

باسمه تعالی

بررسی ابعاد ابرپروژه جاده ابریشم جدید چین و فرصت‌های آن برای ایران



بهمن ۱۳۹۸

چکیده:

طرح جاده ابریشم جدید، بزرگترین طرح اقتصادی دنیا به شمار می‌رود. این طرح که به عنوان نقشه راه، تصمیم‌گیری‌های اقتصادی چین در آینده را رقم می‌زند بر سیاست، اقتصاد و حتی حوزه‌های فرهنگی و اجتماعی در بیش از ۶۰ کشور جهان به طور مستقیم اثر خواهد گذاشت و دانستن اینکه جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که در نقشه این طرح قرار داشته و رسماً نیز برای همکاری در آن اعلام آمادگی کرده است، اهمیت پژوهش پیرامون ابعاد این طرح را دوچندان می‌کند. در این پژوهش، ضمن بیان چیرستی، اهداف و ابعاد طرح «یک پهنه، یک راه»، به بررسی پروژه‌های انجام شده در کشورهای مختلف و ماهیت و چگونگی تعریف آنها می‌پردازیم و در نهایت، فرصت‌ها و تهدیدهای آن برای ایران را تبیین کرده و نتیجه می‌گیریم مشارکت آگاهانه در این طرح، می‌تواند به عنوان راهکار مناسبی جهت گسترش منطقه‌گرایی و رفع اثر از تحریم‌های یک جانبه آمریکا، در سیاست‌های اقتصادی جمهوری اسلامی مورد توجه جدی قرار بگیرد.

واژگان کلیدی: چین، ایران، جاده ابریشم جدید، یک کمربند یک راه، منطقه گرایی.

فهرست مطالب

مقدمه.....	۳
۱. ابعاد پروژه جاده ابریشم جدید چین.....	۴
۱,۱. اهداف ابتکار «کمربند و جاده».....	۶
۲,۱. سرمایه‌گذاران و بازیگران فعال در این طرح.....	۸
۲. سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در کشورهای عضو طرح «یک پهنه، یک راه» و میزان آن.....	۱۴
۳. شیوه تعریف پروژه ها و چگونگی تامین سرمایه‌ی لازم برای اجرایی شدن آن‌ها.....	۲۷
۱,۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در پاکستان.....	۲۸
۲,۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در قرقیزستان.....	۳۲
۳,۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در صربستان.....	۳۳
۴,۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در کنیا.....	۳۵
۴. فرصت‌ها و تهدیدهای «یک پهنه، یک راه» برای جمهوری اسلامی ایران.....	۳۸
۱,۴. مصاحبه با یکی از مسئولان اقتصادی در وزارت امور خارجه.....	۳۹
۲,۴. مصاحبه با دکتر عباس ملکی.....	۴۰
۳,۴. مصاحبه با دکتر مهدی پیری.....	۴۱
نتیجه‌گیری.....	۴۳

مقدمه:

شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین در سال ۲۰۱۳ به طور رسمی به بیان طرح «جاده ابریشم جدید»^۱ به عنوان سند چشم‌انداز چین در حوزه اقتصاد برای سال‌های پیش رو پرداخت. این طرح که عمدتاً از آن تحت عنوان «یک پهنه، یک راه»^۲ و یا «ابتکار کمربند و جاده» یاد می‌شود به دو بخش خاکی و آبی تقسیم می‌گردد. راه خاکی آن، امتداد جاده ابریشم باستانی است و به نوعی به احیای این جاده در ابعادی وسیع‌تر می‌پردازد و راه آبی که از آن به پهنه یا کمربند دریایی نیز یاد می‌شود راهی ابداعی است که از دریای چین شروع می‌شود و هر دو راه خاکی و آبی در نهایت به اروپا منتهی می‌گردند.

چین در این دو مسیر، به توسعه زیرساختی کشورها می‌پردازد و به موجب این امر، هم برای تولید مازاد خود بازار پیدا می‌کند، هم نیروی کار متخصص خود را به دنیا صادر می‌کند و هم در نهایت با ایجاد جاده و خط آهن و فراهم آوردن سایر زیرساخت‌ها، دسترسی خود به بازارهای مختلف از جمله خاورمیانه، آفریقا و اروپا را تسهیل و تسریع می‌کند. با این همه، اما هدف نهایی چین از چنین ابرپروژه‌ای نه دستیابی به بازار چند کشور یا بر عهده گرفتن چند پروژه عمرانی بلکه ایجاد پیوند و وابستگی متقابل اقتصادی میان خود و دیگر کشورهاست تا بتواند گام نهایی خود در راستای تبدیل شدن به قدرت اول اقتصادی دنیا را راحت‌تر و سریع‌تر بردارد و از این جهت، برخی طرح‌ها را به طرح پیاده شده توسط آمریکایی‌ها در اروپای ویران بعد از جنگ جهانی دوم، موسوم به طرح «مارشال» تشبیه می‌کنند.

نکته مهم در خصوص این طرح، عبور جاده ابریشم جدید چین از ایران است. جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت استراتژیک و ظرفیت بالا جهت سرمایه‌پذیری، همواره مورد توجه طرف چینی بوده و هست. از طرف دیگر با توجه به خروج یکجانبه آمریکا از برجام و تشدید تحریم‌ها، نیاز به منطقه‌گرایی، فروش محصولات و جذب سرمایه خارجی در ایران بیش از پیش احساس می‌شود و این هر دو عامل، می‌تواند زمینه مشارکت فعال ایران در طرح «یک پهنه، یک راه» را فراهم آورد. بنابراین باید با شناسایی دقیق ابعاد طرحی که صفر تا صد آن توسط چین طراحی شده است موجبات استفاده حداکثری جمهوری اسلامی از این فرصت را فراهم کرد.

^۱ One Belt-One Road

^۲ Belt and Road Initiative

۱. ابعاد پروژه جاده ابریشم جدید چین

امروزه چین به عنوان یکی از قدرت‌های برتر اقتصادی جهان به شمار می‌رود و در همین راستا، تلاش می‌کند تا با تدوین برنامه‌ها و سیاست‌های اقتصادی کوتاه و بلند مدت، نه تنها دست برتر خود نسبت به دیگر کشورها در دنیای اقتصاد را حفظ کند بلکه به دنبال پیشی گرفتن از رقیب اصلی خود در این عرصه، یعنی ایالات متحده نیز می‌باشد.

بزرگترین سند چشم‌اندازی که چین به همین مناسبت، طراحی کرده است و جایگاه ویژه‌ای در برنامه پنج ساله سیزدهم چین دارد، احیای جاده باستانی ابریشم از طریق طرح «یک پهنه، یک راه» می‌باشد. با توجه به اینکه ابتکار «یک پهنه، یک راه»، یکی از بزرگترین پروژه‌های زیربنایی در سطح دنیا است و به علت تاثیری که این طرح به طور مستقیم و غیرمستقیم بر روی اقتصاد جهانی می‌گذارد، بررسی ابعاد آن ضروری می‌نماید.

اگرچه تاکنون فهرستی رسمی از دولت‌های شرکت‌کننده در «ابتکار کمربند و جاده» تهیه نشده است اما دولت چین اعلام کرده است که عضویت و مشارکت در طرح مذکور برای تمام دولت‌ها آزاد است. با این حال در نقشه رسمی این طرح بر اهمیت بیش از ۶۰ کشور حاضر در آسیا، خاورمیانه، شرق آفریقا و شرق اروپا تاکید بیشتری شده است و به نظر می‌رسد این دولت‌ها در عمل نیز از اولویت بیشتری برخوردار باشند.

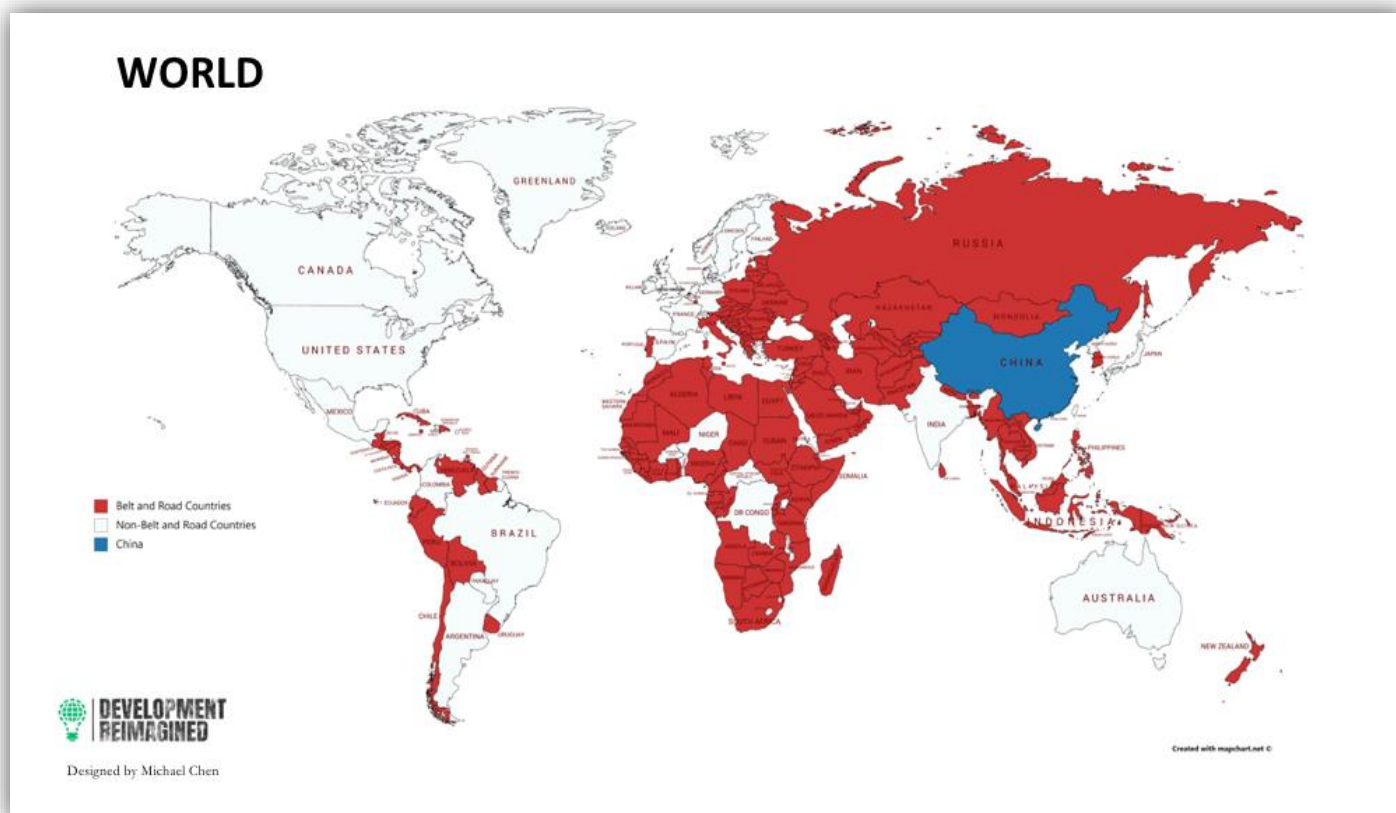
با در نظر گرفتن حضور این تعداد کشور در طرح مذکور، حدود ۶۰٪ جمعیت جهان از این پروژه متأثر خواهند شد و دولت‌های عضو آن، نماینده بیش از یک سوم تولید ناخالص داخلی (GDP) دنیا خواهند بود.^۵ بر مبنای این نقشه اجرایی، طرح «یک پهنه، یک راه» با شمول این حجم از کشورها، در نهایت قرار است اقتصاد آسیای شرقی (چین) را به اقتصاد اروپا در سوی دیگر پیوند دهد.

³ china's 13th five year plan:

در این برنامه پنج ساله که از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ را در بر می‌گیرد بخشی به طور جداگانه به ایده کمربند و جاده اختصاص یافته است. در این بخش (بخش ۵۱) تحت عنوان «حرکت رو به جلو با ابتکار کمربند و جاده» به اهداف ناشی از این طرح از جمله تسهیل تجارت، تقویت ارتباطات زیرساختی، به جریان انداختن سرمایه و تقویت ارتباطات فرهنگی میان ملت‌ها اشاره شده است.

^۴ ملکی، عباس و مجید رئوفی، (۱۳۹۵)، راه ابریشم جدید؛ یک کمربند، یک جاده؛ نظریه چینی برای رهایی از محدودیت‌های استراتژیکی، تهران، انتشارات موسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر تهران.

⁵ OECD, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, 2018, Available at: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>



شکل ۱. کشورهای متأثر از طرح «یک پهنه، یک راه»

طرح «یک پهنه، یک راه» همان‌طور که از اسم آن پیداست از دو مسیر مجزا تشکیل شده است. یک مسیر، با در بر گرفتن راه ابریشم باستانی، از چین آغاز و از طرق آسیای مرکزی به اروپا می‌رسد و دیگری؛ یعنی جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱، پهنه‌ای است که چین را در طول مسیرهای دریایی، به آسیای جنوب شرقی، غرب آسیا (خاورمیانه) و آفریقا پیوند می‌دهد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم مجموعه‌ای از پروژه‌های زیرساختی خشکی، شامل جاده‌ها، ریل‌ها و خطوط لوله است که بر تقویت پیوند میان چین، آسیای مرکزی، روسیه و اروپا تمرکز می‌کند. همچنین دسترسی چین به آب‌های خلیج فارس و دریای مدیترانه از طریق آسیای مرکزی و غرب آسیا و نیز به اقیانوس هند از طریق آسیای جنوب شرقی و آسیای جنوبی تسهیل می‌گردد.

جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ برای دو مسیر طراحی شده است: یکی از سواحل چین به اروپا از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند و دیگری از سواحل چین به منطقه اقیانوس آرام جنوبی از طریق دریای چین جنوبی (شکل ۲).



شکل ۲. دو مسیر آبی و خاکی طرح، موسوم به کمربند و جاده

۱.۱. اهداف ابتکار «کمربند و جاده»

از صحبت‌های مقامات رسمی چین که به نوعی مبدع این طرح به حساب می‌آیند و همچنین با توجه به سند چشم‌انداز پنج ساله چین از ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰، چنین استنباط می‌شود که چین، پنج هدف عمده را در ارتباط با این ابرپروژه دنبال می‌کند. به عنوان اولین و عمده‌ترین هدف، دولت چین به دنبال ایجاد **هماهنگی در سیاست‌های کلان کشورهای عضو به خصوص در مسائل اقتصادی** می‌باشد. این یک صدایی که به علت وابستگی متقابل کشورهای عضو این طرح می‌تواند شکل بگیرد موجب تقویت جبهه اقتصادی و افزایش قدرت چانه‌زنی چین در مقابل رقیب تجاری اصلی خود یعنی آمریکا خواهد شد.

دومین هدف مد نظر چین از ایجاد طرح مذکور، تقویت خود و دیگر کشورهای عضو طرح در مسائل مربوط به **زیرساخت‌ها** می‌شود که تقویت آن‌ها موجب تسهیل و تسریع تجارت می‌گردد.

چینی‌ها به عنوان سومین هدف از اجرای این طرح، حرکت به سمت **تجارت آزاد** با کشورهای عضو را دنبال می‌کنند. حرکت به سمت این هدف که در راستای تعهدات دولت‌های عضو سازمان جهانی تجارت (W.T.O) نیز هست با کاهش تعرفه‌های تجاری همراه خواهد بود و موجبات تسهیل و افزایش تجارت میان کشورها را فراهم می‌آورد.^۶

اتلاف و یکپارچگی مالی، چهارمین هدفی است که چین در ابتکار کمربند و جاده، آن را دنبال می‌کند. با حذف تدریجی دلار به عنوان ارز مشترک در معاملات تجاری و جایگزینی پول‌های ملی، چین طی سال‌های کوتاهی که از اجرای این طرح می‌گذرد توانسته است با گسترش استفاده از پول ملی خود در مبادلات جهانی، رنمینی^۷ را به عنوان پنجمین ارز مورد معامله در جهان، به سبد ارزهای رایج صندوق بین‌المللی پول وارد کند. بدین ترتیب، امروزه رنمینی در کنار دلار آمریکا، ین ژاپن، پوند انگلستان و یورو، به عنوان یکی از ارزهای رسمی برای مبادلات بین‌المللی، توسط صندوق بین‌المللی پول به رسمیت شناخته شده است.

دولت چین به خوبی می‌داند که آنچه موجبات همکاری‌های بلند مدت سیاسی و اقتصادی میان دولت‌ها را فراهم خواهد کرد، حسن اعتماد و تاکید بر اشتراکات میان ملت‌هاست و با همین آگاهی، در کنار تمام اهداف سیاسی و اقتصادی، به اشتراکات فرهنگی میان ملت‌ها هم نگاهی ویژه داشته و به عنوان پنجمین هدف خود از اجرای طرح «یک کمربند، یک راه»، به «**پیوند مردم با مردم**» اشاره می‌کند. به طور قطع باید گفت تقویت اشتراکات فرهنگی بیشمار میان کشورهای عضو طرح، به خصوص کشورهای آسیایی، می‌تواند در بلند مدت زمینه ساز ایجاد یک سد نامرئی در مقابل ورود سیاست‌های غربی به این منطقه گردد، حتی اگر چین به دنبال سنگربندی‌های فرهنگی از این جنس نباشد، که البته چنین امری دور از ذهن است.

در یک جمع‌بندی از مزیت‌های طرح «یک کمربند، یک راه» برای چین، می‌توان گفت:

- اجرای طرح مذکور باعث می‌شود چین که از مازاد عرضه و تولید رنج می‌برد بازارهای جدید پیدا کرده و صادرات به کشورهای عضو این طرح را افزایش دهد.

^۶ لازم به ذکر است که در نتیجه کاهش تعرفه‌ها، برای تمام کشورهای عضو طرح به صورت بالقوه، فرصتی برابر وجود خواهد داشت تا با افزایش تولید و توسعه تجارت، از منافع ناشی از تجارت آزاد و کاهش تعرفه‌ها منتفع گردند اما پر واضح است که به علت عدم توازن صادرات و واردات میان چین و اکثر کشورهای عضو، بیشترین سود ناشی از این اتفاق به چین تعلق خواهد گرفت.

^۷ واحد پول ملی چین

- اجرای ابتکار کمربند و جاده، به تحقق سیاست جهانی شدن چین سرعت می بخشد و نفوذ سیاسی و اقتصادی این کشور در دیگر کشورها را افزایش می دهد.
- چین به نوعی با اجرای این طرح به مقابله با رقیب تجاری اصلی خود یعنی آمریکا و طرح های سیاسی، اقتصادی این کشور که به تضعیف چین منتهی می شود، از جمله پیمان تجاری اقیانوس آرام^۸ یا شراکت ترانس پسیفیک Trans-Pacific partnership (TPP)، خواهد پرداخت.
- این طرح موجب تقویت جایگاه رنمینی در میان سایر ارزهای جهانی خواهد شد.

۲.۱. سرمایه گذاران و بازیگران فعال در این طرح

به علت نسبی بودن ابتکار کمربند و جاده و با توجه به قوانین خاص و وضعیت متفاوت هر کشور، نسخه واحدی برای چگونگی سرمایه گذاری و اجرای پروژه ها در کشورهای عضو وجود ندارد. بر همین اساس، سرمایه ی اولیه برای اجرای طرح های مختلفی که ذیل ابتکار کمربند و جاده، در کشورهای مختلف عملیاتی می شوند به صورت های مختلف تامین خواهند شد

و همچنین، مجریان طرح ها نیز متفاوت خواهند بود.

با در نظر داشتن این نکته که در بسیاری از پروژه ها تامین مالی توسط بخش خصوصی و یا دولت محلی انجام شده و اجرا نیز توسط نیروهای داخلی انجام می گیرد، در ادامه به بررسی بازیگران اجرایی در نظر گرفته شده توسط چین و نیز بانک هایی که در خصوص تامین مالی پروژه ها با کشورهای عضو این طرح همکاری می کنند خواهیم پرداخت.

تخمین ها حاکی از آن است که چیزی در حدود ۵۰ شرکت دولتی چینی در طرح هایی که در کشورهای مختلف ذیل ایده راه ابریشم اجرایی شده، نقش داشته اند. از جمله این شرکت ها می توان به شرکت ملی نفت چین، گروه راه آهن چین، ساخت و ساز ارتباطات چین، شرکت ساخت و ساز راه آهن سینوماک چین و... اشاره کرد.

در خصوص سرمایه گذاری ها نیز باید گفت بانک ها و صندوق های مالی بین المللی متعددی، از طریق اعطای وام به همکاری با شرکت ها و دولت های عضو می پردازند.

از جمله آنها می توان به موارد زیر اشاره کرد:

^۸ یک پیمان سرمایه گذاری بین ۱۲ کشور حاشیه اقیانوس آرام بجز چین است که در ۴ فوریه ۲۰۱۶ در آوکلند نیوزیلند بعد از ۷ سال مذاکره نهایی شده است. تا سال ۲۰۱۴، دوازده کشور در سراسر منطقه آسیا-اقیانوسیه در مذاکرات تی پی پی شرکت کرده اند: استرالیا، بروئی، کانادا، شیلی، ژاپن، مالزی، مکزیک، نیوزیلند، پرو، سنگاپور، ایالات متحده آمریکا و ویتنام.

^۲ به این مبحث به طور تفصیلی در بخش «شیوه تعریف پروژه ها» پرداخته خواهد شد.

- بانک توسعه چین.^۱
- بانک صادرات-واردات چین.
- صندوق راه ابریشم؛ که در سال ۲۰۱۴ با ۴۰ میلیارد دلار سرمایه اولیه ایجاد شد.^۲
- اکسیم بانک چین.^۳
- بانک توسعه کشاورزی چین.^۴
- بانک تجاری، صنعتی چین.^۵
- بانک ساخت و ساز چین.^۶
- بانک توسعه جدید؛ که در سال ۲۰۱۵ توسط کشورهای عضو بریکس ایجاد شد. (برزیل، روسیه، هند، چین، آفریقای جنوبی).^۷
- شرکت بیمه صادراتی و اعتبار چین.^۸
- بانک سرمایه گذاری زیربنایی آسیا (AIIB) که با سرمایه اولیه ۱۰۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ ایجاد شد و ایران نیز از اعضای آن می باشد.^۹
- شرکت سرمایه گذاری چین.^{۱۰}
- بانک توسعه آسیایی.^{۱۱}

در خصوص هزینه‌های مربوط به پروژه‌ها آمار رسمی وجود ندارد و تخمین‌ها نیز آمار ضد و نقیضی ارائه می‌کنند. با این حال، آنچه از سوی مقامات رسمی چین مورد اشاره قرار گرفته این است که دولت چین قصد ندارد تمام هزینه‌های مربوط به این طرح را خودش بپردازد بلکه پیش بینی نموده که تا سال ۲۰۳۰، نیمی از سرمایه گذاری‌ها توسط بخش خصوصی، بانک‌های چندجانبه و کشورهای خارجی تامین شود.^{۱۲}

¹ China Development Bank (notably the world's largest development finance institution).

² Silk Road Fund.

³ China Exim Bank.

⁴ Agricultural Development Bank of China.

⁵ Industrial and Commercial Bank of China.

⁶ China Construction Bank.

⁷ New Development Bank (NDB).

⁸ China Export and Credit Insurance Corporation.

⁹ Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB).

¹⁰ China Investment Corporation (CIC).

¹¹ Asian Development Bank (ADB)

¹² McKenzie, B, (2017), Belt & Road: Opportunity & Risk: The prospects and perils of building China's New Silk Road.

نکته‌ی قابل توجه که باید در خصوص ابعاد مالی ابرپروژه‌ی جاده ابریشم بر آن تاکید کرد ماهیت این ابرپروژه به عنوان یک سند چشم‌انداز و نقشه‌ی راه است؛ بدین معنا که چین در نظر دارد طی سال‌های پیش رو با در نظر داشتن افق‌های مطرح شده در قالب طرح جاده‌ی ابریشم، سیاست‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه گذاری خود را تبیین کند. بنابراین منبع مالی مشخص و معینی از سوی دولت چین برای طرح جاده‌ی ابریشم تعیین نشده است و هرچه هست تخمین‌ها و برآوردهای کارشناسان است که به واسطه‌ی شرایط متغیر اقتصادی، چندان هم پایدار و نزدیک به واقعیت به نظر نمی‌رسند.

به طور کلی باید گفت با حضور بیش از ۶۰ کشور (چیزی در حدود شصت درصد جمعیت جهان)، وضعیت بازار متحول خواهد شد و افق‌های تازه‌ای از تجارت به سوی چین و سایر دولت‌های عضو طرح، باز خواهد شد. با پیوستن رسمی ایتالیا به طرح جاده ابریشم در سال ۲۰۱۹ و با توجه به اینکه این کشور از اعضای گروه هفت (G7)^۱ بوده و با داشتن نرخ تولید ناخالص داخلی بسیار بالا، جزء بزرگترین اقتصادهای اروپا به شمار می‌آید، اعتبار طرح و همچنین میزان سرمایه‌ی در نظر گرفته شده برای پروژه‌ها با افزایش چشم گیر روبرو شد. در ادامه و به منظور فهم بهتر از قدرت اقتصادی کشوری مانند ایتالیا، به آمارهای اقتصادی این کشور در مقایسه با ایران و پاکستان نگاهی می‌اندازیم.^۲

^۱ گروه جی ۷ از کشورهای صنعتی جهان تشکیل شده است که حدود ۶۵٪ اقتصاد جهان را در دست دارند. سران کشورهای این گروه هر ساله یک گردهمایی مشترک با هم دارند. کشورهای فرانسه، آلمان، بریتانیا، ایتالیا، ژاپن، ایالات متحده آمریکا و کانادا این هفت کشور را تشکیل می‌دهند.

^۲ آمارها مربوط به سال ۲۰۱۷ میلادی است.

شکل ۳. پاکستان در یک نگاه



شکل ۴. ایران در یک نگاه



شکل ۵. ایتالیا در یک نگاه^۱



^۱منبع اطلاعات تجاری کشورها:

<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X000000/1X0A36I0.htm>

علاوه بر این، کمیسیون اروپایی هم تفاهم‌نامه‌ای را تحت عنوان «پلتفرم ارتباط اروپا و چین» در سال ۲۰۱۹ با این کشور به امضا رساند که به منظور تاسیس راهی برای حمل و نقل از طریق شبه جزیره بالکان، تدوین شده است. خبرها حاکی از آن است که ژاپن نیز به عنوان یکی دیگر از اعضای گروه اقتصادی هفت، با فرستادن نمایندگان خود خواستار پیوستن به طرح جاده ابریشم شده است.^۲

^۱ China-EU Connectivity Platform (2019.)

^۲ BRI update 2019–recalibration and new opportunities. Available at: <https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/soe/articles/bri-update-2019-recalibration-and-new-opportunities.html>

۲. سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در کشورهای عضو طرح «یک پهنه، یک راه» و میزان آن

همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد این پروژه از نوع دیگر پروژه‌ها نیست که از ابتدا برای آن منابعی به مقدار مشخص معین گردیده و سپس تخصیص بخورد. بلکه ابرپروژه مطروحه، چشم اندازی است که تصمیم‌گیری‌های آینده‌ی چین را مشخص می‌کند. بنابراین منابع مشخص و دقیقی برای آن تعیین نشده است و به صورت دنباله دار تا جایی که این ابرپروژه ادامه پیدا کند منابع مورد نیاز برای آن هم - بر حسب تحقق اهداف- از طرق مختلف تامین خواهد شد.

نکته‌ی دیگر اینکه به علت ماهیت نسبی مناسبات اقتصادی در سطح بین‌الملل و همچنین، وجود اختلاف نظر بین کارشناسان در خصوص پروژه‌های تعریف شده ذیل ابرپروژه‌ی راه ابریشم، دست یافتن به آمار رسمی و دقیق از پروژه‌های انجام شده ذیل این طرح، دشوار می‌نماید. با این حال برخی پیش‌بینی‌ها توسط کارشناسان امر حاکی از آن بوده است که تا سال ۲۰۲۲، چیزی در حدود ۳۵۰ میلیارد دلار آمریکا توسط چین به طور مستقیم در پروژه‌های مختلف سرمایه‌گذاری خواهد شد.^۱ هرچند، به نظر می‌رسد میزان سرمایه‌گذاری چین از پیش‌بینی اخیر فراتر رفته است. در ادامه، می‌توان ترکیبی از آخرین آمار ارائه شده توسط وبگاه «ابتکار کمربند و جاده»^۲ و میزان سرمایه‌ی در نظر گرفته شده برای هر پروژه را به تفکیک کشورها ملاحظه نمود.^۳

طرح‌های انجام شده/در حال انجام و ارزش پولی آن‌ها (میلیارد دلار)

کشور	میزان سرمایه گذاری/میلیارد دلار	نوع طرح	نام پروژه
۱- چندجانبه (ترکمنستان، ازبکستان، قزاق ستان، چین)		۱. انرژی	1- Central Asia-China gas pipeline
		۲. حمل و نقل	2- Europe-China – Rail Link I & II

^۱ McKenzie, B, (2017), Belt & Road: Opportunity & Risk: The prospects and perils of building China's New Silk Road: p.3.

^۲ www.beltroad-initiative.com

^۳ برای دست یافتن به میزان سرمایه در نظر گرفته شده برای پروژه‌ها از منابع مختلفی استفاده شده است اما اکثر آن‌ها در منبع زیر قابل مشاهده است:

"FROM SILK ROAD TO SILICON ROAD, How the belt and road initiative will transform the global economy", 2019, Available at: <https://www.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr%20report%20%20From%20Silk%20Road%20to%20Silicon%20Road.pdf>

3-Pakistan-China – Fiber Optic Project	۳. فناوری اطلاعات و ارتباطات		۲- چندجانبه
4-Sino-Thai – High-Speed Railway			۳- چندجانبه (پاکستان و چین)
5-Single Gauge Trans-Asian Railway	۴. حمل و نقل		
6-Budapest–Belgrade Railway			۴- چندجانبه
7- Djibouti-Ethiopia Railway	۵. حمل و نقل		
8- Kuala Lumpur-Singapore High Speed Rail			۵- چندجانبه
	۶. حمل و نقل		
	۷. حمل و نقل		۶- چندجانبه
	۸. حمل و نقل		۷- چندجانبه
			۸- چندجانبه
Lower Sesan Two Hydropower Dam	انرژی		کمبوجیه
-Natural Gas Project	انرژی		بنگلادش
-Dhaka-Chattogram Rail Route	حمل و نقل		
-Padma Rail Link	حمل و نقل		
- Natural Gas Project	انرژی		

- Dhaka-Chattogram Rail Route	حمل و نقل		
Doraleh Multi-Purpose Port	حمل و نقل		جیبوتی
-Khorgos Gateway Dry Port -Gulshat 40 MW PV Solar Power Plant - Port Aktau - “Khorgos – Eastern Gate”	حمل و نقل (۲۰۳۵) انرژی (۲۰۳۵) حمل و نقل (۲۰۳۵) منطقه ویژه اقتصادی (۲۰۳۵)	۱۰ میلیارد دلار ۱ میلیارد دلار ۵ میلیارد دلار ۲ میلیارد دلار	قزاقستان
Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway SGR	حمل و نقل		کنیا
-Forest City -Melaka Gateway -East Coast Railway -Gemasp-Johor Bahru Railway	شهری (۲۰۳۵) شهری (۲۰۳۵) حمل و نقل (۲۰۳۰) حمل و نقل (۲۰۲۵)	۱۰ میلیارد دلار ۱۰ میلیارد دلار ۲۰ میلیارد دلار ۱۰ میلیارد دلار	مالزی
1.Diamer-Bhasha Dam 2.Gwadar Port 3.Engro Thar Block II Power Plant 4.M3,M4 Highway	۱. انرژی (۲۰۳۵) ۲. حمل و نقل (۲۰۲۵)	۱- ۱۵ میلیارد دلار ۲- ۲۰ میلیارد دلار ۳- ۲ میلیارد دلار	پاکستان

5.Tarbela 5 Hydropower Extension Project	۳. انرژی (۲۰۳۵)	۴-۱۰ میلیارد دلار	
6.Sahiwal 2x660MW Coal-fired Power Plant	۴. حمل و نقل	۵-۲ میلیارد دلار	
7.Hydro China Dawood 50MW Wind Farm	۵. انرژی (۲۰۳۵)	۶-۲ میلیارد دلار	
8.UEP 100MW Wind Farm	۶. انرژی (۲۰۳۵)	۷-۱ میلیارد دلار	
9. Sachal 50MW Wind Farm	۷. انرژی (۲۰۳۵)	۸-۱ میلیارد دلار	
10. Thar Mine Mouth Oracle Power Plant	۸. انرژی	۹-۱ میلیارد دلار	
11. Peshawar-Karachi Motorway	۹. انرژی	۱۰-۱ میلیارد دلار	
12. Havelian Dry Port	۱۰. انرژی	۱۱-۵ میلیارد دلار	
13. Gwadar International Airport	۱۱. حمل و نقل	۱۲-۵ میلیارد دلار	
14. Balloki Power Plant	۱۲. حمل و نقل	۱۳-۵ میلیارد دلار	
15. Gadani Power Project	۱۳. حمل و نقل	۱۴-۱ میلیارد دلار	
16. Hakla-Dera Ismail Khan Motorway	۱۴. انرژی	۱۵-۱۵ میلیارد دلار	
17. Khunjerab Railway	۱۵. انرژی	۱۶-۵ میلیارد دلار	
18. M5 Motorway	۱۶. حمل و نقل	۱۷-۵ میلیارد دلار	
19. M8 Motorway	۱۷. حمل و نقل	۱۸-۵ میلیارد دلار	
20. Matiari-Lahore Transmission Line	۱۸. حمل و نقل	۱۹-۵ میلیارد دلار	
21. Orange Line Lahore Metro	۱۹. حمل و نقل	۲۰. انرژی	
22. Pak-China Technical and Vocational Institute	۲۱. حمل و نقل	۱۷-۵ میلیارد دلار	
23. Pakistan Port Qasim Power Project			

24. Quaid-e-Azam Solar Park	۲۲. آموزش و پرورش	۱۸- ۵ میلیارد دلار	
25. Karakoram Highway	۲۳. انرژی	۱۹- ۵ میلیارد دلار	
26. Sahiwal Coal Power Project	۲۴. انرژی		
27. Suki Kinari Hydropower Project	۲۵. حمل و نقل	۲۰- ۲ میلیارد دلار	
28. Gilgit KIU Hydropower	۲۶. انرژی		
29. Cacho 50MW Wind Power Project	۲۷. انرژی	۲۱- ۴ میلیارد دلار	
30. Rahimyar Khan Power Plant	۲۸. انرژی		
31. Kohala Hydel Project	۲۹. انرژی	۲۲- ۵ میلیارد دلار	
32. Phandar Hydropower Station	۳۰. انرژی		
33. Karachi Circular Railway	۳۱. انرژی	۲۳- ۲ میلیارد دلار	
34. Greater Peshawar Mass Transit	۳۲. حمل و نقل	۲۴- ۱ میلیارد دلار	
35. Quetta Mass Transit	۳۳. حمل و نقل		
36. Keti Bunder Sea Port Project	۳۴. حمل و نقل	۲۵- ۱۰ میلیارد دلار	
37. Rashakai Economic Zone	۳۵. حمل و نقل		
38. China Special Economic Zone Dhabaji	۳۶. حمل و نقل	۲۶- ۲ میلیارد دلار	
39. Bostan Industrial Zone	۳۷. منطقه ویژه اقتصادی		
40. Allama Iqbal Industrial City	۳۸. منطقه ویژه اقتصادی	۲۷- ۲ میلیارد دلار	
	۳۹. منطقه ویژه اقتصادی	۲۸- ۱ میلیارد دلار	
	اقتصادی	۲۹- ۱ میلیارد دلار	

41. ICT Model Industrial Zone	۴۰. منطقه ویژه اقتصادی	۳۰-۲ میلیارد دلار	
42. Mirpur Special Economic Zone	۴۱. منطقه ویژه اقتصادی	۳۱-۳ میلیارد دلار	
43. Mohmand Marble City	۴۲. منطقه ویژه اقتصادی	۳۲-۱ میلیارد دلار	
44. Moqpondass Special Economic Zone	۴۳. منطقه ویژه اقتصادی	۳۳-۳ میلیارد دلار	
45. Greater Peshawar Region Mass Transit	۴۴. منطقه ویژه اقتصادی	۳۴-۳ میلیارد دلار	
46. Karachi Peshawar rail	۴۵. حمل و نقل	۳۵-۳ میلیارد دلار	
	۴۶. حمل و نقل	۳۶-۲ میلیارد دلار	
		۳۷-۲ میلیارد دلار	
		۳۸-۲ میلیارد دلار	
		۳۹-۲ میلیارد دلار	
		۴۰-۲ میلیارد دلار	
		۴۱-۲ میلیارد دلار	

		۴۲-۲ میلیارد دلار	
		۴۳-۲ میلیارد دلار	
		۴۴-۲ میلیارد دلار	
		۴۵-۵ میلیارد دلار	
		۴۶-۱۵ میلیارد دلار	
		جمع: ۱۸۹ میلیارد دلار	
1-Belgrade-Montenegro Bar Port Motorway	حمل و نقل		صربستان
2- Budapest-Belgrade Railway	حمل و نقل		
Colombo South Harbour	حمل و نقل		سريلانكا
Hambantota Port	حمل و نقل		
Port City Colombo	شهری		
Karuma Hydropower Project	انرژی		اوگاندا
Pap Angren Railway	حمل و نقل		ازبکستان
-Yamal LNG Project	انرژی	۵	روسیه
-China St Petersburg Rail Corridor	حمل و نقل	۳۵	

-Highway AH3	حمل و نقل	۸۰	
-Highway AH 4	حمل و نقل	۳۰	
-Moscow Kazan HSR	حمل و نقل	۳۵	
-Northern sea route	حمل و نقل	۵۰	
-New Dvina port	حمل و نقل	۱۰	
-Seaside Corridor 1,2,3	حمل و نقل	۱۵	
-Amur river bridge	حمل و نقل	۳	
		جمع: ۲۶۳	
Tehran-Mashhad Railway	حمل و نقل		ایران
-Lagos-Calabar Railway	حمل و نقل		نیجریه
-Lagos-Kano Railway	حمل و نقل		
-Abuja Rail Mass Transit Phase II	حمل و نقل		
- Abuja-Kaduna Railway	حمل و نقل		
-Nigcomsat Satellites	فضا		
Chad-Cameroon & Chad-Sudan Railway	حمل و نقل		چاد
Addis Ababa Light Rail	حمل و نقل		اتیوپی
Benguela Railway	حمل و نقل		آنگولا

Khartoum-Port Sudan Railway	حمل و نقل		سودان
-Vientane-Boten Railway	حمل و نقل		لائوس
- Savannakhet-Lao Bao Railway	حمل و نقل		
-Bangkok-Nong Khai Railway	حمل و نقل		تایلند
- Bangkok-Chiang Mai Railway	حمل و نقل		
1-Jakarta-Bandung Railway	۱. حمل و نقل (۲۰۳۵)	۵	اندونزی
2-MNC Lido City		۵	
3- Kuala Tanjung Port	۲. گردشگری (۲۰۳۵)	۵	
4- Kayan River Hydropower Plant		۱۸	
5- Lake Toba Tourism District	۳. حمل و نقل (۲۰۳۵)	۱۰	
6- International Airport Lembeh	۴. انرژی (۲۰۳۵) ۵. شهری (۲۰۳۵) ۶. حمل و نقل (۲۰۳۵)	۵	
-Dawei Port	حمل و نقل		میانمار
-Myitsone Dam	انرژی		
- Kyaukpyu Deep Sea Tanker Port	حمل و نقل		

- Kyaukpyu Special Economic Zone	حمل و نقل		
- Muse-Mandalay Railway	حمل و نقل		
-Gujarat Rural Roads (MMGSY) Project	حمل و نقل (۲۰۳۵)	۵	هند
- Amaravati Sustainable Capital City	شهری (۲۰۳۵)	۳۰	
- Madhya Pradesh Rural Connectivity Project	حمل و نقل	۲۰	
-Mumbai Metro Line 4	حمل و نقل (۲۰۳۵)	۲۰	
	حمل و نقل (۲۰۳۵)		
-Batumi Bypass Road Project	حمل و نقل		گرجستان
- Nenskra Hydropower Plant	انرژی		
-Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project	انرژی (تکمیل در (۲۰۳۵)	۵	آذربایجان
-Baku Tbilisi rail	حمل و نقل	۵	
Duqm Port Commercial Terminal and Operational Zone	حمل و نقل		عمان
-Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement	حمل و نقل انرژی	۵ ۱	تاجیکستان
-Nurek Hydropower Rehabilitation Project, Phase I	حمل و نقل	۲	
-Kashgar Dushambe rail	حمل و نقل	۳	

-Dushambe-Afghan Rail			
Harare Airport Expansion	حمل و نقل		زیمبابوه
Bar-Boljare Motorway (Section of European Motorway XI)	حمل و نقل		مونتنگرو
Haifa Port	حمل و نقل		مناطق اشغالی رژیم صهیونیستی
Port of Piraeus	حمل و نقل		یونان
-Kumport Terminal	حمل و نقل	۵	ترکیه
-Tbilisi Kars rail and port	(۲۰۳۵)	۳	
-Anaklia port	حمل و نقل	۳	
-Ambarli port	حمل و نقل	۵	
	حمل و نقل		
	(۲۰۲۵)		
Suez Canal Economic Zone	منطقه ویژه اقتصادی		مصر
Khalifa Port Terminal 2	حمل و نقل		امارات
Hassyan Clean Coal Project, Dubai	انرژی		
Dammam Riyadh Freight Line	حمل و نقل		عربستان سعودی
Darwin port	حمل و نقل	۱۰	استرالیا
Kashgar Tashkent rail	حمل و نقل	۳	قرقیزستان
North South Alternate Road	حمل و نقل	۵	
	(۲۰۳۰)		

Kashgar Dushambe rail	حمل و نقل (۲۰۲۵)	۲	
-Samarkand Mashhad Rail	حمل و نقل	۱	ترکمنستان

علاوه بر آمار فوق، موسسه آمریکن انترپرایز به عنوان اتاق فکر سیاست‌های عمومی آمریکایی، در وبگاه رسمی خود به ردیابی سرمایه‌گذاری‌های چین در کشورهای مختلف، از جمله سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با «ابتکار کمربند و جاده» پرداخته و آماری جامع در این خصوص منتشر نموده است که می‌توان به عنوان یک پایگاه اطلاعات داده، البته با در نظر داشتن آمریکایی بودن منبع اطلاعات، از آن استفاده کرد. در ادامه و به عنوان نمونه ای از آمارهای این وبگاه تخصصی، طرح‌های مربوط به ابتکار کمربند و جاده که _ به ادعای این موسسه _ در ایران اجرایی شده یا در حال اجراست را از نظر می‌گذرانیم.

¹ American Enterprise Institute (AEI) :

مؤسسه پژوهش سیاست عمومی آمریکن انترپرایز مشهور به مؤسسه‌ی آمریکن انترپرایز از اندیشکده‌های مستقر در واشینگتن، دی.سی. است که پژوهش آن متمرکز بر مسائل حکومتی، سیاست، اقتصاد و رفاه اجتماعی است.

² <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker>

بررسی ابعاد ابرپروژه جاده ابریشم جدید چین و فرصت‌های آن برای ایران – شبکه تحلیلگران اقتصاد مقاومتی

Year	Month	Chinese Entity	Quantity in Millions	Share size	Transaction Party	Sector	Subsector	Country	Region	BRI
2014	March	China Communications Construction	\$ 160			Real estate	Construction	Iran	West Asia	1
2014	May	MCC	\$ 350			Metals	Steel	Iran	West Asia	1
2014	November	Sinomach	\$ 320			Transport	Rail	Iran	West Asia	1
2014	December	Sinosteel	\$ 180		Zarand	Energy	Coal	Iran	West Asia	1
2015	September	China Communications Construction	\$ 500			Transport	Autos	Iran	West Asia	1
2016	January	Sinosteel	\$ 470		Bafgh Kasra	Metals	Steel	Iran	West Asia	1
2016	January	Norinco	\$ 330		Golbahar New Town Development	Transport	Rail	Iran	West Asia	1
2016	February	Genertec and Beijing SU Power	\$ 1,540			Transport	Rail	Iran	West Asia	1
2016	May	China Energy Engineering	\$ 1,960			Utilities		Iran	West Asia	1
2016	August	Power Construction Corp	\$ 360			Energy	Gas	Iran	West Asia	1
2016	November	CNPC	\$ 600	30%	Total	Energy	Gas	Iran	West Asia	1
2017	February	Sinomach	\$ 220			Metals		Iran	West Asia	1
2017	February	Sinopec	\$ 590			Energy	Oil	Iran	West Asia	1
2017	July	CNPC	\$ 730	30%	Total	Energy	Gas	Iran	West Asia	1
2017	November	Norinco	\$ 1,530			Chemicals		Iran	West Asia	1
2017	December	Sinopec	\$ 1,050			Energy	Oil	Iran	West Asia	1
2018	January	China Railway Construction	\$ 540			Transport	Rail	Iran	West Asia	1
2018	March	Sinomach	\$ 840			Transport	Rail	Iran	West Asia	1
2018	March	Sinomach	\$ 700			Transport	Rail	Iran	West Asia	1

۳. شیوه تعریف پروژه ها و چگونگی تامین سرمایه‌ی لازم برای اجرایی شدن آن‌ها

با توجه به ماهیت نسبی این طرح و شرایط خاص هر کشور و همچنین نوع و میزان مناسبات تجاری میان چین و کشور میزبان، شیوه تعریف پروژه ها در هر کشور و هر پروژه متفاوت خواهد بود و این سیال بودن از ویژگی‌های طبیعی هر ابرپروژه‌ای است؛ با این توضیح که به علت عدم کنترل چین بر روی بسیاری از شرایط در محیط سیال بین‌المللی، شیوه تعریف پروژه‌هایی که در کشوری فقیر مانند سودان اجرایی می‌شود و پروژه‌هایی که در کشوری توسعه یافته مانند ایتالیا اجرایی می‌گردد و همینطور پروژه‌های مرتبط با کشوری مانند ایران که با چالش تحریم‌های ثانویه ایالات متحده همراه است باید متفاوت باشد.

بنابراین فرمول واحدی وجود ندارد تا به بررسی آن پردازیم. با این همه می‌توان گفت شیوه تعریف پروژه ها با استناد به مواردی که تا به امروز شاهد آن بوده‌ایم عمدتاً از چند حالت خارج نیست:

۱. در راستای دستیابی به اهداف مرتبط با ابرپروژه جاده ابریشم، چین گاهی خود، ساخت پروژه ای را به صورت کامل در یک کشور، عهده دار می‌گردد.^۱
۲. در بعضی موارد چین به عنوان پیمانکار وارد شده و پروژه ها را از صفر تا صد به هزینه دولت میزبان جلو برده و پروژه آماده بهره برداری را به دولت میزبان تحویل می‌دهد. به این نوع از قرارداد، قرارداد کلید در دست می‌گویند.^۲
۳. دولت چین، گاهی اهداف خود در این مسیر را با سرمایه گذاری مشترک در پروژه‌های مختلف دنبال می‌کند.^۳
۴. همچنین، ممکن است در پروژه‌هایی که به صورت سهام عام تعریف می‌شوند دولت چین با خرید سهام مشارکت داشته باشد. این خرید می‌تواند به صورت اکثریت سهام باشد و یا اقلیت.^۴
۵. علاوه بر موارد فوق، برخی از پروژه‌های زیر ساختی با همکاری و مشارکت بانک‌های چینی از طریق اعطای وام به دولت میزبان و یا پیمانکار پروژه، تعریف خواهد شد.

در ادامه به بررسی پروژه‌های اجرا شده در ۴ کشور پاکستان، قرقیزستان، صربستان و کنیا خواهیم پرداخت.

^۱ 100% takeover

^۲ turnkey

^۳ joint venture

^۴ majority shareholding / minority shareholding

۱.۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در پاکستان

پاکستان جزو بزرگترین کشورهای صادرکننده پارچه در دنیاست و علاوه بر آن، محصولات کشاورزی فراوانی هم برای صادرات در اختیار دارد. این کشور که طولانی‌ترین لیست پروژه را در میان کشورهای عضو ابتکار «کمربند و جاده» دارد، نقشی فعال در پیشبرد اهداف این ابرپروژه داشته است.

پاکستان در سال ۲۰۱۸ با بحران تعادل پرداخت روبرو شد و این وضعیت به افزایش بدهی‌های این کشور به ۲۸ میلیارد رویه منجر شد. ایالات متحده نیز کمک ۳۰۰ میلیون دلاری خود را به پاکستان، به دلیل آنچه که آن را ناکامی اسلام‌آباد در برخورد قاطع با گروه‌های شبه‌نظامی و سستیزجویان می‌خواند، قطع کرد. بحران مالی اخیر باعث شد تا پاکستان برای بار دوازدهم از سال ۱۹۸۰ میلادی، به صندوق بین‌المللی پول رجوع کند. همچنین، علاوه بر ۳ میلیارد دلاری که بابت پول نفت به دولت عربستان سعودی بدهکار است ۳ میلیارد دلار دیگر نیز از این کشور وام گرفت و چین نیز متعهد شد تا به بهبود وضعیت در پاکستان کمک کند.^۱ روزنامه اردو زبان جنگ نیز در گزارشی با موضوع وضعیت اقتصادی پاکستان در سال گذشته میلادی نوشت: با توجه به کاهش ارزش واحد پولی این کشور در سال ۲۰۱۸ به دلیل افت اقتصادی، وام‌های خارجی نیز به ۲۸ هزار میلیارد رویه رسیده است.^۲ این همه نشان‌دهنده ضرورت اصلاحات اقتصادی در پاکستان بود و از همین رو، دولت پاکستان با نگاه مثبت به طرح جاده ابریشم به عنوان راه حلی انتقالی از بحران به ثبات اقتصادی، حضور خود در این طرح را پررنگ و پررنگ‌تر کرد.

تا به امروز چیزی در حدود ۶۰ طرح ذیل ابرپروژه جاده ابریشم و در حوزه‌های مختلفی چون حمل و نقل، انرژی و مناطق ویژه اقتصادی در کشور پاکستان اجرایی شده یا در حال اجراست که سرمایه مورد نیاز برای آن‌ها چیزی در حدود ۲۸۰ میلیارد دلار برآورد شده است.

¹ Cebr, FROM SILK ROAD TO SILICON ROAD (2019), Available at: <https://www.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr%20report%20-%20From%20Silk%20Road%20to%20Silicon%20Road.pdf>

² <https://www.mizanonline.com/fa/news/481525/%D8%A8%D8%AF%D9%87%DB%8C-%D9%87%D8%A7%DB%8C-%D9%BE%D8%A7%DA%A9%D8%B3%D8%AA%D8%A7%D9%86-%D8%AF%D8%B1-%D8%B3%D8%A7%D9%84-2018-%D8%A7%D9%81%D8%B2%D8%A7%DB%8C%D8%B4-%DB%8C%D8%A7%D9%81%D8%AA>

Sachal 50MW Wind Farm	Energy	\$1 bn	2035
Thar Mine Mouth Oracle Power Plant	Energy	\$1 bn	2035
Peshawar-Karachi Motorway	Transport	\$5 bn	2035
Havelian Dry Port	Transport	\$5 bn	2035
Gwadar International Airport	Transport	\$5 bn	2035
Balloki Power Plant	Energy	\$1 bn	2035
Gadani Power Project	Energy	\$15 bn	2035
Hakla-Dera Ismail Khan Motorway	Transport	\$5 bn	2035
Khunjerab Railway	Transport	\$5 bn	2035
M5 Motorway	Transport	\$5 bn	2035
M8 Motorway	Transport	\$5 bn	2035
Matiari-Lahore Transmission Line	Energy	\$2 bn	2035
Orange Line Lahore Metro	Transport	\$4 bn	2035
Pak-China Technical and Vocational Institute	Education	\$5 bn	2035
Pakistan Port Qasim Power Project	Energy	\$2 bn	2035
Quaid-e-Azam Solar Park	Energy	\$1 bn	2035
Sahiwal Coal Power Project	Energy	\$2 bn	2035
Suki Kinari Hydropower Project	Energy	\$2 bn	2035
Gilgit KIU Hydropower	Energy	\$1 bn	2035
Cacho 50MW Wind Power Project	Energy	\$1 bn	2035
Rahimyar Khan Power Plant	Energy	\$2 bn	2035
Kohala Hydel Project	Energy	\$3 bn	2035
Phandar Hydropower Station	Energy	\$1 bn	2035
Karachi Circular Railway	Transport	\$3 bn	2035
Greater Peshawar Mass Transit	Transport	\$3 bn	2035
Quetta Mass Transit	Transport	\$3 bn	2035
Keti BUnder Sea Port Project	Transport	\$2 bn	2035
Rashakai Economic Zone	SEZ	\$2 bn	2035
China Special Economic Zone Dhabeji	SEZ	\$2 bn	2035
Bostan Industrial Zone	SEZ	\$2 bn	2035
Allama Iqbal Industrial City	SEZ	\$2 bn	2035
ICT Model Industrial Zone	SEZ	\$2 bn	2035
Mirpur Special Economic Zone	SEZ	\$2 bn	2035
Mohmand Marble City	SEZ	\$2 bn	2035
Moqpondass Special Economic Zone	SEZ	\$2 bn	2035
Greater Peshawar Region Mass Transit	Transport	\$5 bn	2035

بررسی ابعاد ابرپروژه جاده ابریشم جدید چین و فرصت‌های آن برای ایران – شبکه تحلیلگران اقتصاد مقاومتی

Project	Type	Cost	Completion
Yarkant Road	Transport	\$5 bn	
Karakoram Highway	Transport	\$10 bn	2030
China Pakistan Rail	Transport	\$10 bn	
Havelian Larkana	Transport	\$10 bn	2030
Karachi Peshawar rail	Transport	\$15 bn	2030
Gwadar rail	Transport	\$10 bn	2027
Alternative Gwadar Rail	Transport	\$10 bn	2030
Besima Jacobabad rail	Transport	\$10 bn	2030
M3/M4 highway	Transport	\$10 bn	Open
Lahore Abdul Hakeem highway	Transport	\$10 bn	Open
Multan Sukkur road	Transport	\$5 bn	2020
GwadarSurab road	Transport	\$5 bn	Open
Surab Di Khan road	Transport	\$5 bn	Open
M8 Sukkur Besima road	Transport	\$5 bn	2020
Shahdadkot Di Khan road	Transport	\$5 bn	2030
Gwadar Port	Transport	\$20 bn	2025
Diamer-Bhasha Dam	Energy	\$15 bn	2035
Engro Thar Block II Power Plant	Energy	\$2 bn	2035
Tarbela 5 Hydropower Extension Project	Energy	\$2 bn	2035
Sahiwal 2x660MW Coal-fired Power Plant	Energy	\$2 bn	2035
Hydro China Dawood 50MW Wind Farm	Energy	\$1 bn	2035
UEP 100MW Wind Farm	Energy	\$1 bn	2035

از مجموعه طرح‌های زیرساختی که در پاکستان اجرایی شده یا در حال اجرایی شدن است تحت عنوان «سی‌پک» یاد می‌شود. از جمله طرح‌های نیروگاهی می‌توان به نیروگاه رحیم‌یار خان اشاره کرد که با ظرفیت بیش از ۱۳۰۰ مگاوات در حال ساخت در استان پنجاب می‌باشد و سرمایه‌ای بین ۱/۶ تا ۲ میلیارد دلار را به خود تخصیص داده است.

از جمله پروژه‌های زیرساختی مهم دیگر، کابل کشی فیبر نوری مرزی است. برآورد هزینه‌ها در خصوص این کابل کشی ۸۲۰ کیلومتری، بیش از ۳۷ میلیارد دلار بوده است. این کابل کشی باعث رشد صنعت توریسم در نقاط شمالی پاکستان شده و باعث دسترسی مردم این مناطق به اینترنت نسل سه و چهار خواهد گردید.

از خطوط متعدد راه آهن و جاده‌هایی که سرمایه‌بسیاری را به خود اختصاص داده‌اند که بگذریم شاید مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین طرح راهبردی در پاکستان، مجموعه پروژه‌های گوادر باشد. بزرگراه‌ها، خطوط ریلی و فرودگاه بین‌المللی شهر گوادر در کنار بندر مدرنی که در حال آماده شدن است می‌تواند این شهر و به عبارت دیگر، کشور پاکستان را به مبدا و

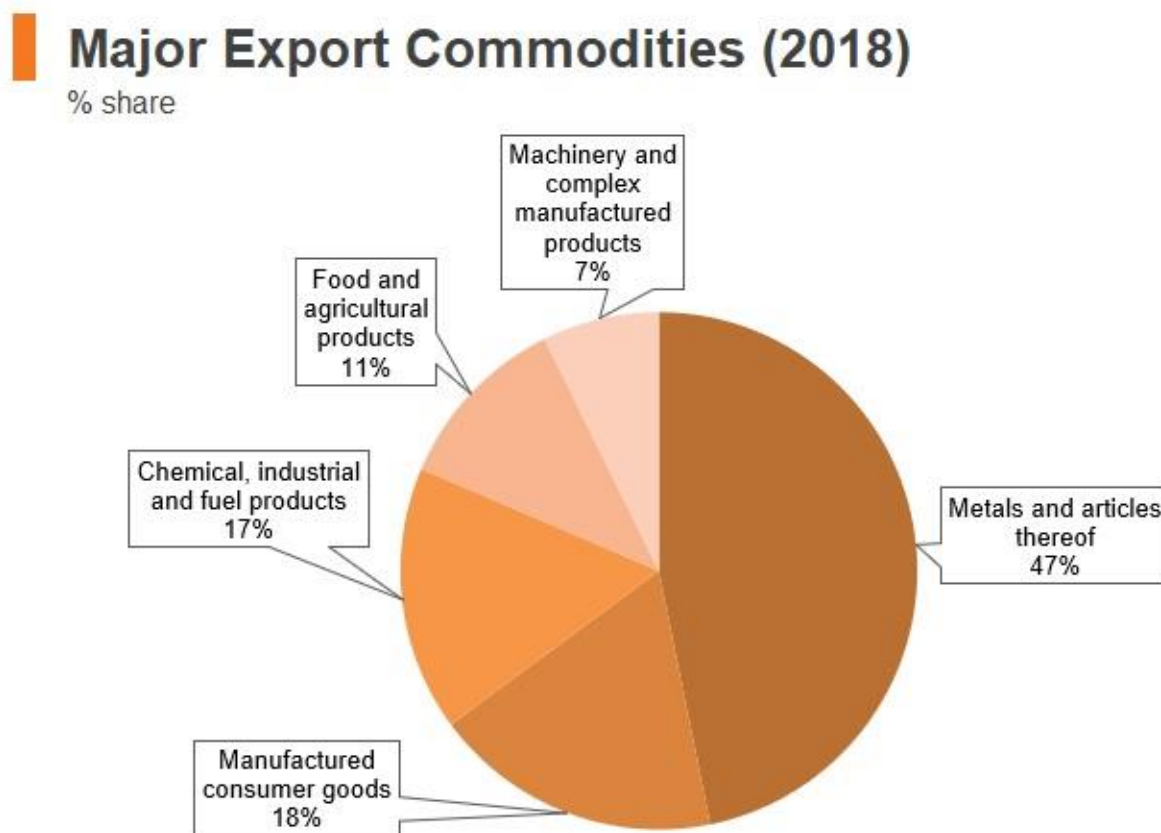
¹ China-Pakistan Economic Corridor (CPEC).

² Cross Border Optical Fiber Cable.

مقصد کشتی‌های تجاری از سراسر دنیا که قصد دارند با کشورهای نظیر تاجیکستان، ازبکستان، قرقیزستان و حتی خود چین به تجارت پردازند، بدل کند. این بندر می‌تواند رقیبی جدی برای بندر توسعه یافته‌ی چابهار در ایران باشد که در ۷۲ کیلومتری شهر بندری گوادر واقع شده است.

۲,۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در قرقیزستان

قرقیزستان به عنوان کشوری محصور در خشکی با کشورهای چین، قزاقستان، تاجیکستان و ازبکستان دارای مرز مشترک است. این کشور با منابع سرشار معدنی، یکی از کشورهای صادرکننده طلا و جیوه در جهان به شمار می‌رود.



شکل ۶. عمده کالاهای صادراتی توسط قرقیزستان و میزان آن

پیش‌بینی شده تولید ناخالص داخلی این کشور با عضویت در ابرپروژه جاده ابریشم، در سال ۲۰۴۰ تا ۴ میلیارد دلار افزایش پیدا کند.^۱ در راستای پیشبرد طرح جاده ابریشم، تاکنون سه طرح راه‌سازی از جمله خط ریلی کاشگر-تاشکند، جاده جایگزین شمال-جنوب و همچنین خط ریلی کاشگر-دوشنبه در دستور کار قرار گرفته است. در کنار موارد فوق، چین بالغ بر ۷۰۰ میلیون دلار در بخش انرژی قرقیزستان و ۱۵۰ میلیون دلار در بخش فلزات معدنی این کشور سرمایه‌گذاری کرده است که در جدول زیر قابل مشاهده است.

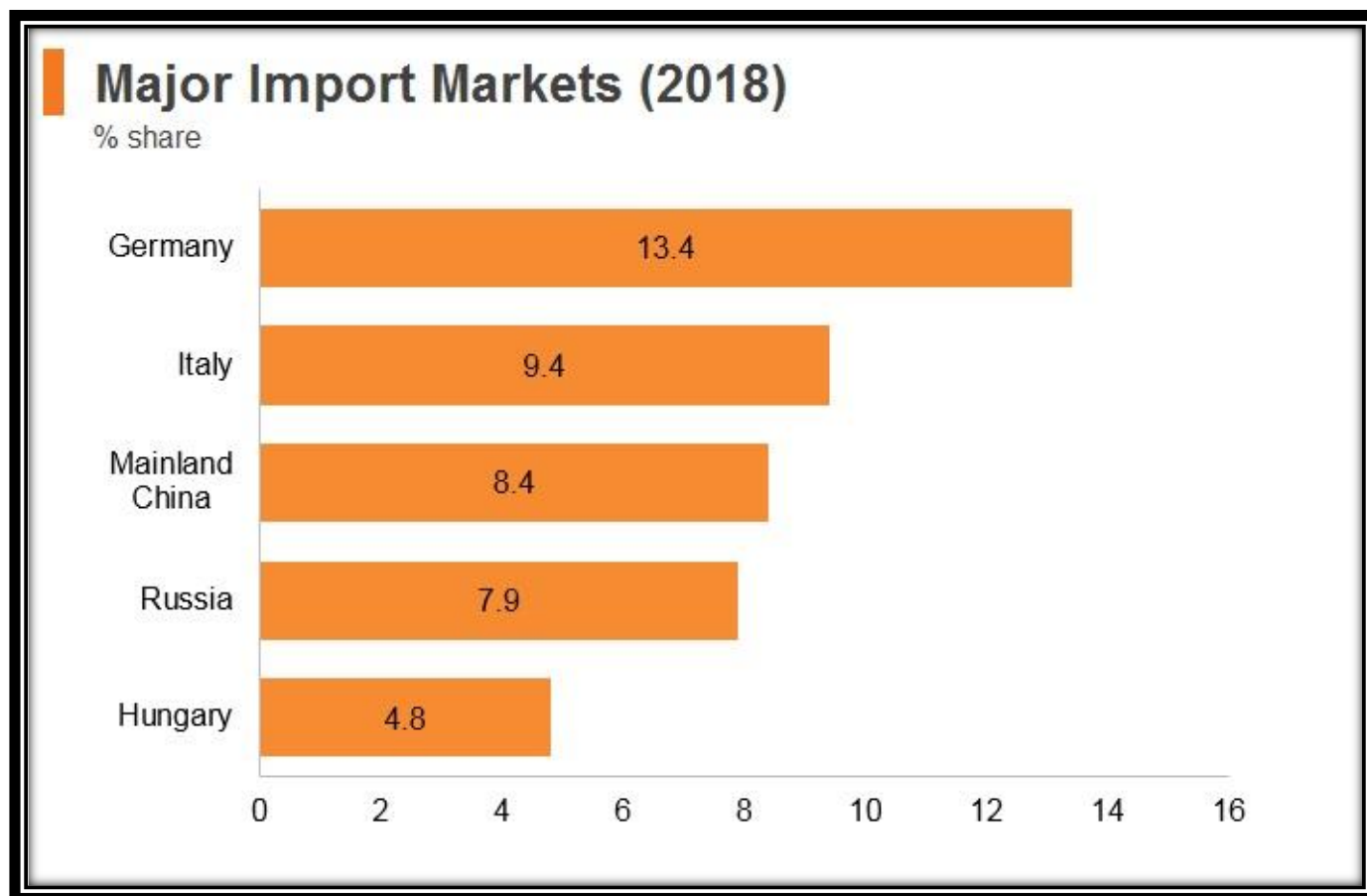
Year	Month	Investor	Quantity in Millions	Share Size	Transaction Party	Sector	Subsector	Country
2014	February	Shaanxi Coal and Chemical	\$ 430			Energy	Oil	Kyrgyzstan
2014	August	Rongsheng Heavy Industries	\$ 280	60%	New Continental Oil & Gas	Energy	Oil	Kyrgyzstan
2015	January	Zijin Mining	\$ 150	60%	Kyrgyzaltyn	Metals		Kyrgyzstan

۳.۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در صربستان

جمهوری صربستان کشوری است اروپایی با جمعیت بالغ بر ۷ میلیون نفر که در حوزه بالکان واقع شده است. مهم‌ترین شریک تجاری این کشور در آسیا، جمهوری خلق چین است که با حجم تجارتی بیش از ۱,۵ میلیارد دلار در سال، بعد از کشورهای آلمان و ایتالیا، بیشترین درصد واردات صربستان به این کشور مربوط می‌شود (تصویر زیر).

¹ CEBR, FROM SILK ROAD TO SILICON ROAD (2019), p.24.

شکل ۷. کشورهای دارای بالاترین میزان صادرات به صربستان



حجم تجارت میان دو کشور صربستان و چین به بیش از ۱,۵ میلیارد دلار در سال می‌رسد. تاکنون حدود ۷ پروژه زیرساختی در قالب طرح یک پهنه، یک راه در صربستان ایجاد شده است و شرکت‌های چینی در حدود ۴ میلیارد دلار در حوزه‌های مختلف از جمله انرژی و حمل و نقل سرمایه‌گذاری کرده‌اند که از جمله مهم‌ترین طرح‌های در حال اجرا، یکی خط آهن بلغراد—بوداپست است که پایتخت دو کشور صربستان و مجارستان را به یکدیگر متصل می‌کند و دیگری آزادراه بلغراد - بار است که پایتخت صربستان را به شهر بندری بار در مونته‌نگرو متصل می‌گرداند.

¹ Budapest-Belgrade Railway.

² Belgrade-Montenegro Bar Port Motorway

۴,۳. بررسی طرح‌های اجرا شده در کنیا

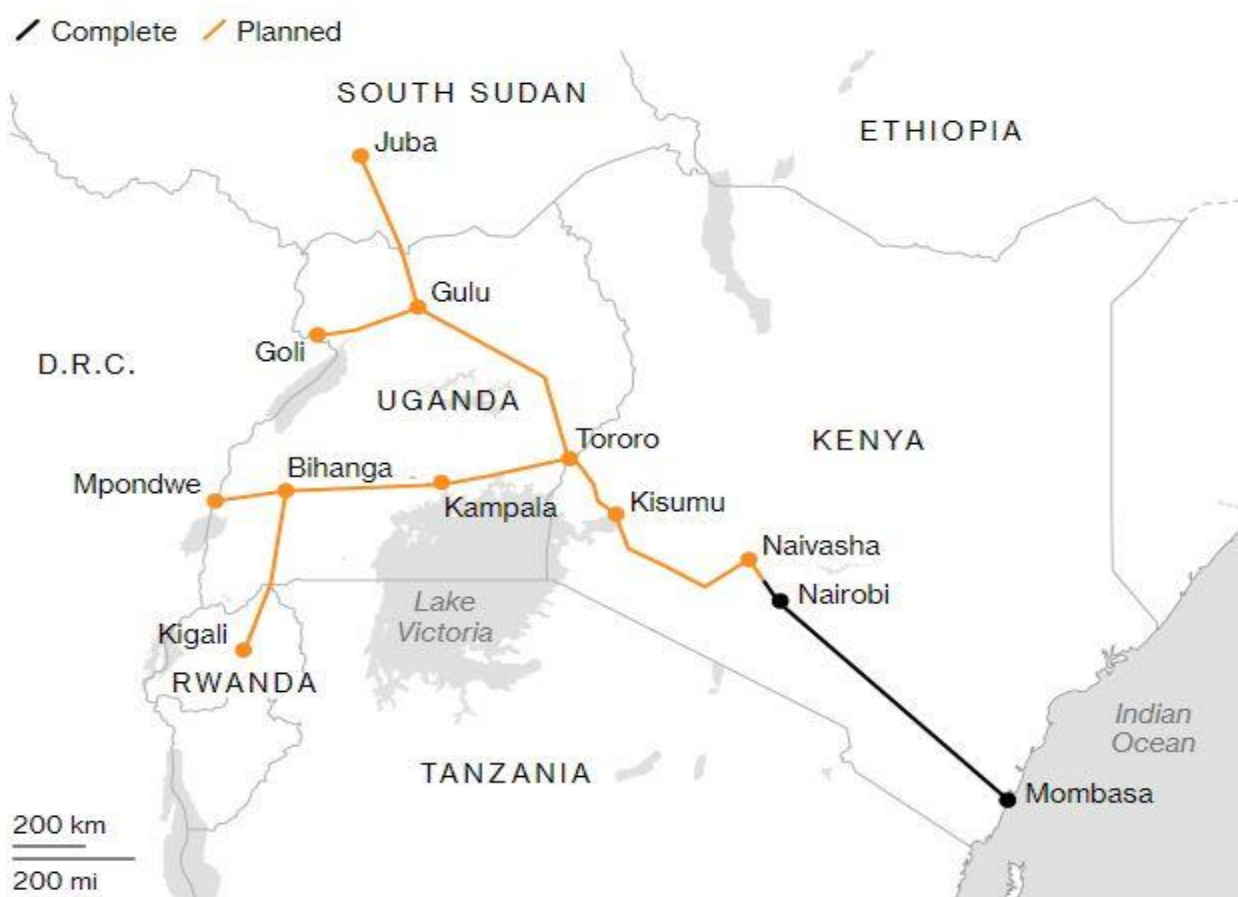
جمهوری کنیا به عنوان کشوری در شرق آفریقا، با بیش از ۵۰ میلیون نفر جمعیت، یکی از کشورهای هدف چین در طرح یک پهنه، یک راه بوده است. کنیا از دو جهت برای طرح جاده ابریشم دارای اهمیت است. نخست اینکه چین می‌تواند از شهر بندری آن یعنی مومباسا به عنوان ایستگاهی در راه رسیدن کمر بند دریایی خود به اروپا استفاده کند. (شکل ۸)



شکل ۸. طرح «یک پهنه، یک راه» چین.

دوم اینکه چین می‌تواند به واسطه ظرفیت‌های بالاتری که در کنیا به نسبت سایر کشورهای آفریقایی برقرار است از این کشور به عنوان دروازه ورود کالا و خدمات چینی به سراسر قاره آفریقا استفاده نماید. پروژه خط آهن عظیمی که از این کشور شروع شده و به سایر کشورهای آفریقایی راه پیدا می‌کند در همین راستا طراحی شده است.^۱

شکل ۹. خطوط آهن متصل کننده کشورهای آفریقایی که از ساحل کنیا آغاز می‌گردد.

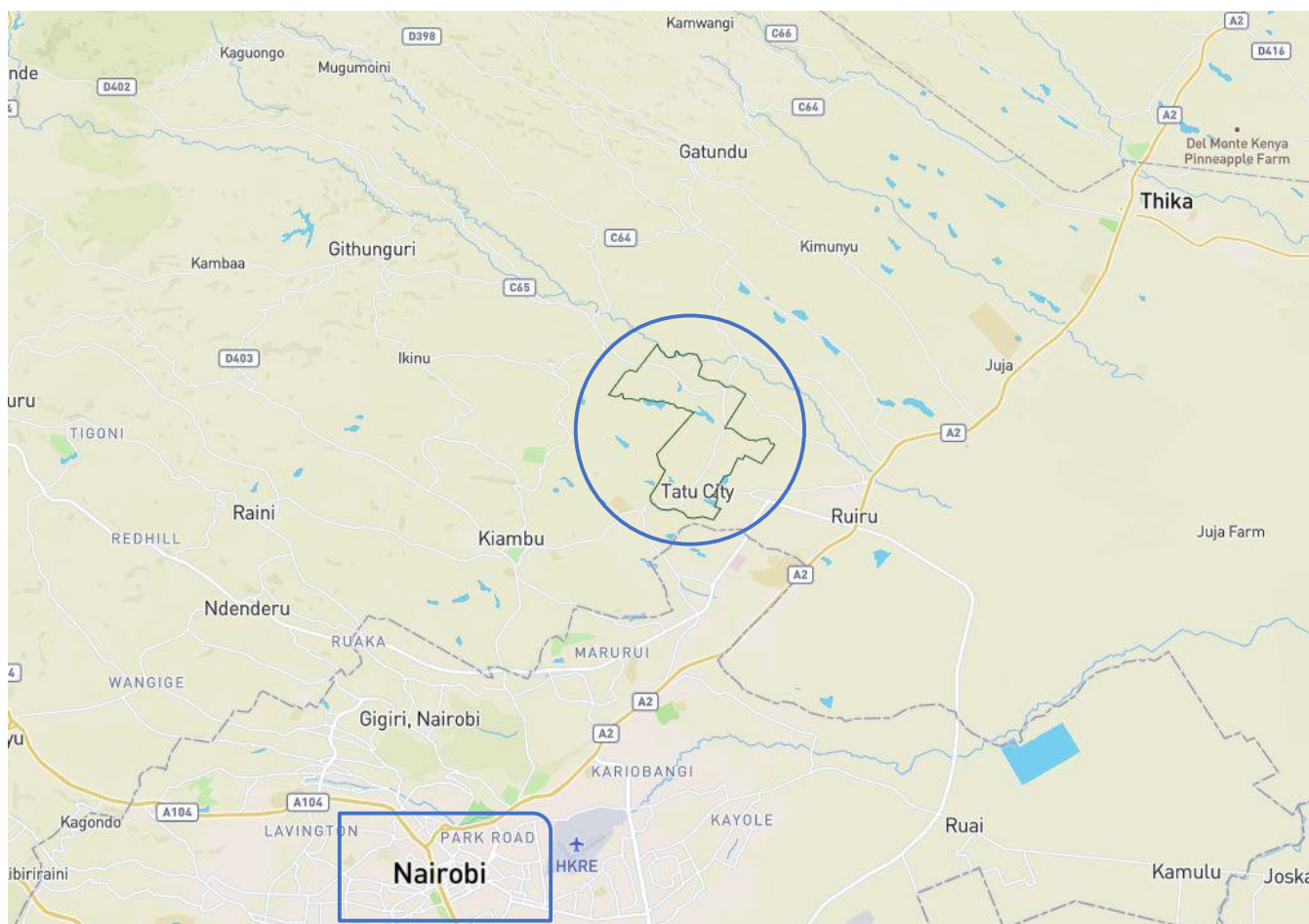


Note: Map shows only selected stops
Source: Kenyan and Ugandan government documents

لازم به ذکر است که از پروژه مذکور، تاکنون قسمت‌های مربوط به شهر ساحلی مومباسا تا نایروبی (پایتخت کنیا)، با تامین اعتبار ۹۰٪ پروژه توسط بانک صادرات- واردات چین به بهره‌برداری رسیده است و هنوز تامین اعتباری در خصوص سایر قسمت‌ها صورت نگرفته است. از جمله دیگر پروژه‌های اجرا شده یا در حال اجرا توسط چین در کنیا، می‌توان به پروژه

^۱ Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway SGR.

ساخت یک جاده شهری در شهر تاتو^۱، پروژه تبدیل و انتقال نیرو^۲ و پروژه احداث ایستگاه فرعی با عایق گاز در خطوط برق منتهی به نایروبی^۳ اشاره کرد. پروژه جاده شهری تاتو که در سال ۲۰۱۹ عملیات احداث آن آغاز شده است پروژه ای عمرانی با بودجه ۱۰۰ میلیون دلاری است که پیش بینی شده ظرف دو سال تکمیل خواهد شد.^۴



شکل ۱۰: شهر تاتو در نزدیکی نایروبی (پایتخت کنیا)

پروژه تبدیل و انتقال نیرو که از سال ۲۰۱۸ آغاز شده و پیش بینی شده ظرف یک سال و نیم از زمان شروع پروژه، به بهره‌برداری خواهد رسید، بودجه ای ۵۰۰ میلیون دلاری را به خود اختصاص داده است.

¹ A Municipal Road in the Villa District, Tatu City, Kenya.

² Power Transmission and Transformation Project LOT2 (EPC), Kenya

³ 220/66kV Gas Insulated Switchgear GIS substation, Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201805/30/WS5b0dc147a31001b82571d053.html>

⁴ Reference: http://project.fdi.gov.cn/1800000091_2_115536_0_7.html

پروژه ۱۳۰ میلیون دلاری ایستگاه فرعی با عایق گاز موسوم به GIS از جمله دیگر پروژه‌های تعریف شده در قالب طرح یک پهنه، یک راه در کنیا می‌باشد.



شکل ۱۱. ایستگاه فرعی با عایق گاز در کنیا

این ایستگاه که توسط شرکت چینی TBEA^۱ و با تامین سرمایه از سوی بانک صادرات-واردات چین در کنیا مورد احداث قرار گرفته است قرار است منجر به بالا رفتن سطح بهره‌وری خطوط برق نایروبی شود.

¹ Tebian Electric Apparatus (TBEA).

۴. فرصت‌ها و تهدیدهای «یک پهنه، یک راه» برای جمهوری اسلامی ایران

عضویت و مشارکت فعال جمهوری اسلامی در چنین طرح گسترده‌ای، می‌تواند عاملی برای تسریع توسعه یافتگی کشور و همچنین برون رفت از شرایط خاص اقتصادی امروز باشد. در عین حال، مشارکت در این طرح می‌تواند آسیب‌هایی نیز در کوتاه مدت و نیز بلند مدت برای اقتصاد کشور داشته باشد.

برای فهم دقیق جوانب مختلف این مهم و همچنین به منظور حفظ جامعیت بحث به مصاحبه تفصیلی با سه تن از صاحب نظران این حوزه پرداخته ایم که نقطه نظرات ایشان در ادامه و به تفکیک بیان خواهد شد.

۴،۱. مصاحبه با یکی از مسئولان اقتصادی «اداره کل دیپلماسی اقتصادی مقاومتی و گذر از تحریم‌ها» در وزارت امور خارجه^۱

اولین نکته قابل ذکر توسط این مقام آگاه به عنوان مقدمه بحث این بود که «باید زاویه دید خود را مطابق نگاه چینی‌ها به طرح «یک پهنه، یک راه» اصلاح نماییم. این طرح یک ابرپروژه است و به عنوان چشم اندازی در خصوص فعالیت‌های اقتصادی چین در آینده عمل می‌کند. بنابراین پروژه‌ای شبیه سایر پروژه‌ها نیست که برای آن مدت زمان دقیق مشخص شده و منابع معینی را به آن اختصاص دهند.

همچنین، باید دانست که شیوه تعریف پروژه‌ها و نوع برخورد چین با دولت‌ها، به واسطه ماهیت نسبی چنین ابرپروژه‌ای کشور به کشور و پروژه به پروژه متفاوت خواهد بود. حتی تحولات داخلی و اتفاقات کشورهای پیرامونی در تصمیم‌گیری و شیوه تعریف پروژه‌ها توسط چین برای هر کشوری متفاوت خواهد بود. به عنوان مثال عواملی نظیر تحریم‌های بین‌المللی، نوع رابطه ایران با روسیه، با اتحادیه اروپا، با آمریکا، توافق برجام و ده‌ها عامل دیگر، ایران را نسبت به سایر کشورها متمایز می‌کند و در نتیجه، تصمیم‌گیری چین در خصوص رابطه تجاری با ایران را نیز منحصر به فرد و خارج از هر فرمول ثابتی قرار خواهد داد».

این صاحب نظر حوزه دیپلماسی اقتصادی در خصوص فرصت‌ها و تهدیدهای این طرح برای ایران ضمن تاکید مجدد بر ماهیت نسبی این پروژه، صحبت‌های خود را چنین ادامه داد که: «اگر تصور ما از این طرح به مثابه کیک آماده‌ای است که ما باید بخشی از آن کیک را برای خود برداریم، چنین تصویری غلط است. از آنجا که در حوزه بین‌الملل، یک کشور تعیین‌کننده نیست، رفتارهای متقابل ما با چین و سایر دولت‌ها تعیین خواهد کرد که چه فرصت‌ها و تهدیدهایی برای جمهوری

^۱ بنا به درخواست شخص مذکور، نام ایشان ذکر نخواهد گردید.

اسلامی در این طرح وجود دارد. به طور مشخص و به عنوان نمونه، نوع تعامل ما با آمریکا عاملی تاثیرگذار در روابط ما با چین خواهد بود. بنابراین فرصت‌ها و تهدیدهای جمهوری اسلامی صرفاً در رابطه متقابل ایران و چین تعریف نخواهد شد.

نکته دوم اینکه چون مشخص نیست نقطه‌نهایی مد نظر چین کجاست و کدام کشورها نقش بیشتر یا کمتری در آینده پیدا خواهند کرد بنابراین برای پی بردن به فرصت‌ها و تهدیدها نباید صرفاً بر روابط دوجانبه ایران و چین متمرکز بود بلکه باید شرایط داخلی ایران در ابعاد مختلف را نیز مورد ارزیابی قرار داد، زیرا این موضوع برای طرف چینی ما از اهمیت بالایی برخوردار است و اتفاقات داخلی ایران از جمله نوسان قیمت‌ها و یا امنیت سرمایه‌گذاری در ایران، به طور مستقیم بر فرصت‌های ما تاثیرگذار خواهد بود. علاوه بر بخش اقتصادی، ابعاد داخلی دیگر از جمله ثبات اجتماعی و بحران‌های احتمالی اجتماعی در آینده ایران که می‌تواند ناشی از مسائل اقتصادی باشند نیز برای سرمایه‌گذاران خارجی از جمله چینی‌ها مهم خواهد بود.»

این مقام آگاه، در پاسخ به این سوال که اساساً در شرایط فعلی، منطقه‌گرایی راه مناسبی برای رفع اثر از تحریم‌های یکجانبه و ثانویه آمریکا هست یا خیر؟ چنین ادامه دادند که «قطعاً تحکیم روابط با همسایگان و کشورهایی که ارتباطات ما با آنها صرفاً جنبه اقتصادی ندارد و جنبه‌های دیگری مثل علایق دینی و ایدئولوژیک، همبستگی‌های اجتماعی و نزدیکی موضع‌های سیاسی در آن دخیل است و عمدتاً هم در منطقه ما هستند می‌تواند راه حل موثری برای مقابله با فشارهای خارجی از جمله تحریم‌ها باشد، زیرا روابط اقتصادی بخشی از محاسبات کشورهای منطقه را تشکیل می‌دهد و نه همه آن. بنابراین می‌توان تحریم‌ها را با منطقه‌گرایی تبدیل به فرصت کرد. در خصوص تهدیدات منطقه‌گرایی به خصوص در مورد عضویت در طرح یک پهنه، یک راه باید گفت چین هم مثل تمام دولت‌های قدرتمند به دنبال ایجاد وابستگی در سایر کشورهاست تا بتواند قدرت خود را در حوزه‌های مختلف استمرار ببخشد و البته این اتفاق، کاملاً طبیعی است.»

در نهایت ایشان با مثبت ارزیابی کردن ورود آگاهانه و با شناخت ما در این طرح، خاطر نشان کردند که «ما باید نقشه روابط خارجی مان را دائماً پیش چشم داشته باشیم تا بدانیم تا چه میزان می‌توانیم، بدون عبور از خطوط قرمزمان، با چین و یا دیگر کشورها همکاری داشته باشیم.»

۲،۴. مصاحبه با دکتر عباس ملکی^۱

دکتر ملکی در ابتدای صحبت، با بیان اینکه طرح «یک پهنه، یک راه» بزرگترین طرح اقتصادی دنیاست و بالاتر از ۱۰۰۰ میلیارد دلار پروژه در آن تعریف شده است، خاطر نشان کردند «کشورهایی که در مسیر جاده ابریشم نوین قرار دارند می‌توانند بیش از سایرین از مزایای این طرح بهره‌مند گردند».

ایشان در ادامه و در راستای پاسخ به سوال در خصوص فرصت‌ها و تهدیدهای این طرح برای ایران چنین بیان نمودند که: «ما می‌توانیم تامین مالی بسیاری از پروژه‌ها که در تامین مالی آن‌ها به مشکل خوردیم را از طریق این طرح انجام دهیم. به عنوان نمونه، برقی شدن خط آهن مشهد-تهران از جمله بخش‌هایی است که در طرح «یک پهنه، یک راه» دیده شده است. همینطور، ما سال‌هاست به دنبال احداث یک خط لوله از ایران به چین از طریق خشکی هستیم که می‌تواند گاز را به مناطق غربی چین برساند و این کار هم می‌تواند در چارچوب این مساله انجام شود».

نکته دیگری که دکتر ملکی به آن اشاره کردند این است که همکاری‌های ایران با کشورهای آسیایی در چارچوب هویت آسیای از اهداف راهبردی جمهوری اسلامی بوده و هست و مشارکت در این طرح باعث بهبود روابط ما با کشورهای منطقه خواهد شد.

در خصوص مشکلات پیش رو برای فعالیت در این طرح نیز گفتگویی به عمل آمد و ایشان معتقد بودند اولین مشکل، مساله تحریم‌هاست که اجازه نمی‌دهد ایران مانند سایرین در این طرح فعال شود. به همین خاطر است که برخی از مسیرها در این طرح، ایران را دور می‌زند. مثلاً تا افغانستان می‌آید و به پاکستان می‌رود. یا از شمال دریای خزر عبور می‌کند. دومین مشکل از نظر ایشان ضعف سیاست‌گذاری در ایران است. به عنوان نمونه ایشان به امضای ۵۰ میلیارد دلار قرارداد با چینی‌ها در زمینه نفت و گاز اشاره می‌کنند که در زمان ریاست جمهوری آقای روحانی، این قراردادها به امید واهی ورود شرکت‌های بزرگ غربی به ایران، لغو شدند. این استاد دانشگاه شریف، معضل سوم را چنین بیان نمودند که «در ایران، نگاه به چین یک نگران غیرتخصصی و مصنوعی است. ما فکر می‌کنیم کالاهای چینی تماماً بدون بازدهی هستند و این اشتباهی است که در اثر روآوردن [بازرگانان] ما به اجناس ارزان چین در ایران پدید آمده است. چینی‌ها اجناسی دارند که در خود جامعه آمریکا با استانداردهای سخت در حال عرضه است». چهارمین مشکل در نگاه دکتر ملکی، این است که در ایران سیاست‌گذاری به عنوان یک امر بلندمدت، در مسائل مربوط به اقتصاد و انرژی دست کم گرفته می‌شود، برخلاف مسائل نظامی و فرهنگی که ما در

^۱ دکترای مدیریت استراتژیک، دانشیار سیاست‌گذاری انرژی در دانشگاه صنعتی شریف، سردبیر فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی و نویسنده کتاب «راه ابریشم جدید؛ یک کمربند، یک جاده؛ نظریه چینی برای رهایی از محدودیت‌های استراتژیکی».

آن‌ها به تداوم اهمیت می‌دهیم و نهادهایی مثل شورای عالی امنیت ملی و شورای عالی انقلاب فرهنگی برای آن به وجود آورده ایم، اما در اقتصاد بیشتر سیاسی برخورد می‌کنیم.

۳,۴. مصاحبه با دکتر مهدی پیری^۱

دکتر پیری بحث خود در رابطه با فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از عضویت ایران در طرح «یک پهنه، یک راه» را با تاکید بر این نکته آغاز کردند که «استفاده از ظرفیت‌های منطقه ای، یکی از مهم‌ترین ابزارهای پیش روی جمهوری اسلامی برای مقابله با تحریم‌هاست؛ با این توضیح که وقتی ما تعهدات متقابلی را بپذیریم و به موجب آن نسبت به تعیین کانال‌های پرداخت مالی مورد حمایت دولت‌ها در چارچوب تعهدات بین‌المللی اقدام کنیم و دولت‌ها را در یک قالب یک معاهده، در خصوص انجام اقداماتی متعهد کنیم، این باعث ایجاد بستری می‌شود که مانند یک لایحه حفاظتی، مانع اقدامات تحریمی خواهد شد».

ایشان از استدلال فوق چنین نتیجه گرفتند که «ما اگر به موافقتنامه‌های منطقه‌ای نظیر طرح مورد بحث، ورود داشته باشیم، امتیازاتی که برای ما به وجود خواهد آمد، فارغ از نوع امتیاز، باعث تسهیل تجارت بین ما و دیگر کشورها خواهد شد و این یعنی زیر سوال رفتن ماهیت تحریم‌ها، زیرا تحریم اساساً برای جلوگیری از تجارت و مراوده مالی به وجود آمده است. بنابراین هر گام ما در این مسیر، به نوعی مقابله با تحریم محسوب می‌شود».

این استاد دانشگاه تهران با بیان این نکته که «این امر به این معنا نیست که چنانچه ما هر موافقتنامه دوجانبه‌ای را به امضا رساندیم یعنی تحریم‌ها را دور زده ایم»، خاطر نشان کردند که «ما باید موافقتنامه‌ها را به نحوی اجرا کنیم که در عین اینکه تجارت بین ما و دیگر کشورها برقرار می‌شود و منافع عاید دو طرف توافق می‌گردد، کشور مقابل یا تجار کشور مقابل با ریسک تحریم متقابل دولت یا دولت‌های واضع قوانین تحریمی مثل آمریکا علیه ایران مواجه نشوند و این امر نیازمند طراحی مکانیزم‌های جدید و منحصر به فرد است. یکی از این ابزارها عدم استفاده از ارزهای مشترک مثل دلار می‌باشد. ابزار دیگر، ایجاد سیستم مالی بین‌دولتی است؛ یعنی به جای پرداخت به شرکت‌ها یا بانک‌های تجاری، بانکی با مشخصات خاص تاسیس گردد که تنها وظیفه اش انجام این نوع تراکنش‌ها باشد و اساساً وارد کانال بانک‌های تجاری متعارف نشود که حتی اگر تحریم شد، از آنجا که فعالیت تجاری دیگری توسط بانک مذکور انجام نمی‌گیرد، اثری بر تجارت و اقتصاد کشور

^۱ دکتری حقوق بین‌الملل انرژی از دانشگاه ماستریخت هلند، استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران و پژوهشگر عرصه حقوق بین‌الملل اقتصادی.

طرف قرارداد با ایران نداشته باشد. به نظر می‌رسد توافقات تجاری منطقه‌ای این ظرفیت را برای جمهوری اسلامی به وجود خواهد آورد».

دکتر پیری در پاسخ به این سوال که نگرانی شرکت‌های خارجی از سرمایه‌گذاری در ایران با توجه به قوانین تحریمی، چگونه قابل رفع می‌باشد، بیان داشتند «به منظور رفع این نگرانی، باید شرکت‌هایی توسط دولت‌های خارجی از جمله چین به وجود آیند که منحصراً به فعالیت در ایران اختصاص پیدا کرده باشند و منابع مورد نیاز خود را نیز از دیگر شرکت‌های چینی تهیه کنند نه از دیگر کشورها و این باعث می‌شود قوانین تحریمی اثری بر آن‌ها نداشته باشند».

در ادامه‌ی بحث و در راستای صحبت پیرامون تهدیدهای موجود در این طرح برای ایران، دکتر پیری معتقد بودند که ایران در عرصه سیاست خارجی نباید به طور صد در صدی به یک کشور و یک سیاست تکیه کند و حرکت به سمت چین هم باید هدفمند و حساب شده باشد و باید دانست که ما در تمام حوزه‌ها هم به حمایت و همکاری چین نیاز نداریم.

نکته دیگر مطرح شده در این راستا توسط ایشان این بود که «تجارت‌ها نیز باید تجارت متقابل باشد؛ یعنی اگر ما به حوزه نفت و گاز ورود می‌کنیم به جای وارد کردن کالای چینی یا پرداخت پول به چین، به سمت ترغیب شرکت‌های خارجی به سرمایه‌گذاری در ایران حرکت کنیم و این شرکت‌ها را در بخشی از پروژه یا سود آن شریک کنیم.

ایشان در پایان با تأکید بر لزوم حرکت ایران به سمت منطقه‌گرایی، توضیح دادند که «ایران باید از طریق منطقه‌گرایی به پیوند اقتصادی با دیگر کشورها برسد و منافع آن‌ها را با منافع خودش پیوند بزند؛ یعنی باید حالتی پدید آید که اگر ما تحریم شدیم دیگر کشورها هم متحمل ضرر شوند و الان اینگونه نیست».

^۱ در مواردی که مصرف‌کننده نهایی منابع و کالاها (End user) طبق قوانین تحریمی دارای اهمیت است، باید مراقب بود از کالاها یا منابع آمریکایی استفاده نشود زیرا در این صورت کل چرخه با تحریم مواجه خواهد شد.

نتیجه گیری:

منطقه گرایی، شاید مهم‌ترین راه پیش روی جمهوری اسلامی برای مقابله با تحریم‌های یکجانبه و ثانویه آمریکا و هم‌پیمانان اقتصادی این کشور باشد. از این رو جمهوری اسلامی باید به سمت گسترش روابط سیاسی، اقتصادی خود با دولت‌های منطقه حرکت کند و پیوندهای فرهنگی، زبانی و تاریخی می‌تواند گسترش روابط ما با این کشورها را در مقایسه با دیگر کشورها تسهیل گرداند. در همین راستا، نیاز ما به فروش محصولات داخلی و ورود سرمایه خارجی از طرفی و رقابت اقتصادی چین با آمریکا از طرف دیگر، مشارکت فعال ما در طرح اقتصادی «یک پهنه، یک راه» را قابل توجیه می‌کند و به نظر می‌رسد می‌توان با جلب اعتماد طرف چینی، از ظرفیت‌های موجود در این طرح در راستای گسترش منطقه گرایی و مقابله با تحریم‌های اقتصادی بهره برد.