



Scientific Journal Quarterly of Middle East Studies
Vol 31. No 1. Spring 2024
Received date: 2024.02.02
Acceptance date: 2024.05.12



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

Home page: www.cmess.sinaweb.net
DOR: 20.1001.1.15601986.1403.31.1.2.2

China-Pakistan Economic Corridor and its Impact on the Islamic Republic of Iran's Interests

Zakieh Yazdanshenas¹



Abstract

The signing of the comprehensive strategic agreement between Iran and China in 2021 marked a new direction in the foreign policy of the Islamic Republic of Iran. This policy gained further momentum with the arrival of the 13th government. The agreement raises important issues, particularly the collaboration between China and Iran in the context of the Belt and Road infrastructure project, introduced by Chinese President Xi Jinping in 2013. This initiative encompasses six distinct land routes, with the China-Pakistan Economic Belt being the most significant. This corridor links Kashgar in western China to Gwadar in southern Pakistan. A potential means of integrating Iran into the expansive infrastructure project of the Belt and Road involves joining the China-Pakistan Economic Corridor. As a result, this article aims to explore Pakistan's collaboration with China, examining various facets of the current corridor's development and elucidating its impact on the interests of the Islamic Republic of Iran.

Keywords: China-Pakistan Economic Corridor, Iran, Belt and Road Initiative.

1 - Assistant Professor of the Faculty of World Studies, University of Tehran, Tehran, Iran.



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

فصلنامه علمی مطالعات خاورمیانه

سال ۳۱، شماره ۱، پیاپی (۱۱۵)، بهار ۱۴۰۳

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۱۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۲/۲۳

Home page: www.cmess.sinaweb.net

DOR: ۲۰.۱۰۰۱.۱.۱۵۶۰۱۹۸۶.۱۴۰۳.۳۱.۱.۲.۲

نوع مقاله: پژوهشی

کریدور اقتصادی چین-پاکستان و تاثیر آن بر منافع جمهوری اسلامی ایران

زکيه يز دانشناس^۱



چکیده

امضای قرارداد جامع راهبردی میان ایران و چین در نخستین روزهای سال ۱۴۰۰ نشان‌دهنده رویکردی جدید در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران بود؛ سیاستی که با روی کار آمدن دولت سیزدهم بیش از پیش تقویت شد. یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که ذیل قرارداد حاضر باید مورد بررسی قرار بگیرد، همکاری چین و ایران در پرتو کلان پروژه زیرساختی کمربند-راه است که نخستین بار در سال ۲۰۱۳ از سوی شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین مطرح شد. این پروژه شامل شش مسیر زمینی متفاوت است که مهم‌ترین آن کمربند اقتصادی چین-پاکستان نام دارد. کریدور مذکور کاشگر در غرب چین را به گوادر در جنوب پاکستان متصل می‌کند و یکی از مسیرهای پیوستن ایران به پروژه زیرساختی عظیم کمربند-راه، اتصال به کریدور اقتصادی چین-پاکستان است. از این رو نوشتار حاضر سعی دارد ضمن بررسی اجمالی ابعاد مختلف پیشرفت کریدور حاضر به این سوال پاسخ دهد که کریدور اقتصادی چین-پاکستان واجد چه منافع برای جمهوری اسلامی ایران خواهد بود؟ با تکیه بر روش تحقیق کیفی تحلیلی-توصیفی و با استفاده از منابع دست اول و کتابخانه‌ای، پژوهش حاضر منافع اقتصادی-تجاری و امنیتی پیوستن ایران به کریدور مذکور را به اختصار بررسی کرده است.

واژگان کلیدی: ابتکار کمربند-راه، کریدور اقتصادی چین-پاکستان، مشارکت جامع راهبردی، جمهوری اسلامی ایران.

مقدمه

در فروردین ماه سال ۱۴۰۰ و چهار سال پس از توافق ایران و چین برای ارتقای سطح همکاری‌های دو جانبه به مشارکت جامع راهبردی، دو کشور سرانجام سند برنامه همکاری‌های جامع راهبردی را میان خود امضا کردند. به موجب این سند دو کشور توافق کرده‌اند که در عرصه‌های سیاسی، اقتصادی، امنیتی، فرهنگی و تکنولوژیک به گسترش روابط پرداخته و به شرکای استراتژیک یکدیگر بدل شوند. تحول در مناسبات قدرت در عرصه بین‌المللی و رشد خیره‌کننده قدرت اقتصادی چین در دو دهه گذشته بسیاری از بازیگران نظام بین‌الملل را بر آن داشته که روابط خود را با چین، به‌عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان تقویت کرده و برقراری روابط متوازن با قدرت‌های جهانی را سرلوحه سیاست خارجی خود قرار دهند. بر همین اساس جمهوری اسلامی ایران نیز سیاست برقراری روابط متوازن با قدرت‌های جهانی و اهتمام ویژه به گسترش روابط با چین را اولویت بخشیده و بر آن است که با پیوستن به کلان پروژه زیرساختی چین با عنوان ابتکار کمربند-راه^۱ بستر گسترش روابط راهبردی دو جانبه را فراهم آورد.

کلان پروژه کمربند-راه از شش مسیر زمینی مختلف تشکیل شده که چین را به آسیای مرکزی، آسیای غربی و اروپا متصل می‌کنند. کریدور اقتصادی چین-پاکستان و کریدور چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی دو کریدوری هستند که ایران می‌تواند با پیوستن به آنها در مسیر کمربند-راه قرار گرفته و از مزایای آن منتفع شود (Garlick, 2020). کریدور اقتصادی چین-پاکستان بزرگ‌ترین و بلندپروازانه‌ترین پروژه ابتکار کمربند-راه است و تا کنون نسبت به سایر کریدورها پیشروی قابل توجهی داشته است. سیاست‌گذاران چینی نیز این کریدور را پرچمدار طرح کمربند-راه می‌خوانند. کریدور اقتصادی چین-پاکستان به دنبال تامین نیازمندی‌های گسترده پاکستان در حوزه زیرساخت و انرژی است. طی شش سال گذشته چین در ساخت چندین مسیر جاده‌ای در پاکستان سرمایه‌گذاری کرده و شرکت‌های دولتی چین نیز در حوزه ساخت نیروگاه و توسعه صنعتی پاکستان سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در طولانی مدت، شبکه‌ای از جاده‌ها، خطوط لوله و مسیرهای ریلی بندر گوادر در جنوب پاکستان را با کاشگر^۲ در استان شین جیانگ واقع در غرب چین متصل خواهند کرد (Sadfar & Zabin, 2020). ارزیابی تجربه همکاری پاکستان با چین و مطالعه ساختاری که پاکستان برای تسهیل سرمایه‌گذاری چین در توسعه

1 - Belt and Road Initiative

2 - Kashgar

زیرساخت‌های این کشور به کار برده، می‌تواند الگویی برای جمهوری اسلامی ایران به منظور عملیاتی کردن قرارداد ۲۵ ساله با چین فراهم آورد و مسیر اتصال ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان را روشن کرده و الزامات آن را روشن سازد. از این رو مهم‌ترین سوالی که پژوهش حاضر در پی پاسخ به آن هست این است که کریدور اقتصادی چین-پاکستان چه تاثیری بر منافع جمهوری اسلامی ایران دارد؟ بر این اساس فرضیه پژوهش مذکور این است که پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان واجد منافع اقتصادی-تجاری و امنیتی قابل توجه برای جمهوری اسلامی ایران است و می‌تواند منجر به همگرا شدن ایران در ابتکار کمربند-راه شده و وزن ژئوپلیتیکی ایران را ارتقا دهد.

از آوریل ۲۰۱۵ یعنی زمانی که جمهوری خلق چین و پاکستان به امضای موافقت‌نامه مربوط به کریدور اقتصادی چین-پاکستان پرداختند، مقالات و کتب متعددی به بررسی ابعاد کریدور حاضر و تاثیر آن بر منافع کشورهای همسایه پرداخته‌اند. جرمی گارلیک از جمله محققانی است که به طور ویژه به بررسی ابعاد مختلف کریدور مذکور پرداخته است. به طور مثال گارلیک (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان «سازای کریدور اقتصادی چین-پاکستان: رویای خطوط لوله در مقابل واقعیت‌های ژئوپلیتیکی»^۱ ضمن بررسی مسیرهای مواصلاتی و خطوط لوله‌ای که قرار است بندر گوادر در پاکستان را به استان سین کیانگ متصل کند، با نگاهی نقادانه بر این باور است که مشکلات جغرافیایی، اقتصادی و امنیتی، تحقق این کریدور را با دشواری مواجه خواهد کرد و هدف اصلی چین از حضور در پاکستان بیش از آنکه اقتصادی باشد، واجد انگیزه‌های سیاسی و برای ایجاد موازنه مقابل هند است. با این وجود، پژوهشگران دیگری از جمله آمبرین جاوید (۲۰۱۶) در مقاله ارزیابی کریدور اقتصادی چین-پاکستان: تهدیدات و چشم‌اندازهای بالقوه^۲ ضمن اذعان بر چالش‌های پیش روی تحقق کریدور اقتصادی چین-پاکستان، این پروژه را تحولی عظیم در روابط دو جانبه اسلام‌آباد و پکن ارزیابی کرده که مسیری جایگزین برای تجارت و انتقال انرژی در اختیار چین قرار خواهد داد و مسیر توسعه اقتصادی پاکستان را نیز هموار خواهد کرد.

1 - Deconstructing the China-Pakistan Economic Corridor: Pipe Dreams Versus Geopolitical Realities

2- Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects

معدودی از مقالات نیز در این حوزه به رابطه متقابل توافق راهبردی ایران و چین و کریدور اقتصادی چین-پاکستان می‌پردازند. در این حوزه می‌توان به مقاله محمود حسین و همکاران^۱ (۲۰۲۴) اشاره کرد. در این مقاله نویسندگان مدعی هستند که پکن روابط خود را با اسلام‌آباد و تهران بر اساس موازنه‌سازی عمل‌گرایانه تنظیم کرده است. بر این اساس نویسندگان انگیزه چین از روابط متقابل با پاکستان را هم مقابله با هژمونی هند و هم پایان دادن به معضل امنیت انرژی چین می‌دانند. همچنین نویسندگان برخورداری ایران از منابع غنی انرژی فسیلی و تمایل ایران به حمایت از چین در مقابل ایالات متحده در خاورمیانه را از دلایل هم‌افزایی رابطه راهبردی ایران و چین از یک سو و رابطه چین و پاکستان در پیشبرد کریدور مذکور از سوی دیگر می‌دانند.

نوشتر حاضر ضمن بهره‌گیری از ادبیات موجود، از نقطه نظر منافع جمهوری اسلامی ایران و از نگاه پژوهشگر ایرانی به بررسی موضوع پرداخته، نکته‌ای که در مقالات و کتب موجود کمتر مورد بررسی و مذاقه قرار گرفته است. برای بررسی فرضیه مذکور ضمن تبیین مفهوم مشارکت در ساختار سیاست خارجی و دیپلماسی چین به عنوان چارچوب مفهومی، بر پایه روش کیفی تحلیلی-توصیفی و با استفاده از منابع دسته اول غیر محرمانه مانند اسناد مربوط به کریدور اقتصادی چین-پاکستان منتشر شده از سوی دو کشور، پیش‌نویس غیر رسمی سند مشارکت جامع راهبردی ایران و چین و همچنین منابع دسته دوم کتابخانه‌ای و اینترنتی تلاش شده فرضیه فوق‌الذکر بررسی شود. به این منظور در بخش نخست، ابتدا چارچوب مفهومی مورد استفاده در سیاست خارجی چین یعنی دیپلماسی مشارکت را مورد تشریح قرار می‌دهیم. تبیین این مفهوم از آن جهت حائز اهمیت است و می‌تواند راهنمای نظری فهم روابط چین با کشورهای مختلف شریک در پروژه کمربند-راه شود که در مقابل سیستم اتحاد-ائتلاف‌های غربی تعریف و تبیین شود. در بخش دوم ابعاد گوناگون کریدور اقتصادی چین و پاکستان و الگوی تنظیم مشارکت میان دو کشور با استناد به منابع رسمی پاکستان ارائه می‌شود. این الگو می‌تواند برای جمهوری اسلامی ایران به منظور پیشبرد ساز و کار نهادی لازم مورد استفاده قرار بگیرد و در نهایت این کریدور بر منافع ملی ایران و پتانسیل‌های موجود مورد واکاوی قرار خواهند گرفت.

1 - The China-Iran strategic deal and CPEC: Navigating the influence of pragmatic balancing in China's relations with Iran and Pakistan

چارچوب مفهومی: الگوی چین برای گسترش روابط دو جانبه؛ دیپلماسی مشارکت

تنها چند سال است که مفهوم مشارکت راهبردی وارد ادبیات روابط بین‌الملل شده است. مشارکت راهبردی نیز مانند دیگر اشکال اتحاد بین‌المللی معرف یکی از انواع همکاری‌های بین دولتی در فضای سیاست بین‌الملل است. به طور کلی، واژه مشارکت یک ابزار دیپلماتیک برای مصون‌سازی مقابل حوادث مختلف و پیگیری مشترک منافع متقابل را توصیف می‌کند. به این منظور، الگوی مشارکت روابطی به مراتب نزدیک‌تر، سازمان یافته‌تر و هدفمندتر نسبت به روابط دو جانبه معمول میان کشورها را به ذهن متبادر می‌کند (Struver, 2017: 35-36).

کشورهای مختلف برداشت‌های متفاوتی از این الگو دارند. به طور مثال، ایالات متحده مشارکت را برای رابطه با آن دسته از کشورهایی به کار می‌برد که جزء متحدانش نیستند، اما ارتباط با آنها رسمی‌تر و ساختارمندتر از گفتگوهای بین دولتی معمول است. اتحادیه اروپا مشارکت را به‌عنوان ابزاری برای اهداف ویژه در راستای گسترش همکاری اقتصادی معنی می‌کند. کره جنوبی و ویتنام هم شبکه‌هایی متنوع و سلسله‌مراتبی از الگوهای مشارکت ایجاد کرده‌اند. از این رو می‌توان گفت چین تنها کشوری نیست که برای گسترش روابط دو جانبه به ایجاد شبکه‌های مشارکت روی آورده است. اما آنچه رویکرد چین را منحصر به فرد می‌کند این است که پکن شبکه‌های مشارکت را به محور راهبرد سیاست خارجی خود تبدیل کرده است (Quan & Min, 2019: 66). روابط مشارکت مورد نظر دولت چین به طور کلی معطوف به ساختن روابط پایدار بدون هدف قرار دادن کشوری ثالث است. از این رو، الگوی مشارکت در ادبیات سیاسی چین در مقابل اتحادیهایی تعریف می‌شود که بر پایه مقابله با تهدیدی خاص و با هدف همکاری نظامی برای ایجاد موازنه نظامی و یا مقابله با دشمنی مشخص طراحی شده‌اند (Struver: 36).

در حال حاضر چین با ۷۸ کشور و ۵ سازمان منطقه‌ای در سراسر جهان قرارداد مشارکت دارد. به طور کلی قراردادهای مشارکت چین به ۲۴ نوع تقسیم می‌شوند. اولین قرارداد مشارکت میان چین و برزیل در سال ۱۹۹۳ و در فاصله کوتاهی بعد از پایان جنگ سرد به امضا رسید. جدول شماره ۱ لیستی از انواع قراردادهای مشارکت میان چین و سایر کشورها را نشان می‌دهد.

جدول شماره ۱: انواع قرارداد مشارکت چین

کشورها	انواع قرارداد	
روسیه	مشارکت راهبردی جامع برای هماهنگی	۱
پاکستان	مشارکت راهبردی همکاری جویانه دائمی	۲
آلمان	مشارکت راهبردی همه جانبه	۳
بریتانیا	مشارکت راهبردی جامع جهانی برای قرن ۲۱	۴
بلاروس، میانمار، کامبوج، شیلی، تایلند، ویتنام	مشارکت راهبردی جامع همکاری جویانه	۵
ایران، الجزایر، آرژانتین، استرالیا، برزیل، اکوادور، مصر، یونان، اندونزی، ایتالیا، مالزی، مکزیک، نیوزیلند، پرو، لهستان، پرتغال، عربستان سعودی، صربستان، آفریقای جنوبی، اسپانیا	مشارکت راهبردی جامع	۶
دانمارک، ایرلند	مشارکت راهبردی سودمند متقابل	۷
سوئیس	مشارکت راهبردی نوآورانه	۸
روسیه در ۱۹۹۶	مشارکت راهبردی برای هماهنگی	۹
افغانستان، بنگلادش، کره جنوبی، سریلانکا	مشارکت راهبردی همکاری جویانه	۱۰
آنگولا، کانادا، کاستاریکا، چک، فیجی، عراق، اردن، قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان، مغولستان، نیجریه، قطر، سودان، تاجیکستان، ترکمنستان، امارات متحده عربی، اوکراین، اتحادیه آفریقا، آ.سه.آن	مشارکت راهبردی	۱۱
برونئی، فیلیپین، ترکیه	همکاری راهبردی	۱۲
هند	مشارکت توسعه محور نزدیک تر	۱۳
بلژیک	مشارکت همه جانبه دوستی و همکاری	۱۴
بلغارستان، مالدیو، رومانی	مشارکت جامع دوستی و همکاری	۱۵
سنگاپور	مشارکت همه جانبه همکاری	۱۶
کرواسی، اتیوپی، گابن، نپال، هلند، تانزانیا	مشارکت همکاری جویانه جامع / مشارکت جامع برای همکاری	۱۷
فیجی در ۲۰۰۶	مشارکت همکاری جویانه مهم	۱۸
مجارستان	مشارکت دوستی و همکاری / مشارکت دوستانه و همکاری - جویانه / مشارکت همکاری جویانه دوستانه	۱۹

۲۰	مشارکت دوستی / مشارکت دوستانه برای توسعه مشترک	جامایکا
۲۱	مشارکت همکاری جویانه و دوستانه درازمدت	سنگال
۲۲	همکاری جامع	استرالیا در ۲۰۰۶
۲۳	مشارکت همسایگی خوب و اعتماد متقابل	مغولستان در ۲۰۰۳
۲۴	مشارکت نوین	اتحادیه عرب

(Quan & Min, 2019)

فهم دقیق تعریف مقامات کشور چین از توافق مشارکت و تفاوت بین انواع مختلف آن می‌تواند تسهیل‌گر پاسخ به پرسش‌ها در مورد جایگاه کشورهای مختلف در دستگاه سیاست خارجی چین باشد. در همین راستا ون جیائابو^۱ نخست‌وزیر اسبق چین در سخنان خود در بروکسل اعلام کرد که واژه «جامع» ناظر بر همکاری دو جانبه و چند جانبه در حوزه‌های اقتصادی، تکنولوژیک، فرهنگی و سیاسی و رابطه‌ای چند لایه مشتمل بر همکاری دولت-دولت و مردم-مردم است. وی واژه «راهبردی» را نیز متضمن روابط دو جانبه‌ای مهم، با ثبات و درازمدت توصیف کرد که ورای تفاوت در نظام سیاسی و ایدئولوژیکی تعریف می‌شود. در نهایت وی واژه «مشارکت» را همکاری دو کشور بر پایه احترام متقابل، اعتماد متقابل و برابری توصیف کرد (Ibid, 68).

از آنچه گفته شد می‌توان نتیجه گرفت که توافق انجام شده میان چین و جمهوری اسلامی ایران تحت عنوان توافق جامع راهبردی به لحاظ اهمیت در ششمین مرحله از انواع توافق مشارکت میان چین و سایر کشورها قرار دارد. به جز ایران کشورهای الجزایر، آرژانتین، استرالیا، برزیل، اکوادور، مصر، یونان، اندونزی، ایتالیا، مالزی، مکزیک، نیوزیلند، پرو، لهستان، پرتغال، عربستان سعودی، صربستان، آفریقای جنوبی و اسپانیا نیز با چین توافق مشارکت جامع راهبردی امضا کرده‌اند.

روسیه توافق مشارکت جامع راهبردی برای هماهنگی (توافق با درجه اول اهمیت)، پاکستان توافق مشارکت راهبردی همکاری جویانه دائمی (درجه دوم اهمیت)، آلمان توافق مشارکت راهبردی همه جانبه (درجه سوم اهمیت)، بریتانیا توافق مشارکت راهبردی جامع جهانی برای قرن ۲۱ (درجه چهارم اهمیت) و بلاروس، میانمار، شیلی، ویتنام، تایلند، کامبوج و کنگو توافق مشارکت راهبردی جامع همکاری جویانه (درجه پنجم اهمیت) با چین به امضا رسانده‌اند.

کریدور اقتصادی چین-پاکستان: چشم‌انداز و اهداف

چشم‌انداز و هدف ویژه کریدور اقتصادی چین-پاکستان ارتقا سطح پیوند دو جانبه در حوزه‌های مختلف ذکر شده است. پروژه حاضر شامل موارد زیر می‌شود:

- سیستم‌های حمل و نقل و فناوری اطلاعات یکپارچه شامل جاده، راه‌آهن، بندر و کانال‌های ارتباطی داده.
- همکاری در حوزه انرژی.
- چیدمان فضایی، مناطق عملکردی، صنایع و پارک‌های صنعتی.
- توسعه کشاورزی.
- توسعه اجتماعی-اقتصادی (کاهش فقر، درمان پزشکی، آموزش، ذخایر آبی، آموزش حرفه‌ای).
- همکاری در حوزه توریسم و ارتباطات مردم-مردم.
- همکاری مالی.
- توسعه منابع انسانی (Hassan, 2020).

طی دیدار شی جین پینگ رئیس‌جمهور چین از پاکستان در آوریل ۲۰۱۵ دو کشور الگوی همکاری «۱+۴» را تدوین کردند. بر اساس این الگو دو طرف پیشبرد کریدور اقتصادی چین-پاکستان را به‌عنوان هسته اصلی روابط دو جانبه اعلام کرده و همکاری در توسعه بندر گوادر، حوزه انرژی، زیرساخت حمل و نقل و همکاری در حوزه صنعت را اولویت بخشیدند. در همین راستا دو کشور برنامه درازمدت کریدور اقتصادی چین-پاکستان را تدوین کرده و به تصویب رساندند. سند مربوطه به دنبال منطبق کردن اهداف، برنامه‌ها و چشم‌اندازهای ملی دو کشور با یکدیگر است. برنامه درازمدت کریدور اقتصادی چین-پاکستان در سه بازه متفاوت (کوتاه مدت تا ۲۰۲۰، میان مدت تا ۲۰۲۵ و درازمدت تا ۲۰۳۰) به تدوین پروژه‌های مشترک پرداخته است. کریدور اقتصادی چین-پاکستان از منطقه خودمختار سین‌کیانگ در غرب چین آغاز شده و کل سرزمین پاکستان را پوشش می‌دهد. برای درک بهتر بخش‌های تحت پوشش این طرح، مناطق به دو بخش مناطق اصلی و مناطق فرعی تقسیم شده‌اند. گره‌های کلیدی این کریدور عبارت هستند از: کاشگر، آتوشی، تومشوق، شوله، شوفو، آکتو، تاشکورگان تاجیک، گیلگیت، پیشاور، دره اسماعیل خان، اسلام‌آباد، لاهور، مولتان، کویته، سوکور، حیدرآباد، کراچی و گوادر. مناطق عملیاتی اصلی شامل ۵ منطقه از شمال تا جنوب می‌شود که گره‌های کلیدی در این مناطق واقع شده است. این مناطق شامل منطقه اقتصادی خارجی سین‌کیانگ، کریدور بازرگانی و لجستیک تجاری

شمالی، منطقه اقتصادی دشت شرقی و مرکزی، منطقه تجاری کریدور لجستیکی غربی و منطقه لجستیک ساحلی جنوبی می شود (Long-term plan for China-Pakistan Economic Corridor, 2017).
مجموع مناطق اصلی و فرعی طرح کمربند اقتصادی چین-پاکستان با هم چیدمان فضایی «یک کمربند، سه محور و چند گذر» را نشان می دهند. منظور از یک کمربند ناحیه ای است که شامل مناطق اصلی طرح یعنی کاشگر، شهر تومشوق، آتوشی، بخش آکتو در استان سین کیانگ چین، اسلام آباد، بندر پنجاب، سند، خیبر پختونخواه، بلوچستان، کشمیر آزاد و گیلگیت-بلتستان است. منظور از سه محور، سه محور عمودی است که لاهور و پیشاور، سوکور و کویت، کراچی و گوادر را به هم متصل می کند. منظور از چندین گذر هم مسیرهای ریلی و بزرگراهی بین اسلام آباد، کراچی و گوادر است (Samrana, Anum, 2018).

ساختار سازمانی پیشبرد کریدور اقتصادی چین-پاکستان

در راستای پیشبرد اهداف طرح مذکور، پاکستان اقدام به تشکیل کارگروه های ویژه ای کرده که ذیل یک کمیته مرکزی به ریاست مشترک وزارت برنامه ریزی، توسعه و ابتکارات و نایب رئیس کمیته ملی توسعه و اصلاح به پیشبرد پروژه های مربوط به کریدور پاکستان-چین می پردازند. شکل شماره یک به اختصار ساختار سازمانی تدوین شده برای پیشبرد این طرح در حوزه های مختلف را نشان می دهد. ذیل ساختار سازمانی تعریف شده سه مقام ارشد مسئولیت پیشبرد طرح را به عهده دارند. این سه مقام عبارت هستند از: وزیر برنامه ریزی توسعه و ابتکارات ویژه، قائم مقام وزیر برنامه ریزی، توسعه و ابتکارات ویژه و دستیار ویژه نخست وزیر در امور کریدور اقتصادی پاکستان-چین.

شکل شماره ۱: چارچوب سازمانی کریدور اقتصادی چین-پاکستان



پروژه‌های کریدور اقتصادی چین-پاکستان

از زمان آغاز سرمایه‌گذاری چین در احداث کریدور اقتصادی چین-پاکستان، دو کشور در شش حوزه مختلف به عقد قرارداد و تعریف پروژه‌های مختلف پرداخته‌اند. این حوزه‌ها شامل انرژی، توسعه زیرساخت، گسترش بندر گوادر، همکاری صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی، پروژه‌های توسعه اقتصادی-اجتماعی و پروژه‌های کریدور چین-پاکستان ذیل برنامه توسعه بخش عمومی می‌شود. در حوزه انرژی تا کنون ۲۱ پروژه مشترک میان دو کشور تعریف شده است. از این بین، ده پروژه به اتمام رسیده، پنج پروژه همچنان در حال انجام است و پنج پروژه در مرحله بررسی‌های اولیه قرار دارد. پروژه‌های مذکور مواردی مانند احداث نیروگاه‌هایی با سوخت فسیلی به ظرفیت تولید ۱۳۲۰ مگاوات تا احداث نیروگاه‌های بادی کوچک با ظرفیت ۵۰ مگاوات را در بر می‌گیرد. بنا بر آمار رسمی دولت پاکستان، پروژه‌هایی که تا کنون ذیل کریدور اقتصادی چین-پاکستان انجام شده و به پایان رسیده توانسته ۷۶۳۹ موقعیت شغلی ثابت ایجاد کند که از این میان ۴۹۶۱ موقعیت شغلی سهم اتباع پاکستان شده است

(CPEC Authority, Ministry of Planning, Development and Sepeical Initiative, 2021).

در حوزه زیرساخت ارتباطات ۲۴ پروژه تعریف گشته که از این میان پنج پروژه تکمیل، شش پروژه در حال انجام، هفت پروژه در مراحل اولیه آغاز به کار و پنج پروژه در مراحل بررسی و تصویب قرار دارند. پروژه‌های تکمیل شده به طول ۱۳۵۹ کیلومتر و در قالب احداث بزرگراه، آزاد راه، احداث خط راه‌آهن و کابل بین مرزی فیبر نوری انجام شده‌اند (Ibid).

پروژه‌های مربوط به توسعه بندر گوادر از مهم‌ترین پروژه‌هایی هستند که در چارچوب کریدور اقتصادی چین-پاکستان دنبال شده است. بندر گوادر به واسطه موقعیت جغرافیایی ویژه از اهمیت ژئوپلیتیکی ویژه‌ای برخوردار است. این بندر در استان بلوچستان و در جنوب غرب پاکستان، در حاشیه دریای عربی و در شرق تنگه هرمز واقع شده است. بندر گوادر حدود ۷۰ کیلومتر با مرز ایران و ۱۶۹ کیلومتر با بندر راهبردی چابهار فاصله دارد. در ۶۵۰ کیلومتری شرق بندر گوادر در امتداد بزرگراه ساحلی مکران بندر اصلی پاکستان یعنی بندر کراچی واقع شده که نیمی از آن در تملک شرکت چینی مهندسی بندر چین است. برنامه‌های توسعه گوادر به منظور تاسیس یک بندر عمیق در سال ۱۹۹۳ تدوین شده و در سال ۲۰۰۲ با استفاده از منابع مالی و نیروی کار چین آغاز شد. فاز اول این پروژه در سال ۲۰۰۷ تکمیل و از آن به بعد مدیریت بندر به موجب یک قرارداد اجاره ۴۰ ساله به اداره بندر سنگاپور^۱ واگذار شد. با این وجود، اداره بندر سنگاپور با توافقی دو طرفه در سال ۲۰۱۳ توافق اجاره را لغو کرده و از این پروژه کناره‌گیری کرد. همزمان در می ۲۰۱۳ حق اداره بندر گوادر تا سال ۲۰۴۷ به شرکت هلدینگ بنادر خارج از کشور چین^۲ فروخته شد (Garlick, 2018).

ویژگی‌های منحصر به فرد بندر گوادر منجر به توجه ویژه چین به ظرفیت‌های بالقوه آن شده و توسعه بندر گوادر را به یکی از ارکان اصلی طرح کمربند اقتصادی چین-پاکستان تبدیل کرده است. بندر گوادر در تقاطع خطوط کشتیرانی و مسیرهای تجارت نفت واقع شده و می‌تواند سه منطقه آسیای مرکزی، جنوب آسیا و خاورمیانه را به یکدیگر متصل کند. گوادر خلاف یک بندر عمیق است و از این رو از قابلیت بالایی برای تبادل محموله‌های خشک و ارائه تسهیلات مربوط به حمل و نقل به واسطه نزدیکی به خطوط ارتباطی دریایی^۳ برخوردار است (Khetran, 2018). تکمیل و بهره‌برداری از پروژه اتصال بندر گوادر به کاشگر در استان سین کیانگ، می‌تواند به چین کمک کند که امنیت انتقال انرژی را تضمین

1 - Port of Singapore Authority (PSA)

2 - China Overseas Ports Holding Company Limited (COPHCL)

3 - Sea Lines of Communication (SLOC)

کرده، با یافتن جایگزینی برای عبور از گذرگاه آبی مالاکا امکان ایجاد اخلاف در انتقال انرژی به چین از سوی آمریکا را از میان ببرد (Safdar & Zabin, 2020). افزون بر این اتصال گوادر به کاشگر می تواند مسیر انتقال انرژی به چین را به شکل قابل ملاحظه ای کوتاه کند. انتقال انرژی از بندر گوادر به شانگهای با استفاده از این مسیر کمتر از نصف مسیر متداول دریایی است (Portal of Pakistan's Ministry of Defense).

نیاز چین به منابع انرژی روز به روز در حال افزایش است و مقامات چینی نگران هستند که آمریکا با تکیه به توانمندی دریایی خود، جریان عرضه نفت را مختل کند. در صورت تحقق پروژه خط لوله گوادر-کاشگر چین می تواند بحران مالاکا را حل کرده و یک مسیر زمینی جایگزین قابل اعتماد برای تضمین نیاز روز افزون خود به انرژی داشته باشد و در عین حال سیاست حرکت به سوی غرب^۱ خود را نیز پیش ببرد (Akram & Fareed: 2019).

چین در سال ۲۰۱۷ آمریکا را پشت سر گذاشته و تبدیل به بزرگترین واردکننده نفت در جهان شد. در سال ۲۰۱۸ حدود ۷۰ درصد نیاز چین به نفت از طریق واردات تامین می شد و وزارت بازرگانی آمریکا پیش بینی کرده که این مقدار تا سال ۲۰۴۰ به ۸۰ درصد برسد. نیاز جدی چین به واردات منابع انرژی برای تداوم مسیر رشد اقتصادی چین، این کشور را با موضوعی مواجه کرده که از آن با عنوان «مسئله مالاکا» یاد می شود. این اصطلاح نخستین بار در سال ۲۰۰۳ و از سوی هوجین تائو، رئیس جمهور وقت چین استفاده شد. مبدا اصلی منابع انرژی چین، کشورهای خاورمیانه و به طور ویژه کشورهای حاشیه خلیج فارس هستند. در حال حاضر ۸۰ درصد واردات چین از تنگه مالاکا عبور می کند. این تنگه مسیری باریک میان جزیره سوماترا متعلق به اندونزی و شبه جزیره مالزی است. سنگاپور -یکی از متحدان آمریکا در منطقه- نیز در دهانه تنگه و در قسمت شرقی آن واقع شده است. تنگه مالاکا نقش یک گلوگاه استراتژیک طبیعی را بازی می کند و در صورت بروز اختلاف، رقبای چین به راحتی می توانند با بستن مسیر این تنگه مانع از دسترسی چین به منابع انرژی اساسی شوند. جایگزین دیگری که چین می تواند از آن برای عبور و مرور حامل های انرژی استفاده کند تنگه سوندا^۲ است. با این حال، عمق و عرض کم مانع از عبور تانکرهای نفت کش عظیم الجثه از این تنگه می شود. جایگزین های دیگر

1 - Go West

2 - Sunda

مانند تنگه‌های لومبوک^۱ و مکاسر^۲ هم وجود دارند، اما طولانی بودن مسیر عبور از این تنگه‌ها می‌تواند سالانه هزینه‌ای بین ۸۴ تا ۲۲۰ میلیارد دلار به کشور چین تحمیل کند (Khan, 2019).

برای توسعه بندر گوادر ذیل کریدور اقتصادی چین-پاکستان تا کنون ۱۴ پروژه تعریف شده که از این میان سه پروژه «توسعه بندر و احداث منطقه آزاد»، «کلان طرح بندر-شهر هوشمند گوادر» و «موسسه فنی و حرفه‌ای پاکستان-چین در گوادر» تکمیل شده، هفت پروژه در حال انجام و چهار پروژه در مرحله آغاز عملیات قرار دارد (CPEC Authority, Ministry of Planning, Development and (Sepeical Initiative, 2021).

همکاری در حوزه صنعت نیز یکی دیگر از مهم‌ترین اولویت‌هایی است که طبق سند برنامه درازمدت کریدور اقتصادی چین-پاکستان مورد توجه قرار گرفته است. در این زمینه تا کنون چهار پروژه منطقه اقتصادی ویژه راشکای، منطقه اقتصادی ویژه دابیجی، شهر صنعتی علامه اقبال و منطقه اقتصادی ویژه بستان به اتمام رسیده است. از میان پروژه‌های مذکور منطقه اقتصادی ویژه راشکای به‌عنوان شاخص همکاری دو کشور در حوزه توسعه صنعتی شهرت دارد. این منطقه ویژه اقتصادی به واسطه نزدیکی جغرافیایی به مسیر طرح کمربند اقتصادی چین-پاکستان و واقع شدن در فاصله پیشاور و اسلام‌آباد از اهمیت قابل توجهی برخوردار است. سرمایه‌گذاری انجام شده در این منطقه عمدتاً به حوزه فناوری و ساخت، مصالح ساختمانی، خودرو و قطعات، داروسازی و لوازم خانگی اختصاص یافته است (Ibid). به طور کلی انگیزه پاکستان در ترغیب چین به سرمایه‌گذاری در گوادر و ارتقا کریدور اقتصادی چین-پاکستان را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد: در وهله اول، این مشارکت می‌تواند به پاکستان کمک کند تا مقابل فشارهای گسترده از جانب دشمن باستانی آن یعنی هند مقاومت کند. استراتژیست‌های نظامی پاکستان هیچ‌گاه خاطره جنگ ۱۹۷۱ با هند و آسیب‌های شدیدی که نیروی دریایی هند در دو حمله به بندر کراچی وارد آورد را فراموش نخواهند کرد. دوم، دولت پاکستان بر این باور است که فراهم آوردن بستر حضور گسترده‌تر چین در کشور می‌تواند اوضاع اقتصادی را بهبود بخشد. سوم، دولت پاکستان با مشکل کمبود ارز دست و پنجه نرم می‌کند و بنابراین به دنبال دریافت بودجه و کمک از چین است و در نهایت، زیرساخت‌های پاکستان نیاز به بازسازی و سرمایه‌گذاری جدی دارد و پاکستان از تخصص و سرمایه چین در این زمینه استقبال می‌کند. همه این عوامل به این معنی است که

1 - Lombok

2 - Makassar

دولت پاکستان به طور کلی مشتاق گسترش ارتباط خود با چین است، حتی اگر همه سرمایه‌گذاری‌های وعده داده شده محقق نشود (Garlick, 2018: 532).

منافع جمهوری اسلامی و پیوستن به کریدور اقتصادی چین-پاکستان

امضای قرارداد ۲۵ ساله مشارکت جامع راهبردی میان چین و ایران، نقشه راه گسترش روابط اقتصادی، سیاسی، امنیتی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران با چین را ترسیم کرده است. یکی از مهم‌ترین زمینه‌های همکاری‌های ایران با چین پیوستن به کلان پروژه کمربند-راه است که در سال ۲۰۱۳ با هدف تسهیل ارتباطات میان منطقه‌ای از سوی شی جین‌پینگ معرفی و آغاز شد. در هشت سال گذشته نزدیک به ۱۴۰ کشور با امضای قراردادهای مختلف با چین به این طرح پیوسته‌اند. کمربند اقتصادی چین-پاکستان از میان شش کریدور زمینی ابتکار کمربند-راه بیش از همه توسعه یافته و در کنار کریدور چین-آسیای میانه-آسیای غربی، دو مسیری را تشکیل می‌دهند که بستر پیوستن ایران به ابتکار زیرساختی کلان چین را فراهم می‌آورند (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰). پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان با استقبال قابل توجه مقامات اسلام‌آباد نیز مواجه شده است (Islamic Republic News, 2021). در حال حاضر چین بزرگ‌ترین شریک تجاری هر دو کشور ایران و پاکستان است. توافق جامع راهبردی میان ایران و چین این امکان بالقوه را برای پاکستان فراهم کرده که بتواند نقش واسطه را میان ایران و چین برای انتقال منابع انرژی بازی کرده و اهمیت ژئواستراتژیکی خود را افزایش دهد. در صورت اتصال بندر جاسک در استان هرمزگان، واقع در کرانه دریای عمان به بندر گوادر و اجرای پروژه اتصال گوادر به کاشگر، چین به مسیری مطمئن برای انتقال انرژی دست یافته، اهمیت ژئواستراتژیکی پاکستان برای چین افزایش یافته و ایران با پیوستن به مهم‌ترین کریدور زمینی ابتکار کمربند-راه مسیر گسترش سرمایه‌گذاری چین در توسعه زیرساخت‌های ارتباطی ایران را فراهم می‌کند. مزیت دیگر توسعه جاسک و پیوستن آن به گوادر برای پاکستان، تقویت وزن ژئوپلیتیکی اسلام‌آباد مقابل دهلی نو، رقیب دیرین آن در جنوب آسیا و شریک راهبردی ایالات متحده است. دهلی نو با تهران قرارداد سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون یورویی برای توسعه بندر چابهار امضا کرده و در حال حاضر سازمان بندر و دریانوردی ایران و شرکت هندی ایندیا پورتنس گلوبال لیمیتد^۱ در حال مذاکره برای عقد قرارداد اجاره ۱۰ ساله بندر چابهار به هند هستند.

تحقق مسیر جایگزین جاسک-گوادر-کاشگر برای انتقال انرژی به چین به جای استفاده از مسیر دریایی و عبور از تنگه مالاکا علاوه بر اجرای پروژه اتصال گوادر-کاشگر مستلزم سرمایه‌گذاری زیرساختی کلان برای توسعه جاسک و تحقق هدف تبدیل این بندر به یک پایانه راهبردی صادرات نفت ایران است. در همین راستا پروژه خط لوله انتقال نفت گوره-جاسک به طول ۱۰۰۰ کیلومتر در تابستان ۱۳۹۹ به بهره‌برداری رسید و صادرات نفت ایران از این بندر وارد مرحله عملیاتی شد. توسعه بندر جاسک علاوه بر محرومیت‌زدایی از سواحل مکران می‌تواند به ایران کمک کند که از وابستگی خود به تنگه هرمز برای صادرات نفت کاسته و در راستای سیاست متنوع‌سازی پایانه‌های صادرات خود گام بردارد (شبکه اطلاع‌رسانی نفت و انرژی، ۱۴۰۰). با در نظر گرفتن حضور گسترده پایگاه‌های نظامی آمریکا در خلیج فارس، کاهش وابستگی جمهوری اسلامی ایران به بنادر واقع در خلیج فارس برای صادرات نفت می‌تواند آزادی عمل ژئوپلیتیکی ایران در خلیج فارس و به طور ویژه در تنگه هرمز را گسترش دهد.

افزون بر توسعه بندر جاسک و اتصال آن به گوادر، اتصال کریدور ترانزیتی پاکستان-ایران-ترکیه موسوم به کریدور آی-تی-آی^۱ به کریدور اقتصادی چین-پاکستان نیز می‌تواند بستر ساز اتصال ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان از طریق اتصال ریلی شود. کریدور آی-تی-آی نخستین بار در سال ۲۰۰۹ و در چارچوب سازمان همکاری اقتصادی (اگو) مطرح شد، با این حال پاره‌ای از مشکلات فنی مانع از ادامه فعالیت کریدور حاضر شد. سرانجام در ابتدای دی ماه سال جاری و با عبور قطار ترانزیتی پاکستان-ترکیه از طریق ریل ایران، فعالیت مجدد کریدور حضور آغاز شد. حمل کالا از طریق کریدور مذکور مسیر استانبول تا پاکستان را از ۲۵ تا ۳۰ روز به ۱۰ تا ۱۲ روز کاهش می‌دهد. حدود ۲ هزار و ۶۰۰ کیلومتر از این مسیر ریلی از خاک ایران عبور می‌کند (Papatolios, 2021). اتصال کریدور آی-تی-آی به کریدور اقتصادی چین-پاکستان ایران را در کلان پروژه کمربند-راه منضم کرده و به تهران کمک می‌کند مانع از دور زدن ایران توسط ترکیه با استفاده از کریدور میانی شود (Akman, 2019).

یکی دیگر از مزایای پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان گسترش روابط اقتصادی با کشور پاکستان به عنوان یکی از بازارهای مهم منطقه است که مسیر توسعه اقتصادی خود را به طور جدی از سال ۲۰۱۵ و با پیوستن به طرح کمربند-راه آغاز کرده است. پیوستن ایران به کریدور مذکور می‌تواند

زمینه همکاری میان دو کشور را فراهم کرده و منجر به رشد روابط اقتصادی دو جانبه شود. این موضوع به‌ویژه با تاکید مقام معظم رهبری بر تقویت دیپلماسی اقتصادی و اهتمام دولت سیزدهم بر سیاست همسایگی همخوانی دارد. پاکستان با جمعیتی نزدیک به ۲۲۰ میلیون از بازار قابل توجهی برخوردار است. متأسفانه جمهوری اسلامی ایران با وجود نزدیک به ۱۰۰۰ کیلومتر مرز مشترک نتوانسته سهم قابل توجهی از بازار پاکستان را عاید خود کند. طبق آخرین آمار موجود، ارزش صادرات ایران به پاکستان حدود ۵۰۰ میلیون دلار است که حدود ۶۰ درصد آن به صادرات گاز (ال ان جی) و صنایع پتروشیمی اختصاص دارد (OEC data, 2021). این در حالی است که چهار کشور حاشیه خلیج فارس یعنی امارات، عربستان سعودی، قطر و کویت در لیست ده کشور برتر واردکننده کالاهای پاکستانی قرار دارند. در سال ۲۰۲۰ ارزش صادرات امارات به پاکستان نزدیک به ۴.۵ میلیارد دلار، یعنی ۹ برابر صادرات ایران به پاکستان بوده است (Trend economy, 2022).

پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان همچنین می‌تواند بسترساز دور جدیدی از مذاکرات دو جانبه میان ایران و پاکستان برای تکمیل خط لوله انتقال گاز میان ایران و پاکستان شود. پس از لغو پروژه خط لوله صلح میان ایران، پاکستان و هند با کنار کشیدن دهلی نو از این پروژه، ایران و پاکستان توافقی دو جانبه را امضا کردند که به موجب آن دو کشور موظف به احداث خط لوله‌ای به طول ۲۱۰۰ کیلومتر میان خود برای انتقال گاز شدند. یک هزار و ۱۰۰ کیلومتر از مسیر این خط لوله در خاک ایران و از میدان پارس جنوبی عسلویه تا مرز پاکستان قرار دارد. ایران موفق شده این بخش از پروژه را اجرایی کند، اما پاکستان به بهانه تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران فعلاً تکمیل این خط لوله را در خاک خود مسکوت گذاشته است (کوزه‌گر کالجی، ۱۴۰۰).

عضویت دائم ایران در سازمان همکاری شانگهای نیز بستری نهادی برای جذب ایران در کلان پروژه کمربند-راه و اتصال به کریدور اقتصادی چین-پاکستان فراهم آورده است. چین بنیان‌گذار سازمان همکاری شانگهای و مهم‌ترین کشوری است که سعی دارد از ظرفیت و توان این سازمان منطقه‌ای برای برقراری نظم و تقویت ارتباطات منطقه‌ای استفاده کند. پاکستان نیز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شرکای چین، در سال ۲۰۱۷ به سازمان همکاری شانگهای پیوسته است. عمده کشورهای عضو این نهاد منطقه‌ای با عقد قراردادهای متنوع به ابتکار کمربند-راه پیوسته و در صدد گسترش روابط راهبردی خود با چین هستند (Rab & He, 2019).

یکی دیگر از مهم‌ترین جلوه‌های همکاری دو جانبه ایران و پاکستان که در پرتو پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان قابل تحقق است، همکاری دو کشور در مبارزه با تروریسم و افراط‌گرایی است. این مهم به‌ویژه با در نظر گرفتن تحولات افغانستان و نفوذ گسترده پاکستان در کابل قابل توجه است. سلطه طالبان بر افغانستان و ارتباط تنگاتنگ پاکستان با طالبان، افغانستان را به عمق راهبردی اسلام‌آباد تبدیل کرده است. هم اکنون اسلام‌آباد بیشترین نفوذ را بر حکومت فعلی افغانستان دارد. ایران و افغانستان ۸۱۵ کیلومتر مرز مشترک با یکدیگر دارند. از این رو تحولات امنیتی افغانستان تاثیری مستقیم بر امنیت ایران دارد. مواردی نظیر امنیت مرزهای شرقی، قاچاق مواد مخدر، مهاجرت غیر قانونی و حملات تروریستی از موضوعاتی است که ناگزیر ایران را با سرنوشت تحولات در افغانستان گره می‌زند. گسترش روابط با پاکستان و استفاده از نفوذ آن در افغانستان می‌تواند به تامین منافع جمهوری اسلامی ایران در افغانستان کمک کند.

نتیجه

تحولات ژئوپلیتیکی طی چند سال گذشته کشورهای منطقه جنوب آسیا و غرب آسیا را بر آن داشته که با مشارکت هر چه بیشتر در پروژه‌های زیرساختی مواصلاتی بتوانند ضمن بهره‌مندی از مزایای اقتصادی پروژه‌های مذکور، به سوی حل مشکلات امنیتی و سیاسی گام برداشته و سطح امنیت منطقه‌ای را ارتقا دهند. در همین راستا، جمهوری اسلامی ایران نیز تلاش دارد تا با پیوستن به کلان پروژه کمربند-راه از مزایای این طرح گسترده بهره‌مند شود. پس از امضای قرارداد همکاری جامع راهبردی میان ایران و چین در ابتدای سال ۱۴۰۰ یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که در محافل علمی و سیاست‌گذاری به دفعات مورد توجه قرار گرفته، پیوستن ایران به کلان پروژه کمربند-راه است. این طرح نخستین بار در سال ۲۰۱۳ و با هدف اتصال غرب چین به آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا مطرح گردید. ابتکار کمربند-راه شامل شش کریدور زمینی و یک مسیر دریایی می‌شود. از میان شش مسیر زمینی، کریدور چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی مستقیماً از ایران عبور می‌کند. افزون بر این، ایران می‌تواند با اتصال فرعی به کریدور اقتصادی چین-پاکستان بپیوندد که از کاشگر در غرب چین آغاز شده و به بندر گوادر در جنوب پاکستان منتهی می‌شود. این کریدور نسبت به سایر مسیرها بیشترین پیشروی را داشته و به‌عنوان نماد کلان پروژه کمربند-راه معرفی می‌شود. دو کشور چین و پاکستان در راستای پیشبرد کریدور مذکور اسناد مختلفی تنظیم کرده و قراردادهای متعددی در حوزه‌هایی نظیر احداث و تاسیس مناطق ویژه به امضا رسانده‌اند. گستردگی پروژه‌های مربوط به کریدور اقتصادی چین-پاکستان و احتمال

پیوستن ایران به این مسیر منافع جمهوری اسلامی ایران را مستقیماً تحت تاثیر قرار می‌دهد. توافق ۲۵ ساله میان چین و ایران تنها نقشه راهی است که نشان‌دهنده عزم طرفین بر گسترش همکاری‌های دو جانبه در حوزه‌های مربوط به تامین انرژی، سرمایه‌گذاری زیرساختی و همکاری امنیتی است. تا کنون هنوز قرارداد مشخصی میان دو کشور برای عملیاتی کردن توافق مذکور منعقد نشده است. امضای قراردادهای مذکور مستلزم تشکیل کمیته‌ای ویژه در سطح کشور با ترکیب نهادهای مختلف است که ضمن نیازسنجی دقیق بتوانند به ارائه پیشنهادهای لازم برای آغاز همکاری‌های دو جانبه بپردازند. در این راستا می‌توان از ساختار سازمانی طراحی شده در پاکستان به منظور پیشبرد پروژه‌های مشترک با چین الگوبرداری کرد. تدوین برنامه‌های زمان‌بندی شده و مشخص کردن پروژه‌های مختلف با بازه کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت برای پیشبرد پروژه‌های مربوط به برنامه جامع اقدام مشترک میان ایران و چین از پیش شرط‌هایی است که می‌تواند بستر ساز پیوستن ایران به کریدور اقتصادی چین-پاکستان و بهره‌مندی از مزایای اقتصادی گسترده آن شود.

فهرست منابع

منابع غیر فارسی

- 1- Abdul Rab, He Zhilong, "China and Shanghai Cooperation Organization (SCO): Belt and Road Initiative (BRI) Perspectives, International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 9, No.2, 2019, doi:10.30845/ijhss. v9n2p21
- 2- Abdullah Khan, "The Malacca Dilemma: A hindrance to Chinese Ambitions in the 21st Century," Berkeley Political Review, August 26, 2019, accessed January 15, 2024, <https://bpr.berkeley.edu/2019/08/26/the-malacca-dilemma-a-hindrance-to-chinese-ambitions-in-the-21st-century/>
- 3- Afzal Samranan, Naseem Anum, "China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Challenges and Prospects," Social Science Open Access repository, Vol. 2. No.1, 2018.
- 4- Georg Stuver, China's Partnership Diplomacy: International Alignment Based on Interests or Ideology, The Chinese Journal of International Politics, Vol.10, No.1, 2017
- 5- Jeremy Garlick, Deconstructing the China-Pakistan Economic Corridor: Pipe Dreams Versus Geopolitical Realities, Journal of Contemporary China, Vol.27. No. 112, 2018.
- 6- Government of Pakistan Ministry of Planning, Development & Reform & People's Republic of China National Development & Reform Commission, "Long-term plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-223), 2017, <https://www.pc.gov.pk/uploads/cpec/LTP.pdf> accessed December 2023.
- 7- Islamic Republic News Agency, Pakistan keen on Iran's role in China-Pakistan Economic Corridor, January 12, 2021, <https://en.irna.ir/news/84182886/Pakistan-keen-on-Iran-s-role-in-China-Pakistan-Economic-Corridor>
- 8- Jeremy Garlick, The Impact of China's Belt and road Initiative, (New York: Routledge, 2020)
- 9- Jeremy Garlick, "Deconstructing the China-Pakistan Economic Corridor: Pipe Dreams versus Geopolitical Realities," Journal of Contemporary China, Vol.27, No.112, 2018, pp. 519-533

- 10-M Sait Akman, 'Turkey's Middle Corridor and Belt and Road initiative: Coherent or Conflicting?', Italian Institute for International Political Studies 28 November, 2019 <https://www.ispionline.it/en/publication/turkeys-middle-corridor-and-belt-and-road-initiative-coherent-or-conflicting-24526>. Accessed December 2023
- 11-Ministry of Planning, Development, & Special Initiative, Energy Projects Under CPE, <http://cpec.gov.pk/energy> accessed December 2023
- 12- Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives, Industrial Cooperation / Special Economic Zones (SEZs), <http://cpec.gov.pk/special-economic-zones-projects> accessed January 2024
- 13-Mir Sherbaz Khetran, "Gwadar and Chabahar: Competition or Cooperation," Strategic Studies, Vol. 38, No2, 2018
- 14-Muhammad Tayyab Sadfar, Joshua Zabin 2020, "What Does the China- Iran Deal Mean for the China- Pakistan Economic Corridor?" The Diplomat, 2022, <https://thediplomat.com/2020/08/what-does-the-china-iran-deal-mean-for-the-china-pakistan-economic-corridor> Accessed December 2023
- 15-Muhammad Tayyab Sadfar, Joshua Zabin, "What Does the China-Iran Deal Mean for the China- Pakistan Economic Corridor?" August 2020, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2020/08/what-does-the-china-iran-deal-mean-for-the-china-pakistan-economic-corridor/> Accessed January 2024
- 16-Nikos Papatolios, 'ITI corridor to assume services as part of New Silk Road', RailFreight.com, January 19, 2021, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/01/19/iti-corridor-to-assume-services-as-part-of-new-silk-road/?gdpr=deny>. Accessed December 2023
- 17-OECDData, Iran-Pakistan, <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/irn/partner/pak> accessed January 2024.
- 18-Quan Li, Min Ye, "China's emerging partnership network: what, who, where, when and why," International Trade, politics and Development, Vol. 3, No. 2, 2019.
- 19-Qudsia Akram, Munaza Fareed, "China's Malacca Dilemma: Power Politics in the Indian Ocean," Journal of Politics and International Studies, Vol.5, No.2, 2019
- 20-Trend Economy, Annual International trade Statistics by country: Pakistan (2002-2022), <https://trendeconomy.com/data/h2/Pakistan/TOTAL> accessed January 2024
- 21-Umbreen Javaid, "Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects," Journal of the Research Society of Pakistan, Vol. 53, No. 2, 2016.

منابع اینترنتی

- ۱- ایرنا، مصاحبه با ولی کوزه گر کالجی: چهار روشی که ایران می تواند طلب عشق آباد را صفر کند/ چرا از ترکمنستان گاز وارد کنیم؟ آبان ۱۴۰۰، <https://www.ilna.ir>
- ۲- آرش رئیسی نژاد (۱۴۰۰)، ایران و روا ابریشم نوین، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ۳- شبکه اطلاع رسانی نفت و انرژی (شانا)، طرح انتقال نفت خام گوره به جاسک در ایستگاه آخر، تیر ۱۴۰۰، <https://www.shana.ir>
- ۴- یورونیوز، شکست ۳ دهه بازاریابی ایران؛ پاکستان بازار گاز خود را به روی قطر و روسیه گشود. ۱ مارس ۲۰۲۱، <https://per.euronews.com/2021/03/01/pakistan-new-gas-deal-with-qatar-and-russia-instead-of-iran>