامل فلزات مهم همچون آهن و مس، نیروی انسانی تحصیل کرده و متخصص، زیرساخت‌های صنعتی گسترده در سرتاسر کشور و تنوع بسیار زیاد در تولید محصولات صنعتی و کشاورزی از جمله ظرفیت‌های اقتصاد و تجاری ایران هستند که نشان می‌دهند ایران و چین می‌توانند از این پتانسیل‌ها در مسیر گسترش همکاری‌های اقتصادی و تجاری دو کشور بیش‌ازپیش بهره‌مند گردند.

ایران به عنوان کشوری در حال توسعه که توسعه اقتصادی از اهداف کلان مندرج در اسناد بالادستی آن است نیازمند سرمایه تکنولوژی و مهارت‌های انسانی است. با توجه به سیاست‌های تحریمی غرب علیه ایران چین جایگاه خاصی در سیاست‌های اقتصادی و تجاری کشورمان داشته و به نظر می‌رسد در آینده نیز همواره جایگاه خاص خود در مبادلات اقتصادی ایران را حفظ خواهد کرد.

#### ◀ ۵-۳-۱ اسناد و موافقت‌نامه همکاری‌های دوجانبه ایران و چین

موافقت‌نامه‌های اقتصادی بین کشورها در حوزه‌های مختلف اقتصادی اساس روابط اقتصادی فی مابین را تشکیل می‌دهند. مهم‌ترین موافقت‌نامه‌هایی که طی سال‌های اخیر میان ایران و کشور چین جهت توسعه روابط اقتصادی و تجاری عبارت‌اند از:

##### - موافقت‌نامه بازرگانی

موافقت‌نامه بازرگانی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین با تمایل به ایجاد شرایط مطلوب‌تر برای توسعه و تنوع بیشتر تجارت بر مبنای مساوات و منافع مشترک، پس از فسخ موافقت‌نامه بازرگانی امضا شده در تاریخ ۱۹ فروردین ماه ۱۳۵۲ (۸ آوریل ۱۹۷۳ میلادی) منعقد شد. قانون فوق مشتمل بر ماده‌واحد منضم به متن موافقت‌نامه شامل مقدمه و سیزده ماده در سال ۱۳۷۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

##### - موافقت‌نامه همکاری‌های گمرکی

این موافقت‌نامه فی مابین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین با توجه به این نکته که تخلف از قانون گمرکی برای منافع اقتصادی، تجاری، مالی، اجتماعی و فرهنگی آنان

زیان آور است و با در نظر گرفتن اهمیت تعیین دقیق حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها و حصول اطمینان از اجرای صحیح ممنوعیت‌ها، محدودیت‌ها و اقدامات کنترلی در هنگام واردات یا صادرات، با تشخیص نیاز به همکاری بین‌المللی در زمینه موضوعات مربوط به اعمال و اجرای قوانین گمرکی خود، با اعتقاد به اینکه اقدام علیه تخلفات گمرکی می‌تواند با همکاری نزدیک بین گمرک‌های آن‌ها بر اساس شرایط قانونی شفاف به نحوی مؤثرتر صورت بگیرد، با توجه به تعهدات وضع شده به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی که قبلاً توسط طرف‌های متعهد پذیرفته شده یا اعمال می‌شود، منعقد گردید. قانون فوق مشتمل بر ماده واحد منضم به متن موافقت‌نامه شامل مقدمه و شانزده ماده در سال ۱۳۹۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

#### - موافقت‌نامه حمل و نقل تجاری - دریایی

این موافقت‌نامه میان دولت‌های جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین با هدف توسعه هماهنگ کشتی‌رانی تجاری بین دو کشور به منظور فعال‌سازی همکاری‌های دوجانبه در زمینه امور کشتی‌رانی تجاری، با رعایت اصل آزادی دریانوردی تجاری بین‌المللی منعقد گردید. قانون فوق مشتمل بر ماده واحد منضم به متن موافقت‌نامه شامل مقدمه و پانزده ماده در سال ۱۳۸۲ به تصویب مجلس رسید و برای اجرا ابلاغ گردید.

#### - موافقت‌نامه تشویق و حمایت متقابل از سرمایه‌گذاری

این توافق‌نامه میان دولت‌های جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین با هدف تحکیم همکاری‌های اقتصادی در جهت تأمین منافع هر دو دولت و به منظور استفاده از منابع اقتصادی و امکانات بالقوه خود در امر سرمایه‌گذاری و نیز ایجاد و حفظ شرایط مساعد برای سرمایه‌گذاری‌های سرمایه‌گذاران طرف‌های متعهد در قلمرو یکدیگر و با تأیید لزوم تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری‌های سرمایه‌گذاران طرف‌های متعهد در قلمرو یکدیگر، منعقد شد. قانون فوق مشتمل بر ماده واحد منضم به متن موافقت‌نامه شامل مقدمه و چهارده ماده در سال ۱۳۸۳ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد.

#### - موافقت‌نامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف

دولت‌های جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین با تمایل به انعقاد موافقت‌نامه‌ای به منظور اجتناب از اخذ مالیات مضاعف و جلوگیری از فرار مالی در مورد مالیات‌های بر درآمد، توافق نمودند.

قانون فوق مشتمل بر ماده‌واحد منضم به متن موافقت‌نامه شامل مقدمه و بیست‌ونه ماده در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ بیست‌وسوم اردیبهشت‌ماه یک هزار و سیصد و هشتادودو مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۲/۰۳/۰۷ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.

#### – موافقت‌نامه همکاری در زمینه بهداشت و قرنطینه دامی

موافقت‌نامه مذکور در تاریخ ۱۳۹۸/۶/۱۱ در مجلس شورای اسلامی تصویب و پس از تأیید شورای نگهبان در تاریخ ۱۳۹۸/۷/۶ برای اجرا به وزارت جهاد کشاورزی ابلاغ گردید. علاوه بر موارد نام برده می‌توان به موافقت‌نامه‌ها و یادداشت‌های تفاهم همچون موافقت‌نامه حمل و نقل هوایی، موافقت‌نامه همکاری در زمینه مبارزه با جراثیم فراملی، موافقت‌نامه همکاری در زمینه کاربردهای صلح‌جویانه از انرژی هسته، موافقت‌نامه همکاری فرهنگی و علمی و فنی، یادداشت تفاهم همکاری‌های معدنی و فلزی، یادداشت تفاهم همکاری در بخش نفت و گاز، یادداشت تفاهم تشکیل شورای مشترک بازرگانی، یادداشت تفاهم اجلاس‌های کمیسیون مشترک، یادداشت تفاهم همکاری بین صندوق ضمانت صادرات ایران و طرف چین، یادداشت تفاهم قرنطینه گیاهی، یادداشت تفاهم صادرات گاز طبیعی مایع به کشور چین، یادداشت تفاهم توسعه میدان گازی پارس شمالی، یادداشت تفاهم همکاری میان سازمان توسعه تجارت ایران و شورای توسعه تجارت بین‌المللی چین، یادداشت تفاهم همکاری‌های استاندارد، یادداشت تفاهم همکاری‌های صنعتی، معدنی و سرمایه‌گذاری، یادداشت تفاهم همکاری بین شرکت‌های بیمه صادراتی، یادداشت تفاهم همکاری‌های گردشگری، یادداشت تفاهم همکاری‌های بانکی بین بانک مرکزی و ... بین دو کشور ایران و چین اشاره نمود.

#### ◀ ۵-۳-۲ روابط تجاری ایران و چین

ایران از هزاران سال پیش با چین روابط تجاری گسترده داشته است؛ اولین روابط ایران و چین به دوران اشکانیان بازمی‌گردد و در طول تاریخ با هم مناسبات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی داشته‌اند. با این حال، در دوران پس از جنگ ایران و عراق، روابط تجاری ایران و چین چندان بالا نبود اما به تدریج روابط دو کشور گسترش یافت و روابط تجاری ایران با چین در سال‌های اخیر از رشد مناسبی برخوردار بوده است به‌طوری که در حال حاضر چین مهم‌ترین شریک تجاری ایران

محسوب می‌شود. به عبارتی دیگر با استناد به اطلاعات آماری آنکتاد<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۸ میلادی، صادرات نفت و محصولات غیرنفتی ایران به چین به میزان ۲۵ میلیارد دلار و واردات ایران از این کشور در سال ۲۰۱۸ میلادی به میزان ۱۱ میلیارد دلار بوده است که در نتیجه آن چین به عنوان اولین مقصد صادراتی و اولین مبدأ وارداتی برای ایران محسوب شود. صادرات محصولات غیرنفتی ایران به چین در سال ۲۰۱۸ میلادی در حدود ۹ میلیارد دلار بوده است که در این بین، پلاستیک و محصولات مرتبط بیشترین ارزش صادراتی و در حدود ۲,۸ میلیارد دلار را به خود اختصاص داده است. بیشترین محصول وارداتی ایران از چین در سال ۲۰۱۸ میلادی نیز ماشین‌آلات، وسایل مکانیکی، رآکتورهای هسته‌ای، دیگ‌های بخار و قطعات آن‌ها به ارزش ۲,۴ میلیارد دلار بوده است. از آنجایی که چین مؤثرترین شریک تجاری ایران طی سال‌های اخیر بوده است، بررسی جوانب مختلف روابط تجاری و پیش‌بینی آتی این روابط ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است که در ادامه به آن پرداخته خواهد شد.

#### الف- کلیات روند تجارت ایران و چین

همان‌طور که در جدول (۵-۱) ملاحظه می‌شود، حجم تجارت ایران با چین طی یک دهه گذشته تقریباً روبه رشد بوده است به طوری که این رقم از ۱۷,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۳۷,۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ ارتقا یافته است. حجم تجارت ایران و چین در سال ۲۰۱۸ میلادی نسبت به سال ۲۰۱۷ در حدود ۶ درصد رشد داشته است. در نمودار (۵-۴)، مقایسه صادرات و واردات ایران و چین ارائه شده است. همان‌طور که در این نمودار قابل مشاهده است، صادرات ایران به چین با روندی تقریباً صعودی ولی با نوسانات شدید روبه‌رو بوده است در حالی که روند واردات ایران از چین تقریباً همواره رو به رشد و مثبت بوده است. صادرات ایران به چین در سال ۲۰۱۸ میلادی نسبت به سال ۲۰۱۷ تقریباً ۲۳ درصد رشد داشته در حالی که واردات ایران از چین در این مدت، تقریباً ۱۹ درصد کاهش را تجربه نموده است. صادرات ایران به چین از ۱۳,۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۲۵,۷ میلیارد دلار

<sup>۱</sup>کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل

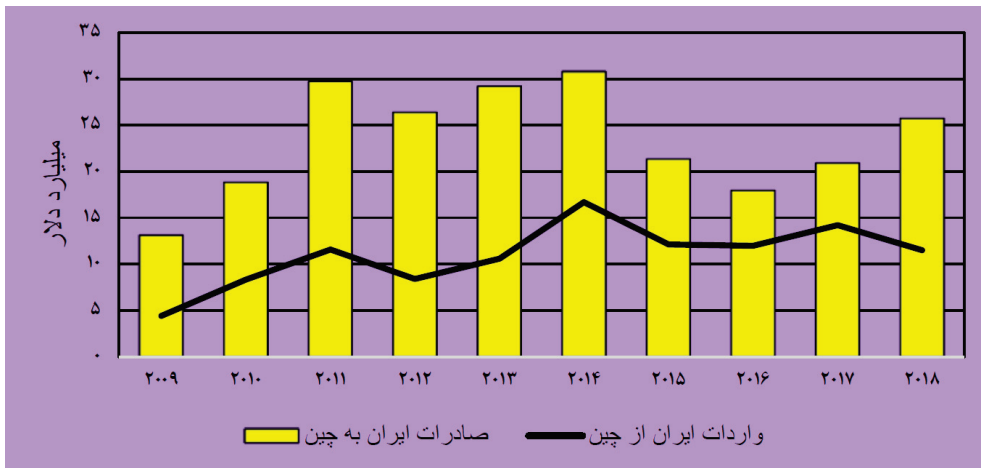
(UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development)

در سال ۲۰۱۸ ارتقا یافته است. واردات ایران از چین نیز از ۴,۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۱۱,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ رسیده است.

جدول ۵-۱. روند تجارت ایران با کشور چین (میلیارد دلار)

عنوان	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸
صادرات (*)	۱۳,۱۴	۱۸,۸۴	۲۹,۷۳	۲۶,۴۱	۲۹,۲۰	۳۰,۷۷	۲۱,۳۵	۱۷,۹۵	۲۰,۹۱	۲۵,۷۳
صادرات غیرنفتی (**)	۳,۱۲	۴,۵۷	۵,۵۵	۵,۵۱	۷,۴	۹,۳۸	۷,۲۳	۸,۳۶	۹,۰۶	۹,۳۱
واردات (*)	۴,۴۳	۸,۳۴	۱۱,۵۶	۸,۴۱	۱۰,۵۹	۱۶,۶۹	۱۲,۱۳	۱۱,۹۷	۱۴,۱۹	۱۱,۵۰
تراز تجاری با نفت	۸,۷۱	۱۰,۵	۱۸,۱۷	۱۸	۱۸,۶۱	۱۴,۰۸	۹,۲۲	۵,۹۸	۶,۷۲	۱۴,۲۳
تراز تجاری بدون نفت	-۱,۳۱	-۳,۷۷	-۶,۰۱	-۲,۹	-۳,۱۹	-۷,۳۱	-۴,۹	-۳,۶۱	-۵,۱۳	-۲,۲۹
حجم تجارت با نفت	۱۷,۵۷	۲۷,۱۸	۴۱,۲۹	۳۴,۸۲	۳۹,۷۹	۴۷,۴۶	۳۳,۴۸	۲۹,۹۲	۳۵,۱	۳۷,۲۳

مأخذ: (\*) مرکز اطلاعات آماری آنکتاد (UNCTAD) و (\*\* منابع آماری سازمان جهانی تجارت ITC)



مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران

#### نمودار ۵-۴. مقایسه واردات و صادرات ایران و چین

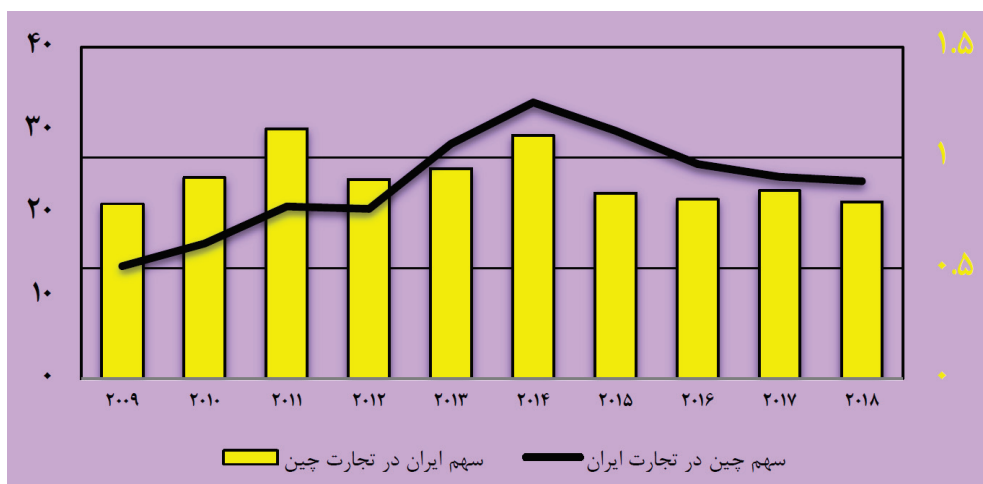
بیشترین حجم تجارت گزارش شده، برای ایران و چین در سال ۲۰۱۴ میلادی و به میزان ۴۷,۴ میلیارد دلار بوده است که در این سال ایران ۳۰,۷ میلیارد دلار صادرات و در حدود ۱۶,۶ میلیارد دلار واردات از چین داشته است. طی یک دهه گذشته، تراز تجاری با نفت ایران و چین همواره مثبت بوده در حالی که تراز تجاری بدون نفت آن‌ها همواره منفی بوده است. به طور متوسط طی ۵ سال گذشته صادرات غیرنفتی ایران به چین در حدود ۹ میلیون دلار است.

سهم چین در تجارت ایران و بالعکس در یک دهه گذشته در جدول (۲-۵) قابل مشاهده است. سهم ایران در کل تجارت چین طی یک دهه گذشته روندی نوسانی و ناچیز داشته است. در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۴ میلادی بیش از یک درصد از تجارت چین با ایران بوده است.

جدول ۲-۵. سهم تجارت چین در تجارت ایران و بالعکس (درصد)

عنوان	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸
سهم چین در تجارت ایران	۱۳,۵۶	۱۶,۳	۲۰,۷۶	۲۰,۴۸	۲۸,۳۱	۳۳,۲۹	۲۹,۸۸	۲۵,۸۸	۲۴,۳۱	۲۳,۸
سهم ایران در تجارت چین	۰,۷۹	۰,۹۱	۱,۱۳	۰,۹	۰,۹۵	۱,۱	۰,۸۴	۰,۸۱	۰,۸۵	۰,۸

مأخذ: مرکز اطلاعات آماری اکتاد (UNCTAD)



مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران

نمودار ۵-۵. مقایسه سهم تجارت ایران و چین در هر طرف

طی یک دهه گذشته، سهم چین در کل تجارت ایران تقریباً روندی روبه رشد داشته است به طوری که از ۱۳,۵ درصد در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۲۳,۸ درصد در سال ۲۰۱۸ رسیده است. در سال ۲۰۱۴ میلادی، چین در حدود ۳۳,۲ درصد از سهم تجارت ایران را به خود اختصاص داده است.

### ب- درجه اکمال تجاری ایران و چین

تکیه بر اختلافات در تولیدات کشورها که در وضعیت و نوع کالاهای وارداتی و صادراتی هر کشور نمایان می‌شود، بررسی امکان توسعه روابط تجاری کشورها را میسر خواهد نمود. در اغلب موارد، کشورهای جهان، کالا و خدماتی را تولید و صادر می‌کنند که در آن از کارایی بیشتری برخوردارند و در مقابل کالاها و خدماتی را وارد می‌نمایند که یا اساساً امکان تولید آن‌ها را نداشته و یا در صورت توان تولید در داخل کشور، با کارایی کمتری قادر به تولید آن‌ها می‌باشند (رحمانی ۱۳۸۵). از آنجاکه طرح فراگیر منطقه‌ای کمر بند و راه چین ابعاد مختلف اقتصادی- تجاری را به طور ویژه دربر دارد، در صورت امکان توسعه تجارت بین ایران و چین می‌تواند آثار مثبت قابل ملاحظه‌ای برای توسعه اقتصادی ایران از منظر رشد تولید و صادرات دربر داشته باشد. لذا بررسی امکان توسعه تجاری ایران و چین به عنوان یکی از نکات کلیدی در این نوشتار به آن پرداخته خواهد شد که در ابتدا با بررسی ادبیات اقتصادی در این حوزه، مدل‌های مورد استفاده تشریح شده و در نهایت با استخراج نتایج حاصله از مدل‌های مذکور امکان‌پذیری توسعه صادرات ایران به کشور چین مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت.

در ادبیات اقتصادی، بررسی روابط اقتصادی میان کشورها از زمان مرکانتیلیست‌ها آغاز گردید. سپس تئوری مزیت مطلق<sup>۱</sup> آدام اسمیت به همراه انتقاد از نظریه محدودیت تجاری مرکانتیلیست‌ها ارائه می‌گردد. ارائه نظریه مزیت نسبی<sup>۲</sup> تورنز- ریکاردو جهت توضیح کاستی‌های تئوری مزیت مطلق ارائه شد. در ادامه، نظریه هکشر- اوهلین<sup>۳</sup> نظریه جدیدی را جهت توضیح علت تفاوت در قیمت‌های نسبی تولیدات کشورها و انجام تجارت میان آن‌ها ارائه دادند؛ اما نظریه فوق که بر فراوانی عوامل تولید یک کشور و اختلاف در میزان عوامل مورد استفاده در تولید کالاها تأکید داشت، با انجام مطالعات تجربی که برخی از آن‌ها صحت این نظریه را زیر سؤال می‌بردند تا حدی سست گردید. از سوی دیگر، عدم صحت بسیاری از فروض رقابت کامل که مبنای شکل‌گیری نظریه‌های کلاسیک از زمان آدام اسمیت بوده، به مرور زمان آشکار و مورد توجه قرار گرفت. از نیمه دوم قرن بیستم، مطالعات دیگری به‌انجام رسید که نتیجه آن ارائه نظریه

<sup>1</sup> Absolute Advantage

<sup>2</sup> Comparative Advantage

<sup>3</sup> Heckscher- Ohlin Model

مزیت رقابتی ملل توسط پورتر بود. با توجه به اهمیت موضوع و اهداف مختلف مطالعات تجارت بین الملل نظریات مختلف و مطالعات گسترده‌ای در سال‌های گذشته در این حوزه صورت گرفته است به طوری که اکمال و تشابه تجاری میان کشورها به‌ویژه با هدف ایجاد اتحادیه‌های تجاری، شکل مهم‌تری به خود گرفته است. به این دلیل، در ادامه این فصل تشابه تجاری میان ایران و چین مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

همکاری‌های اقتصادی بین کشورها در اتحادیه یا موافقت‌نامه‌های دوجانبه در مراحل مختلفی شکل می‌گیرد که نشان‌دهنده درجه همکاری اقتصادی بین اعضا است. اشکال همکاری بین کشورها را می‌توان به دو شکل عمده تقسیم نمود. نخست همکاری‌هایی که منجر به آزادی حرکت کالا، خدمات و عوامل تولید بین کشورهای عضو بشود. سپس، همکاری‌هایی که علاوه بر آزادی تجارت و عوامل تولید، همکاری در زمینه‌های سیاست پولی و مالی را نیز به وجود آورد. یکپارچگی اقتصادی طی پنج مرحله اصلی گسترش می‌یابد که کاهش موانع تعرفه‌ای اولین مرحله آن هست. یک طرح یکپارچگی در نهایت ممکن است تا آنجا پیش رود که کشورهای عضو سیاست‌های اقتصادی مشترکی را اتخاذ نمایند. در واقع هر مرحله، علاوه بر آنکه دربرگیرنده مراحل قبل است، تسهیلات بیشتری را نیز برای همکاری بین کشورها فراهم می‌نماید. موافقت‌نامه تجاری ترجیحی، منطقه تجارت آزاد، اتحادیه گمرکی، بازار مشترک و اتحادیه اقتصادی مراحل مختلف یکپارچگی اقتصادی محسوب می‌شوند (رحمانی ۱۳۸۵).

آنچه می‌تواند به عنوان پایه‌ای برای شکل‌گیری یک اتحادیه و یا همکاری تجاری منطقه‌ای مبنای عمل قرار گیرد، میزان و شدت اکمال تجاری میان کشورهاست که در ادامه مفهوم و برخی روش‌های مورد استفاده در این زمینه بیان می‌گردند.

ظرفیت تجاری، میزان تجارتی است که کشورها به صورت بالقوه می‌توانند با توجه به عوامل تعیین‌کننده جریان تجارت با یکدیگر داشته باشند. در ادبیات اقتصادی برای تعیین ظرفیت‌های تجاری بین کشورها روش‌های متعددی ارائه شده است که مجموعه این روش‌ها را می‌توان در سه گروه دسته‌بندی کرد شامل:

- روش برآورد ساده ظرفیت تجاری؛



- روش برآورد ظرفیت تجاری با استفاده از آزمون مشابهت از جمله شاخص کسینوس و درایسدل؛
- روش برآورد با استفاده از مدل جاذبه.

### آزمون مشابهت تجاری از طریق معیار کسینوس

از آنجاکه در این مطالعه، شناسایی ظرفیت توسعه روابط تجاری میان ایران با چین با رویکرد توسعه صادرات مدنظر است، از روش برآورد ظرفیت تجاری با استفاده از آزمون مشابهت شاخص کسینوس، استفاده خواهد شد. قابل ذکر است که شاخص‌های مزبور از این توانایی برخوردارند که با در نظر گرفتن وضعیت بالفعل تجارت کشورها با یکدیگر، شناخت ساختار تجاری، ظرفیت بالقوه تجاری بین هر دو کشور را ارائه نمایند. ضمن آنکه مقدار شاخص حاصله در محدوده‌ای مشخص قرار داشته و امکان انجام مقایسه میان گروه‌های کالایی را ارائه می‌نماید.

معیار کسینوس، معیار محاسبه درجه اکمال تجاری میان گروه‌های مختلف کالایی در صادرات و واردات کشورهای مختلف هستند که در این مطالعه از آن استفاده شده است. استفاده از شاخص‌های مذکور به دلایل مختلفی است که عمده‌ترین آن بررسی گروه‌های مختلف کالایی در محاسبه شاخص‌ها و نیز هماهنگی آن با شاخص مزیت نسبی آشکار شده صادرات ایران در توانایی و قدرت توسعه صادرات کشور در گروه‌های مختلف است (کوئیورس، ستینکامپ و ویویرس<sup>۱</sup> (۲۰۱۲)).

این شاخص اولین بار توسط آلن (۱۹۵۷) به شکل زیر تعریف شد (مالان، ۲۰۱۵):

$$\text{Cos}_{ij} = \frac{e_i \cdot m_j}{[e_i][m_j]} \rightarrow \text{Cos}_{ij} = \frac{\sum E_{ik} \cdot M_{jk}}{\sqrt{\sum E_{ik}^2 \cdot \sum M_{jk}^2}} \quad k = 1, 2, \dots, n - 1, n \quad (1)$$

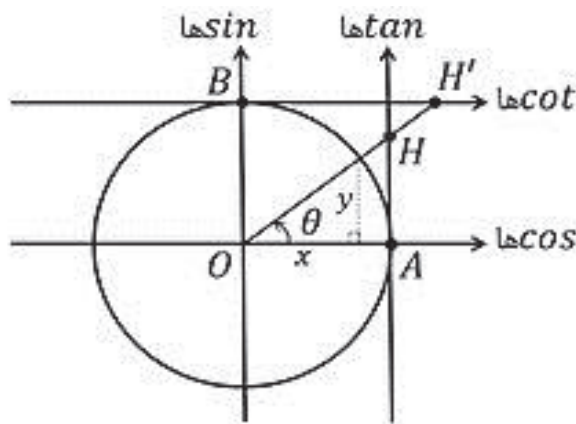
$E_{ik}$  = صادرات کشور  $i$  از کالای  $k$  به جهان

$M_{jk}$  = واردات کشور  $j$  از کالای  $k$  از جهان.

در این رابطه  $i$ ،  $j$  و  $k$  به ترتیب مربوط به کشور صادرکننده، کشور واردکننده و گروه کالا است.  $X_{ijk}$  جریان تجاری کالای  $k$  از کشور  $i$  به کشور  $j$  است. اگر تمام واردکننده‌های کالای  $k$  از کشور  $i$  را با هم در نظر بگیریم،  $E_{ik} = \sum_{i \neq j} X_{ijk}$  است که کل صادرات کشور  $i$  به جهان است و اگر

<sup>1</sup> Cuyvers. Lu, Steenkamp. EA, Viviers

تمام صادرکنندگان کالای  $k$  به کشور  $z$  را در نظر بگیریم،  $M_{ik} = \sum_{i \neq j} X_{ijk}$  است که بیانگر واردات کشور  $z$  از جهان در کالای  $k$  است. بردار صادرات کشور، ترکیبی از  $n$  قلم کالا است:  $E_{ik}: (k = 1, 2, 3, \dots, n - 1, n)$  که با حرف  $e_i$  نشان داده می‌شود. به همین ترتیب  $m_j$  نیز بردار واردات کشور  $z$  با  $n$  قلم کالا است بدین صورت:  $M_{ik}: (k = 1, 2, 3, \dots, n - 1, n)$ .



نمودار ۵-۶. تعیین زاویه بین دو بردار بر اساس معیار کسینوس در دایره مثلثاتی

با تعیین زاویه دو بردار در فضای کالای  $n$  بعدی می‌توان این دو بردار را با هم مقایسه کرد. زاویه کوچک نشان می‌دهد که ترکیب کالای صادرات کشور  $i$  (برای تمام هدف‌ها یا جهان) شبیه به ترکیب کالایی واردات کشور  $z$  (از تمام مبادی یا جهان) است و زاویه بزرگ نشان می‌دهد که ساختار صادرات کشور  $i$  و ساختار واردات کشور  $z$  غیرمشابه است (یعنی قابلیت انطباق ندارند). بزرگی زاویه بین این دو بردار برحسب کسینوس اندازه‌گیری می‌شود (لینمن ۱۹۸۸). با توجه به فرمول ارائه شده، اگر ترکیب کالایی صادرات کشور  $i$  با واردات کشور  $z$  یکسان باشد، درجه تکمیل کامل را نشان می‌دهد؛ یعنی الگوهای کالایی کشور صادرکننده و واردکننده دقیقاً شبیه به هم است. اگر برای تمام  $k$ ها،  $E_{ik}$  یا  $M_{ik}$  با هر دو صفر باشد، روشن است که تجارت از  $i$  به  $z$  ممکن نیست و بردارهای  $e_i$  و  $m_j$  برهم عمود هستند و به این ترتیب  $\cos_{ij} = 0$  است و درجه تکمیل تجاری وجود ندارد. معیار کسینوس تنها شدت مشابهت جریان تجاری متقابل مورد انتظار را از کشور صادرکننده  $i$  ام به کشور واردکننده  $z$  ام ارائه می‌دهد و درباره تشخیص ظرفیت واقعی

چیزی نمی‌گوید. به عبارت دیگر ممکن است تجارت دو کشور کاملاً مشابه هم باشند، در حالی که معلوم نیست آن‌ها واقعاً با یکدیگر تجارت کرده باشند (آلن ۱۹۵۷).

### محاسبه معیار کسینوس برای صادرات ایران و واردات چین

در این مطالعه، کشور ایران بوده که صادرات آن بررسی شده است و کشور چین بوده که واردات آن از تمامی مبادی ارائه شده است. گروه‌های کالایی در این مطالعه برحسب طبقه‌بندی استاندارد تجارت بین‌المللی سه‌رقمی<sup>۱</sup> (SITC) در نظر گرفته شده است تا از زنجیره ارزش محصولات تجاری و ترکیبات کالایی به طور کامل مورد استفاده قرار گیرد. استفاده از این طبقه‌بندی در نظام محصولات تجاری یک کشور قابلیت شناسایی ترکیبات کالایی را فراهم خواهد نمود (عباسی ۱۳۹۷).

نتایج شاخص کسینوس که در نهایت زاویه دو بردار برحسب محصولات صادراتی ایران و محصولات وارداتی چین که بیانگر مشابهت ترکیب گروه‌های کالایی صادراتی ایران و گروه‌های کالایی وارداتی چین طی سال‌های ۲۰۱۵ میلادی تا ۲۰۱۸ بوده است در جدول شماره (۵-۳) قابل مشاهده است. نتایج این محاسبات بیانگر این است که زاویه بین بردارهای محصولات صادراتی ایران از سال ۲۰۱۵ میلادی با ۲۷ درجه به ۲۳ درجه در سال ۲۰۱۸ کاهش یافته است.

#### جدول ۵-۳. زاویه بین محصولات صادراتی ایران و محصولات وارداتی چین

برحسب شاخص کسینوس (درجه)

۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۲۳	۲۸	۳۰	۲۷	زاویه معیار کسینوس

مأخذ: محاسبات تحقیق

برای تفسیر نتایج می‌توان بیان داشت که زاویه ۴۵ درجه معیار بحرانی خواهد بود و در صورتی که تجارت دو کشور زاویه‌ای کمتر از ۴۵ درجه داشته باشند، تجارت آن‌ها مشابهت کافی برای توسعه روابط پایدار تجاری خواهند داشت و زاویه بیشتر از ۴۵ درجه فاقد مشابهت کافی بوده و روابط تجاری بین کشورها پایداری کافی را نخواهد داشت. با توجه به نتایج به دست آمده از جدول (۵-۳)، زاویه بردار محصولات صادراتی ایران و محصولات وارداتی کشور چین درجه اکمال بالایی را نشان می‌دهند.

<sup>۱</sup> Standard International Trade Classification

همان طور که بیان شد، بزرگی زاویه بین این دو بردار که برحسب کسینوس با توجه به فرمول ارائه شده اندازه‌گیری شده است، اگر ترکیب کالایی صادرات کشور ایران با ترکیبات و نیازهای کالایی واردات کشور چین یکسان (به عبارتی دارای زاویه کمتر از ۴۵ درجه) باشد، درجه اکمال مناسبی را نشان می‌دهد؛ یعنی الگوهای کالایی کشور صادرکننده و واردکننده دقیقاً (تا حدودی زیادی) شبیه به هم است. زاویه نسبتاً کوچک این محاسبه نشان می‌دهد که ترکیب کالای صادرات کشور ایران شبیه به ترکیب کالایی واردات کشور چین است. به عبارتی می‌توان اذعان داشت که توانایی‌های صادراتی ایران، مشابه نیازهای وارداتی کشور چین است و البته طی سال‌های گذشته این درجه رو به کاهش بوده و به نظر می‌رسد پایداری روابط تجاری فی‌مابین با توسعه صادرات ایران به چین تقویت خواهد شد.

از آنجایی که نتایج این مطالعه بیانگر این واقعیت است که مشابهت جریان تجاری متقابل مورد انتظار کشورهای ایران و چین بسیار مناسب بوده و انتظار می‌رود که کشور چین شریک پایداری برای محصولات صادراتی ایران محسوب شود و ایران می‌تواند با توسعه محصولات صادراتی خود به این کشور ظرفیت تجارت فی‌مابین را ارتقا دهد. در نهایت می‌توان انتظار داشت که ایران در ابتکار کمربند و راه چین با برنامه‌ریزی دقیق برای توسعه محصولات صادراتی خود به چین نهایت بهره‌برداری را در ابعاد اقتصادی داشته باشد.

با عنایت به درجه اکمال نسبتاً مناسب، بررسی روند کالایی صادرات و واردات این دو کشور دیدگاه دقیق‌تری برای توسعه ظرفیت تجاری فی‌مابین با توجه به وضع موجود ارائه می‌نماید که در ادامه به آن پرداخته خواهد شد.

#### ◀ ۵-۳-۲-۱ محصولات صادراتی ایران به چین

در این بخش، محصولات صادرات غیرنفتی ایران به چین برحسب طبقه‌بندی نظام هماهنگ توصیف و کدگذاری کالای گمرکی (HS)<sup>۱</sup> استفاده خواهد شد. در سال ۲۰۱۸ میلادی، ده محصول اصلی صادرات غیرنفتی ایران به چین در جدول (۴-۵) ارائه شده است.

<sup>۱</sup> Harmonized Commodity Description and Coding Systems (HS)

جدول ۵-۴. عمده گروه‌های کالایی HS صادرات ایران به چین

صادرات ایران به جهان		صادرات ایران به چین		عنوان محصول	HS
متوسط درصد رشد سالانه ۲۰۱۴-۲۰۱۸	ارزش میلیون دلار	متوسط درصد رشد سالانه ۲۰۱۴-۲۰۱۸	ارزش میلیون دلار		
۵	۵۵۵۱,۴	۶	۲۸۵۲	مواد پلاستیکی و اشیای ساخته شده از این مواد؛ کائوچو و اشیای ...	۳۹
۸	۶۳۶۶,۸	-۳	۲۳۶۴,۳	سوخت‌های معدنی، روغن‌های معدنی، مواد قیری، موم‌های معدنی	۲۷
۰	۴۱۰۵,۸	-۳	۲۲۱۹,۴	محصولات شیمیایی آلی	۲۹
۷	۱۱۳۸,۴	۶	۱۰۵۰,۲	سنگ فلز، جوش و خاکستر	۲۶
-۹	۷۸۵,۱	۱۷	۲۴۶	نمک، گوگرد، خاک و سنگ، گچ، آهک و سیمان	۲۵
۲	۸۴۳,۷		۱۷۱,۷	کودها	۳۱
۱۱	۷۰۰,۵	۱۰۰	۱۴۱,۷	مس و مصنوعات از مس	۷۴
-۸	۴۲۲,۴	-۱۹	۴۸,۶	محصولات شیمیایی غیر آلی، ترکیبات آلی یا غیر آلی فلزات گران بها...	۲۸
-۹	۱۷۱۸,۸	۳۵	۲۱,۱	میوه‌های خوراکی، پوست مرکبات یا پوست خربزه و همانند آن	۰۸
-۴	۱۰۰,۴	۱۳۲	۲۱	عصاره‌های دباغی یا رنگرزی، تانن‌ها و مشتقات آن‌ها، مواد...	۳۲

مأخذ: منابع آماری سازمان جهانی تجارت ITC

کل صادرات ایران به جهان در گروه کالایی مواد پلاستیکی و اشیای ساخته شده از آن، در سال ۲۰۱۸ به ارزش ۵,۵ میلیارد دلار بوده که در حدود ۲,۸ میلیارد دلار آن (در حدود نیمی از آن) به کشور چین صادر شده است. این محصول بیشترین ارزش صادرات غیرنفتی ایران را به خود اختصاص داده است. متوسط سالانه رشد صادرات ایران به چین در این گروه کالایی از سال ۲۰۱۴ میلادی تا ۲۰۱۸ به میزان ۶ درصد بوده است.

سوختهای معدنی و مواد قیری نیز دومین محصول عمده صادرات غیرنفتی ایران به چین را به خود اختصاص داده است که کل صادرات ایران به جهان در این گروه کالایی ۶,۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ گزارش شده است که در حدود ۲,۳ میلیارد دلار آن به چین صادر شده است. لازم به ذکر است که علی‌رغم رشد متوسط سالانه ۸ درصدی در کل صادرات این محصول از ایران به جهان طی سال‌های ۲۰۱۴ الی ۲۰۱۸، ولی صادرات ایران به چین طی مدت مذکور به طور متوسط سالانه با کاهش ۳ درصدی مواجه بوده است.

در حدود نیمی از صادرات گروه محصولات شیمیایی آلی ایران به کشور چین بوده است. به عبارتی صادرات ایران در این گروه کالایی به جهان در سال ۲۰۱۸ میلادی در حدود ۴,۴ میلیارد دلار بوده که ۲,۲ میلیارد دلار آن به چین بوده و این گروه سومین رتبه را در محصولات عمده صادرات ایران به چین در سال ۲۰۱۸ میلادی دارد.

با توجه به منابع نفت و گاز و سایر منابع هیدروکربوری به عنوان مواد اولیه اصلی تولیدات این محصولات و نیز قابلیت ایران به عنوان یکی از مهم‌ترین کشورهای دارای ذخایر مناسب هیدروکربوری جهان، برنامه‌ریزی برای توسعه صادرات ایران به چین در این گروه‌های کالایی ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. لذا می‌توان پیشنهاد نمود با ارتقای ظرفیت تولید محصولات پایین‌دستی صنایع نفت و گاز در راستای توسعه صادرات این محصولات با عنایت به ظرفیت موجود برای تسهیل ترانزیت تجاری در ابتکار کمربند و راه چین اقدام شود.

### ◀ ۵-۳-۲- محصولات وارداتی ایران از چین

در این بخش نیز محصولات وارداتی ایران از چین برحسب طبقه‌بندی دورقمی و قسمت‌های HS، در سال ۲۰۱۸ میلادی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. ۱۰ گروه از کالاهای وارداتی ایران با بیشترین ارزش دلاری از چین در جدول (۵-۵) ارائه شده است.

بیشترین محصول وارداتی ایران از چین مربوط به گروه کالایی رآکتورهای هسته‌ای، دیگ‌های بخار و آبگرم، ماشین‌آلات و وسایل مکانیکی؛ اجزا و قطعات آنها بوده است که در سال ۲۰۱۸ میلادی ایران ۷,۶ میلیارد دلار از جهان واردات داشته است در حدود ۲,۴ میلیارد دلار آن از چین بوده است. متوسط رشد سالانه کل واردات ایران از این گروه کالایی طی سال‌های ۲۰۱۴ الی ۲۰۱۸ میلادی به میزان ۳ درصد کاهش یافته است که واردات از کشور چین در این مدت در حدود ۸ درصد کاهش یافته است. به عبارتی می‌توان ادعان داشت که ایران علی‌رغم کاهش واردات این محصول از جهان، در حال جایگزین کردن چین با سایر کشورهای جهان است.

ایران در سال ۲۰۱۸ میلادی در حدود ۳,۶ میلیارد دلار از گروه کالایی ماشین‌آلات و دستگاه‌های برقی و اجزا و قطعات آنها، واردات از جهان داشته است که ۱,۶ میلیارد دلار آن از چین وارد شده است. این گروه کالایی نیز به عنوان یکی از محصولات عمده وارداتی ایران از کشور چین محسوب شده است که البته واردات ایران از چین طی سال‌های ۲۰۱۴ الی ۲۰۱۸ میلادی، متوسط سالانه ۱ درصد رشد را تجربه نموده است.

جدول ۵-۵. عمده گروه‌های کالایی HS واردات ایران از چین

HS	عنوان محصول	واردات ایران از چین		واردات ایران از جهان	
		ارزش میلیون دلار	متوسط درصد رشد سالانه ۲۰۱۴-۲۰۱۸	ارزش میلیون دلار	متوسط درصد رشد سالانه ۲۰۱۴-۲۰۱۸
۸۴	رآکتورهای هسته‌ای، دیگ‌های بخار و آبگرم، ماشین‌آلات و وسایل مکانیکی؛ اجزا و قطعات آنها	۲۴۱۲,۱	-۸	۷۶۸۶,۶	-۳

HS	عنوان محصول	واردات ایران از چین		واردات ایران از جهان	
		ارزش میلیون دلار	متوسط درصد رشد سالانه ۲۰۱۴-۲۰۱۸	ارزش میلیون دلار	متوسط درصد رشد سالانه ۲۰۱۴-۲۰۱۸
۹۹	سایر کالاها که درجایی دیگر ذکر نشده‌اند	۱۶۷۳,۴	۲۱	۲۷۳۴	۲۶
۸۵	ماشین‌آلات و دستگاه‌های برقی و اجزا و قطعات آن‌ها، دستگاه‌های ضبط و پخش صوت، دستگاه ضبط و پخش صوت و تصویر تلویزیونی ...	۱۶۴۹,۶	۱	۳۶۵۸,۳	۰
۸۷	وسایل نقلیه زمینی غیر از نواقل روی خط راه‌آهن یا تراموا و ...	۶۷۳,۱	۵	۱۵۳۱,۱	-۱۴
۲۹	محصولات شیمیایی آلی	۳۹۶,۲	۴	۱۳۸۵,۷	۴
۷۲	چدن، آهن و فولاد	۳۳۱,۱	-۲۰	۱۲۱۰,۱	-۲۱
۳۹	مواد پلاستیکی و اشیای ساخته‌شده از این مواد	۳۱۵,۹	-۵	۱۲۸۳,۷	-۵
۷۳	مصنوعات از چدن، آهن یا فولاد	۲۸۲,۱	-۱۷	۴۹۶,۶	-۱۲
۴۸	کاغذ و مقوا، اشیای ساخته‌شده از خمیر کاغذ، از کاغذ یا از مقوا	۲۵۹,۱	۱	۸۹۴,۷	-۴
۴۰	کائوچو و اشیای ساخته‌شده از کائوچو	۲۰۹,۶	-۶	۶۴۶,۸	-۵

مأخذ: منابع آماری سازمان جهانی تجارت ITC

ایران در سال ۲۰۱۸ میلادی در حدود ۱,۵ میلیارد دلار واردات از گروه وسایل نقلیه زمینی داشته است که در حدود ۶۷۳ میلیون دلار آن از چین وارد شده است. این گروه کالایی که خودروهای سواری نیز در آن قرار دارند به عنوان یکی از مهم‌ترین گروه‌های کالایی وارداتی ایران از چین محسوب می‌شود. واردات ایران از این گروه کالایی طی سال‌های ۲۰۱۴ الی ۲۰۱۸ میلادی



از جهان در حدود ۱۴ درصد کاهش داشته در حالی که واردات ایران از کشور چین در این گروه کالایی در مدت مذکور با رشد ۵ درصدی مواجه بوده است، به عبارتی می‌توان اذعان داشت در این گروه کالایی چین در حال تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین شرکای تجاری برای ایران است.

#### ◀ ۵-۳-۲-۳ پتانسیل‌های صادراتی ایران به چین

یکی از مهم‌ترین اقدامات برای شناسایی پتانسیل‌های توسعه محصولات صادراتی ایران به بازار چین و یا هر بازار هدف صادراتی دیگر، شناخت کمی و کیفی تقاضا در بازار موردنظر است. وسعت و بزرگی بازار و اقتصاد چین این کشور را به یکی از بزرگ‌ترین کشورهای واردکننده جهان تبدیل کرده است. چین به همان میزان که یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان جهان محسوب می‌شود در عین حال به منظور تأمین نیازهای مصرفی، تولیدی، صنعتی و خدماتی جمعیت ۱,۳۹ میلیارد نفری خود لاجرم نیازمند واردات گسترده از سایر کشورهای جهان است.

بررسی اقلام وارداتی چین برحسب کدهای تعرفه شش‌رقمی نشان می‌دهد علی‌رغم اینکه در برخی کدهای تعرفه سابقه صادراتی در ایران وجود دارد، اما چین به عنوان بازار هدف در این محصولات انتخاب نشده است. به طور کلی، بر اساس آمارهای مرکز تجارت بین‌الملل، تعداد اقلام وارداتی چین از جهان برحسب کد تعرفه شش‌رقمی در سال ۲۰۱۷ میلادی بالغ بر ۵۰۱۰ ردیف تعرفه بوده که ارزش آن معادل ۱۸۰۰ میلیارد دلار است.

در مقایسه این اقلام با آمارهای گمرک ایران نشان می‌دهد در ۲۸۳ ردیف تعرفه شش‌رقمی، بخشی از نیاز وارداتی چین از طریق ایران تأمین شده است؛ در این ۲۸۳ تعرفه ارزش واردات چین ۵۴۹ میلیارد دلار بوده است که تنها ۱,۷ درصد آن به ارزش ۹,۱ میلیارد دلار توسط ایران تأمین شده است. در این محور با توجه به سابقه صادرات ۲۸۳ ردیف تعرفه شش‌رقمی، به صورت بالقوه امکان افزایش صادرات وجود دارد. افزایش سهم صادرات ایران در این گروه از ۱,۷ درصد فعلی به ۳ درصد باعث تولید ۱۶ میلیارد دلار درآمد مازاد ارزی خواهد شد.

جدول ۵-۶. فهرست اقلام عمده وارداتی چین در سال ۲۰۱۷ میلادی که بر اساس آمار گمرک، در سال ۱۳۹۶ ایران سابقه صادراتی آن‌ها به سایر کشورها غیر از چین را داشته است (میلیون دلار)

کد تعرفه	شرح	واردات کشور چین	صادرات کشور ایران به جهان
۸۵۴۲۳۹	سایر مدارهای مجتمع شده (آی‌سی‌های الکترونیک)	۴۸۶۱۴,۳	۰,۲
۸۵۱۷۷۰	قطعات دستگاه‌های تلفن، شامل تلفن‌هایی برای شبکه‌های رادیو تلفنی (Cellular) یا سایر شبکه‌های بی‌سیم؛ سایر دستگاه‌ها جهت انتقال یا دریافت صدا، تصویر یا سایر داده‌ها، شامل دستگاه برای برقراری ارتباط در یک شبکه باسیم و بی‌سیم (مانند شبکه محلی یا با کمربند گسترده)	۴۱۲۹۵,۴	۱,۶
۹۰۱۳۸۰	وسایل دارای کریستال مایع که اشیایی را تشکیل ندهند که به طور مشخص تری در سایر شماره‌های مذکور باشند؛ دستگاه‌های لیزر، غیر از دیودهای لیزر؛ سایر آلات و دستگاه‌های اپتیکی که در جای دیگر این فصل گفته نشده یا مشمول شماره‌های دیگر این فصل نباشند	۳۰۵۴۱,۱	۰,۳
۳۰۰۴۹۰	داروهای (به‌استثنای محصولات شماره ۳۰۰۲، ۳۰۰۵، ۳۰۰۶) متشکل از محصولات مخلوط شده یا نشده برای مصارف درمان یا پیشگیری از بیماری، عرضه‌شده به شکل مقادیر معین (از جمله آن‌هایی که از طریق عبور از پوست تجویز شده‌اند) یا به صورت بسته‌بندی برای خرده‌فروشی	۱۱۹۱۱,۴	۱۲۸,۸
۸۵۳۶۹۰	دستگاه‌های الکتریکی برای سوئیچینگ یا مدارهای الکتریکی محافظ یا برای برقراری اتصالات (Connections) به یا در مدارهای الکتریکی) برای مثال، سوئیچ‌ها، رله‌ها، فیوزها، محدودکننده‌های تغییرات جریان یا ولتاژ الکتریکی (Surge Suppressors) دوشاخه‌های اتصال، سوکت‌ها)	۹۷۳۶,۹	۰,۷
۸۵۴۲۳۳	آمپلی‌فایر	۹۵۳۶,۷	۰,۱
۸۵۴۱۴۰	دیودها، ترانزیستورها و وسایل نیمه‌هادی همانند؛ وسایل نیمه‌هادی حساس در برابر نور، همچنین قوه‌های نوری	۹۲۷۱,۹	۰,۱

کد تعرفه	شرح	واردات کشور چین	صادرات کشور ایران به جهان
	حتی جفت‌وجور شده به صورت مدخل یا آماده شده به صورت هیأت‌رئیس؛ دیودهای ساطع نور؛ کریستال‌های پیزوالکتریک سوار شده		
۲۷۰۷۵۰	سایر مخلوط‌های هیدروکربورهای بودار (Aromatic) که در ۲۵۰ درجه سانتی‌گراد طبق روش ASTM D86، 65 درصد حجمی آن یا بیشتر تقطیر شود	۷۰۸۳٫۹	۳۲۷٫۸
۸۵۰۴۴۰	ترانسفورماتورهای برقی، مبدل‌های (Converters) استاتیک برقی (مثلاً، یک‌سو کننده‌ها) و القاکننده‌ها (Inductors)	۶۱۷۹٫۲	۰٫۹
۴۷۰۳۲۱	پالپ چوب تیره کاج	۵۲۲۸٫۳	۰٫۱
۳۳۰۴۹۹	سایر فرآورده‌های زیبایی و آرایشی و فرآورده‌ها برای نگاهداری و مراقبت پوست (به‌غیر از داروها) همچنین فرآورده‌های ضد آفتاب و فرآورده‌ها برای برنزه‌شدن؛ فرآورده‌ها برای آرایش ناخن دست یا پا	۵۰۷۸٫۷	۷٫۲
۸۵۳۷۱۰	تابلو، پانل، کنسول، میز، کابینت و سایر تکیه‌گاه‌ها، مجهز به دو یا چند دستگاه شماره ۸۵۳۵ یا ۸۵۳۶، برای کنترل الکتریکی یا توزیع برق، همچنین آن‌هایی که با آلات یا دستگاه‌های فصل ۹۰ توأم شده‌اند و دستگاه‌های کنترل شماره‌ای، غیر از دستگاه‌های قطع و تغییر ارتباط	۴۸۰۷٫۹	۱٫۶
۸۵۲۵۸۰	دوربین‌های تلویزیونی، دوربین‌های دیجیتال و دوربین‌های ضبط ویدیوی	۴۶۸۳٫۳	۰٫۷
۸۷۰۸۲۹	اجزا و قطعات و متفرعات وسایل نقلیه موتوری	۴۴۸۸٫۵	۵٫۶
۲۷۱۰۱۲	روغن‌های سبک و فرآورده‌های آن	۴۱۶۱٫۵	۱۳۲۷٫۲
۱۹۰۱۱۰	فرآورده‌ها برای تغذیه کودکان که برای خرده‌فروشی بسته‌بندی شده باشد.	۴۰۷۱٫۶	۲۰٫۶
۹۰۳۲۸۹	سایر آلات و دستگاه‌های تنظیم یا کنترل خودکار	۴۰۴۲٫۷	۵۷٫۴

کد تعرفه	شرح	واردات کشور چین	صادرات کشور ایران به جهان
۱۵۱۱۹۰	سایر روغن نخل و اجزای آن، حتی تصفیه شده ولی از لحاظ شیمیایی تغییر یافته	۳۴۹۵،۱	۱۲،۶
۸۴۸۱۸۰	سایر وسایل انواع شیر و وسایل همانند برای لوله، دیگ آبگرم یا بخار، منبع، بشکه یا همانند، همچین شیرهای تقلیل فشار و شیرهای کنترل شونده به وسیله ترموستات	۳۴۸۴،۹	۳۰،۸
۲۶۰۶۰۰	سنگ آلومینیوم و کنسانتره های آن	۳۴۸۴،۱	۱،۹
۷۲۰۲۴۱	آلیاژهای آهن (فروآلیاژها)	۳۱۸۴،۶	۵،۴
۲۷۰۷۹۹	سایر روغن و سایر محصولات که از تقطیر قطران های زغال سنگ در درجه حرارت زیاد به دست می آید؛ محصولات مشابه که در آن اجزای تشکیل دهنده بودار (Aromatic) از لحاظ وزن بر اجزای بی بو (Non Aromatic) فزونی داشته باشد.	۲۹۴۷،۳	۲۱،۹
۹۰۲۷۸۰	سایر آلات و دستگاه ها برای تجزیه فیزیکی یا شیمیایی (مثلاً، پولاریمتر، انکسارسنج، طیف سنج، دستگاه تجزیه گاز یا دود)؛ آلات و دستگاه ها، برای سنجش یا چک کردن (Checking) ویسکوزیته، تخلخل، انبساط، کشش سطحی یا همانند؛ آلات و دستگاه ها برای سنجش یا چک کردن (Checking)	۲۸۴۰،۵	۰،۱
۹۰۱۸۹۰	سایر آلات و وسایل مورد استفاده در علوم پزشکی، جراحی، دندان پزشکی	۲۴۶۳،۱	۰،۵
۳۹۱۹۹۰	سایر اشکال صفحه، ورق، نوار، باریکه، ورقه نازک و سایر اشکال پهن، خودچسب، از مواد پلاستیکی، حتی به صورت رول	۲۳۶۹	۶۱،۳
۸۴۷۱۵۰	واحدهای پردازش عددی غیر از آنهایی که مشمول شماره «۸۴۷۱۴۱» و «۸۱۷۴۴۹» می باشند	۲۳۴۷	۲،۷

کد تعرفه	شرح	واردات کشور چین	صادرات کشور ایران به جهان
۲۳۰۱۲۰	آرد، زبره و به هم فشرده به شکل حبه یا گلوله، از ماهی یا قشرداران، صدف‌داران یا سایر آبزیان فاقد ستون فقرات	۲۲۲۴	۰,۱
۵۲۰۱۰۰	پنبه، حلاجی نشده یا شانه‌زده	۲۱۸۵,۸	۰,۱
۷۰۰۳۱۹	سایر ورق‌های شیشه‌ای مسلح شده باسیم	۲۱۶۱	۰,۹
۳۹۲۰۶۲	سایر صفحه‌ها، ورق‌ها، ورقه‌های نازک از پلی (اتیلن ترفتالات)	۲۰۶۳,۳	۱,۱
۸۴۰۸۹۰	موتورهای پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی (موتورهای دیزل و نیمه‌دیزل)	۱۹۸۸,۸	۰,۱
۷۳۲۶۹۰	سایر مصنوعات دیگر از آهن یا از فولاد.	۱۹۵۵,۳	۶۷
۸۵۳۶۵۰	سایر کلیدها	۱۹۴۴,۱	۶,۸
۸۵۴۸۹۰	سایر قراضه و ضایعات قوه‌ها، باتری‌ها و انباره‌های برقی؛ قوه‌های مصرف‌شده، باتری‌های مصرف‌شده و انباره‌های برقی مصرف‌شده؛ اجزا و قطعات برقی ماشین‌ها یا دستگاه‌ها که در جای دیگر گفته‌نشده یا مشمول شماره‌های دیگر این فصل نباشد	۱۹۳۵,۴	۰,۱
۲۷۱۵۰۰	مخلوط‌های قیری بر اساس آسفالت طبیعی؛ بر اساس قیر طبیعی، بر اساس قیر نفتی	۱۸۷۴	۵,۲
۳۹۰۶۹۰	سایر پلیمرهای آکریلیک به اشکال ابتدایی	۱۸۴۲,۹	۱,۹
۲۷۰۱۱۹	سایر زغال سنگ‌ها	۱۷۷۰,۲	۱,۹
۳۵۰۶۹۱	چسباننده‌ها بر اساس پلیمرهای مشمول شماره ۳۹۰۱ لغایت ۳۹۱۳ یا بر اساس کائوچو	۱۷۶۱,۵	۲
۳۰۰۲۱۲	آنتی‌سرم‌ها و دیگر مشتقات خونی	۱۷۰۰,۴	۲۹
۸۵۰۱۱۰	موتورها به قدرت حداکثر ۳۷/۵ وات	۱۶۴۰,۱	۰,۶
۳۹۰۱۳۰	کوپلیمرهای اتیلن و استات وینیل	۱۵۶۸,۸	۰,۱
۳۸۲۲۰۰	معرف‌های تشخیص بیماری یا آزمایشگاهی روی تکیه‌گاه (Reagents on a Backing) و معرف‌های آماده تشخیص	۱۵۴۲,۱	۰,۶

کد تعرفه	شرح	واردات کشور چین	صادرات کشور ایران به جهان
	بیماری یا آزمایشگاهی حتی روی تکیه‌گاه ( On a Backin) غیر از آن‌هایی که مشمول شماره‌های ۳۰۰۲ یا ۳۰۰۶ می‌باشند. مواد رفرانس تأیید شده		
۰۴۰۲۲۱	شیر و خامه شیر، غلیظ‌شده، بدون افزودن قند یا سایر مواد شیرین‌کننده	۱۵۱۷،۱	۱۸،۵
۷۳۱۸۱۵	سایر پیچ‌ها و پیچ‌های مهره خور، حتی با مهره‌ها یا واشرهای مربوط	۱۵۱۶،۱	۰،۳
۸۵۱۲۲۰	سایر دستگاه‌های روشنایی یا علامت دادن بصری	۱۵۱۳،۶	۰،۲
۸۵۴۴۴۹	سایر رسانه‌های الکتریکی برای ولتاژ نه بیش از ۱۰۰۰ ولت	۱۴۸۷	۵۵
۱۰۰۶۳۰	برنج نیمه سفید شده یا کامل سفید شده، حتی صیقلی یا براق شده	۱۴۶۰،۵	۱،۴
۹۶۱۹۰۰	حوله‌های بهداشتی، پوشک و پوشک کامل بچه و اشیای مشابه از هر جنس	۱۴۲۲،۶	۶،۲
۳۹۲۰۹۹	سایر صفحه‌ها، ورق‌ها، ورقه‌های نازک از سایر مواد پلاستیکی	۱۴۸۰،۱	۱۲،۲
۳۰۰۴۲۰	داروهای دارای سایر آنتی‌بیوتیک‌ها	۱۳۹۴،۲	۱۲،۵
۸۴۲۸۹۰	سایر ماشین‌آلات	۱۳۶۴،۷	۱،۶
۴۰۱۶۹۳	دorzبند، واشر و سایر دزدگیرها	۱۳۴۱،۷	۰،۱
۸۴۸۱۹۰	اجزا و قطعات انواع شیر و وسایل همانند برای لوله، دیگ آب گرم، یا بخار	۱۳۳۶	۰،۸
۶۴۰۴۱۹	سایر کفش‌ها دومی‌دانی زیر پیچ‌دار و میخ‌دار	۱۳۱۰،۴	۳،۸
۳۹۰۷۲۰	سایر پلیاترها	۱۲۷۶،۹	۱،۲
۴۴۰۳۹۹	سایر چوب خام، حتی پوست یا قشر سطحی سالانه آن کنده شده یا چهار تراش شده	۱۲۷۰/۵	۰/۷
۸۵۳۶۶۹	سایر سربچ لامپ و مادگی برای اتصال	۱۲۶۴،۴	۱،۹

کد تعرفه	شرح	واردات کشور چین	صادرات کشور ایران به جهان
۳۰۰۴۳۹	سایر داروهای دارای پنی‌سیلین‌ها یا مشتقات این محصولات با ساختار اسید پنی‌سیلانیک یا ...	۱۲۳۶	۱,۷
۳۹۰۷۹۹	سایر پلی (اسیدلاکتیک)	۱۲۰۹,۶	۱,۹
۲۴۰۱۲۰	توتون و تنباکو که قسمتی یا تمام برگ‌های آن دور بریده یا ساقه بریده باشد	۱۱۹۶,۵	۰,۴
۸۵۰۴۹۰	اجزاء و قطعات ترانسفورماتورهای برقی، مبدل‌های (Converters) استاتیک برقی (مثلاً، یک‌سوکننده‌ها) و القاکننده‌ها (Inductors)	۱۱۹۵,۵	۰,۳
۷۰۰۶۰۰	شیشه‌های مشمول شماره ۷۰۰۳، ۷۰۰۴، ۷۰۰۵، مشده، لبه‌کارشده، کنده‌کاری‌شده، سوراخ‌شده، لعاب یا میناکاری شده یا به‌نحو دیگری کارشده، لیکن قاب‌نشده یا جورنشده با مواد دیگر	۱۱۷۳,۴	۰,۳
۸۴۲۱۹۹	سایر اجزا و قطعات گریز از مرکزها (Centrifuges)، همچنین خشک‌کن‌های گریز از مرکز؛ ماشین‌آلات و دستگاه‌ها برای از صافی‌گذراندن یا تصفیه‌کردن مایعات یا گازها	۱۱۳۵,۵	۰,۳
۲۸۱۸۲۰	اکسید آلومینیم غیر از کوردوم مصنوعی	۱۱۰۱	۹,۱
۳۹۱۵۱۰	آخال، دم‌چی و خرده‌ریز از مواد پلاستیکی از پلیمرهای اتیلن	۱۰۹۹,۵	۱

مأخذ: معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، ۱۳۹۷

به نظر می‌رسد با یک هدف‌گذاری مناسب می‌توان از این پتانسیل‌های صادراتی جهت افزایش صادرات غیرنفتی ایران به چین بهره برد. افزایش تولید و صادرات برای مقصد چین می‌تواند درآمد ارزی برای کشور ایجاد نماید. هدف‌گذاری برای صادرات سالانه حداقل ۲۰ میلیارد دلار از این گروه برای مقصد چین موجب ایجاد درآمد مازاد ارزی معادل برای کشور خواهد شد. همچنین بیش از ۲۱۰۰ ردیف تعرفه کالایی در فهرست اقلام وارداتی چین وجود دارد که ایران هیچ سابقه صادراتی در آن‌ها ندارد. بررسی بیشتر این اقلام و برنامه‌ریزی برای هدف‌گذاری حداقل ۵ میلیارد

دلار برای صادرات سالانه این گروه از کالاها به قصد چین، از اقداماتی است که نه تنها باعث رشد صادرات به چین بلکه موجب تنوع بخشی به اقلام صادراتی و همچنین امکان حضور بیشتر در سایر بازارهای صادراتی جهان خواهد گردید (اتاق تهران ۱۳۹۷).

#### ◀ ۵-۳-۲-۴ مسیر ترانزیت محصولات تجاری ایران و چین در مرزهای ایران

با عنایت به اینکه طرح ابتکار کمربند به مسیر زمینی جاده ابریشم تحت عنوان کمربند اقتصادی جاده ابریشم<sup>۱</sup> و راه به مسیر دریایی تحت عنوان راه ابریشم دریایی<sup>۲</sup> اطلاق می شود بررسی مسیر ترانزیتی محصولات صادراتی و وارداتی ایران و چین در مرزهای ایران برای برنامه ریزی های آتی در این خصوص ضرورتی اجتناب ناپذیر خواهد بود. تقویت زیرساخت های ترانزیت محصولات تجاری یکی از مؤثرترین راه های تسهیل تجارت محسوب شده که برای استفاده بهینه از شرایط ایجاد شده نباید از آن غفلت نمود. لذا در ادامه مسیر ترانزیت صادرات ایران به جهان و چین و همچنین واردات در این مسیرها بررسی خواهد شد.

مسیر ترانزیت محصولات صادرات غیرنفتی ایران به جهان و چین در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷ در جداول (۵-۷) و (۵-۸) ارائه شده است. همان طور که ملاحظه می شود، ۹۷ درصد محصولات صادراتی ایران به چین از مرزهای آبی جنوب کشور ترانزیت شده که البته در صورتی که با مسیر ترانزیت کل صادرات غیرنفتی ایران به جهان در سال ۱۳۹۷ مقایسه شود، مرزهای دریایی جنوب کشور در حدود ۵۸ درصد از صادرات ایران را به خود اختصاص داده است. در حدود ۳۷ درصد از صادرات غیرنفتی کشور به جهان در سال ۱۳۹۷ از مسیرهای زمینی بوده و در حدود ۲,۸ درصد و ۱,۷ درصد از آن هم به ترتیب از مسیرهای هوایی و دریایی شمال کشور ترانزیت شده است.

<sup>1</sup> The Silk Road Economic Belt

<sup>2</sup> The Maritime Silk Road



## جدول ۵-۷. مسیر ترانزیت صادرات غیرنفتی ایران به جهان در مرزهای ایران سال ۱۳۹۷

سهم ارزشی	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	وزن (هزار تن)	
۵۸.۴۲	۲۵۸۸۴.۹۱	۶۷.۴۷	۷۹۰۹۰.۱۱	ترانزیت دریایی جنوب
۱.۷۷	۷۸۲.۵۰	۱.۳۲	۱۵۵۱.۹۹	ترانزیت دریایی شمال
۳۶.۹۰	۱۶۳۵۲.۵۴	۳۰.۱۹	۳۵۳۸۶.۳۹	ترانزیت زمینی
۲.۸۹	۱۲۸۰.۶۴	۱.۰۲	۱۱۹۷.۷۱	ترانزیت هوایی
۱۰۰	۴۴۳۰۹.۸۶	۱۰۰	۱۱۷۲۲۸.۲۸	جمع کل

مأخذ: محاسبات گزارش از منابع آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران

## جدول ۵-۸. مسیر ترانزیت محصولات صادرات غیرنفتی ایران به چین در مرزهای ایران

در سال ۱۳۹۷

سهم ارزشی	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	وزن (هزار تن)	
۹۷.۸۸	۹۰۲۲.۲۵	۹۶.۰۲	۳۰۸۸۸.۵۴	ترانزیت دریایی جنوب
۰.۰۰	۰.۰۲	۰.۰۰	۰.۰۰	ترانزیت دریایی شمال
۱.۸۳	۱۶۹.۰۶	۳.۹۳	۱۲۶۳.۶۵	ترانزیت زمینی
۰.۲۹	۲۶.۳۷	۰.۰۵	۱۵.۹۷	ترانزیت هوایی
۱۰۰	۹۲۱۷.۷۰	۱۰۰	۳۲۱۶۸.۱۷	جمع کل

مأخذ: محاسبات گزارش از منابع آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران

مسیر ترانزیت محصولات وارداتی ایران از جهان و چین در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷ در

جداول (۵-۹) و (۵-۱۰) ارائه شده است.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، ۶۷ درصد محصولات وارداتی ایران از چین از مرزهای آبی جنوب

کشور ترانزیت شده که البته در صورتی که با مسیر ترانزیت کل واردات ایران از جهان در سال ۱۳۹۷

مقایسه شود، مرزهای دریایی جنوب کشور در حدود ۵۶ درصد از واردات ایران را به خود اختصاص

داده است. در حدود ۲۶،۷ درصد از واردات کشور از جهان در سال ۱۳۹۷ از مسیرهای زمینی بوده

و در حدود ۹،۷ درصد و ۴،۵ درصد از آن‌هم به ترتیب از مسیرهای هوایی و دریایی شمال کشور

ترانزیت شده است. سهم واردات ایران از چین از مسیر دریای شمال کشور رقمی ناچیز و کمتر از

۱ درصد و از مسیر ترانزیت هوایی در حدود ۵،۳ درصد در سال ۱۳۹۷ گزارش شده است.

جدول ۵-۹. ترانزیت محصولات وارداتی ایران از جهان در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷

سهم ارزشی	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	وزن (هزار تن)	
۵۶.۰۸	۲۳۸۹۵.۸۳	۶۹.۵۶	۲۲۲۹۰.۴۱	ترانزیت دریایی جنوب
۴.۵۲	۱۹۲۴.۰۴	۱۵.۵۹	۴۹۹۵.۶۲	ترانزیت دریایی شمال
۲۶.۴۰	۱۱۲۵۱.۲۸	۸.۹۱	۲۸۵۵.۶۶	ترانزیت زمینی
۹.۷۷	۴۱۶۵.۰۳	۰.۱۲	۳۹.۰۸	ترانزیت هوایی
۱۰۰	۴۲۶۱۲.۴۱	۱۰۰	۳۲۰۴۵.۸۲	جمع کل

مأخذ: محاسبات گزارش از منابع آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران

جدول ۵-۱۰. مسیر ترانزیت محصولات وارداتی ایران از چین در مرزهای ایران در سال ۱۳۹۷

سهم ارزشی	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	وزن (هزار تن)	
۶۷.۵۶	۶۹۶۹.۵۱	۸۵.۴۱	۲۹۳۴.۶۳	ترانزیت دریایی جنوب
۰.۸۲	۸۵.۰۷	۱.۴۶	۵۰.۲۱	ترانزیت دریایی شمال
۲۵.۶۷	۲۶۴۷.۵۳	۱۱.۸۰	۴۰۵.۳۵	ترانزیت زمینی
۵.۳۰	۵۴۶.۴۵	۰.۲۲	۷.۶۷	ترانزیت هوایی
۱۰۰.۰۰	۱۰۳۱۵.۳۳	۱۰۰.۰۰	۳۴۳۵.۹۱	جمع کل

مأخذ: محاسبات گزارش از منابع آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران

### ۵-۳-۳ همکاری‌های سرمایه‌گذاری بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین

همان‌گونه که اشاره گردید ایران و چین به عنوان دو اقتصاد مکمل ظرفیت‌های بسیاری برای همکاری‌های اقتصادی اعم از تجاری و سرمایه‌گذاری دارند. صنایع نفت و گاز و پالایشگاه و پتروشیمی، سیمان، فولاد، خودرو، صنایع دوستدار محیط‌زیست، کشاورزی، شیلات و طیف وسیعی از زیرساخت‌ها مانند راه و راه‌آهن، حمل و نقل و صنایع هوایی، ساخت فرودگاه، ارتقای فناوری صنایع سبک و هرآن چه کشور ۸۰ میلیونی ایران در میان بازار ۳۰۰ میلیونی منطقه می‌تواند تولید و مصرف نماید، از جمله پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری است که در دسترس کارآفرینان و فعالان اقتصادی چینی است.

از سوی دیگر طبق آمار آنکتاب در سال‌های اخیر چین به عنوان کشوری پیشرو در عرصه سرمایه‌گذاری، همواره در زمره بالاترین کشورهای سرمایه فرست بوده است به طوری که طبق گزارش سرمایه‌گذاری جهانی سال ۲۰۱۹ میلادی آنکتاب، در سال ۲۰۱۸ میلادی پس از ژاپن با

۱۴۳ میلیارد دلار جریان خروجی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی،<sup>۱</sup> چین با ۱۳۰ میلیارد دلار در رتبه دوم قرار دارد.<sup>۲</sup>

آمار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در ایران نشان می‌دهد که در بازه زمانی (اردیبهشت ماه سال ۱۳۷۵ لغایت فروردین ماه ۱۴۰۰) تعداد ۱۰۶ طرح سرمایه‌گذاری خارجی مصوب شده است که میزان سرمایه خارجی مصوب این طرح‌ها بالغ بر ۴,۱۷ میلیارد دلار هست. در خاورمیانه ایران سومین شریک تجاری چین به شمار می‌رود. گرچه نمی‌توان گفت که روابط اقتصادی ایران با دنیا متأثر از سیاست نیست، اما رابطه ایران و چین در حوزه اقتصاد، کمتر تحت تأثیر سیاست بوده است. البته روابط مناسب سیاسی باعث تقویت روابط اقتصادی هم می‌شود و ایران به صورت پایدار، می‌تواند با چین رابطه برقرار کند. در این زمینه، با چین مشکلی در حوزه سیاست وجود ندارد و تمام ابعاد نشان می‌دهد این رابطه روبه رشد است. با این حال، شرکت‌های چینی همکاری خود را به علت تحریم با ایران محدود یا متوقف کرده‌اند. معمولاً شرکت‌های خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها استقلال دارند و خود را تابع مسائل سیاسی نمی‌دانند. هیأت‌مدیره این شرکت‌ها اغلب به سود مالی و اقتصادی می‌اندیشند و هرچه باعث ضرر شرکت شود را متوقف می‌کنند. منافع بسیاری از شرکت‌های چینی در آمریکا نهفته شده است و سود بیشتری برای آن‌ها به ارمغان می‌آورد.

#### ◀ ۴-۵ همکاری‌های ایران و چین در چارچوب ابتکار کمر بند و راه

ایران به عنوان یکی از تمدن‌های بزرگ منطقه و دارای مناسبات تاریخی و کهن با چین، یکی از مسیرهای اصلی جاده ابریشم باستانی بوده است. جاده ابریشم نه تنها در مسیر زمینی، بلکه در مسیرهای دریایی از دو بندر باستانی تیس و هرمز در کرانه دریای عمان و خلیج فارس برای انتقال کالاها به سوی غرب آسیا و اروپا بهره می‌برده است. ضمن اینکه شواهد و مدارک تاریخی همگی در ابعاد فرهنگی نیز، به نقش و جایگاه بسیار مهم ایران در جاده ابریشم باستانی اشاره دارند. به هر حال، موقعیت ویژه ژئواستراتژیک ایران در چهارراه آسیای مرکزی، غرب و جنوب آسیا و سرزمین وسیع با دسترسی به دریا در شمال و جنوب ظرفیتی غیرقابل چشم‌پوشی به این کشور

<sup>1</sup> FDI Outflows

<sup>2</sup> World Investment Report 2019- <https://unctad.org>

بخشیده است. این ظرفیت‌های خدادادی، با امکانات ویژه زیرساختی و مواصلاتی به مناطق و سرزمین‌های مجاور که طی سه دهه گذشته دائماً در حال توسعه بوده‌اند، اهمیتی دوچندان به جایگاه ایران داده است.

این ویژگی‌ها باعث شده جمهوری اسلامی ایران در جاده ابریشم جدید یا همان ابتکار کمربند راه نیز جایگاه ویژه‌ای به خود اختصاص دهد. به دنبال توافق هسته‌ای بسیاری از کارشناسان به نقش ایران در این ابتکار تأکید نمودند و سفر رئیس‌جمهور چین به ایران به عنوان اولین رهبر کشور خارجی که پس از آغاز اجرای برجام وارد کشور شد به عنوان نقطه عطف رویکرد جدید بود. این سفر همچنین اولین سفر خارجی رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۶ میلادی - که نخستین سال اجرای سیزدهمین برنامه پنج‌ساله چین است - بود که در عرف دیپلماتیک چین معنای خاصی دارد و حکایت از اهمیت کشور مقصد است. سفیر چین در ایران نیز پیش از سفر آقای شی، در مصاحبه با خبرگزاری دولتی چین - شینهوا - تصریح کرده بود ایران از شرکای اصلی ابتکار کمربند و راه است (ایران رو، ۱۳۹۴). حاصل این سفر دوازده روزه ۱۷ سند همکاری و همچنین بیانیه مشترکی به عنوان «مشارکت جامع راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین» بود که در روز پایانی سفر رسمی شی جین‌پینگ به ایران در پایتخت‌های دو کشور منتشر شد.

در این بیانیه به طور ویژه به مشارکت ایران در طرح کمربند و راه اشاره گردیده است. در بند (۷) بیانیه مذکور آمده است:

طرف ایرانی از ابتکار «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» که توسط چین مطرح شده است استقبال می‌نماید. طرفین با تکیه به مزیت‌های خود و با استفاده از فرصتی که امضای اسنادی از جمله «یادداشت تفاهم بین دولت ایران و چین در خصوص ایجاد مشترک کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه ابریشم دریایی قرن ۲۱» و «یادداشت تفاهم جهت همکاری‌های ظرفیت صنعتی، معدنی و سرمایه‌گذاری ایران و چین» فراهم آورده است، همکاری و سرمایه‌گذاری متقابل در حوزه‌های مختلف نظیر حمل و نقل، راه‌آهن، بنادر، انرژی، صنایع تجارت و خدمات را گسترش خواهند داد.

هنوز یک ماه از سفر رئیس‌جمهوری چین به ایران نگذشته بود که نخستین قطار باری راه ابریشم ریلی پس از ۱۴ روز از شروع حرکت از شهر ییوو<sup>۱</sup> در استان شرقی ژجیانگ<sup>۲</sup> و عبور از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان وارد ایران شد تا عزم چینی‌ها را برای اجرایی کردن این ابتکار نشان دهد (بزرگمهر، ۱۳۹۵).

#### ◀ ۵-۴-۱ اقدامات وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان مسئول طرف ایرانی کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران و چین در چارچوب طرح کمر بند و راه

پس از سفر رئیس‌جمهور چین به تهران به عنوان آغازی بر ارتقای نقش ایران در طرح کمر بند و راه اقدامات زیادی در این خصوص در دستگاه‌های ذی‌ربط ایرانی و به خصوص وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان مسئول ایرانی کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی دو کشور با همکاری طرف‌های ذی‌ربط چینی انجام گرفت.

برخی از مهم‌ترین اقدامات انجام‌گرفته در این خصوص به شرح ذیل می‌باشند:

- امضای یادداشت تفاهم همکاری در حوزه ارتقای کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و ایجاد جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم توسط وزیر محترم وقت امور اقتصادی و دارایی کشورمان و رئیس وقت کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین در بهمن‌ماه ۱۳۹۴ و در جریان سفر رئیس‌جمهور چین به ایران. در این سند بر پنج حوزه اصلی همکاری شامل:

۱. همکاری و هماهنگی سیاستی (در خط‌مشی‌ها)؛ ۲. اتصال تأسیسات (جاده، راه‌آهن، خطوط نفت و گاز و شبکه‌های برق، ساخت زیربنای آب و ...). ۳. حذف موانع تجاری؛ ۴. همبستگی مالی و ۵. روابط فرهنگی و اجتماعی تأکید کردند؛

- مشارکت در اجلاس‌های بین‌المللی کمر بند و راه. علاوه بر مشارکت وزیر وقت امور اقتصادی و دارایی در اولین اجلاس بین‌المللی کمر بند و راه در اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۶، وزیر امور اقتصادی و دارایی کشورمان در اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۸ نیز در رأس هیأتی در دومین اجلاس کمر بند و راه حضور

<sup>1</sup> Yiwu

<sup>2</sup> Zhejiang

یافت. ایشان ضمن سخنرانی در این اجلاس و مذاکره با مقامات چینی، آمادگی جمهوری اسلامی ایران برای معرفی بیش از ۵۰ میلیارد دلار پروژه در راستای طرح کمربند راه را اعلام نمود؛

- سفر آقای خه لی فنگ رئیس کمیسیون توسعه و اصلاحات چین<sup>۱</sup> به عنوان متولی اجرایی نمودن طرح کمربند و راه چین، در مرداد ماه ۱۳۹۶ و مذاکره با وزیر وقت امور اقتصادی و دارایی پیرامون همکاری و اجرایی شدن طرح کمربند و راه در ایران؛

- امضای یادداشت تفاهم «تشکیل برنامه همکاری مشترک دوجانبه ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه بین وزارت امور اقتصادی و دارایی و کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی چین» در حضور رؤسای جمهور دو کشور در جریان سفر دکتر روحانی رئیس جمهور محترم به چیندائو جهت شرکت در اجلاس سران سازمان همکاری‌های شانگ‌های. در این یادداشت تفاهم بر لزوم تدوین برنامه همکاری مشترک دوجانبه ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه تأکید گردید؛

- جهت آشنایی دستگاه‌های ذی‌ربط ایرانی و تأکید بر اهمیت طرح کمربند و راه، سمینار توجیهی کمربند و راه در حضور وزیر امور اقتصادی و دارایی و سفیر وقت چین در تهران با حضور دستگاه‌های اجرایی کشور در سطح معاونین وزرا در اسفند سال ۱۳۹۷ برگزار شد؛

- همکاری در تدوین برنامه همکاری‌های جامع اقتصادی با کشور چین: با عنایت به بیانیه پایانی سفر رسمی رئیس‌جمهور چین به تهران، همچنین توافقات سفر رئیس مجلس شورای اسلامی به پکن در بهمن‌ماه سال ۱۳۹۷ و نیز توافقات به‌عمل‌آمده پس از برگزاری کمیسیون مشترک دو کشور، مبنی بر اقدام طرفین برای تهیه برنامه همکاری‌های راهبردی بلندمدت، تهیه برنامه جامع اقتصادی راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین در دستور کار وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار گرفت. برنامه مذکور پس از برگزاری جلسات متعدد و اخذ نظرات دستگاه‌های ذی‌ربط نهایی و به تأیید مقامات ارشد جمهوری اسلامی ایران رسید. برنامه مذکور در سفر وزیر امور خارجه به سه کشور شرق آسیا در شهریور ماه ۱۳۹۸ به طرف چینی ارائه گردید. از جمله مهم‌ترین مفاد برنامه مذکور ارتقای جایگاه ایران در طرح کمربند و راه هست؛

- گردآوری و معرفی پروژه‌های اولویت‌دار دستگاه‌های ذی‌ربط ایرانی و در راستای طرح کمربند

<sup>1</sup>National Development and Reform Commission of the People's Republic of China (NDRC)

و راه، به‌طرف چینی. این پروژه‌ها در سفر هیأت کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین به تهران در مهرماه ۱۳۹۸ برای آنان تشریح و برای اعلام نظر در اختیار طرف چینی قرار گرفت.

#### ◀ ۵-۵ ظرفیت‌های همکاری ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه

اهداف ترسیمی در «ابتکار کمربند و راه» چین ظرفیت مناسبی را برای پیگیری و اجرای خطوط کلی فوق، در چارچوب برنامه‌های همکاری مشخص در افق زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت فراهم می‌کند. به نظر می‌رسد با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران در کریدورهای کمربند و راه و ظرفیت‌های قابل‌توجه در حوزه‌های مختلف و به خصوص ظرفیت جذب سرمایه‌گذاری بالا حضور ایران در این ابتکار منافع قابل‌توجهی برای دو کشور داشته باشد. در ادامه تحلیلی در سه زیر بخش از ظرفیت‌های همکاری ایران و چین در چارچوب ابتکار کمربند و راه ارائه می‌گردد.

#### ◀ ۵-۵-۱ مروری بر ظرفیت‌های موجود

با عنایت به اهداف و برنامه‌های ابتکار کمربند و راه، می‌توان اذعان نمود که ایده‌ها و اهداف جمهوری اسلامی ایران در جهان با بسیاری از سازوکارهای معرفی‌شده از سوی چین، در این پروژه سازگاری دارد. توسعه چندجانبه‌گرایی و رویارویی با یک‌جانبه‌گرایی قدرت‌های بزرگ، پایبندی به اصول حقوق بین‌الملل، احترام به حاکمیت ملی کشورها و همکاری در راه رفاه و سعادت ملت‌ها در چارچوب همکاری‌های متقابل بر اساس حقوق بین‌الملل و بهره‌گیری از فرصت‌ها و مبادله تجربیات و توان کشورها با یکدیگر همه مواردی است که جمهوری اسلامی ایران بدان تأکید دارد.

#### - احیای مسیر تاریخی جاده ابریشم و قابلیت‌های مسیر عبور از ایران به اروپا

موقعیت جغرافیایی ایران که تقریباً در نقطه میانی این ابتکار قرار گرفته است، می‌تواند در تحقق اهداف چین و سایر کشورهای منطقه بسیار مؤثر واقع شود و از طرف دیگر مشارکت فعالانه در این پروژه به احیای جایگاه گذشته ایران در جاده ابریشم و ارتقای موقعیت جغرافیایی به موقعیت ژئوپلیتیکی منجر شود.

شبکه‌های ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی ایران، پتانسیل‌های ارزشمندی برای به‌کارگیری در این پروژه محسوب می‌شود. با این حال، بایستی ایفای نقش ایران در پروژه کمربند و راه علاوه بر مسیر ترانزیتی، در سایر پروژه‌های جانبی ابتکار کمربند و راه نیز مورد ملاحظه قرار گیرد.

#### - موقعیت بسیار مناسب ایران در مسیر ارتباطی غرب چین به غرب آسیا و جنوب اروپا

در واقع، کریدور شرق به غرب ایران را می‌توان کوتاه‌ترین و مناسب‌ترین مسیر برای دسترسی به کشورهای آسیای جنوب غربی و همچنین، اروپای جنوبی در نظر گرفت. با توجه به تضییقاتی که آمریکا ممکن است در مبادلات دریایی در راه‌های آبی برای صادرات کالاهای چینی و واردات مواد خام و انرژی برای آن فراهم آورد، ادامه مسیر «چین- آسیای مرکزی- ایران- عراق- سوریه- دریای مدیترانه» به عنوان مسیر سنتی جاده ابریشم قدیم، از جهات مختلف برای، چین، ایران و کل کشورهای مسیر، امنیت، شکوفایی اقتصادی و برای چین بازار مصرف قابل توجهی فراهم می‌آورد. در این مسیر، زمینه‌های سرمایه‌گذاری زیرساختی به‌ویژه بازسازی ویرانی‌های ناشی از مناقشات طولانی و تروریسم در عراق و سوریه فرصتی ارزشمند برای حضور چین در این مناطق است که دسترسی امن در شبکه‌ای مطمئن و امن از چین تا دریای مدیترانه را فراهم می‌آورد.

وجود پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های همکاری‌های گسترده و موجود بین ایران و چین، موجب شده است که دو کشور اجرای برنامه‌های بلندمدت اقتصادی و توافقات همکاری جامع اقتصادی راهبردی را در چارچوب ابتکار کمربند و راه، در برنامه‌های آتی خود دنبال نمایند. این ظرفیت‌ها و اشتراکات را می‌توان در موارد ذیل خلاصه نمود:

- ایران و چین، به عنوان دو تمدن کهن آسیایی و دو شریک نزدیک در عرصه‌های تجاری، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و امنیتی در چند دهه گذشته، دارای دیدگاه‌ها و منافع مشترک بسیاری در عرصه‌های دوجانبه و چندجانبه بوده‌اند؛

- از مهم‌ترین اشتراکات دو کشور، چنان‌که پیش‌تر نیز اشاره شد، می‌توان به مکمل بودن اقتصادی، اشتراکات فرهنگی، ترویج چندجانبه‌گرایی و پاسداشت حق ملت‌ها برای استقلال و اشتراک دیدگاه‌ها در مورد مسائل مختلف جهانی که روابط طرف‌ها را راهبردی و مبتنی بر منافع دوجانبه ساخته است، اشاره نمود؛



- دو تمدن بزرگ آسیای ایران و چین، این برنامه را ترسیم‌کننده فصلی جدید در مناسبات خود و گامی مؤثر جهت عملیاتی شدن خواسته‌ها و اراده رهبران دو کشور در جهت توسعه روابط دوجانبه می‌دانند.

#### ◀ ۵-۵-۲ کریدورهای عبوری از ایران

در بین کریدورهای معرفی شده در ابتکار کمربند و راه چین، سه کریدور «چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا»، امتداد «کریدور اقتصادی چین- پاکستان» و «کریدور راه‌آبی جاده ابریشم جدید (راه دریایی قرن بیست و یکم)» از ایران عبور می‌کنند و یا به آب‌های ایران ختم می‌شوند (تصویر ۵-۱). در ادامه، این سه مسیر توضیح داده می‌شوند:

- کریدور «چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا»؛

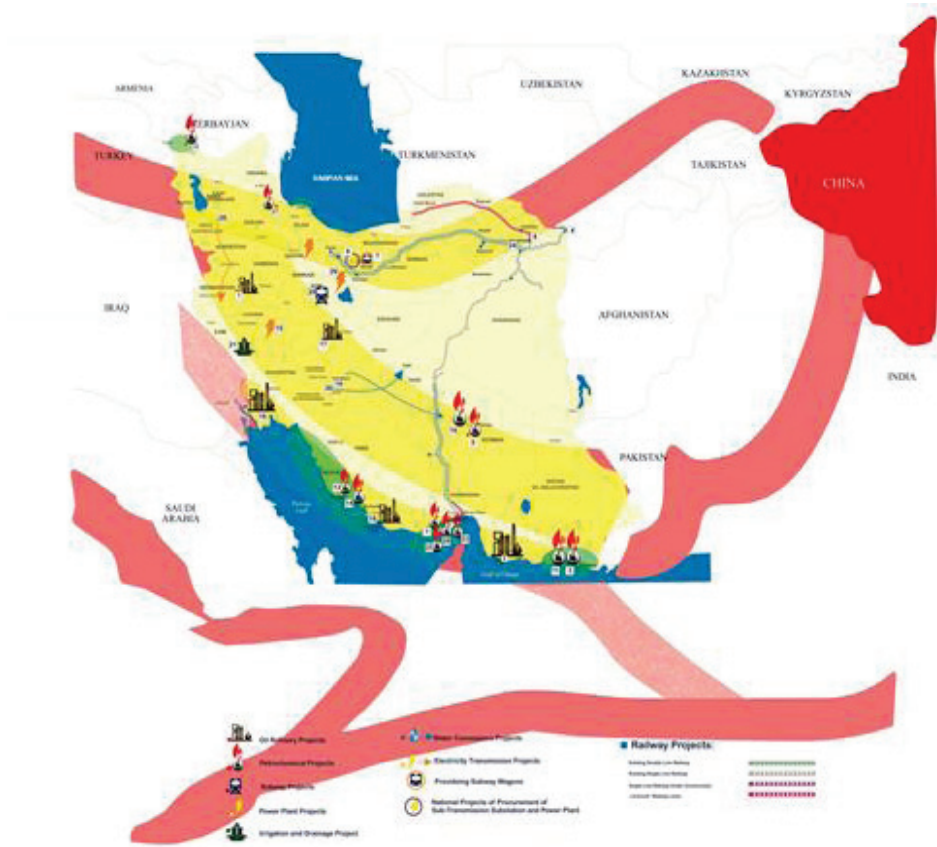
- امتداد «کریدور اقتصادی چین- پاکستان»؛

- «کریدور راه‌آبی جاده ابریشم جدید (راه دریایی قرن بیست و یکم)».

ایران یکی از مهم‌ترین کشورهای مسیر کریدور تعریف شده «چین، آسیای مرکزی و غرب آسیا» است که از شرق ایران وارد شده و از غرب کشور خارج می‌شود. در صورتی که این کریدور تکمیل شده و در ابتکار کمربند و راه مورد بهره‌برداری قرار گیرد، صرف‌نظر از منافع و ظرفیت‌های موجود کشور، در ادامه مسیر امکان دسترسی مناسب به کشورهای عراق و سوریه نیز میسر می‌شود و «کریدور زیارتی ایران- عراق- سوریه» با پتانسیل‌های قابل توجهی در دسترس چین قرار خواهد گرفت. مسیر عراق و سوریه در صورت تکمیل می‌تواند غرب چین را از طریق ایران به دریای مدیترانه و به تبع آن به جنوب اروپا و شمال آفریقا متصل نماید. در حالی که این مسیر بالقوه، به دلیل مسائل سیاسی و وقوع جنگ‌های چندین ساله در گذشته در حد یک ایده باقی مانده است. به طور طبیعی، با بازگشت آرامش به دو کشور مزبور، اولین مسئله برای فعال‌سازی این مسیر تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقل خواهد بود.

همچنین، با تکمیل و بهره‌برداری از کریدور «چین- پاکستان» و تکمیل بندر گوادر پاکستان، شرایط بالقوه قابل توجهی برای متصل شدن این بندر به بندر و اسکله چابهار فراهم می‌گردد. در واقع، این مهم نیازمند بازسازی و به‌روزرسانی بندر چابهار برای تبدیل آن به اسکله بین‌المللی هست.

از طرف دیگر، دسترسی ایران به آب‌های آزاد خلیج فارس و دریای عمان می‌تواند، شرایط حمل و نقل نفت و فرآورده‌های نفتی و حامل‌های انرژی از ایران از یک طرف و انتقال کالاهای چینی به منطقه را از طرف دیگر تسهیل نماید.



تصویر ۵-۱. مسیرهای عبوری پیشنهادی ابتکار کمربند و راه از ایران

#### ◀ ۵-۵-۳ معرفی برنامه‌های همکاری در قالب کوتاه، میان و بلندمدت

نگاهی به سابقه همکاری‌های بلندمدت دو کشور ایران و چین در حوزه‌های اقتصادی، تجاری، سیاسی و سایر زمینه‌ها حاکی از آن است که ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های قابل توجهی برای ادامه همکاری‌ها

وجود دارد. بر این اساس، طی سال‌های اخیر، دو کشور به تدوین برنامه‌های گسترده‌ای تحت عنوان «برنامه همکاری جامع بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین» مبادرت نموده‌اند.

در این برنامه‌ها که از سوی هر دو کشور پیشنهاد شده است، مشارکت و همکاری دو کشور ایران و چین در حوزه‌های تجاری، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و امنیتی مدنظر قرار گرفته و چشم‌انداز آن سوق دادن مشارکت راهبردی جامع دو کشور مبتنی بر رویکرد برد-برد در زمینه دوجانبه، منطقه‌ای و روابط بین‌الملل بوده است.

چشم‌انداز همکاری‌ها، ارتقا و دستیابی به بالاترین سطح مشارکت پایدار، روزآمد و دانش‌محور مبتنی بر منافع برد - برد در سطح منطقه‌ای فی‌مابین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین هست. ایران و چین، می‌توانند با در نظر داشتن ظرفیت‌های متعدد همکاری، در راستای تحقق مأموریت‌های ذیل همکاری نمایند:

- ارتقای ساختارهای اقتصادی در عرصه روابط دوجانبه؛
- تعامل اثربخش بین دستگاه‌های عمومی، دولتی و بخش خصوصی دو کشور؛
- افزایش میزان اثرگذاری در تعاملات اقتصادی، فناوری و دانش‌بنیان؛
- درهم‌تنیدگی راهبردی در حوزه‌های مختلف اقتصادی؛
- هم‌افزایی جهت ارتقای زنجیره ارزش و بهبود کمی و کیفی فرایندهای تولیدی؛
- توسعه همکاری‌ها و تبادلات علمی و دانشگاهی؛
- بازنگری مؤثر و مستمر در بخش‌های مختلف همکاری با هدف رفع موانع و چالش‌های فرارو؛
- حمایت از مواضع یکدیگر و همکاری مشترک در مجامع بین‌المللی و مساعدت یکدیگر در حضور در سازمان‌های منطقه‌ای نظیر سازمان همکاری‌های شانگ‌های؛
- گسترش همکاری نظامی در قالب تشکیل کمیسیون مشترک نظامی برای تقویت بنیه دفاعی دو کشور؛
- افزایش همکاری امنیتی برای مبارزه با تروریسم اقتصادی در قالب کمیته مشترک امنیتی.

## ◀ ۵-۵-۴ زمینه‌های همکاری دو کشور ایران و چین

- زمینه‌های همکاری دو کشور ایران و چین را می‌توان در موارد ذیل خلاصه نمود:
- انرژی شامل نفت خام، پتروشیمی، انرژی‌های تجدیدپذیر و انرژی هسته‌ای غیرنظامی؛
  - حمل و نقل و زیرساخت از جمله بزرگراه، خط آهن و اتصالات دریایی در راستای بهبود نقش ایران در ابتکار کمربند و راه؛
  - توسعه سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف اقتصادی اعم از شبکه‌های هوشمند، مدیریت صنایع نوین و دانش‌بنیان در بخش‌های مختلف صنعتی، ارتباطی، خدماتی و گردشگری؛
  - همکاری‌های بانکی، بیمه‌ای و تأمین مالی، با استاندارد بالا، با تأکید بر استفاده از ارزهای ملی با تصریح بر مقابله با پول شویی، تأمین مالی تروریسم و جنایت‌های سازمان‌یافته؛
  - همکاری‌های دوجانبه در زمینه‌های صنعتی، تجاری، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سلامت، کشاورزی، گردشگری، میراث فرهنگی، محیط‌زیست، علمی-آکادمیک، فناوری و تبادل تجارب در آموزش نیروی انسانی؛
  - ریشه‌کن کردن فقر و بهبود وضعیت معیشت مردم در مناطق کمتر توسعه‌یافته؛
  - توسعه همکاری‌ها در زمینه انتقال و توسعه فناوری‌های نوین اعم از انرژی‌های نو، انرژی هسته‌ای و تجدیدپذیر، احداث نیروگاه، فناوری‌های ارتباطی و اطلاعاتی، بخش سلامت، کشاورزی و غیره؛
  - عملیاتی نمودن ظرفیت‌های دو کشور در جهت اجرای پروژه‌های کلان صنعتی و معدنی؛
  - توسعه و بهبود ظرفیت‌های تجاری، بازرگانی و گمرکی دوجانبه؛
  - همکاری مشترک در مجامع بین‌المللی و حمایت از مواضع یکدیگر در سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی اقتصادی؛
  - افزایش تبادلات گردشگری بین دو کشور با تمرکز بر توسعه صنعت هتلداری ایران، تورگردانی، آژانس‌های گردشگری با هدف جذب گردشگران چینی به ایران؛
  - انتقال دانش و فناوری‌های نوین به‌منظور حفظ محیط‌زیست در عرصه‌های مختلف؛
  - بسترسازی جهت همکاری‌های فنی و مهندسی در بخش‌های مختلف اقتصادی و تسهیل صدور خدمات فنی و مهندسی؛

- مشارکت در زمینه‌های زیرساختی دریایی و بندری اعم از ساخت سازه‌های دریایی، شناورها، توسعه بنادر و تجهیزات و تأسیسات مرتبط با آنها؛
- همکاری در احداث شهرهای جدید و ایجاد مراکز صنعتی محور، خدماتی محور و فناوری محور در بنادر و جزایر منتخب با هدف تولید و صادرات خدمات و کالای مشترک به کشورهای منطقه؛
- توسعه و تقویت همکاری‌های علمی، فنی، حقوقی و اقتصادی در حوزه‌های مختلف فضای مجازی و تجهیزات کاربر نهایی نظیر سرمایه‌گذاری مشترک در تولید لپ‌تاپ، موبایل و ... .

## فصل نهم

جمع بندی



## ◀◀ جمع‌بندی

کشور چین در طی قریب به ۴۰ سال گذشته عملکردی درخشان در امر توسعه اقتصادی به دست آورد و توانست راهی را که کشورهای متقدم در توسعه اقتصادی طی بیش از ۱۵۰ سال پیمودند با اتخاذ راهبردهای صحیح متناسب با اقتضات خاص خود، در بازه‌ای به‌مراتب کوتاه‌تر طی کند. مطابق آمار مراجع بین‌المللی، چین با نرخ رشد اقتصادی متوسط ۱۰ درصد در طی ۴۰ سال گذشته توانسته از یک کشور فقیر و دریافت‌کننده کمک‌های بین‌المللی به یک قدرت اقتصادی بزرگ و اثرگذار در صحنه تعاملات جهانی مبدل گردد که ماحصل این رشد خیره‌کننده، رهایی بیش از ۸۰۰ میلیون نفر از مردم این کشور از فقر و همچنین مبدل شدن به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان بر اساس معیار برابری قدرت خرید و کسب رتبه نخست جهان در تولید محصولات کارخانه‌ای، تجارت کالا و ذخایر ارزی بوده است. قدرت اقتصادی روزافزون چین باعث شده است که این کشور به طور فزاینده‌ای درگیر سیاست‌ها و پروژه‌های اقتصادی جهانی، به‌ویژه در بخش توسعه زیرساخت‌ها شود. ابتکار کمربند و راه چین بیانگر استراتژی بزرگ چین برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی در سراسر آسیا، اروپا، آفریقا و سایر کشورها است که در صورت موفقیت می‌تواند بازارهای صادراتی و سرمایه‌گذاری چین را به طور قابل توجهی گسترش دهد.

جاده ابریشم که از قرن نوزدهم به این نام شناخته شد، از حدود ۲۰۰۰ سال پیش مورد استفاده قرار می‌گرفت. راه ابریشم به همه راه‌های آبی و زمینی اطلاق می‌شود که حوزه‌های تمدنی واقع در غرب اقیانوس آرام تا شرق اقیانوس اطلس را به هم وصل می‌کردند. به لحاظ جغرافیایی، جاده ابریشم با همه اهمیتی که داشت از یک مسیر سهل‌العبور برخوردار نبود و از فلات‌ها و کوهستان‌ها عبور می‌کرد و در مسیر خود، شرایط طبیعی اطراف فلات ایران، آن را تنها معبر کاروان‌های تجاری جاده ابریشم قرار داده بود که از ایران می‌گذشت.

«ابتکار کمربند و راه» در سال ۲۰۱۳ میلادی توسط دولت چین، به عنوان جایگزین جاده ابریشم معرفی شد که پس از توسعه مناطق ویژه اقتصادی در سال ۱۹۸۰ میلادی و پیوستن این کشور به سازمان جهانی تجارت در سال ۲۰۰۱ میلادی دور سوم آزادسازی‌ها در این کشور



محسوب می‌شود. در راستای اجرای این پروژه، دولت چین اقدامات زیادی انجام داده و سازمان‌ها و نهادهای مالی بین‌المللی نیز در این پروژه همکاری قابل توجهی داشته‌اند.

به طور کلی ۶ کریدور اقتصادی زمینی و یک راه‌آبی، چارچوب «ابتکار کمربند و راه» را فراتر از مرزهای چین تشکیل می‌دهند. این درحالی است که در این پروژه، شرکت‌های بازرگانی می‌توانند از مسیرهای تدارکاتی استفاده کنند. به عنوان مثال، برای تحویل کالا به کشورهای در امتداد این مسیر، شرکت‌های انرژی و زیرساخت ممکن است در حوزه خود در کنار این راهروها فرصت‌هایی پیدا کنند. این شش راهرو اقتصادی عبارت‌اند از: پل جدید زمینی اوراسیایی، کریدور چین- مغولستان- روسیه، کریدور چین- آسیای مرکزی- غرب آسیا، کریدور چین- شبه جزیره هندو چین، کریدور بنگلادش- چین- هند- میانمار، کریدور چین- پاکستان.

با بررسی مسیری که از طریق ترکیه، ایران و به تبع آن چین را به اروپا متصل می‌کند، می‌توان این مسیر را کوتاه‌ترین و احتمالاً کم‌هزینه‌ترین مسیر برای دسترسی به منطقه بالکان و جنوب اروپا تلقی کرد. همچنین مسیر عراق و سوریه در صورت تکمیل می‌تواند غرب چین را از طریق ایران به دریای مدیترانه و به تبع آن به جنوب اروپا و شمال آفریقا متصل نماید؛ اما این مسیر بالقوه، در گذشته به دلیل مسائل سیاسی و وقوع جنگ‌های چندین ساله درحد یک ایده باقی مانده است. به طور طبیعی، با بازگشت آرامش به دو کشور مزبور اولین مسئله برای فعال‌سازی این مسیر تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقل خواهد بود.

مهم‌ترین انتقادی که به ابتکار کمربند و راه وارد شده دیپلماسی تله بدهی و پس از آن مواردی همچون حمایت از حکومت‌های استبدادی و فاسد، به چالش کشیدن نظم تجاری و مالی جهان، غیرشفاف، غیرآزاد و غیرقابلی بودن واگذاری پروژه‌ها و آلودگی محیط‌زیست است. در فرضیه دیپلماسی تله بدهی، چین به دنبال بدهکار کردن کشورهای است که ناتوان از بازپرداخت بدهی‌های خود خواهند شد و با این روش، آن‌ها را مجبور به حمایت از اهداف سیاسی و استراتژیک خود خواهد کرد. باوجود آنکه برخی از کشورها مانند پاکستان، سریلانکا و حتی عراق به دلیل ساختار سیاسی و ترکیب بدهی‌ها و درآمدها می‌توانند بر اثر مشارکت در ابتکار کمربند و راه در معرض دام بدهی قرار بگیرند، برخی کشورهای دیگر مانند روسیه و مالزی، علی‌رغم عدم

تعارض‌های سیاسی و تجاری، رویکردی همکارانه همراه با چانه‌زنی در این ابتکار داشته و معتقدند می‌توانند از آن منتفع شوند. در پاسخ به این نگرانی‌ها، چین خود یک چارچوب ارزیابی ریسک و پایداری بدهی با همکاری بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول طراحی کرده که بر اساس نتایج آن، ایران به دلیل ساختار بدهی خود و مبالغ پذیرش بدهی، از کشورهای کم‌ریسک برای مشارکت در ابتکار کمربند و راه است. البته پس از خروج آمریکا از توافق هسته‌ای جریان درآمدی کشور تضعیف شده و این می‌تواند در نتایج تحلیل تغییر ایجاد کند. به طور کلی، به دلیل تعارضات سیاسی با آمریکا و ساختار بدهی ایران، مشارکت در ابتکار کمربند و راه یک فرصت محسوب می‌شود، ولی ضروری است که تمهیدات بسیاری به ویژه در زمینه نرخ بهره وام‌ها، قیمت، پیمانکاران و شاغلان پروژه‌ها و محاسبه ریسک درآمدهای آتی کشور انجام شود.

چین یکی از اصلی‌ترین شرکای تجاری ایران طی سال‌های گذشته بوده است، به طوری که حجم تجارت ایران با این کشور از ۱۷,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۳۷,۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ ارتقا یافته است. با توجه به اینکه امکان پیگیری اهداف توسعه صادرات و تجارت با چین نیازمند ارزیابی آزمون‌های مختلف مشابهت‌های تجاری است، در این مطالعه سعی شد تا با بررسی جوانب مختلف روابط تجاری ایران و چین با توجه به معیار شاخص کسینوس این موضوع مورد ارزیابی قرار گیرد که نتایج این مطالعه بیانگر این واقعیت است که الگوهای کالایی صادرات ایران تا حدود زیادی شبیه الگوهای کالایی واردات چین است. به عبارتی می‌توان ادعان داشت که توانایی‌های صادراتی ایران، مشابه نیازهای وارداتی کشور چین است و البته طی سال‌های گذشته این رویکرد (با کاهش درجه اکمال تجاری فی‌مابین) تقویت شده است و به نظر می‌رسد در آینده پایداری روابط تجاری فی‌مابین با توسعه صادرات ایران به چین تقویت خواهد شد.

همچنین در این بخش، وضعیت موجود صادرات ایران به چین از بعد کالایی نیز مورد بررسی قرار گرفت که می‌توان ادعان داشت صادرات ایران به چین به طور عمده کالاهای دارای پایه‌های هیدروکربوری است لذا می‌توان پیشنهاد نمود با ارتقای ظرفیت تولید محصولات پایین‌دستی صنایع نفت و گاز در راستای توسعه صادرات این محصولات با عنایت به ظرفیت موجود برای تسهیل ترانزیت تجاری در ابتکار کمربند و راه چین اقدام نمود. در خصوص محصولات وارداتی

ایران از چین نیز نتایج بیانگر این است که واردات ایران از چین عمدتاً در بخش ماشین‌آلات قابل طبقه‌بندی است.

مسیر ترانزیت کالاهای صادرات و وارداتی به عنوان یکی از مؤثرترین زیرساخت‌های تسهیل تجارت برای تجارت ایران و چین نیز در بخش ششم مورد بررسی قرار گرفت که نتایج آن بیانگر این است که در حدود ۹۷ درصد از صادرات ایران به چین از مسیر ترانزیت دریای جنوب و در حدود ۶۷ درصد از واردات ایران از چین از این مسیر بوده است.

## ◀ منابع

- آدابی، محمدرضا، کیانی، داود و ماشالله حیدر پور، «جایگاه منابع انرژی خاورمیانه در راهبرد سیاست خارجی چین در دوران پساجنگ سرد (مطالعه موردی ایران و عربستان سعودی)»، سپهر سیاست، سال ۵، شماره ۱۶، تابستان ۱۳۹۷، صفحات ۱۲۰-۸۹.
- امیر احمدیان، بهرام، پیشرفت‌ها، مشارکت‌ها و چشم‌اندازهای طرح ابتکاری کمربند- راه، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، مهرماه ۱۳۹۸.
- بزرگمهر، نجمه، ورود نخستین قطارهای باری از چین به ایران، فایننشال تایمز ۲۰۱۶/۵/۱۰، ۱۳۹۵.
- پترز، هلموت، «جمهوری خلق چین سی سال سیاست رفرم و درهای باز»، نوامبر ۲۰۱۰.
- پور حسنی، مهدی، اقتصاد سیاسی جاده ابریشم مجازی؛ تلاش چین برای گسترش قدرت جهانی، خبرگزاری مهر، مرداد ۱۳۹۶.
- ترابی، قاسم، (۱۳۹۰)، مقایسه انرژی چین و آمریکا: با تأکید بر منطقه خاورمیانه، فصلنامه مطالعات منطقه‌ای: اسرائیل‌شناسی-آمریکا شناسی، ۴۰، ۴۱-۱.
- خداقلی‌پور، علیرضا، (۱۳۹۶)، ابتکار کمربند و راه چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه سیاست خارجی، سال سی‌ویکم، شماره ۱، بهار، (۴۹-۱۷).
- رحمانی، میترا، عابدین مقانکی، محمدرضا، (۱۳۸۶)، بررسی امکان توسعه صادرات ایران با شرکای تجاری منتخب، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۴۶، بهار ۱۳۸۷ (۱۷۷-۱۴۵).
- رودریک، دنی، (۲۰۰۷)، «یک علم اقتصاد، تجویزهای بسیار»، ترجمه هادی ورتابیان کاشانی، تهران، معاونت امور اقتصادی- وزارت امور اقتصادی و دارایی، ۱۳۹۷.
- جوزانی کهن، شایان، جوزانی کهن، شاهین و دهشیری، محمدرضا، تأثیر ابتکار کمربند و راه بر آینده شراکت چین و روسیه در آسیای مرکزی، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره ۴۵، بهار ۱۳۹۸، ص ۶۰-۴۳.
- سلیمی بروجنی، مجید، مزیت‌های جاده ابریشم جدید برای ایران، روزنامه شرق، ۱۳۹۵/۶/۸.
- طاهری، ابوالقاسم، و ترابی، قاسم (۱۳۹۰)، اقدامات و سرمایه‌گذاری چین در عرصه بازار انرژی. فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، ۱۴، ۸۸-۶۱.

- عباسی، فرزانه، (۱۳۹۷)، بررسی سیستم‌های مختلف طبقه‌بندی و کدگذاری کالاها و خدمات، معاونت امور اقتصادی دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی، شماره گزارش ۹۷۱۵۱۶۱۵۵۹.
- عزتی، عزت‌الله؛ شگری، شمس‌الدین، «بررسی جایگاه بندر چابهار در ترانزیت شمال- جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای هم‌جوار»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳، ۱۳۹۱.
- عظیمی، سید رضا (۱۳۹۶)، تجربه راهبرد اقتصادی برون‌گرا در کشور چین و درس آموخته‌ها برای ایران، دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی وزارت امور اقتصادی و دارایی (منتشر نشده).
- متقی، افشین، رحیمی؛ رؤف و عیوض لو محمود، (۱۳۹۳)، نقش استراتژیک جاده ابریشم در توسعه فرهنگی و تثبیت اقتصاد مقاومتی.
- میراحسنی، منیر سادات. (۱۳۹۸) نگاهی به طرح کمربند و راه چین و فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی ایران، دفتر مطالعات بازارهای مالی و بازرگانی وزارت امور اقتصادی و دارایی، شماره گزارش ۹۸۱۵۱۶۹۰۹.
- یزدانی، عنایت‌الله و شاه‌محمدی پریسا، بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ، فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۸۸، زمستان ۱۳۹۳.
- بررسی وضعیت تجارت ایران با چین و ظرفیت‌های همکاری تجاری و اقتصادی دوجانبه، دریافتی از معاونت پژوهش‌های اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات اقتصادی، شهریور ۱۳۹۸.
- پتانسیل‌های صادراتی ایران به کشور چین، معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، مهرماه ۱۳۹۷.
- بیانیه مشترک «مشارکت جامع راهبردی» ایران و چین، منتشر شده در بهمن ۱۳۹۴.
- ایران- چین: دستاورد بزرگ دیپلماتیک، خبرگزاری ایران. رو. (۱۳۹۴)، ۲۰۱۶/۱/۲۵، قابل دسترسی در: <http://pers.iran.ru/news/analytics/>.
- وزارت راه و شهرسازی، «احیای جاده ابریشم جدید، طرح ابتکاری چین یک‌راه یک کمربند»، دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل اسفند ۱۳۹۵.
- جاده ابریشم، عرصه نقش‌آفرینی ایران در اقتصاد جهان- ایران کانون انرژی جاده ابریشم، روزنامه اطلاعات ۲۲ فروردین ۱۳۹۷.
- قانون موافقت‌نامه تشویق و حمایت متقابل از سرمایه‌گذاری بین دولت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین موجود در پورتال اینترنتی سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران به نشانی [www.investiniran.ir](http://www.investiniran.ir).

- قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری‌های خارجی و آیین‌نامه اجرایی آن موجود در پورتال اینترنتی سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران به نشانی [www.investiniran.ir](http://www.investiniran.ir).
- داده‌های آماری بانک جهانی به آدرس [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org).
- داده‌های آماری سازمان جهانی تجارت به آدرس [www.wto.org](http://www.wto.org).
- داده‌های آماری صندوق بین‌المللی پول به آدرس [www.imf.org](http://www.imf.org).
- داده‌های آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران به آدرس [www.irica.gov.ir](http://www.irica.gov.ir).
- داده‌های آماری مرکز تجارت بین‌الملل ITC به آدرس [www.trademap.org](http://www.trademap.org).
- ایران شرقی، ابعاد نظامی طرح کمربند و راه در پاکستان، ۶ بهمن ۱۳۹۷، <http://easterniran.com/fa/doc/translate/1782>.
- ایسنا، متن کامل بیانیه مشارکت جامع راهبردی ایران و چین، ۴ بهمن ۱۳۹۴، کد خبر: ۹۴۱۱۰۳۰۱۱۲۷.
- Allen, Roy. G.D.(1957); *Mathematical Economics*, London. Macmillan & Co.
- Autor D., D. Dorn, and G. Hanson (2013), *The China syndrome: Local labor market effects of import competition in the United States*, *American Economic Review*, 103, 6, pp:2121–68.
- Bandiera, Luca and Tsiropoulos, Vasileios, *A framework to assess debt sustainability and fiscal risks under the belt and road initiative*, World Bank Group, *Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice*, June 2019.
- Bekkering, J.P., (2015), “*Fuelling China; Analyzing the possibilities and impediments of Sino-Iranian cooperation in the context of energy security and geopolitics (2001-2015)*”, University of Amsterdam, MSc Thesis.
- Ben Drudder, Xingjian Liu & Charles Kunaka, *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*, World Bank Group Discussion Paper, October 2018.
- Binder, K. (2016), *The Trans-Pacific Partnership (TPP) Potential regional and global impacts*, European Parliamentary Research Service.

- Cuyvers. Lu, Steenkamp. EA, Viviers. W, (2012), Thailand's export opportunities and export potentials in the world : a quantitative assessment using the DSM approach, Centre for International Management and Development Antwerp, Centre for ASEAN Studies, ISSN-2031-065X.
- Deloitte, (2019), BRI update 2019–recalibration and new opportunities.
- Deng Xin, Nov 2018, China's banking industry support for the 'Belt and Road' initiative.
- de Ruyter, Bob, (2013), "The Sino-Iranian relationship's effects on China's energy security and Iran's geopolitical position in the Middle East", University of Amsterdam, page 14.
- Dickey, L. (2014). China takes steps toward realizing Silk Road ambitions. China Brief, 14(11), 3-4.
- European Parliament, (2018) Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport, January.
- Feenstra R. and A. Sasahara (2017), The 'China Shock', Exports and U.S. Employment: A Global Input-Output Analysis, NBER WORKING PAPER SERIES, N. 24022.
- Felbermayr G., B. Heid and S. Lehwald (2013), Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) Who benefits from a free trade deal?, Global Economics Dynamics.
- Fergusson, I., M. McMinimy and B. Williams (2016), The Trans-Pacific Partnership (TPP): In Brief, Congressional Research Service, 7-5700 (www.crs.gov).
- Fitriani, Eve, (2018), China's belt and road initiative and Indonesian perspective.
- Fox, Rohan and Dornan, Matthew, China in the pacific, Is china engaged in "debt trap diplomacy"? DevPolicy Blog, 08 November 2018.
- García-Herrero, Alicia, Kwok, K.C., Xiangdong, Liu, Summers, Tim and Zhang Yansheng, (2017), "EU–China Economic Relations to 2025 Building a Common Future", A Joint Report by Bruegel,

Chatham House, China Center for International Economic Exchanges and The Chinese University of Hong Kong.

- Hung, Man and Thomas Chan, (2019), “The belt and road initiative – the new silk road: a research agenda”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*.
- -Mickiewicz, Adam, (2018), “The Belt and Road Initiative (BRI): Implications for Iran-China Relations”, *Przegląd Strategiczny*.
- Hurley, John, Morris, Scott and Portelance, Gailyn, Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective, Center of Global Development, March 2018.
- Harold, Scott and Alireza Nader, 2012, “China and Iran Economic, Political, and Military Relations”, [www.rand.org/pdfrd/pubs/occasional\\_papers/OP351.html](http://www.rand.org/pdfrd/pubs/occasional_papers/OP351.html).
- ITC calculations based on The Islamic Republic of Iran Customs Administration (IRICA) statistics since January, 2007(<http://www.intracen.org/itc/exporters/>).
- Jacob, Jabin T., China’s Belt and Road Initiative and its implications for India, <https://in.boell.org/en/2019/02/25/chinas-belt-and-road-initiative-and-its-implications-india>, February, 2019.
- Jiang, B., (2012), “China National Petroleum Corporation (CNPC): a balancing act between enterprise and government”, in: Victor, D., Hults, D., Thurber M., *Oil and governance. State owned enterprise and the world energy supply*.
- Lakatos C., M. Maliszewska, F. Ohnsorge, P. Petri and M. Plummer (2016), *Potential Macroeconomic Implications of the Trans-Pacific Partnership*, World Bank Global Economic Prospects, January 2016.
- Lau, Lawrence, Yingyi Qian and Gerard Roland. 2000. "Reform Without Losers: An Interpretation of china's Dual-track Approach to Transition." *Journal of Political Economy* 108: 120-43.
- Leverett, Flynt; Jeffrey, Bader (2005), "Managing China- U.S. Energy Competition in the Middle East", *Washington Quarterly*, Winter.



- Lin, Justin Yifu, Fang Cai, and Zhou Li. 1996. *The China Miracle: Development Strategy and Economic Reform*, Shatin, NT, Hong Kong: Chinese University Press.
- Maddison, *The World Economy, A Millennial Perspective*, OECD, 2001.
- Malan. Johan, (2015), *Analysis of export and employment opportunities for the South African manufacturing industry*, North-West University Africa.
- Marybeth Davis, et al., (2013), "CHINA-IRAN: A LIMITED PARTNERSHIP", US-China Economic and Security Review Commission.
- Meltzer, J. and M. Shenai (2019), *The US-China economic relationship A comprehensive approach*, Global Economy and Development at Brookings and American Enterprise Institute.
- Morrison, Wayne (2019); "China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States", Congressional Research Services.
- Otgonsuren, B. (2015), *Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation*, Researcher, Center for China and East Asian Studies, Institute for Strategic Studies of Mongolia, ERINA REPORT No.127 2015 DECEMBER.
- Pérez-Rocha, M. (2015), *TTIP Why the world should beware*, Amsterdam: Transnational Institute.
- Petri, P., M. Plummer and F. Zhai (2014), *The TPP China and the FTAAP: The Case for Convergence*, In: Tang, Guoqiang and Peter A. Petri, eds. *New Directions in Asia-Pacific Economic Integration*, Honolulu: East-West Center.
- Puslecki, Z. (2016), *TTIP's Implications for China*, Adam Mickiewicz University in Poznań, DOI 10.14746/ssp.2016.3.1 (<https://www.researchgate.net>).
- Rajah, Roland, Dayant, Alexandre and Jonathan Pryke, (2019), "Ocean of debt? Belt and Road and debt diplomacy in the Pacific", Lowy Institute.

- Schell, O. and Susan L. Shirk, Chairs(2019), *Course Correction: Toward an Effective and Sustainable China Policy*, Asia Society Center on U.S.-China Relations.
- Shariatinia, Mohsen & Azizi, Hamidreza, *Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding*, *China & World Economy* / 46-61, Vol. 25, No. 5, 2017.
- Signoret, J. and L. Bloodgood (2016), *Trans-Pacific Partnership Agreement: Likely Impact on the U.S. Economy and on Specific Industry Sectors*, United States International Trade Commission, N. 4607.
- South China Morning Post, *China seeks to allay belt and road ‘debt trap’ concerns with standard for assessing financial risk*, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007714/china-seeks-allay-belt-and-road-debt-trap-concerns-standard>, 25 Apr 2019.
- South China Morning Post, *Chinese president, Xi Jinping tries to stem rising chorus of doubts over Belt and Road Initiative*, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007892/chinese-president-xi-jinping-tries-stem-rising-chorus-doubts>, 26 Apr 2019.
- South China Morning Post, *Malaysia’s Mahathir backs China’s belt and road but insists on open trade routes*, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007874/malaysias-mahathir-backs-chinas-belt-and-road-insists-open>, 26 Apr 2019.
- Tata, S. (2013). *Recalibrating American grand strategy: Softening US Policies toward Iran in Order to Contain China*. *Parameters*, 42(4), 47-58.
- UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development, (<https://unctad.org>).
- Wilson, D. and R. Purushathaman (2003), *Dreaming With BRICs: The Path to 2050*, Golden Sachs Global Economics Paper, No: 99.

- 
- Yan, Lina, Keay-Bright, Sarah and Oleksandr Antonenko, 2018, "CHINA ENERGY EFFICIENCY REPORT", Energy Charter Secretariat.
  - Yu, Biying, Zhao, Guangpu and Runying An, 2019, "Framing the picture of energy consumption in China", Natural Hazards 99:1469–14

A

AEI, 10, 34, 35

C

CGIT, 34

F

FDI, 31, 200

M

Middle Income Trap, 4

W

World Bank, 3, 51, 52, 219, 221

I

اتحادیه اروپا ۱۰۰، ۱۵۴، ۱۵۵

اداره آمار ملی چین ۳۴

ارزش افزوده ۹، ۱۱، ۲۴، ۲۵

ارزش افزوده ۵۷، ۷۴

اروپای شرقی ۱۶

اصلاحات اقتصادی ۳، ۵، ۷، ۸، ۹، ۱۲، ۱۴، ۱۶، ۶۲

افغانستان ۲۰، ۴۶، ۵۳، ۸۲، ۱۰۸، ۱۱۵، ۱۲۸، ۱۲۹، ۱۳۰

اقتصاد بازار ۸، ۹، ۱۳، ۱۵۴

اقتصاد جهانی ۱۲، ۱۳، ۶۲، ۷۱، ۷۲

اقتصاد کلان ۹، ۱۰

اقیانوس اطلس ۴۷، ۲۱۳

اقیانوس هند ۱۶، ۴۹، ۵۲، ۱۲۲، ۱۵۹

اقیانوس آرام ۱۱، ۲۰، ۴۷، ۵۰، ۶۱، ۶۲، ۱۴۸، ۱۴۹، ۱۵۰، ۱۵۶، ۲۱۳

اوراق یوانی ۸۹

### آ

آب‌های آزاد ۲۰۷

آزادسازی واردات ۱۶

آسیای جنوب شرقی ۱۶، ۴۹، ۸۷، ۱۰۰، ۱۱۵، ۱۱۶، ۱۵۸

آسیای مرکزی ۱۱، ۱۶، ۴۵، ۴۸، ۴۹، ۵۲، ۱۰۶، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۱۴، ۱۲۳، ۱۵۶، ۱۶۶، ۱۶۷، ۲۰۰،

۲۱۸، ۲۱۷، ۲۱۴، ۲۰۶

آسیا ۲۰، ۷۹، ۱۳۱، ۱۳۲، ۱۶۷

آفریقا ۴، ۱۶، ۴۲، ۴۵، ۴۹، ۵۰، ۷۷، ۹۸، ۱۱۸، ۱۲۰، ۱۲۹، ۱۴۱، ۱۴۶، ۱۵۶، ۱۶۲، ۲۰۶، ۲۱۳، ۲۱۴

آلمان ۱۴، ۳۲، ۵۴، ۶۳، ۷۴، ۹۵، ۱۱۰

آمریکا ۶، ۹، ۱۰، ۱۴، ۱۶، ۱۹، ۲۰، ۲۲، ۲۳، ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۸، ۳۰، ۳۲، ۳۳، ۳۴، ۳۸، ۳۹

۵۴، ۵۶، ۶۹، ۷۱، ۷۶، ۸۰، ۸۱، ۹۰، ۹۲، ۹۷، ۱۱۲، ۱۲۰، ۱۲۵، ۱۴۷، ۱۴۸، ۱۵۱، الی

۱۵۶، ۱۵۹، ۱۶۶، ۱۶۸، ۱۷۰، ۱۷۲، ۱۷۳، ۲۰۰، ۲۱۵

### ب

بازارهای جهانی ۱۳، ۱۵، ۴۵

بازارهای صادراتی ۴، ۱۹۷، ۲۱۳

بازارهای کار ۱۱

بانک بریکس ۷۹

بانک توسعه چین ۳۶، ۳۷، ۶۶، ۸۰، ۸۸، ۹۴، ۹۵، ۹۸

بانک جهانی ۳، ۶، ۹، ۱۴، ۱۵، ۱۷، ۱۸، ۲۱، ۲۳، ۲۴، ۲۶، ۵۲، ۶۱، ۹۵، ۱۳۰، ۱۴۲، ۱۶۰، ۲۱۵،

۲۱۹

بانک چین ۳۸، ۹۴، ۹۹

بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا ۷۹، ۹۵

بانک سیاستی ۳۷

بانک صادرات-واردات چین ۳۷، ۶۶، ۹۴، ۹۹

بانک صنعتی و تجاری چین ۳۸، ۹۴  
 بانک کشاورزی چین ۳۸، ۹۴  
 بخش کشاورزی ۱۰، ۱۲، ۱۳، ۱۷۰  
 برابری قدرت خرید ۳، ۶، ۷، ۲۲، ۲۳، ۲۱۳  
 برنامه همکاری‌های جامع اقتصادی ۲۵ ساله با کشور چین، ۲۰۳، ۲۰۸  
 برنامه‌ریزی متمرکز ۴، ۹  
 بریتانیا ۳، ۳۳، ۳۴، ۳۸، ۷۴، ۸۹، ۹۳، ۹۵  
 بنگاه‌های دولتی ۱۲، ۱۹، ۵۹  
 بهره‌وری ۵، ۱۰، ۱۲، ۱۶، ۱۷، ۲۵، ۲۸، ۵۳، ۶۷، ۱۴۶، ۱۶۱  
 بیانیه مشارکت جامع راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین ۱۷۳

## پ

پاکستان ۱۱، ۲۰، ۴۶، ۸۰، ۸۶، ۹۳، ۹۵، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۱۸، ۱۱۹، ۱۲۹، ۱۳۰، ۱۴۸، ۱۵۸، ۱۶۶  
 ۲۱۹، ۲۱۴، ۲۰۶  
 پس‌انداز داخلی ۱۶  
 پس‌انداز ناخالص ۱۶  
 پلیتوری ۳۶، ۴۰

## ت

تأمین اجتماعی ۲۰، ۳۸  
 تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی ۳، ۹۷، ۲۱۳  
 ترانزیت دریای جنوب ۲۱۶  
 تروریسم ۱۵۸، ۲۰۵، ۲۰۸، ۲۰۹  
 تله بدهی ۷، ۷۵، ۱۴۵، ۱۴۸، ۱۵۹، ۱۶۰، ۲۱۴  
 تله درآمد متوسط ۴  
 تنظیم استراتژیکی و تجدیدسازمان ۱۳  
 توازن منطقه‌ای ۷۰  
 توزیع مادون‌حاشیه‌ای ۱۱  
 توسعه اقتصادی ۱۴، ۱۷۴

توسعه زیرساخت‌ها ۳، ۸۰، ۱۵۲، ۲۱۳

تولید ناخالص داخلی ۳ الی ۹، ۱۰، ۱۳، ۱۶، ۱۹، ۲۲ الی ۲۴، ۵۵، ۵۶، ۵۹، ۶۱، ۶۸، ۱۲۲، ۱۴۶،

۱۴۸، ۱۶۱، ۱۶۲

تولید ناخالص ملی ۹، ۱۳

ج

جنگ جهانی اول ۳

جنگ جهانی دوم ۳، ۱۴۷

جهانی شدن ۳۱، ۳۲

جهانی سازی ۶۴، ۷۶

ح

حزب کمونیست چین ۹، ۱۳، ۱۴، ۳۶، ۴۰، ۴۱

خ

خصوصی سازی ۱۰ الی ۱۲

د

درآمد ملی ناخالص سرانه (GNI) ۱۸

دریای مدیترانه ۱۲۰، ۱۴۱، ۲۰۵، ۲۰۶، ۲۱۴

دیپلماسی اقتصادی ۱۴

ذ

ذخیره ارزی ۱۴

ر

راه ابریشم ۵۰

رشد سریع اقتصادی ۱۶، ۱۷، ۲۸، ۱۶۸

رهنمینی (RMB) ۱۰، ۶۸، ۸۸، ۹۰، ۹۲

## ژ

ژئواکونومیک ۷۶، ۱۶۵، ۱۶۶

ژئوپلیتیک ۴۹، ۷۶، ۱۴۶، ۱۵۰، ۱۵۵، ۱۶۵، ۱۷۴

## س

ساختارهای اجتماعی ۱۳

سازمان تجارت جهانی ۱۴، ۱۹، ۵۹، ۱۰۵، ۱۵۴، ۱۷۸، ۱۸۶، ۱۸۹، ۲۱۳، ۲۱۹

سازمان همکاری شانگهای ۷۹، ۱۰۱

سرمایه‌گذاری چین (CIC) ۳۳

سرمایه‌گذاری در مقیاس بزرگ ۱۶

## ش

شاخص توسعه انسانی ۲۱

شرکت‌های چندملیتی ۷۲

شرکت‌های خارجی ۳۳

شورای حاکمیتی ۳۶، ۳۷

## ص

صندوق بین‌المللی پول ۴، ۶، ۸، ۲۰، ۲۲، ۲۳، ۳۲، ۶۹، ۸۹، ۹۱، ۹۲، ۱۳۰، ۱۶۰، ۲۱۵، ۲۱۹

صندوق‌های ثروت حاکمیتی جهان ۳۳، ۳۸

## ع

عضو بریکس ۵۹، ۹۹



## ف

فرانسه ۹۹، ۳۸، ۱۴

فضای رقابتی ۲۶

## ق

قابل مبادله ۱۶

قدرت نرم ۴

قیمت‌گذاری ۱۲، ۱۴۵، ۱۴۶

## ک

کالاهای سرمایه‌ای ۱۱

کانادا ۲۰، ۶۰، ۹۲

کرویدور شمال- جنوب ۱۲۵

کرویدور اقتصادی ۵۲، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۱۱، ۱۱۲، ۱۱۴، ۱۱۷، ۱۵۸، ۲۰۶، ۲۱۴

کرویدور اوراسیا ۱۱، ۱۲۶

کمک‌های بین‌المللی ۳، ۲۱۳

کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین NDRC ۲۰۴

## م

مالکیت خصوصی ۱۱

مالکیت دولتی ۱۳

مالیاتی ۲۶

مائو ۴، ۵، ۷

مشوق‌های صادراتی ۱۶

مگا پروژه ۷۴ الی ۷۶، ۱۶۵، ۱۶۷

مناطق آزاد ۱۷، ۷۸، ۲۰۹

مناطق ویژه اقتصادی ۱۳، ۱۹، ۷۰، ۱۰۵، ۲۱۳

منطقه آزاد تجاری ۱۱۵، ۶۹  
 موافقت‌نامه همکاری فرا اقیانوسیه (TPP) ۶۰  
 موافقت‌نامه همکاری فرآتلانتیک در تجارت و سرمایه‌گذاری (TTIP) ۶۴، ۶۲  
 موانع تجاری ۲۰۲، ۱۲  
 موتور اقتصاد جهانی ۱۴

ن

نرخ پس‌انداز ۹، ۱۶، ۱۷، ۶۶  
 نظام مبتنی بر بازار ۱۱  
 نظام مسئولیت خانوار ۱۱، ۱۲  
 نظریه فوکویاما ۷۶

ه

همکاری اقتصادی راهبردی فرا اقیانوسیه ۶۰

ی

یوآن ۲۲، ۶۹، ۷۹، ۸۹







کمر بند اقتصادی جاده ابریشم که به «ابتکار کمر بند و راه» شهرت یافته را می توان به عنوان مهم ترین طرح بین المللی جدید چین نام برد. هدف کلان این پروژه ارتقای سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری های منطقه ای و توسعه زیرساخت های کشورهای مسیر عنوان شده است. ابتکار کمر بند و راه، ابعاد متعدد و مختلف اقتصادی- تجاری، علمی- فرهنگی و حتی ژئوپلیتیک و امنیتی را شامل شده و آثار و پیامدهای وسیعی در منطقه خواهد داشت. کتاب حاضر ضمن بررسی ابعاد اقتصادی ابتکار کمر بند و راه و اهداف و برنامه های چین در این خصوص، ظرفیت های موجود برای گسترش همکاری های دو کشور ایران و چین را در این چارچوب مورد بررسی قرار می دهد. بر این اساس، مشارکت فعال ایران در این طرح می تواند با کمک به رشد و توسعه اقتصاد کشور، حائز منافع بلندمدت برای هر دو کشور باشد.