

The geopolitical and geoeconomic capacities of the Silk Road to increase Iran's national power

Hamidreza Meli¹, Afshin Motaghi Dastanaei*²

1 Ph.D. Student of Political Geography of Kharazmi University, Tehran, Iran.

2- Associate Professor of Geopolitics, Kharazmi University, Tehran, Iran.

Received: 11 June 2023

Accepted: 01 November 2023

Extended Abstract

Introduction

As a trade route, the Silk Road has been a ring between the East and West of the world for centuries and passes through China, India, Iran, Egypt, Saudi Arabia and Eastern Europe. Due to its transit position, Iran is located in the center of overlapping regions, Iran is located in the center of the intersection of world energy production and consumption axes; In the north-south vertical axis, it is located in the center of the two energy sources of the Persian Gulf and Central Asia and the Caucasus, and in the east-west axis, it is located in the center of the two energy consuming regions of East Asia and Europe, which means that Iran has a privileged distribution position. There are eight major transit routes in the peripheral region of Iran, which, of course, have different levels of importance and progress. In terms of territory, Iran shares land borders with eight countries and is considered a neighbor with seven other countries due to sea borders, and because of this position, it can make contact with the total market of 650 million of these countries. All of the aforementioned means that our country has the possibility and potential for extensive regional and global interactions in order to increase the share of foreign direct investment inside and increase its production capacity due to its geopolitical position at a high level. Meanwhile, the important and accessible point in 1402 is to at least activate the country's diplomatic and economic capacities to develop relations with neighboring countries based on the aforementioned geopolitical advantages; an action that can make the production leap in reality. Having and using the geo-economic position is an important factor in increasing the national power of countries. Iran is also in a favorable position in terms of geo-economic position, but despite having geo-economic components, including in the area of transit location, it has not gained much in the use of this favorable potential. The purpose of this research is to investigate the geopolitical and geoeconomic capacities of the Silk Road to increase Iran's national power.

Methodology

The current research was done with a descriptive-analytical method and based on the study of historical, scientific, library, documentary and field texts. In the library method, the study of documents, sites, yearbooks and related organizations and institutions has been used. The method of analyzing the findings is quantitative and qualitative. A questionnaire was also used to collect field data. The statistical population of the research is one hundred experts of different fields of political geography and geopolitics, political science, international relations, transportation economics. Each of the dimensions of the subject have been analyzed and evaluated with statistical methods and the use of spss software. The test used in this research is one-sample T.

*. Corresponding Author (Email: a.mottaghi@khu.ac.ir)

Results and Discussion

Geopolitical challenges Since the beginning of this century, the Middle East has been experiencing a deep transformation that has exposed the region to geopolitical threats and instability. Since the regional order and international relations have not yet reached a new equilibrium in the process of collapse, such restructuring can easily cause geopolitical conflicts, even wars, and lead to increased uncertainty and risk in the construction of the new Silk Road.

Goeconomic challenges The perspective of the successful implementation of the Silk Road strategy in the Middle East should also be seen in the context of the geo-economic challenges that the countries of the region are still struggling with. These challenges range from many barriers to market access, administrative corruption, complex business environment, weak governance and the rule of law, low regional economic and commercial integration, lack of economic diversity and low productivity growth to income inequality in project financing, barriers to doing business, Regime stability, concerns about loan and investment conditions, and lack of central coordination. First, most countries in the Middle East are in the early stages of industrialization and are exposed to the influence of the United States and the West. Therefore, the Belt and Road Initiative faces both internal and external constraints. The Silk Road can make an important contribution to countries' incomes due to the fact that Iran is located on the four crossings of the world and has access to three important international transportation routes: the Caspian Sea, the Persian Gulf, and the Oman Sea, and is located on the main corridors. Global transportation has a prominent transit position. In this research, eight categories of dimensions of the importance of the Silk Road for Iran were identified, which are: 1- Geopolitical role 2- Corridor role 3- In terms of energy and goods 4- In terms of employment and income 6- In terms of control power 6- From the aspect of tourism and tourism and 7- from the aspect of dependence and security 8- from the aspect of communication. The components related to each dimension were turned into items and experts' opinions about them were collected by designing a questionnaire.

Conclusion

Considering that each of the indicators and parameters related to the Silk Road play a role in increasing national power, it can be concluded that Iran can increase its national power and improve its geopolitical status by using the corridor position. Iran's corridor position along with the expansion of transportation and international communications can increase the dependence of countries on Iran's geographical space and also lead to Iran's bargaining power over communication processes. The passage of the energy pipeline of the Caspian countries through Iran ties Iran's security to the economy of those countries. In fact, each of the country's active borders that are active in the field of transit, no matter how much they have a suitable activity in attracting the communication and transit processes of countries including Central Asia and the Caucasus, considering that these countries mostly choose the path that first In terms of security, it should be in good condition, and secondly, they choose a more economical route to pay less transit costs. Therefore, by passing and transferring petroleum or non-petroleum goods or passengers from transiting countries, in addition to receiving transit rights and increasing income, it is possible to create a control capacity for Iran that can be viewed from the upstream position and most importantly The security that these countries obtain due to the fact that their interests are tied to the security of Iran can prevent the creation of tension and some kind of crisis that may arise in the relations between the countries, and as mentioned before, this factor It can make transit countries to consider Iran's security considerations in their political behavior. Regarding the creation of bargaining power and dependence which is obtained in this way and leads to security, considering that Iran has a semi-arid state and due to the lack of rainfall compared to the world average, agriculture cannot be considered as It was considered a source of foreign exchange and increasing national power, and also considering that the country's economy is currently a single-product economy, and one day energy resources will face a shortage and crisis, and also that Iran is at the crossroads of global geopolitics. And the main world transportation routes pass through Iran, the Silk Road can play an irreplaceable role in this. The specific geopolitical location of the Silk Road can be effective in attracting communication and transit processes for Iran. The need of other countries to transport goods or passengers through Iran's

Silk Road can have many advantages for Iran; including security, dependence and creating a capacity that can control the communication corridors passing through its territory. It can also play a stronger role in the development of tourism. On the other hand, the advantages and opportunities related to the Silk Road can increase the country's national income, and each of these sectors can play a positive role in the discussion about employment, which is the main problem of the country. The preparation of platforms and the development of infrastructures as well as the development of services in the management and software sector will increase its advantage in this economic and geopolitical environment and, accordingly, increase its national power. The location of the Silk Road can increase the dependence of other countries on the geographical space of Iran and lead to the creation of Iran's bargaining power in communication processes.

Keywords: Silk Road, geo-economic position, national security, national power.

ظرفیت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک جاده ابریشم برای افزایش قدرت ملی ایران *

حمید رضا ملی - دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران
افشین متقی دستنائی^۱ - دانشیار گروه ژئوپلیتیک دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۳/۲۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۸/۱۰

چکیده

برخورداری و استفاده از موقعیت ژئواکونومیک عامل مهمی در افزایش قدرت ملی کشورها است. ایران نیز از نظر موقعیت ژئواکونومیک در وضعیت مطلوبی قرار داد ولی علیرغم برخورداری از مولفه های ژئواکونومیک از جمله در حوزه موقعیت گذرگاهی، در استفاده از این پتانسیل مطلوب عایدی چندانی کسب نکرده است. هدف این پژوهش بررسی ظرفیت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک جاده ابریشم برای افزایش قدرت ملی ایران است. روش این پژوهش توصیفی-پیمایشی است. نتایج پژوهش نیز استفاده از نرم افزار SPSS مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته اند. نتایج پژوهش نشان می دهد که فعال نمودن ظرفیت های جاده ابریشم در افزایش قدرت ژئواکونومیک و نیز تأمین امنیت ملی کشور نقش زیادی دارد. همچنین باعث رشد اشتغال و درآمد ملی می شود که خود عاملی توسعه و پیشرفت اقتصادی است؛ بنابراین، با توجه به این که هرکدام از شاخص ها و پارامترهای مطرح شده در افزایش قدرت ملی نقش دارند می توان نتیجه گرفت که ایران می تواند با استفاده از موقعیت خود جاده ابریشم، قدرت ملی خود را افزایش دهد و جایگاه ژئوپلیتیکی خود را نیز ارتقاء بخشد.

واژگان کلیدی: جاده ابریشم، موقعیت ژئواکونومیک، امنیت ملی، قدرت ملی.

* این مقاله مستخرج از رساله دکتری این مقاله مستخرج از رساله دکتری آقای ملی به راهنمایی دکتر متقی و مشاوره دکتر ربیعی در دانشگاه خوارزمی است.
۱. نویسنده مسئول
E: a.mottaghi@khu.ac.ir

مقدمه

جاده ابریشم به عنوان راه تجاری، قرن‌هاست که به عنوان حلقه‌ای بین شرق و غرب جهان بوده و از سراسر چین، هند، ایران، مصر، عربستان سعودی و اروپای شرقی می‌گذرد. رئیس‌جمهور چین، شی جین پینگ؛ در سال ۲۰۱۳ برای تضمین رشد اقتصادی بالاتر و همچنین بازارهای جدید و اثبات برای صادرات خود و همچنین به منظور تامین صادرات ارزان تر، ایده احیای جاده ابریشم را تحت ابتکاری به نام یک کمربند، یک جاده پیشنهاد کرد. در این پیشنهاد، ایران یکی از کشورهایی است که به دلیل ویژگی‌های متعدد پکن خواهان برخورداری از آن‌ها است (Haiquan, 2017). ایران یک کشور غنی از لحاظ عوامل تولید و منابع تولیدی و برای سرمایه‌گذاری است. ایران به واسطه موقعیت گذرگاهی‌اش در مرکزیت مناطق متداخلی قرار دارد، ایران در مرکز تلاقی محورهای تولید و مصرف انرژی جهان قرار دارد؛ در محور عمودی شمالی - جنوبی در مرکز دو منبع انرژی خلیج فارس و آسیای میانه و قفقاز قرار دارد و در محور شرقی - غربی نیز در مرکز دو منطقه مصرف کننده انرژی شرق آسیا و اروپا قرار دارد و این یعنی ایران موقعیت توزیع‌کنندگی ممتازی دارد. هشت مسیر ترانزیتی عمده در منطقه پیرامونی ایران قرار دارد که البته درجه اهمیت و میزان پیشرفت متفاوتی با یکدیگر دارند (Domínguez, 2005). در یک دسته‌بندی این مسیرها را می‌توان از منظر عبور کردن یا نکردن آن‌ها از خاک ایران دسته‌بندی کرد. پروژه‌های بندر چابهار، کمربند و راه، گذرگاه اقتصادی شمال-جنوب و گذرگاه اسلام‌آباد-تهران-استانبول مسیرهایی هستند که از خاک ایران عبور می‌کنند و در مقابل، گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان، فرا افغان، خلیج فارس-مدیترانه و ترانس کاسپین پروژه‌هایی هستند که از خاک ایران عبور نمی‌کنند. اهمیت دسته دوم در این است که طراحی عمده این مسیرها، شاید به استثناء کمربند و راه، به گونه‌ای است که به شکل مستقیم یا غیرمستقیم در رقابت با گذرگاه‌هایی تعریف شده‌اند که از ایران عبور می‌کنند از این رو منافع ایران را به چالش می‌کشند (Singh, 2016). ایران به آب‌های آزاد بین‌المللی دسترسی دارد، کنترل تنگه هرمز، به عنوان یکی از مهم‌ترین تنگه‌های راهبردی دنیا را در اختیار دارد، با حدود ۱۵ کشور همسایه است، از عمق استراتژیک مطلوبی در داخل و در سطح منطقه برخوردار است و.... در همین راستا می‌توان به تنوع آب و هوایی و اقلیمی در ایران و همزیستی اقلیم‌های گرم و خشک، کوهستانی و مرطوب در ایران اشاره کرد که به آن ظرفیت تنوع در تولید انواع محصولات باغی و کشاورزی، گردشگری و... داده است.

ایران به لحاظ سرزمینی نیز با هشت کشور مرزهای زمینی مشترک داشته و با هفت کشور دیگر به واسطه مرزهای دریایی همسایه محسوب می‌شود که به واسطه این موقعیت، می‌تواند با بازار ۶۵۰ میلیونی مجموع این کشورها تماس برقرار کند (Engdahl, 2016).

همه موارد فوق‌الذکر یعنی کشور ما امکان و توان بالقوه برای تعاملات گسترده‌ی منطقه‌ای و جهانی در جهت افزایش سهم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در داخل و افزایش توان تولیدی خود را بواسطه‌ی موقعیت ژئوپلیتیکی خود در سطح بالایی دارد. در این میان، نکته مهم و قابل دسترسی در سال ۱۴۰۲، حداقل فعال سازی ظرفیت‌های دیپلماتیک و اقتصادی کشور، برای توسعه مناسبات با کشورهای همسایه براساس مزیت‌های ژئوپلیتیکی مذکور است؛ اقدامی که می‌تواند جهش تولید را در واقعیت، جامه عمل بپوشاند. برخورداری و استفاده از موقعیت ژئواکونومیک عامل مهمی در افزایش قدرت ملی کشورها است. ایران نیز از نظر موقعیت ژئواکونومیک در وضعیت مطلوبی قرارداد ولی علیرغم برخورداری از مولفه‌های ژئواکونومیک از جمله در حوزه موقعیت گذرگاهی، در استفاده از این پتانسیل مطلوب عایدی

چندانی کسب نکرده است. هدف این پژوهش بررسی ظرفیت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک جاده ابریشم برای افزایش قدرت ملی ایران است (Chaziza, 2018). موقعیت ژئوپلیتیکی ایران این شرایط را ایجاد نموده که در حوزه حمل و نقل بین المللی از جایگاه ویژه ای برخوردار باشد. با توجه به ریشه تاریخی رابطه ایران و چین، چینی ها به استمرار و مداومت تامین انرژی از جانب ایران به عنوان یک شریک، اعتقاد دارند. از سوی دیگر محصور بودن کشورهای آسیای میانی در خشکی و عدم دسترسی به آبهای آزاد و مرکزیت ایران در منطقه اوراسیا یک فرصت نادر و بی نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران به وجود آورده است. حمل و نقل ترانزیت کالا و انرژی در مدت زمان کوتاه با هزینه کمتر و امنیت بالا و دسترسی به آب های آزاد از طریق بندر چابهار از امتیازات اقتصادی ایران می باشد.

مبانی نظری

مفهوم ژئواکونومیک^۱ از بدو تولد، رنگ ژئوپلیتیکی قوی داشته است. زمانی که لوتواک^۲ مفهوم ژئواکونومیک را مطرح کرد، تاکید کرد که قدرت اقتصادی و ابزارهای اقتصادی جنبه های مهم بازی بین کشورهای قدرتمند و توزیع قدرت هستند (Luttwak, 1990). بلک ویل و هریس^۳ ژئواکونومیک را به عنوان استفاده از ابزارهای اقتصادی برای دستیابی به اهداف سیاسی می دانستند (Blackwill and Harris, 2016). ویهما^۴ بیان کرد که تعریف ژئواکونومیک بسیار گسترده است و موضوعات مختلفی مانند مناطق اقتصادی فرامرزی، سیاست خارجی، نئولیبرالیسم و ناسیونالیسم اقتصادی را در بر می گیرد (Vihma, 2017: 1-12).

هادسون^۵ و همکاران ژئواکونومیک را به عنوان یک استراتژی برای توسعه منطقه ای از طریق ابزارهای اقتصادی مانند تجارت و سرمایه گذاری تعریف کرد (Hudson et al. 1991: 255).

بارو^۶ خاطر نشان کرد: از آنجایی که ژئواکونومیک تعامل بین اقتصاد و ژئوپلیتیک است، توسعه اقتصادی تأثیر ژئوپلیتیکی دارد و تغییرات ژئوپلیتیک بر اقتصاد تأثیر می گذارد. اگرچه ژئواکونومیک واقعاً تحت تأثیر ژئوپلیتیک است، اقتصاد غربی معتقد است که مناسب نیست ژئواکونومیک را به طور کامل در محدوده ژئوپلیتیک محدود کنیم. مركاتیلیسم جدید معتقد است که ژئواکونومیک به جای منافع سیاسی، هدفش دستیابی به ثروت اقتصادی است (Baru, 2012: 47-58). نهادگرایی نئولیبرال معتقد است که عملکرد استراتژیک ژئواکونومیک مشارکت کشور در همکاری های اقتصادی منطقه ای به عنوان یک کنشگر اقتصادی منطقی است و منافع مشترک کلید همکاری است. تئوری تجارت جدید معتقد است که اقتصاد در مقیاس بزرگ کشور را به مشارکت در تقسیم کار و تخصص هدایت می کند و تجارت بین المللی، تفاوت منابع، مزایای مقیاس و مزایای تراکم ساختار تجارت جهانی را شکل می دهند. در واقع، ژئواکونومیکس نشان دهنده انواع روابط اقتصادی است که بر اساس موقعیت جغرافیایی، تخصیص منابع و ساختار اقتصادی شکل می گیرد، مانند همکاری، هم تکمیلی، رقابت و دشمنی. تفاوت پتانسیل منطقه ای ناشی از تمایز فضایی عناصر ژئواکونومیک، جریان جهانی عناصر ژئواکونومیک را ارتقا می دهد و در نتیجه جریان های ژئواکونومیک مختلفی مانند تجارت، سرمایه گذاری و جریان های گردشگری را ایجاد می کند. بر اساس نظریه فضای جریان، فضای اجتماعی - اقتصادی مجموعه ای از جریان عناصر

1. Geoeconomics
2. Edward Nicolae Luttwak
3. Blackwill and Harris
4. Vihma
5. Hudson
6. Baru

اجتماعی-اقتصادی است و «جریان» عناصر اجتماعی-اقتصادی فضای اجتماعی-اقتصادی را شکل می دهد. با حمایت از فناوری اطلاعات مدرن و فناوری حمل و نقل، جریان عناصر ژئواکونومیک بین کشورها به طور فزاینده ای سریع می شود و نه تنها روابط ژئواکونومیک بین کشورها را حفظ می کند، بلکه فضای جریان پیوندهای ژئواکونومیک را نیز شکل می دهد. بنابراین جریان های عناصر ژئواکونومیک اساس روابط ژئواکونومیک هستند و در تحلیل روابط ژئواکونومیک باید به جریان های عناصر ژئواکونومیک بین کشورها توجه شود (Cowen and Smith, 2009: 22-48).

گفتمان جاده ابریشم به طور فزاینده ای جایگزین رقابت ژئوپلیتیک سنتی بین قدرت های بزرگ شده که بازی بزرگ لقب گرفته است. این تغییر نشان دهنده تغییری گسترده تر است؛ زیرا ژئوپلیتیک به طور فزاینده ای در زیر لوای ژئواکونومیک در پی جهانی شدن اقتصادی است. جهانی سازی فضای سیاست، تحرک و جریان ها را تغییر داده است. دنیایی که ما در آن زندگی می کنیم از «فضای مکان ها» به «فضای جریان ها» تغییر کرده است که شبکه ها در توضیح فضای جهانی نقش محوری دارند (Meena, 2014: 32-61). مفهوم فضای شبکه ای و وابستگی متقابل مشخص ترین ویژگی گفتمان جاده ابریشم است که در تضاد شدید با رقابت سرزمینی معمولی بزرگ - بازی های بین قدرت های بزرگ - قرار می گیرد. عناصر ژئواکونومیک نقش مهمی در تغییر پیوندهای ژئواکونومیک دارند. عوامل ژئواکونومیک مانند منابع، تجارت، امور مالی و فناوری رقابت و همکاری ژئواکونومی امروزی را شکل می دهند زیرا تضادها منابع درگیری های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی هستند. سرمایه گذاری مشترک و همکاری در مواد خام و مواد معدنی بین کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه می تواند رقابت بین آن ها را کاهش دهد. قراردادهای تجاری تأثیر زیادی بر روابط تجاری و سرمایه گذاری منطقه ای دارند و ممکن است پیوند ژئواکونومیک بین کشورها را تغییر دهند. گسترش مقیاس تجارت و جریان تجاری با پیوندهای ژئواکونومیک بین کشورها همبستگی مثبت دارد و موانع تجاری، محدودیت های صادراتی و جنگ های تجاری باعث کاهش یا حتی وقفه در پیوندهای ژئواکونومیک می شوند (Freeman, 2022). موقعیت رو به رشد مالی در همکاری های ژئواکونومیک، ارائه حمایت نقدینگی، تامین مالی توسعه باعث نزدیک شدن روابط مالی چین با کشورهای آسیایی شده است. مزیت های تکنولوژیکی می تواند مبنای قدرت شود. علاوه بر این، متغیرهای محیطی جدید مانند بلایا، پناهندگان و تغییرات آب و هوایی تأثیر فزاینده ای بر پیوندهای ژئواکونومیک دارند.

روش هایی که عوامل تأثیرگذار مختلف بر روی پیوندهای ژئواکونومیک تأثیر می گذارند، از منابع و سیاست تا ابزارهای فنی را شامل می شود. عوامل مختلف تأثیرگذار مسیرهای مختلفی را برای شکل دادن به پیوندهای ژئواکونومیک ایجاد می کنند، مانند ژئو محیط، گسترش شرکت های چند ملیتی و رقابت ژئواکونومیک. انواع عوامل تأثیرگذار و مسیرهای تأثیرگذار به طور مشترک تکامل پیوندهای ژئواکونومیک را ترویج می کنند که مکانیسم تأثیر آن ها از منطقه ای به منطقه دیگر متفاوت است. پیوندهای ژئواکونومیک بین کشورها و مناطق تا حد زیادی به پیوندهای ژئوپلیتیکی بستگی دارد. چین توسط اتحادیه اروپا به عنوان یک قدرت اقتصادی چالش برانگیز در نظر گرفته می شود، یک سوء ظن ژئوپلیتیکی که بر توسعه روابط ژئواکونومیک بین چین و اروپا را تنش زا می کند. بازار مهمترین نیروی محرکه روابط ژئواکونومیک بین چین و کشورهای آمریکای جنوبی است. علاوه بر این، عوامل محرک مانند موقعیت جغرافیایی، عوامل ژئوکالچری و سیاست ملی نیز نقش مهمی در مکانیسم های تأثیر پیوندهای ژئواکونومیک دارند (Malkov, 2007).

گفتمان جاده ابریشم نه تنها به خاطر استراتژی های منطقه ای برای تأمین جریان آزاد منابع انرژی استراتژیک و گسترش بازار بلکه به دلیل رویکرد آن به امنیت که به جای حفظ نظم و ثبات سیاسی با عنوان رفاه اقتصادی و توسعه اجتماعی تعریف می شود، ژئواکونومیک است. با تمام منطبق ژئواکونومیک پشت جاده های ابریشم، دولت ها روی

اتصالات منطقه ای و پیوندهای اقتصادی به عنوان مسیرهای جدید برای امنیت شرط بندی می کنند. در عصر جهانی شدن ژئواکونومیک، تعاملات و دگرگونی عوامل ژئواکونومیک سریع تر است، شبکه های ژئواکونومیک بزرگ تر و پیچیده تر شده اند و تعاملات ژئواکونومیک بین کشورها پیچیده تر از همیشه شده است. با ادامه ترویج طرح کمربند و راه، ۲۰۵ سند همکاری برای احداث کمربند و راه بین چین و ۱۷۱ کشور و سازمان بین المللی امضا شده است و دایره دوستان چین برای طرح کمربند و راه به طور مداوم در حال گسترش است. در این زمینه، پیوندهای ژئواکونومیک بین چین و کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی بیشتر تقویت شده است. در سال ۲۰۲۰ میلادی کل واردات و صادرات کالاهای چین با کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی به ۱۲۶۲,۴ میلیارد دلار رسید. در میان کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی، سنگاپور، اندونزی، ویتنام، لائوس، مالزی و عربستان سعودی نقش مهمی در سرمایه گذاری و پروژه های پیمانکاری شرکت های چینی در خارج از کشور دارند. کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی به عنوان کانال های حمل و نقل اصلی، کانال های تجاری و کانال های انرژی برای چین مناطقی هستند که منافع اصلی ژئواکونومیک چین در آن ها است و مناطق کلیدی چین برای گسترش فضای ژئواکونومیک خود هستند (Wigell, 2016: 135).

از طریق جاده ابریشم دریایی در قرن بیست و یکم، چین به دنبال همکاری های منطقه ای گسترده تر، سطح بالاتر و عمیق تر است و در تلاش برای ایجاد یک معماری همکاری ژئواکونومیک متقابل، فراگیر، متعادل و سودمند است. در این فرآیند، قراردادهای تجارت آزاد جدید بین چین و بسیاری از کشورهای دیگر امضا شد. اتصال زیرساختی بین چین و آسیا، اروپا و آفریقا تقویت و بهبود یافت. پیوندهایی بین اقتصاد پویای آسیای شرقی برقرار شد. منطقه و دایره اقتصادی توسعه یافته اروپا و ساختار ژئواکونومیک چین و کشورهای در مسیر جاده ابریشم دریایی در حال تغییر است. از یک سو، جریان عوامل پیوند ژئواکونومیک مانند جریان های تجاری، جریان های سرمایه گذاری و جریان های گردشگری بین چین و شرکا به اوج جدیدی رسیده است. موقعیت مرکزی چین در شبکه ژئواکونومیک کشورهای جاده ابریشم در حال افزایش است. از سوی دیگر، ساختار "فضای جریان" شکل گرفته توسط جریان عناصر پیوندی ژئواکونومیک بین چین و کشورهای جاده ابریشم در حال ارتقا است. فضای مکان ژئواکونومیک به تدریج با فضای جریان جایگزین می شود. با این حال، اگرچه تحقیقاتی در مورد هدف ژئواکونومیک، شبکه ژئواکونومیک و اثرات ژئواکونومیک جاده ابریشم قرن بیست و یکم انجام شده است، این مطالعات عمدتاً بر روی رقابت ژئواکونومیک متمرکز شده است که در ۲۱ با آن مواجه شده است و توجه کمتری به تکامل ویژگی های پیوندهای ژئواکونومیک بین چین و شرکا شده است و ویژگی های روابط ژئواکونومیک بین چین و شرکا همچنان نامشخص است.

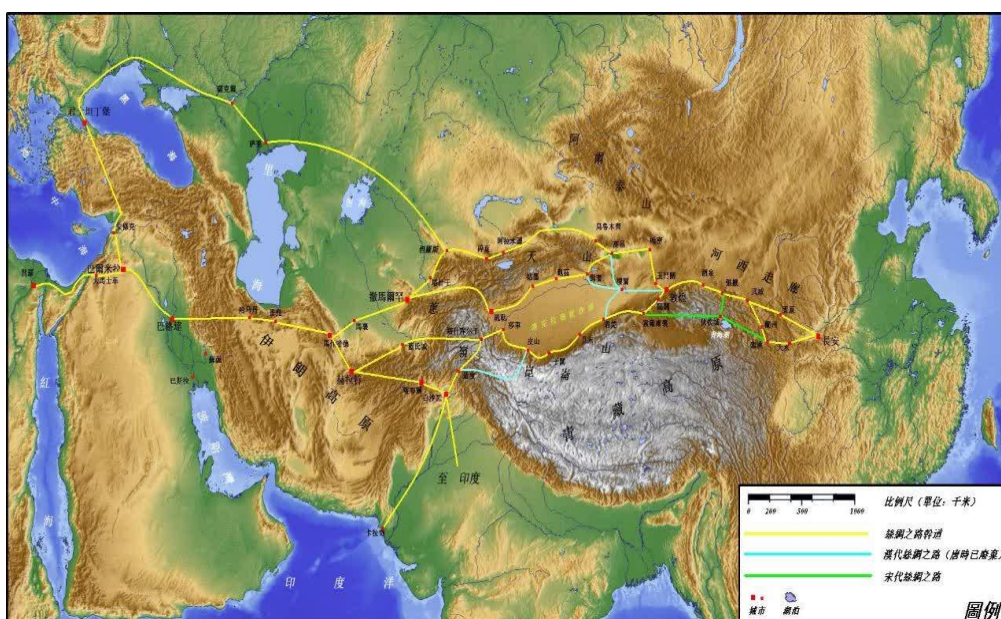
روش تحقیق

پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و بر اساس مطالعه متون تاریخی، علمی کتابخانه ای، اسنادی و سپس میدانی صورت گرفته است. در روش کتابخانه ای از مطالعه اسناد، سایت ها، سالنامه ها و سازمان ها و نهادهای مربوطه استفاده شده است. شیوه تحلیل یافته ها نیز به صورت کمی و کیفی است. برای گردآوری اطلاعات میدانی نیز از پرسش نامه استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش صد نفر از متخصصین رشته های مختلف جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، علوم سیاسی، روابط بین الملل و اقتصاد حمل و نقل هستند. هر کدام از ابعاد موضوع با روش های آماری و استفاده از نرم افزار spss مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته اند. آزمون مورد استفاده در این پژوهش، T تک نمونه ای است.

محدوده مورد مطالعه

جاده ابریشم^۱ در زمان سلسله هان شکل گرفت. امپراتور وو از سلسله هان، ژانگ کیان را از منطقه غرب فرستاد. او از پایتخت چانگان (شیان کنونی)، از طریق گانسو و سین کیانگ، به آسیای مرکزی، غرب آسیا، ایران، خلیج فارس و به سرزمین کشورهای مدیترانه حرکت کرد. نقش اصلی جاده ابریشم انتقال ابریشم تولید شده در چین باستان بود. دوران شکل‌گیری رابطه تاریخی ایران با چین به دوران جاده ابریشم بازمی‌گردد. «جانگ چیان» از فرمانروایان چینی در سال ۱۱۹ قبل از میلاد جاده ابریشم را افتتاح کرد و به طور مستقیم با ایران ارتباط گرفت. جانگ همان سال نمایندگان خود را به «امپراتوری اشکانی» فرستاد و پادشاه وقت ارشک دوم ۲۰ هزار سواره نظام را به استقبال سفرای سلسله هان فرستاد (Duchatel, 2019).

جاده ابریشم (یا راه ابریشم)، راهی کاروان رو از دوران باستان تا حدود قرن هشتم/ چهاردهم، در دو قاره آسیا و اروپا (اوراسیا)، از چین تا مدیترانه، مورد استفاده تجاری، زیارتی و سیاحتی بوده است. نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشتهوفن (۱۸۳۳-۱۹۰۵)، جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم به کار برد. ظاهراً سبب این نامگذاری، تجارت ابریشم به عنوان معروف‌ترین، سبک‌ترین و گرانبهاترین کالایی بوده که طی دهه‌ها قرن از طریق این جاده از چین به غرب می‌رفته است. مسیر اصلی این راه بین 30° و 40° عرض شمالی و 10° تا 110° طول شرقی امتداد داشته است. راه‌های فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران به آن می‌پیوسته که به دلیل اهمیت نوع کالاهایی که در آن‌ها حمل می‌شده، نام‌های دیگری، مثل «راه ادویه»، به آن‌ها داده شده است. این راه‌ها نیز تا 20° عرض شمالی امتداد می‌یافتند. طول تقریبی این راه را هشت هزار کیلومتر نوشته‌اند. این شاهراه از کشور چین شروع می‌شد، از فلات ایران می‌گذشت و پس از گذر از بین‌النهرین و شامات، به انطاکیه در کنار دریای مغرب (مدیترانه) می‌رسید (Cafiero and Wagner, 2017).

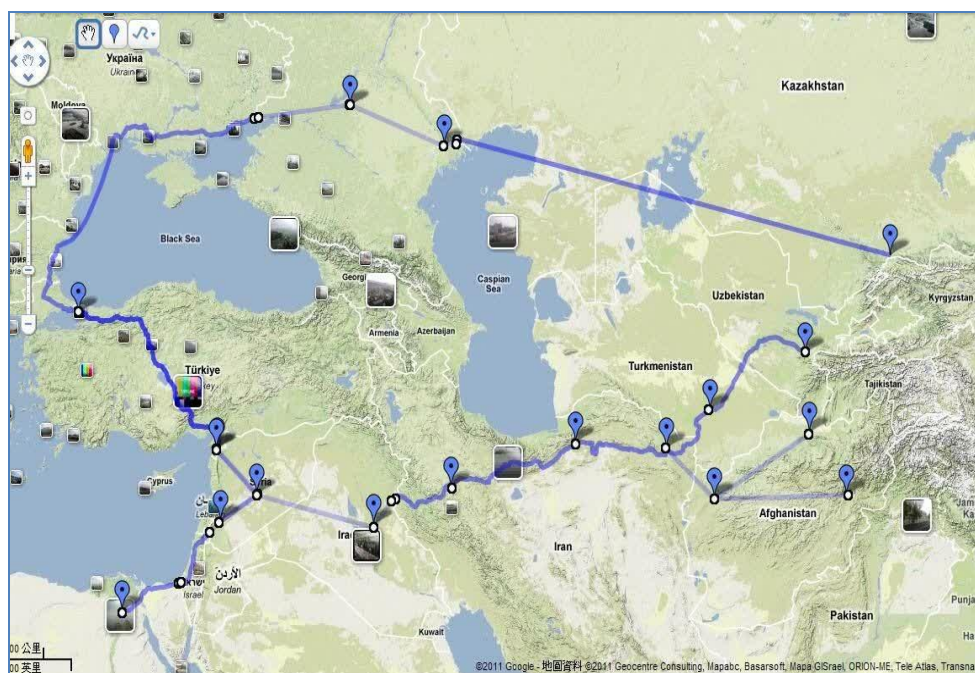


شکل ۱. موقعیت جاده ابریشم

منبع: (<https://sites.google.com>)

طرح راه ابریشم جدید یا «یک کمربند- یک جاده»، یک طرح سرمایه‌گذاری چینی در زیربنای اقتصادی بیش از ۷۷ کشور جهان و توسعه دو مسیر تجاری کمربند اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی است که توسط چین در سال ۲۰۱۳ میلادی ارائه شده است. این طرح با ۹۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی جهان بزرگ‌ترین طرح سرمایه‌گذاری است که تاکنون توسط یک کشور ارائه شده است (Guzansky and Even, 2017).

جاده ابریشم را شاید بتوان مهم‌ترین جاده دنیا تا قرن پانزدهم تصور کرد. این جاده نه تنها نقل و انتقال کالا را امکان‌پذیر می‌کرد بلکه باعث انتقال باورهای فکری مثل اسلام، هندوئیسم، بودیسم و مسیحیت نیز شد. به علاوه بیماری‌هایی مانند طاعون نیز از این مسیر منتشر می‌شدند. این بیماری‌ها در قرن دوم و سوم باعث کاهش جمعیت در چین و مدیترانه و در نتیجه تضعیف امپراتوری‌های این نواحی شدند. با آغاز مسیر از شهرهای ساحلی شرق چین و برای پیشگیری عبور از بیابان‌های مرکزی چین، این مسیر به دو راه شمالی و جنوبی تقسیم می‌شد. مسیر شمالی که امروزه بیشتر از آن با نام «راه ابریشم» یاد می‌شود از روستای توان هوانگ (شهر شیآن) آغاز می‌شد و پس از گذر از ایالت‌های گوناگون در چین و پیش از رسیدن به بیابان بزرگ مرکزی چین به سه راه گوناگون تقسیم می‌شد که دو تای آن‌ها از شمال بیابان و یکی از جنوب آن عبور می‌کرد (Li and Zesheng, 2017).



شکل ۲. مسیرهای جاده ابریشم

منبع: (<https://sites.google.com>)

مسیر جنوبی یک مسیر ثابت بود و با گذشتن از مرزهای چین، این مسیر وارد قرقیزستان می‌شود که نخستین منزل آن اوزکند و سپس اوش از جمله کانون‌های مهم تولید ابریشم بود و هم‌اکنون بزرگترین کارخانه ابریشم کشی و ابریشم بافی را در خود دارد. پس از آن وارد سرزمین فرغانه شده و پس از گذر از سمرقند و بخارا و جیحون به مرو و سپس سرخس کنونی می‌رسیده است. از سرخس تا نیشابور منازل رباط شرف، رباط ماهی، رباط چاهک، توس نوغان، طرق، شریف‌آباد، الحمراء و دیز باد قرار داشت. منازل نیشابور تا ری و استان سمنان. راه ابریشم پس از گذشتن از ری، قزوین، ساوه،

کبودراهنگ مزدقان (جرفادقان)، همدان و گردنه اسدآباد، کنگاور، صحنه، بیستون، فرمیس (کرمانشاه)، مازورستان، حلوان، قصر شیرین، جلولا، دسکره الملک (دستگرد ساسانی) و نهروان وارد بغداد می‌شده است و در کرانه رود فرات ادامه می‌یافت و به حدیثه می‌رسید و سپس در ساحل دریای مدیترانه به شهر انطاکیه می‌انجامید که آخرین مقصد راه زمینی بود. از حدود ۱۴ قرن پیش، در زمان امپراتور خاندان هان در شرق چین، یک مسیر دریایی که البته به طور رسمی بخشی از جاده ابریشم نبوده است، نیز مورد استفاده بوده است (Tian, 2016).



نقشه ۳. موقعیت ایران در جاده ابریشم

منبع: (<https://www.herbertsmithfreehills.com>)

بحث و یافته‌ها

چالش‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک جاده ابریشم: در زمان‌های قدیم راه‌ها در تمدن‌سازی و ایجاد مبادلات فرهنگی و تجاری در ملل بزرگ جایگاه ویژه‌ای داشته‌اند. علاوه بر این، کریدور تجاری جاده ابریشم با قدمت ۱۵۰۰ تا ۱۸۰۰ پس از میلاد یکی از موثرترین راه‌های ارتباطی بود. این راه نه تنها منشأ بسیاری از تحولات فرهنگی، تجاری و سیاسی در دوران باستان بود، بلکه پیوندی بین امور سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در عصر حاضر بود. ایران با حضور در این جاده باستانی نقش محوری داشت.

مهم‌ترین کالایی که از ایران عبور می‌کرد ابریشم بود. اما از آنجایی که ایرانیان بیشتر ابریشم خام تولید شده در چین را وارد کرده بودند، می‌توانستند این محصولات را به هر قیمتی که می‌خواستند به کشورهای غربی بفروشند.

موقعیت جغرافیایی خاص ایران و تعاملات فرهنگی، سیاسی و اقتصادی ایران با اکثر کشورهای جاده ابریشم موقعیت خاصی به آن بخشیده بود. با توجه به حجم مبادلات اقتصادی ایران و این کشورها، مشخص می‌شود که جاده ابریشم تا چه اندازه در ایجاد و تحکیم روابط اقتصادی و سیاسی کشورهای نزدیک به این منطقه موثر و راهبردی بوده است.

علاوه بر چین، روابط اقتصادی ایران با کشورهای دیگر در کنار جاده ابریشم بسیار خوب بود. ایران حجم مبادلات اقتصادی بالایی با آذربایجان، ارمنستان و روسیه داشت. در مسیر جاده ابریشم، مبادلات تجاری ایران و ترکیه از اهمیت استراتژیک زیادی برخوردار بود. شاید جاده ابریشم تا قرن پانزدهم مهم‌ترین جاده جهان بوده است. این جاده نه تنها

امکان حمل و نقل کالا را فراهم می کرد، بلکه باعث گسترش باورهای فکری مانند اسلام، هندوئیسم، بودیسم و مسیحیت می شد. تحقیقات باستان شناسی در جاده ابریشم به طور جدی در قرن نوزدهم با کمک اروپایی ها آغاز شد. موزه ارمیتاژ سن پترزبورگ گنجینه ای از اشیاء باستانی یافت شده در این منطقه را نگهداری می کند در سال ۲۰۱۴، برخی از این اشیاء را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار داد. کریدور تجاری جاده ابریشم راه ارتباطی بین تمدن های قدیمی در اوراسیا بود و نقش مهمی داشت. این تمدن ها متشکل از تمدن های آسیایی شامل تمدن های چینی، هندی، تورانی، آسیای مرکزی، پارسی، بین النهرینی، اورارتویی و یمن (شبا) بود. تمدن های اروپایی شامل تمدن های یونانی و رومی و سایر تمدن های فرعی در جنوب اروپا بود. تمدن های آفریقایی شامل تمدن های مصر، کوش و دیگر تمدن های آفریقایی بود. در واقع، جاده ابریشم به تمام راه های آبی و زمینی اطلاق می شود که منطقه تمدنی در غرب اقیانوس آرام را به اقیانوس اطلس متصل می کند. این راه ها از حوزه های مختلف سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و مذهبی عبور می کردند.

چالش های ژئوپلیتیک: خاورمیانه از آغاز قرن حاضر، در حال تجربه تحول عمیقی بوده است که منطقه را در معرض تهدیدات ژئوپلیتیکی و بی ثباتی قرار داده است. از آنجایی که نظم منطقه ای و روابط بین الملل هنوز به تعادل جدیدی در روند فروپاشی دست پیدا نکرده اند، چنین تجدید ساختاری می تواند به راحتی باعث درگیری های ژئوپلیتیکی، حتی جنگ ها شود و منجر به افزایش عدم اطمینان و خطر در ساخت جاده ابریشم جدید شود. ابتکار کمربند و جاده چین را یک قدرت جاه طلب نشان می دهد که به دنبال تسلط منطقه ای در کوتاه مدت و سلطه جهانی در بلند مدت است. مانند طرح مارشال ایالات متحده برای اروپا، ابتکار کمربند و جاده تلاش چین برای نشان دادن خود به عنوان یک کشور خیرخواه با پتانسیل رهبری است. بنابراین، خصومت بین دیگر قدرت های منطقه ای و جهانی ایجاد کرد و برخی به دنبال مقابله با تهاجمات پکن بودند. علیرغم مشارکت فزاینده پکن در خاورمیانه، این کشور فاقد یک استراتژی روشن، منسجم و جامع برای اجرای موفقیت آمیز جاده ابریشم جدید است. اگرچه چارچوب ابتکار کمربند و جاده چین^۱ برای همکاری با کشورهای خاورمیانه با انعطاف استراتژیک و به حداکثر رساندن فرصت ها مشخص شده است، اما ممکن است ناکافی باشد. از آنجایی که چین و کشورهای منطقه یکپارچه تر می شوند، خطرات مشترکی نیز خواهند داشت و با چالش های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک کوتاه مدت مواجه خواهند شد.

اول، رقابت «قدرت های بزرگ» یعنی ایالات متحده و روسیه احتمالاً پیامدهای نامطلوبی برای اجرای موفق ابتکار کمربند و جاده خواهد داشت. خاورمیانه به عنوان عرصه ای برای درگیری های نیابتی بین ایالات متحده و روسیه عمل می کند. روسیه با بهره گیری از موازنه مجدد استراتژیک ایالات متحده به سمت شرق، به عنوان یک عامل قدرتمند و بازیگر اصلی نظامی در خاورمیانه، به ویژه در سوریه، دوباره ظاهر شده است. در بیشتر موارد، به نظر می رسد پکن از موضع مسکو حمایت کرده است. با این حال، برنامه های چین برای حضور بلندمدت در منطقه به احتمال زیاد مستلزم حضور فعال تر در صحنه سیاسی و اتخاذ یک جهت گیری سیاسی مستقل است. در واقع، بدون ایفای نقش فعال در پرداختن به مسائل محوری پیش روی خاورمیانه، شانس بسیار کمی برای تأثیرگذاری چین بر پویایی های منطقه ای وجود دارد.

دوم، رقابت راهبردی منطقه ای بین عربستان سعودی و ایران، خاورمیانه را به هم ریخته است. نبردهای نیابتی دو کشور در عراق، سوریه، یمن، لبنان و جاهای دیگر به تشدید تنش های منطقه ای و دامن زدن به خصومت فرقه ای سنی و

شیعه در سراسر جهان اسلام دامن زده است (Haiquan, 2017). مبارزه مداوم بین ایران و عربستان سعودی، همراه با خروج ایالات متحده از برجام و اعمال مجدد تحریم ها علیه ایران، تلاش های پکن برای پیشبرد برجام را پیچیده کرده است. ایران که در تقاطع کمربند اقتصادی جاده ابریشم^۱ و جاده ابریشم دریایی^۲ واقع شده است، یکی از کشورهای اصلی در امتداد کریدور اقتصادی چین- آسیای مرکزی- آسیای غربی^۳ است - یک قطب استراتژیک بالقوه برای اتصال خاورمیانه، آسیای مرکزی و جنوبی و در تقاطع SREB و MSR واقع شده است (Domínguez, 2005). با توجه به موقعیت استراتژیک ایران و منابع فراوان نفت و گاز، جای تعجب نیست که پکن ادغام این کشور در ابتکار کمربند و جاده را تا این اندازه مهم بداند (Singh, 2016).

به طرز متناقضی، پتانسیل و آرمان های منطقه ای ایران می تواند به طور بالقوه به پیشبرد چشم انداز ابتکار کمربند و جاده آسیب برساند. یک ایران شیعه توانا تر با جهت گیری تجدیدنظرطلبانه که قصد دارد قدرت خود را گسترش دهد، مطمئناً با مقاومت شدید کشورهای خلیج فارس به رهبری سنی روبرو خواهد شد، که برای ابتکار کمربند و جاده نیز ضروری هستند (Engdahl, 2016).

سوم، تلاش های چین برای پیشبرد ابتکار کمربند و جاده با تهدیدات تروریستی بالقوه از سوی گروه های افراطی که در خاورمیانه فعال هستند، مواجه است. چنین گروه هایی می توانند به پروژه های زیرساختی ابتکار کمربند و جاده آسیب بزنند. همچنین این احتمال وجود دارد که گروه های افراطی یا شبکه های جنایتکار کارگران چینی را برای اهداف سیاسی یا اقتصادی خود بربایند. در حوزه مبارزه با تروریسم، پکن به مشارکت خود با کشورهای خاورمیانه برای افزایش امنیت در طول مسیرهای ابتکار کمربند و جاده تکیه خواهد کرد.

چهارم، این منطقه همیشه در کانون نقاط درگیری بوده است. ممکن است یک بحران ناگهانی به دلیل اختلافات حل نشده ارضی یا دریایی رخ دهد. بن بست بین قطر و همسایگان شورای همکاری خلیج فارس ممکن است ادامه یابد یا اختلافات شدید بین آنها بیشتر شود. خصومت بین ایالات متحده و ایران، یا بین عربستان سعودی و ایران می تواند به درگیری آشکار منجر شود. جنگ داخلی و فاجعه انسانی در یمن ممکن است ادامه یابد و یک کشور شکست خورده و مرکز رشد برای شبکه های افراطی خشونت آمیز ایجاد کند. این شرایط نامطمئن و مشکل ساز، برنامه های ابتکار کمربند و جاده چین را در معرض خطر قرار می دهد.

چالش های ژئواکونومیک: چشم انداز اجرای موفقیت آمیز راهبرد راه ابریشم در خاورمیانه را نیز باید در چارچوب چالش های ژئواکونومیکی که کشورهای منطقه همچنان با آن دست و پنجه نرم می کنند، نگریم. این چالش ها از موانع زیاد برای دسترسی به بازار، فساد اداری، محیط تجاری پیچیده، حکومت داری ضعیف و حاکمیت قانون، پایین بودن یکپارچگی اقتصادی و تجاری منطقه ای، فقدان تنوع اقتصادی و رشد بهره وری پایین تا نابرابری درآمدی در تامین مالی پروژه، موانع انجام تجارت، ثبات رژیم ها، نگرانی در مورد شرایط وام و سرمایه گذاری و عدم هماهنگی مرکزی را شامل شود. اولاً، اکثر کشورهای خاورمیانه در مرحله اولیه صنعتی شدن هستند و در معرض نفوذ ایالات متحده و غرب هستند. بنابراین، ابتکار کمربند و جاده با هر دو محدودیت داخلی و خارجی مواجه است. در بیشتر موارد، کشورهای خاورمیانه از سرمایه گذاری چین استقبال کرده اند. با این حال، شش سال پس از ابتکار کمربند و جاده، نشانه هایی وجود دارد که این استقبال گرم ممکن است در حال کاهش باشد. منتقدان با تکرار نگرانی هایی که در آسیا شنیده می شود، خاطرنشان

1. SREB
2. MSRI
3. CCAWA

می‌کنند که پروژه‌های «کمربند و جاده» اغلب ظاهراً منافع بیشتری برای چین به همراه دارد تا کشورهای میزبان. شرکای پکن و ناظران خارجی علاوه بر درخواست از چین برای استخدام کارگران محلی به جای کارگران چینی، سوالاتی را در مورد پایداری بدهی، اثرات زیست محیطی، فساد و انگیزه های کلی چین مطرح می‌کنند.

دوم، کاهش ذخایر ارزی خارجی و عدم اطمینان در مورد قیمت نفت در آینده، کشورهای حاشیه خلیج فارس را مجبور کرده است تا در سیاست اقتصادی خود، از جمله اقدامات ساده‌سازی و کاهش هزینه‌ها، خویشتن داری کنند. کشورهای خلیج فارس به طور فزاینده ای به دنبال فرار از وابستگی عمیق خود به درآمدهای نفتی از طریق ساده سازی، تنوع بخشیدن به منابع درآمدی و اتخاذ اصول یک اقتصاد مدرن هستند. با این حال، مشکل اصلی در تبدیل اقتصادهای نفتی خلیج فارس به اقتصادهای متنوع این است که ثبات سیاسی و اجتماعی در این کشورها به طور مستقیم با استاندارد بالای زندگی شهروندان آنها مرتبط است که با پول نفت پشتیبانی می‌شود. بی ثباتی اقتصادی یا اجتماعی در کشورهای خلیج فارس می‌تواند بر اجرای ابتکار کمربند و جاده تأثیر بگذارد یا آن را تهدید کند.

سوم، موانع زیادی برای دسترسی به بازار در منطقه خلیج فارس وجود دارد. سرمایه گذاری های تجاری و خارجی در کشورهای خلیج فارس به دلیل فساد اداری و انحصار سلطنتی با مشکل مواجه شده اند. از یک سو، تشریفات اداری در فرآیند تصویب دولت، پیشرفت و سودآوری پروژه ها را به خطر می‌اندازد. از سوی دیگر، دولت ها به دنبال کاهش واردات بوده اند. شرکت‌های چینی هیچ مزیت قیمتی مشخصی در رتبه‌بندی و ارزیابی شرکت‌های خارجی و پروژه‌های قراردادی ندارند. همچنین رقابت شدیدی با کشورهای دیگر وجود دارد. کشورهای حاشیه خلیج فارس که برای مدت طولانی با آمریکا و کشورهای اروپایی سروکار داشته اند، تمایل دارند استانداردهای غربی را در برنامه ریزی و طراحی، تولید و بهره برداری و نظارت بر کیفیت به رسمیت بشناسند. در رشته مهندسی عمران سنتی، پکن با رقابت سایر کشورهای در حال توسعه مانند هند و ترکیه روبرو است. مزیت نسبی شرکت های چینی نسبتاً ضعیف است (Transparency International, 2020).

چهارم، با توجه به شاخص ادراک فساد در سال ۲۰۱۹، حدود ۷۰ درصد از کشورهای خاورمیانه امتیاز زیر ۵۰ را کسب کردند که یک نمره ضعیف است. تنها پنج کشور - امارات متحده عربی، رژیم غاصب اسرائیل، عربستان سعودی، عمان و قطر - توانسته اند بالاتر از این میانگین باقی بمانند (Al Jazeera, 2019). بیشتر کشورهای خاورمیانه دچار بی ثباتی سیاسی، درگیری های داخلی، جنگ، تروریسم و فروپاشی اقتصادی هستند. این پدیده ها فساد را تغذیه می‌کند که به نوبه خود به آنها دامن می‌زند. از این جهات، ابتکار کمربند و جاده ممکن است به یک قمار مخاطره آمیز برای سرمایه گذاری های دولتی و سرمایه گذاران چینی تبدیل شود (Fardoust, 2016).

پنجم، خاورمیانه یک محیط تجاری بسیار پیچیده است که با حکمرانی ضعیف و حاکمیت قانون، یکپارچگی اقتصادی و تجاری پایین منطقه‌ای، عدم تنوع اقتصادی و رشد بهره‌وری پایین مشخص شده است - که همه اینها توانایی منطقه را برای بهره‌برداری از آن محدود کرده است. رشد اقتصادی با کاهش چشمگیر قیمت نفت و شیوع بیماری کرونا، تقویت تنوع اقتصادی و تجدید ساختار صنعتی برای بسیاری از کشورها، از جمله کشورهای نفت خیز، بسیار مهم شده است (Tian, 2016). این منطقه همچنین برای سرعت بخشیدن به سرمایه گذاری، ایجاد مشاغل جدید برای جمعیت جوان در حال رشد و ایجاد رشد پایدار و فراگیر، نیاز مبرمی به زیرساخت های با کیفیت بالا دارد. بر اساس گزارش بانک جهانی، خاورمیانه باید سالانه بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار برای حفظ زیرساخت های موجود و ایجاد زیرساخت های جدید برای خدمت به جمعیت در حال رشد خود سرمایه گذاری کند (International Monetary, 2016). بسیاری از

اقتصادهای منطقه فاقد تأمین مالی کافی هستند، مشکلی که احتمالاً با کاهش قیمت نفت، تشدید هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی و کاهش رشد جهانی و تجارت ناشی از همه‌گیری کووید-۱۹ تشدید می‌شود (McKinsey & Company, 2020).

تنگناها در تأمین مالی پروژه‌ها در منطقه خاورمیانه نگرانی دیگری است. پروژه‌های زیرساختی معمولاً دارای سودآوری کم، دوره طولانی برای بازگشت سرمایه و نظارت دقیق دولت هستند. بر این اساس، سرمایه‌گذاری خصوصی و کانال‌های تأمین مالی موجود محدود است. از آنجایی که اکثر کشورهای خاورمیانه تحت فشار مالی بسیار زیادی هستند، دستیابی به اهداف تأمین مالی سرمایه‌گذاری آنها ممکن است گزینه کمی جز اتکا به بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا و صندوق راه ابریشم باقی بگذارد (Liu and Wang, 2022).

پنجم دولت‌های خاورمیانه، علی‌رغم استقبال از ابتکار کمربند و جاده، تاکنون نتوانسته‌اند موانع تجارت با چین را برطرف کنند و اهداف خود را به پروژه‌های قابل توجه تبدیل کنند (Nadimi, 2016).

برخی از کشورهای خاورمیانه که قرارداد را امضا کرده‌اند، شکافی بین انتظارات و منافع واقعی از ابتکار کمربند و جاده در حال ظهور است. علاوه بر این، با افزایش نقش اقتصادی چین در خاورمیانه، نگرانی‌هایی در مورد شرایط وام‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها وجود دارد که سایر دولت‌ها آن را چالش‌برانگیز می‌دانند (Taj, 2019). این یک نگرانی برای کشورهای خاورمیانه خواهد بود که در ابتکار کمربند و جاده شرکت می‌کنند (به عنوان مثال، اردن، یمن، سوریه و لبنان) و همگی به طور قابل توجهی در معرض خطر افتادن در تله بدهی هستند (Joplin, 2018).

علاوه بر این، چین مهم‌ترین شریک تجاری کشورهای خاورمیانه است، اما تجارت بین دو طرف هنوز در سطح پایینی قرار دارد و پتانسیل کامل خود را به کار نگرفته است. انرژی سهم بالایی از تجارت را به خود اختصاص می‌دهد، در حالی که صادرات محصولات با ارزش افزوده بالا و فناوری فشرده پکن کوچک است و پروژه‌های همکاری برجسته اندک هستند. اگرچه همکاری چین و خاورمیانه فراتر از صنایع سنتی و ساخت زیرساخت‌ها به خرده‌فروشی، امور مالی، مخابرات و گردشگری گسترش یافته است، اما هنوز فضای قابل توجهی برای توسعه در سیاست‌گذاری و رشد صنایع کلیدی وجود دارد. چین و شرکای خاورمیانه‌ای‌اش می‌توانند زمینه‌های همکاری صنعتی را گسترش دهند و بر پروژه‌های بزرگ (مانند بنادر، لجستیک و پارک‌های صنعتی) تمرکز کنند. شرکت‌های چینی می‌توانند در پروژه‌های توسعه صنعتی در سرتاسر منطقه سرمایه‌گذاری کنند، نه اینکه تقریباً به طور انحصاری روی کشورهای خلیج فارس تمرکز کنند. علاوه بر این، چین می‌تواند با همکاری با شرکای بخش خصوصی و عمومی بین‌المللی برای پیشنهاد و اجرای پروژه‌های بزرگ، بار سنگین اجرای ابتکار کمربند و جاده را کاهش دهد (Liu and Wang, 2022).

تا زمانی که شبکه کاملی از جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، مراکز بار و بنادر جدید وجود نداشته باشد، ابتکار کمربند و جاده یک آرزو باقی خواهد ماند و نه یک واقعیت ملموس. راهبرد جدید جاده ابریشم فاقد هماهنگی مرکزی است، زیرا بسیاری از مسیرها و پروژه‌های ساخت و ساز محلی باید توسط دولت‌های محلی یا منطقه‌ای انجام شود، که ممکن است در صورت عدم همکاری دولت‌ها با تاخیر و موانعی مواجهه شوند. در حال حاضر، پکن تمایل دارد به روابط دوجانبه با هر کشوری برای کمک به تأمین سرمایه‌های خود تکیه کند، اما سرمایه‌گذاری زیرساختی فراملی در ابتکار کمربند و جاده ممکن است نشان‌دهنده گذار به یک استراتژی تعامل منطقه‌ای و چندجانبه باشد (Lokhande, 2017). موفقیت نهایی راهبرد جدید جاده ابریشم تا حدود زیادی به مشارکت و حمایت کشورهای خاورمیانه و همچنین توانایی چین برای غلبه یا

یافتن راه‌هایی برای مدیریت حداقل برخی از چالش‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی که مانع پیشرفت آن می‌شود بستگی دارد.

ایران با داشتن منابع عظیم نفت و گاز و حضور در پروژه انرژی هارتلند، در موقعیت جغرافیایی بسیار خوبی برای استفاده از مزایای پروژه جاده ابریشم چین قرار دارد. موقعیت ژئواستراتژیک ایران که در دریای خزر و مرز خلیج فارس قرار دارد، برای چین مهم است و به همین دلیل است که ایران را تشویق به مشارکت جدی در این پروژه کرده است. اگر شرایط سرمایه‌گذاری و حضور شرکت‌های خارجی برای تکمیل پروژه‌های صنعتی، نفت، گاز و انرژی ایران فراهم نشود، ایران فرصت مهمی را از دست خواهد داد و رقبا و همسایگان ایران می‌توانند از آن برای افزایش نفوذ سیاسی در منطقه استفاده کنند. بهترین مسیر برای دستیابی به بازار در آسیای مرکزی و قفقاز از طریق ایران و زیرساخت‌های حمل و نقل آن است که تمام شرایط لازم برای استفاده از این سیاست را برای آنها فراهم می‌کند.

چین بزرگترین شریک تجاری ایران در سال ۲۰۱۸ بود و تجارت بین دو کشور به حدود ۳۵ میلیارد دلار رسید. چین همچنین بزرگ‌ترین واردکننده نفت ایران است. دو کشور قصد دارند در یک دهه آینده به توافقات تجاری به ارزش ۶۰۰ میلیارد دلار دست یابند. چین دو تسهیلات اعتباری به مبلغ ۴٫۲ میلیارد دلار برای تامین مالی خطوط ریلی سریع‌السیر و اتصال شهرهای بزرگ ایران از جمله تهران، مشهد و اصفهان در نظر گرفته است.

قطار مشهد-تهران گام مهمی در تکمیل پروژه جدید جاده ابریشم چین خواهد بود و مزیت‌های اقتصادی بزرگی را برای ایران به ارمغان می‌آورد. سرمایه‌گذاری ۴۰ میلیارد دلاری چین در صندوق سرمایه‌گذاری جاده ابریشم و درخواست سایر کشورها برای پیوستن به این صندوق نشان‌دهنده اهمیت احیای جاده ابریشم از دیدگاه چین است. اولین قطاری که مسیر طولانی از چین به ایران را طی می‌کند، در ۳۱ ژانویه ۲۰۱۶ از شهر بیوو در استان ژجیانگ چین حرکت کرد و ۱۰۳۹۹ کیلومتر را طی کرد و از قزاقستان و ترکمنستان گذشت و پس از ۱۴ روز به ایستگاه مرزی اینجورون رسید. افتتاح این خط آهن گام مهمی در پروژه کمربند و جاده است. افتتاح این خط ریلی حجم مبادلات تجاری دو کشور را به شدت افزایش داد. تقویت جایگاه ایران در بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی نیز می‌تواند در کمک به ایران در اجرای پروژه‌های دیگر موثر باشد و به جمع‌آوری منابع مالی برای ایجاد زیرساخت کمک کند.

به دلیل تحریم‌های آمریکا و با خروج شرکت‌های اروپایی از برخی پروژه‌های ریلی ایران، این پروژه‌ها به نصف کاهش می‌یابد و شرکت‌های چینی و موسسات مالی چینی از این پس در تکمیل آنها مشارکت خواهند داشت. اگر ایران نتواند سرمایه و فناوری لازم برای تکمیل چنین پروژه‌هایی را فراهم کند، بعید است که جاده ابریشم چین در کوتاه مدت و میان مدت از مزایا و تسهیلات بهره‌مند شود. تأخیر در تکمیل زیرساخت‌ها می‌تواند تأثیر منفی بر جایگاه ایران در تحولات منطقه‌ای و پروژه‌هایی مانند پروژه کریدور شمال-جنوب داشته باشد. سیاست تنش‌زدایی منطقه‌ای ایران را قادر می‌سازد تا نقش مهمی در امنیت منطقه ایفا کند و از موقعیت ژئواستراتژیک خود در پروژه‌های ترانزیتی بین‌المللی استفاده کند.

بنیاد جدید کمربند اقتصادی جاده ابریشم پتانسیل بهبود امنیت در منطقه را دارد. کلید دستیابی به این امنیت همگرایی است و کمربند اقتصادی جاده ابریشم یک ضرورت برای انجام این وظیفه است. زیرساخت‌هایی که آسیای شرقی را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به آسیای غربی و آسیای غربی را به اروپا پیوند می‌دهد نیز به همزیستی فراملی با اروپا تبدیل می‌شود. از آنجایی که برخی کشورها مانند نگرانی‌های روسیه و هند در مورد جاه‌طلبی‌های چین در منطقه و

همچنین هزینه های هنگفت ابراز مخالفت می کنند علیرغم عملی بودن، این عناصر تضمین می کنند که طرح چین با چالش های آینده روبرو خواهد شد.

۳۰ تا ۴۰ درصد ظرفیت در صنایع تبدیلی و بسته بندی ایران وجود دارد که می تواند در مسیر جاده ابریشم در اختیار چین باشد. برخی از تحلیلگران حتی از ایران به عنوان قطب انرژی جدید جاده ابریشم یاد می کنند. از این منظر ایران می تواند نقش مهمی در توسعه اقتصادی منطقه، جهان و بهبود روابط بین کشورها داشته باشد. طرح کمربند و جاده چین، چه در زمین و چه در فراساحل، می تواند منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی ایران در منطقه را به دلیل نقش اصلی این کشور در این پروژه افزایش دهد. تلاش ایران بسیار مهم است و می تواند نقشی محوری در ساخت، راه اندازی و ادامه راه ابریشم جدید داشته باشد. ایران می تواند ظرفیت تجاری خود در جاده ابریشم، از جمله صنایع بزرگ و کوچک، صنایع دستی، تامین سوخت و تامین مواد غذایی را بهبود بخشد. دیپلماسی اقتصادی به موقع با توجه به فرصت های این طرح در تصمیم گیری برای آینده کشورهای مشمول این سیاست تعیین کننده خواهد بود.

اگر جاده ابریشم از ایران عبور کند، کشور با فرصت ها و تهدیدهایی روبرو خواهد شد. مهمترین مزیت ایران، رشد اقتصادی بیشتر، تامین امنیت تجارت منطقه ای، دریافت تقاضای جدید و ایجاد فرصت های شغلی بیشتر، تامین کالا با هزینه کمتر، رقابتی شدن قیمت ها، صنعتی شدن و نوسازی، توسعه کشور است. صنعت گردشگری، تقویت امنیت و جنگ با تروریسم، حفظ زیستگاه های طبیعی واقع در مسیر جاده ابریشم، افزایش مبادلات فرهنگی، تامین امنیت بازار کالاهایی مانند فرش، صنایع دستی، پسته، زعفران، گیاهان دارویی و غیره در مطابق با استانداردهای بین المللی، شناسایی ذائقه مصرف کنندگان و ایجاد برندهای بین المللی و ایرانی، دستیابی به فناوری روز، ایران از جمله منافع جاده ابریشم است.

جاده ابریشم می تواند سهم مهمی در درآمدهای کشورها داشته باشد به دلیل این که ایران در چهار راه گذرگاهی جهان واقع شده و دسترسی به سه مسیر حمل و نقل مهم بین المللی دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان و واقع داشتن در مسیر دالان های اصلی حمل و نقل جهانی از موقعیت ترانزیتی برجسته ای برخوردار است. در این پژوهش هشت دسته از ابعاد اهمیت جاده ابریشم برای ایران شناسایی شد که عبارت اند از: ۱- نقش ژئوپلیتیکی ۲- نقش کریدوری ۳- از بعد انرژی و کالا ۴- از بعد اشتغال و درآمد ۶- از بعد جایگاه قدرت کنترل ۶- از بعد گردشگری و توریسم و ۷- از بعد وابستگی و امنیت ۸- از بعد ارتباطی. مولفه های مربوط به هر بعد تبدیل به گویه شد و با طراحی پرسشنامه ای نظر متخصصین در مورد آن ها جمع آوری شود.

نتایج به دست آمده از پرسش های مربوط به متغیرهای مربوط به ابعاد اهمیت جاده ابریشم برای ایران به تفکیک دسته و سؤال (در جدول ۱) و آزمون سؤال های پژوهش به تفکیک دسته و سؤال به کمک آزمون T تک نمونه ای نشان داده شده است. در نتیجه پاسخ متخصصین و جامعه آماری از رشته های جغرافیای سیاسی، علوم سیاسی، روابط بین الملل، اقتصاد، حمل و نقل و حوزه ارتباطات از طریق پرسشنامه میانگین هر سؤال و هر متغیر گرفته شده است و نسبت درصد یا اهمیت هر متغیر که در ۸ دسته آورده شده است به شرح زیر است:

جدول ۱. سنجش متغیرهای پژوهش

ردیف	گویه ها	میانگین	انحراف معیار	سطح معناداری
نقش ژئوپلیتیکی				
۱	جاده ابریشم تا چه میزان می تواند موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی ایران را ارتقا دهد؟	۱/۸۲	۰/۷۸۷	•
۲	عدم استفاده از ظرفیت ها و پتانسیل های جاده ابریشم تا چه اندازه میتواند متأثر از ضعف مدیریت و عدم به کارگیری افراد در این مقوله باشد؟	۴/۳۱	۸۸۷/۰	•
۳	با در نظر گرفتن موقعیت جاده ابریشم در صورت افزایش منزلت ژئوپلیتیکی ایران، این مورد تا چه اندازه می تواند در افزایش قدرت ملی کشور ایران نقش داشته باشد؟	۴/۳۹	۷۴۶/۰	•
۴	قوانین گمرکی و مالیاتی در کشور ایران و به طور کلی سیاستهای داخلی تا چه اندازه می تواند در شکوفایی جاده ابریشم نقش داشته باشد؟	۴/۲۹	۸۰۳/۰	•
۵	استفاده مناسب از تمامی فرصتها و امکانات جاده ابریشم تا چه میزان میتواند در پیوند و ارتباطات فرهنگی با کشورهای عبور کننده مؤثر باشد؟	۴/۸	۵۷۷/۰	•
۶	با توجه به موقعیت جاده ابریشم در صورت استفاده مناسب از آن تا چه میزان می توان این موقعیت را مرتبط با ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی کشور در مقایسه با کشورهای منطقه به حساب آورد؟	۴/۱۵	۸۸۷/۰	•
۷	موقعیت جاده ابریشم در ادوار گذشته تا چه میزان باعث انتخاب رویکرد خاص کشورها نسبت به این فضای سرزمینی شده است؟	۴/۲۰	۷۷۳/۰	•
۸	با در نظر گرفتن نقش و تأثیر جاده ابریشم بر درآمد ملی ادامه روند سیاست های کنونی ایران تا چه اندازه میتواند در جذب فعالیتهای حمل و نقلی و ارتباطی با کشورهای منطقه و سایر کشورها مؤثر باشد؟	۳/۱۸	۸۴۷/۰	•
نقش کریدوری				
۹	فضای جغرافیایی ایران تا چه اندازه می تواند در جذب فعالیت های حمل و نقلی و ارتباطی همسایگان خود مؤثر باشد؟	۴/۲۷	۷۸۰/۰	•
۱۰	فضای جغرافیایی و گذرگاهی جاده ابریشم تا چه اندازه میتواند در جذب پروازهای عبوری از آسمان ایران نقش داشته باشد؟	۴/۱۴	۷۴۸/۰	•
۱۱	استفاده از ظرفیت جاده ابریشم برای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز تا چه میزان میتواند جایگزین مناسبی نسبت به سایر مسیرهای عبوری و گذرگاهی است؟	۴/۱	۹۱۳/۰	•
۱۲	موقعیت جاده ابریشم تا چه میزان پتانسیلهای لازم را در بخش ریلی دارا است؟	۰/۴	۹۱۱/۰	•
انرژی و کالا				
۱۳	موقعیت جاده ابریشم از نظر گذرگاهی و ترانزیتی تا چه میزان ظرفیت انتقال انرژی و کالا را دارا است؟	۴/۴	۷۲۶/۰	•
۱۴	ایران با توجه به ظرفیت های گذرگاهی جاده ابریشم تا چه اندازه میتواند پتانسیل تبدیل شدن به سوآپ انرژی منطقه را داشته باشد؟	۴/۳۷	۸۴۷/۰	•
ایجاد اشتغال و افزایش درآمد ملی				
۱۵	با توجه به وجود یکی از استراتژیکی ترین تنگه های گذرگاهی جهان در جنوب ایران، استفاده از ظرفیت های جاده ابریشم تا چه اندازه می تواند برافزایش درآمد ملی و قدرت ملی نقش داشته باشد؟	۴/۲۵	۷۴۳/۰	•
۱۶	در صورت توجه نمودن و استفاده مناسب از جاده ابریشم این مورد تا چه اندازه می تواند در تولید شغل تأثیر گذار باشد؟	۴/۱۱	۶۸/۰	•
۱۷	راه اندازی کریدور جاده ابریشم تا چه اندازه میتواند در کسب افزایش درآمد ملی و قدرت ملی نقش داشته باشد؟	۳۴/۴	۷۳۹/۰	•
۱۸	استفاده از جاده ابریشم تا چه میزان میتواند در تولید رفاه اجتماعی و کاهش فقر تأثیر داشته باشد؟	۳/۸۰	۷۶۷/۰	•

فصلنامه جغرافیا، دوره ۲۱، شماره ۷۹، زمستان ۱۴۰۲				۲۰۴
۱۹	۱۴/۴	۸۳۳/۰	قرارگیری جمهوری اسلامی ایران در مسیر جاده ابریشم جدید تا چه اندازه می تواند بر درآمد ملی و به تبع قدرت ملی تأثیرگذار باشد؟	۰
۲۰	۳۲/۳	۷۶۵/۰	جاده ابریشم تا چه میزان قابلیت افزایش درآمد ملی را دارا است؟	۰
۲۱	۳۴/۴	۶۲۷/۰	راه اندازی جاده ابریشم در سرزمین ایران تا چه اندازه میتواند به تولید ارز و افزایش درآمد ملی کمک کند؟	۰
نقش ارتباطی				
۲۲	۴/۵	۹۷۳/۰	موقعیت جاده ابریشم تا چه میزان میتواند منجر به ایجاد قدرت کنترلی ایران شود؟	۰
نقش گردشگری				
۲۳	۱۷/۴	۸۲۲/۰	جاده ابریشم تا چه میزان میتواند به شکل غیر مستقیم بر توسعه گردشگری بین المللی ایران تأثیر گذار باشد؟	۰
نقش امنیتی				
۲۴	۴/۱۳	۷۷۵/۰	در صورت به کارگیری تمام ظرفیت های جاده ابریشم توسط جمهوری اسلامی ایران و عبور کشورها از فضای جغرافیایی ایران این مورد تا چه میزان میتواند پیوند دهنده امنیت این کشورها با امنیت ایران باشد؟	۰
۲۵	۴۱۰/۱	۲۶۲/۰	با توجه به ظرفیت جاده ابریشم این مورد تا چه اندازه می تواند در همبستگی و همگرایی بین کشورهای عبور کننده و ایران مؤثر باشد؟	۰
۲۶	۳/۴	۹۷۶/۰	موقعیت جاده ابریشم تا چه میزان میتواند در تولید صلح و امنیت ملی ایران نقش داشته باشد؟	۰
بعد ارتباطی				
۲۷	۴/۱۵	۷۸۴/۰	ایران با توجه به موقعیت مناسب جاده ابریشم به لحاظ امنیت تا چه میزان پتانسیل عبور فیبر نوری و کابلهای مخابراتی از سرزمین خود را دارا است؟	۰

منبع: (یافته های پژوهش)

ارزیابی ابعاد تأثیرگذاری

آزمون پایایی

پایایی یعنی قابلیت تکرار پذیری پرسشنامه بدین معنی که در نتیجه تکرار پرسشنامه در شرایط مشابه جواب یکسان یا نزدیک به جواب نمونه (باشد نیز در پرسشنامه ۰/۸۱۱ است نشان دهنده قابلیت تکرار پذیری پرسشنامه است.

تعداد سوال	آلفای کرونباخ (پایایی)
۲۷	۰/۸۱۱

– بعد امنیت ملی

میانگین گویه شماره ۲۴ یعنی جاده ابریشم تا چه میزان می تواند به چه میزان می تواند پیوند دهنده امنیت کشورها منطقه پیرامون با امنیت ایران باشد؟ ۱۰۱ ۵۰/۴ است. این گویه بالاترین میانگین را بین کل گویه ها به دست آورده است و نظر پاسخ دهندگان در این گویه تقریباً به اجماع رسیده است میانگین این مولفه نیز ۲۲/۴ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۷۶۴/۰	۴/۲۲	۱۵	۹	۱۰۰

- بعد قدرت چانه زنی

میانگین گویه شماره ۲۲ یعنی جاده ابریشم تا چه میزان می تواند منجر به ایجاد قدرت چانه زنی ایران شود؟ ۵/۴ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۹۷۳/۰	۵/۴	۵	۲	۱۰۰

- بعد ژئوپلیتیک

میانگین گویه شماره ۱ این که جاده ابریشم تا چه میزان می تواند از موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی خود بهره ببرد؟ ۸۲/۱ است که اکثر پاسخ دهندگان گزینه ۲ و ۱ (کم و خلی کم) را انتخاب کرده اند که نشان دهنده این است که این گویه دو حالت کلی دارد و به نوعی میزان تاثیر جاده ابریشم بر موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی ایران را نشان می دهد. میانگین کلی این متغیر نیز ۸۰/۳ است که کمترین میانگین را نسبت به سایر متغیرها به دست آورده است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۳۳۴/۱	۳/۸۰	۳۸	۲۱	۱۰۰

- بعد ارتباطی

میانگین گویه شماره ۹ یعنی این که جاده ابریشم تا چه میزان می تواند در جذب فعالیت های ارتباطی همسایگان ایران مؤثر باشد؟ با ۲۴/۴ بیشترین میانگین را به دست آورده است و میانگین کلی متغیر ۴/۱۰ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۹۳۳/۰	۴/۱۰	۲۰	۱۰	۱۰۰

- بعد انرژی

میانگین گویه شماره ۱۴ جاده ابریشم تا چه میزان می تواند پتانسیل ایران را برای تبدیل شدن به سوآپ انرژی منطقه را افزایش دهد؟ ۳۷/۴ است این گویه بیشترین میانگین را در میان دیگر گویه های بعد انرژی به دست آورده و میانگین کلی متغیر نیز ۲۰/۴ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۷۵۴/۰	۴/۲۰	۱۰	۶	۱۰۰

- بعد ایجاد اشتغال و افزایش درآمد ملی

میانگین گویه شماره ۲۱ یعنی جاده ابریشم تا چه میزان می تواند به ایجاد اشتغال و افزایش درآمد کمک کند؟ ۳۷/۴ است که بیشترین توجه را به خود جذب کرده است. از میانگین به دست آمده و نظر نخبگان نسبت به این گویه می توان نتیجه گرفت که توجه لازم و استفاده از پتانسیل های موجود برای ایجاد سازوکاری که بتوان کردورهای مهم بین المللی را به سوی کشور و از مسیر ایران جذب کرد صورت نگرفته است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۸۲۱/۰	۱۷/۴	۳۰	۱۸	۱۰۰

بعد گردشگری

میانگین گویه شماره ۲۳ یعنی این که جاده ابریشم تا چه میزان می تواند به شکل غیر مستقیم بر توسعه گردشگری بین المللی ایران تأثیر گذار باشد؟ ۱۷/۴ است. میانگین کلی متغیر گردشگری نیز با توجه به اینکه یک سؤال است همان ۱۷/۴ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۸۲۲/۰	۱۷/۴	۵	۲	۱۰۰

- بعد اتصال

میانگین گویه شماره ۲۷ یعنی جاده ابریشم تا چه میزان می تواند بسترهای ارتباطی سرزمین ایران با کشورهای پیرامونی خود را افزایش دهد؟ ۱۵/۴ است. میانگین کلی این متغیر نیز در مقایسه با متغیرهای دیگر ۱۵/۴ است.

انحراف معیار	میانگین	ماکزیمم	مینیمم	N
۷۸۴/۰	۴/۱۵	۵	۳	۱۰۰

نتیجه گیری

به طور کلی وضعیت قدرت ملی کشور اهمیت بسیار بالایی دارد که استفاده از موقعیت اقتصادی و سیاسی کشور در افزایش این قدرت و نیز تأمین امنیت ملی نقش بسزایی دارد. با توجه به اینکه هر کدام از شاخص ها و پارامترهای مرتبط با جاده ابریشم در افزایش قدرت ملی نقش دارند می توان نتیجه گرفت که کشور ایران می تواند با استفاده از موقعیت کریدوری قدرت ملی خود را افزایش دهد و منزلت ژئوپلیتیکی خود را نیز بهبود بخشد.

موقعیت کریدوری ایران همراه با گسترش حمل و نقل و ارتباطات بین المللی می تواند وابستگی کشورها را به فضای جغرافیایی ایران افزایش دهد و همچنین منجر به ایجاد قدرت چانه زنی ایران بر فرایندهای ارتباطی گردد. عبور خط لوله انرژی کشورهای حوزه خزر از ایران باعث گره زدن امنیت ایران به اقتصاد آن کشورها می شود. در واقع هر کدام از مرزهای فعال کشور که در زمینه ترانزیت فعال هستند، هر چقدر که در جذب فرایندهای ارتباطی و ترانزیتی کشورها از جمله آسیای مرکزی و قفقاز فعالیت مناسبی داشته باشند با توجه به اینکه این کشورها بیشتر مسیری را انتخاب می کنند که اولاً از لحاظ امنیت وضعیت خوبی را داشته باشد و ثانیاً مسیری باصرفه اقتصادی بیشتری را انتخاب می کنند تا هزینه های ترانزیتی کمتری را پرداخت کنند. بنابراین می توان با عبور دادن و انتقال کالاهای نفتی یا غیرنفتی و یا مسافر کشورهای عبور کننده علاوه بر دریافت حق ترانزیت و افزایش درآمد، ظرفیتی کنترلی را برای ایران به وجود آورد که از موضع بالادستی می توان به آن نگاه کرد و از همه مهم تر امنیتی که خود این کشورها به دلیل گره خوردن منافعی با امنیت ایران به دست می آید می توان از ایجاد تنش و به نوعی بحران هایی که در روابط بین کشورها ممکن است به وجود آید جلوگیری کرد و همان طور که قبلاً نیز اشاره شد این عامل می تواند باعث شود که کشورهای عبور کننده در رفتارهای سیاسی خود ملاحظات امنیتی ایران را در نظر بگیرند.

در مورد ایجاد وضعیت قدرت چانه زنی و وابستگی که از این طریق به دست می آید و منجر به امنیت می شود با توجه به اینکه کشور ایران وضعیتی نیمه خشک دارد و به علت کمبود بارش نسبت به میانگین جهانی نمی توان کشاورزی را به

عنوان منبعی برای ارزآوری و افزایش قدرت ملی در نظر گرفت و همچنین با توجه به اینکه اقتصاد کشور در حال حاضر اقتصادی تک محصولی است و روزی نیز منابع انرژی با کمبود و بحران مواجه خواهند شد و نیز این که ایران در چهار راه ژئوپلیتیک جهانی قرار گرفته و مسیرهای اصلی حمل و نقل جهانی از ایران عبور می کنند جاده ابریشم می تواند نقش بی بدیلی را در این بین ایفا کند. موقعیت ژئوپلیتیکی خاص جاده ابریشم می تواند در جذب فرایندهای ارتباطی و ترانزیتی برای ایران مؤثر باشد. نیاز دیگر کشورها به انتقال کالا یا مسافر از طریق جاده ابریشم ایران در ابعاد مختلفی می تواند برای ایران مزیت های فراوانی داشته باشد؛ از جمله امنیت، وابستگی و ایجاد ظرفیتی که بتواند کریدورهای ارتباطی عبوری از سرزمین خود را کنترل کند. همچنین می تواند در توسعه توریسم نقش قوی تری داشته باشد.

از طرف دیگر مزیت ها و فرصت های مرتبط با جاده ابریشم، می تواند درآمد ملی کشور را افزایش دهد که هر کدام از این بخش ها می تواند در بحث مربوط به اشتغال که معضل اصلی کشور است نقش مثبت داشته باشد ایران باید با تمهید بسترها و توسعه زیرساخت ها و همچنین توسعه خدمات در بخش مدیریتی و نرم افزاری مزیت خود را در این فضای اقتصادی و ژئوپلیتیکی بالا ببرد و به تبع آن قدرت ملی خود را افزایش دهد. موقعیت جاده ابریشم می تواند وابستگی دیگر کشورها را به فضای جغرافیایی ایران افزایش دهد و منجر به ایجاد قدرت چانه زنی ایران در فرایندهای ارتباطی گردد.

تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله که مستخرج از رساله دکتری است، حامی مالی نداشته است.

منابع

- 1) Baru, Sanjaya. (2012). Geo-economics and Strategy. Survival 54.3: 47–58.
- 2) Blackwill, Robert D. & Harris, Jennifer M. (2016). War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft. Cambridge: Harvard University Press.
- 3) Cafiero, G., & Wagner, D. (2017). "What the Gulf States Think of 'One Belt, One Road,'" The Diplomat, May 24, 2017, <https://thediplomat.com/2017/05/what-the-gulf-states-think-of-one-belt-one-road/>.
- 4) Chaziza, M. (2018). China's Counter-Terrorism Policy in the Middle East, in M. Clarke (ed.), Terrorism and Counter-Terrorism in China: Domestic and Foreign Policy Dimensions (New York: Oxford University Press, 2018): 141-156.
- 5) Cowen, Deborah and Neil Smith. 2009. 'After Geopolitics?: From the Geopolitical Social to Geoeconomics'. Antipode 41.1: 22–48.
- 6) China's Xi pledges to 'fight corruption' at Belt and Road summit, Al Jazeera, April 26, (2019), <https://www.aljazeera.com/news/2019/04/china-xi-pledges-fight-corruption-belt-road-summit-190426063632664.html>.
- 7) Corruption Perceptions Index 2018, Transparency International, January 23, (2020), https://images.transparencycdn.org/images/2019_CPI_Report_EN.pdf.
- 8) Economic diversification in oil-exporting Arab countries," International Monetary Fund, April 2016, <https://www.imf.org/external/np/pp/eng/2016/042916.pdf>.
- 9) Domínguez, G. (2005). China seeking to link Iran to its New Silk Road, Deutsche Welle, December, 15, 2005, <https://www.dw.com/en/china-seeking-to-link-iran-to-its-new-silk-road/a-18917586>.
- 10) Duchatel, M. (2019). China's foreign fighter's problem, War on the Rocks, January 25, 2019, <https://warontherocks.com/2019/01/chinas-foreign-fighters-problem/>.
- 11) Engdahl, W. F. (2016). "The Eurasian Century is Now Unstoppable," Global Research, October 7, 2016, <https://www.globalresearch.ca/the-eurasian-century-is-now-unstoppable/5549715>.

- 12) Fardoust, S.(2016). Economic Integration in the Middle East Prospects for Development and Stability, Middle East Institute, June 2016, https://www.mei.edu/sites/default/files/publications/PP5_Fardoust_RCS_economic_web_1.pdf.
- 13) Freeman, Chas W.(2022), The Geoeconomic Implications of China's Belt and Road Initiative, see at: <https://mepc.org/speeches/geoeconomic-implications-chinas-belt-and-road-initiative>
- 14) Guzansky, Y., & Even. S.(2017). The Challenge of the Oil Market to the Gulf States, INSS Insight No. 926, May 10, 2017, <https://www.inss.org.il/publication/challenge-oil-market-gulf-states/>.
- 15) Haiquan, L.(2017). The Security Challenges of the 'One Belt, One Road' Initiative and China's Choices, *Croatian International Relation Review* 23, 78 (2017): 129-147.
- 16) Hudson, Valerie et al. 1991. 'Why the Third World Matters, Why Europe Probably Won't: The Geoeconomics of Circumscribed Engagement'. *Journal of Strategic Studies* 14.3: 255–98.
- 17) Joplin, T.(2018). "Chinese Debt Trap? Multi-Billion Dollar Loan Pledge to Middle East Raises Questions," *Albawaba*, July 19, 2018, <https://www.albawaba.com/news/chinese-debt-trap-multi-billion-dollar-loan-pledge-middle-east-raises-questions-1161264>.
- 18) Li, L., & Zesheng, W.(2017). Belt and Road Initiative in the Gulf Region: Progress and Challenges, *China Institute of International Studies*, September 11, 2017, http://www.ciis.org.cn/english/2017-11/09/content_40063037.htm.
- 19) Lokhande, S. A. (2017). China's One Belt One Road Initiative and the Gulf Pearl chain *China Daily*, June 5, 2017, http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017beltandroad/2017-06/05/content_29618549.htm.
- 20) Malkov, Artemy (2007). *The Silk Road: A mathematical model*. History & Mathematics, ed. by Peter Turchin et al. Moscow: KomKniga. ISBN 978-5-484-01002-8
- 21) Meena, Krishnendra (2014) *Locating Borders in the Age of Global Flows: Is Border Thinking Everywhere?* *Eurasian Border Review*. 2, 32 – 61.
- 22) Nadimi, F.(2016). "Iran and China are Strengthening Their Military Ties, *The Washington Institute for Near East Policy*, November 22, 2016, <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/iran-and-china-are-strengthening-their-military-ties>.
- 23) Singh, M.(2016). "China's Middle East Tour," *Foreign Affairs*, January 24, 2016, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-01-24/chinas-middle-east-tour>.
- 24) Taj, H.(2019). "China's new Silk Road or debt-trap diplomacy?" *Global Risk Insights*, May 5, 2019, <https://globalriskinsights.com/2019/05/china-debt-diplomacy/>.
- 25) Tian, W.(2016). "The belt and road initiative and china's middle east strategy," *West Asia and Africa* 2 (2016), 127-145.
- 26) Vihma, Antto. 2017. 'Geoeconomic Analysis and the Limits of Critical Geopolitics: A New Engagement with Edward Luttwak'. *Geopolitics* 23.1: 1–12.
- 27) Wigell, Mikael. 2016. 'Conceptualizing Regional Powers' Geoeconomic Strategies: Neo-Imperialism, Neo-Mercantilism, Hegemony, and Liberal Institutionalism'. *Asia Europe Journal* 14.2: 135–51.